

# HISTÓRIA DA CIDADE, RUA E ANDAR TERREO

Jouke van der Werf, Kim Zweerink e Jan van Teeffelen,  
historiadores de arquitetura e urbanista

Cidades são centros para a troca de bens, cultura, conhecimento e ideias. A rua urbana é o cenário onde essa troca acontece: é o acesso à casa e ao trabalho, e a passagem para outros lugares dentro e fora da cidade. Durante séculos, as ruas da cidade tiveram uma vibração natural e dinâmica, onde se aglomeravam várias funções. Até a metade do século 20, a rua representava um sistema integrado de movimento e de vida social e econômica. Isso mudou nos anos 1960 e 1970, quando intervenções em grande escala focadas em trânsito minaram a importância da rua para troca social e econômica. Passou a ocorrer uma partilha do espaço público utilitário, definida por exigências funcionais e de um espaço social de múltiplas funções.

Precisamente naquela época de grandes obras viárias, pessoas como Jane Jacobs, Kevin Lynch e Gordon Cullen chamaram atenção para a escala humana. Eles explicaram que a cidade deve ser considerada pela forma como pessoas vivem a cidade: ao nível dos olhos. Suas publicações hoje parecem mais atuais do que nunca. Desde o início da década de 1980, vemos uma consciência crescente de que, conectando-se as escalas diferentes da cidade, pode-se melhorar a sua viabilidade. A localização de uma rua ou praça na cidade como um todo, a conexão de várias redes, bem como as suas características sociais e econômicas, são cruciais. Assim como também o é o *plinth*, o andar térreo, onde a interação entre a rua e os edifícios acontece.

Cada rua urbana passa por um processo de ascensão e queda, e épocas diferentes deixam suas marcas que serão sentidas na era seguinte. Essas relíquias urbanas incluem histórias de como se definiu a forma urbana, opiniões sobre a cidade e sua urbanidade, inovações técnicas ali aplicadas, a economia da cidade, o desenho do espaço público e conceitos de engenharia de tráfego implantados. Este capítulo oferece



Comércio e trânsito em Londres, Cheapside (1831)



Paris, uma conexão forte entre prédios, o *plinth* e a rua cria uma cidade atrativa



Langestraat Amersfoort (Holanda), as ruas continuam a dinâmica de viver, trabalhar e se deslocar

uma perspectiva geral de algumas tendências para cada período sob três perspectivas: a forma da cidade, a rua e o *plinth*.

## IMBRICANDO VIVER E TRABALHAR (ATÉ 1850)

### Cidade

Muitas cidades foram fundadas em interseções de ruas ou cursos d'água, como, por exemplo, Berlim, Hamburgo, Valência, Sevilha, New York, Londres ou Amsterdã. Nestes cruzamentos acontecia troca de bens e de ideias e, normalmente, um núcleo urbano se estabelecia tendo como principais funções urbanas o porto, o mercado, bolsa de valores, casa de pesagem, igreja e prefeitura – geralmente com uma praça central. Fortificações formavam o delineamento da zona rural. Em razão do crescimento do comércio e das manufaturas, a população também crescia. Inicialmente, isso resultou em crescimento dentro da cidade, mas logo a área urbana se expandiu ao longo das principais ruas. Com essas expansões, as fortificações também se modificaram.

### Rua

As ruas principais coincidiam com ruas naturais e cursos d'água e formaram conexões com áreas rurais. A vida social e econômica acontecia nas praças, ruas, cais e pontes, onde os mercados se estabeleciam. No século 16, os mercados eram especializados, todos oferecendo outros produtos como peixe e frutas. Os nomes das ruas ainda nos lembram dos bens que antigamente eram ali vendidos, como por exemplo, Butterbridge (Ponte da Manteiga), Haymarket



Antuérpia Mercado (Bélgica) por volta de 1600

Mercado Fabrica em Bolonha (Itália) 1411

A Jansstraat em Haarlem (Holanda), pintada por Gerrit Berckheyde em 1680, mostra o alinhamento das fachadas

(Feira de Palha), etc. Até o século 19, a maior parte do transporte de mercadorias acontecia através da água. Com as cidades florescendo e o trânsito e atividades se intensificando, o número de ruas e pontes aumentou e as ruas e praças mais frequentadas foram pavimentadas com paralelepípedos. As regulações para as edificações aumentaram: regras para alinhamento das fachadas, *bay windows* e bancas permitiram um bom fluxo de trânsito. A altura dos edifícios foi também limitada no século 17, para que a luz do sol pudesse chegar até a rua.

### Plinth

Ruas comerciais especializadas como conhecemos hoje não existiram nas cidades antes do século 19. A vida, o trabalho e o comércio aconteciam no mesmo prédio e rua onde os artesãos expunham a mercadoria na frente das suas casas. Depois, essas bancas ganharam um caráter permanente e foram incorporadas nas fachadas. Desde o fim da Idade Média, a zona de passagem entre a rua e casa era marcada por um desnível ou uma varanda. O desnível era uma placa elevada, que podia assegurar que carroças não chegassem demasiadamente perto da casa, e era usada para exibir bens. A rua consistia de uma série de rebaixos e patamares, divididas por bancos e cercas. Nas cidades do norte da Itália como Bolonha, arcadas formavam essa passagem entre a casa e a rua e proporcionavam sombra. Aqui, as portas permaneciam abertas o dia inteiro nos séculos 15 e 16 – qualquer um podia olhar para dentro e entrar. Entre o século 16 e o século 18, a paisagem da rua com suas fachadas, seus térreos e seu espaço público tornou-se mais uniforme.



Paisagem da rua medieval: espaço público como uma extensão da casa  
Rua em Londres, século 18: as casas seguem uma linha contínua, os letreiros das lojas estão de volta, e *fradinhos* separam a rua das calçadas



## O ENGODO DA MODERNIDADE 1850-1940

### Cidade

No século 19, surgiram novos meios de transporte. Ferrovias e estradas tornaram-se importantes para o transporte de pessoas e bens, o que acontecia numa escala crescente. Portos, áreas industriais e residenciais foram construídos fora da cidade ou no local das fortificações. As novas estações de trem também se localizaram no limite da cidade e tornaram-se novas áreas nucleares com uma concentração de infraestrutura, habitação, indústria e espaço público. Casa vez mais as pessoas saíram do antigo centro da cidade para essas novas áreas que eram mais acessíveis por trem ou bonde.

As características do traçado da cidade, nesse período, são os eixos monumentais, com a separação entre as principais ruas agitadas com lojas e negócios, e, mais atrás, as ruas residenciais, mais calmas. Nas áreas residenciais, localizavam-se lojas nas esquinas, enquanto uma separação de funções ocorria no centro da cidade: morar era o menos importante e o número de lojas (de departamento) e escritórios aumentou, resultando num crescimento de escala da quadra. Devido à produção industrial, estoques foram armazenados e, no século 19, surgiram nas ruas os primeiros armazéns, rapidamente seguidos por grandes lojas e grandes bazares. A construção de arranha-céus nesse período é reservada às cidades dos EUA. Para evitar ruas escuras, New York adaptou a lei de zoneamento em 1916 para a altura e largura de torres.

### Rua

A separação das funções e novas áreas urbanas e bairros resultaram em aumento do tráfego. Na cidade, a circulação melhorou devido às grandes obras viárias e novas pontes. Em Paris (sob a direção do Barão Haussman) e em Londres (por exemplo, a construção da Regent Street) a



Budapest (Hungria) Estação Oeste e Praça, 1912



Chicago, vista de rua, década de 1920



Champs Elysées em Paris, por volta de 1880



Vienna Ringstrasse (Austria), desenvolvido na segunda metade do século 19

modernização da cidade acompanhou novos e largos bulevares pelo centro histórico. Desde o século 19, fluxos de tráfego foram separados; em 1861, a calçada já era um meio importante para dar aos pedestres seu próprio espaço nas ruas agitadas. Também havia seções separadas para trilhos elétricos a para carga, nas quais as árvores providenciavam a divisão. Nas fortificações anteriores, os trilhos elétricos na via circular em torno de Viena (Vienna Ringstrasse) conectam os principais prédios da prefeitura, o parlamento, os palácios reais e teatros em um desenho grandioso.

Paris e Nova York foram cidades proeminentes no século 19 e no começo do século 20. Lojas de departamento e pequeno comércio varejista se desenvolveram ao longo das maiores vias urbanas e praças, em volta das estações, e nas ruas por onde passavam linhas de bonde. Os *'grands magasins'* Le Bon Marché e Printemps de Paris e os novos prédios de escritórios de New York são rapidamente copiados por outras cidades, assim como bulevares com lojas e prédios de escritórios foram criados nos principais centros urbanos.

### **Plinth**

O surgimento de lojas e escritórios resultou numa rua completamente diferente. As fachadas transformaram-se em fachadas de loja atrativas, que exibiram bens, para seduzir os transeuntes. Era comum montar as vitrinas o mais repletas possível. As fachadas de loja desenhadas com cuidado eram construídas sobre uma base fechada e decorada e com uma grande superfície de vidro. A entrada era recuada, criando uma pequena alcova. O *plinth* enatão existia como uma série de janelas diferentes em forma, altura, largura e decoração. As ruas comerciais e as fachadas seguiram um novo fenômeno, primeiramente introduzido em Paris, depois em Bruxelas e Milão: a galeria ou passagem. Essas arcadas com lojas de luxo não serviam apenas para fazer compras, mas também eram lugares para passeios.



New York, por volta de 1900



Fachadas de lojas em Haia (Holanda) por volta de 1900



O primeiro shopping nos Estados Unidos: Cleveland, 1890

## SAINDO DO CENTRO DA CIDADE (1945-1970)

### Cidade

Depois da Segunda Guerra Mundial, o fácil acesso para automóveis ao centro da cidade e novas expansões urbanas viraram prioridades. O uso do automóvel explodiu nesse período: o número de automóveis na Holanda, por exemplo, aumentou de 30.000 em 1945 para 4.000.000 em 1980. O principal conceito de planejamento era a separação entre morar, trabalhar, utilidades e tráfego. Os centros das cidades se desenvolveram em locais ideais para escritórios e utilidades. Cidades severamente danificadas durante a guerra usaram as áreas vazias para acomodar o aumento do tráfego. Outras cidades focaram em grandes obras viárias para conectar os seus centros com novos anéis viários (como em Utrecht, Holanda). Esse desenvolvimento para o tráfego de automóvel e a renovação urbana em grande escala foram também criticados por Jane Jacobs, com seu pleito por ruas locais com uso misto e com uma escala humana.

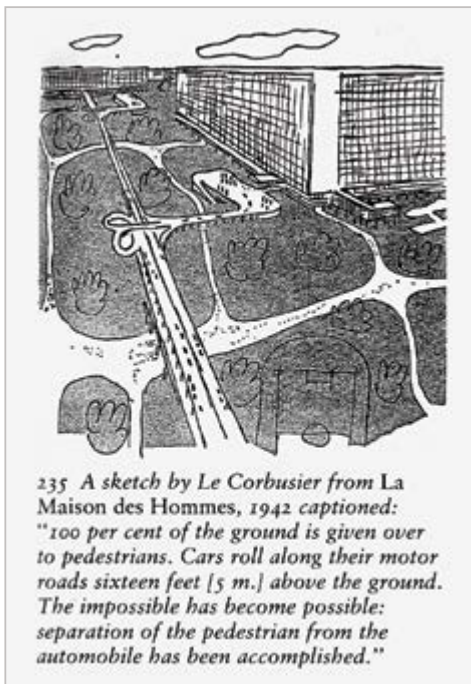
Novos bairros residenciais foram desenvolvidos fora da cidade existente, em *New Towns* e *Cidades Jardim*, com autoestradas entre elas e ferrovias como barreiras principais. Esses projetos derivaram das ideias do CIAM, como o projeto para a *Ville Radieuse* de Le Corbusier, que tinha grande aversão pela 'rua corredor', a rua fechada. As suas ideias foram implementadas em muitos projetos residenciais na Europa, com ruas elevadas e edifícios altos. Ao invés de quadras fechadas, o tecido urbano consistia de loteamentos abertos, com uma mistura de prédios baixos, médios e altos num ambiente verde. De acordo com o conceito de planejamento que prevalecia na Europa, distritos foram divididos em bairros menores com uma pequena zona comercial no seu centro. Nos anos 1960 e 1970 ocorreu uma degradação dos centros urbanos, devido à



O amortecido canal Catherijnesingel em Utrecht (Holanda) construído nos anos 1960



Desenvolvimentos de grande escala em New York



La Ville Radieuse: o desenho do ideal de Le Corbusier para habitação sobre pilotis em espaços verdes



relocação de residentes para os subúrbios, especialmente nos Estados Unidos, onde novos *shoppings*, voltados para dentro, com grandes estacionamento, tornaram-se o padrão do comércio de varejo.

### Rua

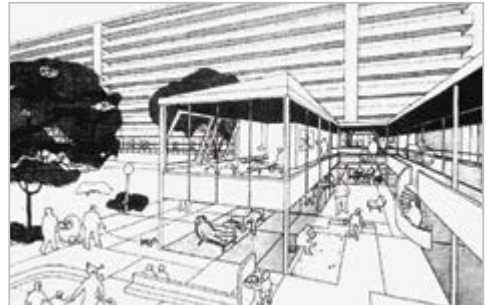
Para melhorar a segurança no trânsito, novos meios foram criados para separar mais o tráfego e controlá-lo: faixas de pedestres, semáforos, lombadas e rótulas. As ruas ficaram mais divididas e o espaço de coesão desapareceu. Nos subúrbios, formou-se uma forte hierarquia entre as principais ruas de acesso, ruas locais e ruas residenciais, muitas vezes com uma rede independente de zonas de pedestres e pistas para bicicletas, em níveis diferentes. Superestruturas contendo todas as funções continuaram a separar ruas de tráfego de ruas comerciais. Em Minneapolis, o pedestre é até levado do mundo interior para o outro através de passarelas.

### Plinth

O novo conceito urbano de loteamento aberto permitiu um novo desenho para lojas com vitrinas na frente, abastecimento e armazenagem através de ruas de trás, e entradas separadas para as moradias localizadas acima. Isso significava fachadas de lojas contínuas, como a Lijnbaan, em Roterdã (Holanda), a primeira rua comercial de pedestres na Europa. As fachadas transparentes das lojas eram feitas de vidro e ofereciam uma forte interação entre o interior e o espaço público. Ruas urbanas históricas também foram modernizadas com *displays* e novas vitrinas. Repentinamente, o *plinth* no centro da cidade ganhou um desenho aberto para seduzir os pedestres a entrar, fosse uma edificação nova ou histórica. O *plinth* suburbano, ao contrário, era fechado e a maioria dos *shoppings* dava suas costas ao seu entorno.



Northgate Mall in Seattle, 1950



O distrito Bijlmer, em Amsterdã (Holanda), originalmente pensado com ruas internas para pedestres e habitação nos espaços verdes



Passarelas em Minneapolis dos anos 1960 e 1970 proporcionaram conexões para pedestres entre prédios



Lijnbaan, Roterdã, 1954: nova rua comercial de pedestres para a renovação do centro bombardeado da cidade



## EM BUSCA DA URBANIDADE DE PEQUENA ESCALA (1970-1990)

### Cidade

Depois de décadas de modernismo, vemos uma decadência do princípio de separação de funções, especialmente no tráfego. O Relatório Buchanan *'Tráfego em Cidades'*, em 1963, questionou a dominância de automóveis. A mensagem foi impulsionada pela crise do petróleo em 1973. Cidades começaram a moderar o tráfego de automóveis e melhorar a 'hospitalidade' urbana: ao invés de melhorias na infraestrutura, o tecido urbano histórico é usado para renovação urbana. Arquitetos do Team X internacional (Aldo van Eyck, Alison e Peter Smithson, entre outros) enfatizam a escala humana das edificações e, desse modo, alterou-se a zona de transição entre espaços privados e públicos. Termos como 'hospitalidade' surgiram no debate arquitetônico. Em muitos centros urbanos,



Renovação urbana de escala pequena em Zwolle, Holanda (arquitetos Aldo van Eyck e Theo Bosch)



Forum Les Halles, Paris (construído em 1977, demolido em 2010 para ser substituído por um novo Forum)

estruturas antigas do século 19 foram demolidas e substituídas por edifícios novos que caracterizaram a arquitetura de escala humana. Até mesmo grandes projetos foram orientados pela adoção de uma escala menor, como o Forum Les halles em Paris, um *shopping* novo que substituiu o mercado público histórico de les Halles. A maioria das lojas novas e supermercados foram implantados em *shoppings* em locais mais centrais, perto das novas áreas residenciais, como já havia sido feito nos Estados Unidos na década anterior.

### Rua

Com um novo foco na escala urbana de cidades, o espaço público foi redescoberto como área para as pessoas andar e se encontrar. As pessoas voltaram a visitar o centro para passear, ir ao teatro e se encontrar. Um marco importante foi fechar as ruas para carros, criando zonas para pedestres: em 1966, a Alemanha tinha 63 ruas para pedestres, em 1977, 370. O desenho das novas ruas residenciais foi também influenciado pelo conceito de 'hospitalidade'. Com a introdução da rua de zona residencial com velocidade controlada, o automóvel passa a ser um convidado e os pedestres são agora privilegiados nas ruas residenciais. Este conceito começa, por exemplo, como 'Woonerf', na Holanda, em Emmen, seguido por outras cidades como a Wohnstrasse, em Viena.

### Plinth

A reavaliação da cidade histórica auxiliou muito a barrar a demolição em grande escala dos prédios antigos e do tecido urbano; no entanto, as áreas dos centros urbanos continuaram a ser substituídas por novos projetos, porém de pequena escala. A maioria dos novos prédios foram orientados para o seu interior e a relação entre a casa e o espaço público se tornou parte da forma arquitetônica. Os térreos, porém, foram muitas vezes usados para habitação, e não para lojas, serviços ou restaurantes – somente algumas ruas foram designadas como novas ruas comerciais. Em muitas áreas de renovação urbana, os *plinths* não foram desenhados com lojas ou funções públicas, mas se tornaram fachadas fechadas.



Stroget em Copenhagen (Dinamarca) foi parcialmente fechada para carros já em 1962, agora é a rua comercial peatonal mais comprida na Europa



Wohnstrasse (Austria): áreas residenciais na cidade



Rua de renovação urbana: faltam funções públicas nos *plinths*

## A CIDADE COMO UM IMÃ (1990 – PRESENTE)

### Cidade

O interesse renovado nos centros da cidade nos anos 1980 continuou nos anos 1990 e no começo do século 21, com um foco no espaço público. Surgem bares e cafés nas calçadas, e esse comércio especializado expressa a redescoberta do centro da cidade como local para encontros, diversão e fazer compras como atividade de lazer. Barcelona é a primeira cidade onde, desde meados da década de 1980, os Jogos Olímpicos de 1992 realmente estimularam a renovação do espaço público. A esfera pública é vista como espaço *outdoor* importante, como parques verdes e praças. A revitalização do centro urbano existente ganha muita atenção e o embelezamento começa com a melhoria da qualidade e da coerência do espaço público. Para os gestores urbanos, a economia da cidade se torna uma motivação importante para a renovação do espaço público. Festivais e eventos começam a atrair pessoas: uma visita à cidade virou uma experiência para a qual a própria cidade forma a moldura, às vezes focada num período histórico. Outras cidades também tentam incorporar a aparência e a sensação de cidade histórica, adotando técnicas do 'novo urbanismo'.

Além a esfera pública, muitos novos projetos são desenvolvidos dentro e em torno dos centros urbanos europeus. Projetos-chave importantes são as áreas das estações, como entradas das cidades que são, devido à nova rede ferroviária de alta velocidade na Europa. Novas estações e pontos nodais são desenvolvidos e dão um estímulo aos centros urbanos, tal como a Euralille. Portos abandonados e áreas industriais, próximos dos centros urbanos, são renovados para habitação, escritórios, lazer e incubadoras culturais. Esses desenvolvimentos em áreas grandes incluem a propriedade, mas também nova infraestrutura, espaço público e novos pontos de referência. Exemplos



Barcelona (Espanha): a revitalização da cidade é estimulada por investimentos no espaço público



New Town Poundbury (Inglaterra): desenhado pelo arquiteto Krier segundo os princípios do Príncipe Charles



Amsterdã Eastern Docklands, a zona portuária antiga transformada numa nova área urbana



Espaço compartilhado Exhibition Road, Londres





Centro comercial Beurstraverse em Roterdã

conhecidos são a Hafencity em Hamburgo, as 'Docas Orientais' em Amsterdã, o Kop van Zuid com a Ponte Erasmus em Roterdã, a renovação de Bilbao e o novo Guggenheim, e, em Londres, às margens do Tâmisia, o entorno da Tate Modern, abrigada numa antiga usina de energia.

### Rua

A reconquista do espaço público cria mais espaço para pedestres e reduz a presença do automóvel no centro da cidade. Em Lyon, França, novos estacionamentos subterrâneos foram construídos para um total de 12.000 automóveis. Paris também

redesenhou os Champs Elysees sem estacionamento na rua, e alargou as calçadas para que as pessoas pudessem passear ao longo das lojas e restaurantes. Como alternativa para separar o tráfego, o conceito de "espaço compartilhado" volta a ser orientado a pessoas e diminui a velocidade do trânsito, priorizando os pedestres e ciclistas. Recentemente, em Londres, a Exhibition Road foi renovada segundo este conceito.

### Plinth

A interação entre a rua e as casas adjacentes, lojas e restaurantes tornou-se mais forte. O *plinth* e o espaço público são desenhados como espaços relacionados e coerentes diante da experiência de fazer compras na cidade. Novos cafés e bares são espalhados por todo o centro da cidade e nos bairros do século 19, onde profissionais criativos trabalham e fazem negócios. A internet e a mídia social ampliaram a necessidade de locais de reunião físicos.

Ainda hoje há uma necessidade de conectar edificações com a rua através de uma fachada e um térreo vibrantes. Isso não se aplica somente a prédios novos e os seus *plinths*, mas também à renovação de prédios existentes e à infraestrutura. A transformação de muitas estruturas históricas mostra que a cidade sempre muda. Nisso está a importância de se adaptar e desenhar bons *plinths*, por serem necessários para os habitantes das cidades e para a cidade ao nível dos olhos.



Paris, Promenade Plantée / Viaduc des Arts: linha ferroviária elevada abandonada é transformada num percurso pedestre atraente, com ateliês embaixo e um novo parque (1990)