

Vanessa Maas

S

OBRE O VAZIO: AS *ESQUINAS* CERDÀ, OS *BULEVARES* PARISIENSES e AS *SQUARES* LONDRINENSES

RESUMO

Este artigo faz parte de uma investigação em fase inicial sobre o vazio urbano dentro do âmbito do projeto arquitetônico. Tem como objetivo explorar reflexões sobre aspectos formais de diversos espaços vazios, resultados de uma intenção projetiva e não daqueles entendidos como consequência inevitável ou automática do cheio. Considera-se o vazio um elemento chave dentro da concepção formal da arquitetura, não somente pelo potencial descritivo que pode ter a massa por meio de seu negativo, mas também porque se acredita que, em diversas situações, esses lugares urbanos aparecem com tal força projetiva, que acabam por evidenciar o espaço construído de forma significativamente coerente – pela repetição, densidade, percepção de escalas e proporções. São relações talvez indissociáveis; entretanto, normalmente pouco evidenciadas. Em três exemplos distintos, pertencentes às três cidades mais densas da Europa: Paris, Barcelona e Londres, essas relações se tornam perceptíveis e plausíveis de serem comparadas. Porque, ainda que formem parte de contextos diferentes, há de relevante e comum entre eles, o fato de, nos três casos, o vazio surgir de uma intenção projetiva e repete-se sistematicamente no tecido urbano dentro de importantes períodos do desenvolvimento intelectual e prático do projeto urbano. O argumento central parte da idéia de, na malha urbana projetada por Ildefons Cerdà em Barcelona, cada intersecção de ruas, formada por quatro esquinas chanfradas em quarenta e cinco graus, compor-se um espaço vazio – obtido pelo ato de “cortar” a típica esquina em noventa graus. Com um exemplo genérico de encontro de ruas do projeto de expansão barcelonês, verifica-se a maneira de esses vazios configurarem a malha urbana, bem como as relações que estabelecem com outros dois casos: os *bulevares* parisienses e as *squares* londrinenses. Primeiramente, os exemplos são contextualizados e, posteriormente, comparados, com o propósito de explorar algumas conclusões.

PALAVRAS-CHAVE

Vazios urbanos, repetição, projeto, Barcelona, Paris, Londres.

SOBRE EL VACÍO: LAS ESQUINAS CERDÀ,
LOS BULEVARES PARISINOS Y LAS SQUARES
LONDINENSES

RESUMEN

Este artículo es parte de una investigación en fase inicial sobre el vacío urbano en el ámbito del proyecto arquitectónico. Tiene como objetivo explorar reflexiones sobre los aspectos formales de los espacios vacíos derivados de una voluntad proyectiva, y no de aquellos entendidos como consecuencia inevitable o automática del lleno. Se considera el vacío un elemento clave en la concepción formal de la arquitectura, no sólo por el potencial descriptivo que puede tener la masa desde su negativo, sino también porque se entiende que, en muchas situaciones, esos lugares urbanos aparecen con una fuerza proyectiva capaz de evidenciar el espacio construido de manera significativamente coherente – a través de la repetición, de la densidad, de la percepción de escalas y proporciones. Son relaciones quizás inseparables, sin embargo normalmente poco evidenciadas. En tres ejemplos distintos, que pertenecen a las tres ciudades más densas de Europa – París, Barcelona y Londres, estas relaciones se hacen visibles y plausibles de comparación. Porque, aunque formen parte de contextos diferentes, resulta relevante y común entre ellos el hecho de que, en los tres casos, el vacío surge a partir de una voluntad proyectiva y se repite sistemáticamente en el tejido urbano dentro de importantes períodos del desarrollo intelectual y práctico del proyecto urbano. El argumento central parte de la idea que, en la malla urbana proyectada por Ildefons Cerdà, en Barcelona, en cada encuentro de calles, formado por cuatro esquinas chaflanes en cuarenta y cinco grados, se compone un espacio vacío – obtenido por el acto de “cortar” la típica esquina de noventa grados. Por medio de un ejemplo genérico de encuentro de calles del proyecto de expansión barcelonés, se investiga la manera con que estos vacíos urbanos configuran la malla urbana, así como su relación con otros dos casos: los bulevares parisinos y las *squares* londinenses. Primeramente se los contextualiza y posteriormente se los compara, con el propósito de explorar algunas conclusiones.

PALABRAS CLAVE

Vacíos urbanos, repetición, proyecto, Barcelona, París, Londres.

ABOUT THE VOID: THE CERDÀ CORNERS,
THE PARIS BOULEVARDS, AND THE LONDON
SQUARES

ABSTRACT

This article is part of an initial investigation of the urban void within the scope of architectural design. Therefore, the aim is to explore discussions about formal aspects of the voids that emerge from a projective intention and not those perceived as an automatic or inevitable consequence of the full. The empty space is considered a key element within the formal conception of architecture, not only by the descriptive potential that mass can have through its negative, but also because it is believed that in many situations these urban places appear with such projective force that may reveal the building space in a very coherent way – through repetition, density, perceptions of scales and proportions. These relations are perhaps inseparable, however usually not very evidenced. In three separate examples belonging to the three densest cities in Europe – Paris, Barcelona and London – these relations become visible and plausible to compare. Because even though they form part of different contexts, is relevant and common between them, the fact that in all three cases the void arises from a projective intention and is repeated systematically in the urban fabric, within relevant periods of intellectual and practical development of urban design. The main argument is that in the urban fabric designed by the engineer Ildefons Cerdà, in Barcelona, at each intersection of streets, formed by four chamfered corners in forty-five degrees, an empty space is created by the act of “cutting” the typical ninety degrees corner. Through a generic example of streets intersection in the Barcelona expansion project, it is verified how these urban voids configure the urban network and its relationship with two other cases: the Parisian boulevards and the London squares. Firstly the three examples are analyzed individually and in the second part a comparison of results previously obtained is made, in order to explore some conclusions.

KEY WORDS

Urban voids, repetition, project, Barcelona, Paris, London.

SOBRE O VAZIO

“En una ciudad, lo que es pequeño, vacío, abierto, constituye la fuente de energía que nos permite regenerar, que nos protege frente a la hegemonía de lo grande; en una ciudad, un no lugar, – ‘no man’s land’–, pone la densidad del entorno en una perspectiva, la revela bajo una luz diferente (...).”¹

Dessa forma, o cineasta alemão Wim Wenders, explicava, em uma conferência aos arquitetos japoneses nos anos 90, a relevância e necessidade de pensar-se no vazio urbano². Expunha que a desaparecimento do pequeno, do vazio nas cidades, leva a uma perda de orientação, tornando-nos “*vítimas do grande, do inescrutável, do prepotente*”³. Alertava, ao final, que não somente devemos construir edifícios, mas também “*criar espaços livres para proteger o vazio e para que, assim, o cheio não nos estorve a visão e conserve o vazio para o descanso*”⁴.

Seria razoável refletir, portanto, que talvez seja justamente o desequilíbrio entre cheios e vazios – e, por conseqüência, entre o público e o privado, a fonte de diversos problemas estruturais que enfrentam nossas cidades: a falta de privacidade em espaços que o pretendiam; a privação de relacionamentos, de encontros, de vida; os espaços vazios sem donos e os automóveis, os “desertos” em meio à cidade; as praças inutilizadas ou cercadas, em comparação com parques, praças e ruas que vivem. Do mesmo modo, questionar o papel do vazio no meio urbano e, principalmente, em grandes aglomerações, pode ser uma condição necessária para enfrentar e projetar as paisagens urbanas contemporâneas. Como defende Eduard Bru: “*o vazio é matéria específica do projeto de nossas cidades (...). O vazio entre nós fixa a forma do lugar. Decidir sua forma é estabelecer, junto com a opção de tamanhos e distâncias o caráter do entrono habitado (...). Projetar o vazio é uma atividade tão inovadora quanto urgente.*”⁵

Como uma maneira de confrontar a idéia do vazio em cidades consideravelmente congestionadas, analisemos, desse modo – a partir da perspectiva dos vazios urbanos surgidos de uma pretensão projetual –, e não aqueles surgidos como resíduos do construído, três exemplos distintos: Barcelona, Paris e Londres, as três cidades mais densas da Europa⁶. A partir de modelos genéricos de cada uma dessas cidades, a importância desses espaços é evidenciada, não apenas porque eles oferecem uma forma específica de leitura do espaço urbano, mas também porque abrem uma nova perspectiva para discutir o projeto arquitetônico na cidade.

(1) WENDERS, Wim. *El acto de ver: Textos y conversaciones*. Barcelona: Paidós Ibérica, 2005, p. 123.

(2) Citado por Yorgos Simeoforidis in BRU, Eduard. *Comming from the south*. Barcelona: Actar, 2001, p. 305.

(3) WENDERS, W., op. cit., p. 123 (tradução nossa).

(4) *Ibid.*, p. 126 (tradução nossa).

(5) BRU, E., op. cit.

(6) Paris: aproximadamente 22 mil hab./Km²; Barcelona: aproximadamente 15 mil hab./Km²; Londres: aproximadamente 7,5 mil hab./Km². Fonte: <http://www.bcn.es/cesb/>.

BARCELONA – ESQUINAS CERDÀ

Com o plano de Ildelfons Cerdà, na segunda metade do século 19, é instituído por real decreto o que seria a planificação e continuidade territorial da cidade de Barcelona para além dos limites das muralhas medievais⁷. Além da destacada importância dada pelo engenheiro aos cruzamentos viários, algumas referências nos evidenciam não somente a importância, mas o protagonismo desses vazios que se repetem no traçado urbano. Vazios porque cada um desses encontros de ruas é projetado “cortando-se” a típica esquina de noventa graus, e, em seu lugar, quatro esquinas chanfradas em quarenta e cinco graus são minuciosamente estudadas para compor uma espécie de praça octogonal, formando o que é, nos dias de hoje, um espaço aberto e vazio.

Primeiramente, para compreender a importância dada por Cerdà às esquinas, é necessário entender que, para ele, rua não era sinônimo de via, ou seja, a rua era considerada o conjunto formado pelas vias e pelos edifícios que a limitam.⁸

A rua possuía, então, uma dupla função: servir ao movimento e à edificação; e com esse ponto de vista foram estudadas “*uma a uma as variações do desenho viário*”⁹. Porém, para o engenheiro, os problemas surgiam quando ocorria a intersecção das ruas, dando lugar aos cruzamentos da rede viária. Esses pontos exigiam soluções bastante particulares, como foram, de fato, as esquinas chanfradas, propostas por ele.

Para Cerdà, essa intersecção das vias públicas passava a ter um papel tão importante como as vias mesmas, porque era “*algo inerente à sua existência*”¹⁰. Os nós da malha urbana, ou “inflexão” (definida por ele como “*a simples mudança de sentido em plena rua, quando esta mudança é algo pronunciado*”)¹¹, iria ao encontro do sentido do movimento, o qual tende sempre ao sentido reto. E é no ângulo saliente da rua na qual se produz, segundo ele, uma acumulação de movimentos de pedestres e automóveis, mais ainda se o encontro é de três ou quatro ruas.

Além de confluir nas intersecções diversas vias e transeuntes, distinguem-se por outra particularidade: nesses pontos desaparece, bruscamente, a continuidade da calçada. A afluência passa a ser, então, o dobro em relação ao resto da rua, sem que por isso se produza habitualmente o menor aumento na superfície da circulação.

Desse modo, Cerdà pensava em diminuir a influência negativa das intersecções, “*por um lado aumentando sua superfície e, por outro, buscando um desenho adequado que satisfizesse as necessidades dos distintos tipos de movimento e da edificação*”¹². Para explicar os diversos tipos possíveis de cruzamentos, recorria sempre à palavra “praça”, pois, dentro de sua concepção, era a solução para os nós viários:

“*Si las necesidades de la ‘vialidad’ exigen que cada calle tenga una superficie dada, es evidente que el sitio en que concurren cuatro calles que traen cada una de por sí sus necesidades individuales, se le debe conceder bajo solo este concepto, y por esta sola razón, una superficie equivalente a la que por unidad lineal corresponde al conjunto de las cuatro calles confluyentes.*”¹³

(7) Como ocorreu em diversas cidades espanholas, essa ampliação controlada da cidade do século 19 é definida também com o termo *ensanche* no lugar de expansão, e será usado com frequência neste documento.

(8) CERDÀ, Ildelfons, 1815-1876. *Las cinco bases de la teoría general de la urbanización*. Compilación, estructuración y comentario de Arturo Soria y Puig; prólogo de Albert Serratos. Madri: Electa España, 1996.

(9) *Ibid.*, p. 104 (tradução nossa).

(10) *Ibid.*, p. 202 (tradução nossa).

(11) *Ibid.*, p. 203 (tradução nossa).

(12) *Ibid.*, p. 206 (tradução nossa).

Outro argumento que nos sugere a importância das esquinas Cerdà, trata-se de uma carta publicada pelo arquiteto e urbanista catalão Manuel de Solà-Morales, na revista *Arquitectura Bis* nos anos 70, época em que se voltava cada vez mais a atenção ao projeto até então pouco estudado de Cerdà. Nela o arquiteto descreve porque considera as esquinas de Barcelona pontos essenciais do plano urbano, contestando um ensaio feito por Leon Krier¹⁴. O arquiteto norte-americano propunha, aos seus alunos, um exercício prático de subdividir a quadra de Cerdà em uma retícula menor de três por três. Na proposta *Proyecto-revisión de la manzana ochocentista del ensanche de Barcelona*, Krier afirmava que a quadra era o elemento chave que define edifícios e espaços urbanos conjuntamente e “*também o elemento singular que define a escala urbana*”¹⁵. O conteúdo da reflexão incita Solà-Morales a respondê-lo com um ensaio no qual propõe que talvez a maneira de entender a malha reticular de Barcelona não fosse por intermédio da quadra, mas sim pelos cruzamentos das vias com suas esquinas chanfradas em quarenta e cinco graus:

*“Pero ¿hasta qué punto el patio central y el perímetro son lo que debe contar con el Ensanche de Cerdà? Aquí está un punto confuso que suele oscurecer los argumentos y las tentativas de intervención sobre el Ensanche. La manzana encerrada por cuatro fachadas quizá **no** es el módulo unidad del Ensanche (...). Todo cambia bastante si lo reconocemos. Son las intersecciones de calles lo que define su edificación, son los chaflanes los espacios urbanos fundamentales y la imagen más fuerte y característica de Barcelona (...)”*¹⁶

(13) Folheto de 1863 in Cerdà, op. cit., p. 209.

(14) KRIER, León. Homenaje a Barcelona. *Arquitecturas Bis: Información gráfica de actualidad*, Barcelona, n. 20, 1978.

(15) Ibid., p. 2 (tradução nossa).

(16) Ibid., p. 10.

(17) Ibid., p. 11 (tradução nossa).

(18) MONTANER, Josep Maria. *Repensar Barcelona*. Barcelona: Edicions UPC, 2003, p. 95 (tradução nossa).

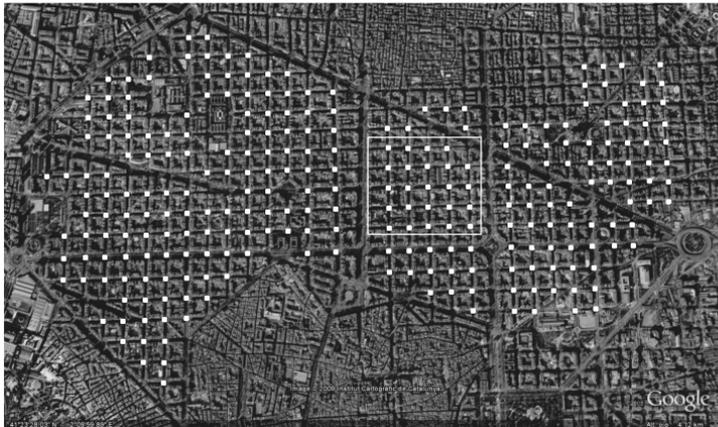
Finaliza o artigo afirmando que é reconhecendo a prioridade da esquina chanfrada do Plano Cerdà que pode haver uma autêntica sugestão da lógica em dividir e reconstruir o tecido urbano, “*o qual nos oferece em sua geometria, não peças abstratas, mas sim umas leis de composição urbanas culturalmente significativas*”¹⁷.

Apesar das modificações do plano inicial de Cerdà, de 1859, como, por exemplo, o ajuste feito por ele para que se construíssem todos os quatro lados da quadra – quando, no plano inicial, tratava-se de construir edifícios que ocupassem apenas um ou dois dos lados – havia a consciência de o essencial da proposta ser o traçado urbano, e, eram “*mais importantes as singulares esquinas quarenta e cinco graus que as mudanças provocadas pela lógica da construção da cidade*”¹⁸.

Como foram elementos minuciosamente estudados, descritos e justificados teoricamente por Cerdà, vieram a funcionar no plano de quadrículas da expansão extramuralhas como peças protagonistas e interdependentes.

Por uma aproximação analítica sobre o plano de Barcelona, é possível indagar acerca do funcionamento desses espaços a) em pequena ou média escala, ou seja, como aparecem dentro do conjunto da malha urbana e b) em grande escala, ou seja, em relação ao entorno construído. Isso se dá a partir de um fragmento da malha urbana, o qual oferece o entendimento do modelo geométrico do vazio e de sua relação em secção com a edificação.

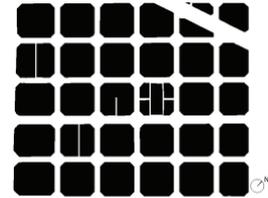
Vemos que, em pequena escala, as esquinas chanfradas são aberturas reproduzidas ritmicamente a cada 133,3 metros. No conjunto funcionam como peças padrão repetidas que compõem o projeto global. Aumentando a escala de observação, é possível desvendar aspectos formais e tipológicos do entorno: ao



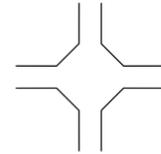
Conjunto



Isolados



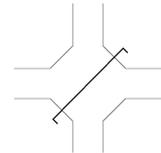
Fragmento



Modelo geométrico

Figura 1: Intersecção de ruas no projeto de expansão de Barcelona: vazios interconectados e repetidos a cada 133,3 metros
Fonte: Autora

Figura 2: Secção das esquinas chanfradas projetadas por Ildefons Cerdà: edifícios modernistas delimitam o vazio
Fonte: Autora



(19) Conceito adotado por Cullen para definir ambientes com “atmosfera de interioridade” in: CULLEN, Gordon. *El paisaje urbano: tratado de estética urbanística*. Barcelona: Blume, 1974, p. 69.

(20) Segundo a *pro-eixample*, as fachadas dos edifícios da expansão de Barcelona podem ser classificadas em quatro períodos, de acordo com altura máxima da edificação: período pré-modernista (1860-1900): 23 metros/período modernista (1888-1915):

definir as medidas do vazio, paradoxalmente esse espaço do “nada” passa a ser lido, controlado e configurado.

Do ponto de vista formal, o vazio aqui tem uma forma geométrica bastante definida, um octógono regular (ver modelo geométrico – Figura 1), inscrito em uma circunferência de, aproximadamente, 27 metros de raio e fechado nos quatro lados maiores por edifícios. É uma forma que sugere, *a priori*, uma sensação estática, de intimidade¹⁹, não fossem os usos dinâmicos que o preenchem – o próprio cruzamento viário e pela proporção em secção do vazio *versus* esquinas edificadas (o lado vazio passa a ser, significativamente, maior que o lado construído, pouco mais de duas vezes a altura das edificações). É notável, igualmente, a importância que adquire a arquitetura que contorna o vazio octogonal. É nas esquinas onde a arquitetura dos períodos pré-modernista, modernista, pós-modernista e contemporâneo²⁰ obtém o grau máximo de riqueza projetiva. Nesse ponto surge a enorme criatividade para resolver o “problema” da esquina em quarenta e cinco graus, que, devido à sua forma, configura plantas triangulares no interior do lote.

24 metros/período pós-modernista (1910-1936): 28 metros/período contemporâneo (1939-1988): 25,80 / 25,30 e 22,40 metro. In: ANTONI, Paricio Casademunt et al. *Estudi de costos orientatius de rehabilitació i manteniment de les façanes de l'Eixample*. Barcelona: ProEixample, 1999.

(21) BERMAN, Marshall. *Todo lo sólido se desvanece en el aire: La experiencia de la modernidad*. Madrid: Siglo Veintiuno, 1991, p. 149 (tradução nossa).

(22) GIEDION, Siegfried. *Espacio, tiempo y arquitectura: El futuro de una nueva tradición*. Madrid: Dossat, 1978, p. 696 (tradução nossa).

(23) Ibid., p. 702.

(24) JACOBS, Allan J. *The boulevard book: History, evolution, design of multiway boulevards*. Cambridge: The MIT Press, 2002, p. 3.

(25) Ibid., loc. cit.

(26) BERMAN. M., op. cit., p. 153.

(27) JACOBS, A., op. cit., p. 12 (tradução nossa).

PARIS — BULEVARES

Tanto quanto as esquinas que compõem o Plano Cerdà, é evidente que os bulevares parisienses tiveram um importante papel no planejamento urbano do século 19. Do mesmo modo, são vazios urbanos projetados em uma cidade até então insuportavelmente congestionada. Com a repetição de muitos deles, foi possível abrir e higienizar a cidade, o que os converteu na nova referência para a cidade, culminado como a “*inovação urbanística mais espetacular do século XIX e o passo decisivo para a modernização da cidade tradicional*”²¹.

A palavra *boulevard* tem sua origem na palavra alemã *bollwerk* (baluarte) e “*significa, literalmente, um passeio sobre a muralha de uma cidade fortificada*”²².

Os primeiros bulevares de Paris surgem em 1670, criados por Luis XIV no lugar das antigas muralhas. Esses primeiros exemplares eram como jardins, traçados para *la promenade*, diferentemente daqueles que surgiram na época de Haussmann, concebidos como artérias para circulação pesada.²³

Ainda que a formação dos bulevares tenha uma evolução gradual, suas origens mais precisas se remetem ao planejamento axial do século 16 de cidades italianas, porém acabaram por seguir o modelo parisiense²⁴. Na segunda metade do século 19, com os planos de modernização e expansão da cidade, Luís Napoleão e o Barão Haussmann criaram essas vias públicas, com o objetivo, além de “embelezar” a cidade, promover uma melhor circulação para pessoas e mercadorias – em uma estrutura de cidade essencialmente medieval. Mais além da melhoria na intercomunicação urbana, o que se pretendia era também criar linhas de higienização e abrir os bairros para um fácil acesso da imposição policial sobre as barricadas. E, por outro lado, os bulevares se converteram em elementos chave – novos espaços para casas urbanas, cafés e restaurantes, acomodando, desse modo, os desejos de uma crescente classe média.²⁵

Provavelmente, a característica mais significativa desses novos espaços era proporcionar estrutura e compreensão para toda a cidade e, sobretudo, criar uma conexão monumental entre importantes destinos:

*“La nueva construcción echó abajo cientos de edificios, desplazó a miles de personas, destruyó a barrios enteros que existían hacía siglos. Pero abrió la totalidad de la ciudad, por la primera vez en la historia, a todos sus habitantes (...) Haussmann, al destruir los viejos barrios medievales rompió, inadvertidamente el mundo herméticamente sellado y autoexcluido de la pobreza tradicional urbana. Los bulevares, al abrir grandes huecos a través de los vecindarios más pobres, permitieron a los pobres pasar por esos huecos y salir de sus barrios asolados, descubrir por primera vez la apariencia de resto de su ciudad y del resto de la vida (...).”*²⁶

Poder-se-ia afirmar que, pensando em Paris, a própria palavra *boulevard* define a cidade (ou aquela imagem da cidade: “*três linhas de calçadas, edifícios elegantes, lojas atrativas, cafés de esquina, multidões e lâmpadas quentes nas ruas*”)²⁷. De fato, os bulevares se repetem na cidade e todos possuem características em comum que permitem reconhecê-los: são sempre mais largos que as ruas comuns e possuem uma regularidade na repetição de árvores e edificações, as quais, geralmente, completam-se em altura, materiais e detalhes arquitetônicos.

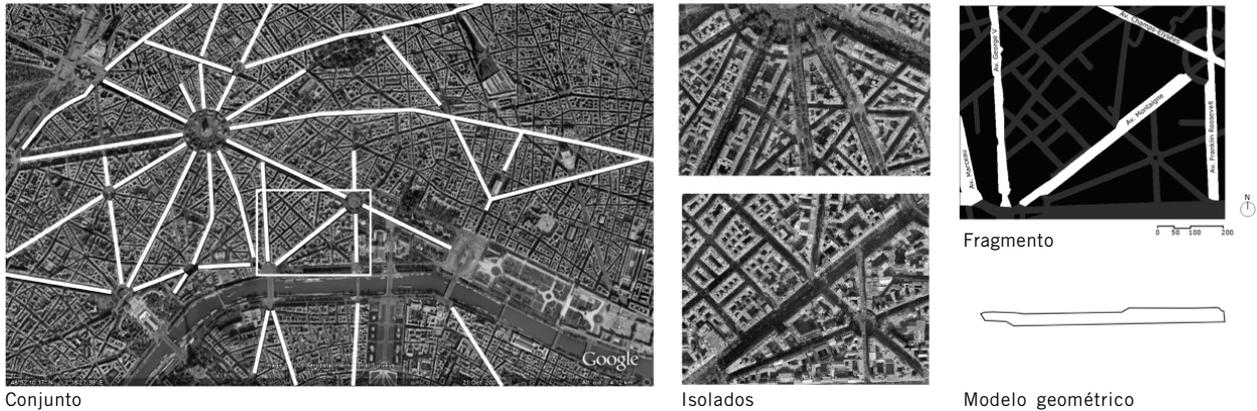
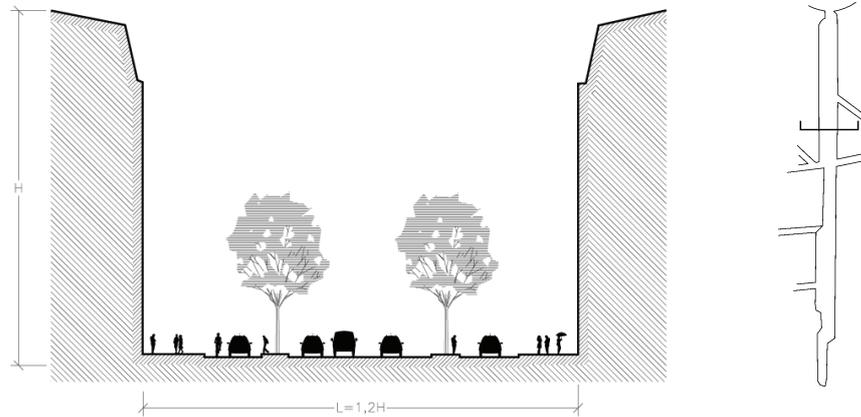


Figura 3: Fragmento da região de L'Etoile. Bulevares: artérias vazias conectoras
Elaboração: Autora

Figura 4: Corte esquemático transversal do bulevar avenue Montaigne
Elaboração: Autora, com base nos desenhos de A. Jacobs, 2002



(28) JACOBS, A., op. cit., p. 13.

(29) Muitas opiniões da época eram contrárias à criação dos bulevares. Ataques ideológicos de vários tipos foram feitos às intervenções de Haussmann como, por exemplo, de as grandes aberturas partirem “de qualquer lugar pra desembocar em parte alguma, invertendo tudo ao seu passo; quando haveria bastado com dobrar-las (as vias) para conservar preciosas memórias (...)”. In: BENJAMIN, Walter. *Libro de los pasajes*. Madri: Akal, 2005, p. 158 (tradução nossa).

A figura três – uma parte do plano de Paris – mostra, em pequena ou média escala, uma ampla concentração de bulevares na região de L'ètoile. Enquanto a maioria é similar em sua forma e funções básicas, são as diferenças, em suas qualidades especiais e de uso e os detalhes de desenho, o que os outorga características próprias.²⁸

O grau de conexão desses grandes vazios projetados ocorre de maneira diferente de Barcelona: não possuem uma conexão direta e clara entre si e, por isso, possuem uma autonomia e independência da malha urbana preexistente significativamente maior – são, nesse caso, os próprios elementos conectores. De fato, pretendia-se – com muitas controvérsias²⁹ – por parte do governo Haussmann – que os bulevares fossem os novos elementos chave de leitura da cidade (leitura até então inexistente, segundo o pensamento da época).

Fazendo uma aproximação à avenue Montaigne, por um fragmento da cidade próximo à região de L'ètoile, vemos que esse bulevar, ao menos formalmente, não oferece a idéia de vazio estático, ao contrário, sugere o fluxo, o movimento. Os pontos de vista, no sentido longitudinal, produzem-se no sentido da perspectiva, sem um ponto final ou um centro definido, conduzindo ao movimento e não ao estar ou contemplar. Devido às pequenas irregularidades no sistema linear, poderia ser compreendido pela visão serial, segundo os conceitos de Gordon Cullen,

(30) CULLEN, op. cit., p. 19.

(31) MONCAN, P. de; Heurteux, C. *Le Paris d'Hausmann*. Paris: Les Éditions du Mécène, 2002, p. 237.

(32) Nos anos precedentes ao grande incêndio de 1966, muitas das famílias nobres começavam a construir suas casas nos arredores das muralhas, buscando ruas e espaços mais amplos, ao mesmo tempo em que começavam a ter casas de veraneio distantes do centro. Por esse motivo, na noite de sábado, quando inicia o incêndio, poucas famílias se encontravam na cidade, contribuindo para que o fogo se propagasse rapidamente sem que houvesse um contingente para contê-lo. Dias depois do fogo, quatro propostas para um plano de reconstrução da cidade foram oferecidas por quatro homens: Christopher Wre, John Evelyn, Capitán Valentin Knight e o professor Hooke, todos eles amadores. Nenhum dos planos foi executado e, finalmente, o rei designou um comitê encarregado de realizar informes sobre a cidade, bem como confeccionar propostas para a regulamentação em relação às novas construções. RASMUSSEN, S. E., *London, the unique city*. Cambridge: MIT Press, 1982).

(33) SUMMERSON J. *Georgian London*. England: Penguin Books; 1978, p. 27.

(34) SUMMERSON, loc. cit.

(35) Op. cit., p. 28.

(36) RASMUSSEN, S. E. op.cit., p. 192.

(37) Ibid., p. 199 (tradução nossa).

quando, por uma sucessão de pontos de vista de um percurso, os “*mínimos desvios ao alinhamento, as pequenas variações nas saliências e reentrâncias, em planta, tem um efeito dramático na terceira dimensão*”³⁰.

Como não possui uma geométrica regular, e sim linhas paralelas, indica que o vazio é percebido em relação ao cheio, principalmente por sua secção transversal. Sua amplitude em relação ao construído, diferente de Barcelona, mantém uma relação quase ótima: se dá na proporção de pouco mais de um para um. Esses espaços acomodaram tipologias de edifícios bastante característicos, que se repetiram em Paris e estavam diretamente relacionadas com os interesses de uma crescente classe burguesa da época. A arquitetura do período Haussman foi marcada pela contínua regulamentação a respeito da higiene e altura dos edifícios, que deveriam manter a proporcionalidade com as ruas.³¹

LONDRES – SQUARES

As *squares* ou praças semiprivadas surgiram em Londres também com a necessidade de construir-se espaços vazios, repetindo-se ao longo de uma determinada época da formação da cidade.

No período georgiano (1714-1830), precisamente depois do grande incêndio³² de 1666 e com o surgimento da Piazza Convent Garden³³, houve, em Londres, um grande número de novas *squares*. Esses vazios, projetados com a idéia de uma maior salubridade e para a aristocracia da época, eram formados por uma praça central com um jardim para uso privado dos donos das casas que os cercavam, e repetiram-se em diversas zonas da cidade. Provavelmente, as *squares* se converteram na característica mais destacada do planejamento urbano inglês³⁴.

*“London posses hundreds of these squares, formed between 1720 and 1860 and ranging from huge columned mansions of Belgrave Square to the tiny two storey houses, often more charming because less pretentious than their western counterparts, of the unknown squares of the east end. East or west, in London, Edimburgh or the provinces, the square has an element of grace and orderliness wich can be claimed as a great English contribution to the art of town-building.”*³⁵

A idéia era criar espaços residenciais calmos, tranquilos e com área verde, isolados do tráfego e das ruas principais.³⁶ E essa é uma característica bastante própria desses vazios em Londres. Isso porque houve também, em outras cidades norte-européias, a criação de *squares* similares; porém, essencialmente, elas divergem porque essas outras grandes *squares* do período barroco possuíam uma arquitetura que permitia ao espectador olhar de um ponto ao outro com clareza, e toda a arquitetura tendia a ser diferente, com um clímax em um edifício monumental. As *squares* londrinenses, ao contrário, eram totalmente limitadas – como “patios de um convento”³⁷ e, além disso, apareciam como uma seqüência de típicos elementos padrão repetidos.

Suas formas são de máxima simplicidade: um retângulo ou um quadrado de dimensões moderadas que recebem as ruas simetricamente distribuídas, formando perfeitas figuras geométricas dentro da malha urbana: são regulares e

completamente uniformes em todos os lados. As ruas concorrem nas esquinas ou no meio dos lados. O espaço verde central repete o contorno da *square* ou, então, desenha formas circulares, ovais ou octogonais. Essa área verde consome grande parte do espaço aberto e, por isso, as calçadas são relativamente estreitas³⁸. Desse modo configuram-se não como monumentos, mas meramente como uma praça na qual muitas pessoas da mesma classe social tinham suas casas.

É importante salientar que as *squares* inglesas se desenvolveram da tendência britânica do *gracious living*, do conforto burguês e, acima de tudo, do maior grau de privacidade possível³⁹. Com frequência, os espaços verdes eram cercados com chaves disponíveis apenas para os proprietários das casas adjacentes. Viver em uma das casas que circundavam esses espaços tornava-se algo cada vez mais “de moda” entre os privilegiados da aristocracia e, portanto, na segunda metade do século 17 houve um considerável número de novas *squares*. Em Londres, aproximadamente, 15 já existiam no século 18.⁴⁰

Analisando-as em pequena escala, percebe-se que, embora estejam mais ou menos próximas topograficamente, são sempre entidades isoladas, não existe uma relação espacial entre elas que as torne dependentes uma da outra ou do sistema viário. E isso se deve porque o objetivo era justamente obter peças de certa forma privadas dentro do traçado urbano.

Contudo, mesmo com sua enorme repetição no plano urbano (Figura 5), não deixaram de ser espaços interessantes e característicos em meio à cidade congestionada, como bem o descreve S. E. Rasmussen:

*“On a summer day when the sun is shining you can walk for hours from one square to another under fresh green trees and see thousands of little circular spots cast by the sun on green lawns. But in the dark season the old squares is no less attractive. In the afternoon, when lights begin to appear in the houses, when the tea is served – a rite so sacred to the English – when London is being swallowed up in the moisture and fog of the same yellowish colour as the tea, the London square appears to be at the bottom of the sea under branches whose indistinct outlines form a pattern like seaweed floating overhead.”*⁴¹

Aumentada a escala de observação, podemos compreender, com a Bedford Square⁴² (Figura 6) na região de Bloomsbury, que esses vazios surgem como retângulos quase perfeitos, e, se comparadas com os vazios barceloneses, possuem uma amplitude expressivamente maior – quase oito vezes a área da figura geométrica formada pelas esquinas Cerdà e uma relação com edificação do entorno de mais de sete para um. Isso poder-nos-ia levar a entender que, aqui, o grau de intimidade manifesta-se de forma consideravelmente menor. Entretanto, devido à enorme área arbórea localizada na parte central e o fechamento dos quatro lados por edifícios, a sensação de recinto, segundo Cullen⁴³, é substancialmente maior.

Enquanto em Barcelona e em Paris a ocupação do vazio pelos pedestres limita-se às bordas, já que o centro dos vazios é dedicado ao tráfego, nas *squares* londrineses ocorre exatamente o contrário: o centro serve aos pedestres e suas bordas aos veículos rodados, fato que não deixa de ser peculiar porque, apesar do acúmulo de pessoas próximo às calçadas centrais, as únicas que podem ter acesso aos jardins cercados são os proprietários das residências do entorno –

(38) *Ibid.*, p. 201.

(39) Zucker P. *Town and square: From the Agora to the village green*. Nova York: Columbia University Press, 1959, p. 199.

(40) *Ibid.*, p. 200.

(41) RASMUSSEN, S. E., *op. cit.*, p. 201.

(42) Desenhos elaborados com base nos planos da “city of Westminster” – www.westminster.gov.uk e imagem de Paul Zucker, in: Zucker, P., *Town and square: From the Agora to the village green*. Nova York: Columbia University Press, 1959, p. 296.

(43) Segundo Cullen, o recinto se caracteriza pelo sossego e tranquilidade de uma praça ou de um pátio e tem escala humana. CULLEN, *op. cit.*, p. 27.

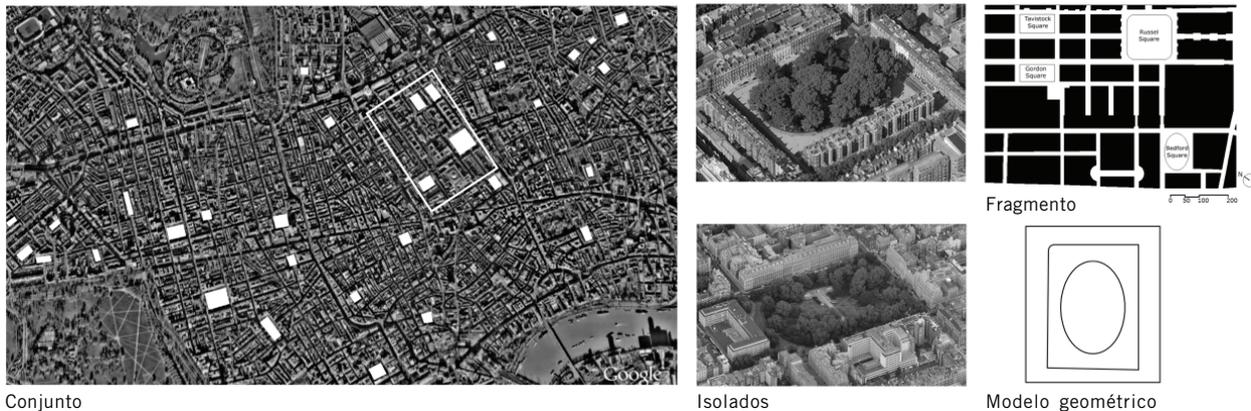
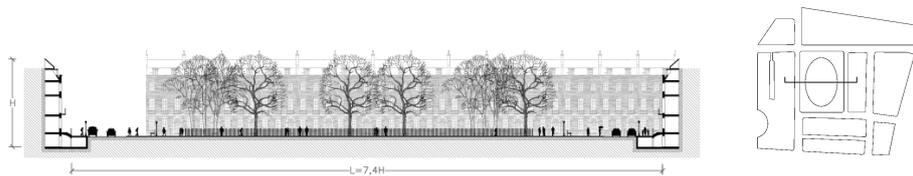


Figura 5: Fragmento da região central de Londres: *squares* – vazios independentes
Elaboração: Autora

Figura 6: Corte esquemático da Bedford Square
Elaboração: Autora



pós-
160

paradoxo semelhante à descrição de Roland Barthes sobre a cidade de Tóquio. O autor a descreve como um lugar onde, apesar de contemplar um centro muito bem definido, esse é vazio porque toda a cidade gira em torno de um lugar proibido e ao mesmo tempo indiferente, habitado por um imperador que jamais se vê.⁴⁴

Como as esquinas Cerdà e os bulevares parisienses, nas *squares*, em Londres, surgiram também arquiteturas características, que demarcaram uma importante época de realizações urbanas. Em 1667, com a reconstrução da cidade, após o grande incêndio de 1666, a lei de reedificação autorizava três tipos principais de edifícios: de quatro pavimentos, nas fachadas das ruas principais, de três pavimentos destinados às ruas secundárias e dois pavimentos prescritos para passagens e becos. Os únicos materiais que foram autorizados para as fachadas eram o tijolo e a pedra.⁴⁵ O subsolo era utilizado ao máximo: havia cozinha, dormitórios para os empregados, adega ou carvoeira e armazém⁴⁶. Essa composição veio a caracterizar a típica seqüência de edificação das *squares* londrinenses: uma reprodução de materiais, cores e secção – com seus subsolos avançando até o limite da calçada. A primeira percepção desses conjuntos é da repetição, como descreve Bates (SERGISON/BATES ARCHITECTS); porém, os ajustes feitos em cada caso rompem a linearidade. As particularidades e habilidades específicas adotadas pelos construtores da época afetam a continuidade dos edifícios. Em cada caso acaba por existir uma expressão única e específica do uso e do proprietário.⁴⁷

(44) BARTHES, Roland. *El imperio de los signos*. Madrid: Mondadori, 1991, p. 48.

(45) MORRIS, A. E. J. *História de la forma urbana: Desde sus orígenes hasta la revolución industrial*. Barcelona: Gustavo Gilli, 1984, p. 292.

(46) RASMUSSEN, op. cit., 300.

(47) SERGISON, J., *Sameness. Papers 2. Sergison Bates Architects*. Barcelona: Gustavo Gilli, jan./2007, p. 87.

AS TRÊS CIDADES

Tanto as esquinas Cerdà como os bulevares parisienses e as *squares* londrinenses – exemplos pertencentes às três cidades de maior densidade da Europa, se bem morfologicamente bastante distintos, pretendem, de alguma maneira, e por similares motivos histórico-urbanos, criar aberturas no meio construído.

São espaços vazios pretendidos que, quando repetidos de forma padrão, destacam-se, alcançando certo protagonismo na malha urbana e possibilitam, ao mesmo tempo, desvendar relações formais com o construído. E por esse caminho os três exemplos comparados podem ser sintetizados por duas vias de observação.

1. Em pequena ou média escala por meio dos conceitos de:

a. repetição: nas três cidades existiu a percepção – em épocas importantes do planejamento urbano – que somente ao repetir os vazios projetados seria possível solucionar as demandas urbanas da época. Em Barcelona, a repetição surge a partir da concepção do plano e quadrículas: o sistema viário somente poderia funcionar, na racionalidade de Cerdà, pela reprodução de diversas esquinas chanfradas. Em Paris os vazios são repetidos seguidamente dentro de um curto período porque havia necessidades urgentes para tal. Em Londres a repetição foi gradual, mas necessária para atender à crescente demanda de casas burguesas, aumentada rapidamente em número depois das primeiras experiências;

b. pausa: ao contrário do que a cidade globalizada sugere – fluxos e movimento, esses elementos vazios foram capazes de introduzir pausas no tecido urbano que começava a sentir os efeitos da pós-industrialização. Seja por motivos higienistas, seja de circulação, “abriram” o espaço denso, oferecendo, por consequência, aberturas suficientes para a contemplação. Contribuíram para uma diminuição do ritmo acelerado de pedestres e veículos, por meio da *promenade* que os bulevares proporcionam; pelo giro lento e pelas paradas que ocorrem nas esquinas chanfradas ou pelo simples estar e contemplar das *squares*;

c. ordem: nos três exemplos houve uma contribuição dos elementos vazios na ordenação territorial. Em Barcelona eles são elementos chave da articulação do sistema viário, pautando, ritmicamente, a seqüência de vias e edificação. Caracterizam-se como vazios *interconectados* porque estão vinculados às linhas de tráfego que configuram a malha ortogonal. Em Paris os bulevares representam a necessidade de melhorar a ordenação do território por intermédio de conexões entre diversos pontos da cidade – as novas artérias da cidade tinham a articulação viária como uma de suas principais características e são, portanto, os próprios elementos *conectores* dentro da malha urbana. Em Londres foi possível distribuir, nas *squares*, edificações, residências isoladas do tráfego pesado e, no entanto, próximas ao centro urbano da metrópole por meio de um padrão de vazios *não-conectados*. As conexões viárias existentes não dependem exclusivamente dos vazios para funcionar na malha urbana.

2. Em grande escala pelos conceitos de:

a. lugar: na visão aristotélica, como explica Muntañola⁴⁸, o lugar não é um intervalo espacial sem que intervenha algo que o preencha; ao contrário, é um intervalo corporal que pode ser ocupado sucessivamente por diferentes “corpos físicos”. Os três exemplos de vazios revelam as especificidades de cada

(48) MUNTAÑOLA, J. *La arquitectura como lugar*. Barcelona: Ediciones UPC, 2001, p. 24.

(49) Bru, op. cit., p. 196.

lugar: os diversos usos, as dimensões, a proporção e a própria arquitetura que os delimita como pano de fundo de um cenário. São lugares urbanos que representam uma típica cena que se repete na cidade;

b. excepcionalidade: ainda que se repitam de forma padrão quando vistos em uma escala reduzida, os vazios demonstram que atuam também como peças únicas, que acabam se diferenciando pelas especificidades e soluções particulares de cada lugar;

c. permeabilidade: atraem usos e são permeáveis em diferentes níveis. Nas esquinas Cerdà os vazios são cruzados por veículos, ao passo que o movimento de pedestres tende a acontecer nas bordas. Nos bulevares o movimento ocorre linearmente e quase simultaneamente por veículos e pedestres em toda a sua extensão. E, nas *squares*, a circulação ocorre por veículos nas bordas e sua transposição se dá por pedestres, em direção ao centro do vazio. Dessa forma, representam, por um lado, ausência do construído e, por outro, lugares potenciais em atrair usos, encontros, vida;

d. proporcionalidade: podem ser abertos e relativamente grandes e sugerir intimidade e, ao contrário, podem estar encerrados pelo construído e sugerir exposição. Nos três casos, suas dimensões em relação à edificação foram pensadas de forma tal que pudessem acomodar adequadamente a arquitetura que viria a delimitá-los. Suas dimensões em relação ao cheio são fundamentais para que se possa compreender a correta escala de atuação no espaço urbano.

A partir dos três exemplos propostos, podemos considerar que a repetição de vazios projetados veio a contribuir com a leitura do espaço urbano em pequena escala e com a definição do espaço edificado em grande escala: ao determinar sua forma e dimensão, automaticamente foi gerada também a proporção do entorno construído, porém a partir de outra perspectiva.

A autenticidade arquitetônica dos edifícios nas esquinas em quarenta e cinco graus em Barcelona, a “repetição variada” das casas e edifícios ao redor das *squares* em Londres ou dos bulevares em Paris faz-nos perceber que o vazio, além de importante articulador urbano, faz parte também da base cognitiva do projeto arquitetônico. Refletir e projetá-lo são, também, formas de controlar a correta escala da arquitetura na cidade. Pois, assim como opina Eduard Bru: é considerando simultaneamente as diversas escalas no projeto – não por dedução ou indução – mas por seu cruzamento em termos físicos e conceptuais que podemos manter a preocupação pelo sensível, pelo tátil, pelo matérico.⁴⁹

REFERÊNCIAS

BARTHES, Roland. *El imperio de los signos*. Madri: Mondadori, 1991.

BENJAMIN, Walter. *Libro de los pasajes*. Madri: Akal, 2005.

BERMAN, Marshall. *Todo lo sólido se desvanece en el aire: la experiencia de la modernidad*. Madri: Siglo Veintiuno, 1991.

BRU, Eduard. *Coming from the south*. Barcelona: Actar, 2001.

CERDÀ, Ildefons. *Las cinco bases de la teoría general de la urbanización*. Compilación, estructuración y comentario de Arturo Soria y Puig. Prólogo de Albert Serratos. Madri: Electa España, 1996.

- CULLEN, Gordon. *El paisaje urbano: Tratado de estética urbanística*. Barcelona: Blume, 1974.
- GIEDION, Siegfried. *Espacio, tiempo y arquitectura: El futuro de una nueva tradición*. Madri: Dossat, 1978.
- JACOBS, Allan B. *The boulevard book: History, evolution, design of multiway boulevards*. Cambridge: The MIT Press, 2002.
- KRIER, León. Homenaje a Barcelona. *Arquitecturas bis: información gráfica de actualidad*, Barcelona, n. 20, p. 2-6, 1978.
- MONCAN, P. de; HEURTEUX, C. *Le Paris d'Hausmann*. Paris: Les Éditions du Mécène, 2002.
- MONTANER, Josep Maria. *Repensar Barcelona*. Barcelona: Edicions UPC, 2003.
- MORRIS A. E. J. *Historia de la forma urbana: Desde sus orígenes hasta la revolución industrial*. Barcelona: Gustavo Gilli; 1984.
- MUNTAÑOLA, J. *La arquitectura como lugar*. Barcelona: Ediciones UPC, 2001.
- RASMUSSEN, Steen Eiler. *London, the unique city*. Cambridge: MIT Press, 1982.
- SERGISON. J.; Bates, Stephen. *Sameness*. Barcelona: Gustavo Gilli, 2007. Papers 2: Sergison Bates Architects.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de. ¿Querido León, por que 22 x 22? *Arquitecturas Bis: Información Gráfica de Actualidad*, Barcelona, n. 20, p. 7-12, 1978.
- SUMMERSON, JOHN. *Georgian London*. England: Penguin Books, 1978.
- WENDERS, Wim. *El acto de ver: Textos y conversaciones*. Barcelona: Paidós Ibérica, 2005.
- ZUCKER, Paul. *Town and square: From the Agora to the village green*. Nova York: Columbia University Press, 1959.

Nota do Autor

Artigo elaborado a partir de investigações desenvolvidas no curso de mestrado da Universitat Politècnica de Catalunya sob orientação do professor doutor Eduard Bru i Bistuer, vinculado ao Departamento de Projetos Arquitetônicos da mesma instituição.

Nota do Editor

Data de submissão: agosto 2010

Aprovação: janeiro 2011

Vanessa Maas

Arquiteta e urbanista. Graduada na Universidade Estadual de Londrina em 2005, mestre em Projetos Arquitetônicos pela Universitat Politècnica de Catalunya em 2009, doutoranda do curso de Projetos Arquitetônicos da Universitat Politècnica de Catalunya desde julho de 2009, sob orientação do professor doutor Eduard Bru i Bistuer.

Rua Marechal Hermes, 600, ap. 43

80530-000 – Curitiba, PR

(41) 3026-1279

(41) 9169-7179

vamaas@gmail.com