

AGUIAR, D. V. QUALIDADE ESPACIAL: CONFIGURAÇÃO E PERCEPÇÃO. *Revista Políticas Públicas & Cidades*, v.4, n.1, p.8 – 29, jan/jul, 2016.

## QUALIDADE ESPACIAL: CONFIGURAÇÃO E PERCEPÇÃO

SPATIAL QUALITY: CONFIGURATION AND PERCEPTION

CALIDAD ESPACIAL: CONFIGURACIÓN E PERCEPCIÓN

**Douglas Vieira de Aguiar**

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROPA), Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, RS – Brasil, E-mail: douglasaguiar@ufrgs.br

**RESUMO** | O artigo apresenta uma exploração teórica sobre o conceito de qualidade espacial aplicado à cidade, buscando esclarecer, ainda que de modo tentativo, que ingredientes a constituiriam. Em busca de resposta para essa pergunta o artigo busca recuperar as categorias de fundamento determinantes na qualidade do espaço público tendo como referência a palavra de um grupo de autores lato sensu reconhecidos como provedores de diretrizes essenciais nesse tópico da cultura urbanística. Tendo como base a conceituação vinda desses autores a hipótese de trabalho apresenta como elementos chave na qualidade espacial da cidade a condição de vitalidade urbana e a arquitetura urbana, entendidas e aqui utilizadas como categorias de configuração; e as condições de legibilidade e de funcionalidade, entendidas e utilizadas como categorias de percepção. O artigo mostra, em conclusão, como essas categorias e seu modo de construção – frequentemente ignorados nos dias que correm - seriam naturalmente interconectados, e mutuamente influentes, com diferentes intensidades, na composição daquilo que, no presente contexto teórico, se entende como a qualidade espacial dos lugares.

**PALAVRAS - CHAVE** | Qualidade espacial, configuração espacial, percepção espacial, vitalidade urbana, arquitetura urbana.

## INTRODUÇÃO

O conceito de qualidade espacial se refere, no contexto teórico proposto, a um entendimento do espaço arquitetônico/urbano como entidade ativa. Isso significa que muito embora espaços e, por consequência, os elementos construídos que os constituem sejam por natureza inertes – não se movem por si próprios ou mudam de posição – eles, em toda e qualquer situação e circunstância, afetariam, seja de modo positivo ou negativo, o comportamento espacial das pessoas isto é, o modo como as pessoas o vivenciam fisicamente. Assim sendo, toda e qualquer situação espacial, seja na escala do edifício seja na escala da cidade, seria por natureza dotada, em maior ou menor instância, de um determinado desempenho espacial, positivo ou negativo. O conceito de qualidade espacial seria portanto coincidente com o conceito de desempenho ou, se quisermos, de performance espacial. A opção pelo termo qualidade estaria relacionada ao discurso da qualidade hoje em voga, leed certification etc, que

trata dos ingredientes da qualidade espacial aqui abordados de modo apenas tangencial, quando tratam.

O tema encontra justificativa no momento de crise pelo qual passa a cidade contemporânea em razão dos efeitos do massivo tráfego veicular sobre o espaço público da cidade, e suas naturais consequências. Vivemos em cidades onde o espaço público tende a ser cada vez mais inóspito ao pedestre, fortemente impactado pela expansão do espaço do automóvel e, a isso associado, marcado por um estilo de vida, ditado pela maior parte da população economicamente ativa. Esse segmento produz/requer um urbanismo no qual o espaço público é relegado à condição de espaço viário, destituído de conteúdo simbólico, afora o automobilístico, destituído de delimitação espacial, de desenho, de fachadas, de portas, de janelas, e de qualquer outro motivo que pudesse estimular por ali a caminhada, e portanto, na linha da proposição teórica inicial, destituídos de qualidade espacial.

O que se vê hoje naquilo que denominaremos ao longo desse artigo como urbanizações novas são espaços destituídos de valor como conjunto arquitetônico, delimitados em geral por extensos muros cegos ou grades contornando introvertidos condomínios, residenciais ou corporativos, muros cegos de mega shopping-centers, mega estacionamentos e, articulando o conjunto, as áridas freeways urbanas, espaço público hostil - povoado de carros, em geral deserto de pedestres - que veio a substituir, de modo catastrófico, a avenida e o boulevard. Utilizaremos ao longo deste texto o conceito de urbanização nova para descrever um urbanismo genérico, aplicado de modo genérico, um modelo, um modo de arranjo no qual a estrutura espacial viária se libera da arquitetura, e que estaria presente na cidade contemporânea nas mais variadas culturas. Tendo em conta esse contexto de fragmentação, tanto espacial quanto de uso social, do espaço público, esse texto reflete sobre a qualidade espacial perdida nas urbanizações novas, regidas pelo tráfego veicular.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> O conceito/descrição de *urbanização nova* é assemelhado, senão coincidente, a aquele de *cidade genérica* conforme elaborado por Koolhaas (1995). No entanto, ainda que tecnicamente ou instrumentalmente coincidente com aquele, o conceito de *urbanização nova* não carrega a conotação positiva atribuída pelo autor ao conceito de cidade genérica. Ao contrário, a perda de

Entende-se, preliminarmente, que o conceito de qualidade espacial seria em princípio ambíguo no modo como é elaborado e compreendido, especialmente quando se refere à cidade. O modo como o motorista aprecia a cidade é diferente daquele das pessoas que se movem a pé. Enquanto o primeiro conduz sua avaliação a partir das facilidades que a cidade oferece para o automóvel, o segundo vê nas facilidades para a caminhada o quesito fundamental. Buscando situar-se conceitualmente acima desse modo de apreciação subjetivo do tema, este texto consiste em uma exploração teórica sobre os elementos e fatores que tornariam os espaços da cidade ou mais ou menos receptivos ou, se quisermos, ou mais ou menos aprazíveis aos pedestres. Espaços dotados de qualidade espacial seriam espaços receptivos, dotados de urbanidade, espaços adequados à relação com as pessoas. O oposto, nesse contexto teórico, seriam os espaços inóspitos, hostis, refratários ao corpo. Em suma, buscaremos no que segue prospectar sobre quais características espaço-morfológicas tornariam os espaços de uma cidade mais ou menos aprazíveis ao caminhante.

A primeira hipótese de trabalho, sugere que o conceito de qualidade espacial, quando utilizado de modo relacionado à cidade, se refira, à características da cidade predominantemente percebidas por quem se desloca à pé. Isso decorre da constatação empírica, e axiomática, de que a qualidade da cidade para quem se desloca de automóvel estaria fundada em outros conceitos, mais de natureza configuracional tais como a variedade de conexões, opções de trajeto, largura das vias, existência de atalhos, viadutos, oferta de estacionamentos, todas características relacionadas à conveniência do automóvel. Muito embora aquele que está em um veículo também perceberia a qualidade arquitetônica das edificações, e isso poderia afetar, de algum modo, sua experiência de deslocamento. De qualquer modo essa experiência a bordo do

---

caráter e destituição de identidade entendidas por típicas da dita cidade genérica, e vistas como um fenômeno libertador, seriam vistas, desde o ponto de vista da qualidade espacial, ora teorizada, como uma perda, um handicap, uma desqualificação. De qualquer modo, tendo em conta aquilo que interessa esse artigo como matéria de teorização e reflexão, tanto o conceito de urbanização nova quanto aquele de cidade genérica, seriam opostos ao conceito de cidade clássica ou cidade tradicional, entendida esta como o repositório onde as categorias de fundamento, ensaiadas no que segue, encontrariam o seu cenário natural.

carro, do isolamento da capsula, é inteiramente distinta daquela vivida por alguém se movendo em um corpo a corpo com a materialidade da cidade, experimentando sua pele; na percepção dessa circunstancia estão incluídos o ótico e o háptico.

Uma segunda hipótese de trabalho sugere que o conceito de qualidade espacial aqui em elaboração estaria por definição vinculado a um entendimento abrangente do que é a cidade como lugar de uma cultura urbana compartilhada, fundada em valores coletivos, uma cultura que envolveria por definição o convívio com os opostos, diversidade, troca e, mais que tudo, o desfrute de uma situação onde o espaço urbano participaria como fundo ativo. A qualidade espacial, assim conceituada, emergiria como um parâmetro maior, e abrangente, na avaliação da cidade. O reconhecimento da cidade a partir da qualidade espacial do âmbito público repropõe os valores essenciais do urbanismo como arte social. Nesse contexto teórico os espaços urbanos posicionados intramuros - condomínios fechados, sejam residenciais, comerciais ou institucionais – somente acessíveis através de barreiras e protocolos, não estariam por definição incluídos no presente argumento, simplesmente porque seus espaços não se constituem em espaço público e sim espaço de uso coletivo, destinado a uma determinada comunidade. Tendo em conta essa premissa conceitual – o acesso absolutamente público do espaço como pré-condição à dita qualidade espacial - esse estudo apresenta uma tentativa de detalhamento, dos elementos constituintes da qualidade espacial da cidade.

Uma terceira hipótese de trabalho a ser explorada no que segue, e que emerge da palavra de autores referencia, sugere que a dita qualidade espacial da cidade estaria assente em três pilares. Os dois primeiros seriam categorias de configuração. O primeiro vem da escala global e estaria na vitalidade urbana ou seja a presença maior ou menor de atividades e pessoas nos lugares, característica esta que estaria associada à condição de integração espacial, a dimensão sintática das diferentes situações da cidade. O segundo pilar vem da escala local e estaria na arquitetura urbana, definida em um primeiro momento pela condição de delimitação espacial evidenciada da forma urbana e, a ela intrinsecamente associada, estaria a qualidade da constituição do espaço ou seja,

o modo como os espaços público e privado se articulam; os ditos olhos da rua de Jacobs. O terceiro pilar envolve categorias de percepção, 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, de diferentes modos, cômodos ou incômodos – adequados ou inadequados - em sua relação com o corpo. Elaboramos mais adiante em detalhe sobre essas categorias.

Vitalidade urbana e arquitetura urbana têm materialidade, existem concretamente, e constituem categorias de análise por meio das quais diferentes situações podem ser comparadas. Já o terceiro pilar não existe materialmente e está localizado na percepção das pessoas. Legibilidade e funcionalidade se referem ao modo como os dois primeiros pilares, a vitalidade e a arquitetura urbana, são entendidos, sentidos e utilizados pelas pessoas, pelo observador em movimento; constituem categorias instrumentais, ferramentas de avaliação. Veremos como esses fatores / conceitos estão naturalmente interconectados, e são mutuamente influentes, com diferentes intensidades e matizes, na composição e descrição daquilo que se entende como a qualidade espacial dos lugares.

## **CONFIGURAÇÃO GLOBAL: VITALIDADE URBANA E INTEGRAÇÃO ESPACIAL**

O posicionamento da *vitalidade* no topo da lista dos ingredientes da qualidade espacial ora prospectados segue na linha sustentada por Gehl (1987) de que o que as pessoas mais apreciam nos lugares é simplesmente a presença de outras pessoas. Jane Jacobs, ainda na década de 60, tornou-se um emblema no tópico da vitalidade. animação, do burburinho dos lugares urbanos, da vida na rua, as pessoas, as lojas, e a mistura disso tudo no espaço público. A autora, em sua prospecção sobre o modo como se produziria essa condição de vitalidade nos lugares urbanos, sugere que a presença ou não de pessoas nos lugares estaria associada a um restrito conjunto de fatores, dentre os quais se incluiria a configuração espacial de uma determinada situação; diz ela: ‘ . . . a frequência de ruas em quarteirões curtos é valiosa pela tessitura de intrincadas relações de uso que propiciam aos usuários de uma vizinhança’. O papel da condição

configuracional emerge das palavras da autora de modo associado ao incentivo à acessibilidade. Bentley et al (1985) descrevem essa característica do meio urbano no conceito de *permeabilidade*. Essa parece ser uma condição, um componente da vitalidade ou animação urbana, e por consequência da qualidade espacial, especialmente crucial em situações onde a segurança das pessoas conta. Ruas com pessoas teriam a aparência de serem ruas mais seguras (Larranaga, A., Cybis, H. e Ribeiro, 2008). Na mão contrária, uma das características mais evidentes em urbanizações novas seria a desertificação do espaço público.

Hillier et al (1983) sugerem que a presença de pessoas no espaço público seria produto da escala global da cidade; o arranjo global do espaço *atuaria*, sendo preponderante no modo como o espaço é apropriado pelas pessoas. Ele vê o espaço como um fundo ativo para a ação humana, e assim decisivo na presença ou não ali de pessoas, a dita *vitalidade* do espaço público. Ainda que não use o termo vitalidade, Hillier descreve essa condição de publicização do espaço – o quão público um determinado espaço seria - na intensidade da interface entre moradores, os habitantes do lugar, e os visitantes ou, como sugere ele, os estranhos:

*‘a percepção da presença de outras pessoas não é provavelmente aquilo que os sociólogos chamam comunidade; é mais como uma comunidade latente ou virtual que viemos a crer como importante por si própria, porque ela oferece um sentimento de segurança e pertencimento que pode ser reduzido a uma comunidade’* (Hillier et al, 1983, p.3).

O conceito de comunidade virtual estaria, assim conceituado, em um patamar superior, em termos de sua abrangência sócio econômica e étnica, comparativamente ao conceito de comunidade.

Lynch compartilha esse entendimento da qualidade dos lugares associada à presença de pessoas no espaço público, diz ele: *‘os elementos móveis de uma cidade e, em especial, as pessoas e suas atividades, são tão importantes quanto as partes físicas estacionárias’* na construção da imagem da cidade (Lynch, 1960, p.1-2). Esse modo Lynchiano de apreciação da cidade através da leitura do modo como edifícios e pessoas conformam em conjunto a cena urbana parece capturar aquilo que estaria na essência do conceito de *qualidade espacial*. Essa

apreciação 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 também os veículos, que lhe conferem vida.

A pesquisa nesse campo parece confirmar aquilo que o senso comum indica. Lugares mais facilmente acessíveis têm em geral mais pessoas e atividade econômica, lojas, serviços. Assim como o contrário lugares menos acessíveis ou mais segregados têm em geral menos pessoas (Hillier et al.,1983). Esse comportamento, essa tendência, parece ser uma constante na distribuição espacial das pessoas no território e mesmo da distribuição das edificações e estaria acima, em prioridade, das demais variáveis / ingredientes da qualidade espacial. O adensamento das diferentes partes do tecido urbano tenderia a ocorrer de acordo com essa condição de acessibilidade dos espaços que compõem a rede, como parte de um processo dialético envolvendo produção edificada, localização de atividades e a própria expansão do desenho viário (Alonso, 1964). Nesse processo a competição por localizações, que naturalmente elevam o custo dessas mesmas localizações, levam ao congestionamento e conseqüente perda de acessibilidade, o dito ciclo vicioso, que tenderia a estar presente em todo e qualquer processo de crescimento urbano (Hansen, 1959).

E maiores quantidades de área construída, e de pessoas morando, estariam diretamente relacionadas a uma maior quantidade de pessoas utilizando e interagindo nas ruas. E quanto maior a quantidade de moradias, comércio e serviços, maior tenderia a ser o número não apenas de moradores, mas também de empregados e clientes, assim como os fluxos gerados por esses. Essa parece ser a mecânica da ambicionada vitalidade urbana. Esse conjunto de características configuracionais estaria sintetizado na condição de *centralidade* inerente a cada uma das diferentes partes ou lugares da cidade (Lefebvre, 1970; Krafta, 1994). A percepção dessa *estrutura espacial profunda* inerente à configuração espacial do espaço urbano transcende naturalmente ao espacial, ao meramente físico, ao visível e tangível, e coloca em tela a dimensão de representação, simbólica, informacional e cognitiva do espaço urbano como fator de qualidade espacial.

Frequentemente no entanto em urbanizações novas essa lógica é rompida. Os espaços mais integradores ou integrados – aqueles posicionados *no topo do ranking de acessibilidade* na escala global da cidade – e que tenderiam, pela lógica acima demonstrada, serem aqueles dotados de maior vitalidade, estão desertos de pessoas. Isso é o que frequentemente ocorre em urbanizações novas que, apesar de dotadas de alto grau de centralidade, estão posicionadas no entorno imediato de desenvolvimentos residenciais ou corporativos delimitados por muros cegos, grades, shopping-centers de grande porte, associados a estacionamentos a perder de vista, sem falar na espacialidade do espaço viário onde o espaço público com materialidade hostil expulsa naturalmente o pedestre. O que determinaria essa condição paradoxal de segregação espacial em áreas urbanas assim aquinhoadas de centralidade? A listagem de ingredientes arquitetônicos dada imediatamente acima amplia naturalmente a busca de respostas à essa pergunta para a escala local, a escala da arquitetura urbana, e mostra que a configuração espacial, ainda que seja um ingrediente de fundamento na realização da qualidade espacial, não seria assim determinante, especialmente quanto fatores vindos da configuração local se mostram adversos.

## **CONFIGURAÇÃO LOCAL: A DELIMITAÇÃO ESPACIAL E A CONSTITUIÇÃO DO ESPAÇO**

Em termos arquitetônicos, a característica mais típica daquilo que em urbanismo se entende por *tecido urbano* é a continuidade espacial. E o que garantiria a noção de continuidade espacial da forma urbana seria precisamente a sua continuidade edilícia ou, se quisermos, a sua continuidade arquitetônica que resultará, em todo e qualquer caso, em uma clara *delimitação espacial* para o espaço público. Esse seria ao que parece um aspecto chave a distinguir as urbanizações novas daquelas consolidadas ao longo do tempo, configurando a dita cidade tradicional. A descontinuidade edilícia e ausência de delimitação espacial decorre, em geral, da ausência de compromisso com um traçado regulador que estabeleça claramente um desenho, uma figura, qualquer que seja,

para o espaço público, a ponto de a própria noção de tecido urbano ficar comprometida.<sup>2</sup>

A condição de *delimitação espacial* estaria na caracterização da forma urbana no que diz respeito à sua geometria, sua condição de *convexidade*, como denomina Hillier (1983, p.50). O autor apresenta uma descrição da delimitação espacial fundada na decomposição do espaço público em polígonos convexos.<sup>3</sup> A contribuição desse quesito à qualidade espacial da cidade decorreria da condição de enclausuramento que produziria no usuário do espaço uma percepção de conforto, de proteção, especialmente no que se refere aos elementos naturais; sol, chuva e ventos. O espaço da *rua* seria o espaço convexo mais recorrente e transcultural que se conhecemos. Aí entra, além da condição de convexidade, a largura métrica e a altura do espaço isto é, a altura dos edifícios que configuram aquele espaço. Diferentemente da condição de *integração espacial* que pode ser percebida através de seus efeitos – que estariam na vitalidade e na diversidade de atividades evidenciada nos espaços – essa condição de enclausuramento do espaço urbano é sentida pelo corpo em uma relação que passaria mais pelo háptico, que pelo ótico. Trabalhos recentes mostram tratamento explícito dessa relação, incluindo trabalho empírico que corrobora o argumento acima (Netto 2014).

Essa condição de *delimitação espacial* estaria associada ao conhecido entendimento Albertiano da cidade como casa, a casa maior, um lugar de *acolhimento* por natureza; seria portanto aquele ingrediente da qualidade espacial que mais se aproxima do entendimento da cidade como abrigo e, em consequência, do conceito de *urbanidade* (Holanda, F. 2004; Netto, V. e Aguiar, D., 2012). De um modo diagramático o mapa Nolli, através da relação fundo-

---

<sup>2</sup> O padrão urbano dito modernista fundado no modo de distribuição dos objetos, dos elementos constituintes, ao modo de Brasília, inverte essa lógica ao concentrar o foco da composição, ao invés do espaço público/aberto, a distribuição dos objetos – que no caso irão configurar um eixo e duas asas – mas que não propõem figura ou seja, qualquer percepção de forma/delimitação espacial reconhecível.

<sup>3</sup> O polígono convexo é tecnicamente definido como aquele cujos ângulos interiores tem menos que 180 °.

figura, descreve essa condição com clareza. Nas urbanizações novas ou, se quisermos, na cidade dita modernista em geral, onde a figura passa a ser fundo, essa legibilidade dos lugares, pautada na percepção de uma delimitação/geometria espacial precisa, regular, tridimensional, tende a se perder. O mesmo ocorre com frequência em situações urbanas que passam por intervenções drásticas, alargamentos, novos viadutos e obras viárias em geral, ou mesmo novas urbanizações, especialmente condomínios, onde o padrão urbano tradicional é em geral esquecido.

Hillier nos auxilia na formulação dessa dimensão de acolhimento do espaço urbano: '*A interface do espaço público com os edifícios - se há paredes cegas ou barreiras que distanciam os edifícios do espaço público – pode igualmente afetar a relação entre moradores e seus vizinhos e entre habitantes e estranhos*' (Hillier et al. 1983, p.4). Portanto, ainda que a dimensão local seja em geral considerada subsidiária - sendo o posicionamento de uma determinada situação em relação à *escala maior* em geral considerado como o fator preponderante na realização da qualidade espacial - Hillier não subestima a importância do fator local. O conceito de *organização convexa* coloca a proposição de Hillier num patamar sitteano; a condição de convexidade, ou de enclausuramento se quisermos, é típica da cidade antiga, dita tradicional, aquela da rua, da praça e do quarteirão. Quanto mais essa configuração do espaço público fundada em uma continuidade espacial decorrente do posicionamento das edificações, for substituída por uma configuração onde a delimitação do espaço público não é passível de reconhecimento como figura – ao modo de Brasília ou Chandigarh onde a figura está no próprio posicionamento das edificações e não na forma do espaço dele decorrente – menos teremos a presença da dita condição de fechamento e proteção e, por consequência, menos pessoas teríamos a utilizar esses espaços. Estudos recentes mostram uma consistente correlação entre a condição de delimitação espacial – característica denominada pelos autores como *continuidade arquitetônica* e a vitalidade urbana (Netto, 2006 e Saboya, R., Netto, V. e Vargas, J., 2015).

Colocando uma lente de aumento na condição de delimitação espacial acima teorizada, observa-se o modo como o espaço público é *constituído* pelo

conjunto de edificações e por cada uma delas individualmente. Trata-se da escala local, aquela imediatamente visível pela pessoa, pelo pedestre; a visualização in situ e seu entorno imediato – trata-se aqui da visualização do trecho de rua, da esquina, das portas e janelas. Na constituição do espaço está a intensidade de ligações entre interiores privados e o espaço aberto público, através da ocorrência de portas e janelas. Essa característica, aparentemente banal, seria talvez aquela mais negligenciada nas ditas urbanizações novas. Trata-se a *constituição* da característica mais diretamente visível do espaço público; o modo como se apresentam as fachadas do conjunto de edificações que *constituem* os espaços da cidade.

O fundamento, a base, da *constituição* do espaço público estaria, por definição e natureza, na estrutura do parcelamento e, mais precisamente, na dimensão das testadas de lote, o que determinará, na escala local, a largura da(s) fachadas(s) e, na escala global, o *grão* do tecido urbano. Na cidade antiga, de lotes estreitos e profundos, o grão é fino, as fachadas são estreitas e numerosas. O crescimento urbano e a contemporaneidade trouxe consigo um progressivo alargamento das testadas dos lotes, um alargamento progressivo do grão em decorrência do porte massivo dos empreendimentos e do progressivo distanciamento das edificações com relação à rua como espaço público. Aí parece estar a gênese do desastre arquitetônico que vivemos no presente no que diz respeito ao desenho do espaço público. Tudo na mão contrária do conhecido insight de Jacobs ao se referir às janelas das edificações como *os olhos da rua*. Esse seria o entendimento mais difundido e tradicional nesse tópico; espaços públicos margeados por edificações dotadas em suas fachadas de portas e janelas seriam espaços públicos dotados de uma *constituição* positiva (Hillier et al, 1983). Espaços públicos dotados de paredes cegas, nessa linha, seriam considerados espaços dotados de uma constituição negativa ou, se quisermos, hostil, propícia à atividades, práticas e situações indesejáveis à cidade.

Jacobs (1960) sugere ainda que um aspecto crucial para a qualidade espacial da cidade relacionado à constituição do espaço seria a condição de *diacronia* ou seja, a presença em um mesmo espaço ou situação de edificações vindas de diferentes tempos da história da cidade. Da condição de diacronia

resultará a diversidade arquitetônica observada nas situações urbanas ditas tradicionais, resultantes de um crescimento incremental, passo a passo, ao longo do tempo; diversidade de estilos, de cores, de texturas e de materiais. Urbanizações novas não são naturalmente desprovidas de diacronia. Ao contrário, a contiguidade ou interface com situações preexistentes, tenderia a ser um fator a propiciar diversidade, e de um modo natural. No entanto o que de fato ocorre é que o porte, a escala, hoje em novos desenvolvimentos urbanos, tende a resultar na produção de grandes extensões de áreas privatizadas, em geral muradas, produzidas a uma só vez, e sob essas condições a condição de diacronia seria gerada a fórceps, por meio de pastiches arquitetônicos emulando arquiteturas do passado, muito comuns em shopping centers e condomínios residenciais de luxo.

Vimos acima, em seu conjunto, aquilo que denominamos inicialmente como a *dimensão configuracional* da qualidade espacial devidamente desmembrada em seus elementos constituintes. Recapitulando, a *vitalidade urbana* ou seja, a presença ou não de pessoas nos lugares, estaria, no entendimento de nossos autores de referencia, indissolúvelmente associada à condição de *integração espacial* das diferentes situações da cidade configurando, pode-se dizer, um binômio responsável pela *dimensão global* da qualidade espacial. Vimos também o peso, na equação da qualidade espacial em sua dimensão configuracional, da *arquitetura urbana*, definida pela condição ou capacidade de *delimitação espacial* da forma urbana e, intrinsecamente a ela associada, a condição de *constituição* do espaço, constituindo assim um segundo binômio – delimitação espacial / constituição - responsável, pode-se dizer, pela *dimensão local* da qualidade espacial.

No que segue o ponto de vista descritivo se desloca da racionalidade das *descrições de configuração* para a sensorialidade das *descrições de percepção*.

## **PERCEPÇÃO E LEGIBILIDADE: CLAREZA ESPACIAL E ESPAÇO CONFUSO**

Passemos agora ao terceiro pilar de nossa equação tentativa da dita *qualidade espacial*, aquele que estaria na *percepção espacial* e que decorreria, por um lado, das condições de *legibilidade* ou seja, o modo como os lugares são

entendidos pelas pessoas, e, por outro lado, das condições de *funcionalidade* vindas do modo como os lugares se mostrariam cômodos ou incômodos em sua relação com o corpo.

Lynch define *legibilidade* como ‘a facilidade com que as partes da cidade podem ser reconhecidas e organizadas em um modelo coerente na percepção de um observador’ (Lynch, 1960, p.4). Depreende-se, de um modelo coerente, uma estrutura. Afora esse caráter estrutural 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, em decorrência de estar claramente referenciada a um todo maior, seria um elemento chave na *qualidade espacial* da cidade.

A constatação sugere, generalizando, que a legibilidade da cidade se refira, em princípio, a um fenômeno configuracional, essencialmente ligado à forma da cidade, entendida esta como o *modo de arranjo*, o modo como os espaços da cidade se estruturam, se articulam, constituindo a *forma espacial urbana*, que simultaneamente estrutura e abriga aquilo que conhecemos como *espaço público*. Estaria aí embutido o entendimento da cidade como *rede espacial*. A legibilidade da cidade seria portanto, em princípio, um fenômeno por definição resultante dessa dimensão combinatorial - de arranjo - inerente ao espaço urbano. Toda a ação humana no território ocorre mediante um arranjo espacial que tem, queiramos ou não, uma dimensão configuracional por meio da qual o(s) corpo(s), humanos e cápsulas motorizadas, deslocam-se. Esse deslocamento acontece em princípio tendo por base a condição de visibilidade dos lugares. Uma área urbana qualquer configurada por meio de longas linhas de visada – portanto dotada de um alto grau de axialidade - teria em principio uma legibilidade maior do que uma área urbana configurada por um traçado viário sinuoso, no qual as linhas de visada seriam mais curtas e a percepção seria de um todo mais fragmentado, e quem sabe até labiríntico, e uma totalidade seria

pouco percebida. Pode-se dizer portanto que a dimensão de *axialidade* do espaço urbano seria um ingrediente crucial na legibilidade dos lugares e portanto da qualidade espacial, tanto na escala urbana quanto na escala da edificação.

Essa característica estrutural é justamente o aspecto central na formulação Lynchiana da imagem da cidade, desenvolvida a partir de entrevistas com habitantes. Lynch se refere a essa característica como a *dimensão estrutural* da cidade, a qual é elaborada, em sua pesquisa, a partir de *imagens mentais* descritas, nas quais se 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, 1960, p.49). Esse parece ser um elemento central na formulação do conceito de *qualidade espacial* ora perseguido ou seja, a condição estrutural da rede viária como um todo, a condição global e, simultaneamente, a condição estrutural – por definição relativa – de cada um dos espaços da cidade, compondo um todo, uma rede interconectada. O entendimento de algo *como rede*, ou como parte de uma rede, pressupõe a percepção de uma compressão de escalas que estaria na base do conceito de legibilidade.

Hillier et al (1983) referem ao entendimento dessa compressão de escalas – a percepção da escala global através de indícios presentes na escala local – como a condição de *inteligibilidade* de uma determinada situação urbana. Sugerem os autores que essa característica poderia ser descrita quantitativamente por meio de uma correlação estatística entre a medida de integração espacial (global) e a medida de conectividade (local) verificadas em uma mesma situação. Essa descrição estatística teria rebatimento direto na realidade. Desde um ponto de vista empírico a percepção de estarmos imersos em uma configuração espacial em grelha ou seja, composta de quarteirões e ruas, decorreria naturalmente da visualização, na escala local, de uma sequência de esquinas; o global não é visto mas é entendido, é lido. Esse entendimento da cidade a partir de descrições que envolvem a condição sintática de visibilidade e a legibilidade de Lynch tem desenvolvimento mais recente em estudos sobre configuração e cognição (Conroy Dalton et al, 2011) e em estudos sobre o

assim denominado *wayfinding*, que tem lidado com ambas as tradições ([Peponis, J. Zimring, C e Choy, Y, 1990](#)).

De modo análogo na escala local as situações urbanas de clara ou nítida legibilidade seriam aquelas que oferecem uma percepção visual de *continuidade do percurso*, situações onde a linha de movimento e a linha de visada coincidem, situações portanto onde predomina a *axialidade*. Ao contrário, situações tortuosas, dotadas de inflexões, onde a linha de movimento ocorre em meio a diferentes linhas de visada, sugerindo outras possibilidades de percurso, são aquelas ditas de baixa legibilidade ou, se quisermos, de legibilidade problemática. A legibilidade da cidade estaria portanto por definição relacionada ao padrão de integração / segregação espacial de uma determinada situação. A topografia, nessa linha, terá naturalmente efeito na legibilidade do percurso. Em ruas íngremes, com declividade acentuada, a continuidade do percurso desapareceria, se perderia, no topo da ladeira e com ela a legibilidade. Sem a visão, sem a linha de visada, não há legibilidade. Trata-se portanto de uma característica eminentemente ótica.

Em síntese pode-se dizer que o aspecto talvez mais genérico por meio do qual uma cidade possa ser avaliada, sugere a literatura nesse tópico, seria por meio da sua *legibilidade*. Cidades emblemáticas como Nova Iorque ou Paris teriam na legibilidade a sua característica espacial maior; a primeira em decorrência da regularidade típica de sua malha viária, a segunda pelos longos e largos eixos viários que marcam visualmente e estruturam espacialmente a totalidade da parte central do seu território.

## **PERCEPÇÃO E FUNCIONALIDADE: O CÔMODO E O INCÔMODO**

O terceiro pilar na formulação da nossa equação tentativa da dita *qualidade espacial*, aquele fundado nas descrições de *percepção*, constaria, em paralelo, e certamente de modo não menos importante que a condição de legibilidade, da condição de *funcionalidade*, aquela que se refere ao modo como as situações espaciais afetariam a *comodidade* das pessoas. Funcionalidade se refere, no presente contexto teórico, ao cômodo e ao incômodo. Ao contrário da legibilidade, que é fundada essencialmente na dimensão ótica da percepção espacial, a *funcionalidade* estaria fundada essencialmente na dimensão háptica

ou táctil da percepção espacial; necessidade de realização de esforços, percepção de desconfortos dimensionais, percepção de desconfortos térmicos, etc. Avançamos no que segue no detalhamento desses elementos da funcionalidade.

A funcionalidade na escala local da arquitetura do espaço público vai desde o desenho do corrimão da escadaria da praça, que em algum momento vai dar guarida à mão do velho, passa pela largura da calçada, e chega até à definições sobre o desenho de ruas e à própria configuração da rede. Cada um desses elementos, vindos de diferentes escalas, tem a sua contribuição à qualidade espacial da cidade, na medida em que cada um deles tem uma qualidade arquitetônica intrínseca que vem da adequação, melhor ou pior, da sua forma ao corpo, individual e coletivo. Portanto a qualidade espacial da cidade, na escala local, seria por definição uma qualidade da forma ou das formas, algo essencialmente material, que repercute diretamente no comportamento e no bem estar das pessoas no espaço público.

Ocorre aí uma sutil distância conceitual entre a *comodidade*, ora em pauta, e a utilidade, a *utilitas* vitruviana, diluídos hoje, no mundo da arquitetura e do urbanismo, no abrangente, e talvez por isso mesmo limitado, conceito de função. Ainda que ser funcional implique necessariamente em ser útil, não implica de modo algum em ser cômodo. Comodidade, no sentido ora requerido, se aproximaria mais do conceito de *conveniência*. A qualidade espacial da cidade, ora prospectada, seria necessariamente coincidente com a condição de comodidade ou conveniência, podendo ocasionalmente prescindir da condição de utilidade.

Alguns fatores de natureza eminentemente funcional seriam senso comum reconhecidos como inerentes à formulação da qualidade espacial da cidade. Desde um ponto de vista pragmático a *condição topográfica* do território parece ser um desses fatores. Situações da cidade dotadas de altas declividades, ladeiras íngremes, são em geral situações espaciais problemáticas, tanto pelo esforço exigido para o deslocamento, quanto pela perda da visibilidade daquilo que ocorrerá após o topo da ladeira (Larrañaga, Cybis e Ribeiro, 2008 p.5). Nesse sentido à funcionalidade problemática estaria associada um declínio na percepção

de continuidade espacial, mesmo que o percurso venha a seguir em linha reta. Situações espaciais desse tipo são em geral hostis ao pedestre, e mesmo à atividade econômica; lojas posicionadas nessas situações tem em geral dificuldades em se manter. Desde o ponto de vista da qualidade espacial a cidade plana seria a cidade ideal, assim como o foi para Hipódamo de Mileto. Em interiores edificados a presença de escadas e rampas produziria, em qualquer caso, situações de utilização incômoda. Nessa linha o fascínio da arquitetura modernista por rampas iria precisamente na mão contrária do conceito de qualidade espacial ora prospectado, do mesmo modo que o gosto contemporâneo pelos assim denominados *lofts*, apartamentos duplex dotados de escada interna.

Um segundo fator entendido aqui como de senso comum na funcionalidade da cidade seria o que denominaremos como a *condição de rua* ou da *configuração em rua* como padrão espacial predominante em uma urbanização. Esse entendimento da rua como espaço arquitetônico, já elaborado acima quando da abordagem do que denominamos como *delimitação espacial*, parece ser fundamental na funcionalidade do espaço público. Nesse contexto as características da *calçada* de uma determinada situação urbana seriam um fator crucial em sua funcionalidade, em se tratando do conceito de qualidade espacial ora em tela, onde o pedestre é protagonista. A funcionalidade da calçada se expressa de diferentes modos ou seja, em sua dimensão isto é, sua largura, na qualidade do seu piso, no modo como é protegida ou não por marquises, galerias ou arcadas e, finalmente, na arborização que ela oferece. Ruas com calçadas acanhadas dificultam a utilização do espaço. Calçadas amplas e arborizadas são em geral lugares esplêndidos de passagem e estar. O convívio com o automóvel agregaria valor ao espetáculo. Calçadas dotadas de marquises, galerias, arcadas são em geral locais dotados de funcionalidade plena, intensa vitalidade e, nessa linha, um alto grau de qualidade espacial. Levemos em conta que esse cenário em geral se realiza em situações dotadas de um alto grau de integração espacial.

A calçada seria naturalmente afetada pelas características/qualidades das edificações que a margeiam ou seja, por aquilo que denominamos acima como a *constituição* do espaço. E é nesse quesito que as ditas urbanizações novas seriam as mais problemáticas. O que ocorre em geral com as calçadas em um

urbanismo no qual o espaço público é relegado à condição de espaço viário? Temos aí calçadas sem delimitação espacial, sem portas, sem janelas ou qualquer outro motivo que estimule que por ali se caminhe. O que se vê hoje nas urbanizações novas são calçadas delimitadas por extensos muros cegos. Nos shopping-centers as calçadas se diluem em meio a mega estacionamentos. Nas adjacências das autopistas urbanas a calçada é o que mais sofre, especialmente pela descontinuidade, agravando a condição de hostilidade desse tipo de espaço público povoado de carros e deserto de pedestres. As lições de um passado urbanístico épico fundado na arquitetura da avenida e do boulevard ao que parece caíram no esquecimento.

## EPÍLOGO

O método, as categorias e os conceitos, acima utilizados - na descrição dita qualidade espacial - auxiliam apenas em parte a responder à pergunta que deu início a este artigo ou seja, do que consistiria a qualidade espacial perdida nas urbanizações novas regidas pelo tráfego veicular? E auxiliam apenas em parte porque esses mesmos conceitos nos mostram que as assim denominadas urbanizações novas teriam perdido algo, quando comparadas à cidade tradicional, cuja descrição seria mais complexa do que a princípio parece.

De fato as categorias descritivas dadas acima se entrecruzam, formando um entramado conceitual cujo comportamento nem sempre é coerente. A condição de *vitalidade* ou de *animação urbana* tem na dita cidade tradicional uma relação visceral com o grau de *integração espacial* dos espaços da cidade, a ponto de, na equação da qualidade espacial acima teorizada, funcionarem compulsoriamente como um binômio. Nas ditas urbanizações novas no entanto essa lógica pode ser, e frequentemente é, rompida e espaços urbanos dotados de integração espacial, e que tenderiam a ser aqueles dotados de maior vitalidade, estão desertos de pessoas. Vimos que a resposta para essa contradição estaria, provavelmente, na condição de *delimitação espacial*, na ausência de regularidade geométrica – que seria típica daquela cidade dita e teorizada como cidade tradicional – e que desaparece nas urbanizações novas. Portanto ainda que a condição global de integração espacial / localização seja entendida pelo senso comum, e na literatura, como um primeiro fator na qualidade espacial, o fato é que

nesses casos - de delimitação e constituição espacial problemáticas - essas características terminam predominando sobre uma favorável condição de integração espacial / centralidade, e ocasionando a desertificação do espaço público.

Por outro lado, ainda do ponto de vista conceitual, as condições de legibilidade e de funcionalidade teriam uma sobreposição natural. A dificuldade de entendimento de uma situação espacial qualquer seria, intuitivamente, um handicap à funcionalidade. Ao final essas categorias, legibilidade e funcionalidade, se distinguem mais, uma da outra, pelo sentido, pelo canal, pelo tipo de relação com o corpo; a funcionalidade como aquela condição que seria mais informada pelo háptico, enquanto a legibilidade aquela mais informada pelo ótico. Note-se ainda que dentre todas as categorias acima apresentadas apenas duas são percebidas a partir da dimensão visual / ótica do corpo, são dimensões visíveis; a constituição do espaço e a vitalidade ou seja, fachadas e pessoas. As demais – integração espacial, convexidade, funcionalidade e legibilidade - são sentidas, a relação do corpo com o meio passa pelo háptico, pelo tato, pelo conforto, pelo desconforto.

Para finalizar, de modo relacionado ao tópico, fica uma manifestação de apreensão diante daquilo que se vê acontecendo nas cidades com a ora teorizada *qualidade espacial* progressivamente perdendo terreno, e a cada dia mais rapidamente. Isso porque se nota, de um modo geral na sociedade, uma irrefreável tendência na direção de um modo de vida pautado na vida em condomínio, na segregação espacial e naturalmente no uso corriqueiro do automóvel. Essa parece ser a tendência dominante hoje, por larga margem. Há naturalmente uma miríade de resistências, os projetos de revitalização urbana de diferentes naturezas, nas áreas centrais degradadas, e também na periferia degradada, há a chegada da bicicleta como meio de transporte institucionalmente incentivado, e por aí vai. Porém, ainda assim a tendência esmagadora vai, tanto quanto entendo e vejo, na direção da desurbanidade e da segregação espacial. Essa tendência é mundial como se sabe. Em meio a esse contexto, aparentemente desanimador, a recuperação dos ensinamentos trazidos nesse trabalho – ensinamentos que procedem de autores que são expoentes em nosso

campo de estudos - tem o potencial de adquirir um caráter de cruzada; uma cruzada em favor da urbanidade e da qualidade espacial. É aí que ganha importância o papel de formar pessoas, alunos e professores, alinhados com esse modo de pensar e agir.

## REFERÊNCIAS

- ALONSO, W. Location and land use; Towards a general theory of land rent. Harvard University Press: Oxford University Press, London, 1964.
- BENTLEY, I. Et Al, Responsive Environments, Architectural Press, London, 1985.
- CONROY DALTON, R. Et al Understanding space: the nascent synthesis of cognition and the syntax of spatial morphologies, Environment and Planning B: Planning and Design 2012, volume 39, pages 7 -11
- GEHL, J. Life Between Buildings. Using Public Space , Island Press, London, 1987.
- HANSEN, W. How Accessibility Shapes Land Use, Journal of the American Institute of Planners, Maio 1959.
- HILLIER et al, Space Syntax: A different urban perspective, em Architecture Journal 4/London 1983.
- HILLIER et al, Natural Movement, Environment and Planning B: Planning and Design, 1993, vol. 20 pp. 29-66
- HOLANDA, F. Arquitetura e Urbanidade, Pro Editores, Brasília, 2004.
- JACOBS, J. The death and life of great american cities, Jonathan Cape, London 1961
- KOOLHAAS, R. The generic city, The Monacelli Press, New York 1995.
- KRAFTA, R.. Modelling Intraurban Configurational Development. Environment & Planning B, v. 21, 1994. p. 67-82.
- LARRANAGA, A., CYBIS, H. E RIBEIRO, J. Fatores que afetam as decisões individuais de realizar viagens a pé: estudo qualitativo, TRANSPORTES, volume XVII, número 2, 2008.
- LEFEBVRE, H. La Revolucion Urbana. Madrid: Peninsula, 1969.
- LYNCH, K. A imagem da cidade, Martins Fontes, SP 2006 (orig. 1960)
- NETTO, V.M. . O efeito da arquitetura: impactos sociais, econômicos e ambientais de diferentes configurações de quarteirão. Arqtextos (São Paulo. Online), v. 079, 2006, p. 397, 200
- NETTO, V. e AGUIAR, D. Urbanidades São Paulo, Ed. Letra e Imagem, 2012.

PEPONIS, J. ZIMRING, C. e Choy,Y, Finding the building in wayfinding in Environment and behavior, May 1990.

SABOYA, R. NETTO, V. e VARGAS, J. Factores morfológicos da vitalidade urbana em ARQUITEXTOS, 180.02 urbanismo ano 15, maio 2015.

Recebido em 14 de janeiro de 2016, aprovado em 20 de julho de 2016

**ABSTRACT** | *The article presents a theoretical exploration about the concept of spatial quality applied to the city, aiming at clarifying, yet in a tentative way, which would be its constitutive ingredients. In its search of answers for this question the article attempts to recuperate and elaborate on the fundamental categories that would be determinant in the quality of the public space having, as reference, the word of a group of authors widely acknowledged as experts in this topic of the urbanism. Having these references as a benchmark the work hypothesis presents as key elements in the spatial quality of the city the condition of urban vitality and the urban architecture, understood and utilized as configuration categories, and the conditions of legibility and functionality understood and utilized as perception categories. The text is an attempt of showing how these categories and their mode of construction – frequently ignored in current urban developments – are naturally interconnected and mutually influential, with different intensities, in the composition of what, in the present theoretical context, is understood as the spatial quality of places.*

**KEY WORDS** | *Spatial quality, spatial configuration, spatial perception, urban vitality, urban architecture.*

**RESUMEN** | *El artículo presenta una exploración teórica sobre el concepto de calidad espacial aplicado a la ciudad, buscando esclarecer, todavía de un modo tentativo, que ingredientes la constituirían. En busca de respuesta para esta pregunta el artículo busca recuperar e elaborar sobre las categorías de fundamento determinantes en la calidad de lo espacio público teniendo como referencia la palabra de un grupo de autores reconocidos como expertos en ese tópico de la cultura urbanística. Teniendo como base la conceptualización venida de esos autores la hipótesis de trabajo dada en lo que sigue presenta como elementos llave en la calidad espacial de la ciudad la vitalidad urbana e la arquitectura urbana, entendidas e utilizadas como categorías de configuración; e las condiciones de funcionalidad e de legibilidad, entendidas e utilizadas como categorías de percepción. El texto busca mostrar como esas categorías y su modo de construcción – frecuentemente ignorados en los días que corren - son naturalmente interconectados, e mutuamente influyentes, con diferentes intensidades, en la composición de aquello que, en lo presente contexto teórico, se entiende como la calidad espacial de los lugares.*

**PALABRAS-LLAVE** | *Calidad espacial, configuración espacial, percepción espacial.*