

# DESENHAR A PARTIR DA RUA

uma conversa com Ton Schaap, urbanista

## A RUA E O PLINTH PRECISAM UM DO OUTRO

Como humanos, nos focamos em encontrar outras pessoas, para o quê precisamos da esfera pública urbana. Naquele domínio, a escala humana é importante, bem como a vibração do lugar – as duas são proporcionadas pelo andar térreo, a cidade ao nível dos olhos. Quanto mais uma cidade contém de esfera pública, mais bem-sucedida será a longo prazo. Isso não se refere apenas ao *plinth*, mas ao desenho inteiro da rua e dos espaços públicos; a rua e o *plinth* precisam um do outro.

Em muitas áreas de prédios de escritórios, os mesmos são posicionados num campo (de estacionamento) e o espaço público é determinado, principalmente, pelo carro e pelo estacionamento. Um lugar onde o carro é dominante, geralmente não é um lugar atrativo em que as pessoas querem estar. Essas áreas são necessárias, porém não são como as ruas e bairros vibrantes que fazem parte do sistema urbano.



*Plinth residencial em Amsterdã*

## RUAS URBANAS RESIDENCIAIS

A minha inspiração para desenho urbano e os *plinths* vem da cidade europeia de antes do uso em massa do carro. Muitas vezes se assume que os *plinths* são não residenciais, mas a maioria das áreas urbanas de alta densidade em Amsterdã é residencial. Essas áreas atrativas encontram-se nas zonas urbanas europeias de antes do século 20. Na arquitetura e no urbanismo modernistas isso foi perdido: a rua foi vista como espaço vazio entre os prédios. No entanto, a vida urbana acontece especialmente nas ruas residenciais e elas devem ser desenhadas com fachadas e *plinths* atrativos.

Muitas das ruas atrativas em Amsterdã são ruas residenciais comuns, mas com um desenho sofisticado entre o andar térreo da moradia e o espaço público. O desenho do *plinth* deve ser uma combinação de público e privado – um morador precisa de privacidade. O tamanho da janela é importante: os moradores não deveriam estar escondidos atrás de persianas ou cortinas numa janela demasiadamente grande, ou atrás de uma janela de cozinha que é pequena demais. O mais difícil de desenhar é uma rua com satisfação mútua para os residentes e para as pessoas que passam. É preciso detalhes refinados, e eles podem ser providenciados por pequenos jardins frontais ou zonas privadas ao longo da calçada (zonas híbridas).

IJburg (ver fotografia) é um exemplo onde o andar térreo das habitações e dos quarteirões urbanos tem um bom desenho que se relaciona com a rua urbana. Para o projeto do IJburg, olhamos bem para as ruas e canais da Amsterdã antiga. Borneo-Spoorenburg, nas Docas Orientais, também é um bom exemplo; ali o *plinth* das casas tem um pátio ou garagem e gera um bom equilíbrio entre a entrada de frente e a de trás, entre formal e informal. As calçadas são suficientemente largas para se poder sentar na rua, então os moradores gradualmente ocupam partes dessa zona de 3,5 metros com bancos, plantas e pequenos jardins na calçada.

## O PERFIL DA RUA E O DESIGN DO PLINTH

A atitude de desenhar do urbanista e arquiteto é importante: o *designer* considera a rua um lugar para descanso ou para ação?



Habitação do século 19 com “geveltuintje” (pequeno jardim na calçada)



Zona privada entre o *plinth* e a calçada



Nova habitação urbana com *plinth*s, nas Eastern Docklands (Docas Orientais), Amsterdã



Van Baerlestraat: rua do século 19 com lojas

Arquitetos devem ser modestos e começar a desenhar do ponto de vista da rua, não do edifício. Arquitetos devem desenhar boas entradas e andares térreos. Assim geram-se boas ruas: o objetivo final.

O *plinth* é importante para o perfil da rua, mas os andares superiores também o são: a fachada inteira do edifício contribui para a vibração da rua. O cinturão do século 19 em volta de Amsterdã é um bom exemplo, mas não deve ser romantizado.

Depois da construção, esses bairros foram superpovoados e ocupados muito diferentemente de hoje; também não são mais periféricos, mas localizados dentro da cidade. Eu reivindico que se construam prédios e *plinths* que possam absorver muitas funções: forma talvez não siga função, mas *flexibilidade* para usos diferentes.

O desenho do *plinth* é um desafio arquitetônico: a altura do andar, o tamanho e a posição das janelas e da entrada, assim como também é importante o nível do andar térreo. Quando o térreo fica um pouco acima do nível da rua, a privacidade é garantida, porém a perspectiva do passante não o é. A cidade ao nível dos olhos torna-se plana e monótona; se vê somente concreto.

A altura do andar térreo é importante para luz natural, bem como para flexibilidade para funções futuras não residenciais. Um pé direito alto no andar térreo também cria um ambiente ótimo para o perfil da rua. A altura do *plinth* é um reflexo da cidade; numa cidade elegante, como Milão, os *plinths* medem até 6 metros de altura (20 pés), o que se encaixa na grandeza das edificações e ruas. No caso de Delft, uma cidade pequena da Holanda, a altura do *plinth* é relacionada ao tamanho aconchegante dos canais e edificações de pequena escala. Não é o tamanho absoluto que importa, mas as proporções da edificação e a sua fachada em relação ao perfil da rua.

## PLINTHS NÃO RESIDENCIAIS

A maior parte da vivacidade dos *plinths* vem daquilo que têm uma função especial, como uma loja, escritório ou outro tipo de programa que não seja residencial. Muitos bairros urbanos têm essas funções, muitas vezes situadas numa esquina ou concentradas na rua principal. Às vezes, essas ruas são transformadas em uma extremidade, em que ela é completamente tomada por lojas, como a Kalverstraat, no centro de Amsterdã. Vibrante, porém demasiadamente movimentada durante o dia, e deserta à noite. O sucesso acarreta monocultura, o que resulta em vulnerabilidade.



Wibautstraat: lojas e cafés na esquina da rua



Lojas especializadas de pequena escala, como uma padaria

Hoje em dia, a nossa comida é distribuída e vendida principalmente em supermercados, ao invés de nas pequenas lojas locais. Supermercados são caixas fechadas com uma entrada agradável de 6 metros de largura, porém com uma fachada deprimente no restante do perímetro. O supermercado é uma necessidade num distrito residencial, então isso é uma questão urbana. Onde podemos encaixar essas lojas monstruosas no quarteirão urbano? No andar térreo com comércio complementar de apoio à sua volta, no subsolo, ou no segundo andar.

Amsterdã tem muitos habitantes solteiros, que andam de bicicleta até as suas lojas preferidas em partes diferentes da cidade para comprar comidas especiais. Para as compras grandes e pesadas, eles usam serviços de entrega. Isso resultará numa diversificação de oferta nas cidades: as compras em massa feitas pela internet e, através do supermercado, entregues na porta de sua casa; e as compras pessoais em lojas pequenas, a padaria que vende especialidades, o *catering* italiano, etc. Essas lojas voltam ao tamanho e à escala da cidade do século 19, uma escala que as pessoas reconhecem e apreciam. Os donos dessas lojas são independentes, não fazem parte de grandes organizações como cadeias de supermercados. O tipo de cidade que estamos comentando provavelmente não é genérico. É atrativo para aqueles que querem ser o mais independente e auto-suficiente possível. A cidade de Amsterdã aprecia esse nicho da sociedade.