

# Urbanidade e estrutura espacial <sup>1</sup>

## Urbanity and Spatial Structure<sup>2</sup>

**Douglas Aguiar**

**Douglas Vieira de Aguiar:** arquiteto, Doutor, Professor  
Associado 2 UFRGS.  
dvaguiar@gmail.com

**[Douglas Vieira de Aguiar:** architect, PhD, Associated  
Professor at UFRGS.  
dvaguiar@gmail.com

---

1 Artigo decorrente da pesquisa 'Urbanidade e segregação espacial no centro da cidade do Rio de Janeiro'

2 This paper is a result of research under the title of "Urbanidade e segregação especial no centro da cidade do Rio de Janeiro"

## Resumo

Meu intuito nesse artigo é explorar as possibilidades do conceito de urbanidade desde o ponto de vista da estrutura espacial. A condição de urbanidade tem seu uso tradicionalmente dirigido a pessoas exprimindo delicadeza, cortesia, civilidade, polidez. Recentemente, no entanto, arquitetos e pesquisadores em nosso campo de estudo se apropriaram do termo e passaram a utilizá-lo na qualificação de edifícios, bairros e cidades. Vejo a condição de urbanidade, similarmente ao termo original, como a capacidade de acolhimento que os lugares oferecem às pessoas. Trata-se de um conceito em formação e que parece assumir, no entendimento desses autores, o papel de síntese de atributos arquitetônicos e urbanísticos que em conjunto viriam a determinar a qualidade, a performance e, em última instância, o sucesso ou não dos lugares. Que atributos seriam esses? Do que seria constituída a dita urbanidade em edifícios e cidades? Na busca de alguma elucidação para essas perguntas, esse artigo explora as possibilidades de descrição da urbanidade através dos componentes físico-espaciais que a constituem. Minha hipótese de trabalho preconiza que a urbanidade seria essencialmente produto da estrutura espacial de uma determinada situação urbana. Em minha verificação dos elementos estruturais constituintes da condição de urbanidade tomei o Centro da Cidade do Rio de Janeiro como estudo de caso. Utilizo recursos da sintaxe espacial, mapas axiais, na descrição dessa condição estrutural. Valho-me de descrições cartográficas de diferentes períodos da história da Cidade do Rio de Janeiro no estudo da consolidação dessa condição estrutural. Busco mostrar que a justaposição / sobreposição continuada de elementos novos e permanências seja elemento chave na realização da condição de urbanidade.

**Palavras-chave:** urbanidade, sintaxe espacial, história da cidade

## Abstract

**My intention with this article is to explore the possibilities of the concept of urbanity from the point of view of spatial structure. The concept of urbanity has been traditionally used to refer to people who are urbane, that is, show qualities of good manners, courtesy, civility and politeness. Recently, however, architects and researchers in the field of architecture have adopted the term and began to use it for the qualification of buildings, city districts and cities. The way I see that condition of urbanity though is more compatible with the original meaning of the word, that is, the capability of buildings for welcoming and sheltering people. This is still a concept in transition that tends to take the role of a synthesis of architectural and urbanistic attributes. These attributes would then as a whole - determine the quality, performance and lastly the success or failure of places. What would these attributes be? Which would the components of such buildings and cities be? The search for answers to these questions leads to the possibilities of a description of urbanity through its physical-spatial components. The hypothesis is that urbanity is essentially a product of the spatial structure in a given urban situation. The Rio de Janeiro city center was used as case-study for analyzing the structural elements that make up for the condition of urbanity. Spatial syntax and axial maps were used in the description of this structural condition. Also were cartographic descriptions from different periods of the city history. The study tries to show that the continuous superimposition of new and stable elements are the key elements in the materialization of the condition of urbanity.**

**Key-words:** *urbanity, space syntax, history of the city*

## Introdução

Minha hipótese de trabalho preconiza que a *urbanidade* seja o mais intrínseco dentre os atributos da cidade e componente essencial, na qualidade dos lugares. Vejo, nessa linha, a qualidade dos lugares como uma condição decorrente, e coincidente, com *um conjunto de atributos* que constitui a essência dos lugares e sua natureza. Em meio a esse conjunto de atributos, que constitui a qualidade dos lugares, a *estrutura espacial* desempenharia papel preponderante, ou seja, o modo como ocorre a disposição dos elementos que constituem a cidade; suas edificações e espaços públicos. Entendo que a *estrutura espacial* seja determinante no modo e no grau de utilização dos espaços da cidade pelas pessoas e, portanto, determinante naquilo que denominarei como o *grau de urbanidade* desses espaços, na sua capacidade de *receber* ou de *acolher* pessoas.

Vejo esse *modo de arranjo* dos lugares como sua *dimensão sintática*.

Trata-se aqui, portanto de prospectar a respeito das condições espaciais geradoras, produtoras ou propiciadoras de *urbanidade*, e explorar as possibilidades de elaboração de uma *descrição espacial*, ainda que tentativa, desta condição de *urbanidade* inerente ao espaço público da cidade. Entendo como descrição espacial uma *descrição gráfica* realizada através de instrumentos de representação do espaço, do corpo e do movimento. Considero que a *representação gráfica* desses elementos desempenha papel relevante na compreensão adequada do modo como ocorrem os fenômenos da urbanidade e de seu oposto, a segregação espacial, que geralmente caminha lado a lado com a segregação social. Entendo a *condição de urbanidade* como uma característica da cidade, dos espaços da cidade, individualmente e em seu conjunto, característica essa que propicia, em maior ou em menor grau, que os usuários dos espaços com eles interajam.

Acompanho, nessa linha, a conceituação sugerida por Castelo (2007) que vê a urbanidade como ‘uma qualidade típica e única do ambiente construído, uma qualificação vinculada à dinâmica das experiências existenciais, conferidas às pessoas pelo uso que fazem do ambiente urbano público, através da capacidade de intercâmbio e de comunicação de que está imbuído esse ambiente’ (Castelo 2007). Para Holanda (2010) o conceito de urbanidade se refere simultaneamente ao espaço físico – padrões espaciais – e ao comportamento espacial humano interagindo nesse mesmo espaço. Holanda, no entanto, descreve a condição de *urbanidade* através de sua oposição à condição de *formalidade*. Nessa linha, a urbanidade seria equiparada à informalidade, ao espontâneo. Nesse aspecto, meu entendimento da condição de urbanidade colocaria formalidade e informalidade em lados opostos de um mesmo *ranking*, o *ranking* da urbanidade, o que implicaria no reconhecimento de que as cidades sejam naturalmente constituídas por graus de urbanidade, gradações de urbanidade e que ambas as situações, desde as situações mais formais arquitetonicamente – monumentais, institucionais, regulares, simétricas etc -, até aquelas mais informais – favelas, camelódromos, ruas tortas e assemelhados - deteriam urbanidade em alguma medida, em algum grau, simplesmente por pertencerem à cidade, à urbe. Vejo que podemos falar em graus de urbanidade e também em tipos de urbanidade, num contexto onde tanto os espaços formais quanto os informais são, ambos, espaços dotados de urbanidade. Portanto o conceito de urbanidade utilizado ora explorado é na essência físico-espacial. A condição de urbanidade coloca *em relação* pessoas e objetos – paredes, portas e janelas - tendo como intermediário o espaço. E há um *grau de urbanidade* que pode ser aferido pelo modo como essa relação acontece.

## **A urbanidade como tema arquitetônico**

O tema da *urbanidade* é recente no campo da arquitetura. Foi ao longo da segunda metade do século 20, em meio ao reconhecimento do fracasso urbanístico do movimento moderno, que os arquitetos se deram conta de que havia algo errado com as cidades criadas artificialmente, a uma só vez, nas pranchetas. Faltava-lhes algo, faltava-lhes *urbanidade*. A partir de então uma vasta gama de autores tem-se dedicado ao tema; o trabalho de Jane Jacobs, ainda na década de 60, tornou-se um emblema nessa linha. Passadas cinco décadas desde então, não se tem notícia de que os arquitetos urbanistas tenham progredido muito nesse campo. Ao contrário, os grandes projetos ditos habitacionais são cada vez mais escassos e quando acontecem não mostram melhor resultado que seus precursores modernistas. A criação de urbanidade a partir do desenho tem se mostrado algo como uma missão impossível.

Nesse contexto, a investigação dos *condicionantes físico-espaciais da urbanidade* é particularmente oportuna, especialmente em um momento no qual as dificuldades conceituais da disciplina do urbanismo são evidentes, levando em conta a qualidade do espaço público contemporâneo gerado basicamente a partir de *shopping malls* e de áreas de lazer condominiais, lugares que frequentemente copiam características formais encontradas em outros lugares, muitas vezes lugares célebres. A recente incursão cosmética, que resulta no assim denominado *new urbanism*, evidencia a mais absoluta desorientação conceitual e instrumental que predomina em nosso *metier*. Em recente trabalho, Castelo (2007: 1) defende a tese de que esses lugares, que ele apropriadamente denomina como *lugares clonados*, poderiam “trazer efeitos favoráveis à qualificação da cidade contemporânea”. Castelo, ainda que não entre no detalhamento da matéria, apóia sua tese em uma verificação da condição de *urbanidade* desses lugares.

Em minha busca de avançar no assunto vejo urbanidade e segregação espacial como fenômenos qualitativamente opostos, ainda que resultantes de um mesmo conjunto de condicionantes, sintetizados no *arranjo espacial* dos lugares. Entende-se aqui como *arranjo espacial* o modo como os espaços da cidade se estruturam, se articulam, constituindo a *forma espacial urbana*. Está aí embutido o entendimento da cidade como *rede espacial*. Entendo esse modo de arranjo ou modo de articulação como a *dimensão sintática* da cidade, dimensão essa que se refere, por um lado, à articulação dos espaços públicos entre si - ruas, avenidas etc. - e, por outro lado, ao modo como se relacionam esses mesmos espaços às edificações que os *constituem*, que os *conformam*, que os *confrontam*.

Minha hipótese de trabalho sugere que essa dimensão sintática tenha papel preponderante no *grau de urbanidade* existente nos diferentes espaços da cidade e, na mão contrária, pelo *grau de segregação espacial* verificado em outros tantos. Reconheço o modo de conceituar urbanidade através da *copresença* de pessoas no espaço público, aquilo que Hillier denomina como *comunidade virtual* (Hillier et al. 1983). Nessa linha, a presença de pessoas no espaço público corresponderia a um primeiro indício, aquele mais básico, da condição de urbanidade. Vejo, no entanto, o conceito de um modo mais complexo, permitindo que falemos de *tipos* ou *graus* de urbanidade, em um processo de aferição onde contam, por um lado, as características ou qualidades dos lugares e, por outro lado, e a *presença* e a *atitude* das pessoas. Nessa linha, a condição de urbanidade se diferenciaria da condição de *vitalidade* ainda que possa contê-la. Em outras palavras, um espaço pode estar repleto de pessoas - como o Aterro do Flamengo no Rio de Janeiro nos finais de semana - e tratar-se de uma situação de baixa urbanidade.

## Estrutura espacial a percepção da urbanidade

Utilizo conceitos vindos de um conjunto de autores na fundamentação teórica do argumento acima enunciado. Os conceitos chave são *estrutura espacial* e *percurso*. *Urbanidade* seria na essência uma função, uma decorrência, de condições de estrutura espacial e de percurso. Considerarei, na definição daquilo que entendo como estrutura espacial, o trabalho de dois autores como fundamento, Lynch (1960) e Hillier (1984). O primeiro fornecendo uma descrição imagética ou perceptual daquilo que denomino aqui como estrutura espacial e o segundo concretizando essa imagem em uma descrição abstrata que é a *sintaxe espacial*.

A teoria na qual busco fundamento - em minha tentativa de especificar os fundamentos espaciais da urbanidade - reitera o papel crucial desempenhado pela *estrutura espacial*, na escala do edifício, do bairro ou da cidade, seja essa uma *estrutura percebida*, como sugere Lynch, ou uma *estrutura inteligível*, como sugere Hillier. Tomo o trabalho desses autores como parte da minha base teórica por sua complementaridade, desde o ponto de vista do modo como eles abordam a descrição da espacialidade da cidade. Minha opção por Lynch como fundamento teórico decorre, em um primeiro momento, do modo *prazeroso* de olhar a cidade por ele proposto e exercitado. O urbano é visto por Lynch como um conjunto de sequências espaciais onde, nas palavras do autor; “os elementos móveis de uma cidade e, em especial, as pessoas e suas atividades, são tão importantes quanto as partes físicas estacionárias” (LYNCH 2006: 1-2). Esse modo Lynchiano de apreciação da cidade através da leitura do modo como edifícios e pessoas conformam em conjunto a cena urbana detecta aquilo que, a meu ver, seria a essência do conceito de *urbanidade*. Essa apreciação estética coloca lado a lado os elementos físicos que constituem a cidade, incluídos aí seus elementos inertes, os espaços públicos e edifícios, e os elementos animados, as pessoas e veículos que lhe conferem vida. Essa apreciação estética não é gratuita. Ao contrário, ela é comprometida.<sup>3</sup> Trata-se aí de uma formulação estética na qual o atendimento às *conveniências do corpo* é protagonista chave em sua capacidade de construir urbanidade.

O aspecto chave na formulação Lynchiana da imagem da cidade, desenvolvida a partir de entrevistas com habitantes, parece estar em sua *dimensão estrutural* formulada a partir das imagens mentais descritas, nas quais ele percebe “o predomínio visual do sistema viário e sua importância fundamental como rede, a partir da qual a maioria das pessoas vivencia o espaço da cidade” (Lynch 2006: 49). Esse me parece um elemento central na formulação do conceito de urbanidade ora perseguido, ou seja, a condição estrutural - por definição relativa - de cada um dos espaços da cidade, compondo um todo, uma rede interconectada. Nessa

3 Na linha sugerida por Kant: “a beleza de uma igreja, de um palácio ou de uma casa de verão pressupõe uma noção de finalidade que determina o que o objeto deve ser e conseqüentemente fornece a medida de seu ideal; portanto sua beleza é necessariamente comprometida” (Kant 1790). Critique of Judgment, trans. by JH Bernard, Collier Macmillan Publishers, London and Jafner, New York, 1951, p. 60-61.

linha, Lynch detecta, na percepção dos entrevistados a respeito da cidade, um caráter puramente estrutural compondo a imagem descrita, uma estrutura espacial, uma rede, um todo espacial que predomina no córtex do observador acima das situações individuais: “A Back Bay, em Boston, é uma interessante rede viária. Sua regularidade é notável, em contraste com o resto do centro da cidade . . .” (Lynch 2006: 67). E mais adiante: “Jersey City parecia ter esse caráter puramente estrutural” (Lynch 2006: 58). Um dos atributos de base dessa condição estrutural é a capacidade de propiciar, ou facilitar, uma leitura da cidade. Lynch utiliza dentre seus conceitos de base aquele de *legibilidade*, ou *clareza*, que ele define como sendo “a facilidade com que as partes da cidade podem ser reconhecidas e organizadas em um ‘modelo coerente’ na percepção de um observador ou usuário” (Lynch 2006: 3). Um modelo coerente, uma estrutura. As palavras de Lynch sugerem uma determinada *gradação de legibilidade*, ou de *clareza*, inerente aos espaços ou conjuntos de espaços da cidade. Para o autor, essa gradação de legibilidade das diferentes partes da cidade estaria associada à percepção por parte do observador/habitante de uma estrutura, um todo espacial em relação ao qual as diferentes partes e elementos são percebidos. Essa clareza ou facilidade de uma determinada situação da cidade ser lida, referenciada a um todo maior, parece ser o elemento central da condição de urbanidade.

A percepção desse caráter estrutural depende, segundo o autor, de uma percepção de *continuidade espacial*, diz ele: “a exigência fundamental (na legibilidade urbana) é que a via em si, ou o leito pavimentado, sigam adiante; a continuidade de outras características tem menos importância” (Lynch 2006: 59). A noção estrutural de um *leito pavimentado* conformando uma *rede espacial* é a mais percebida, diz ele: “as vias, a rede de linhas habituais ou potenciais de deslocamento através do complexo urbano são o meio mais poderoso pelo qual o todo pode ser ordenado” (Lynch 2006: 106). A pesquisa de Lynch sugere também a importância de uma *hierarquia visual*, segundo ele, uma “uma escolha sensória dos canais principais e sua unificação como elementos perceptivos contínuos” (Lynch 2006: 107). Este é, segundo Lynch, *o esqueleto da imagem da cidade*.

Curiosamente, no entanto, essa pretendida *unificação dos espaços da cidade como elementos perceptivos contínuos* termina sendo um objetivo inatingível nas descrições gráficas resultantes da pesquisa de Lynch. De fato os assim denominados *mapas mentais* têm muito pouco dessa clareza estrutural percebida pelos entrevistados e por ele relatada. Ao contrário, tendem a ser descrições cuja principal característica é a descontinuidade espacial e a fragmentação.

Lynch apresenta, no entanto, outros modos descritivos que nos interessam. Ele nos fala da qualidade *cinestésica* do espaço urbano decorrente de sua apreensão *em movimento*. E sugere a *linha de movimento* como fator chave na percepção do espaço: “a configuração da linha de movimento vai conferir-lhe identidade” (Lynch 2006: 107-108). O conceito de *linha de movimento* estendido à totalidade da *rede urbana* constitui a base do modo descritivo por ele proposto:

... uma cidade é estruturada por um conjunto de vias organizadas. O ponto estratégico de tal conjunto é a intersecção, o ponto de ligação e decisão para a pessoa em movimento; se isso puder ser claramente visualizado . . . o observador poderá então criar uma estrutura satisfatória. (Lynch 2006: 107)

Como somatório, Lynch nos apresenta a proposição de uma descrição diagramática do espaço urbano através da representação da sua rede de espaços por meio de linhas de movimento interconectadas. Diz ele:

... as vias também podem ser imaginadas não como um modelo específico de certos elementos individuais, mas como uma rede que explique as relações típicas entre todas as vias do conjunto sem identificar qualquer via específica. Esse requerimento implica na existência de um traçado que tenha alguma consistência de inter-relação topológica ou de espaçamento. (Lynch 2006: 108)

Essa compreensão e representação diagramática do espaço urbano, sugerida por Lynch, é coincidente, ainda que antecipe em duas décadas, o método descritivo proposto por Hillier e Hanson e que veio a tornar-se conhecido como *sintaxe espacial*, método esse fundamentado na linha de visada e movimento e no diagrama de linhas, o mapa axial. Em suas ‘sugestões para pesquisa futura’ Lynch aponta na direção do conteúdo simbólico das representações do espaço, diz ele:

Um mundo físico aparentemente desordenado pode organizar-se mediante a invenção de um diagrama simbólico que explique as relações das características principais de uma maneira que estimule o desenvolvimento da imagem. (Lynch 2006: 107-108) A sugestão de Lynch encaminha naturalmente ao modo sintático de descrever a estrutura espacial urbana.

## Urbanidade e sintaxe espacial

Minha experiência espacial pelo centro da cidade aponta, na linha sugerida por Lynch, que a *percepção de uma estrutura espacial* pelas pessoas se constitui no principal elemento a definir a condição de urbanidade de um lugar qualquer. Essa estrutura teria uma *dimensão diagramática*, uma espécie de mapa sintético, onde a condição de rede seria o aspecto predominante no modo como a situação é entendida, ou lida, se quisermos, pelas pessoas que utilizam o espaço. Essa facilidade de legibilidade estrutural seria o principal elemento a constituir a condição de urbanidade de um lugar. O trio de imagens evidencia a dimensão sintática – ou combinatorial - dessa condição estrutural. A imagem posicionada na esquerda mostra a planta da área central da cidade do Rio de Janeiro na escala de 1:10000 (Fig.1).

Essa planta representa a cidade através de um conjunto de notações: linhas duplas representando os meios-fios que constituem a totalidade do sistema viário, polígonos representando o perímetro de algumas edificações, em geral edifícios públicos, as diferentes letras do alfabeto e números dando nomes aos logradouros e ainda um grande número de setas ligando informações de texto a logradouros ou edificações posicionadas em zonas conflagradas da planta. Essas informações se misturam e vistas a partir de uma determinada distância constituem simplesmente um emaranhado, uma espécie de textura, ora mais densa ora mais esparsa. Curiosamente, ainda que esteja lá, a estrutura espacial desaparece imersa no conjunto de informações, acima listado.

A imagem do meio mostra a mesma planta 1:10000 agora coberta por *um diagrama de linhas que descreve a sua estrutura espacial*, estrutura essa que já estava lá, na descrição em planta, apenas que adormecida.<sup>4</sup> Agora ela aparece viva, ativa. O diagrama simplesmente enfatiza aquilo que trivialmente denominamos como sistema viário, mas que de fato, assim reconhecemos, é a base espacial através da qual as cidades são entendidas ou lidas pelas pessoas. Lembremos que, nessa linha, Lynch reconhece como fundamento de sua teoria sobre a percepção da cidade “o domínio visual do sistema viário e sua importância fundamental como rede, a partir da qual a maioria das pessoas vivencia o espaço da cidade” (Lynch 2006: 49).



Fig. 1 Mapa axial da área central da cidade do Rio de Janeiro - Fonte: Autor 2009

Finalmente, a imagem da direita mostra, agora isolado, o diagrama de linhas que representa *o sistema espacial* da cidade, e que no procedimento da assim denominada *análise sintática* é conhecido como *mapa axial*, um instrumento revelador da imagem estrutural das formas espaciais do espaço público, uma radiografia das estruturas espaciais que constituem o Centro da cidade do Rio de Janeiro.<sup>5</sup> São linhas de movimento que se cruzam configurando uma rede espacial. O mapa axial revela uma dimensão específica da cidade, a sua *condição de rede*, precisamente a rede que os respondentes de Lynch identificam como sendo a estrutura espacial da cidade.

### Leituras do mapa axial

O mapa axial da área central da cidade do Rio de Janeiro nos fornece uma imagem sintética que auxilia na formação de uma compreensão sistêmica dessa estrutura de espaços públicos. O diagrama apresenta uma

4 O conjunto de diagramas que instrui esse trabalho é de autoria do autor.

5 O mapa axial é, tanto quanto entendo, a contribuição maior de Hillier e Hanson ao campo dos estudos da cidade. Vejo o mapa axial como uma descrição compacta, constituído que é pelo menor conjunto de linhas de visada e livre acesso que cobre a totalidade do sistema. A condição de sistema é chave nesse entendimento da descrição sintática. O conjunto de linhas interconectadas que compõem uma área de estudo, é considerado nesse procedimento como um sistema espacial, um todo constituído por partes interconectadas cujo estado será alterado, em maior ou menor grau, pela adição ou remoção de partes. Trata-se portanto de um todo coeso e interdependente em suas partes.

distribuição de linhas onde a condição de rede é predominante. Trata-se, no entanto, de uma rede heterogênea que mostra uma variação na *densidade de linhas*. Certos setores do sistema têm a rede de espaços públicos mais densa, a trama de linhas é mais fechada. Assim é o setor que denominamos acima como o Rio Antigo, uma parte do centro que é configurada a partir de quarteirões estreitos e compridos, com uma, pode-se dizer, alta frequência de ruas especialmente na direção norte/sul.

Já na assim denominada Esplanada do Castelo, a rede se alarga ao configurar um desenho urbano ao modo de Alfred Agache. De fato, esse padrão de quarteirões maiores inicia já na Rua do Ouvidor, no coração do Rio Antigo e parece ser de certo modo reproduzido na área do Castelo. Em sua parte centro/sul a rede se alarga bruscamente a ponto de se romper na área resultante da urbanização do morro Santo Antônio. O mapa axial dessa área não pode ser corretamente descrito a partir da cartografia disponível, pois ali acontecem situações residuais como o estacionamento no entorno da Catedral Metropolitana cuja circulação local de veículos se converte, durante o dia, em movimentada passagem de pedestres ligando o entorno sul da Praça Tiradentes à Lapa.<sup>6</sup>

De fato, a condição espacial produzida pelo urbanismo dito modernista, nessa área, merece um olhar aprofundado, particularmente no que diz respeito ao modo como esse conjunto de espaços, resultante da derrubada do morro Santo Antônio, recebe quem dele usufrui, ou seja, a sua condição de urbanidade. O mapa axial mostra, de modo evidente, as praças que se distribuem pela área central. Esses espaços são representados por um emaranhado de linhas que representam o intenso movimento que ali ocorre. São representações sintéticas da realidade; linhas traçadas tendo como referência as bocas de ruas que alimentam esses espaços. Cada uma dessas bocas de rua lança linhas axiais que se ligam a todas as demais bocas de rua adjacentes, resultando assim no emaranhado do diagrama.

Ali estão representados, de norte para sul, o conjunto de espaços públicos que constitui a Estação Central do Brasil e seu entorno imediato, o Largo da Candelária, o conjunto de espaços da Praça XV, o Largo de São Francisco, a Praça Tiradentes, o Largo da Carioca, a Cinelândia e a Praça da Cruz Vermelha. Esses espaços são todos eles fortes irradiadores de movimento e constituem um conjunto de referências, uns mais isolados, outros mais articulados. Apesar do porte, o Campo de Santana aparece como um vazio pouco articulado ao entorno imediato, como de fato é em razão do cercamento. Considerei, ao elaborar o mapa axial, os percursos internos da praça como espaços públicos, ainda que estejam desarticulados das linhas de movimento perimetrais à praça, com as quais se comunicam apenas através da extensão da rua Buenos Aires que adentra a praça.

## Complexidade estrutural: cortes no tempo

A imagem abaixo mostra o mapa axial do centro da cidade decomposto nos diferentes padrões de urbanização que constituem hoje o Centro do Rio (Fig. 2). Vê-se aí o Rio Antigo a norte, o plano Agache a sudeste, o entorno da Praça da Cruz Vermelha a sudoeste e o Triângulo das Bermudas ao sul. Ainda que, à primeira vista, esse modo de decompor a cidade pareça razoável e que majoritariamente esses subsistemas correspondam a diferentes tempos da história da cidade, o fato é que a sua estrutura espacial foi sendo constituída de modo bem mais complexo com permanências e intervenções modernas se alternando na tarefa de construção da rede de espaços públicos.

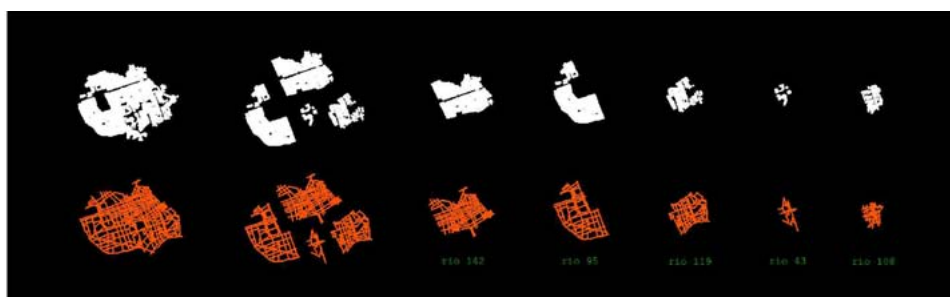


Fig. 2 Padrões morfológicos - Fonte: Autor 2009

6 Situações de status indefinido; ainda que acessíveis ao público, são situações que não têm as características físico-espaciais de um espaço público.

Na busca de superar os limites da descrição mostrada acima procedi à descrição da rede de espaços da cidade em dois cortes no tempo tendo por base registros cartográficos históricos. Meu objetivo nesse procedimento foi aquele de verificar o modo como a estrutura urbana foi sendo constituída ao longo do tempo e como a condição de urbanidade, verificada através desse recurso diagramático, foi sendo alterada. As imagens da cartografia antiga da área central trazem naturalmente à tona os escritos de Aldo Rossi e a consideração da *história urbana* como elemento chave nos estudos da cidade. A consideração das *permanências*, aqueles elementos do passado ainda hoje presentes, é um procedimento de base para a compreensão daquilo que é o processo de construção da cidade no tempo. É o tema da memória; e o espaço público, em boa parte expresso no traçado viário é o principal registro. Nessa linha, estou utilizando, na determinação dos cortes no tempo utilizados nesse estudo, três bases cartográficas – 1750, 1858 e a atual. A escolha desses períodos ou, se quisermos, desses cortes no tempo, foi realizada de modo que as fases de consolidação descritas fossem absolutamente distintas entre si.

Busquei nessa tarefa o apoio no trabalho de historiadores. Em seu trabalho sobre a Praça Mauá, Paulo Cezar e Ana Rosa Castro (1989), consideram dois *cortes morfológicos* como suficientemente esclarecedores da evolução urbana da área central, um ocorrendo em meados do século dezoito e outro em meados do século dezenove. O trabalho de Lysia Bernardes (1992) utiliza similar modo de descrever a evolução urbana da cidade a partir de dois cortes no tempo, correspondendo a duas fases de consolidação, sendo a primeira em meados do século dezoito, situação essa que ela denomina como ‘os primeiros delineamentos na planície’, e a segunda em meados do século dezenove. O trabalho de Maurício Abreu (1997) confirma a adequação cronológica desse modo sintético de descrever a evolução da estrutura urbana da cidade. Na linha sugerida pelo trabalho desses autores, e tendo examinado uma grande quantidade de originais da cartografia do Rio Antigo disponíveis no Instituto Pereira Passos e no Arquivo da Cidade, considerei que a ‘carta topographica de Vaz Figueira’ de 1750 e a planta da cidade de 1858, cumpririam adequadamente a tarefa de descrever a estrutura espacial típica dos dois períodos tomados como referência em nossos cortes no tempo.



Fig. 3 O Rio antigo hoje [1]  
Fontes: Andreatta (2006: 25); Google e Luis Keating (em Cezar; Castro 1989: 15-17).

A planta de 1750 mostra uma estrutura urbana clara, inteiramente delineada por uma malha irregular que se posiciona confinada entre os morros do Castelo e Santo Antonio a sul e pelos morros de São Bento e da Saúde a norte (Fig.3). A malha urbana, em seus percursos paralelos à praia, é nesse período constituída basicamente pelas ruas do Mercado, junto à margem, 1º de março, do Carmo, da Quitanda e, no limite oeste, a extinta Rua dos Ourives, da qual trechos ainda hoje permanecem nas ruas Miguel Couto e Rodrigo Silva e que, portanto, apesar de ter sido dramaticamente seccionada pela abertura das avenidas Rio Branco e Presidente Vargas, resultou num conjunto de espaços, que permanecem entre os mais movimentados da área central, tanto em termos de pessoas quanto de arquitetura, portanto pleno de urbanidade. Os arruamentos que viriam mais tarde a configurar as atuais ruas Gonçalves Dias e Uruguaiana também já começam nesse período a sutilmente aparecer.

No limite norte já estão lá, costeando os morros de São Bento e da Saúde, as ruas Conselheiro Saraiva, São Bento e Acre. No limite sul, circundando o morro do Castelo, já estão lá as ruas São José e da Ajuda, reduzida hoje a um interessante fragmento espacial, localizado junto ao *cuore* da área central, ligando em diagonal as avenidas Rio Branco e Almirante Barroso. Curiosamente, a textura dos telhados nessa área



mais antiga da cidade é quase que totalmente constituída pela cor cinza do fibrocimento, mostrando que a permanência do traçado viário, *o chão público*, é de fato o principal registro da memória da cidade, já que as edificações foram ali quase que inteiramente substituídas. Vê-se aí que nos lugares mais antigos o *espírito do lugar* é naturalmente mais velho, ainda que os edifícios possam ser ali mais recentes.

O desenho de Luis Keating mostra uma vista aérea da cidade naquela época, meados do século dezoito, mostrando num primeiro plano a localização da futura Praça Mauá já então acessível pelas ruas Acre e São Bento. No segundo plano, porém claramente visível, aparece a situação urbana mostrada em planta. A foto de satélite daquele entorno hoje, cotejada com a cartografia de 1750, fornece um relato dramático da história da cidade.

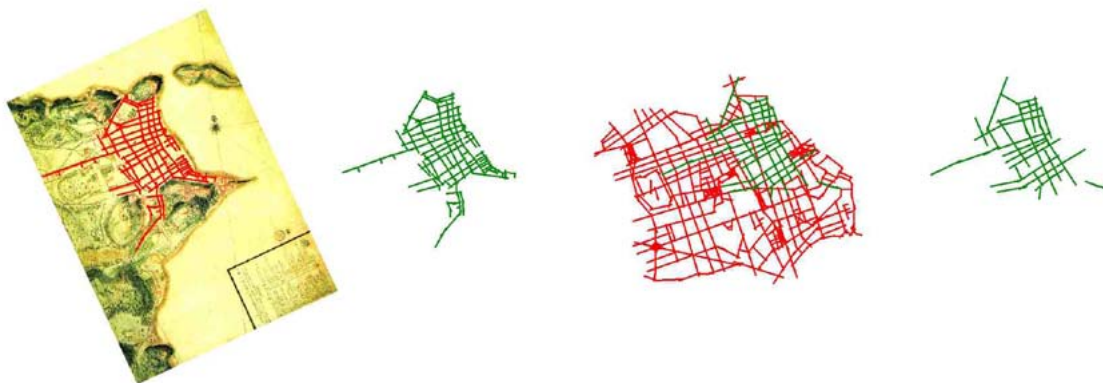


Fig. 4 O Rio antigo hoje [2] - Fonte: Autor 2009

Na de imagens acima, os dois diagramas da esquerda mostram o mapa axial gerado a partir da planta de Vaz Figueira, o terceiro diagrama sobrepõe essa informação histórica, ao mapa axial atual (Fig.4). A sobreposição mostra que o Rio daquele período está concentrado, praticamente em sua totalidade, no quadrante nordeste da situação atual. O diagrama da direita mostra, de modo isolado, a situação atual dos espaços do Rio Antigo.

O segundo corte no tempo, dado pela planta de 1858, apresenta uma estrutura espacial que inclui naturalmente o traçado do Rio Antigo, o qual no entanto parece agora se diluir em um todo maior que não é mais limitado pelos morros mas, ao contrário, contém os mesmos (Fig.5).

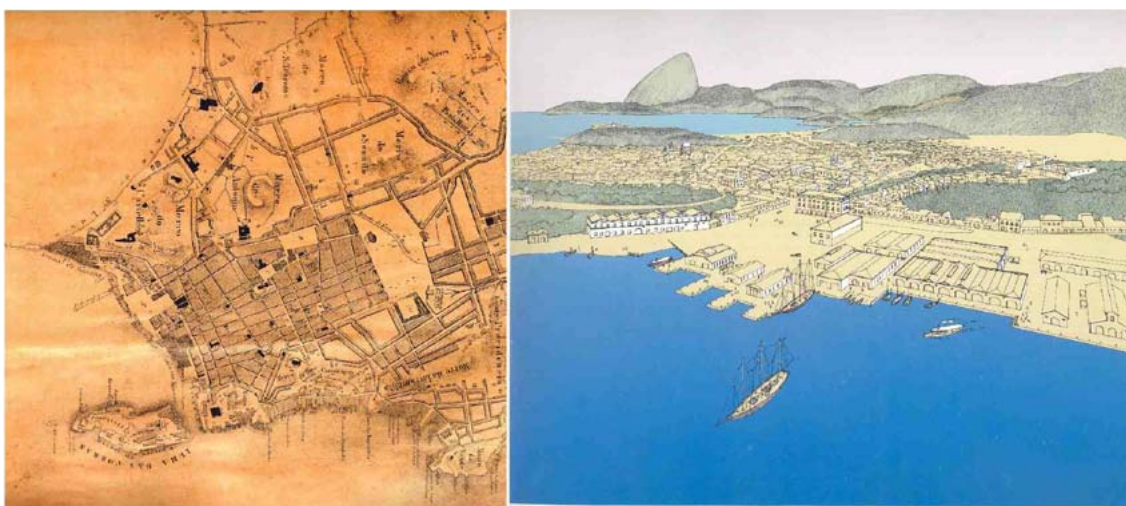


Fig. 5 Rio 1858 - fonte: IPP / Luis Keating - Planta da Cidade do Rio de Janeiro de 1858, elaborada de F. Carneiro de Campos e outros, acervo do Arquivo Nacional / cópia obtida do calendário de 2009 do Instituto Pereira Passos.

Nessa descrição da cidade, os limites urbanos são estendidos ao sul dos morros do Castelo e Santo Antonio, chegando até a Praia de Santa Luzia e Praia da Lapa, onde as atuais ruas do Passeio, Evaristo da Veiga e dos Arcos, já comparecem na cartografia, e também ao sudoeste do Morro do Senado, onde as atuais ruas Riachuelo, do Resende, do Lavradio e Inválidos, também já comparecem. O Campo de Santana também

está configurado nesse período bem como a urbanização a oeste, constituindo-se na estrutura espacial da Cidade Nova, assim como a urbanização a noroeste, entre a Estação Pedro II e o Morro do Livramento, onde as ruas Senador Pompeu, Barão de São Felix e Camerino já igualmente acontecem. Consideramos que esse corte no tempo mostra o estado da estrutura espacial da cidade que ela terá imediatamente antes das grandes reformas da virada para o século vinte.

Verifica-se aí que a cidade não apenas aumentou em tamanho, mas adquiriu um outra estrutura espacial, distinta quantitativamente e qualitativamente da anterior, mostrada na cartografia de 1750. Já estão aí claramente delineados as diferentes partes ou setores da área central do Rio contemporâneo. No entanto, ainda que o contorno e a forma espacial do todo do centro da cidade pareça já estar praticamente definida a essa altura, 1858, como mostra o mapa axial mostrado na segunda imagem acima, o fato é que ainda estariam por acontecer as radicais e espetaculares transformações urbanas resultantes das eras Passos e Agache (Fig.6).



Fig. 6 Rio antigo e Rio moderno - Fonte: Autor 2009

Esses dois períodos viriam a agregar elementos, mostrados em vermelho no terceiro mapa axial, que transformariam a natureza espacial da área central. O quarto mapa axial mostra as linhas de 1858 nos dias de hoje e particularmente o modo como o Rio Antigo, a despeito da metamorfose ocorrida, está ainda presente nos quatro quadrantes da área central. Esse é o nosso *mapa das permanências*. O mapa bem da direita mostra o conjunto da obra das grandes reformas urbanas. Destaque para os três grandes eixos que cortam e, de certo modo, contornam o Rio Antigo – as avenidas Presidente Vargas, Rio Branco e o eixo Almirante Barroso / República do Chile / Henrique Valadares. Aparece aí também a urbanização da assim denominada Esplanada do Castelo que inclui os largos da Cinelândia e da Carioca, que em sua ampliação torna-se o principal espaço de articulação entre o antigo e o novo; o traçado em cruz resultante da derrubada parcial do Morro Santo Antônio e, finalmente, os traçados das urbanizações do entorno da Praça da Cruz Vermelha e Central do Brasil.

## Considerações finais

Cumpramos ressaltar alguns aspectos, entre si relacionados, como resultados desse trabalho. Vejo o conceito de urbanidade em geral, no âmbito dos estudos urbanos, formulado a partir das qualidades locais dos lugares, especialmente a partir do modo como ocorre a constituição dos espaços. Vejo esse traço como comum às abordagens de Castelo e Holanda, acima comentadas. Minha intenção com o presente trabalho foi, de outro modo, explorar a dimensão estrutural desse mesmo conceito. Entendo a condição de urbanidade como multifacetada e composta por uma variedade de elementos – arquitetônicos, urbanísticos e humanos - interagindo. Vejo, no entanto, os elementos locais como permanentemente subsidiários à condição global, aquela aqui denominada como *a condição estrutural*. Minha ambição com esse artigo foi mostrar o modo complexo como essa condição estrutural acontece, de modo articulado, ao longo do tempo. O caso do Centro da cidade do Rio de Janeiro pareceu ser oportuno nessa demonstração. Ainda que uma variedade de padrões de urbanização tenha ali ocorrido ao longo do tempo, a estrutura espacial da cidade terminou sendo constituída através de uma complexa combinação de elementos que se entremearam, interconectados, vindos de diferentes tempos da história da cidade. Cabe comentar o papel dos recursos diagramáticos mostrados e a capacidade dessa ferramenta em descrever de modo sintético esse entremearamento espacial complexo. Os diagramas não ambicionam descrever

a urbanidade propriamente dita. Trata-se de um recurso, uma ferramenta, a demonstração gráfica de um processo. Mostram, no entanto, de modo instrutivo e cumprindo o objetivo inicialmente proposto, um aspecto essencial do modo diverso como a condição de urbanidade reinante na área central da cidade do Rio de Janeiro está composta. Finalmente um comentário sobre a captura da dimensão sintática da cidade no discurso de Kevin Lynch. As entrevistas de Lynch nos mostram o modo como a estrutura espacial da cidade é percebida pelas pessoas e nos mostram de um modo sintático, diagramático. Interessa-nos aí, como componente de fundo da urbanidade, a condição de rede, essa dimensão diagramática da cidade que, segundo ele, estaria impressa como imagem mental nas pessoas, nos usuários da cidade.

## Referências Bibliográficas

- ABREU, M. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Iplanrio Ed., 1997.
- ANDREATTA, V. **Cidades Quadradas, Paraísos Circulares**, Rio de Janeiro: Mauad, 2006.
- BERNARDES, L. *Evolução da paisagem urbana do Rio de Janeiro até o início do século XX*, em ABREU, Mauricio de A. (org.) **Natureza e Sociedade no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1992.
- CASTELO, L. **A Percepção de Lugar**, Porto alegre: Propar Ufrgs, 2007.
- CEZAR, P. e Castro, A.. **A Praça Mauá na memória do Rio de Janeiro**, Ed. Ex Libris, Rio de Janeiro 1989.
- HILLIER et al, *Space Syntax: A different urban perspective*, em **Architecture Journal 4**, Londres, 1983.
- HOLANDA, F. Brasília '*Cidade Moderna Cidade Eterna*', Ed. Universidade de Brasília, 2010.
- KANT, I.. **Critique of Judgment**, (trad. JH Bernard) Londres: Collier Macmillan Publishers; Nova Iorque: Jafner, 1951 (orig. 1790).
- LYNCH, K. A imagem da cidade, São Paulo: Martins Fontes, 2006 (orig. 1960).