



---

## O quarteirão como tipo urbano

Felipe de Souza Noto, Escola da Cidade, Brasil  
felipe@be.arq.br

Helena Aparecida Ayoub Silva, Universidade de São Paulo, Brasil  
lena.ayoub@usp.br

### **PALAVRAS-CHAVE:**

quarteirão; desenho urbano; morfologia urbana.

### **RESUMO**

O espaço urbano não é um dado estático, tende à transformação constante, resultante da pressão dos diversos agentes. Nessa dinâmica o processo dominante costuma ser o contínuo aumento da densidade construída, seja pelo crescimento da mancha urbana ou pela alteração da relação entre lotes e área edificada, isto é, a substituição de edifícios por exemplares de maior área. O quarteirão é, neste cenário, dos elementos de composição da forma urbana o mais estável. Propõe-se aqui a leitura do quarteirão como um fato urbano com certa autonomia, como um tipo urbanístico. Interessa descrever os modelos consolidados que definem o quarteirão, por meio da implantação de seu conjunto construído. O século XX assistiu a um embate entre os modelos de cidade que consideram a manutenção da ocupação típica da cidade tradicional (com edifícios implantados no alinhamento do lote) e a defesa

---

da autonomia das construções em relação a seu suporte, sintetizada pela luta de Le Corbusier com a rua corredor. A leitura deste panorama permite definir os matizes intermediários entre o quarteirão tradicional e a dissolução da quadra, fundamentais para trazer a discussão para um cenário mais cinzento como o de São Paulo, onde sobreposição de instrumentos normativos ergueu quarteirões em que os modelos imaginados não se completaram e competem dentro de um mesmo contexto. Entender o quarteirão como um fato urbano, permite antever uma transformação que caminhe para uma consolidação mais coerente, em que os novos edifícios sejam feitos dentro de uma lógica de conjunto.

### Modernidade, pós-modernidade e o quarteirão

Apresenta-se aqui um desdobramento da tese *O quarteirão como suporte da transformação urbana de São Paulo* (NOTO, 2017), escrita e orientada pelos autores deste artigo. Tomar o quarteirão enquanto suporte da transformação urbana leva à reflexão sobre as peças que a ele serão conectadas. Em outras palavras, como a arquitetura responde a este agrupamento mais ou menos definido, seja por um único edifício ou pela articulação de diversos fragmentos resultantes de um parcelamento mais complexo. Entender, portanto, a arquitetura enquanto um fenômeno essencialmente urbano.

Um dos 'caracteres' essenciais da arquitetura como fenômeno urbano [...] é colocar-se de quando em quando em 'relação a' (a outras arquiteturas existentes, a uma determinada paisagem, a um sistema de infraestruturas, etc.). Ser parte acabada de um processo em constante devir, mas tanto mais relevante na sua mudança quanto mais as 'partes' forem arquitetonicamente resolvidas e compostas entre si". (AYMONIMO, 1984, p.126)

A noção de quarteirão delimitado por ocupações perimetrais serviu de base para o desenho do espaço público genérico das cidades pré-industriais e industriais e naturalizou-se como forma urbana tanto em cidades de ocupação espontânea quanto naquelas de matriz planejada. A constituição de quadras enquanto resultado oposto dos vazios viários, como negativo privado do espaço público, manteve-se como consequência obrigatória da consolidação dos núcleos urbanos ao longo dos séculos.

Desde o pioneirismo da quadrícula de Hipódamo de Mileto, a regularidade lógica foi estratégica para as ocupações militares em cidades de desbravamento de território, seja no avanço do Império Romano, na colonização espanhola e inglesa na América. Os bons resultados foram retomados na era industrial, como solução racional para as demandas de ampliações de cidades existentes, como nos célebres exemplos de *ensanches* espanhóis, condensados na imagem do Plano de Idelfonso Cerdá (1860) para a expansão de Barcelona.

Isso não exclui, entretanto, resultados semelhantes (em termos de forma urbana) nos quarteirões de cidade de crescimento não planejado: a tendência de adensamento e transformação

manteve a unidade da quadra como referência e como contraponto à rua. A intervenção do Barão de Haussmann – referência para tantas outras intervenções urbanas a partir do final do século XIX – ratifica a aderência à unidade formal da quadra, não obstante a transformação radical de seu suporte viário; aliás, o empenho público da consolidação (e complementação) das quadras dentro de uma lógica unitária é notável.

Nas primeiras décadas do século XX, o urbanismo funcionalista amadurece a discussão moderna que irá estruturar o enfrentamento do vínculo obrigatório entre o suporte viário e a edificação. Até este momento, estava implícita a relação hierárquica entre a forma urbana geral e os elementos particulares edificados: o edifício era, até ali, um desdobramento das lógicas implícitas estabelecidas pelo quarteirão, um elemento de composição numa estrutura pré-estabelecida.

O funcionalismo moderno exigiu um questionamento desta condição: se o edifício deve ser explorado em suas melhores condições de desempenho (ambiental, estrutural, ocupacional), não deve se submeter a premissas alheias a sua lógica particular. A figura de Ernst May (1886 - 1970) aparece como referência simbólica deste enfrentamento: ao radicalizar ao seu mínimo as condições necessárias para a habitação humana, May estabelece os critérios genéricos para implantação de edifícios capazes de replicar as condições ideais a parcelas maiores da população. A arquitetura ideal para o homem ideal, sem nuances e sem espaço para variações; a materialização da reprodução socializante de blocos homogêneos em conjuntos intermináveis.

O diagrama da evolução da cidade, apresentado por May (1930) é a perfeita ilustração do desmonte gradativo da ocupação das quadras. Do quarteirão de ocupação perimetral, com lotes múltiplos respeitando uma lógica implícita de alinhamentos com a criação de espaços internos ambíguos e aleatórios à rigidez funcionalista dos blocos paralelos perfeitamente orientados e igualmente espaçados.

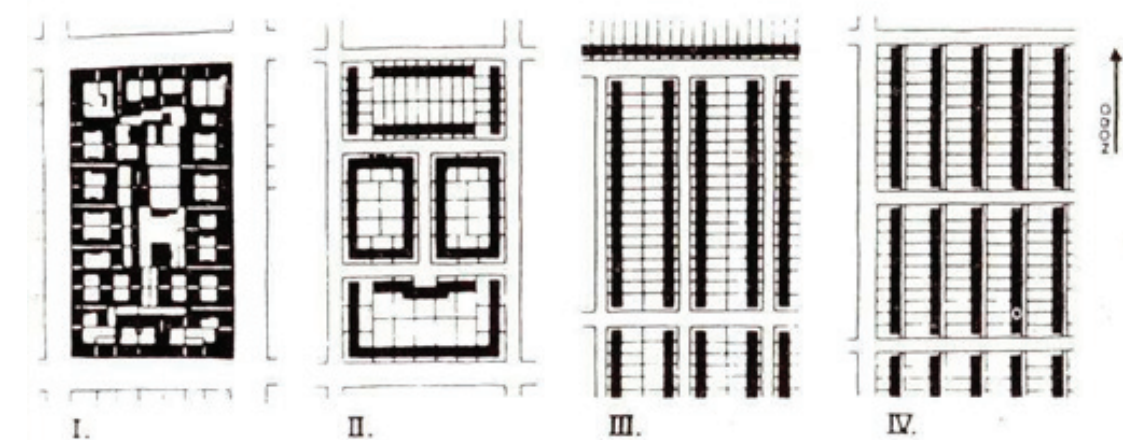


Figura 1. Ilustração de Ernst May para o artigo *Das neue Frankfurt: internationale Monatsschrift für die Probleme kultureller Neugestaltung*. Revista *Das neue Frankfurt*, jan 1930, p.34. Disponível em: < [http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/neue\\_frankfurt1930/0067](http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/neue_frankfurt1930/0067) > Acesso 14 fev 2019.

Um subtexto acompanha este exercício e deve ser revelado desde o início: a matriz compositiva do quarteirão tradicional (edifícios alinhados à rua, a ocupação da testada do lote – ou de uma linha paralela a ela -, e o agrupamento de blocos em conjuntos de uma determinada dimensão) tem lugar cativo no imaginário urbano ao longo de todo o século XX, mesmo nos períodos de maior radicalismo moderno. Isso significa afirmar que mesmo os teóricos mais contundentes do funcionalismo de uma maneira ou de outra cederam a dinâmicas estabelecidas pelo quarteirão tradicional; essa persistência explica também – parcialmente – a retomada cíclica do quarteirão em todos os movimentos revisionistas, da Cidade Jardim à pós-modernidade. O próprio diagrama de Ernst May mantém ao longo da evolução esquematizada uma mesma matriz viária que define algo que se pode entender como quarteirão.

Esta ideia é de certa forma conflitante com a construção historiográfica mais aceita que descreve um processo linear: a quadra de ocupação perimetral (enquanto metonímia da cidade tradicional) é redesenhada no final do século XIX, negada e dissolvida (PANERAI; CASTEX; DE-PAULE, 2013) pelo urbanismo moderno, até ser finalmente retomada pela pós-modernidade no final do século XX. Haveria, neste esquema, um período de negação absoluta do modelo tradicional da cidade – o que, como veremos, realmente houve; entretanto, é necessário apontar que esta condição não pode ser generalizada para toda a arquitetura moderna. Há muitos exemplos modernos atentos à formatação de quarteirões como unidade reconhecível.

Seguindo a lógica desenhada por May (1930), a ocupação tradicional da cidade e seus problemas ambientais crônicos são enfrentados numa primeira etapa por soluções higienizadoras que reconfiguram quarteirões desenhados por cuidadosos e amplos espaços vazios interiores; são superados pela organização racional das cidades jardins inglesas que, ao mesmo tempo, multiplicam as áreas verdes e enfileiram as construções numa partição funcional e lógica; por fim, May apresenta como ponto de chegada os blocos paralelos dos bairros de Frankfurt.

Mais recentemente, com objetivo similar ao diagrama de May, Christian de Potzamparc (1997) publicou seu artigo *A terceira era da cidade*, em que trata de sintetizar o processo de enfrentamento do quarteirão e da rua corredor. Sua interpretação – um recorte feito a partir da cidade de Paris - sintetiza a questão na existência de três períodos, separados por transições marcadas por rupturas dos processos consolidados.

O primeiro é o da cidade pré-industrial, em que a ocupação de forma tradicional (edifícios erguidos no perímetro da quadra, com pouco espaço livre no interior) descreve literalmente o corredor vazio entre a massa construída de edifícios. É essa a condição da Paris pré-Revolução Industrial que não se altera com a grande operação de Haussmann: a lógica de estabelecer o espaço público mais genérico como resultado inverso das massas edificadas segue valendo. Essa modelo apresenta uma extraordinária constância. Um mesmo esquema, único e simples, conferiu-lhe ordem: a rua corredor. O termo em francês adotado para quadra (*ilôt*) é bastante representativo da relação estabelecida entre as esferas públicas e privada do espaço público construído: os edifícios são agrupados em ilhas rodeadas de vazio; rua e quadra são indissociáveis e se configuram mutuamente. A “dimensão coletiva” da cidade está restrita ao que não é ilha, ao que representa água nesta metáfora:

seja nos canais corredores das ruas, seja nas baías de alargamento do domínio público nas praças. A coesão da forma da cidade é dada pela dimensão coletiva e comunitária.

A escassez de espaços livres coletivos está na base do questionamento moderno a esta condição urbana, desdobrada, por sua vez, da mesma crítica feita pelo movimento das Cidades Jardins. Embora com entendimentos antagônicos sobre a propriedade da terra ideal destas áreas livres, os dois movimentos levantaram a necessidade de ampliação dos espaços entre edifícios, pautados inicialmente por argumentos de caráter sanitaria de garantia das condições mínimas de iluminação e ventilação das unidades habitacionais.

O segundo período (ou “era”) de Potzamparc teria se estabelecido a partir da rejeição da rua como modelo de ocupação da cidade. A diversidade foi substituída pela racionalidade, pela lógica de organização socializante da modernidade. Os edifícios, antes desenhados pela matriz urbana existente, tornaram-se objetos autônomos e precisos, sem atribuições relativas à construção do espaço público.

“Esta reversão topológica é essencial. É aí que se origina toda a transformação, a oposição entre a primeira e a segunda era. E, curiosamente, este esquema não se apresentou de modo explícito, concebido como tal: começamos a pensar segundo os objetos, como pensávamos antes segundo o esquema da rua, tão natural que era este esquema da rua na primeira Era que não foi necessário enunciá-lo, que imaginávamos consubstancial a própria ideia de cidade”. (POTZAMPARC, 1997, p.39)

A ruptura descrita pelo autor é dramática. A lógica milenar de construção da cidade a partir da distinção entre cheios e vazios é subvertida pela possibilidade de multiplicação dos vazios e de concentração (em altura) dos cheios. A esta equação, foi adicionado o fator automóvel que também desviou o foco do urbanismo para a possibilidade de um funcionamento dos sistemas de deslocamento intraurbano de outra ordem. O quarteirão perdeu a raiz de sua necessidade: a rua não seria mais o único lugar do pedestre, uma vez que as distâncias a serem percorridas passam a contar com o auxílio da mecanização. Os espaços públicos puderam, assim, multiplicar-se em dimensão e frequência.

A defesa das virtudes de edifícios independentes da lógica da matriz viária foi encampada por Le Corbusier. O suíço consolidou-se como porta-voz da discussão ao descrever o que chamou de “tirania da rua”. Marcava, com isso, território no enfrentamento da rua corredor, isto é, da condição de implantação dos edifícios obrigatoriamente na face dos lotes, respeitando ordenamentos que impediam o pleno desenvolvimento de suas recentes inovações construtivas. O desenvolvimento teórico deste embate levou às propostas mais radicais da arquitetura moderna, justamente aquelas que negavam o suporte urbano como referência para a implantação dos edifícios. Lâminas ou torres em amplos espaços públicos (parques ou jardins), blocos multifuncionais autônomos (concentrando diversas funções urbanas em uma mesma peça), ou grandes estruturas que se desenvolvem pelo território alheias às preexistências; todas ilustrações do discurso em defesa da autonomia do edifício em relação à cidade, uma sorte de re-

versão hierárquica entre arquitetura e urbanismo. “Abolida a tirania da rua, as esperanças estão permitidas” (LE CORBUSIER, 1967, p.92).

O esquema de Le Corbusier lhe serve de pretexto para montagem de argumentos contrários ao rigor imposto pela disposição tradicional dos edifícios em quarteirão. O combate à rua corredor era, no fundo, o combate aos limites impostos ao espaço livre pelos domínios da propriedade privada e a luta pela socialização absoluta do chão da cidade. Faz parte desta mesma intenção a defesa dos pilotis, que libertam os edifícios da função de limite entre as esferas pública e privada.

“A rua pode conter seu drama humano. Ela pode refulgir, sob o novo brilho das luzes. Ela pode sorrir, graças à sua variegada aparência. É a rua do pedestre milenar; é um resíduo dos séculos; é um órgão inoperante, decaído. A rua nos usa. Elas nos causa aversão! Mas então por que perdura?” (LE CORBUSIER, 2004, p.195)

A desconstrução da rua corredor integra, portanto, a estratégia corbuseana de esgarçar os pressupostos da vida urbana moderna, cuja materialização até aquele momento dependia da construção de limites claros entre edifício e rua, entre praça e calçada, entre áreas livres e áreas ocupadas. O urbanismo da civilização maquinista apresentava-se como resultado da nova era industrial e supunha a cidade que melhor se adequaria às novas aquisições da humanidade. Entre elas, sem dúvida, o automóvel figurava como um dos principais agentes de transformação, pois exigia uma reformatação de seu plano de suporte: a rua.

A rua foi, então, apontada como condensação de duas questões centrais que deveriam ser enfrentadas. A primeira é o deslocamento e das novas velocidades impostas pelos automóveis. A rua tradicional, com sua largura restrita e acesso direto aos pedestres, representava um risco e um empecilho às possíveis virtudes da máquina: era preciso separar o fluxo de veículos da vida quotidiana da cidade. A segunda já havia sido enfrentada pelos alemães: a desordem natural resultado da dinâmica capitalista que era, aparentemente, contraditória às aspirações socializantes e supostamente harmonizadoras que a arquitetura e o urbanismo intuía. A setorização da cidade isolando cada uma de suas funções completava o raciocínio para as novas cidades, mas a mesma lógica de questionamento da rua corredor serviu de norte para diversos projetos em menor escala.

Apesar das virtudes conceituais, este modelo de cidade colecionou críticas centradas por uma questão fundamental: a falta de diversidade e o descolamento da realidade do pedestre. É fato que a busca por uma solução estandardizada - que respondesse à nova realidade da indústria da construção, à demanda por habitação causada pela destruição da guerra e pelo crescimento da população urbana europeia e americana e à adesão conceitual à civilização maquinista em que os homens viveriam em condições igualitárias - foi incapaz de reproduzir a riqueza cultural sedimentada nas cidades existentes.

“Os seus autores tentam substituir ‘ao caos e à anarquia’ da cidade especulativa uma ordem racional, baseada num reexame crítico das diversas funções, entendidas como relação atividade-destino de utilização, a fim de tornarem evidente a diversidade das relações

físicas que podem e devem estabelecer-se quando essa relação é extrapolada pelas sobreposições e misturas em ação nas cidades e que se foram verificando nos últimos dois séculos. Esta ‘diversidade’ não procura todavia recompor um dos traços característicos da grande cidade como resultado físico (construtivo) de uma implantação humana muito complexa: tenho em mente a ampla margem do ‘supérfluo’ que, com características diferentes segundo as sociedades e as épocas históricas sempre caracterizou a cidade; e que podemos investigar até o limite numa série de construções simbólicas com nenhum destino específico senão o ‘urbano’”. (AYMONIMO, 1984, p.114)

A separação das funções (habitação, lazer, trabalho e circulação) dentro da cidade também contribui para a especialização dos bairros e impedem a reprodução das trocas cotidianas experimentada nas cidades não setorizadas. Tomo como exemplo a celebrada obra de Jane Jacobs – talvez a mais influente voz da pregação pela diversidade urbana. Em *Morte e vida das grandes cidades norte americanas* (JACOBS, 2003), livro originalmente publicado em 1961, a autora esboça uma cartilha de procedimentos para garantir a diversidade na ocupação da cidade e lista quatro itens: 1) a necessidade de usos combinados; 2) a necessidade de quadras curtas; 3) a necessidade de prédios antigos; 4) a necessidade de concentração.

Sua crítica é direcionada à corrente ideológica – que se manteve majoritária por décadas tanto nos EUA como em diversos outros países – seduzida pela metodologia de bases científicas consumada pela Carta de Atenas. O funcionalismo urbano é o pai, por exemplo, do zoneamento, principal peça legislativa das cidades norte americanas (e brasileiras). “Para compreender as cidades, precisamos admitir de imediato, como fenômeno fundamental, as combinações ou as misturas de uso, não os usos separados.” (JACOBS, 2003, p.158)

À imagem de cidade a que se refere a crítica de Jacobs correspondem os bairros residenciais que se multiplicavam nas periferias das grandes cidades, erguidos muitas vezes com ótimos exemplares arquitetônicos, mas restritos a sua existência pouco diversa. Em um posicionamento antagônico a esta condição se estruturam os processos revisionistas que inauguram a terceira era descrita por Potzamparc.

“A cidade da 3ª era é formada de arquipélagos de bairros que se costeiam, fragmentos de todas as escalas, alguns inteiros e quase homogêneos relativamente à época de sua formação, outros bastante heterogêneo”. (POTZAMPARC, 1997, p.46)

A ideia de formar arquipélagos é uma resposta à reação esboçada pelo movimento pós-moderno de retomar a todo custo o desenho do quarteirão completo, com ocupação perimetral como retomada cenográfica da cidade pré-industrial. A posição de Potzamparc é, em princípio, apaziguadora ao reconhecer a herança indelével que a modernidade impôs ao oferecer alternativas arquitetônicas bem-sucedidas em diversas escalas – rechaçadas pelos críticos pós-modernos. Sua proposta para encerrar a questão apresenta a solução híbrida de “quadra aberta”, na qual propõe uma reocupação das franjas das quadras, redefinindo a noção de rua quarteirão, com liberdade suficiente para experimentações arquitetônicas desvinculadas desta lógica. Os espaços públicos seguem se multiplicando – como nas propostas modernas – mas agora tomando área do domínio privado, ocupando os interiores das quadras e os desenhando como extensão da rua.

Os objetos continuam sempre autônomos, mas ligados entre eles por regras que impõem vazios e alinhamentos parciais. Formas individuais e formas coletivas coexistem. Uma arquitetura moderna, isto é, uma arquitetura relativamente livre de convenção, de volumetria, de modenatura, pode desabrochar sem ser contida por um exercício de fachada imposto entre duas paredes contíguas.

Há, entretanto, um questionamento que parece essencial. O autor descreve a necessidade de existência de uma ruptura para que se configure uma nova “era”, a criação de algo inédito para encerrar o ciclo anterior. A terceira era, portanto, deveria apresentar uma solução completamente desconhecida; para tanto, teríamos de aceitar a ideia de que pela primeira vez edifícios “modernos” se organizavam por uma forma coletiva que reconhece a quadra. O que, veremos, não é verdade.

Este artigo apresenta um esforço de identificação de esquemas tipológicos ocupação do quarteirão; das doze categorias descritas apenas duas encaixam-se completamente na descrição de “segunda era”, por negar a rua e desorganizar por completo a referência ao quarteirão. As demais, incluindo diversas manifestações da própria modernidade, flertam com as descrições feitas para a primeira ou para a terceira. Se propõe, neste ponto, uma necessária reflexão sobre a contribuição moderna no campo do urbanismo, ou mais precisamente, do desenho urbano: a modernidade não abandona, como regra – exceto em alguns casos radicais – a noção tipológica do quarteirão.

### Esquemas tipológicos propostos

Independentemente do porte da intervenção, o que organiza a seleção das estratégias tipológicas de enfrentamento do quarteirão é o modelo de cidade imaginada pelos projetos; a arquitetura entendida enquanto síntese de um ideal urbano perseguido. É neste sentido que se podem antecipar as duas categorias que efetivamente dissolvem o quarteirão. A primeira é a implantação de blocos (ou torres) isoladas em vastas porções de terra vazia; o conceito de torres no parque consolidou-se como um tipo moderno e, em muitos casos, se afasta das definições urbanas de outros agentes: a rua está distante, permitindo que a implantação dos edifícios seja feita com a maior liberdade possível. A segunda são os edifícios-cidade, a condensação teórica da máquina de morar de Le Corbusier; toda a cidade é trazida para o edifício (a rua, o comércio, os equipamentos). Por um lado, os programas passam a ser comandados pelo desenho preciso do arquiteto; por outro, o território antes ocupado pela cidade pode ser devolvido à natureza.

Nas demais categorias, inclusive naquelas reconhecidamente modernas, o quarteirão mantém sua influência de origem. Os *Siedlungs*<sup>1</sup> de Ernst May, por exemplo, são uma transgressão evidente à imagem de cidade tradicional e à rua corredor, mas não dissolvem por completo a referência do quarteirão. O parcelamento é tributário de uma lógica viária (ainda que apareçam sistemas pedonais no interior do lote), e a disposição dos blocos ainda se referem aos alinhamentos do próprio lote. Mesmo nos casos em que as lógicas de mobilidade são completamente apartadas (Brasília, por exemplo), a disposição dos blocos (e particularmente da vegetação) retomam a imagem do

<sup>1</sup> Siedlung. Referência aos bairros habitacionais produzidos pelo órgão público de urbanismo da cidade de Frankfurt, chefiado por Ernst May entre os anos de 1925 e 1930.

quarteirão tradicional definindo com alguma clareza os limites do conjunto.

A quadra moderna é entendida como oportunidade de organização social, e exige – para tanto – de uma intenção formal explícita. Retomar a figura do quarteirão, ainda que de maneira apenas insinuada, é uma estratégia recorrente como os exemplos a seguir serão capazes de mostrar. É importante descrever o ponto de partida da reflexão moderna, e desenvolver alguns temas que a discussão exige. Direto ao ponto:

“Acredito que exista efetivamente uma unidade nas cidades sul-americanas: a quadra espanhola. Unidade humana excelente para construções de pouca altura até que chegou a velocidade mecânica. O automóvel necessita de um cruzamento escalonado e o agrupamento de várias quadras espanholas pode chegar a constituir a unidade de circulação mecânica que lhe é apropriada. Em consequência, sustento que a quadra deve subsistir por transparência, sob as novas disposições urbanísticas. Como a cúpula e o capitel, como a medida musical, a quadra espanhola é uma concepção essencialmente diferente do destino humano”. Le Corbusier, citado por VERA, L. (1952). *Le Corbusier, arquitecto: Una lección de urbanismo*. Revista Pórtico, 11 (12), 3-6. Apud (O´BYRNE, 2012, tradução nossa).

Diferentemente do que pode sugerir uma leitura meramente iconográfica da obra de Le Corbusier sobre o quarteirão, sua postura não é essencialmente de combate radical à noção de quadra. Ao contrário, elogia - nesta entrevista dada no período em que visitou seguidamente Bogotá para desenvolver um plano – a condição unitária representada pela quadrícula colonial espanhola. A contradição apontada reside, no entanto, na nova condição tecnológica da humanidade, sobretudo na introdução do automóvel como elemento cotidiano na vida urbana.

Por outro lado, os tipos descritos como torres no parque ou a unidade de habitação são os caminhos mais radicais: a conversão do suporte dos edifícios em parque não apenas dissolve a quadra, mas toda a cidade. Perdem-se as referências – e toda a vida urbana, como dirão os críticos na sequência. Atingiu-se o fim da linha, a esta altura; não havia mais como avançar, já que cidade tal como até então conhecida não faz parte da nova equação urbana proposta. É este o ponto de inflexão apontado pelos críticos e historiadores. A partir dele, estruturam-se os processos revisionistas pós-modernos. Como antítese absoluta dos edifícios-cidade, surgem os quarteirões revivalistas, numa atitude acrítica e preconceituosa; a dissolução da quadra é substituída pela obrigatoriedade da ocupação perimetral aos moldes pré-industrial.

“Adotar hoje essa generalização sem questionar o tecido dos lotes internos traz o risco de mostrar a aparência externa de urbanidade sem garantir as condições para que possa acontecer. Isso confere ao urbanismo uma postura comparável àquela do pós-modernismo na arquitetura que substitui a história por referências e pelo uso de símbolos. O urbanismo pós-moderno, que se desenvolveu como resposta a uma crise de cidade, acaba se tornando uma proliferação de signos, como se estes fossem suficientes para esconder a realidade” (PANERAI; CASTEX; DEPAULE, 2013, p.207)

É neste contexto crítico que devemos entender a manifestação de Christian de Potzamparc. Assim como Ernst May e Le Corbusier, Potzamparc é arquiteto de atuação prática e procura, por meio da apresentação de um esquema teórico, justificar suas atitudes de projeto e colocar-se criticamente à atuação pós-moderna dominante.

“Assim, não somente nós estamos, por toda parte onde construímos, onde vivemos, face a territórios duais, contraditórios, marcados pelas duas Eras precedentes, mas também toda nossa cultura e nossa bagagem teórica estão marcadas por esta dupla herança, sem que uma nova síntese tenha acontecido”. (POTZAMPARC,2007, p.41)

Entretanto, cravar uma leitura panorâmica de experiências urbanísticas contemporâneas pautadas pela definição de uma terceira era é uma tarefa arriscada. É possível afirmar que o fim de linha do urbanismo moderno é não mais do que uma construção historiográfica forjada pela crítica pós-moderna, uma vez que diversos caminhos paralelos foram trilhados contemporaneamente. Inúmeros caminhos foram esboçados pela própria arquitetura moderna.

Parece claro que vivemos um momento em que os desdobramentos das duas eras anteriores (a cidade de ocupação tradicional das quadras rígidas e a cidade moderna da desconstrução da rua corredor) estão presentes nas equações de construção e reconstrução da edificação urbana. Restringir a um único caminho as múltiplas alternativas experimentadas nos exemplos a seguir apresentados, porém, é um posicionamento estreitamente direcionado. A quadra aberta – solução teórica de Potzamparc – é apenas uma das alternativas que reúnem a atenção ao desenho tradicional da quadra e a possibilidade de fruição do solo em seu interior.

Sob o ponto de vista fundiário, aliás, pode-se dizer que a quadra aberta é uma solução essencialmente moderna, pois em sua raiz reside o apego à obrigatoriedade de oferecer o solo privado ao uso público (ROWE, 1985). Há de se considerar como válidas, portanto, alternativas que assumam as restrições à propriedade privada, e que não ofereçam necessariamente o interior dos lotes (ou das quadras) ao uso público ou mesmo coletivo; ou projetos que liberem a ocupação do miolo da quadra, mas completem a ocupação no alinhamento da rua. Ou ainda, projetos que não sigam qualquer destes preceitos, mas que se organizem a partir de lógicas indicadas pelas circunstâncias de seu entorno.

Esta última condição, essencialmente contemporânea, também gera algumas soluções tipológicas que serão apresentadas aqui. Intervenções que não partem de uma ação abrangente de construção de um quarteirão inteiro, mas que propõe fragmentos que compõem uma lógica de conjunto. Em outras palavras, o quarteirão é uma unidade construtiva com capacidade de informar às edificações posteriores a sua formatação original as regras implícitas que a definem. Compreender estas regras (que não são necessariamente normas urbanísticas oficiais) é o desafio tomado pelos projetos reunidos aqui; são, então, respostas à condição particular de um sítio em que a morfologia do quarteirão tem um papel central. Este conjunto de exemplos apresenta a condição de cidades cuja ocupação é estruturada sobre a lógica tradicional, com quarteirões formalmente estabelecidos e edifícios rigorosamente vinculados a eles (embora

com exigências normativas de gabaritos e alinhamentos). A descrição feita pelo arquiteto Fernando Diez para Buenos Aires é válida como síntese deste tipo de enfrentamento:

“A única arquitetura cientificamente válida é aquela que parte da compreensão das leis básicas do desenvolvimento de um território dado. (...) Trata-se (...) de reconhecer as leis essenciais de um fenômeno e saber como convertê-las em elementos úteis para a discussão de seu desenvolvimento ou transformação”. (DIEZ, 1996 p.39, tradução nossa)

A seguir, apresentam-se os doze esquemas tipológicos de enfrentamento do quarteirão apresentados numa ordem crescente de dissolução da quadra, não necessariamente coincidente à sequência cronológica.

### a. Edifício quarteirão com pátio central

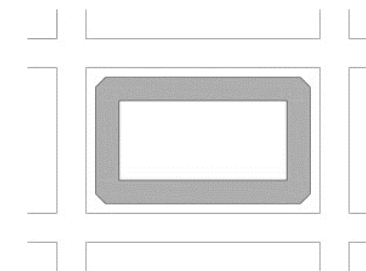


Figura 2. Esquema: edifício quarteirão com pátio central

Este primeiro agrupamento tipológico reúne os projetos em que a matriz tradicional de ocupação do quarteirão é regra de primeira ordem. Edifícios contínuos, faceados na testeira dos lotes e com profundidades ajustadas de modo a criar pátios internos legíveis.

Os pátios internos são, na verdade, os protagonistas deste tipo de solução. Os exemplos reúnem-se em dois conjuntos, de períodos e justificativas teóricas distintas, mas ainda dentro de um mesmo espectro formal. A situação é explorada até seus limites: o pátio interno é ampliado, subdividido, explorado em novas condições fundiárias, aberto; mas mante-se intacta a relação entre edifício e rua, fixa na superfície do alinhamento do lote.

O primeiro deles é uma resposta às precárias condições de iluminação e ventilação que a ocupação desordenada das quadras históricas das cidades norte-europeias desenvolveram com o adensamento da era industrial; resumidamente poderia se descrever essas experiências como tentativas de redesenho do status quo urbano, como operações de massificação da produção habitacional tendo como dado a condição tradicional do quarteirão de ocupação perimetral. É o modelo das expansões holandesas, alemãs e austríacas, nas primeiras décadas do século XX, com destaque para as quadras propostas no Plano Sul de Amsterdã (1913-1934) de H. P. Berlage ou modelos de *Hof* germânicos.

O segundo apresenta as práticas do urbanismo pós-moderno, no final do século XX, com a retomada contextualista de soluções de ocupação de décadas passadas. A reação aos excessos de um determinado período histórico tende a ser o posto extremo a ele, também carregado

de radicalismo. Se o combate declarado de Corbusier, em algum momento, elegeu a rua quarteirão como inimigo, o objetivo de parte dos que se alinharam na sua crítica foi a retomada da ocupação perimetral da quadra como dogma, enquanto saída obrigatória da crise existencial da rua. Em nome de um pretense contextualismo, a pós modernidade multiplicou interpretações de ocupações perimetrais no limite do lote, reconstruindo aquilo que supostamente seria o ambiente urbano anterior ao desmonte proporcionado pela modernidade.

O modelo da quadra fechada carrega uma validação da história, é uma sorte de saída segura para o desenho de quarteirões, sobretudo para aqueles implantados em cidades de formação pré-industrial. Talvez por este motivo se mantenha como solução recorrente válida até os dias de hoje, ainda que sem a conotação contextualista dos exageros pós-modernos. Arquitetos não vinculados a esta corrente teórica apostam na ocupação perimetral pelas mesmas razões originais: definir com clareza a interface entre o espaço público e o privado, criar uma área de convívio (seja ela pública ou apenas coletiva) no interior do quarteirão, sem correr o risco de invalidar (por competição) as dinâmicas da rua. Os pátios prisioneiros (ainda que com acessos públicos) não se tornam passagens paralelas às calçadas, e assumem – em tese – um papel urbano distinto.

### b. Associação entre edifícios com a definição (parcial) da rua corredor

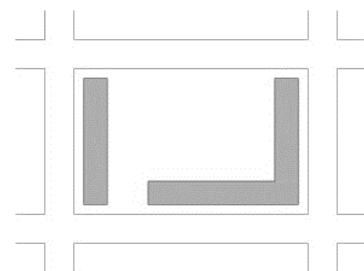


Figura 3. Esquema: associação entre edifícios com a definição (parcial) da rua corredor

Exemplos em que a ocupação das faces do quarteirão é feita intencionalmente - como estratégia de recuperação da dinâmica urbanas dos edifícios voltados para a rua – mas com aberturas significativas ao interior da quadra, de modo que não restem dúvidas sobre o caráter público deste espaço. São edifícios da segunda metade do século XX, certamente influenciados pela crítica à modernidade mas ainda a ela referentes.

Este modelo carrega a conformação de uma quadra de ocupação perimetral a uma condição de completa ambiguidade na propriedade e uso de sua porção interior. Ao completar apenas duas ou três frentes, o conjunto de edifícios oferece ao uso público seu pátio interno – se é que este espaço ainda pode ser assim denominado. Para ficarmos com apenas um exemplo, recorro ao projeto de Josep Lluís Sert para a Roosevelt Island (Nova York, 1974), onde uma via central organiza uma sequência de quadras que oferecem seus pátios ao uso coletivo; o adensamento vertical garante o dinamismo de usos ao longo da rua e compensa a falta das frentes não ocupadas pelas quadras opostas.

### c. Insinuação da quadra

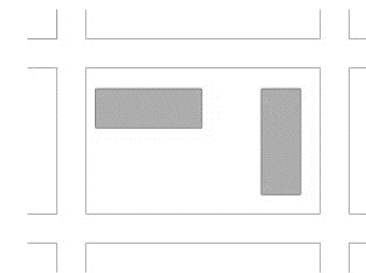


Figura 4. Esquema: insinuação da quadra

Os exemplos reunidos para esta tipologia compartilham a oportunidade de ocupar uma quadra completa ou, ao menos, considerá-la como unidade de projeto. Mais do que enfrentar um território vasto (parque) e isolado do sistema viário, são projetos que negociam com o tecido urbano existente e procuram soluções de implantação que denunciem esse acordo.

São operações precisas e sutis. A disposição dos novos volumes revela a lógica inaugurada pela ocupação tradicional da quadra: retoma alinhamentos, marca a esquina, cria exceções que iluminam a regra do restante da cidade. A rua corredor continua configurada, mas surge um ruído importante que, ao mesmo tempo, a elogia e a critica. A possibilidade de acesso ao interior do lote/quadra é uma virtude que se revela sem, entretanto, negar as regras implícitas de organização da cidade.

Trata-se de uma situação de exceção, por natureza. O reconhecimento das possíveis virtudes da rua corredor só é possível se existe, em algum lugar, a própria rua corredor. A diversidade possível na ocupação do térreo destes conjuntos nunca será equivalente àquela gerada pela ocupação perimetral tradicional, pela própria condição fundiária (ocupações perimetrais costumam ter um número maior de lotes e conseqüentemente uma variedade maior de usos). O oferecimento do interior da quadra como vazio público (ou de acesso público) interessa principalmente enquanto surpresa em uma cidade de ocupação densa.

É o que faz Mies van der Rohe no projeto para os edifícios de Lake Shore Drive (Chicago, 1949-51): um exercício de implantação metódica, menos articulada com a vida do pedestre e mais concebida como resposta à escala mais ampla da volumetria da cidade. As largas avenidas de Chicago – sobretudo a marginal do lago – oferecem grandes distâncias para a apreciação dos edifícios, reconfigurando a relação que estabelecem com os pedestres (e os motoristas). A localização das duas torres define os alinhamentos visuais (à distância) com as ruas, indicam os alinhamentos de referência de maneira ainda mais sutil do que nos dois exemplos anteriores. Ainda assim, não perdem de vista a lógica implícita da cidade e garantem ao edifício a autonomia que seu programa (e seu autor) desejaram.

#### d. Quarteirão sem ruas

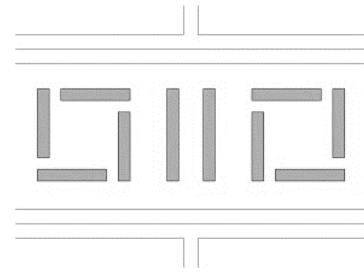


Figura 5. Esquema: quarteirão sem ruas

Condição tipicamente moderna, esta categoria identifica exemplos em que a implantação de um conjunto de edifícios simula o espaço montado em quarteirão, sem contar com a rua como mediador entre os universos público e privado. São agrupamentos feitos em extensões vastas de terreno, entendidas normalmente como parque público, em que a criação deste elemento de conjunto (quarteirão sem ruas) garante algum tipo de restrição de acesso ainda que por mera notícia simbólica dada pela constituição formal dos edifícios.

O que se nota é a configuração de um conjunto edificado que compõe uma unidade formal, motivada pelas virtudes de aglutinação social e administrativa que o modelo gera. A noção de unidade de vizinhança, herdada das experiências britânicas e norte-americanas de Cidade Jardim articulou muitos projetos de ampliação ou criação de cidades novas. Brasília é, talvez, o principal exemplo destes mecanismos.

Tomemos a implantação das superquadras como objeto. Há, é certo, um sistema viário de alta capacidade que define o eixo norte-sul de circulação entre os diversos núcleos residenciais e que, claramente, estabelece uma barreira entre as quadras a leste e a oeste do eixo. Por outro lado, ao longo deste sentido longitudinal as quadras têm sua continuidade interferida apenas por ruas comerciais, moduladas entre os conjuntos de modo a estabelecer distâncias equivalentes de percursos pedonais. O solo da cidade, público por definição, cria o parque contínuo do sonho moderno, sem interrupções – nem pelos edifícios (exceto os comerciais) erguidos por pilotis para que a lógica radical e coletivizadora sem mantenha reconhecível por toda a extensão do plano. O que, então, define os núcleos de pertencimento? São duas as estratégias: a criação do cinturão verde ao redor do que se poderia ler como quadra, e uma disposição dos edifícios capaz de organizar recintos mais particulares dentro da imensidão pública.

A calculada articulação entre volumes, garante por um lado o funcionamento ideal em termos de insolação e vistas, e por outro a criação de espaços públicos equipados por atividades cotidianas (da escola aos playgrounds infantis). Cria-se uma evidente condição de conjunto, em que os edifícios assumem a responsabilidade de desenhar e qualificar o espaço público, sem que este espaço seja uma rua. Em outros termos, Lucio Costa desenha o quarteirão sem rua corredor.

#### e. Edifícios a redent

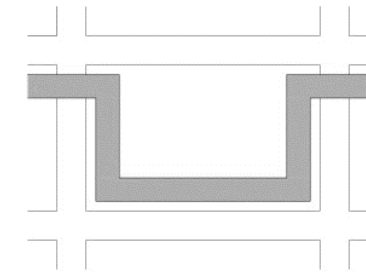


Figura 6. Esquema: edifícios a redent

Tipo urbano consagrado por Le Corbusier, desde suas primeiras experiências urbanísticas nos anos 1920. É a afirmação da liberdade do edifício, da sobreposição da arquitetura sobre as regras da cidade, uma espécie de manifesto na nova arquitetura. A lâmina – solução essencialmente democrática pois repete a idêntica condição de vista e sol a todas as unidades habitacionais – desenvolve-se indefinidamente, autônoma. Entretanto, as frentes das lâminas em alguns casos – buscam a referência viária, voltam a construir parcialmente a frente urbana que define a rua corredor.

Diferentemente das tipologias que isolam peças num vasto e indefinido espaço livre (torres no parque, unidades autônomas), os edifícios implantados *a redent* retomam a configuração de superfície de transição entre espaços públicos e privados (as fachadas) ainda que apenas em duas ou três frentes da quadra.

Este tipo de solução de implantação é, ainda hoje, experimentado em projetos de grandes conjuntos. Sua principal virtude é estabelecer uma nova ordem de reconhecimento do espaço coletivo, seja ele aberto diretamente à rua ou recluso em um recinto criado pela volumetria criada pelo bloco contínuo. Por outro lado, a implantação do bloco (ou de parte dele) junto à rua, refaz o alinhamento perimetral (ainda que parcial) da quadra, e recria a relação tradicional do pedestre com o edifício.

#### f. Placa e torre

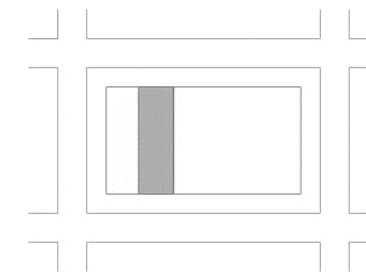


Figura 7. Esquema: placa e torre

A tipologia placa de embasamento e torre consolidou-se como um esquema clássico da arquitetura moderna. Há duas razões para tanto. A primeira é a notável distinção entre funções que o esquema permite, gerando uma separação diagramática entre funções no conjunto: térreo comercial e torres de habitação ou de escritórios. A segunda é a condição de resposta ao funcionamento da cidade que um embasamento (geralmente comercial) proporciona; um térreo



mais ativo interessa particularmente em situações urbanas consolidadas, em que o edifício enfrenta a concorrência de seus vizinhos equipados na construção da vida cotidiana da cidade.

Embora este modelo tenha sido replicado em situações mais periféricas e mesmo em condições viárias de alto tráfego, ele teve resultados mais bem-sucedidos em regiões centrais das cidades, em que a dinâmica de pedestres é maior. É o caso do Conjunto Nacional (David Libeskind, 1954-58) que inaugura a verticalização da Avenida Paulista, em São Paulo, oferecendo-se como protótipo de substituição dos antigos casarões. A placa comercial tem uma ocupação múltipla e abre-se como extensão franca e evidente da calçada, e estabelece um gabarito que desenha a caixa da avenida no quarteirão que ocupa; a torre agrupa programas diversos (hotel, habitação e escritórios) e está recuada, levando a verticalização para longe do olhar imediato do pedestre, evitando o sombreamento dramático das calçadas.

### g. Ocupação total da quadra com térreo de uso coletivo

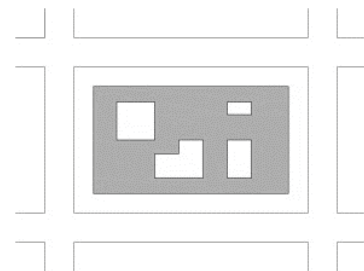


Figura 8. Esquema: ocupação total da quadra com térreo de uso coletivo

Esta categoria – talvez a menos explorada de todas – é uma variação morfológica das placas de embasamento descritas na categoria anterior. Este elemento – normalmente de pouca altura – refere sua implantação de maneira quase literal ao desenho do quarteirão; nos casos aqui listados com a especificidade de liberar o uso do térreo a atividades públicas, cobertas por esse edifício elevado com a forma do próprio quarteirão. Trata-se de uma interpretação radical do quarteirão, tomando-o como unidade de projeto literal. É o caso do projeto do conjunto residencial EDA, de Ryue Nishizawa (Tóquio, 2006) ou do Auditorium Forum, de Herzog e de Meuron (Barcelona, 2004).

### h. Associações de lotes e a lógica do quarteirão

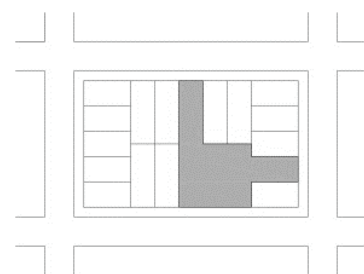


Figura 9. Esquema: associações de lotes e a lógica do quarteirão

Primeira das categorias em que os edifícios não enfrentam o quarteirão em sua dimensão total, até por que não implantados em frações do quarteirão. A questão que interessa neste esquema tipológico é a interpretação feita pelo novo edifício da condição preestabelecida, a maneira como a intervenção responde à lógica de conjunto gravada em seus vizinhos. Este item reúne projetos organizados a partir de decisões indicadas pelas circunstâncias de seu entorno. O quarteirão, considerado como unidade construtiva, informa às novas edificações as regras implícitas que o definem enquanto conjunto. Compreender estas regras (que não são necessariamente normas urbanísticas oficiais) e responder à condição particular de um sítio em que a morfologia do quarteirão tem um papel central são os desafios enfrentados.

Este conjunto de exemplos apresenta a condição de cidades cuja ocupação é estruturada sobre a lógica tradicional, com quarteirões formalmente estabelecidos e edifícios rigorosamente vinculados a eles (embora com exigências normativas de gabaritos e alinhamentos). A noção apresentada de quarteirão enquanto tipo edificado, nos moldes da teoria de Rossi (1998) e Aymonino (1984), encontra materialização aqui. O edifício proposto de adequa à mesma lógica respeitada por seus vizinhos, e não é – como nos casos descritos pelas categorias anteriores – o único responsável pela configuração da noção de quarteirão.

### i. Complementação do quarteirão

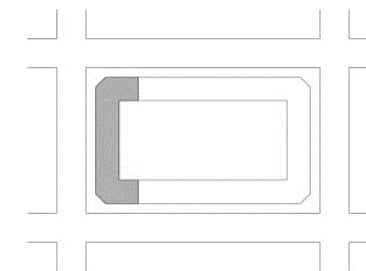


Figura 10. Esquema: complementação do quarteirão

Esta categoria pode ser descrita como uma versão simplificada da anterior, em que um único edifício sintetiza em sua implantação a lógica preestabelecida do quarteirão, completando-a. São todos edifícios de esquina, em que o arremate da forma conjunta do quarteirão é feita de maneira inequívoca. Este item reúne projetos organizados a partir de lógicas indicadas pelas circunstâncias de seu entorno. O quarteirão, considerado como unidade construtiva, informa às novas edificações as regras implícitas que o definem enquanto conjunto. Compreender estas regras (que não são necessariamente normas urbanísticas oficiais) e responder à condição particular de um sítio em que a morfologia do quarteirão tem um papel central são os desafios enfrentados.

## j. Blocos alinhados de baixa altura

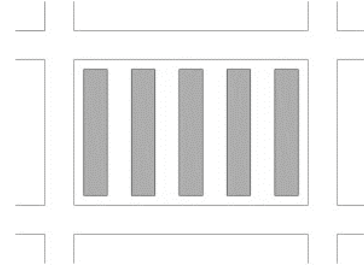


Figura 11. Esquema: blocos alinhados de baixa altura

Materialização da semente socialista da arquitetura moderna, a reprodução de edifícios idênticos em sequência lógica de afastamento e alinhamentos, garante a multiplicação maximizada da condição ideal de habitação mínima. As experiências de Ernst May representam com clareza a concretização deste esquema, que responde à radicalidade funcionalista sem questionar a matriz viária que as suportam. Arquitetura moderna sobre a matriz urbanística da cidade tradicional. Muitos são os exemplos possíveis, mas vale citar o Conjunto Zezinho Magalhães (CECAP, Guarulhos, Vilanova Artigas, Paulo Mendes da Rocha, Fábio Penteadó, 1967)

## i. Edifício como unidade urbana

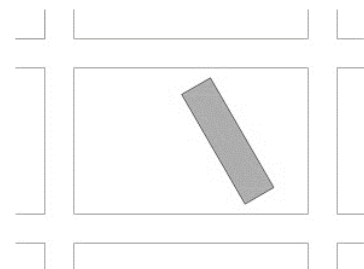


Figura 12. Esquema: Edifício como unidade urbana

São as unidades de habitação e seus correlatos, experiências em que a crença moderna na ciência e na técnica se sobrepõe à história da cidade. Todos os atributos da vida urbana são precisamente ajustados ao interior do edifício, tornando-o uma condensação da própria cidade; o espaço que antes era ocupado por todas estas atividades é oferecido ao lazer e a contemplação, como um vasto parque público.

Este é o primeiro padrão tipológico que desconstrói em definitivo a noção de quarteirão, atinge seu ápice em duas configurações distintas. Trata-se da condensação em um núcleo as diversas utilidades urbanas, como uma reprodução de setores da cidade em um mesmo edifício ou conjunto de edifícios. O mais emblemático exemplo é, sem dúvida, a Unidade de Habitação (Marselha, 1947-52). Le Corbusier avança, neste projeto, sobre a matriz do tecido urbano que recebe o edifício, implantando um bloco totalmente alheio à cidade sob ele. Sua crítica deli-

berada é justamente à imposição que a cidade existente faz aos edifícios, condicionando-os a condições de vistas e orientação solar nem sempre favoráveis, além de demandar uma vasta porção de território para a implantação de um número de unidades que se pode concentrar num único bloco compacto.

A rua corredor perde totalmente o sentido de sua existência, ficando restrita eficiente deslocamento dos automóveis, enquanto pedestres poderiam percorrer parques e elevadores – novos veículos de conexão entre as funções da cidade.

## J. Torres no parque

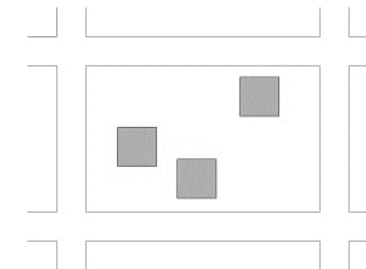


Figura 13. Esquema: torres no parque

Desdobramento conceitual das unidades de habitação, as torres no parque representam a dissolução completa da noção de quarteirão. Um modelo de cidade em que os edifícios não mais se organizam segundo a lógica do sistema viário, mas afastam-se de acordo com as melhores condições de vista e sol; não se atribui aos edifícios qualquer função de morfologia urbana. É possível dizer que o ideal de cidade embutido nestas soluções seja uma fusão radical com a natureza, superando a distinção fundamental existente nas ocupações tradicionais.

A tipologia torres no parque é o desdobramento natural dos edifícios-cidades autônomos (unidades de habitação), e incorporam, em muitos dos casos, a intenção de concentrar programas diversos, ampliando a área da cidade impactada por um desenho sem qualquer relação com a ordem do quarteirão ou da rua corredor.

Não são muitos, por esta razão, os exemplos que exploram o modelo em suas maiores virtudes. O mais radical (em termos de dissolução da quadra) esquema de implantação de edifícios é também um dos mais raros. Exigem uma combinação de interesses públicos e privados num acordo de abertura de espaços à fruição pública ou uma ação estatal de grande monta financeira, incomum na segunda metade do século XX. O projeto de Rino Levi e equipe apresentado ao concurso do Plano Piloto de Brasília (1957) é um exemplo (apesar de os edifícios serem unidades urbanas, como aquelas descritas no item anterior).

## Referências

AYMONINO, Carlo. *O significado das cidades*. Lisboa : Editorial Presença, 1984.

DIEZ, Fernando E. *Buenos Aires y algunas constantes en las transformaciones urbanas*. Buenos Aires : Editorial de Belgrano, 1996.

JACOBS, Jane. *Morte e vida das grandes cidades*. São Paulo : Martins Fontes, 2003.

LE CORBUSIER. *Cómo concebir el urbanismo*. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1967.

LE CORBUSIER. *Precisões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo*. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.

MAY, Ernst. *Das neue Frankfurt: internationale Monatsschrift für die Probleme kultureller Neugestaltung*. Revista Das neue Frankfurt, jan 1930, pp.21-75. Disponível em: <[http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/neue\\_frankfurt1930/0067](http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/neue_frankfurt1930/0067)>. Acesso em 05/10/2016.

NOTO, Felipe de Souza. *O quarteirão como suporte da transformação urbana de São Paulo*. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo. 2017. 354p. Tese de Doutorado de Projeto de Arquitetura.

O´BYRNE, Maria Cecilia. *Bogotá e Chandigarh: el sector y la cuadra española*. Cuadernos de Vivienda y Urbanismo. Vol .5, nº10, jul-dez 2012, Bogotá, Pontificia Univerdidad Javierana.

PORTZAMPARC, Christian de. *A terceira era da cidade*. Óculum, São Paulo, n.9, FAU PUC-Campinas, 1997.

ROWE, Colin. *La IBA entre respublica y resprivata*. A&V, 2, Madrid, 1985. p.235.

ROSSI, Aldo. *A Arquitetura da cidade*. São Paulo : Martins Fontes,1995.