

# **A dimensão social e simbólica da rua**

FERNANDO BRANDÃO ALVES

---

## RESUMO

Há mais de um século que a rua tem sido palco de experimentações sucessivas, dirigidas não só à sua própria estrutura física como às relações que estabelece com os edifícios e os espaços envolventes. A grande viragem para um novo modelo de rua ocorre no séc. XX com os postulados modernos - CIAM -, que, de uma ou outra forma, privaram a rua da sua função tradicional e cívica, imputando-lhe sobrecargas protagonizadas pela motorização que acabaram por conduzi-la à ruptura social<sup>1</sup>.

Mas, foi na rua (e na praça) que se institucionalizou o movimento e a vida dos cidadãos. Neste artigo retoma-se a narrativa da importância da rua tradicional, enquanto lugar privilegiado de interação e de cidadania, à luz das suas qualidades urbanísticas intrínsecas, como a conten-

ção da escala, a noção de lugar de encontro, de interação social e cívica, a imagem e a simbologia, a segurança e o conforto, entre outras. Cumulativamente, destaca-se a sua capacidade de perpetuar ainda hoje, na cidade contemporânea, as qualidades urbanas indispensáveis não só à vida cívica plena e inclusiva, mas também o capital cultural imbuído na tradição dos princípios de composição harmoniosa dos espaços, porventura (re)equilibrador do confronto da diversidade morfológica e da complexidade das estruturas urbanas recentes.

### PALAVRAS-CHAVE

Etimologia da Palavra Rua  
Qualidades da Rua · Padrão Social da Rua · Noção de Lugar  
Simbologia Urbana

<sup>1</sup> Arturo Soria Y Mata chegou a idealizar um eixo urbano - rua / cidade - que ligaria Cadiz a Petersburgo, e Pequim a Bruxelas.

## ABSTRACT

For more than a century, the street has been the scene of successive trials, directed not only to its own physical structure but also to the relationships it establishes with the surrounding buildings and spaces. The great turning for a new model of street occurs in the XX century with the modern postulates - CIAM -, which, in one way or another, deprived the street of its traditional and civic function, charging it with overloads driven by the motorization that led to its social disruption.

But it was in the street (and in the square) that citizens' movement and life were institutionalized. In this article we retake the narrative of the traditional street importance, as a privileged place of interaction and citizenship, in the light

of its intrinsic urban qualities, such as scale containment, meeting-place notion, social and civic interaction, image and symbology, security and comfort, among others. At the same time, one emphasizes its capacity to perpetuate, even today, in the contemporary city, the urban qualities indispensable not only to match the inclusive civic life, but also the cultural capital imbued in the tradition of the harmonious principles of composition of spaces, probably an equilibrium factor between the confrontation of morphological diversity and the complexity of recent urban structures.

### KEYWORDS

Etymology of The Word 'Street'  
Street Qualities · Street Social  
Pattern · The Sense of Place  
Urban Symbology

# A dimensão social e simbólica da rua

**FERNANDO BRANDÃO ALVES**

CITTA, Centro de Investigação do território, transportes e ambiente  
FEUP, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

## 1. INTRODUÇÃO

Apesar do *boom* da construção modernista do século passado e do poder da inovação tecnológica, as funções e a imagem da rua em tecidos consolidados foram, em geral, apenas modificadas; o potencial do seu carácter estruturante do tecido urbano corresponde, segundo alguns autores, a uma percentagem de cerca de 60%, em média, do total de espaço público urbano, e representa, naturalmente, a maior quantidade de espaço urbano (coletivo) diretamente controlado pelo poder local (Jacobs 2010, 159-169; Karuppannan and Sivam 2011, 849-870). Por outro lado, a rua enquanto lugar de encontro casual, aspeto este essencial para o contacto humano, constitui também uma importante e peculiar qualidade da mesma, e que também não foi alterada ao longo do tempo. Em Portugal, onde não existe a tradição de praça urbana, coube à rua o papel de lugar de encontro social e de troca de bens. Hoje, essa função central e agregadora de outrora está dissipada pelas transformações culturais, económicas e demográficas, dando tantas vezes lugar à desertificação urbana, ao aumento dos surtos de criminalidade, entre outros, fenómenos estes que traduzem os custos da alienação do homem da cidade.

O aumento da variedade de formas de tráfego, e do seu volume, tende a abstraccionar a forma mais óbvia de comunicação - ir de um lugar para outro; perdeu-se hoje a noção de rua como meio essencial de comunicação e como componente mais importante da estrutura urbana. No entanto, a maneira como a noção de rua se articula com a experiência humana indicia referências a ideias e padrões de comportamento mais arcaicos do que os edifícios na cidade. Inúmeros hábitos levam-nos a considerar que os trajetos definidos pelo

homem ao longo dos tempos têm sido sempre metaforicamente entendidos como parte do seu progresso civilizacional em que a noção de rua ou caminho surge totalmente divorciada das formas edificadas urbanas: alguns alinhamentos megalíticos<sup>2</sup>, os percursos das tribos nómadas africanas, as vias sacras dos peregrinos na Península Ibérica, os percursos e áreas cerimoniais de várias tribos da Austrália Ocidental<sup>3</sup>, ou tantos outros ao longo do Mediterrâneo, Europa Central e Ocidental, Índia e Polinésia. Estes exemplos evidenciam não só propósitos cerimoniais como a existência de estradas milenares com origens diferentes, por vezes muito distantes, como provam as pedras utilizadas nessas construções, deslocadas ao longo de milhares de quilómetros.

## 2. ETIMOLOGIA DA PALAVRA RUA

Etimologicamente, a palavra rua, assim como o termo francês *rue*, não têm a mesma origem que a correspondente inglesa *street*, já que esta deriva do latim - *sternere* (pavimentar) - tal como as palavras de raiz latina *str* ligadas aos sentidos de edificar e de construir uma superfície que é diferenciada da envolvente no sentido físico ou até perceptivo. Reflecte-se em várias línguas europeias: *strada* e *strasse* (respectivamente nas línguas italiana e germânica), sugerem uma área destinada ao uso público, podendo incluir espaços com demarcações simples, sem ligação obrigatória a outras ruas ou sem conduzirem a algum lugar, em particular; por vezes terminam numa praça ou beco.

Na realidade, rua e *rue* identificam-se com a raiz anglo-saxónica *ride*<sup>4</sup>, passagem de um lugar para outro, enquanto a evolução para *road* passou a sugerir o movimento para alcançar determinado destino ou o transporte de bens e pessoas em veículos de tracção animal ou automóveis. *Via* em latim, e em italiano, reporta-se à palavra latina *ire* derivada dum termo indo-europeu<sup>5</sup> com o sentido de levar ou trazer.

Outras palavras pertencentes a línguas diferentes sugerem, quer individualmente quer quando aglutinadas, a dualidade transmitida pelas primárias *street* e *road*: construção/pavimento - transporte/movimento.

*Alley*, por exemplo, implica sempre uma passagem estreita; *avenida* e *avenue*, uma rua larga com uma ou mais linhas de árvores; *boulevard* sugere uma rua com três linhas de árvores. Algumas classificações sustentam-se no contexto físico que caracteriza a rua<sup>6</sup> (arcada, galeria, calçada, rampa), outras estão ligadas a percursos pedonais<sup>7</sup> (caminho, carreiro, passeio público, etc.) e, num terceiro grupo, podemos registar aquelas que, relacionando-se com a natureza do tráfego em geral, com as opções urbanísticas e com as estruturas

<sup>2</sup> Exemplos megalíticos em Carnac, a sul de Brittany.

<sup>3</sup> Percursos e espaços cerimoniais nas áreas de Bora e Apulla.

<sup>4</sup> Evoluiu da antiga *ridam* (Old English).

<sup>5</sup> *Sanskrit vahâmi*, do qual veio, *wagen* e *waggon* também derivam.

<sup>6</sup> Na língua inglesa podemos encontrar para este grupo: *terrace*, *row*, *arcade*, *gallery*.

<sup>7</sup> Na língua inglesa podemos encontrar para este grupo: *path*, *track*, *parade*, *promenade*, *mall*.

envolventes<sup>8</sup> (via rápida, anéis urbanos, circunvalações, vias colectoras, etc.), necessariamente se afastam das características da rua.

Princípio e fim não são atributos físicos de uma rua; no entanto, são noções que, tal como tantas outras, se transportam à sua estrutura física, contribuindo para a sua identidade. É tão importante a identificação do cidadão com a rua em que reside quanto torná-la clara para quem a visita. A transição imediata do espaço público para o privado (quando existe), parece anular algumas das interacções sociais do meio urbano que, curiosamente, sempre foram assegurados por espaços característicos de transição entre o público e o privado<sup>9</sup> - arcarias, portais, alargamentos e estreitamentos de rua, escadarias, etc..

Na realidade, a palavra rua sugere uma superfície delimitada - parte da estrutura urbana caracterizada por um canal, mais ou menos extenso, limitado por edifícios dos dois lados; a relação entre os lados da rua é particularmente importante para a sua composição, para a qualidade de contenção, bem como para a sua relação com os edifícios que a compõem - *doublesideness* (Alves, 2013).

Na realidade, a palavra rua sugere uma superfície delimitada - parte da estrutura urbana caracterizada por um canal, mais ou menos extenso, limitado por edifícios dos dois lados; a relação entre os lados da rua é particularmente importante para a sua composição, para a qualidade de contenção, bem como para a sua relação com os edifícios que a compõem - *doublesideness* (Alves, 2013)<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> Na língua inglesa podemos encontrar para este grupo: *highway, artery, thoroughfare, main street, high street*.

<sup>9</sup> Algumas designações inglesas correspondentes a este tipo de espaços: *porch, gate, colonnaded street, cortile*.

<sup>10</sup> Expressão na língua inglesa que explica essa relação biunívoca; não tem correspondente na língua portuguesa.

<sup>11</sup> Na obra *The Five Books of Architecture*, publicada entre 1537 e 1545, Sebastiano Serlio (1475-1554) interpretou estes três tipos cénicos recorrendo à perspectiva geométrica, a partir da qual estabeleceu a seguinte correspondência: a forma clássica da arquitectura para o cenário trágico, de Vitruvius, o estilo gótico para o cenário cómico e a paisagem exterior à cidade para o cenário satírico. Os padrões de proporções e os princípios conceptuais de Vitruvius - "*utilitas*" (utilidade), "*venustas*" (beleza) e "*firmitas*" (solidez) -, criaram a base da Arquitectura clássica.

### 3. DA FORMA À FUNÇÃO DA RUA

Ainda que os nomes e simbolismo da rua tenham mudado, as suas qualidades formais gerais persistem ainda na imagem urbanística da Europa de hoje. Desde os três tipos de cenários de Vitruvius (Marcus Vitruvius Pollio, séc. I a.C.) - trágico, cómico e satírico - que classificavam a rua pela sua decoração e tipo de esquema cénico a criar (Moughtin 1992, 127-128)<sup>11</sup>, até aos estudos da rua contemporânea, persiste, na nossa mente, a ideia da sua grandeza e encanto associados às paradas e exposições públicas, ao charme das ruas pedonais das cidades antigas europeias ou até à magnitude dos *boulevards*.

Cliff Moughtin refere Leon Battista Alberti, arquitecto, filósofo e tratadista (1404-1472), que distinguia a rua urbana em duas categorias correspondentes aos cenários trágico e cómico de Vitruvius (Moughtin 1992, 3): para a cidade nobre e poderosa, as ruas que a penetram deveriam ser rectilíneas e largas, por forma a transparecerem o sentido de grandeza e magnificência, enquanto para as cidades mais pequenas, seria melhor e mais seguro que as ruas fossem

pluridireccionais, simulando, por vezes, maiores extensões do que a realidade lhes permitia. Quanto ao ideal de Andrea Palladio, arquitecto e humanista (1508–1580) respeitante à rua na cidade - rectilínea e regular - este defendia um modelo clássico que permitia uma perspectiva agradável, ampla e clara da rua, ladeada por magníficas construções; as ruas constituíam uma aproximação à geometria das rotas militares e uma extensão das estradas regionais conducentes às cidades, permitindo, deste modo, uma gestão mais eficaz (Moughtin 1992, 128).

No século XX, a Carta de Atenas (1933), elaborada no âmbito do 4º CIAM - *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne* (fundado em junho de 1928, no Castelo de Sarraz, Suíça), e publicada em 1942, sublima a teoria do Movimento Moderno na arquitectura e no urbanismo. As ideias dos grandes pensadores da primeira metade do século - Le Corbusier (1887-1965), Sigfried Giedion (1888-1968), Alvar Aalto (1898-1976), Pierre Jeanneret (1896-1967), Walter Gropius (1883-1969), Gerrit Rietveld (1888-1964), Jacobus Oud (1890-1963), entre outros - foram reveladas ao urbanista como o dogma do racionalismo. Já nos anos 50, a preocupação com a estrutura funcional desafiou a standardização, e as ideias acerca da associação humana e os aspectos sociais do planeamento urbanístico e da arquitectura receberam grande ênfase. Peter e Alison Smithson (do Team X - CIAM) introduziram a noção de reabilitação da rua como um elemento legítimo do desenho urbano, uma entidade onde existe um sentimento inerente de segurança e de laços comunitários que têm muito mais a ver com a forma simples e óbvia da rua; a rua não é apenas um meio de acesso, mas também um lugar para a expressão social. As ruas e seus passeios são, assim como as praças, os principais espaços públicos de uma cidade, os seus órgãos vitais, a imagem que nos fica da cidade que visitámos.

### 3.1 O PADRÃO DE VIDA SOCIAL DA RUA

Nas décadas de 40 e de 50 do século XX, pensava-se que a manipulação de padrões de uso do solo e a criação de "unidades de vizinhança" resultariam no aparecimento da forma social designada por "*community*". No Reino Unido, após a Segunda Guerra Mundial, o pensamento de então sobre o conceito de comunidade traduziu-se pelo desejo de reproduzir em cidades novas o aconchego das vilas inglesas ou as unidades cooperativas das ruas de classes operárias.

Habitualmente, o ambiente físico não tem exactamente o efeito directo em que os projectistas acreditam, sobretudo quando se sobrepõe ao ambiente social.

A falência do determinismo físico de que nos fala Jane Jacobs, ao criticar as formas urbanas resultantes da aplicação dos princípios de desenho formulados pelos CIAM e por outros grupos de teóricos da época, põe a descoberto a ignorância pelos factores sociais, culturais e económicos que contribuem, em primeira mão, para a vitalidade ou para a degradação do meio urbano (Jacobs 1961).

Enquanto facto social, a rua pode ser analisada em termos de quem a apropria, usa ou controla, i.e., do propósito da sua construção e da transformação da sua função económico-social. É sabido que a sua forma tridimensional, apesar de não determinar as estruturas sociais, inibe certas actividades e torna outras possíveis. Juntamente com outros espaços públicos tais como as praças, as praças, os recintos, os terreiros, entre outros, as ruas continuam a desempenhar um papel muito significativo nas cidades, ao promoverem a vida pública (Appleyard, 1981; Bhowmik, 2005; Dumbaugh & Rac, 2009; Jacobs, 1961; Mehta, 2007; Moudon, 1987; Jacobs, 1993; Carmona et al., 2003; Southworth & Ben-Joseph, 1996; Hass-Klau et al., 1999; Fyfe, 1998; Owen, 1987).

Como elo de ligação, a rua possibilita o movimento de peões, de veículos e de bens, albergando diversas funções e a comunicação entre indivíduos e grupos, ou seja, pode constituir-se, por si, como uma oportunidade para a construção da comunidade local. A sua função exprime-se também pela interacção casual, pela recreação e conversação e pela ocorrência de diversos rituais e manifestações públicas. Enquanto espaço que serve um grupo e não apenas uma família, a rua constitui também um sistema social fechado; tem fronteiras distintas, ainda que actue como uma “comunidade” extensível a outras áreas.

Muitas mudanças têm acontecido, recentemente, nos padrões de vida social de inúmeras cidades ocidentais. A maior parte das deslocações diárias ainda são realizadas com recurso ao transporte motorizado; independentemente do destino, é sobretudo neste que uma grande parte das interacções sociais ocorrem, pelo que seria imprudente ignorar na prática do desenho urbano estas mudanças. Para além dos problemas na biosfera e do esgotamento das reservas energéticas, o equilíbrio do micro-clima urbano implica, entre outros factores, uma urgente transformação nos sistemas de transporte e, porventura, o retomar de formas urbanas mais compactas - medidas fundamentais face a um futuro preocupante, por vezes subestimadas nas políticas governamentais quando mais sensíveis ao incremento de novas vias/estradas do que à implementação de adequadas redes de transporte público. Corremos o perigo de se deteriorarem irreversivelmente as condições ambientais urbanas; neste quadro, é urgente questionar o papel da cidade, em geral, e dos seus espaços públicos, em particular.



No planeamento das ruas, os factores que parecem influenciar mais os seus usos são a densidade de utilização, a ocupação mista, a interacção peão-veículo, a configuração e o conteúdo. cremos que a maior dinâmica da rua ocorre quando se proporciona a um largo número de peões possibilidades diferentes de utilização da rua; a actividade na rua aumenta quando a densidade de peões é suficientemente alta para inibir o uso do veículo motorizado e, simultaneamente, suportar actividades diversas e distâncias pedonais estimulantes.

Ambas as proposições - a articulação da actividade da rua com a alta densidade de peões e o uso misto - devem ser analisadas cuidadosamente em relação à sua função. Em muitas cidades europeias, várias famílias são confrontadas a morar junto de lugares públicos com grandes conflitos funcionais, produzindo ruído ao longo de muitas horas do dia e/ou da noite (veja-se o caso de alguns novos centros de ócio no Porto ou em Lisboa que, naturalmente, propiciam a formação de ruído na via pública, em áreas que não foram previamente programadas para esse fim). Muito provavelmente os desafios municipais face a esta problemática passa por uma estratégia urbanística, mais participada e seletiva, e não por medidas ou regulamentos municipais avulsos aplicados caso a caso, atividade a atividade, à luz de uma “inclusividade” mal aplicada ou mesmo inadequada. Há que aceitar que as áreas de vida urbana noturna, intensa, não têm de ser necessariamente compatíveis com o modelo de residência tradicional. No estudo da rua (bem como de outros espaços públicos) é necessário organizar a cidade, definindo uma cadeia espacial dinâmica e contínua, numa sequência caracterizada por espaço privado, espaço semi-privado/semi-público e espaço público. Os requisitos para o desenho das ruas são diferentes pela conformidade que devem ter com cada um destes três sectores e também porque o conjunto das ruas cobre a maior parte do domínio público urbano.

Já no que respeita à análise da forma da rua, Paul Zucker (arquiteto, historiador de arte e crítico, germânico, 1888-1971) e Camillo Sitte (arquiteto e historiador de arte, austríaco, 1843-1903) preferiram concentrar os seus esforços em pontos altos da estrutura urbana como os “nós/nodes”, onde ocorrem as maiores actividades e se concentram os edifícios administrativos e onde a comunidade, muitas vezes, expressa a sua vida (urbana) pela criação artística. A forma da rua pode ser analisada segundo um conjunto de qualidades como a sua extensão, largura, geometria, grau de contenção, organicidade ou rigidez ou, ainda, pode ser analisada segundo a escala, a proporção, o contraste, o ritmo e a articulação a outras ruas (ou praças). Independentemente da análise que se siga, a rua tem duas características que, a par ou em

singular, estão directamente relacionadas com a sua forma - a passagem e o lugar. Ao longo de muitas gerações, a rua tem proporcionado às populações um espaço público aberto bem junto às suas habitações. Porém, nas ruas da cidade modernista a função de passagem foi-se sobrepondo à de estadia, tornando-as hoje (ainda) inatrativas, em muitos casos, dada a sua vocação para acolher elevados índices de motorização.

#### **4. O DESENHO URBANO E A SIMBOLOGIA DA PASSAGEM**

Definir a rua como uma via de circulação automóvel, não é, obviamente, o mesmo que desenhá-la como uma passagem. No espaço livre "(...) man chooses and creates paths which give his existential space a more particular structure. Man's taking possession of the environment always means a departure from the place where he dwells, and a journey along a path which leads him in a direction determined by his purpose and his image of the environment... The path, therefore, represents a basic property of human existence, and it is one of the great original symbols" (Norberg-Schulz 1971, 21). Também a rua conformada à motorização elevada em muito se afasta dos percursos memoráveis de Kevin Lynch, urbanista e professor (1918-1984): estes deveriam ter um princípio e um fim, lugares definidos ao longo da sua extensão, lugares de usos e actividades especiais, percursos escalados com elementos contrastantes e, sobretudo, deveriam apresentar ao observador uma imagem estimulante e memorável de lugares articulados (Lynch 1960, 47-56).

Elementos de desenho como passeios e galerias abertas desempenham um papel muito importante na interação social, em que as pessoas usam as ruas para as actividades sociais e económicas. Este desenho dos elementos foi muito comum na maioria das cidades coloniais e isso tem historicamente incentivado a expansão das lojas para além dos limites formais.



**Figura 1 |** Atividade na rua, informal, Calcutá. Fonte: arquivo do autor.

Esta afirmação é também apoiada por outros pesquisadores que analisaram e compararam ruas em cidades asiáticas e ocidentais, tendo o estudo demonstrado que no processo originalmente designado por “place-making” as atividades da rua e o seu desenho são igualmente importantes (Mateo-Babiano I. & Leda, H. 2005; Edensor, 1989; Fernando 2007; Shuhana & Bashri, 2002). Neste sentido, o desenho da rua precisa de incorporar ambos – o desenho da forma e as atividades.





**Figura 2** | Atividade lúdica na rua, Barcelona.

Fonte: arquivo do autor.

Também no desenho da rua, o sentido de lugar é mais perceptível se o espaço definido pelos elementos limítrofes for encarado como a forma positiva, a "figura", em oposição à superfície do conjunto comum da arquitetura que o envolve (Moughtin 1992, 134-135). A rua não é uma fronteira construída mas um espaço contido no qual os seus componentes se agrupam, formando séries de enquadramentos pictóricos. Quanto mais as impressões recolhidas se confinam a esse espaço, mais perfeito será o quadro da sua perpetuação e mais fortes os sentimentos de contenção e de bem-estar.

O desenho urbano como disciplina criativa, tem a mágica capacidade de modelar e de reconstruir, de ritmar e de animar, de transformar o menos belo em quase encantador... A sua subtilidade permite encurtar visualmente a rua, reforçar o seu sentido de contenção, estimular este ou aquele percurso, enriquecer a plástica de volumes, de vazios e de fachadas, inventar uma entrada, um lugar e uma saída, enfim, tornar qualquer espaço humanamente aprazível. Soluções antigas apontavam para a colocação de pórticos e arcos transversais à rua para interromper os efeitos da perspectiva alongada primitiva.

Segundo alguns teóricos, o limite máximo para extensão contínua da rua situa-se, provavelmente, na ordem dos 1.600 metros (aprox. 1 milha). Para lá desta distância, perde-se a escala humana. Mesmo com vistas consideravelmente abaixo dos 1.600 metros, o fecho da perspectiva produz alguma dificuldade na leitura dos componentes mais afastados. Poderemos considerar que o ideal seria não chegar a atingir estes valores máximos, até porque, abaixo de um ângulo perspéctico de 18º, qualquer edifício, mesmo o mais proeminente, perde a sua dominância e tende a reduzir-se a uma silhueta absorvida pelos edifícios adjacentes. Neste sentido, como exemplo menos feliz, destacamos o edifício de L'Opera, em Paris, de Jean-Louis Charles Garnier (arquiteto francês, 1825-1898), cujo papel de imponente volume de fecho perspéctico na composição espacial da área, perde valor pela presença dos grandes volumes edificadas de seis a sete pisos ao longo da Avenue de l'Opera; como bem sucedidos, refira-se a Rue Royale, em Paris, conducente à igreja de Madeleine, pela altivez de que goza o edifício no fecho da perspectiva, e o Arco da Rua Augusta pela determinação com que remata e articula o eixo da Rua Augusta com a Praça do Comércio, em Lisboa.

Outros magníficos eixos perspécticos tinham como missão atender às grandes passagens ou cerimónias públicas, como os boulevards de Haussmann, em Paris, ou o plano de Roma, do Papa Sixtus V (1521-1590), assessorado pelo arquiteto e urbanista italiano Domenico Fontana (1543-1607), no séc. XVI (elaborou um plano grandioso, regulador, com a ideia de transformar Roma num só “santuário” e unindo deste modo as sete igrejas principais no percurso de peregrinação).

Paralelamente, vários autores exaltaram as virtudes das ruas esgueiradas de cidades antigas, donde ressaltam os ângulos e as linhas sinuosas, as pequenas escadas para a rua, o “pituresco”, o fecho das perspectivas, as passagens estreitas, o efeito de surpresa e a descoberta passo a passo, os velhos e os novos ritmos, os filtros de luz, os susos beirais, etc.



#### 4.1 O PÓRTICO - PORTA DA CIDADE

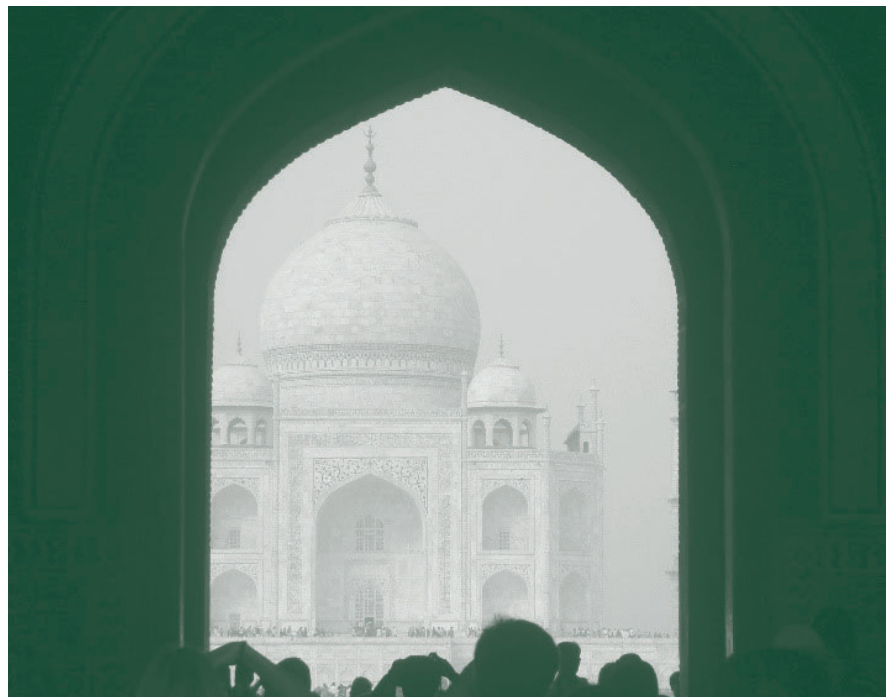
Qualquer lugar tem a dupla função de entrada e de saída. Torna-se um centro porque constitui um objectivo; lugar de peregrinação, de manifestação popular, ou comumente, lugar para abastecimento da população, etc.. De igual modo, é significativa a função de lugar "ponto de partida" ou "espaço de chegada". Esta tensão entre forças centrípetas e centrífugas é mais evidente no pórtico, tão claramente explorado por Leon Battista Alberti como a parte objectiva da cidade onde se define o início da viagem ou, contrariamente, a partir do qual se estabelece a chegada e o início de novo repouso (Alberti 1986, Book IV. Chapter VIII, 80).



**Figura 3** | Arco – pórtico no Louvre, Paris.  
Fonte: arquivo do autor



Desde a Antiguidade a porta tem merecido um importante desempenho nos desenhos urbano e arquitectónico. Veja-se o exemplo da "Piazza del Popolo", em Roma, que durante séculos até à época do caminho de ferro, constituiu a principal entrada e saída de Roma para todos os visitantes que vinham do norte ou que partiam nessa direcção. A praça está situada entre o Rio Tibre, a oeste, e a encosta do Monte Pincio, a este. O principal acesso a Roma antiga atravessava esta área estreita até à muralha aureliana de 272 AD. Hoje, aberta apenas aos peões e ao transporte público individual, constitui outra forma de praça na estrutura de Roma, uma agradável entrada para o Jardim Pincio e o ponto de encontro de três vias. No entanto, as presentes restrições ao tráfego por forma a preservar o espírito da praça e o ambiente local, destituíram o seu orgulhoso significado de entrada na cidade. Está praticamente reduzida a peça de museu, um anacronismo histórico, um retiro afastado da vida da cidade. Podemos entender uma porta como um "convite" ou "barreira". A transição de um domínio para o outro é também um problema sensível de desenho na estruturação da cidade; mais do que à maneira de Alberti, e sem esquecer a importância de redefinir em determinados pontos estratégicos as entradas e saídas, quer das nossas cidades quer dos seus espaços de maior expressão, marcar a transição deve significar maior fluidez e menor hesitação em entrar ou sair de qualquer área delimitada.



**Figura 4** | Simbologia da passagem – parque do Taj Mahal, Índia.  
Fonte: arquivo do autor.

Hoje, a função de entrada é diferente no meio urbano; no entanto, a sua função continua a estar presente em diferentes áreas. A entrada num complexo residencial, por exemplo, pode ser desenhada por forma a impedir a invasão deliberada da sua privacidade, sem necessariamente implicar que existam barreiras intransponíveis ou visualmente agressivas. As soluções desenhadas devem apontar subtis soluções criativas, em que o que está em jogo é o efeito ordenador de toda a composição do espaço e não o recurso a elementos físicos hostis.

#### 4.2 DESCOBRIR UM DESENHO UNIFICADOR

Quando a tridimensionalidade dos edifícios se sobrepõe ao volume do vazio, o espaço perde a sua magnitude. Perderá definição ou mesmo identidade quando os edifícios tomam, ao longo da rua, diferentes formas, estilos e tratamentos. O desenho unificador da rua protagoniza o volume espacial para a posição de "figura", confrontada com dois planos ortogonais principais - o plano vertical das fachadas e o plano horizontal do solo - como fundo. Conferir um sentido unificador não significa obter resultados arquitectónicos monótonos ou sem dinamismo; frequentemente, ruas que comungam presenças arquitectónicas ou escultóricas com origens secularmente afastadas, mantêm presente uma forte unidade espacial, dada pela perfeita articulação dos materiais comuns, pelo uso e ritmo de alguns elementos, pela incorporação de detalhes similares, pelo controlo de volumes e cérceas e mesmo pela disciplina do contraste.

No entanto, existem casos em que os edifícios assumidos prioritariamente como massas volumétricas e não como séries de planos de fachada, enquadram-se com grande dignidade no cenário urbano, dominado, sobretudo, ao nível térreo ou dos pisos mais baixos de ruas e de praças com forte contenção.

As considerações para a altura dos edifícios não podem ser tomadas de uma forma rígida no desenho da rua; muitas das ruas medievais mais sedutoras são compostas por fachadas com alturas irregulares, chegando a variar até dois pisos de diferença. Mas, se mantida esta cadeia de diferenças, mantêm-se a unidade da rua, especialmente reforçada pelos pisos mais baixos. Do mesmo modo, áreas de implantação semelhantes produzem um determinado ritmo e peneira na qual se retém e ordena a variedade. Quando a rede desta peneira, se rompe, o resultado não é o contraste mas a descaracterização da rua. A grande dificuldade existe em conciliar a panóplia de interesses particulares, de visões de projectistas e de promotores com as regras de harmonia e unidade, imprescindíveis para a identidade da rua.





No que respeita à consolidação e equilíbrio do conjunto edificado da rua, os principais problemas ocorrem, principalmente, nos pontos críticos que designamos por "pontos de inflexão"; deve repensar-se a utilização dos espaços intersticiais estreitos, sempre que possível, pois podem vir a constituir óptimos acessos pedonais à rua ou permitir a prestação de determinados serviços urbanos (limpeza, recolha de lixos domésticos, etc.). A actuação sobre estes pontos críticos é fundamental na procura da unidade, já que constitui o melhor meio para encarar ambos os lados da rua, como uma única composição progressiva "(...) where the detailed choreography of the group recognizes and follows the movements of the others" (Moughtin 1992, 147). Tais ruas "captam" a imaginação do visitante e estimulam a liberdade de sentir e exprimir os seus próprios sentimentos no espaço coletivo da cidade (Alves 2003).

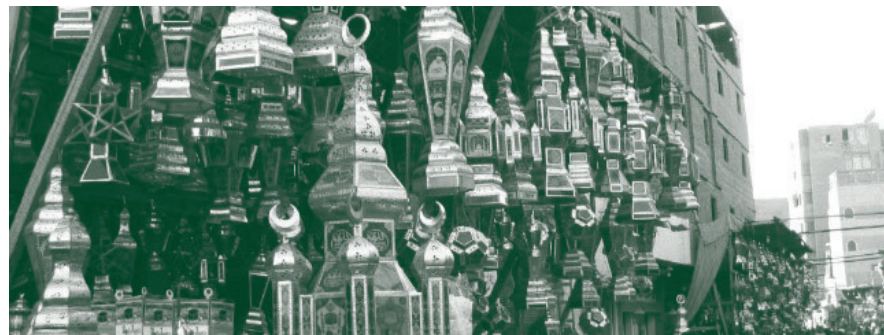
Mais do que a crítica relação entre a largura da rua e a altura dos edifícios, o conceito de proporção no desenho da rua deve ser alargado à relação entre as partes constituintes e, destas, com as proporções da composição total; uma espécie de proporção sequencial - introduction, development e climax - que Lynch desenvolveu para o desenho da rua rectilínea (Lynch 1960, 99).

É fundamental a importância do parâmetro proporção quando conjugado com outros factores:

*"When, for example, a street is long and wide with two-storey houses ranged along a common frontage all sense of space enclosure is lost. Without dense planting and an avenue of trees such streets do little to lift the spirit and relieve monotony"*(Moughtin 1992, 141).

Repare-se, como exemplo, na rua estreita, prioritariamente pedonal, cuja altura das fachadas contínuas prevalece em relação à largura da rua, constituindo, muitas vezes, um lugar atractivo de relações comerciais bem sucedidas, apresentando uma escala de proximidade visual de ambos os lados da rua e dos produtos aí comercializados (fotografia nº. 5).

**Figura 5|** Rua tradicional no Cairo.  
Fonte: arquivo do autor.



Cidades como Chester, Nottingham, Florença e Praga, entre outras, ilustram esta realidade. Em geral, as pessoas preferem caminhar em áreas pedonais do que ficar cingidas à utilização do passeio. Esta é uma particularidade que reflete a cultura de um lugar e a imagem da rua; qualquer rua comercial (ou mista) que se torne predominantemente pedonal proporcionará, à partida, melhores condições para o seu sucesso. Vários investigadores têm argumentado essa importância do desenho urbano como instrumento fundamental para a função da rua (Shuhana & Bashri 2002; Jacobs 1993; Bentley et al., 1992).

## 5. CONCLUSÃO

A interrelação de vários factores de natureza prática explica o desenvolvimento que a rua orgânica, informal e pitoresca, sofreu até aos nossos dias, tais como a topografia, o desenvolvimento do meio, as mudanças na estratificação social, os padrões de distribuição da população e as migrações. O conhecimento destes factores práticos enriquece a análise da relação forma - função. Cidades que se desenvolveram em colinas constituem excelentes objectos no estudo da relação da forma da rua com essas influências ou condicionantes, como são exemplo os núcleos primitivos das cidades de Lisboa e Porto. Só a partir de um estudo profundo da morfologia urbana e das tipologias arquitetónicas, se reúnem as condições necessárias para uma apreciação correcta das estruturas urbanas, estudo este que deve preceder a elaboração de qualquer proposta de intervenção no espaço público urbano (Alves 2009).

Foi propósito deste artigo recuperar a narrativa da rua como elemento estruturante do tecido urbano, à luz da sua plenitude histórica, da sua capacidade organizativa, funcional, simbólica, compositiva e estética. Porém, componentes estéticas como a escala e a proporção não são exclusivos no desenho de composição da rua; hoje, outros factores relacionados com a bioclimatologia urbana revelam-se fundamentais no debate internacional da sustentabilidade das cidades. Se por um lado a rua de outrora, estreita e orgânica, podia apresentar vantagens em relação às intempéries, por outro, podia também tornar-se sombria, fria e insalubre, sobretudo em climas húmidos ou temperados (ex.: Rua Escura, no Porto). Nestes casos, o problema do conforto ambiental da rua deve passar por um estudo profundo em que a reabilitação do edificado - permeabilidade ou impermeabilidade das formas à luz, materiais com comportamentos térmicos e hídricos adequados, recuo dos pisos superiores, tratamento do revestimento de fachadas, entre outros - têm um papel

fundamental. Paradoxalmente, alguns destes dispositivos ou princípios haviam sido já abordados pelos tratadistas da Arquitetura, desde Vitruvius, mas, mesmo assim, ignorados pela atividade do Homem, até ao final do séc. XX.

A aplicação dos princípios bioclimáticos à arquitectura tem um papel preponderante não só na qualidade dos próprios edifícios mas também no meio exterior adjacente.



**Figura 6 e 7** | Parque das Nações – espaço público, Lisboa. Fonte: arquivo do autor.

Também os critérios adoptados no uso e ocupação dos edifícios devem ser ponderados, já que determinadas actividades, no seio dos edifícios, podem aumentar ou diminuir os efeitos climáticos na arquitectura e no espaço exterior; há uma dependência directa entre a arquitectura do edificado e a rua (ex.: estrutura física da cidade mediterrânica, entre tantas outras). Muito se ignora ainda na prática do desenho da cidade sobre as vantagens bioclimáticas da composição das unidades morfológicas urbanas – nomeadamente as mais

preponderantes, ruas e praças – do exercício de confrontação com a escala, com a proporção e composição dos espaços e seus componentes. É habitual recorrer-se à correcção artificial do conforto térmico dentro dos edifícios, em vez de previamente se pensar em soluções de desenho urbano bioclimático, ao nível do estudo da orientação e implantação dos edifícios que delimitam o espaço público. A forma urbana de uma cidade pode, por si, constituir um excelente instrumento no conforto bioclimático.

Finalmente, o rigor e a disciplina que devem acompanhar o desenho da rua ou a sua requalificação, admite diferentes níveis de abordagem; por vezes, numa primeira fase da sua análise, as circunstâncias que acompanham a natureza de cada área a intervir podem até parecer adversas ou antagónicas. Nestes casos, é importante prevenir qualquer desvio ao princípio fundamental da harmonia do espaço. É sabido que o desenho do conjunto das fachadas da rua pode constituir-se como o protagonista principal na enfatização da paisagem urbana, muito mais do que os edifícios individualmente.

**Figura 8|** Rua de acesso ao jardim Yuyuan, Xangai.  
Fonte: arquivo do autor.



Mesmo assim, persistem ainda hoje muitas incertezas e críticas relacionadas com a reconstrução dos trechos arquitectónicos que compõem uma rua, uma praça ou um quarteirão. É por vezes confusa, duvidosa, a selecção dos critérios que estão por detrás da escolha entre demolir para reconstruir, adaptar ou manter; ou mesmo, é posto em causa o método de avaliação das pré-existências quando há que intervir no património morfológico urbano, no espaço da rua ou da praça.



## referências

- Alberti, L. B. (1986). *The Ten Books of Architecture* (1755 Leoni ed.). New York: Dover Publications.
- Alves, F. B. (2009). A Rua e a Bola de Cristal / The street and the crystal ball. In *Argumentos de Razón Técnica* (A Spanish Journal on Science, Technology and Society, and Philosophy of Technology), Serie Especial (N. 2, pp. 69-78). Sevilla: Universidade de Sevilla.
- Alves, F. B. (2003). *Avaliação da Qualidade do Espaço Público Urbano - Proposta Metodológica*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian / Fundação para a Ciência e Tecnologia.
- Appleyard, D. (1981). *Livable Streets*. Berkeley, CA: University of California Press.
- Bentley, I., Alcock, A., McGlynn, S., Murrain, P., Smith, G. (1992). *Responsive environments: A manual for designers*. Oxford: Butterworth Architecture.
- Bhowmik, S. K. (2005). Street Vendors in Asia: A Review. *Economic and Political Weekly*, May 28 - June 4, 2256-2264.
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., Tiesdell, S. (2003). *Public places - Urban spaces: The dimensions of urban design*. Oxford: Architecture Press.
- Dumbaugh, E., Rac, R. (2009). Safe Urban Form. *Journal of the American Planning Association*, 75(3), 309-329.
- Edensor, T. (1998). The culture of the Indian street. In N. R. Fyfe (Ed) *Images of the street: planning, identity and control in public space* (pp. 205-221). London and New York: Routledge.
- Fernando, N. A. (2007). Open-Ended Space: Urban Streets in Different Cultural Contexts. In K. A. Frank & Q. Stevens (Eds) *Loose Space: Possibility and Diversity in Urban Life* (pp. 54-72). London and New York: Routledge.
- Fyfe, N. R. (Ed) (1998). *Images of the street: Planning, identity and control in public space*. London and New York: Routledge.
- Gehl, J. (1987). *Life Between Buildings: Using Public Space*. Copenhagen: The Danish Architecture Press.
- Hass-Klau, C., Crampton, G., Dowland, C., Nold, I. (1999). *Streets as Living Space: helping public places play their proper role: good practice in guidance with examples from a town centre studies of European pedestrian behaviour*. London: Landor Publishing.
- Jacobs, A. (2010) The Importance of Streets. In Kang H. C, L. B. Liang and H. Limin (Ed) *Asian Streets and Public Space*. Singapore: National University of Singapore.
- Jacobs, A. B. (1993). *Great Streets*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Jacobs J. (1994). *The Death and Life of Great American Cities*. London: Random House, 1961 & Penguin Books, Harmondsworth.
- Karuppannan, S., Sivam, A. (2011). Social Sustainability and Neighbourhood Design: An Investigation of Residents' Satisfaction in Delhi. *Local Environment*, Vol. 16 (9).
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge, Mass: The MIT Press.

Mateo-Babiano, I., Leda, H. (2005). Street space renaissance: A spatio-historical survey of two Asian cities. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 6, 4317-4332.

Mehta, V. (2007). Lively Streets: Determining Environmental Characteristics to Support Social Behavior. *Journal of Planning Education and Research*, 27(2), 165-187. Moughtin, C. (1992). *Urban Design: Street and Square*. Oxford: Butterworth Architecture.

Norberg-Schulz, C. (1971). *Existence Space and Architecture*. London: Studio Vista.

Owen, J. H. (1987). A Successful Street Design Process. In A. V. Moudon (Ed) *Public Street for Public Use* (pp. 267-275). New York: Columbia University Press.

Shuhana, S., Bashri, A. S. (2002). The vanishing streets in the Malaysian urbanscape. In Pu Miao (Ed) *Public places in Asia Pacific cities: Current issues and strategies* (pp. 137-150). Dordrecht: Kluwers Academic Press.

Southworth, M., Ben-Joseph, E. (1996). *Streets and the shaping of towns and cities*. New York: McGraw-Hill.