

## **IV enanparq**

Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo  
Porto Alegre, 25 a 29 de Julho de 2016

**BERNARD RUDOFISKY:**  
**UM OLHAR PERIPATÉTICO SOBRE A QUALIDADE DAS RUAS**  
SESSÃO TEMÁTICA: SOBRE O PAPEL DA CAMINHADA NA ARQUITETURA

**Marcos Dornelles dos Santos**  
Arquiteto, Mestrando do PROPAR, UFRGS  
[mdsantos79@hotmail.com](mailto:mdsantos79@hotmail.com)

# **BERNARD RUDOFSKY: UM OLHAR PERIPATÉTICO SOBRE A QUALIDADE DAS RUAS**

## **RESUMO**

A "Escola Peripatética" foi fundada em Atenas por Aristóteles no século IV a.C., e era assim denominada em função do hábito que o filósofo tinha de ensinar ao ar livre, caminhando e perambulando enquanto transmitia as lições aos seus discípulos. Pode-se dizer que o arquiteto austríaco Bernard Rudofsky(1905-1988), tanto em função de sua vida e carreira errantes, quanto de sua ótica a respeito do papel dos pedestres e da caminhada nas ruas das cidades, é um herdeiro "não-oficial" desta tradição peripatética. Rudofsky – que após sair da Áustria viveu também na Itália, no Brasil, nos Estados Unidos e também na Espanha e no Japão – é conhecido, sobretudo, em função da exposição *Architecture without Architects*, organizada por ele e aberta em 1964 no MoMA de Nova Iorque. Cinco anos depois, em 1969, Rudofsky publica *Streets for People: a primer for Americans*, após três décadas vivendo nos Estados Unidos. Esta obra se dirige, principalmente, ao contexto urbano e suburbano norte-americano, e baseia-se em uma comparação de aspectos das metrópoles automobilísticas norte-americanas com uma série de elementos urbanos do Velho Mundo – sobretudo das milenares cidades italianas – conhecidas pela escala humana e peatonal. Ruas cobertas e elevadas, o uso de fontes e bebedouros, e o desenho mais generoso de escadarias cujas funções transcendam a mera circulação vertical, são alguns dos temas abordados por Rudofsky, além da valorização do hábito de "flanar" pela cidade, e de comer e beber ao ar livre e em ambientes públicos e urbanos. O objetivo deste artigo é ponderar a respeito da qualidade espacial urbana através de uma reflexão sobre esta obra teórica de Bernard Rudofsky, e de que maneira sua visão humana e antropológica das cidades tradicionais pode ser apropriada para compreender e aprimorar os espaços urbanos atuais.

**Palavras-chave:** Bernard Rudofsky. Qualidade Espacial. Pedestre.

# **BERNARD RUDOFSKY: A PERIPATETIC LOOK ON THE QUALITY OF STREETS**

## **ABSTRACT**

The "Peripatetic School" was founded in Athens by Aristotle in the fourth century BC, and was so named due to the habit that the philosopher had of teaching outdoors, walking and wandering as he conveyed lessons to his disciples. It can be said that the Austrian architect Bernard Rudofsky (1905-1988), both because of his errant life and career, and of his view on the role of walking and of pedestrians on city streets, is a "non-official" heir of this peripatetic tradition. Rudofsky - who after leaving Austria also lived in Italy, Brazil, and the United States, besides Spain and Japan - is known mainly due to the exhibition "Architecture without Architects", organized by him and opened in 1964 at the MoMA of New York. Five years later, in 1969, Rudofsky publishes "Streets for People: a primer for Americans", after three decades living in the United States. This book is aimed mainly at the North American urban and suburban contexts, and is based on a comparison between aspects of the automotive American metropolises and a series of urban elements from the Old World - especially the ancient Italian cities - known for their human and pedestrian scale. Covered and elevated streets, the use of fountains, and a more generous design of stairs whose functions would transcend mere vertical circulation, are some of the topics covered by Rudofsky, besides the appreciation of the habit of strolling through the city, and of eating and drinking outdoors and in public and urban environments. The objective of this article is to ponder about urban spatial quality through a reflection on this theoretical work by Bernard Rudofsky, and how his human and anthropological vision of traditional towns may be appropriated to understand and improve the current urban spaces.

**Keywords:** Bernard Rudofsky. Spatial Quality. Pedestrian.

# 1. INTRODUÇÃO

Este trabalho pretende ponderar a respeito da *qualidade espacial* das ruas através de uma reflexão sobre a obra *Streets for People: a primer for Americans* (Ruas para Pessoas: uma Cartilha para Americanos) do arquiteto austríaco Bernard Rudofsky (1905-1988), e de que maneira a visão humana e antropológica de Rudofsky pode ser apropriada para compreender e aprimorar os espaços urbanos atuais. Para tanto, será traçado um paralelo entre as lições apresentadas nesta obra de Rudofsky e o conceito de *qualidade espacial urbana* estudado pelo arquiteto Douglas Aguiar<sup>1</sup>, destacando os elementos e características que compõem e reforçam a *arquitetura urbana* das ruas nas cidades tradicionais, bem como a performance ou *vitalidade urbana* que pode ser identificada em alguns destes espaços.

A palavra “rua” provém da palavra em latim *ruga*, que significa – claramente – ruga, ou então sulco, caminho. Desde o primeiro assentamento humano, os caminhos trilhados pelos habitantes entre os diferentes pontos de origem e destino acabam paulatinamente se consolidando, dando origens às estradas (caminhos entre os assentamentos) e às ruas (caminhos dentro destes assentamentos). Pode-se dizer que a organização de grande parte dos ambientes urbanos – sejam eles uma aldeia, uma vila ou uma cidade – é fundamentada essencialmente pela consolidação, articulação e hierarquização de suas ruas. A rua pode ser considerada, portanto, uma das manifestações físicas mais facilmente identificáveis da *urbanidade*, que nada mais é que a condensação dos aspectos sociais, econômicos e políticos de um grupo de indivíduos que organiza-se de forma cívica nestes ambientes urbanos. É na rua que estes indivíduos, proprietários ou usuários de estruturas individuais, organizam-se em frente a uma área comum e coletiva, cujo propósito é de servir a função de circulação e troca, tanto social quanto material.<sup>2</sup>

Ao longo de séculos de história, os processos que dão origem e consolidam as ruas foram os mais diversos, e podem variar desde o mais arbitrário sequenciamento de edificações sobre uma determinada paisagem, até o planejamento antecipado e cuidadoso de tramas urbanas e sistemas viários complexos. Um fio condutor milenar destes processos era, sobretudo, o respeito à escala do corpo humano, do cidadão. Por milhares de anos, o passo humano ditou tanto as dimensões imediatas de largura e comprimento das ruas, quanto o tamanho máximo que as cidades que elas juntas formavam poderiam alcançar. A partir de uma certa dimensão, que respeitava tanto o alcance do cidadão a pé, quanto aspectos como a topografia, a melhor forma de viabilizar o crescimento de uma cidade era pelo incremento da sua densidade.

---

<sup>1</sup> Arquiteto UFRGS, PhD University College London, Professor do Departamento de Arquitetura da UFRGS

<sup>2</sup> Roberto Mantho, 2015

A partir do início do século XX, no entanto, uma invenção desenvolvida sobretudo nos Estados Unidos viria a mudar de forma brutal todo este cenário: o automóvel. Não somente o desenvolvimento do automóvel em si, mas as tecnologias de sua produção em massa e de extração e refinamento de petróleo, aliados com as aspirações modernizadoras e industriais da arquitetura e do urbanismo europeus, acabaram dando origem a uma série de paradigmas referentes ao planejamento e construção de cidades que passam a ser difundidos e aplicados por todo o globo em uma escala sem precedentes. Com isto, a *escala humana* que regia até então o desenvolvimento harmônico das ruas e das cidades foi deixada de lado, e uma nova escala, a do automóvel, passou a ser a predominante, principalmente após o final da Segunda Guerra Mundial. Antes virtualmente limitadas por aspectos humanos, as cidades viram desaparecer suas fronteiras, e seu desenvolvimento não mais dependia somente de um incremento de densidade, mas também de uma expansão horizontal pelo território, através da construção de uma vasta infraestrutura rodoviária e da ampliação dos limites das áreas urbanas. Ao invés de “ruas para pessoas”, surgem cada vez mais “estradas para automóveis”, inclusive dentro dos núcleos urbanos antigos e já consolidados.

Desde a década de 1960, no entanto, a percepção a respeito deste panorama começa a mudar. Na Europa e nos Estados Unidos, dominados pela sombra nuclear da Guerra Fria, o otimismo e a confiança nos avanços e benefícios da tecnologia passam a ser substituídos pela desconfiança nas instituições e nas soluções universais e generalizáveis. No ambiente urbano – naquele momento em muitos lugares já saturado em função do ritmo desenfreado de aumento das metrópoles – o crescimento dos congestionamentos, da poluição, da sujeira, da violência e da segregação social começa a expor algumas das falhas deste modelo racional e funcionalista.

Em 1969, o arquiteto Bernard Rudofsky – conhecido sobretudo em função da exposição *Architecture Without Architects* (Arquitetura sem Arquitetos) que organiza no MoMA de Nova Iorque em 1964 – publica a obra *Streets for People: a primer for Americans*, após três décadas vivendo nos Estados Unidos. Neste livro o autor – como pode ser sugerido pelo subtítulo – constrói uma crítica sobretudo à realidade urbana e suburbana norte-americana, e nesta obra as “ruas americanas são contrastadas com exemplos de uma dúzia de países ocidentais, e com as ruas asiáticas e africanas, aqueles grandes observatórios do comportamento humano”<sup>3</sup>. A maior parte dos relatos e imagens apresentados por Rudofsky – oriundos principalmente das milenares cidades italianas, admiradas pela predominância da escala

---

<sup>3</sup> Bernard Rudofsky, 1969, p.20 (tradução nossa)

humana e peatonal – exaltam os aspectos sensoriais e ambientais proporcionados pelas situações e percursos que os pedestres vivenciam neste tipo de *arquitetura urbana*:

*A Itália representa o espelho retrovisor da civilização ocidental. Assim como suas vilas foram sempre estudos de caso de urbanidade, suas ruas - aparentemente antiquadas, mas mesmo em breve exame modelos ainda válidos, e realmente orientados para o futuro - estão cheias do tipo de inspiração que dispensa teorização. (Bernard Rudofsky, 1969, p.20, tradução nossa)*

Por trás desta aparente especificidade geográfica, no entanto, a relevância e influência desta obra e dos argumentos levantados por Rudofsky inserem-na neste amplo movimento de reflexão, crítica e contestação dos ideais e dogmas do modelo de cidade automobilística e funcionalista. Passados quase cinquenta anos, este modelo – cujo alcance então limitava-se aos Estados Unidos e a algumas grandes cidades europeias – encontra-se atualmente disseminado por todos os continentes, incluindo algumas das cidades asiáticas e africanas idealizadas por Rudofsky, fazendo com que esta “cartilha” preconizada por ele aos norte-americanos possua hoje uma pertinência praticamente global.

## 2. PERIPATÉTICO

O termo “peripatético” tem origem na palavra grega *peripatetikós*, que significa “ambulante” ou “itinerante”. A “Escola Peripatética” foi fundada em Atenas por Aristóteles no século IV a.C., e era assim denominada em função do hábito que o filósofo tinha de ensinar ao ar livre, caminhando e perambulando enquanto transmitia as lições aos seus discípulos. Pode-se dizer que o arquiteto austríaco Bernard Rudofsky, tanto em função de sua vida e carreira errantes, quanto de sua ótica a respeito do papel dos pedestres e da caminhada nas ruas das cidades, é um herdeiro “não-oficial” desta tradição peripatética.

Bernard Rudofsky, nascido em 1905, concluiu seus estudos como arquiteto na *Technische Hochschule* de Viena em 1931, quando defendeu sua tese de doutorado. Deixando a Áustria logo após sua formatura, Rudofsky viveu entre 1932 e 1938 na Itália, onde trabalhou em alguns projetos com arquitetos locais como Luigi Cosenza e Gio Ponti na região de Nápoles e Capri, e também como editor da revista *Domus* – fundada por Ponti – em Milão. Em dezembro de 1938 Rudofsky, de origem judaica, decidiu deixar a Europa com sua esposa, Berta, após a anexação político-militar da Áustria por parte da Alemanha Nazista. Após uma breve passagem por Buenos Aires e pelo Rio de Janeiro, o casal Rudofsky se estabeleceu em São Paulo, onde permaneceu até abril de 1941, quando mudou-se novamente, desta vez para os Estados Unidos. Durante as últimas décadas de sua vida, ainda vivendo nos Estados

Unidos, Rudofsky manteve o incessante hábito de viajar, chegando a mudar-se algumas vezes dentro do país, e também a morar por dois anos no Japão. Até março de 1988, quando morreu, Rudofsky e sua esposa Berta viviam em alternância entre Nova Iorque e a casa que haviam construído em 1969 na região da Andaluzia, no sul da Espanha.

Rudofsky é conhecido sobretudo em função da já mencionada exposição *Architecture Without Architects*, organizada por ele e aberta em novembro de 1964 no Museu de Arte Moderna (MoMA) de Nova Iorque. O objetivo desta mostra – e do seu catálogo, que foi traduzido em sete idiomas – era apresentar, através de uma série de fotografias em preto e branco cuidadosamente selecionadas, uma “introdução ao desconhecido mundo da arquitetura sem pedigree”<sup>4</sup>. Grande parte destas fotografias foram tiradas pelo próprio Rudofsky ao longo de suas inúmeras viagens, mas esta exposição contou também com o conteúdo acumulado de décadas de sua pesquisa sobre a arquitetura “vernácula, anônima, espontânea, indígena, rural”<sup>5</sup>. Rudofsky buscava provocar uma reflexão e estimular a discussão sobre alguns aspectos que o inquietavam na cidade moderna e formal:

*O que apresento em minhas fotografias não são modelos, e sim conjuntos de valores. [Elas] formam um lote sortido, normalmente tiradas com pressa. No entanto, se eu puder abrir os seus olhos um pouco mais do que a sua abertura habitual; se eu puder fazê-los observar as habitações de outras pessoas sem preconceitos étnicos, vocês olharão para o seu ambiente com uma consciência mais crítica. (Bernard Rudofsky em 1982, apud Architekturzentrum Wien, 2007, p. 34-35, tradução nossa)*



Figura 1 – Corso Vanucci, Perugia, Itália. Fonte: Bernard Rudofsky, 1969, p. 107

<sup>4</sup> Bernard Rudofsky, 1964, p. 3 (tradução nossa)

<sup>5</sup> Ibid.

Tanto *Architecture Without Architects* quanto *Streets for People* são obras que nascem justamente da intenção de manifestar e promover uma certa curiosidade arquitetônica e antropológica que conduzia Rudofsky durante seus estudos e suas viagens:

*A viagem era para Rudofsky uma atitude perante a vida, uma experiência intelectual e física, um meio de educação e de desenvolvimento pessoal. Não havia, na verdade, nenhum objetivo acadêmico em suas viagens. Ele não seguia um trajeto racionalmente construído a fim de investigar a fundo um aspecto específico de uma determinada cultura, ao invés disso suas viagens respondiam a uma curiosidade imaginativa, e constituíam uma experiência autêntica e uma total imersão em espaços peculiares e em uma forma de vida. (Alessandra Como; Rosemary Dowden, 2006, p. 410, tradução nossa)*

Da mesma forma que esta inquietação intelectual norteava Rudofsky através de suas incontáveis jornadas e perambulações pelo mundo, sua atitude a respeito dos pedestres e de seu papel nas cidades era bastante semelhante. Rudofsky era um leal defensor da caminhada e de seus benefícios, que segundo ele iam muito além de aspectos de saúde e longevidade: “Caminhar estimula a mente, especialmente caminhar com uma companhia agradável.”<sup>6</sup> Para ele, a cidade deveria ser um ambiente generoso, e para tal teria de ser pensada, desenhada e construída com os cidadãos a pé em mente, de modo que as demais esferas urbanas fossem subordinadas aos ambientes agradáveis, temperados e acolhedores que deveriam recebê-los. Abaixo uma citação da filósofa alemã Hannah Arendt, transcrita por Rudofsky em *Streets for People*, busca ilustrar isto:

*Em Paris, um estrangeiro se sente em casa porque ele pode habitar a cidade da mesma forma como vive dentro de suas próprias quatro paredes. E, tal como se faz um apartamento confortável vivendo-se nele, e não apenas usando-o para dormir, comer e trabalhar, é possível sentir-se confortável na cidade através de um passeio sem objetivo ou propósito, parando em um ou outro dos inúmeros cafés que lotam as ruas e ao longo dos quais a vida da cidade, o fluxo de pedestres, se move. Até hoje em dia, Paris é a única das grandes cidades que pode ser confortavelmente percorrida a pé, e, mais do que qualquer outra cidade, é dependente de sua vivacidade nas pessoas que passam pelas ruas, razão pela qual o moderno tráfego de automóveis põe em risco a sua própria existência. Na área deserta de um subúrbio americano, ou de um bairro residencial de uma metrópole, toda a vida das ruas acontece na estrada, e pode-se caminhar ao longo das calçadas - atualmente reduzidas a caminhos - por milhas sem encontrar um único*

---

<sup>6</sup> Bernard Rudofsky, 1969, p. 105-106 (tradução nossa)

*ser humano, sendo Paris o exato oposto. O que todas as outras cidades parecem permitir apenas relutantes, e apenas para a escória da sociedade - passear, em marcha lenta, flunar – as ruas de Paris convidam todos a fazer. (Hannah Arendt em 1968, apud Bernard Rudofsky, 1969, p. 106-110, tradução nossa)*

Tanto na intimidade dos labirínticos vilarejos à beira do mediterrâneo, quanto na urbanidade dos amplos *paseos*, *corsos*, *ramblas* e *boulevards* arborizados das grandes metrópoles europeias, toda a arquitetura e desenho urbanos deveriam responder ao caminhante em primeiro lugar, para somente depois atender às outras escalas, como a do automóvel ou do transporte de massa. Para Rudofsky, a insalubre combinação do ritmo acelerado da vida contemporânea, com as velocidades empreendidas por cidadãos sedentários e motorizados, poderia ser contida – ou ao menos moderada – se o hábito de caminhar e valorizar a cidade deslocando-se por ela a pé, voltasse à rotina da pessoa comum.

### **3. RUAS PARA PESSOAS: LIÇÕES DE QUALIDADE ESPACIAL**

Segundo Bernard Rudofsky, os deveres cívicos não são algo que possam ser delegados ou decididos por terceiros, uma vez que a *urbanidade* seria uma questão de experiência pessoal, direta e imediata. Da mesma forma, para ele, uma cidade não é o resultado da articulação de um mero programa funcional, e sim o reflexo do estilo de vida de seus habitantes. Assim, o foco da maior parte das chamadas “lições” que podem ser extraídas da obra teórica de Rudofsky não é o de apresentar receitas prontas ou instruções literais a serem seguidas passo-a-passo, e sim “cutucadas” ou provocações que têm como objetivo despertar no leitor a reflexão, suscitando assim uma espécie de conscientização acerca de alguns de seus paradigmas e de sua possível complacência, removendo-o assim de sua “zona de conforto”.<sup>7</sup>

Como forma de enquadrar as lições transmitidas por Bernard Rudofsky em *Streets for People* em uma compreensão metodológica, estas serão analisadas em comparação com os conceitos de *qualidade espacial urbana* estudados pelo arquiteto Douglas Aguiar, que refere-se às características e ao desempenho percebidos no ambiente urbano por quem está em movimento através dele caminhando a pé. Sob esta ótica, a dita qualidade espacial da cidade estaria assentada sobre três pilares:

*O primeiro seria a vitalidade urbana, a presença ou não de pessoas nos lugares, uma característica que, por sua vez, estaria, por natureza, indissoluvelmente associada à condição de integração espacial das diferentes situações da cidade.*

---

<sup>7</sup> Bernard Rudofsky, 1969, p. 21

O segundo pilar seria a arquitetura urbana, definida pela condição ou capacidade de delimitação espacial da forma urbana existente nas diferentes situações da cidade, e a ela intrinsecamente associada, a qualidade da constituição do espaço.

O terceiro pilar estaria na percepção espacial e decorreria das condições de legibilidade ou seja, o modo como os lugares são entendidos pelas pessoas, e de funcionalidade dada pelo modo como os lugares se mostram cômodos ou incômodos em sua relação com o corpo. (Douglas Aguiar, 2015, p. 4)

Portanto, de forma a ordenar as lições de Rudofsky para que sejam melhor compreendidas sob esta ótica da *qualidade espacial*, propõe-se que sejam então classificadas e apresentadas segundo duas categorias distintas, que coincidem com dois dos três pilares conceituais apresentados acima: a primeira categoria engloba as lições que tratam de *elementos*, *qualidades* ou *características* que podem conformar ou compor um determinado espaço ou arquitetura urbana; e a segunda categoria refere-se às lições que se tratam da *performance*, do *desempenho* ou da vitalidade urbana destes espaços.

## 4. ELEMENTOS DE ARQUITETURA URBANA

De acordo com o pensamento de Bernard Rudofsky, a rua não é uma área, e sim um volume, e portanto a qualidade de uma rua é diretamente proporcional à harmonia entre os edifícios que a compõem. A densidade, continuidade e o ritmo dos elementos construídos que cercam e constituem as ruas em um ambiente urbano tradicional, tal como num *Kasbah* do norte africano ou um quarteirão de Veneza, são cruciais para a formação de uma boa cidade<sup>8</sup>. Além destas condicionantes de *delimitação espacial* que formariam os ambientes urbanos com elevado nível de *qualidade espacial*, uma série de outros elementos-chave que podem ser estudados para o aperfeiçoamento da *arquitetura urbana* são elencados por Rudofsky, tais como as galerias, as escadarias, as pontes, as superfícies de pavimentação e os elementos com água, tais como fontes, bebedouros ou chafarizes.

### 4.1 A RUA COBERTA

A principal referência citada pelo autor sobre este tema é a cidade de Bolonha, no norte da Itália, famosa há séculos por suas galerias cobertas para pedestres. Centenas ou até milhares de metros de ruas e passeios são cobertos por pórticos conectados, possibilitando aos pedestres proteção contínua, tanto do sol e chuva, quanto das fortes nevascas que atingem a cidade no inverno. Além deste aspecto funcional, Rudofsky destaca o charme dos ambientes

---

<sup>8</sup> Bernard Rudofsky, 1969, p. 20-21

que surgem sob as galerias, que na primavera e no verão “se tornam túneis frescos, perfumados com as exalações de fruteiras e cafés, e ressoando com as vozes dos pedestres”<sup>9</sup>.



Figura 2 - Entorno da Igreja Santa Maria dei Servi, Bolonha, Itália.  
Fonte: Bernard Rudofsky, 1969, p. 81

Além dos pórticos, galerias e arcadas das cidades italianas, Rudofsky dá ênfase também à elementos mais leves e efêmeros, tais como os toldos que cobrem e sombreiam mercados, ruas comerciais e feiras livres por todo o mundo, do Norte da África ao leste da Ásia:

*Quando se pensa em ruas "coloridas" e vida de rua, as cidades orientais vêm à mente antes de qualquer outra. Asiáticos e africanos têm um talento natural para fazer ruas atraentes. Em países onde a sombra conta entre os direitos inalienáveis dos homens e animais; onde a arquitetura, a horticultura, e o vestuário conspiram para fazer da estação quente um prazer e não um martírio, as ruas cobertas são tão antigas quanto as montanhas. Elas existiam nas culturas do mar Egeu e no Egito antigo. (...) E embora os países orientais já tenham vivido dias melhores, a vitalidade das suas cidades se mantém inalterada. (Bernard Rudofsky, 1969, p. 205, tradução nossa)*

## 4.2 EM LOUVOR ÀS ESCADAS

Escadas sempre figuraram entre os elementos de destaque da arquitetura, desde a lendária “Torre de Babel”, passando pelos Zigurates e Jardins Suspensos da Babilônia, até as grandes

---

<sup>9</sup> Bernard Rudofsky, 1969, p. 72 (tradução nossa)

escadarias que dotavam de monumentalidade palácios e catedrais. Para esta “lição” específica, a crítica de Rudofsky questiona o declínio do papel das escadas tanto na arquitetura quanto nos espaços públicos. Mais uma vez, a indolência do “homem industrial” é apontada como uma das causas deste problema, já que o simples exercício de subir um lance de escadas deve ser evitado a todo custo, e uma série de alternativas mecânicas – elevadores, escadas rolantes, teleféricos e planos inclinados – têm sido desenvolvida e aprimorada para “protegê-lo” destes esforços.

*Escadas têm, naturalmente, outros usos que não apenas subir. Até hoje, os anfiteatros da antiguidade e as vastas escadarias do Velho Mundo são pontos de encontro ideais. Em climas menos severos do que o deste país [EUA], escadas exteriores estendem um convite constante para sentar-se. Essas escadas não são apenas acessórios dos edifícios, mas uma espécie de ingrediente germinador - o fermento na massa da arquitetura, por assim dizer. No entanto, quaisquer que sejam seus pontos mais delicados, as escadas são tão boas quanto os seus escaladores. Se os americanos aprenderem algum dia a andar novamente, as escadas podem uma vez mais encontrar um lugar legítimo em suas vidas. (Bernard Rudofsky, 1969, p. 166, tradução nossa)*



Figura 3 - Catedral de Bolonha, Itália. Fonte: Bernard Rudofsky, 1969, p. 166

### 4.3 PONTES E RUAS ELEVADAS

Atualmente valorizadas somente por suas funções de circulação ou pelas qualidades estéticas, as pontes, aponta Rudofsky, no passado já fizeram parte da malha urbana de uma forma muito mais direta: a chamada *pont-maison* (ponte-casa, em uma tradução literal). Esta tipologia – que pode ser exemplificada pelas remanescentes Ponte Rialto, de Veneza, ou pela Ponte Vecchio, em Florença – consiste em uma ponte que se converteu em rua urbana, ou então, uma rua urbana que atravessa um rio, com lojas e residências incluídas.



Figura 4 - Pont Notre-Dame e Pont au Change, Paris, França. (Pintura de Ragueneau)  
Fonte: Bernard Rudofsky, 1969, p. 181

*"A ponte" escreveu Leon Battista Alberti, o arquiteto filósofo do século XV, "é sem dúvida uma parte principal da rua." Alberti sabia do que estava falando. Em seu tempo, bem como durante os séculos anteriores, a maioria das pontes urbanas eram solidamente construídas. Até o século XVIII, as pontes eram flanqueadas em ambos os lados por fileiras de casas, às vezes chegando aos cinco andares de altura. Elas eram dificilmente distinguíveis dos demais quarteirões da cidade. Uma lacuna ocasional entre as casas permitia entrever o rio abaixo; sem isto nem seria possível notar que se estava em uma ponte. (Bernard Rudofsky, 1969, p. 179, tradução nossa)*

#### 4.4 RUAS DE DIAMANTE E CALÇADAS DE CRISTAL

Neste item, Rudofsky refere-se à que possivelmente seja a “lição” mas refinada de todas, já que foca em um aspecto no qual as “ruas para pessoas” talvez devam debruçar-se com muito mais detalhe do que as “estradas para automóveis”: a pavimentação. O aspecto tátil da relação dos pedestres com o “chão onde pisam” é, segundo Rudofsky, algo que vai muito mais além de evitar tropeços ou facilitar os fluxos de circulação. Os elucidativos relatos apresentados por ele vão desde o curioso cargo que Dante Alighieri teve como “responsável de construção de ruas” por um breve período em Florença, até as especificações detalhadas e meticulosas para pavimentação das ruas da antiga Babilônia ou de Pompéia.

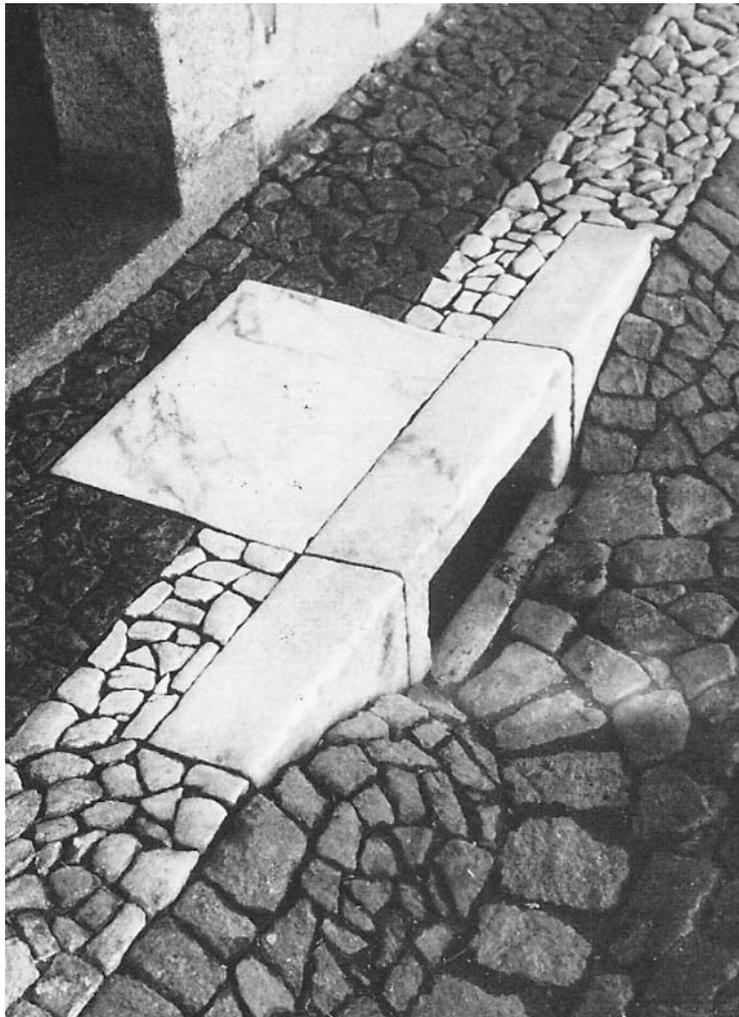


Figura 5 - Detalhe de uma sarjeta em Évora, Portugal. Fonte: Bernard Rudofsky, 1969, p. 272

#### 4.5 FOUNTAINBLUES

A presença de fontes, chafarizes e bebedouros nas cidades é um outro aspecto urbano analisado por Rudofsky. Além das esperadas propriedades estéticas que estes elementos podem acrescentar ao espaço público, o autor explora também a utilidade de disponibilizar ao

público uma fonte pura e segura para o consumo de água potável, sem contar as possibilidades ambientais de amenização das altas temperaturas em determinados climas.

*Certamente, eles [os americanos] não estão familiarizados com o dito de Giraudoux que "civilização consiste no conjunto de brincar com água." Fontes, eles creem, são aceitáveis entre a pompa e a grandeza de Roma, mas não têm lugar em suas cidades, onde a água – preciosa demais para ser desperdiçada em monumentos que a jorram – é necessária para lavar carros. (Ninguém parece ter tido imaginação suficiente para desenvolver uma fonte 'lava-jato'). A recente enxurrada de fontes, meio escondidas em 'praças' nos subsolos de edifícios de escritórios e centros cívicos natimortos, é provavelmente devida ao zelo de mecenas culturais desorientados; fontes de rua adequadas são praticamente inexistentes. (Bernard Rudofsky, 1969, p. 293, tradução nossa)*

Um exemplo peculiar apresentado por Rudofsky é a pintura "Piazza Navona", de G.P. Pannini, de 1756, que retrata uma cena comum naquela época, e cuja origem remonta às batalhas navais encenadas nos estádios romanos, onde as arenas eram completamente inundadas para a realização de espetáculos aquáticos. A pintura mostra a célebre praça romana parcialmente inundada, de forma proposital, por suas três fontes, gerando um espaço refrescante e divertido para a população nos dias quentes de verão.

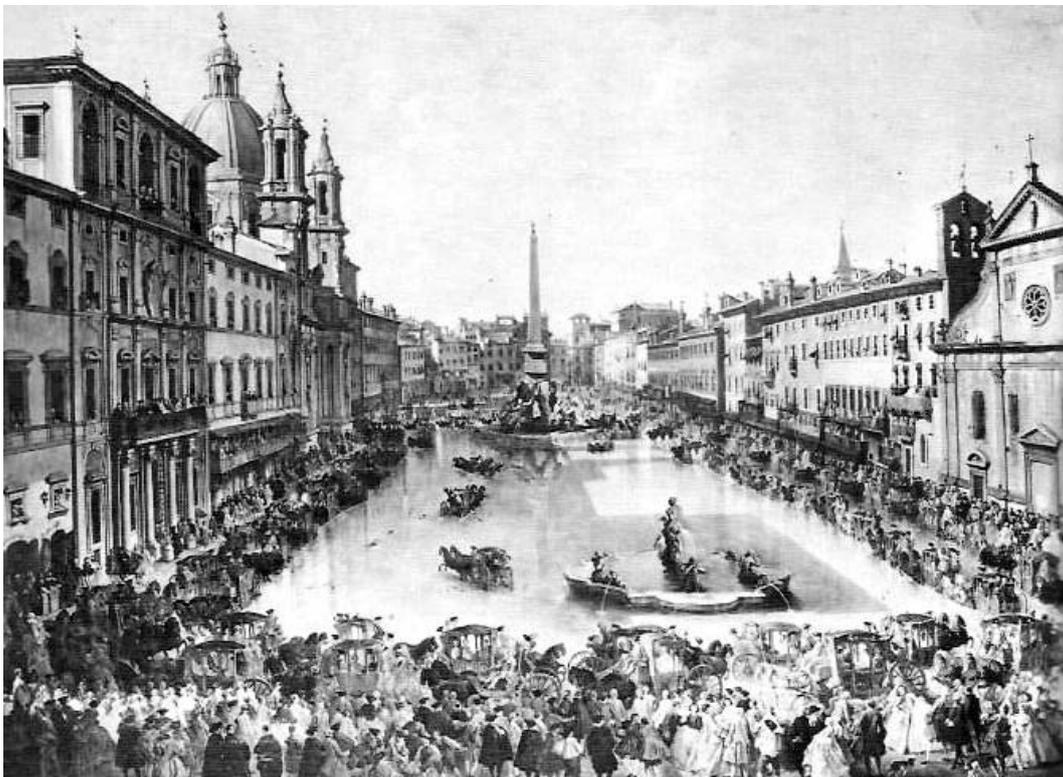


Figura 6 - Piazza Navona, Roma, Itália (Pintura de Pannini). Fonte: Bernard Rudofsky, 1969, p. 298

## 5. VITALIDADE URBANA

Enquanto a *arquitetura urbana* refere-se às condições de *delimitação espacial* e de qualificação dos espaços urbanos pelos seus atributos físicos, a *vitalidade urbana* caracteriza-se pela *qualidade espacial* que pode ser constatada em um determinado espaço urbano pela presença ou não de pessoas neste espaço, e pela relação dessas pessoas com este espaço.

### 5.1 A RUA É ONDE A AÇÃO ACONTECE

“Desde sempre, e muito antes das ações e emoções das pessoas serem expostas mediante pagamento nos palcos, a própria rua tem sido o grande teatro do mundo”<sup>10</sup>. Segundo afirma Rudofsky, a origem de todo o drama e comédia do mundo é a vida nas ruas. Funerais, procissões, casamentos, enforcamentos e decapitações sempre fizeram parte da realidade urbana. Como forma de ilustrar este conceito, Rudofsky alega que a maior parte das peças de teatro montadas a partir do século XVI têm como cenário, ou pano de fundo, cenas urbanas pintadas ou construídas “de faz-de-conta” sobre os palcos de teatros e auditórios. Além disto, tradicionais celebrações centenárias, como o Palio de Siena, o Carnaval de Veneza, ou até as performances de grupos de teatro e música de rua, reafirmam o protagonismo do espaço público neste quesito.



Figura 7 - Teatro de Rua, Nova Iorque, EUA. Fonte: Bernard Rudofsky, 1969, p. 135

---

<sup>10</sup> Bernard Rudofsky, 1969, p. 123 (tradução nossa)

## 5.2 O QUE HÁ EM UM NOME

Outro tema comentado por Rudofsky refere-se aos nomes dados às ruas, e como estes ajudam a caracterizá-las. Originalmente - informa o autor – aspectos topográficos e geográficos normalmente batizavam as vias, praças e passeios, o que auxiliava o enraizamento de uma cidade, e conseqüentemente um povo, a uma determinada paisagem. Além disto, como mostra a passagem abaixo, outros adjetivos podem assumir esta função:

*Os 'nomes próprios' das ruas às vezes nos dizem algo sobre o lugar que estas ocupam no coração das pessoas. Em Perugia, o 'Éden de ruas', seus nomes não disfarçam esta afeição. A parte mais antiga da cidade tem 'Deliziosa', 'Graziosa', 'Quieta', 'Favorita', 'della Sposa', Solatia (aberta ao sol), e assim por diante - um verdadeiro harém de ruas. (...) Mais pertinente é o grande número de termos genéricos para ruas que refletem a variedade da paisagem urbana italiana - vico, vicolo, via, viale, calle, corso, lista, rio, riva, rua, ruga, rughetta, ramo, sacca, secco, scali, scalinata, salizzata, sottovia, etc. Elas significam que uma rua seja larga ou estreita, em nível ou em declive, escalonada, intransitável, torta, ascendente ou descendente (isto é, descendo em direção ao centro da cidade), passando sobre ou sob outra rua, repleta de árvores ou flanqueada por água, e assim por diante. (Bernard Rudofsky, 1969, p. 155-156, tradução nossa)*



Figura 8 - Nome de Rua em Roma, Itália. Fonte: Bernard Rudofsky, 1969, p. 154

A preocupação de Rudofsky com a nomenclatura das ruas, deve ser lembrado, parte da comparação que ele constantemente faz de seus exemplos com as cidades americanas como Nova Iorque, cujo sistema viário é basicamente estruturado na numeração sequencial de avenidas e ruas (*5th avenue* e *35th street*, por exemplo). A relação afetiva e íntima que pode haver entre uma determinada comunidade e seus espaços públicos, demonstrada pela maneira como são batizadas as ruas, é uma das maneiras de aferir a *vitalidade urbana* destes espaços, principalmente ao longo de extensos intervalos de tempo.

### 5.3 O CUIDADO E ALIMENTAÇÃO DO PEDESTRE



Figura 9 - Habitantes do bairro de Trastevere em festa ao ar-livre. Roma, Itália.  
Fonte: Bernard Rudofsky, 1969, p. 320

Nesta “lição” final, Rudofsky disserta sobre o hábito de alimentar-se na rua, em praças, sob as galerias ou em feiras e mercados ao ar-livre. Como em todos os demais temas, a ampla gama de exemplos e referências apresentados ilustra como este costume realiza-se em várias partes do mundo, dos cafés de calçada só para homens em Marrocos, passando pelos

restaurantes com mesas de toalha branca pelas ruas de Roma, até uma interessante descrição da devoção dos brasileiros ao consumo contínuo de cafezinhos:

*Pessoas com uma disposição ensolarada que anseiam a luz de um novo dia mal podem esperar para sair para a rua. Sua primeira ação deliberada pela manhã é caminhar até o café do bairro, não para uma refeição regada com quantidades de um café com sabor de água quente, mas para saborear o que merece ser chamado de um elixir. (Para os famintos, há sempre brioques, frescos da padaria, a qualquer hora do dia.) O italiano depende de uma loja de rua ao invés de sua própria cozinha para uma xícara da única infusão aceitável porque a máquina necessária para produzi-la, longe de ser um eletrodoméstico, é gigantesca e custa uma fortuna. Ele não está sozinho em sua devoção a tal bebida aromática. No Brasil, não é incomum que um homem consuma diariamente várias dezenas de xícaras de café ao ar livre, falando de negócios no meio da rua onde garçons passam continuamente com as bandejas cheias. Para garantir, os copos são do tamanho de copos de boneca, contendo apenas algumas gotas do líquido precioso, e a rua casualmente encontra-se no distrito comercial onde os veículos são proibidos durante o dia. A rua funciona como um cruzamento entre comércio e desfile, há uma alegria nela que não é encontrada em um escritório - um pouco como uma festa de jardim. (Bernard Rudofsky, 1969, p. 307, tradução nossa)*

## 6. CONCLUSÃO

Uma das principais virtudes da obra *Streets for People* é justamente a intenção de desafiar a condição predominante de seu tempo e retomar uma discussão urbana através do destaque em dois de seus principais protagonistas: a *rua* e as *pessoas*. Da mesma forma que o automóvel pôde ser acusado de ofuscar o pedestre no contexto urbano ou metropolitano a partir de um determinado momento, a rua também acaba perdendo sua importância neste mesmo contexto. Como afirma Rudofsky:

*“Nem mesmo os arquitetos e urbanistas estão interessados nelas além do que lhes cabe; em suas pranchetas as ruas aparecem como nada mais atraente do que linhas paralelas. (...) Na melhor das hipóteses, as ruas servem como abscissas e coordenadas que amarram os caros produtos da indústria da construção. (Bernard Rudofsky, 1969, p. 16, tradução nossa)*

É justamente por isto que a referência de *qualidade espacial urbana* aqui empregada refere-se à percepção de quem utiliza, usufrui, e preocupa-se com a cidade *para pessoas*, a pé. Para quem planeja, observa ou desloca-se ou pelas cidades desde um automóvel, a dita “qualidade

urbana” tende a estar ligada à fatores como o fluxo, a agilidade e os tempos de deslocamento, e não aos aspectos sensoriais, espaciais e arquitetônicos aqui explorados, tais como a *arquitetura* e a *vitalidade urbanas*.

No final das contas, o principal ensinamento a ser extraído desta chamada “cartilha” urbana elaborada por Bernard Rudofsky para o aprimoramento da *qualidade espacial* é o resgate e o aprimoramento da *sensatez*, da *generosidade*, e da *cortesia* no espaço urbano. Esta é uma tarefa que não pode ser subestimada, principalmente em uma época motivada pela “inovação”, pela “novidade”, ou por qualquer outro termo que descreva este difundido desejo de estar constantemente “reinventando a roda”. Para Rudofsky, se existe a intenção de realmente compreender e educar-se a respeito da complexidade dos problemas urbanos, “ao invés de insistirmos no presente obsoleto e em um futuro pouco promissor, voltemos ao passado utópico de algumas outras nações – em locais ainda bastante vivos – na premissa de que a continuidade com o passado seja a marca registrada da civilização”<sup>11</sup>. É importante, no entanto, que a busca por esta continuidade não seja confundida com um sentimento nostálgico ou saudosista, muito menos com uma intenção catalogadora ou historicista, mas sim desenvolva-se em uma vontade de obter cultura, conhecimento, e, por que não, “bom senso”.

## 7. BIBLIOGRAFIA

Aguiar, Douglas V. de. *A Qualidade Espacial Perdida*. Manuscrito não publicado, 2015.

Architekturzentrum Wien (Ed.). *Lessons from Bernard Rudofsky: Life as a Voyage*. Basel: Birkhauser, 2007.

Como, Alessandra; Dowden, Rosemary. “The Collector of Images: Bernard Rudofsky’s Interpretation of Modernism through the Vernacular”. In *94TH ACSA ANNUAL MEETING PROCEEDINGS: Anais*. Washington: ACSA, 2006, p. 409-418.

Guarneri, Andrea B. “Bernard Rudofsky and the Sublimation of the Vernacular”. In Lejeune, J.F.; Sabatino, M. (Eds.) *Modern Architecture and the Mediterranean: Vernacular Dialogues and Contested Identities*, London: Routledge, 2010, p. 230-249.

Mantho, Roberto. *The Urban Section: An analytical Tool for Cities and Streets*. Routledge, 2015.

Rudofsky, Bernard. *Architecture without Architects*, (1st ed. 1964) Albuquerque, New Mexico: UNM Press, 1987. Reimpressão.

Rudofsky, Bernard. *Streets for People*. New York: Doubleday, 1969.

---

<sup>11</sup> Bernard Rudofsky, 1969, p. 19 (tradução nossa)