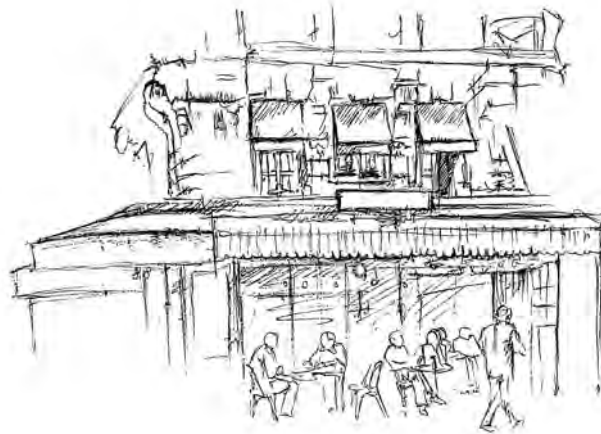


TÉRREOS URBANOS COMERCIAIS



**ESTUDOS DE CASO
EM PARIS**

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Térreos urbanos comerciais: estudos de caso em Paris

Trabalho final de graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Leticia Martins Cunha

Orientador: João Sette Whitaker Ferreira

Catalogação na Publicação
Serviço Técnico de Biblioteca
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Cunha, Leticia Martins
Térreos comerciais urbanos: estudos de caso em Paris /
Leticia Martins Cunha; orientador João Sette Whitaker
Ferreira. - São Paulo, 2022.
222 p.

Trabalho Final de Graduação (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

1. Paris. 2. Térreos Comerciais. 3. Fachada Ativa. 4. Morfologia Urbana. I. Ferreira, João Sette Whitaker, orient. II. Título.

R E S U M O

A dinâmica da vida nas cidades é um assunto que sempre me despertou interesse. Entender seu funcionamento, como ela se constitui, quais suas características tipológicas, morfológicas, culturais, sociais, econômicas, e quais as conexões que elas estabelecem (ou impõem) com a forma de viver de seus usuários.

Este trabalho constitui um estudo de térreos comerciais em determinadas ruas de Paris, com objetivo de estabelecer relações entre a presença de comércio nos térreos e a criação de ativação urbana, através de textos, desenhos, esquemas, fotografias e entrevistas, que representam ferramentas de análise e registro das dinâmicas observadas.

A B S T R A C T

The dynamics of life in the cities is a subject that always caught my attention. To understand its functioning and constitution, its typological, morphological, cultural, social and economic characteristics, and the connections they establish (or impose) with the lifestyle of its users.

This thesis consists of a study of commercial ground floors in certain streets in Paris, with the target of establishing connections between the presence of commercial spaces on the ground floor of the cities and the creation of urban life. Texts, notes, drawings, schemes, photos and interviews are tools of analysis and register of the dynamics observed.

AGRADECIMENTOS

À minha família, minha mãe Isabel, meu pai Vanrlei e minha irmã Alicia, por todo apoio, confiança e carinho incondicionais que sempre me ofereceram e que representaram a maior base para que eu pudesse alcançar meus objetivos.

À Mariana, por estar há anos sempre ao meu lado, independente da distância.

Às minhas amigas da FAU, Luiza, Pamela, Vanessa, Carol, Ana Paula, Vivian e Sarah, por todo companheirismo, risadas e noites mal dormidas de projeto.

Ao Marcello, por se fazer sempre presente.

Às minhas companheiras de apartamentos em terras estrangeiras, Juliana, Alessandra, Paula, Mahima e Júlia, que me fizeram sentir em casa e acolhida em meio a um cenário de pandemia.

À Débora, o maior presente que Paris poderia ter me dado, e cuja presença e apoio emocional foram fundamentais no desenvolvimento deste trabalho.

Ao Lucas por toda motivação e suporte na reta final.

À Charlotte, por me acolher de maneira tão querida em seu país e pela ilustração da capa.

Ao meu querido orientador João, pelos ensinamentos e por toda confiança e suporte em mim e no meu tema, no contexto excepcional e caótico deste TFG.

A todos que, entre Brasil, Portugal e França, fizeram parte da minha jornada nos últimos seis anos.

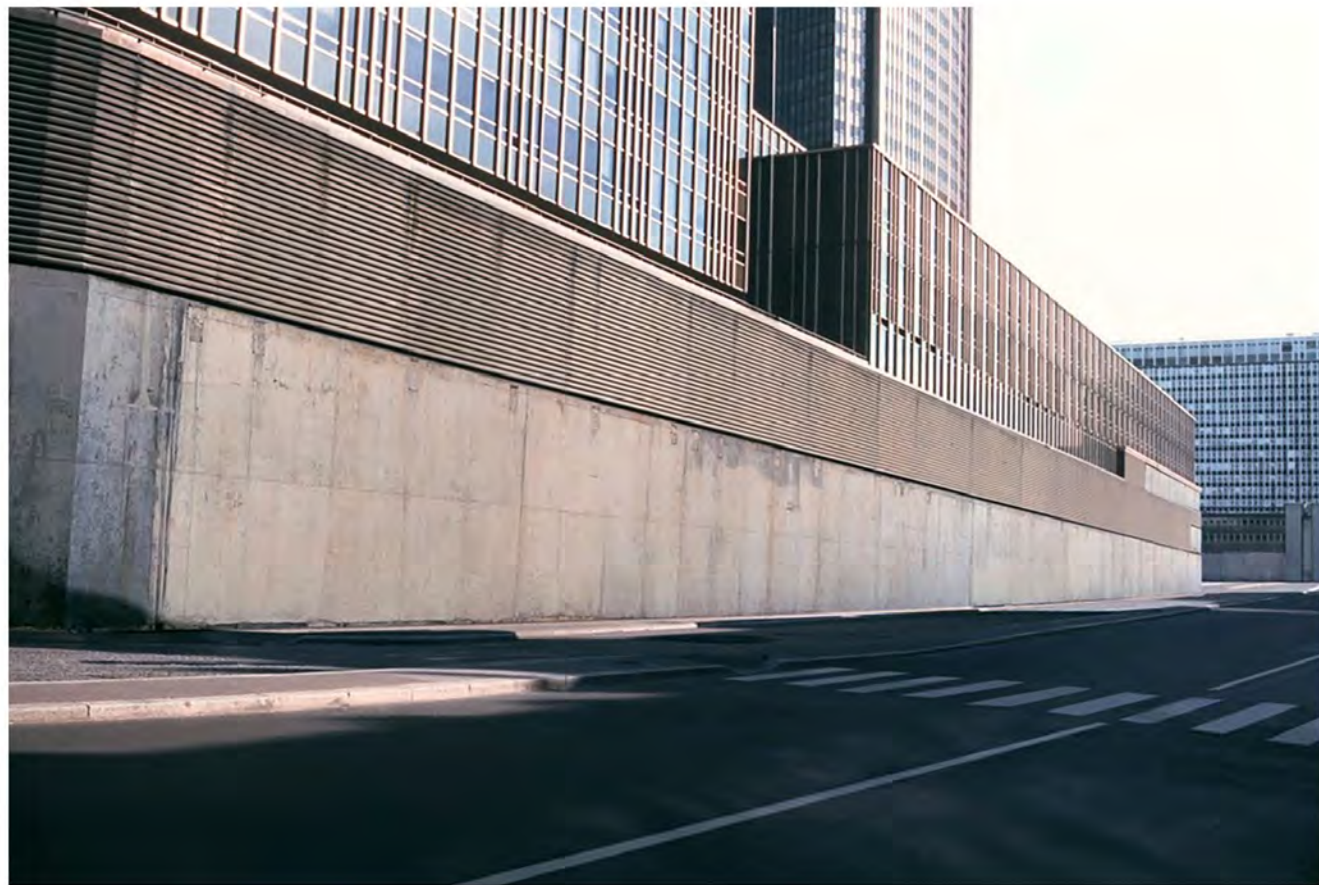
Obrigada!

S U M Á R I O

NICOLAS MOULIN: VIDER PARIS	14
INTRODUÇÃO	22
CAMINHOS PARA O TEMA	24
ESTRUTURA DO TFG	32
CAPÍTULO 1: PANORAMA HISTÓRICO	34
CAPÍTULO 2: TÉRREOS URBANOS	64
REZ-DE-VILLE: O CONCEITO DE TÉRREO URBANO DE DAVID MAGIN	66
ESPAÇOS DE TRANSIÇÃO: OS TÉRREOS URBANOS DE JAN GEHL	88

CAPÍTULO 3: ESTUDOS DE CASO EM PARIS	98
QUARTIER LATIN	114
RUE DE LEVIS	146
AVENUE DE FRANCE	176
CONCLUSÕES	210
CONSIDERAÇÕES FINAIS	216
BIBLIOGRAFIA	220





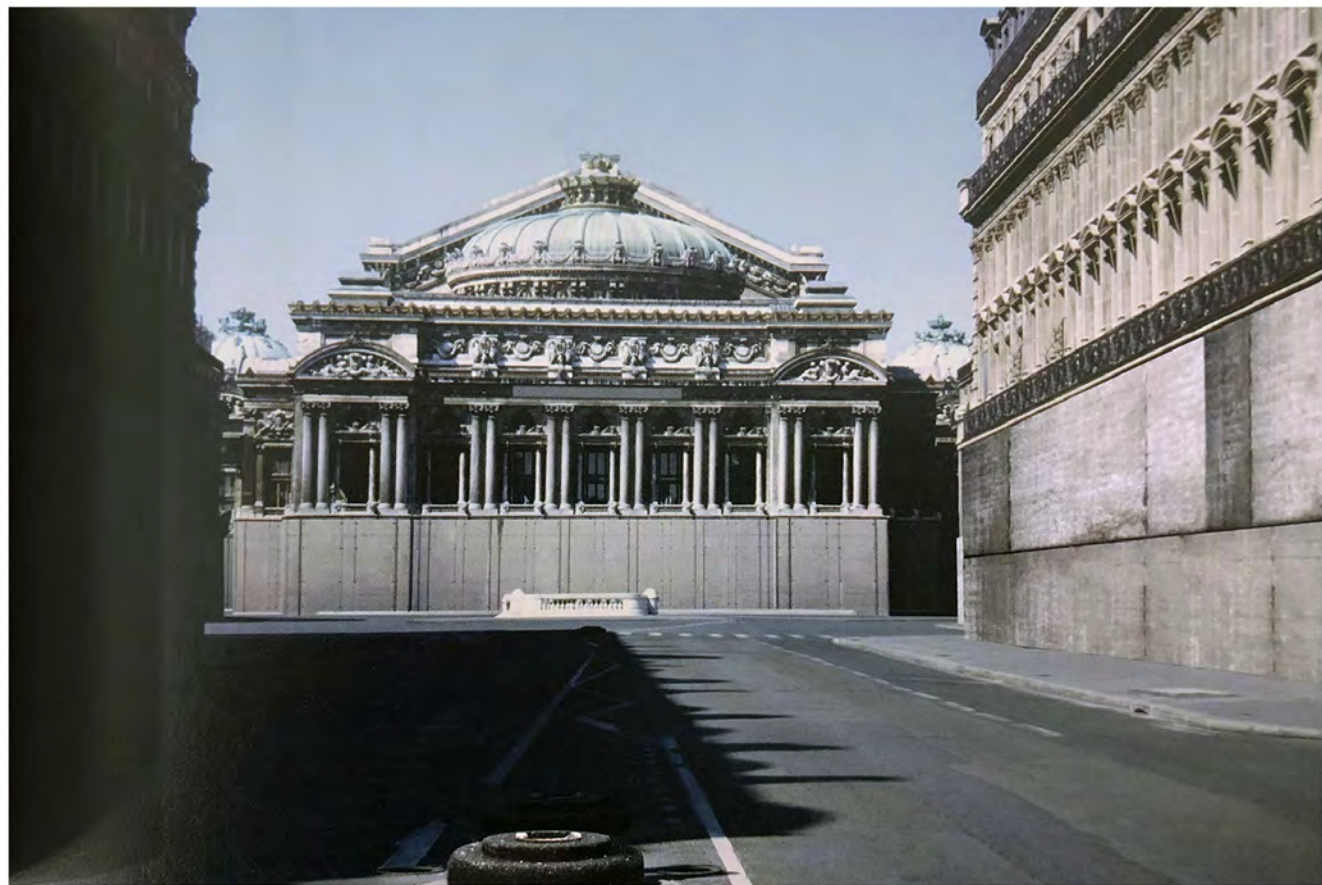




imagem 1: Vider Paris. Nicolas Moulin. Fonte: GALERIE-PHOTO
imagem 2: Vider Paris. Nicolas Moulin. Fonte: GALERIE-PHOTO
imagem 3: Vider Paris. Nicolas Moulin. Fonte: GALERIE-PHOTO
imagem 4: Vider Paris. Nicolas Moulin. Fonte: GALERIE-PHOTO
imagem 5: Vider Paris. Nicolas Moulin. Fonte: GALERIE-PHOTO
imagem 6: Vider Paris. Nicolas Moulin. Fonte: GALERIE-PHOTO
imagem 7: Vider Paris. Nicolas Moulin. Fonte: GALERIE-PHOTO

I N T R O D U Ç Ã O

C A M I N H O S P A R A O T E M A

São Paulo

Quem nunca se encontrou numa rua, independente do modo de deslocamento, mesmo que seja mais possível durante a caminhada a pé, tomada por um sentimento de solidão, de vazio, gerado por uma sucessão de fachadas com as quais pouca ou nenhuma interação é possível: térreos de imóveis residenciais sem nenhuma outra abertura além de uma entrada confidencial, imóveis de escritórios ou locais de serviços ocultos por vidros opacos, residências recuadas da rua atrás de arbustos e grades ou vagas de estacionamento na rua, entradas de estacionamentos privados, locais comerciais abandonados com toldos permanentemente fechados, locais novos vazios... [SVAHNSTRÖM, 2013]

Gostaria de começar com esse trecho da tese de mestrado de Nils Svahnström, que reflete de maneira objetiva as motivações que levaram ao desenvolvimento deste Trabalho Final de Graduação. A leitura permite perceber como o espaço construído, especialmente no andar térreo, influencia a experiência de utilização do espaço urbano, como uma arquitetura que não é pensada para interagir com o espaço público afeta negativamente a maneira de perceber e vivenciar a cidade. A construção arquitetônica está diretamente relacionada com a constituição dos espaços urbanos; a morfologia e os tipos de uso dos térreos dos edifícios influenciam na criação (ou não) de espaços urbanos ativos e agradáveis. Projetos que estabelecem relações de permeabilidade e continuidade com a rua apresentam relações com a cidade diferentes de projetos viram as costas para o espaço público, que se fecham por trás de muros e viram-se para o interior do lote.

O trecho me traz à cabeça diversas experiências de utilização da cidade de São Paulo em ruas vazias, monótonas e que passam a sensação de insegurança, de trechos na cidade pobres em dinâmicas de vida urbana e onde, normalmente, não se observam fachadas ativas. O artista alemão Nicolas Moulin realiza a obra fotográfica *Vider Paris* (Esvaizar Paris), exposta em 2001, na qual ele remove as aberturas das fachadas do térreo e o primeiro andar de cada edifício e todos os elementos vivos das ruas de Paris, transformando-a numa cidade fantasma. As imagens, nas primeiras páginas deste trabalho, permitem traçar uma associação com estruturas típicas de quarteirões mono funcionais da capital paulista, a exemplo dos residenciais definidos pela presença de condomínios fechados atrás de muros, como pode ser observado nas imagens obtidas a partir do Google Street View, capturadas em trechos dos bairros Morumbi e Anália Franco.

Des lors, j'ai décidé de traiter les espaces sans états d'âme. Je me suis dit que murer chaque immeuble jusqu'au second était « crédible » dans la logique d'une planification urbaine entreprise par des compagnies de BTP. Simple, efficace, et radical. Plus personne dehors, l'ordre

orwellien assuré, et l'état policier à son apogée. Propre, totalitaire, économique, associable et vitrifié. Capitaliste. Funéraire.
[MOULIN in GALERIE-PHOTO]

A consolidação dessas áreas é resultado de um planejamento urbano decorrente de questões culturais, políticas e sociais intrínsecas a formação do Brasil moderno, da aplicação de ideais funcionalistas e higienistas no desenvolvimento das grandes cidades. O Morumbi e o Anália Franco são importantes exemplos de bairros de expansão do centro urbano da capital paulista com modelo rodoviarista e baseado na setorização dos usos, culminando em áreas nobres majoritariamente residenciais e com difícil acesso pela rede de transportes públicos, onde as classes mais altas se afastam da cidade real por trás dos muros dos condomínios, fechados e protegidos por seguranças particulares. Observa-se uma negação da rua, que se torna espaço residual, produzida pelos condomínios que buscam oferecer o máximo de usos em suas áreas comuns para que seus moradores não precisem sair na cidade para a realização de atividades, e em outra medida, pelos conjuntos habitacionais sociais, elevados

em entornos áridos e não planejados para serem inseridos na malha da cidade, onde não se produz terreos ativos.

Esses edifícios têm a tendencia de planejar seus espaços ativos no interior do lote, “virando as costas para a rua” [MANGIN, 2020, p.8] e materializando a barreira entre o público e o privado. A conexão entre o espaço interior privado com o espaço exterior comum se enfraquece com a progressiva perda de permeabilidade dos terreos e o crescente isolamento do edifício em relação a rua trazidos pela nova tipologia de condomínios modernos, que concentram diversas atividades de lazer e esporte dentro de seus muros e limites rigidamente delimitados e recuados.

Na outra extremidade da formação urbana de São Paulo, fora do perímetro da cidade formal, estão as favelas, que se desenvolveram fora das diretrizes definidas por regulações de planejamento urbano; foram surgindo espontaneamente e de forma orgânica nos espaços residuais no centro das cidades negligenciados pelo mercado imobiliário ou na periferia ao redor. A espontaneidade intrínseca a formação das comunidades, pode ser vista também na constituição de uma rede de comércio local, onde comércios de

proximidade vão surgindo nas portas de garagens, e no maior dinamismo e ocupação das ruas. Apesar das condições de pobreza e insegurança características das favelas brasileiras, o espaço público é utilizado como local de encontro e trocas sociais e econômicas.

No Brasil, as favelas transmitem uma imagem de pobreza e precariedade no imaginário urbano, mas suas configurações espaciais, as funções comerciais do térreo urbano, são de uma qualidade infinitamente superior àquelas dos condomínios de alto padrão ultra fortificados dos quarteirões ricos formais, que perderam muito em termos de vitalidade urbana. [JAGLIN, FERREIRA apud MANGIN, 2020, p.32]

imagem 8: Rua Lydia Damus Maksoud (Morumbi). Fonte: Google Street View

imagem 9: Rua Lydia Damus Maksoud (Morumbi). Fonte: Google Street View

imagem 10: Rua Lydia Damus Maksoud (Morumbi). Fonte: Google Street View

imagem 11: Rua Lydia Damus Maksoud (Morumbi). Fonte: Google Earth

imagem 12: Rua José Tabacow (Analia Franco). Fonte: Google Street View

imagem 13: Rua Valter Gazzara (Analia Franco). Fonte: Google Street View

imagem 14: Rua Antonio Alves Barril (Analia Franco). Fonte: Google Street View

imagem 15: Região do shooiping Analia Franco. Fonte: Google Earth



Paris

A experiência de ter morado na Europa nos últimos três anos, no Porto e depois em Paris, com o repertório de alguém que viveu toda a vida em São Paulo, me fez observar, nas próprias atividades cotidianas, as diferenças e semelhanças nas formas de utilização das cidades, os fluxos das ruas, os usos das praças, as dinâmicas dos comércios, a presença de pessoas, a sensação de segurança. Me pegava constantemente debatendo o porquê de um lugar ser assim e o outro não, ou o porquê de uma coisa funcionar aqui e não funcionar lá. As atividades do dia a dia eram choques de realidade e reflexões constantes, principalmente em Paris, que será o objeto de estudo deste trabalho.

Este TFG surgiu, então, desse incomodo de tentar compreender o porquê das diferenças tão discrepantes entre a utilização e ativação do espaço público entre as cidades europeias e as cidades brasileiras. Por que temos mais vontade de utilizar a rua aqui do que lá?

Por que as pessoas andam mais a pé? Por que prefiro me deslocar de carro lá enquanto aqui não tenho essa necessidade? Por que é tão gostoso estar no espaço urbano? E o mais importante, qual o papel da arquitetura e do planejamento urbano para achar essas respostas? Nunca acreditei no romantismo de que a arquitetura, por si só, seria responsável por trazer as respostas para os questionamentos, já que qualquer realidade é consequência de um conjunto maior fatores, sociais, culturais, políticos e econômicos; mas gostaria de compreender o quanto e como a arquitetura tem sua participação dentro desse conjunto.

É importante ressaltar que não se trata de uma visão maniqueísta que coloca as cidades europeias como boas e as brasileiras como ruins. O objetivo não é desenvolver uma análise comparativa entre os dois contextos, mesmo porque seria uma tarefa extremamente difícil estabelecer uma base de comparação devido aos

diferentes contextos culturais, sociais, políticos e econômicos, mas entender São Paulo ao analisar Paris com a perspectiva de alguém que nasceu, viveu e estudou a capital paulista.

Buscando respostas para os questionamentos, comecei a perceber que os problemas e as dinâmicas que observava se desenrolam principalmente no térreo da cidade e comecei a direcionar as pesquisas de definição do tema nessa direção, o que me levou à pesquisa *Rez-de-Ville*, [MANGIN, 2020] coordenada pelo arquiteto e urbanista francês David Mangin e com a participação de João Whitaker, orientador deste trabalho. O termo rez-de-ville pode ser traduzido como térreo urbano e definido pelos locais no térreo do edifício e o espaço publico ao seu redor, cujo tema engloba diversos focos de estudo. Dos diversos temas, entre espaços verdes, mobilidade, redes de infraestrutura, decidi filtrar o campo de pesquisa do trabalho aos térreos urbanos

comerciais, por estar seguindo na área de arquitetura comercial e pela importante presença de atividades terciarias nos térreos parisienses.

ESTRUTURA DO TFG

A fim de compreender todas essas questões, o trabalho é organizado em três capítulos. Procura-se, em um primeiro momento, entender quais as relações e contribuições do comércio (enquanto espaço comercial) no processo de desenvolvimento das grandes cidades. Para tal, no **Capítulo 1**, desenvolve-se um panorama histórico sobre a evolução da morfologia urbana das cidades europeias, relacionado a presença de atividade comercial nos térreos, buscando sempre trazer o contexto de Paris. Embora com foco nas relações espaciais entre o térreo arquitetônico e o espaço público, traz-se também o contexto social, político e cultural dos diferentes momentos num recorte da Idade Média até a atualidade.

O **Capítulo 2**, de caráter mais descritivo e menos crítico, apresenta e define o conceito de “térreos urbanos”, tema geral dentro do qual este trabalho se insere, e as duas bibliografias que foram base para a definição

do tema deste trabalho: a publicação Rez-de-Ville [MANGIN, 2020] e o livro Cidade para Pessoas [GEHL, 2015]. Trata-se de um capítulo de contextualização contemporânea da área de estudo deste TFG, trazendo ferramentas e metodologias que serão aplicadas no desenvolvimento das análises do trabalho.

O **Capítulo 3**, o mais extenso e de caráter crítico e analítico, corresponde ao desenvolvimento dos estudos de caso de ruas e tipologias comerciais em Paris. São analisadas 3 ruas comerciais com características distintas na capital francesa, com objetivo de analisar as dinâmicas urbanas e as relações da morfologia do espaço construído com a ativação urbana.

CAPÍTULO 1

P A N O R A M A
H I S T Ó R I C O

As primeiras lojas nasceram com as primeiras cidades (ao exemplo de Çatal Höyük, fundada há aproximadamente 600 a.C. na Mesopotâmia). É na cidade antiga que aparecem os primeiros térreos e fachadas comerciais. Esses serão implantados até o final do século XIX. Na França, é nos anos 1920 que contaremos o maior número de lojas (entre 1,5 e 2 milhões, de acordo com fontes). A partir de 1930, muito antes do aparecimento dos supermercados, o parque diminui pela primeira vez. [MADRY apud MASBOUNGI, p. 97]

Medieval

A sociedade medieval, originada a partir do sistema feudal e definida por uma população majoritariamente rural, começa a direcionar-se para as cidades por volta do século XII, em razão da diminuição das guerras e consequente crescimento da estabilidade política e econômica. Essa estabilidade desenrolou na revolução agrícola, marcada pela substituição da força motor do boi pelo cavalo e a melhoria das técnicas de cultivo e aproveitamento do solo, onde a produção agrícola de subsistência passa a produzir excedentes, gerando menos necessidade de mão-de-obra no campo, ponto de partida do êxodo rural em direção às cidades, onde a atividade comercial se intensifica. Esse fluxo comercial desenvolve um crescimento do tráfego em centros que fazem parte da rota comercial e estimulam o desenvolvimento de maiores agrupamentos urbanos. Nas cidades, o artesanato, produzido em escala familiar, representa o modelo de atividade econômica medieval, em que a produção e a comercialização estavam

intrínsecas e eram ambas papel do artesão.

As praças se constituíam como o centro dos núcleos urbanos, local da Igreja – símbolo da supremacia do poder católico na Idade Média –, das principais atividades comunais, acolhendo as festas, as cerimônias, e econômicas, espaço do mercado e das feiras. Interessa-nos, no âmbito deste trabalho, observar como a atividade comercial já se realizava, então, principalmente no espaço público, estendendo-se das praças para as ruas principais e a elas ramificadas, que se desenvolviam muitas vezes como ruas de comércio específico, refletido em suas nomenclaturas; em Paris ainda se vê algumas dessas ruas, como a *Rue de la Verrerie* (Rua da Vidraria), *Rue du Plâtre* (Rua do Gesso), *Rue des Vinaigriers* (Rua dos Fabricantes de Vinagre) e a *Rue des Petits Écuries* (Rua dos Pequenos Estábulos).

Os espaços comerciais, embora no interior dos térreos

dos edifícios, estabeleciam uma relação direta com a cidade; estendiam sua área de venda para o espaço público, expondo parte de sua mercadoria nas ruas, de forma a atrair o cliente e mostrar o conteúdo que encontrariam no interior, como ainda se observa hoje em algumas tipologias comerciais, como quitandas, lojas de souvenir, floriculturas e os famosos cafés de Paris, que colocam suas mesas na calçada, ou ainda de forma mais evidente nos espaços comerciais no Oriente, como os Souks no Marrocos.

Consequentemente, todo o desenho da cidade se altera de modo a que exista uma maior rentabilização do espaço. A malha molda-se às edificações existentes, que passam a desenvolver-se em altura. Existe uma nova organização dos edifícios; no rés-do-chão a loja e nos pisos superiores habitação. [HENRIQUES, 2015, p.58]

imagem 16: Market Scene (Fragment of An Ecce-homo). Fonte: Wikimedia Commons. AERTSEN, Peter. Aprox. 1550. 122,5x59,3cm. Oil and oak wood.



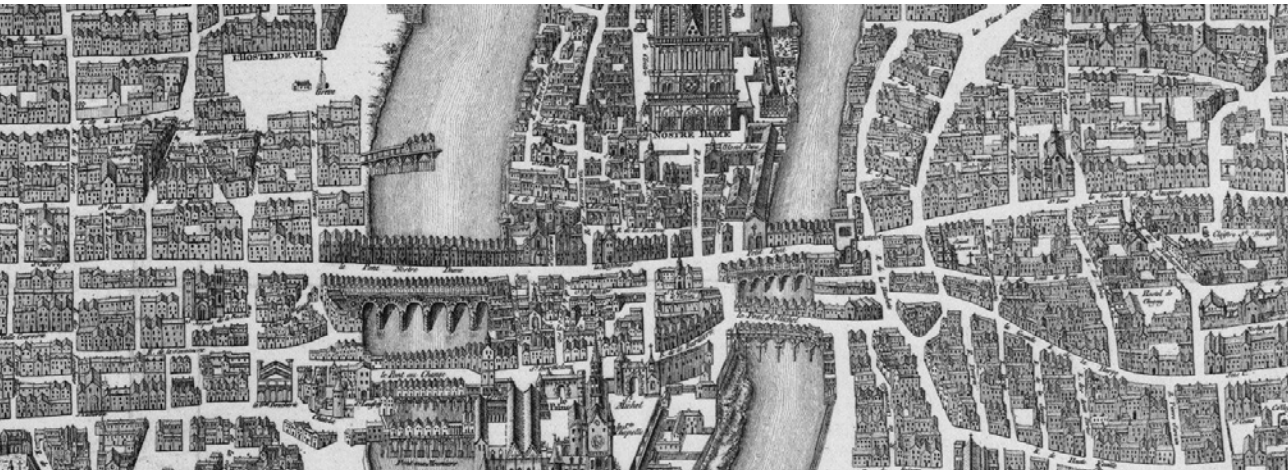
Com a Revolução Industrial, inicia-se uma reorganização da lógica econômica na Europa, marcada pela separação entre produção e comercialização. O aumento do volume da produção demandava um aumento na quantidade de espaços comerciais para suprir a necessidade de escoamento proporcional ao montante de mercadorias produzidas, principalmente como consequência do ápice da produção industrial têxtil.

A urbanização na França (e na Europa) é marcada pela ocupação perimetral da quadra, em que não há recuos frontais, mas pequenas passagens e pátios centrais entre a massa edificada do quarteirão. A fim de rentabilizar ao máximo o perímetro edificado e acolher a demanda da indústria por espaços comerciais no térreo, os proprietários começam a abrir essas vias no interior das quadras ao público, aumentando a extensão linear de fachadas comerciais.

Surgem as passagens cobertas, reflexos da ação do capitalismo em ascensão na Paris que ainda mantinha seu traçado urbano medieval. O desenvolvimento comercial desses espaços foi viabilizado, também, pelas políticas de desapropriação de imóveis no centro da capital a partir da Revolução Francesa de 1789, que eram até então pertencentes à nobreza e ao clero. Essas novas

vias estreitas são cobertas com telhados de estrutura metálica e fechamento em vidro, permitindo a entrada da luz do dia e a percepção de estar em uma rua, ainda que coberta; com iluminação artificial, decoração eclética e interior e fachadas repletos de ornamentação, opunham-se as ruas medievais, escuras e desprovidas de rede de esgoto. Consolidam-se como lugares de forte animação urbana, com lojas de novidades, galerias de arte, cafés e, acima de tudo, artigos de luxo.

mapa 1: Recorte do Mapa de Saint-Victor, por volta de 1550, onde se observa a ocupação perimetral da quadra. Fonte: Atlas Historique de Paris.
mapa 2: Recorte do Mapa de Paris de Girard, 1854, onde já são desenhadas as diversas passagens parisienses. Fonte: Bibliothèque nationale de France, GED-2626. Original: 1854, Girard, Xavier. Digitized reproduction: 11 julho 2011. 49 x 53 cm.



Século XIX - industrialização e Paris

No início do século XIX, grandes centros urbanos começam a surgir na Europa e, já no início do século XX a maior parte da população europeia vive concentrada nas cidades [CALABI, 2008], que constituíam os principais centros de trocas econômicas e polos de atividade produtiva. O processo de industrialização trouxe mudanças estruturais na escala de produção em relação aos séculos anteriores, e os centros urbanos se concretizam como verdadeiros polos de atração pela oferta de emprego e desenvolvimento financeiro; passam a ser sinônimos de oportunidades e progresso, onde as trocas sociais e econômicas se desenrolam.

A atividade comercial se tornou um dos principais pivôs do desenvolvimento inicial do capitalismo, e consequentemente do ambiente e da sociedade de consumo que começam a se configurar na Europa no desenvolver do século XIX [HARVEY, 2003]. A Paris do Segundo Império Napoleônico representa um ícone

nesse período no que tange o desenvolvimento de inovação e atração urbana, sendo palco das Exposições Universais – grandes momentos de celebração da mercadoria e do consumo alavancados pelo progresso técnico – e da abertura dos *Grands Boulevards*, durante as reformas do Barão de Haussmann, que expunham as mais recentes inovações tecnológicas industriais e tendências de consumo. David Harvey analisa esse período de frenesi do consumo da capital francesa e a define como a *Capital da Modernidade* [HARVEY, 2003]. Mais do que apenas o consumo, Harvey mostra como os grandes projetos urbanos sustentados pelo Estado serviram de alavanca para a consolidação de um novo capitalismo, no qual o setor financeiro passava a ser base importante de sustentação, com atores do setor financeiro, como os Irmãos Pereyre, lançando novos instrumentos de captação de recursos, em especial a generalização e popularização do crédito, para sustentar grandes projetos que iam de

infraestrutura territorial, como linhas de ferro, grandes empreendimentos comerciais, como as grandes lojas de departamentos parisienses, e empreendimentos imobiliários [HARVEY, 2003].

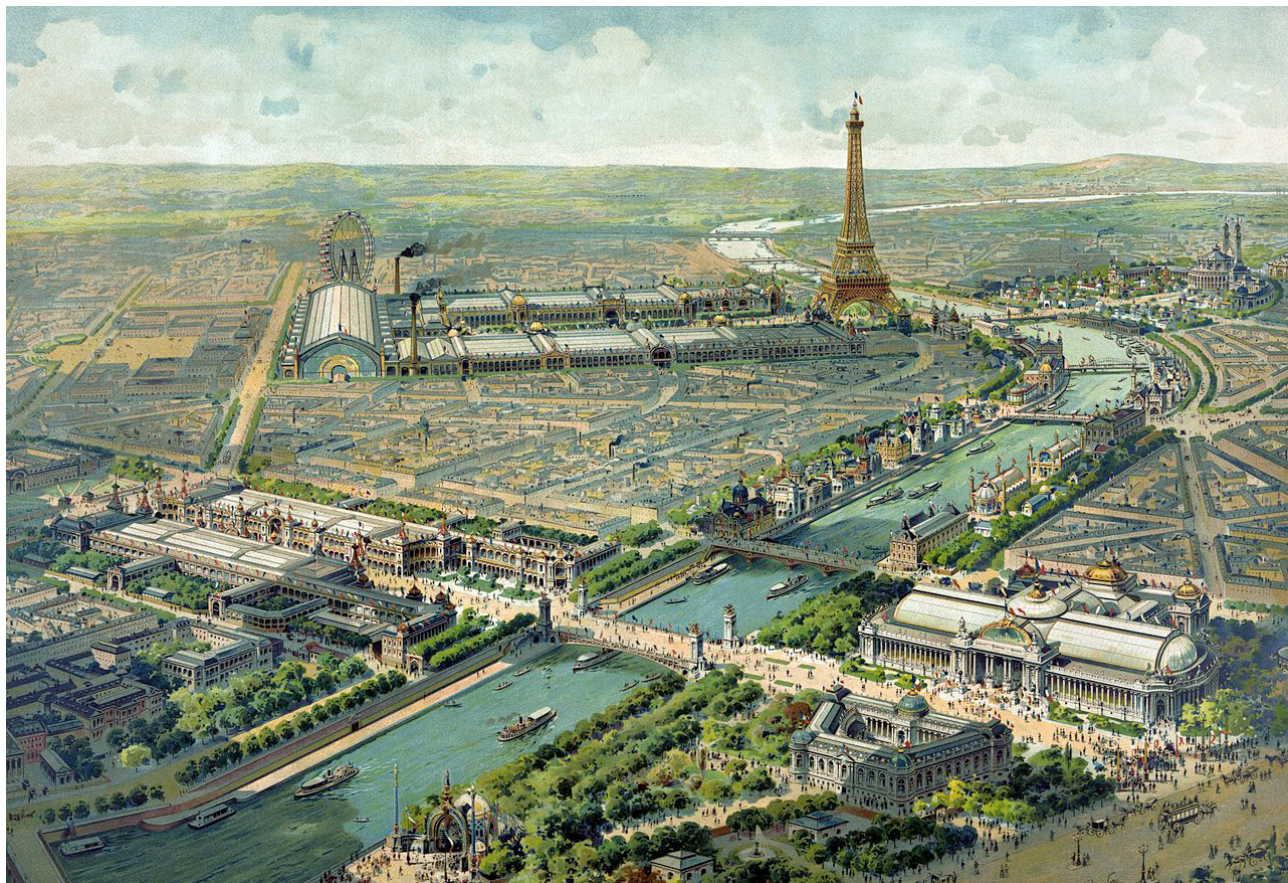
O desenvolvimento urbano de Paris, nessa época, estava diretamente relacionado ao fenômeno de espetacularização da cidade. Durante o Império, espetáculos eram organizados frequentemente como mecanismo político de exaltação e afirmação do poder imperial, cujo objetivo era ser simbolizado pela atmosfera de festividade. Os espetáculos se faziam presentes em eventos - como bailes, desfiles militares, celebrações nacionais e, também, na inauguração de monumentos e aberturas de bulevares - e geravam apoio e animação popular. A monumentalidade, exaltada nos projetos de reconstrução do tecido urbano, materializava essa intencionalidade de animação urbana e de visibilidade do poder na vida cotidiana.

Mas, como observa Van Zanten, houve um declínio rápido dessa teatralidade após 1862, quando o poder imperial foi pouco a pouco diminuindo diante do poder do capital e do comércio como forças condutoras na reconstrução de Paris. [HARVEY, 2003, p.282]

As Exposições Universais foram, talvez, o maior evento que contribuiu para a imagem de glória do Império, mas representaram, acima de tudo, o nascimento de uma nova forma de mentalidade de consumo e a celebração do nascimento da modernidade. Eram palco de lançamento e divulgação das mais recentes inovações industriais e comerciais, em escala global, atraindo uma multidão de pessoas para ver as novas tecnologias e experienciar a compra dos produtos que lá eram apresentados. Walter Benjamin descreve as Exposições como *centros de peregrinação da mercadoria-fetiche*. “*A Europa se deslocou para ver as mercadorias*” segundo *Taine em 1855*. [BENJAMIN, 1969, p.167]. A cultura capitalista encontra seu ápice, na qual o consumo deixa de se limitar ao ato de comprar um produto, e passa a englobar toda a experiência, o cenário e o esplendor dos eventos atrelados a experiência de compra.

A cidade por si só, também contribuía como peça-chave do mecanismo de fetichização da mercadoria. As aberturas dos Grandes Bulevares, além de representarem importantes eventos de espetáculos e, deixando de lado questões políticas sobre repressão das revoltas e barricadas, facilitavam a circulação de mercadorias, dinheiro e pessoas por meio de suas largas seções transversais projetadas com generosos

imagem 17: Vista Panorâmica da exposição universal de 1900 (Vue panoramique de l'exposition universelle de 1900). Fonte: Wikipedia. Original: 1900, Lucien Baylac (1851-1913). Digitized reproduction: 14 setembro 2007. 72 x 93 cm.

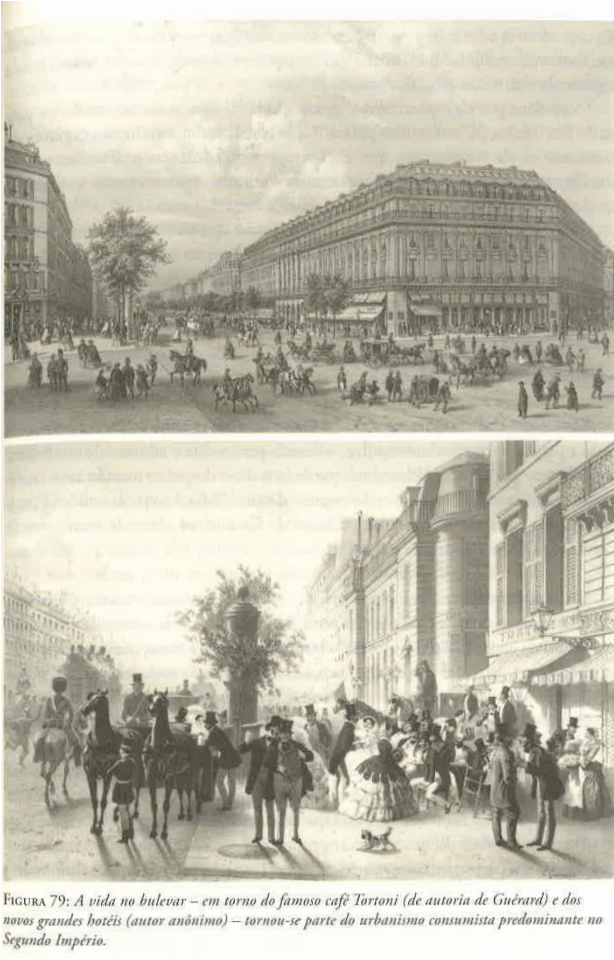
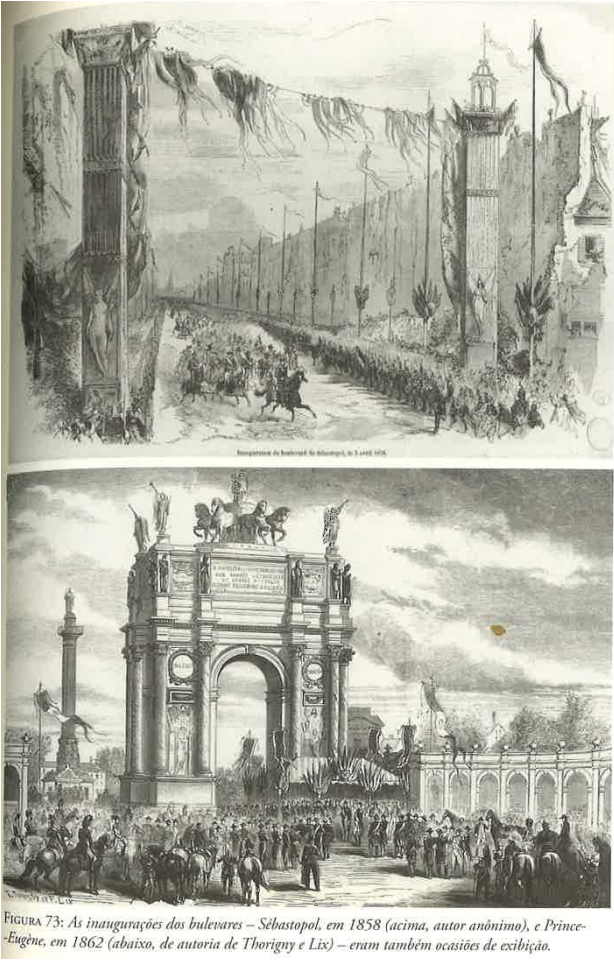


metros de passeios públicos arborizados e largas faixas de escoamento viário. A Paris do Barão de Haussmann se moldava não só para acolher toda a demanda de pessoas e mercadorias trazidas pelas Exposições, mas se aproveitava da crescente circulação de capital para investir na abertura massiva de espaços de entretenimento e consumo. A presença quase ininterrupta dos espaços comerciais nos térreos dos edifícios ao longo das novas vias públicas, os colocou como intrínsecos a constituição morfológica e tipológica do térreo urbano do centro parisiense e a criação de entretenimento popular. Os Grandes Bulevares com todos os seus novos pontos de atração, os cafés com terraços nas largas calçadas e as vitrines das lojas expondo os mais novos objetos de desejo, propiciavam novas formas de usufruir do espaço público, subordinadas a lógica do mercado e enfatizando a importância do capital de consumo naquela nova sociedade.

Nessa sociedade do espetáculo em ascensão, frequentar os terraços dos cafés e os mercados, comparecer aos eventos nos salões, assistir a espetáculos na Ópera, e mesmo o simples hábito de passear pelos bulevares observando as vitrines e os demais passantes – que buscavam cumprir o mesmo papel das vitrines de

expor os novos itens disponíveis no mercado –, ou as bisbilhotar as lojas nas novas grandiosas *Grands Magasins*, eram atividades que começaram a se tornar cada vez mais presentes e representativas da rotina cotidiana dos cidadãos. O exercício de consumir se inclui na esfera de atividades socioculturais responsáveis pela criação de socialização no espaço público.

Os *Grands Magasins*, as famosas lojas de departamento parisienses representam a *expressão máxima do crescente poder da própria mercadoria como espetáculo* [HARVEY, 2003, p.288] e de uma socialização controlada pelo consumo. Essa nova tipologia de espaço comercial, surgida em meados do século XIX, representada por superfícies e custos imensos, tinham a necessidade – e ainda tem – de atrair uma grande quantidade de clientes, o que justificava sua localização nos grandes bulevares. Há relação direta com a rua, com grandes portas sempre abertas para incentivar a entrada dos clientes e opulentas vitrines ao longo das calçadas expondo as mercadorias como verdadeiros objetos a serem celebrados e admirados. O bulevar se reforça, mais uma vez, como centro de exposição público da mercadoria, colocando a cidade a serviço do privado, ao mesmo tempo em que o privado se coloca como elemento de animação do espaço público ao redor.



Sua arquitetura representa por si só um espetáculo e mecanismo de atração de clientes. As lojas de departamento visavam a monumentalidade, adquirindo propriedades vizinhas e expandindo sua superfície, o que simbolizava uma mudança de escala, cultural e estética em relação ao pequeno comércio tradicional; visavam se equiparar aos importantes edifícios públicos em estética e superfície, ocupando, por vezes, quarteirões inteiros, e tornando-se consequentemente um dos agentes de reconstrução da cidade. Seus interiores são ricos em detalhes e ornamentos luxuosos, destacando-se o uso da cor dourada para remeter ao ouro; estruturas metálicas, material representativo do contexto de modernidade trazido pela industrialização, são utilizadas nas escadarias e no teto, cujo típico pátio central é coberto por uma cúpula em vidro (ou algum tipo similar de claraboia), que representa o principal elemento construtivo e de atração dos *Grands Magasins*. Toda essa estrutura das lojas de departamento está diretamente relacionada a questão do turismo e consumo do mercado de luxo internacional, em que o espaço por si só deve representar um ponto de interesse nos roteiros turísticos.

[...] a arquitetura estimulou uma percepção do edifício como um lugar

público, onde o consumo em si era quase incidental aos prazeres de um passeio protegido em um espaço urbano lotado e de classe média, uma característica da experiência de compra recentemente conceitualizada como “socialidade”, e agora reconhecido novamente como um fator significativo nas escolhas dos clientes do ambiente de compras. [PROCTOR, 2006, p.395]

Há, também, uma nova percepção sobre os limites entre espaço público e privado nos térreos dos Grands Boulevards, cada vez menos evidente. As vitrines e a ocupação das calçadas pelos cafés, por exemplo, rompem o limite rígido entre interior e exterior. As mudanças urbanas são consequência da crescente circulação de capital na vida cotidiana.

imagem 18: Inauguração dos boulevares. Fonte: HARVEY, 2003, p.285

imagem 19: A vida nos boulevares. Fonte: HARVEY, 2003, p.293

A relação simbiótica entre os espaços comerciais e públicos e sua apropriação privada mediante o consumo se tornou fundamental. O espetáculo da mercadoria passou a atravessar a divisão entre público e privado, e efetivamente dominou e unificou os dois. [HARVEY, 2003, p. 291]

O processo de espetacularização de Paris e sua consequente identificação como capital global das inovações e do consumo, foi fundamentado pela coalizão entre o Estado francês, o capital financeiro e o interesse imobiliário. As grandes reformas de saneamento, embelezamento, remodelação da hierarquia das vias e valorização dos monumentos, foram realizadas através de um viés político de repressão e destruição, fisicamente viabilizadas pela desapropriação de áreas insalubres, mediante relocação – remoção - das classes operárias do centro reconstruído para áreas periféricas e, economicamente viabilizadas pelo interesse dos detentores do capital especulativo em ascensão.

Em paralelo ao desenvolvimento tecnológico e ao boom comercial, o processo massivo de migração da população rural em direção aos centros urbanos para aproveitar a crescente oferta de trabalho, em



imagem 20: Printemps. Fonte: PROCTOR, 2006.

imagem 21: Le Bon Marché: vista interior. Fonte: PROCTOR, 2006.

imagem 22: Cúpula da Galeries Lafayette. Fonte: Fotografia autoral. 2020.

imagem 23: Le familistère : l'expérimentation d'un "palais social" au Second Empire. Fonte: Geo Magazine [DUBESSET-CHATELAIN in GEO, 2018]



curto espaço de tempo - relativo à capacidade das cidades de se desenvolverem para abrigar a nova leva de habitantes – resulta em um cenário de inchaço populacional e desequilíbrio entre oferta e demanda de habitação. A classe operária se amontoa cada vez mais em condições de sub moradia em edifícios insalubres nas áreas do centro industrial degradado, onde manter condições básicas de higiene se tornava praticamente inviável. O aumento da pobreza acarretava a proliferação de doenças e a degradação moral desses núcleos populares, mas que por se localizarem em regiões centrais, constituíam uma problemática



diretamente relacionada aos interesses do mercado e das classes abastadas. Dessa forma, políticas estatais para resolução da situação das moradias populares tornam-se prioritárias, e diversas teorias urbanísticas começam a surgir no século XIX com objetivo comum de propor uma reorganização e expansão da malha urbana baseadas em teorias higienistas, tendo como pilares a setorização das áreas da cidade de acordo com diferentes funções e o fornecimento de habitações operárias minimamente dignas.

O pensamento dos socialistas utópicos, *apoadores de cidades imaginadas como autossuficientes* [CALABI, 2008, p.22], que surge nesse contexto, propunha modelos alternativos às formas de ocupação do espaço no capitalismo, sem o caráter de urbanidade baseado na estrutura viária e, conseqüentemente, onde não há espaço para a valorização das relações de trocas comerciais nos térreos como ativadoras da vida urbana. A abdicação da estrutura urbana capitalista das grandes cidades se dava em prol de propostas de estruturas sociais e urbanas alternativas visando menores desigualdades sociais e condições de habitação com maior salubridade.

Os Falanstérios, idealizados por Charles Fourier, eram

edifícios-comunidades onde tinha-se uma organização social que rompia com o conceito de família tradicional e do trabalho alternativa a hierarquização e ao lucro pela produção excedente. Esses grandes edifícios, constituídos por um pátio central de onde partem duas alas laterais, tinham como principal característica a “rua-galeria”.

A “rua-galeria” não é somente um lugar de circulação mas um grande espaço, podendo ter até doze metros de largura, utilizado para funções de convívio, de acordo com as necessidades, dentro do “falanstério”: “esta abertura, escreve Fourier, será muito útil nos dias de festa e às paisagens de caravanas e legiões, que não poderiam estar contidas nos salões públicos ou “Seristérios”, e que comerão em fileiras duplas de mesas na “rua-galeria”. [BRÉMAND, 2007]

A rua-galeria remete às passagens cobertas parisienses tanto em sua constituição física como no objetivo social de ativação urbana e cumpre, nos falanstérios, o papel tradicional da rua como local público de trocas da vida

comunal que, no entanto, não são mais baseadas em relações comerciais, como nas grandes cidades dentro do modelo da sociedade do consumo.

Destaca-se também as cidades operárias fundamentadas num modelo de descentralização e ocupação de baixa densidade na periferia das grandes cidades, como a Cidade Jardim de Ebenezer Howard, que representam o embrião não só da separação entre centro e periferia, mas entre residência e setor terciário e, mais adiante, serão pontos de partida dos ideais do urbanismo moderno. Defendiam que a moradia deveria se afastar dos lugares de produção e desenvolvimento da vida cotidiana, das condições insalubres da cidade industrial [CALABI, 2008], rompendo a lógica de constituição tradicional das cidades europeias, que tinha o térreo como local natural do comércio. A diversidade característica das grandes cidades e a animação comercial do centro são descartadas nesse novo modelo de urbanização em prol de maior separação dos diferentes usos. As novas áreas, mono funcionais, acabam por representar exclusão habitacional da maior parcela das classes populares dos centros urbanos, e conseqüente exclusão de acesso a participação na vida urbana, a atividades de lazer, de consumo e cultura, que permanecem nas privilegiadas áreas centrais.

Os novos bairros, receptores de tudo o que é recusado pelo centro urbano-comercial, acolhem as fábricas, as moradias operárias (densamente habitadas, com espaços mínimos de má qualidade e de fácil demolição, segundo as exigências de transformação), os cemitérios, os abrigos, os cárceres, os matadouros. [CALABI, 2008, p.16]

Calabi cita, no trecho acima, os usos que são destinados as áreas de expansão das metrópoles durante o fim do século XIX e reforça o caráter “comercial” ao designar os centros das cidades, fundamental na definição de polos de centralidade das aglomerações urbanas. O centro é colocado como sinônimo de infraestrutura e oferta de comércio, em oposição as áreas periféricas, as quais restam os usos rejeitados pelo primeiro.

Modernismo

No âmbito de um sistema capitalista que se reestruturava, no Pós-Guerra na Europa, para superar os efeitos da crise dos anos 1930, por meio da adoção de um modelo econômico keynesiano de forte intervenção estatal, o movimento moderno representou a resposta dada pelo setor da construção às novas necessidades de racionalização e industrialização. O mundo capitalista necessitava reordenar-se em uma sociedade de consumo capaz de sustentar a máquina industrial e dar escoamento à produção. Assim, na área do urbanismo e da arquitetura, a racionalização dos custos, a industrialização da produção habitacional (essencial para a consolidação do consumo de massa) e a atuação reguladora do Estado tornaram-se os preceitos do novo modelo.

A Carta de Atenas nasce, em 1933, como importante guia do urbanismo moderno, com objetivo de se concretizar como um manifesto e *torna-se o símbolo*

do urbanismo do século XX (e de seus erros também) [CALABI, 2008, p.235] De caráter impositivo e projetual, a Carta estabelece as quatro funções fundamentais da cidade: habitação, lazer, trabalho e circulação; que passam a definir a setorização dos espaços urbanos no exercício do urbanismo funcional, a fim de restaurar a qualidade e salubridade dos espaços urbanos. A separação dos tipos de uso no solo da cidade vai na direção contrária do modelo de uso misto da cidade tradicional e impacta diretamente na questão dos térreos comerciais, que deixam de exercer seu papel fundamental na criação de dinâmicas urbanas. O comércio concentra-se em quadras comerciais, separadas das habitações concentradas em áreas residenciais.

[...] uma doutrina urbana que propõe separar as funções e, principalmente, reduzir o papel dos fluxos, de submetê-

los exclusivamente às necessidades de deslocamento casa-trabalho e vice-versa, pareceu aos Estados tecnocráticos que começaram a ser formar, nos anos 1930, como a solução racional para os problemas que a industrialização enraizou nas cidades. [DONZELOT, 2013, p.146]

Podemos ressaltar o papel de Le Corbusier, por ter tido liderança na formulação da Carta e, também, pela importante influência que teve na arquitetura e urbanismo no Brasil em meados do século XX. Em 1930, ele apresenta a *Ville Radieuse* (Cidade Radiante), cujos princípios seriam incorporados na Carta de Atenas. A proposta é constituída por uma repetição racional de arranha-céus dentro de um grande parque, comportando alta densidade urbana concentrada verticalmente, compatível com a urgência de suprir a carência habitacional. Nos interessa analisar a desconexão entre edifício e estrutura viária, em que as torres dispostas no parque apresentam um enorme recuo em relação a rua, refletindo o princípio do arquiteto de autonomia, quando não isolamento, da arquitetura em relação a rua. *Nessas zonas de habitação, a rua não existe mais. A cidade se torna uma cidade verde* [FONDATION LE CORBUSIER]. Felipe

Noto [2017] aborda esse posicionamento do arquiteto pela negação da “rua corredor”, definida pela malha urbana da cidade tradicional europeia que obrigava o alinhamento da face dos edifícios à rua, e impedia o livre desenvolvimento da forma arquitetônica. A ocupação perimetral representava, também, um empecilho ao uso do automóvel, um atraso para a sociedade moderna mecanizada. Le Corbusier *consolidou-se como porta-voz da discussão ao descrever o que chamou de tirania da rua* [NOTO, 2017, p.102], colocando-a como sinônimo de arcaísmo. A rua representava, até então, o elemento base de estruturação urbana, desde as formações urbanas medievais até nos grandes projetos de reforma urbana do século XIX, como a Paris do Barão de Haussmann, com seus planos delineados pelas aberturas dos Grandes Bulevares. O modelo da *Ville Radieuse* representa um marco de inversão da lógica da construção das cidades, da hierarquia até então existente entre urbanismo e arquitetura; esta deixa de estar subordinada às lógicas e formas da cidade existente.

De acordo com os ideais modernistas de progresso (que encorajaram a aniquilação da tradição), A Cidade Radiante emergiria de uma tabula rasa: seria construída sobre

nada menos que as cidades europeias vernaculares destruídas na guerra. [MERIN]

No Brasil, o modelo da Cidade Radiante teve influência direta no projeto urbano da nova capital em Brasília, projetado por Lucio Costa. O plano piloto segue as diretrizes de setorização da Carta de Atenas, separando áreas de habitação, administrativas, circulação e comércios. As habitações se localizam nos setores exclusivamente residenciais, nas superquadras, e os comércios nos setores de serviço. Na captura de tela de um trecho da Asa Norte no Google Maps [IMAGEM 27], as hachuras em amarelo destacam as ruas destinadas a atividades terciárias, chamadas de “Comércio Local Norte” (CLN), concentradas para servir as quadras habitacionais ao redor (SQN).

A negação da rua acessível ao pedestre corresponde a negação do térreo como lugar natural do comércio; a atividade comercial depende do fluxo da rua, da relação direta com as pessoas que passam em frente a suas vitrines, e está intimamente relacionada a vida cotidiana do térreo urbano. Os estabelecimentos não conseguem mais se abrir e se estender para o espaço público, se apropriar das calçadas e das ruas e, nelas estimularem

trocas sociais; o comércio deixa de constar nas plantas dos térreos, agora destinados a espaços livres, comumente erguidos em pilotis. Na *Unité d’Habitation de Marseille*, por exemplo, Le Corbusier propõe o uso comercial nos andares, chamados de “ruas”. A 3ª rua, chamada de “rua comercial”, comporta uma diversidade de estabelecimentos. Faz parte do projeto da “máquina de morar”; a rua eleva-se para os andares, o edifício fornece a seus habitantes tudo o que é necessário para a vida cotidiana, sem que seja necessário sair e utilizar as ruas tradicionais para suprir suas demandas. Um pensamento individualista que não considera o ambiente coletivo da cidade no projeto arquitetônico.

A utopia de Le Corbusier era uma condição do que ele chamava de liberdade individual máxima, com o que ele aparentemente se referia não à liberdade de fazer qualquer coisa, mas a liberdade em relação a responsabilidade cotidiana. [JACOBS, 1961, p.22]

Os ideais funcionalistas ganharam tamanha aceitação porque, além de se mostrarem como soluções para os Estados ocidentais frente aos problemas da

industrialização e déficit habitacional, surgiram num momento de ápice da sociedade burguesa capitalista, que desde sua origem, molda os comportamentos sociais na direção de uma mentalidade cada vez mais individualista, alterando as noções de relação e hierarquia entre as esferas do privado, público e coletivo.

A individualização dos comportamentos e o crescimento da standardização dos processos de produção começa a trazer um olhar de valorização do interior em detrimento do espaço público, visíveis nos avanços dos estudos de conforto dos edifícios, no surgimento do automóvel particular e posteriormente na explosão dos grandes conjuntos habitacionais suburbanos.

A cidade, antes concebida para o pedestre, com seus principais pontos de interesse à altura do olhar e espacialmente organizada para utilização e observação a baixa velocidade e maior contato humano, começa a ser planejada a partir de pontos de vista mais distantes (agora mais a partir da rua do que da calçada) e maiores velocidades, que alteram as noções de distâncias, horizontais e verticais. Essas mudanças de escala acabam por moldar as dinâmicas de uso das cidades tradicionais, e principalmente o papel dos térreos na

vida urbana comum, acarretando numa *desumanização de diversos pedaços da cidade, o fato que eles não são mais pensados para o humano e, portanto, concebidos para sua escala.* [SVAHNSTRÖM, 2013, p.10]. Os deslocamentos a partir do automóvel implica a diminuição de pessoas nas calçadas e a experiência urbana por detrás da janela do carro; a caminhada e o espetáculo de se observar as vitrines vai perdendo seu valor cotidiano. Alteram-se as relações orgânicas existentes nas cidades tradicionais; para o térreo ser “ativado” é necessário a presença de pessoas nas ruas e nas calçadas; a partir do momento em que as pessoas são delas afastadas não há ativação, não há fluxo para sustentar os comércios tradicionais de rua, para manter as relações de comunidade, não há fluxo para continuar a atrair fluxo.

O modelo das cidades modernas, embora não contribua para a ativação de um solo urbano tradicional e para a manutenção de comércios de rua, abre espaço para o surgimento de novas formas comerciais adaptadas ao urbanismo de setorização dependente do automóvel: os shoppings center e hipermercados com grandes parques de estacionamento abertos. Essa tipologia comercial de grande escala não é intrínseca as dinâmicas orgânicas do centro da cidade, ela trabalha numa lógica

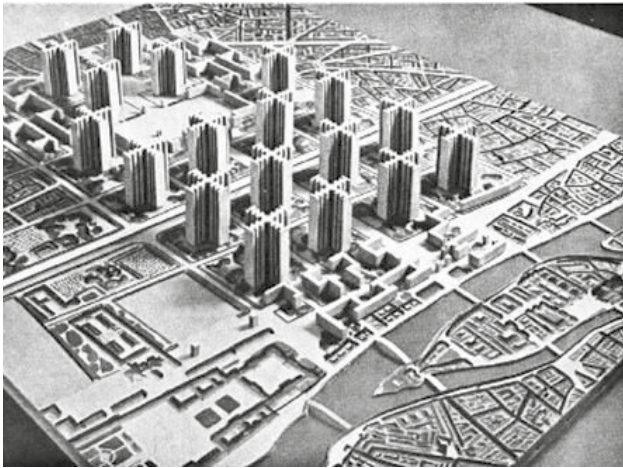


imagem 27: Asa Norte de Brasília. Fonte: Google Maps
imagem 28: Rua residencial em Brasília. Fonte: Google Street View
imagem 29: Rua de uso comercial em Brasília. Fonte: Google Street View



imagem 24: Plan Voisin pour Paris, rive droite (Maquete Le Corbusier, 1925).
Fonte: Le Monde
imagem 25: Ville Radieuse à Meaux, 1955 . Fonte: BFM Business (BFMTV)
imagem 26: Brasília, Esplanada dos Ministérios. Fonte: Wikipedia



de criação de novos polos de atividade comercial, geralmente nas bordas periféricas das grandes cidades, para atender as novas demandas da população que não habita nas áreas centrais. Sua arquitetura de grandes superfícies se impõe no espaço periférico ao redor, sem janelas e aberturas além das portas de entrada automatizadas, que reforçam a utilização interior das construções; os limites entre público e privado são bem demarcados, não há permeabilidade entre os dois. Esses locais são criadores artificiais de fluxos, que só são viabilizados pelo financiamento do capital imobiliário.

Conjuntos habitacionais

Enquanto típica solução corbusieriana para a construção de grande densidade [a Ville Radieuse], seria copiada com resultados desastrosos em grande parte dos novos projetos de desenvolvimento urbano, e o ambiente alienante criado em muitos dos grands ensembles do pós-guerra certamente deve muito à influência desse modelo. [FRAMPTON, 2003, p.219]

Os ideais do funcionalismo se concretizam puramente nos grandes conjuntos habitacionais suburbanos (os chamados *grands ensembles* na França) que começam a surgir a partir dos anos 1950 no processo de expansão das cidades no pós-guerra europeu, que inspirados principalmente pelos ideais da Ville Radieuse, se apresentaram como a melhor solução econômica para o déficit habitacional, ao promover residências separadas dos locais de grandes fluxos, em terrenos

mais afastados do centro, de menor valor em relação às áreas já submetidas à especulação imobiliária nos centros urbanos.

O programa dos conjuntos se baseia em lotes abertos e isolados do sistema viário. Sua superfície não estabelece uma continuidade com a malha urbana, ao contrário, seu perímetro é cercado deixando a cidade existente do lado de fora. A rua pública tradicional não entra nos limites desses novos projetos habitacionais, os caminhos são feitos por passeios privados, com função exclusiva de circulação, de guiar até a entrada do edifício e a garagem, bordeados por áreas verdes e vazios no meio dos quais se erguem as torres racionalmente repetidas como em sequência de produção industrial. Nesses novos pedaços na cidade, onde não há rua, também não há atividade urbana e, conseqüentemente, não há censo de cidade ou comunidade. As dinâmicas orgânicas provenientes das relações de trocas que ocorrem no térreo público, já não têm espaço nesses conjuntos. O térreo *perde seu papel tradicional de fomentação da vida urbana, não estão mais presentes o comércio e o serviço local. A padaria não está lá, o cabelereiro, a quitanda...*

No projeto arquitetônico, percebe-se um abandono do

térreo, que passa a ser espaço residual na concepção projetual do edifício, relegado aos usos técnicos residuais e hall de entrada. O foco dos projetos de conjuntos habitacionais se vira para as plantas dos andares residenciais, dedicando-se a otimização dos espaços dos apartamentos quantitativa e qualitativamente. Uma inversão completa em relação a formação urbana medieval, que moldou sua dinâmica construtiva a partir da instituição do comércio no térreo e habitação nos demais andares, consequente do crescimento da densidade urbana.

Os térreos perderam o papel que ocupavam na cidade tradicional. Em uma cidade onde não podemos mais nos locomover a não ser de automóvel, eles foram relegados a uma simples função de base técnica e de espaço de estacionamento para os níveis superiores. [SVAHNSTRÖM, 2013, p.10]

Henri Lefebvre [LEFEBVRE, 1970] escreve sobre os problemas urbanos originários dos novos conjuntos habitacionais e da classe proletária no contexto do planejamento urbano funcionalista. Ele utiliza como caso

exemplo a nova cidade de Mourenx, em construção ao lado de um novo complexo industrial. O processo de concepção desses conjuntos, baseado em novas teorias científicas, não considera emoções humanas como tédio e insatisfação, que são constantemente reportadas pelos habitantes dessas novas áreas, erguidas em novos espaços vazios, onde não houve um desenvolvimento comunal de tradições ou relações socioculturais locais, presentes nas áreas consolidadas do centro. Ele aborda a ausência do lúdico nesses espaços isolados do resto da cidade, elemento que podemos comparar com o espetáculo urbano descrito da Paris do Segundo Império Napoleônico, como principal fator da insatisfação dos moradores e dos problemas sociais dela decorrentes. Quanto à “insatisfação”, coletiva ou individual, ela não é sem conflitos nas relações sociais; ela comporta múltiplos desequilíbrios. [LEFEBVRE, 1970, p.110] A falta de estímulos de cultura, de atividades comunais e do imprevisível na vida cotidiana nos térreos sem comércio e sem fluxo, desconexos do movimento da rua, gera espaços urbanos não-atrativos que *não contribuem para o surgimento de um solo comum ativo, flexível, produtivo e compartilhado.* [MANGIN, 2020, p.25]. Modificam os aspectos tradicionais da cidade, enfaticamente na escala do bairro; as novas formas se impõem às relações socioculturais que só se fazem

possíveis na configuração espacial da cidade tradicional.

Quando o sociólogo observa a eliminação, pelos especialistas, dos “lugares habituais de sociabilidade espontânea” (cafés, pequenos comércios), quando assiste à funcionalização dos encontros e à destruição do elemento lúdico tão vivo nas cidades “monstruosas”, fica preocupado; ele não se surpreende ao constatar as manifestações de um tédio profundo e crescente, com suas consequências: a sociabilidade falsa e falsificada, a necessidade de escapar a qualquer preço. [LEFEBVRE, 1970, p.115]

Crítica pós moderna

O que mudou, então? O que se deve ao fato de os térreos terem se tornado objetos residuais e técnicos quando pareciam ser uma componente natural e indissociável da cidade tradicional e da sua animação? [SVAHNSTRÖM, 2013, p.10]

Após décadas de experimentação da consolidação morfológica urbana pregada pelo urbanismo funcional da primeira metade do século XX, as mal funcionalidades do esquema moderno começaram a se mostrar evidentes no cotidiano dos habitantes das novas áreas, desde a periferia constituída no modelo de habitações unifamiliares até, e de forma mais evidente, nos blocos dos grandes conjuntos habitacionais populares. A falta de vitalidade e diversidade nos espaços comuns dos térreos gera diversos problemas sociais diretamente associados a qualidade de vida, em questões coletivas como individuais. Diversas das críticas que explodem

contra o movimento moderno remetem a questões sociopsicológicas, como o tédio e a ausência de vida comunal fundamentada por laços culturais, consequentes da falta de diversidade nos novos espaços urbanos e do descolamento do pedestre da rua. *A solução estandardizada [...] foi incapaz de reproduzir a riqueza cultural sedimentada nas cidades existentes.* [NOTO, 2017, p.104]

Num certo momento, pensei que a ideia de torres com grandes espaços abertos entre elas era uma ótima ideia, até perceber que, onde fica a padaria? E o parque não era bom o suficiente? [KAHN apud NOTO, 2017, p.5]

As ideias do urbanismo pós-moderno, que surgem a partir dos anos 1960 em crítica ao planejamento urbano

funcionalista, buscam melhoria da qualidade de vida da população como um todo associada a retomada da apropriação dos espaços urbanos, considerando as experiências e necessidades dos usuários (como será visto em planos diretores participativos), voltando o olhar para a escala humana como prioritária em relação a escala do automóvel e, compreendendo que as características físicas do ambiente construído influencia e molda as dinâmicas da vida urbana.

Jane Jacobs, com a publicação do livro *Morte e vida de grandes cidades* [JACOBS, 1961], representa uma das maiores vozes desse momento de crítica ao moderno. Seu estudo, embora realizado a partir de análises de cidades norte-americanas, tendo principal objeto de estudo Nova Iorque, cidade que a autora morava, levanta críticas que podem ser aplicadas a grandes cidades de diversos países que se desenvolveram a partir dos ideais modernos. Jacobs realiza um trabalho de diagnóstico próximo ao objeto de estudo, percorrendo e observando as ruas das grandes cidades, buscando apreender suas dinâmicas, funcionalidades e, também, disfuncionalidades. A autora desenvolve sua crítica contra a aridez dos espaços modernos, resultado de uma extrema racionalidade que não responde a realidade orgânica das relações da cidade.

A rigidez dos novos edifícios e a falta de diversidade dos espaços urbanos decorrente da setorização mono funcional constituem a fórmula perfeita de térreos urbanos carentes de vitalidade social e econômica. O grande número de áreas livres previstas nos conjuntos habitacionais, por exemplo, não se presta aos encontros, mas ao contrário, frequentemente à violência e a criação de espaços degradados; são áreas que não criam convites aos moradores, não há por que utilizá-las, nem atrações que incentivem a permanência, *falta-lhe algo que provoque a capacidade dos moradores de interagir economicamente e de ajudar a formar uma combinação de usos efetiva.* [JACOBS, 1961, p.163]

[...] Eles demoliram nossas casas e nos puseram aqui e puseram nossos amigos em outro lugar. Perto daqui não há um único lugar para tomar um café, ou comprar um jornal, ou pedir emprestado alguns trocados. Ninguém se importou com o que precisávamos. Mas os poderosos vêm aqui, olham para esse gramado e dizem: “Que maravilha! Agora os pobres têm de tudo!” [JACOBS, 1961, p.14]

Com posicionamento abertamente contrário à setorização da cidade imposta pela Carta de Atenas, ela defende a diversidade dos usos urbanos como fundamental para a criação de boas cidades, que pode ser garantida por quatro requisitos:

- 1. Usos mistos
- 2. Quadras curtas
- 3. Presença de prédios antigos
- 4. Alta concentração de moradores e intencionais moradores

A obrigatoriedade dessas quatro condições é o ponto mais importante deste livro [JACOBS, 1961, p.165]. Bairros cujo conjunto desses quatro itens defina suas características representam, segundo a autora, locais da cidade com intensa vitalidade urbana. A diversidade de usos, item que mais nos interessa, é obtida pela combinação não só de tipos de usos, mas de diferentes funções que garantem fluxo constante de pessoas durante diferentes horários do dia, funções estas executadas por estabelecimentos comerciais, citados enfaticamente como intrínsecos à criação de dinâmicas nas ruas, assim os comerciantes como personagens ativos das interações sociais. A rua (ou o bairro) deve conter atividades terciárias que atraiam fluxos de

pessoas durante o dia, como padarias que abrem logo cedo, restaurantes e cafés para atender uma larga parcela de usuários durante o horário do almoço e lanche a tarde, e bares ou salas de concerto que ficam abertos até de madrugada. A vitalidade urbana de um bairro tem uma relação de dependência recíproca com a efetividade econômica local. A presença ou não (e a permanência ou não) de locais de atração em um determinado local, é decorrente das características históricas da área e de decisões municipais, baseadas em planos diretores em conjunto com os interesses do mercado imobiliário. *A diversidade comercial é, em si, imensamente importante para as cidades, tanto social como economicamente.* [JACOBS, 1961, p.162]

Atingir a almejada qualidade dos espaços urbanos animados pela boa diversidade de usos não é um objetivo evidente a ser alcançado, que não pode simplesmente ser criado artificialmente em qualquer lugar. Os agentes responsáveis pelo planejamento urbano devem lidar com o que Jacobs chama de “jogo de xadrez”, saber onde posicionar importantes equipamentos culturais e comerciais, considerando o impacto negativo ou positivo que eles terão no comércio ao redor e nas dinâmicas do entorno.

A segurança nas cidades acaba sendo uma das consequências desses espaços que cumprem os requisitos. *Uma rua movimentada consegue garantir a segurança; uma rua deserta, não.* [JACOBS, 1961, p.35] A presença de estabelecimentos comerciais nas calçadas se destaca como importante elemento de contribuição para a criação de ruas seguras por gerar movimentação em diferentes horários do dia de acordo com suas funções, o que implica fluxo constante de pessoas que entram e saem dos estabelecimentos, pela vigilância natural dos “olhos da rua”, representados principalmente pelo comerciante que observa e conhece o movimento e os passantes.

Sua crítica, que constitui um diagnóstico sem caráter propositivo, serviu de linha de base para diversos estudos urbanos posteriores, assim como referência para o desenvolvimento de políticas urbanas atuais em cidades ao redor do mundo. Jan Gehl é um dos autores contemporâneos mais conhecidos que compartilha as visões de Jacobs, com ideais contrários ao urbanismo funcionalista, propondo métodos de diagnóstico das cidades realizados em campo (e não a partir de teorias científicas) e defendendo cidades planejadas para a escala do pedestre. *Desertas e desestimulantes, essas cidades são um subproduto do planejamento que*

defendia outras prioridades. [GEHL, 2015, p.89] Sua análise sobre os térreos urbanos, que representa uma das bases para o desenvolvimento deste trabalho, será apresentada no capítulo seguinte.

CAPÍTULO 2

TÉRREOS
URBANOS

DAVID MANGIN

REZ-DE-VILLE: O CONCEITO DE TÉRREO URBANO DE DAVID MAGIN

Térreo

Assim como Nils Svahnström em sua tese de mestrado [SVAHNSTRÖM, 2013], utilizarei a definição de “térreo” de Jean-Philippe Antoni, do livro *Lexique de la Ville* [ANTONI, 2009, p.143-144]:

TÉRREO: Piso situado no limite inferior da cidade, ao nível da rua, geralmente no nível do solo. Na medida em que dá para a rua (e geralmente mais para calçada do que para o leito carroçável), o térreo tem uma acessibilidade particular, tanto para motoristas quanto para pedestres. Está também associado a uma visibilidade específica (ao nível dos olhos) e constitui o nível 0 dos edifícios (ou térreo nas plantas e cortes de arquitetura), a partir do qual os pisos sobrepõem-se (T+1, T+2, T+3, etc.). O piso térreo surge assim como o piso “nobre” (“piano nobile”,

em italiano) das cidades, identificado pela burguesia urbana como o espaço de recepções e bom gosto”, muitas vezes pelo único motivo de ser acessível sem o esforço de utilização das escadas (situação que mudará radicalmente com a generalização dos elevadores). Nos centros urbanos, os pisos térreos também estão associados a uma função particular. A maioria dos edifícios centrais geralmente não é utilizada da mesma forma de acordo com os níveis: enquanto os pisos superiores são frequentemente associados a habitação ou escritórios, os pisos térreos são geralmente ocupados pela função comercial e, mais geralmente, por atividades terciárias. Comércio, pequenas lojas e estabelecimentos de todo o tipo tomam lugar neste nível, que é

particularmente acessível aos pedestres e aos olhos dos compradores, muitas vezes contando com um conjunto de vitrines (mesmo galerias ou arcadas) inicialmente incluídas na arquitetura dos edifícios, mais geralmente no planejamento urbano dos bairros. Este conjunto está na origem de uma atmosfera particular e de uma paisagem urbana específica, potenciada pelo turismo de compras e pelo “marketing urbano” (aos quais as marcas respondem), que criam uma condição de vida própria dos centros e rico em equipamentos comerciais e diversos serviços. Nas casas individuais na periferia das cidades, o térreo é também um acesso privilegiado, o que permite usufruir do espaço “plein pied” (sem escadas): falamos também do “rez-de-jardin” (quando o espaço não está virado para o rua ou leito carroçável, mas para um jardim).

O térreo é o andar naturalmente diferente dos demais. O local de transição por excelência entre o público e o privado, ou também entre o uso particular e o coletivo. É o andar de acesso ao edifício. O térreo faz parte da

constituição do espaço público, se localiza no nível da rua (não necessariamente a ela alinhado), na altura do olhar. Suas fachadas interferem diretamente na ambiência pública, são as faces da rua. Tem o poder de moldar negativa ou positivamente o espaço urbano, com usos e formas capazes de gerar centralidade e atração urbana, privacidade, permeabilidade ou afastamento em relação a rua. É o local de transição entre arquitetura e urbanismo, o ponto de conexão. Nas cidades, é o local do comércio e das trocas, estímulo da vida comunal.

Térreo urbano

A noção de térreo urbano permite considerar de uma vez os térreos dos edifícios e os espaços abertos, públicos e privados. [...] Considerar o térreo urbano, é permitir mover as linhas e os olhares dos principais autores da cidade. [MANGIN, 2020, p.19]

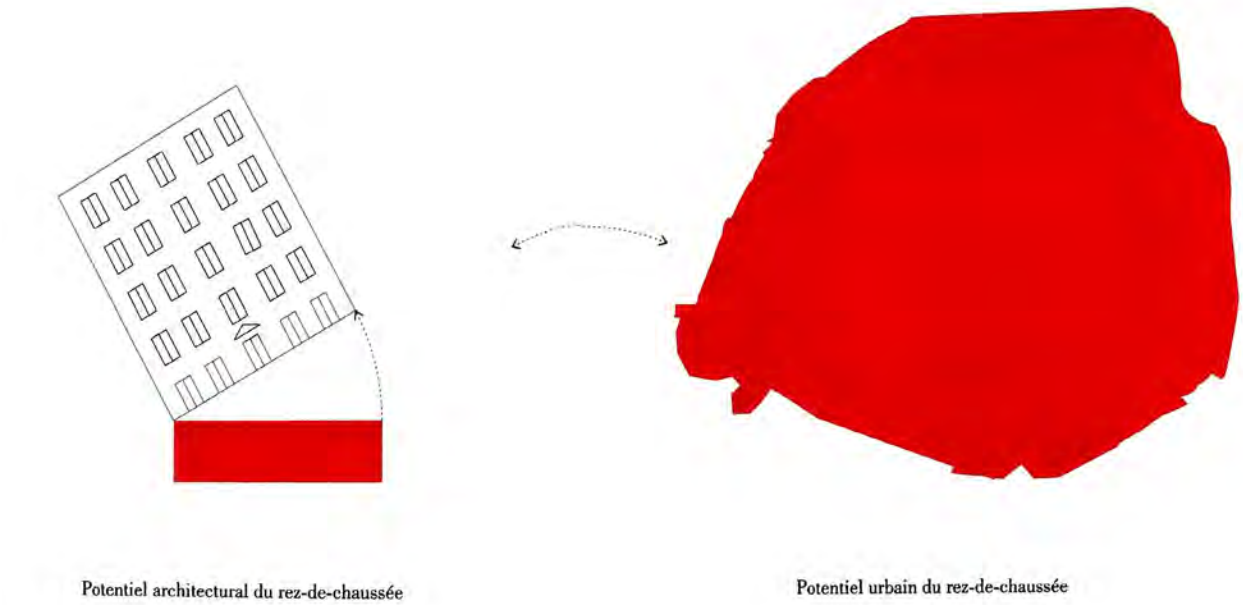
A ideia veio então de considerá-lo [o térreo dos edifícios] de maneira mais global e então de mudar de ambição e escala; considerando não só pontualmente a questão única do térreo, de seus vazios e inabitabilidades, mas avançando para a noção de térreo urbano, englobando o espaço público e seus diferentes usos – formais e informais – assim como a profundidade dos terrenos a construir ou não. [MANGIN, 2020, p.20]

O termo rez-de-ville, o qual vamos traduzir como “térreo urbano”, começou a ser empregado recentemente e não tem uma definição exata estabelecida, resta ainda ampla e aberta a possibilidades de reflexões. Pode-se entender o térreo urbano como uma relação, entre espaço construído e não construído, entre arquitetura e urbanismo, entre formal e informal. É tudo aquilo que engloba o térreo construído dos edifícios, os espaços vazios ao seu redor, na esfera pública e privada, toda a morfologia urbana do espaço com seus sistemas e dinâmicas. É a extensão do térreo arquitetônico para a cidade na sua constituição física assim como no âmbito sociocultural.

A ilustração da publicação *Rez de ville – Rez de vie* [IMAGEM 30] representa a ideia de “térreos urbanos” a partir de uma comparação entre o potencial arquitetônico do térreo com seu potencial urbanístico, inicialmente simbolizado como pelo andar térreo da

edificação para uma extensão pela área da cidade, no caso o mapa de Paris. Trata-se de uma ideia de responsabilidade coletiva urbana dos térreos, para além dos limites físicos do edifício, retomando o princípio de não dissociação entre arquitetura e planejamento urbano.

imagem 30: Potencial térreo arquitetônico vs. térreo urbano . Fonte: GRAU ARCHITECTS, 2013, p.18-19



A publicação *Rez-de-Ville*, publicada em 2020 e coordenada pelo arquiteto-urbanista francês David Mangin, compila pesquisas que exploram as relações das estruturas urbanas no térreo com o uso das cidades em diversos países: França, Brasil, Chile, Guadalupe, Estados Unidos, Índia, Marrocos, Singapura. Representa uma importante referência na discussão do tema dos

térreos urbanos no meio acadêmico e desenvolvimento de estudos nessa linha. Ela é composta por diversos estudos universitários que vem sendo realizados a respeito da temática do térreo urbano desde 2014: desenvolve-se em 4 continentes, por cerca de 500 pessoas, por 5 anos. A pesquisa contou com a participação da FAU USP, através da colaboração do professor João Whitaker nos estudos realizados sobre São Paulo e que, posteriormente, coordenaria junto a Guilherme Wisnik a disciplina optativa “Térreos urbanos: análise e intervenção em São Paulo”, que analisa a publicação e busca inserir o tema dos térreos urbanos dentro do contexto da realidade brasileira, com foco na capital paulista. *O tema mobiliza uma reflexão sobre o papel ímpar da informalidade nas grandes metrópoles nos dias de hoje.* [FERREIRA, WISNIK, 2021]

As pesquisas são organizadas pelos temas estudados, de modo a permitir o estabelecimento de análises de comparações entre elas, identificando problemáticas similares apesar dos diferentes contextos sociais e econômicos e das singularidades de cada cidade. Os principais temas abordados são a rede de comércio e serviços, de infraestrutura urbana, debates sobre os limites entre espaço público e privado, assim como formal e informal, a evolução dos usos da cidade,

muitas vezes atrelados a questões culturais, e a atual digitalização dos espaços urbanos e das dinâmicas sociais.

O princípio do trabalho consiste em cruzar elementos objetivos, mensuráveis, as dinâmicas econômicas e sociais. Ele combina pesquisas, observações e entrevistas. Um olhar sobre as configurações espaciais e físicas (materialidade do solo), a dinâmica econômica, o estatuto jurídico, os usos, a gestão, a manutenção... [MANGIN, 2020, p.59]

As pesquisas são organizadas pelos temas estudados, de modo a permitir o estabelecimento de análises de comparações entre elas, identificando problemáticas similares apesar dos diferentes contextos sociais e econômicos e das singularidades de cada cidade. Os principais temas abordados são a rede de comércio e serviços, de infraestrutura urbana, debates sobre os limites entre espaço público e privado, assim como formal e informal, a evolução dos usos da cidade,

muitas vezes atrelados a questões culturais, e a atual digitalização dos espaços urbanos e das dinâmicas sociais.

Uma das principais características em comum é a pesquisa através do desenho; os estudos têm uma abordagem de análise majoritariamente gráfica, através de croquis, esquemas e fotografias, complementados por estudos de campo, como mecanismo de treinar o olhar a perceber detalhes nem sempre evidentes. Os estudos gráficos permitem ilustrar e discutir dinâmicas e fluxos que se passam no espaço térreo urbano de forma visual, mais dinâmica que através apenas de textos, permitindo compartilhar experiências de percepções individuais do espaço construído. A pesquisa foi um dos principais pontos de partida no caminho para a definição do tema deste Trabalho Final de Graduação, para além do recurso visual, pela sua abordagem de urbanismo numa escala mais humana, considerando diversas questões sociais e culturais atreladas à arquitetura no desenvolvimento do espaço urbano.

A publicação é organizada em três partes: a primeira como o título *Un devoir d’inventaire, doctrine urbaine et représentation* (Um dever de inventário, doutrina urbana

e representação), a segunda com o título *Enquêtes de rez-de-ville* (pesquisas sobre térreo urbano) e a terceira, *Un devoir d’invention, Enjeux et méthodes d’un projet de rez-de-ville* (Um dever de invenção, Diagnósticos e métodos de um projeto de térreo urbano). A primeira parte é composta por uma introdução do tema e das pesquisas, a segunda contém uma seção com os estudos organizados por país e três seções sobre comércio e logística, redes de infraestrutura e, transição digital, discutindo os limites entre espaços públicos, privados e privatizados. Ao fim de cada umas das seções são apresentadas lições a serem apreendidas de cada tópico. A terceira parte, desenvolvida por David Mangin, analisa Paris através de três morfologias urbanas por ele definidas: a cidade passante, porosa e profunda. Irei apresentar as partes da publicação que se mostram relevantes como base do desenvolvimento deste trabalho.

O primeiro artigo da publicação aborda uma crítica sobre os processos de planejamento urbano, principalmente a partir do funcionalismo, apontando os esforços e falhas das últimas décadas. *Um comentário crítico bastante antigo aponta para uma “grande falta de aprendizado” na capacidade moderna e contemporânea de criar pisos urbanos vivos e em evolução.* [FERRAND apud MANGIN,

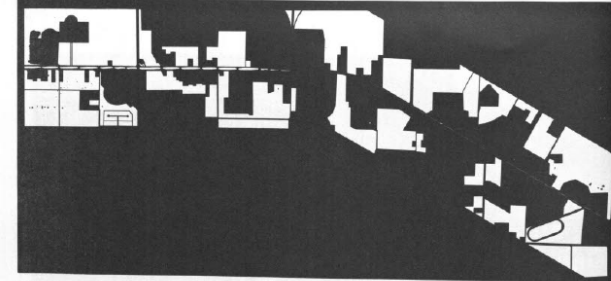
2020, p.25] O histórico mapa binário em preto e branco de Giambattista Nolli desenvolvido para Roma em 1748, a *Pianta Grande di Roma*, é apresentado como um bom instrumento de leitura dos térreos urbanos, em que Nolli define não só a porosidade das quadras, mas também de edifícios que estabelecem relações de abertura para a cidade. Ele analisa a cidade com foco para seus espaços públicos (segundo interpretações pós-modernas, ainda que a definição precisa dos pretos e brancos reste subjetiva), destacando que este pode se fazer presente em espaços fechados para além das ruas, praças e parques. O espaços públicos, no qual ele incluiu as igrejas, são representados em branco, e os edifícios de acesso privado em preto. No [MAPA 3], tem-se o trecho do mapa em que se pode ver a Piazza Navona à esquerda e diversas igrejas representadas com a mesma cor das ruas. Diversos autores ao longo da história se utilizaram de reinterpretações do mapa para realização de suas análises urbanas, como será feito para os estudos de caso no Capítulo 3. Robert Venturi e Denise Scott Brown [BROWN, IZENOUR, VENTURI, 1972] aplicaram os princípios do mapa de Nolli para a cidade de Las Vegas, nos Estados Unidos, estabelecendo um paralelismo entre a *The Strip* (via principal da cidade) com as praças de Roma, colocando os casinos e as capelas na mesma categoria das igrejas, como

estruturas ornamentais e monumentais abertas para a caminhada pública.

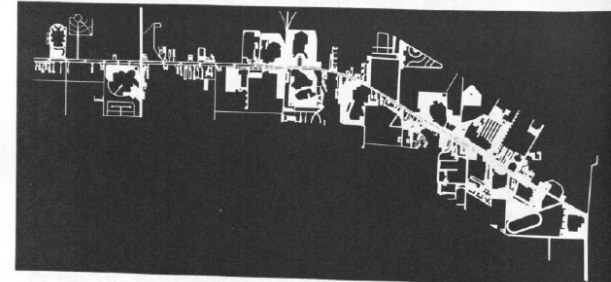


mapa 3: Detalhe do Mapa de Nolli. Fonte: RESEARCH GATE

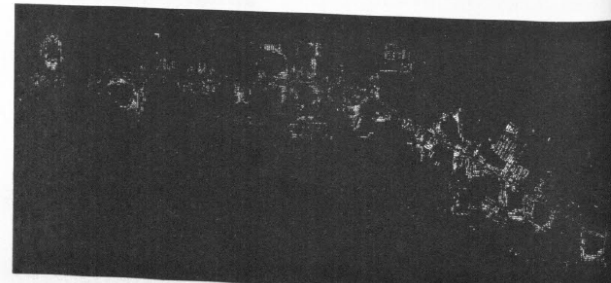
imagem 31: Reinterpretação do Mapa Noli. Fonte: BROWN, IZENOUR, VENTURI, 1972, p.24-25]



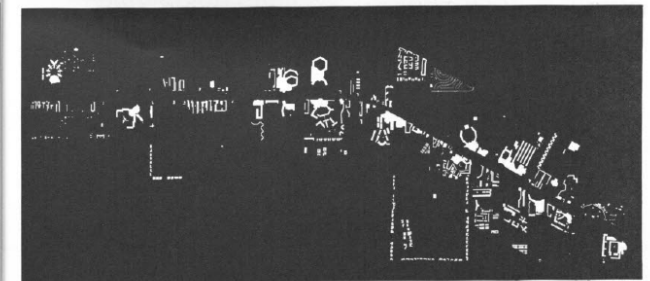
19a. Upper strip, undeveloped land



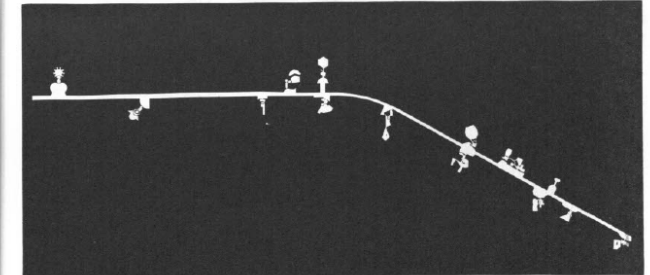
19b. Asphalt



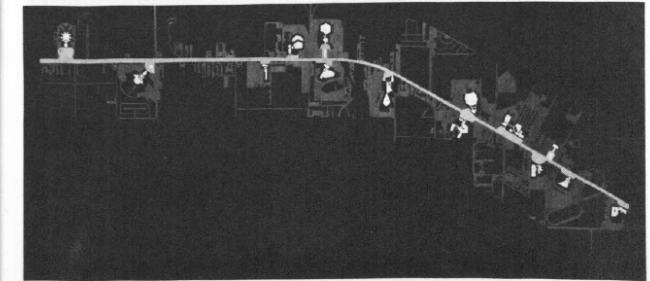
19c. Autos



19d. Buildings



19e. Ceremonial space



20. Nolli's Las Vegas

Informalidade

Discussões sobre a informalidade no espaço urbano também são levantadas no decorrer da publicação, como fenômeno muito mais presente nos países do hemisfério sul. As questões político-econômicas de diversos países do sul, como o Brasil, aliados a constituição da morfologia e das infraestruturas urbanas, criam cenários propícios para o desenvolvimento de atividades informais. No espaço público das cidades, as ruas são apropriadas pelos mais diversos usos, por comércio e artesanato ambulantes, constituindo-se como importante recurso empreendedor e responsável pela movimentação de expressiva parte da economia. Esse tipo de atividade comercial depende fundamentalmente dos fluxos e concentração de pessoas para que possa existir; desenrolam-se perto de grandes mercados, estações de trem e ônibus, avenidas movimentadas e mesmo em meio ao engarrafamento do trânsito de automóveis nas vias principais. Os ambulantes e os camelôs representam atividades “ilegais”, mas

ao mesmo tempo intrínsecas a rotina e a cultura das cidades brasileiras, responsável por grande parte das dinâmicas e interações que se passam nas ruas.

Além de estar presentes em pontos chaves do centro das cidades, o comércio informal se faz fortemente característico da atividade econômica nas favelas brasileiras. Ele surge de maneira espontânea nas garagens e constitui uma rede de atividade econômica paralela a economia formal “legal”, constituindo um mercado local e acessível para os moradores das comunidades, não só em questões de preços, mas também como comércios de proximidade para essas áreas excluídas da rede de infraestrutura urbana formal.

Nos espaços informais, redes econômicas muito ativas mantêm um comércio acessível aos mais pobres, que também contribuem para reinventar a cidade por

meio de espaços de festas e encontros que não se curvam às regras e padrões da cidade formal. Os usos e atividades não regulamentados nas cidades do sul são uma contribuição essencial para o funcionamento urbano e a vida da cidade. [FERREIRA, JAGLIN apud MANGIN, 2020, p.32]

O informal, por estar fora do controle das autoridades e das regulações, é associado à criminalidade e à precariedade, no entanto representa um papel crucial na manutenção da estabilidade social e econômica dos países em desenvolvimento. O reconhecimento e aceitação da informalidade no planejamento urbano pode ser um dos primeiros passos em direção a melhores formas de se fazer as cidades.

O estudo de Rovy Pessoa sobre a Paraisópolis ¹, um exemplo do que ele chama de favela pericentral (moradias em subcondições em regiões centrais da cidade, próximas a oferta de emprego) aborda a questão da informalidade como elemento constituinte desses locais, desde a autoconstrução das edificações até o comércio realizado nas calçadas e vielas. A atividade comercial aparece espontaneamente no

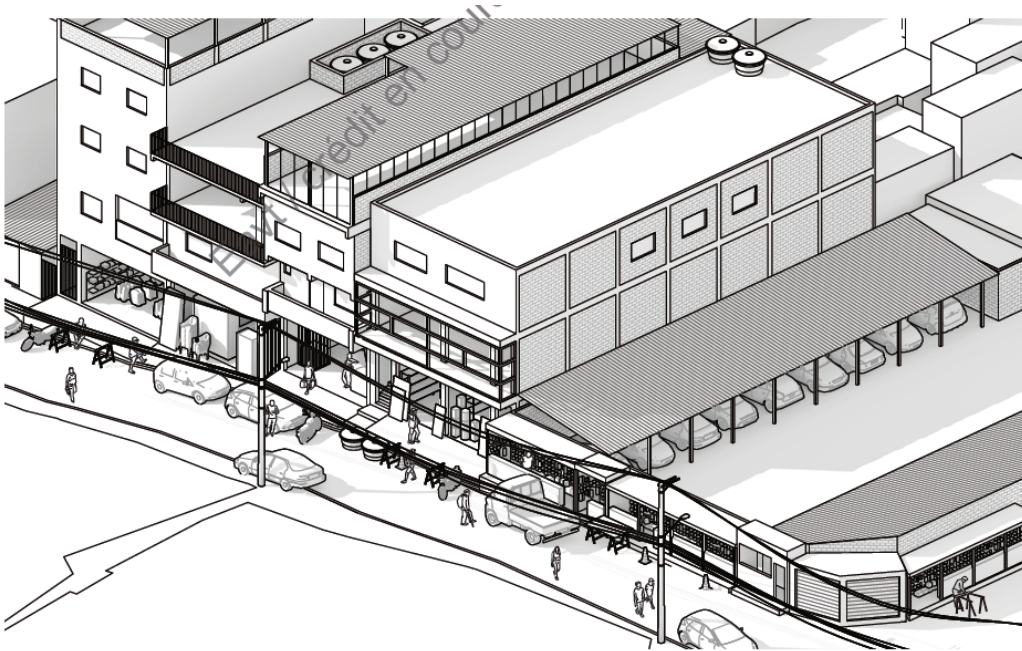
térreo urbano, não só na prática ambulante, mas também nas garagens dos térreos das casas que abrem comércios de proximidade, como mercadinhos, bares, papelarias, lojas de presentes, etc. Esses locais surgem com mais ênfase nas edificações no perímetro das quadras, com acesso direto à rua, e que na divisa entre a cidade formal e informal cumprem o papel de transição. Pela localização próxima ao centro, o formal e o informal se complementam nos retalhos que formam o tecido urbano da favela.

O surgimento recente de edifícios comerciais informais na favela contribui para a diferenciação das atividades e acompanha o adensamento progressivo, por extensão e consolidação vertical, do tecido residencial autoconstruído. [FERREIRA apud MANGIN, 2020, p.306]

Outros estudos, no contexto da publicação, foram realizados na cidade de São Paulo, analisando as dinâmicas das transformações urbanas decorrentes do processo de gentrificação na cidade e características morfológicas que se mostram recorrentes em diversos locais da capital, como o recuo frontal do lote de 5 metros, sobrados geminados e térreos sob pilotis.

¹ doutorado em andamento na ENSAL/FAUUSP.

imagem 32: A diversificação das atividades comerciais no centro da favela revela o dinamismo da economia popular. Fonte: Croquis Rovy Pessoa, in Séminaire Rez de Ville, fevereiro 2020 EAVT marne la vallée



02_rue Ernest Renan
La diversification des activités commerciales au centre de la favela révèle le dynamisme de l'économie populaire.

imagem 33: Na periferia das atividades comerciais centrais, as ruas mantêm um equilíbrio entre lojas locais, bares - cujo funcionamento está ligado aos bailes funk - e garagens privadas, que ocasionalmente se transformam em salão de festas. Fonte: Croquis Rovy Pessoa, in Séminaire Rez de Ville, fevereiro 2019 EAVT marne la vallée



04_rue Iratinga
En périphérie des activités commerciales centrales, les rues s'équilibrent entre des magasins de proximité, des bars — dont le fonctionnement est lié au *baile funk* — et des garages privés, se transformant occasionnellement en salle des fêtes.

Paris

Os estudos realizados sobre Paris, englobam sua região metropolitana e apresentam-na por sua estrutura urbana composta por ciclos de transformações, definidos por períodos e regulações diferentes, desde a estrutura de pequenas ruas medievais, passando pelas grandes reformas de Haussmann, até as operações urbanas modernas da segunda metade do século XX. O conjunto de regulações de diferentes autores participantes no desenvolvimento urbano permite diferentes configurações de construção e ocupação do espaço construído.

Um dos tópicos de estudos é a ZAC (*Zone d’Aménagement Concerté*) *Seine Rive Gauche*, criada em 1991, que representa a maior operação urbana na capital francesa desde as reformas Haussmann e, um importante exemplo de aplicação fundamentos do urbanismo moderno em Paris. O perímetro da operação, realizada no 13º arrondissement, da *Gare d’Austerlitz* até

o *Boulevard Périphérique*, era até então caracterizado por uma sucessão de antigos terrenos industriais e linhas férreas. A implantação de zonas de atividades, comércios, escritórios, serviços, equipamentos públicos e culturais, dos quais se destaca a imponente Biblioteca Nacional da França, aliado ao desenvolvimento de densidade habitacional, visava a criação de uma área de uso misto que comportasse todas as necessidades de uma cidade. Hoje, os bairros que compõem a operação são caracterizados por novos edifícios com coeficiente de aproveitamento máximo e gabarito superior as partes mais antigas da cidade, ruas mais largas, tanto na quantidade de faixas para automóveis como nas larguras das calçadas e uma estética arquitetônica moderna, destoando do padrão haussmanniano parisiense.

O projeto de reforma urbana trouxe novas propostas de morfologia das quadras, com diferentes soluções de ocupação das construções no que tange a continuidade

da massa construída e os limites com a rua e pátios centrais. As quadras são caracterizadas por *îlot fermé* e *îlot ouvert* (quarteirão fechado e quarteirão aberto). Christian de Portzamparc, arquiteto francês com importantes estudos na questão dos quarteirões na cidade, elabora uma proposta de “quarteirão aberto” para a área da *ZAC Masséna*, definido pela descontinuidade no alinhamento dos edifícios, cujos espaços vazios permitem acesso ao interior da quadra e diferentes pontos de vista laterais e distantes. Buscava-se uma relação menos homogênea dos edifícios, possibilidade de diversas orientações para boa iluminação e ventilação dos apartamentos e, um mínimo de continuidade da faixa comercial nos térreos, intercalada por espaçamentos que permitem ver os espaços verdes dos pátios centrais.

Os comerciantes dos térreos dos novos edifícios que foram entrevistados durante o estudo reclamam da mal visibilidade dos espaços comerciais e do baixo fluxo de pessoas que passam nas ruas. O público é composto majoritariamente de moradores locais e o contexto urbano ao redor não contribui para atração de pessoas e maior ativação urbana. Os recuos e fachadas com baixa permeabilidade não contribuem para o estímulo da atividade comercial em conexão com a rua. *Infelizmente,*

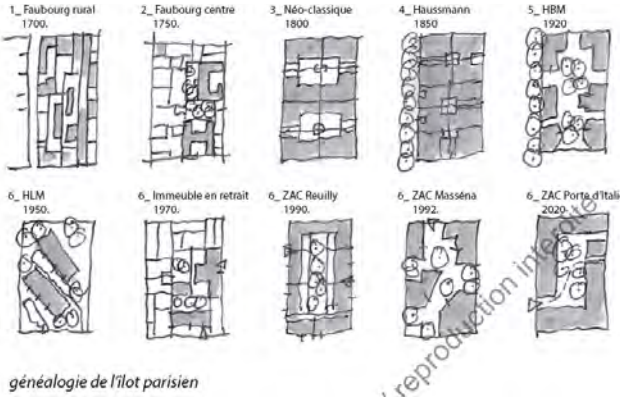


imagem 34: Evolução das tipologias das quadras em Paris. Croquis David Mangin, in Séminaire Rez de Ville, février 2019 EAVT marne la vallé, 2020, p.152

imagem 35: Tipologia de usos das quadras na ZAC Rive Gauche. Croquis David Mangin, in Séminaire Rez de Ville, février 2019 EAVT marne la vallée, 2020, p.155

a configuração do bairro composto por edifícios modernos com aluguéis elevados bem como a ausência de comércio local são a causa de uma dificuldade de animação dos térreos, segundo o livreiro. [MANGIN, 2020, p.160] Apesar do projeto arquitetônico ter sua parcela de responsabilidade na definição das dinâmicas e qualidade de utilização do espaço construído, outros fatores contribuem para a realidade desses espaços comerciais, como a estrutura do sistema viário, acessibilidade por linhas de metrô, posição geográfica, perfil dos moradores, repertório cultural local e, principalmente, intervenções do mercado. A Avenue de France, eixo central da operação, é um dos casos de estudo desenvolvidos no Capítulo 3.

Comércio

O capítulo da publicação sobre a questão comercial apresenta estudos realizados nos diversos países participantes da pesquisa, buscando expor as relações do ambiente construído com o espaço público, considerando as diferentes formas arquitetônicas dos térreos e de ocupação dos espaços interiores, assim como de apropriação da rua, além de compreender a logística por trás das dinâmicas comerciais. Tem-se

uma abordagem enfática a respeito das tipologias comerciais que estendem sua superfície de venda para as calçadas e ruas e que diluem o limite entre espaço público e privado.

Destaca-se o estudo em Paris realizado sobre o *Marché d’Aligre* (Mercado do Aligre) sobre o mercado permanente e a feira de rua, uma análise onde *a atenção foi dada ao sistema de armazenamento e objetos ou araras necessários para a venda, bem como à diversidade de configurações espaciais: a integração comércio/fluxo, a distribuição de tipos, o destaque de determinados locais e o rebaixamento de outros*. [MANGIN, 2020, p.149]. A região do *Marché d’Aligre* apresenta uma lógica complexa composta por diferentes elementos, permanentes ou moduláveis: lojas cobertas, feira de alimentos, feira de antiguidades, supermercado. Ela é analisada a partir das dinâmicas estabelecidas pela montagem e desmontagem dos stands da feira; a logística de abastecimento e transporte de mercadorias impõe fluxos e equipamentos de serviços que se acrescentam ao fluxo regular, resultando em dinâmicas da rua diferentes nos dias de feira.

O tamanho das células comerciais em Paris é outro

tópico relevante no estudo dos térreos urbanos na cidade. A área dos estabelecimentos, além de considerarem a lei da oferta e demanda e o fluxo de clientes, devem se adaptar a metragem e as formas disponíveis nos térreos parisienses, cujos edifícios mais antigos, como os haussmannianos do século XIX, apresentam maiores obstáculos que os mais recentes, por terem menos espaços livres entre colunas e paredes e em diversos casos fachadas estreitas, chegando a 4m de largura, como será observado nos estudos de caso do Quartier Latin e da Rue de Levis no Capítulo 3.

Os espaços automatizados, os “lugares máquinas”, representam um nicho relevante no nicho comercial em Paris. Trata-se de lugares de autosserviço e normalmente vazios, como lavanderias, caixas de saque de dinheiro, máquinas de distribuição de comida e mesmo espaços de delivery.

Passante, porosa e profunda

Na terceira parte da publicação, David Mangin analisa Paris a partir de três categorias pré-definidas: a cidade passante, porosa e profunda. A “cidade passante” fabrica itinerários e propõe uma hierarquia viária compatível com a habitabilidade dos térreos. A cidade porosa aqui define terrenos e edifícios acessíveis. Finalmente, a “cidade profunda” envolve lugares menos visíveis, menos acessíveis. [MANGIN, 2020, p.289]

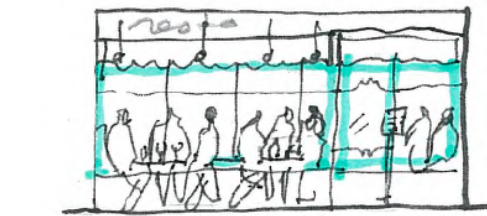
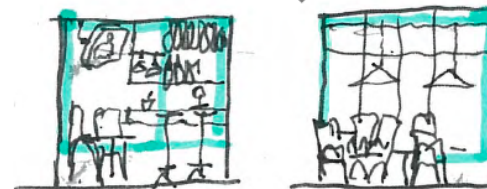
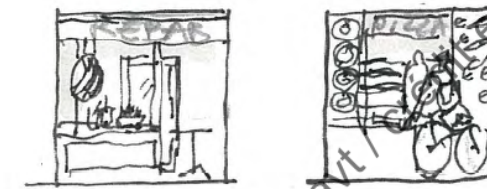
Passante: A cidade passante se apresenta como uma alternativa ao modelo do urbanismo funcionalista, que delinea as formas tendo como referência o automóvel e a setorização urbana; está associada a cidade para pedestres e bicicletas. Em suas formas, destacam-se as passagens e as galerias, que cortam caminhos e quebram enclaves da cidade rodoviária, facilitando os percursos do cotidiano a pé. As tradicionais passagens parisienses constituem galerias comerciais tipicamente cobertas por tetos de vidro e estabelecem ligações entre

grandes ruas, como a rue du faubourg Montmartre com a rue de Rivoli. A presença das pequenas lojas faz com que esses locais não sejam só locais de passagens, como o próprio nome diz, mas também locais-destino de experiências de consumo, de serviços ou mercadorias, além locais de atração turística, por sua arquitetura e constituição urbana particular.

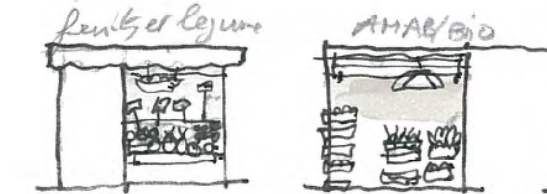
As vielas de Paraisópolis também constituem um exemplo de cidade passante; bordeadas por construções informais e com largura estreitada ainda mais com a construção dos “puxadinhos” e ocupação por vendedores informais e camelôs, são vias de baixa acessibilidade, principalmente a passagem de automóveis. Colocam-se opostas aos conjuntos habitacionais, não só pela morfologia das ruas, mas pela forte animação urbana decorrente da atividade comercial informal.

Vitrines

- restauration



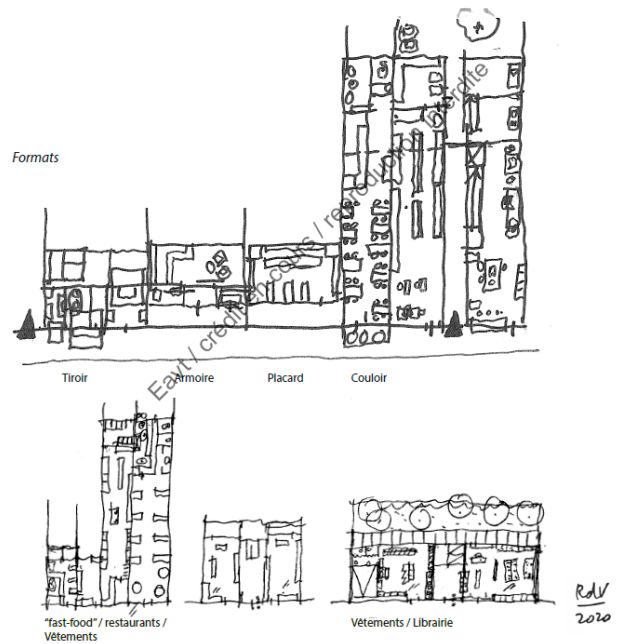
- commerces alimentaire



Porosa: A cidade porosa é definida por edifícios e espaços urbanos que restam acessíveis a entrada do público geral, como correios, lavanderias e equipamentos públicos. Ela está associada a questões de permeabilidade. O grau de porosidade está geralmente relacionado ao tipo de atividade comercial; quitandas, por exemplo, têm suas aberturas proporcionais ao tamanho da fachada, mantendo-se abertas para a rua; lojas de alimentação rápida, como crepes e kebabs, têm aberturas em balcão para a troca comercial; salões de beleza apresentam fachadas inteiras em vidro, que apesar de fechadas, permitem plena visão do espaço interior a partir da rua. Deve-se, então, considerar tanto permeabilidade física como visual.

A porosidade é a fração do espaço em que os deslocamentos podem ocorrer. É, portanto, a relação entre a superfície não construída, por exemplo, a superfície de estradas, praças, espaços verdes (dependendo da modalidade considerada) e a superfície total. [MANGIN, 2020, p.319]

Os pilotis, um dos cinco pontos da arquitetura moderna de Le Corbusier, é um elemento construtivo que permite porosidade nas formas arquitetônicas, vistos nos térreos dos edifícios residenciais de Higienópolis, em praças e marquises urbanas, como o MASP ou a marquise do Ibirapuera em São Paulo, e ainda em estruturas urbanas como vistas em algumas linhas de metrô aéreas em Paris.



Profunda :

A noção de profundidade parece particularmente adequada quando estamos interessados no térreo urbano pois permite entender que estamos preocupados com o que está acontecendo além das fachadas e térreos sob os edifícios [MANGIN, 2020, p.339]

A cidade profunda pode ser observada em diferentes escalas e contextos. Pequenas vielas e ruas sem saída, ou pátios internos no interior de bairros, criam tecidos urbanos profundos, muitas vezes não passantes. As plataformas e conexões das estações de metrô também constituem um exemplo de cidade profunda e reforçam que o térreo urbano não é sinônimo de andar térreo. Os cours commandés, podem ser percebidos em edifícios comerciais que apresentam grandes (e profundos) espaços centrais, resquícios resultados muitas vezes de uma densificação progressiva do entorno.

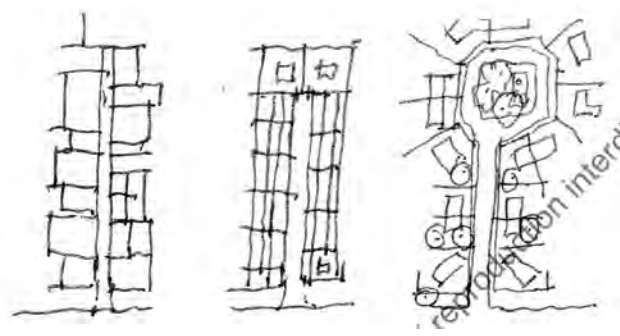


imagem 36: Cidade passante - vitrines e comércio. Fonte: Croquis David Mangin, in Séminaire Rez de Ville, février 2019 EAVT marne la vallée, 2020, p.364

imagem 37: Cidade porosa - formatos de células comerciais. Fonte: Croquis David Mangin, in Séminaire Rez de Ville, février 2019 EAVT marne la vallée, 2020, p.320

imagem 38: Cidade profunda - ruas sem saída. Fonte: Croquis David Mangin, in Séminaire Rez de Ville, février 2019 EAVT marne la vallée, 2020, p.340

JAN GEHL

ESPAÇOS DE TRANSIÇÃO: OS TÉRREOS URBANOS DE JAN GEHL

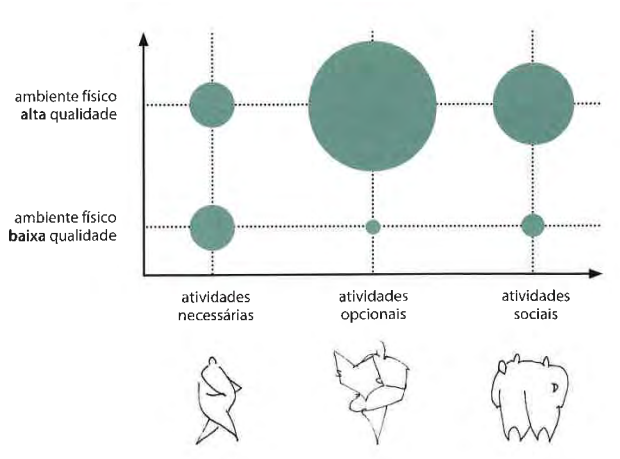
Jan Gehl é um dos mais importantes autores contemporâneos que estudam os térreos urbanos das grandes cidades, seguindo a linha de pensamento iniciada por Jane Jacobs nos anos 1960. Suas análises têm como embasamento a relação da arquitetura com a sociologia, defendendo a interação entre forma e vida como pré-condição crucial à boa arquitetura [GEHL, 2015, prefácio]. Ele estuda a relação da morfologia urbana com o uso do espaço público, considerando sempre questões sociais e culturais locais. Em seu livro mais famoso, Cidade para Pessoas [GEHL, 2015], ele estuda a qualidade das cidades em relação a dimensão humana, abordando percepções de andar no espaço urbano, de vivacidade e segurança das ruas e das diferentes escalas que constituem a morfologia urbana, defendendo a prioridade de deslocamentos a pé ou em bicicleta em detrimento do uso de automóveis e a criação de cidades que convidem seus habitantes a usufruírem do espaço público.

Gehl vê a cidade como um lugar de encontro, um espaço de vida entre edifícios, cuja qualidade pode ser mensurada a partir dos tipos de utilização do ambiente urbano. Ele divide as atividades em necessárias, opcionais e sociais. As atividades necessárias são aquelas que se desenvolvem em qualquer condição, não pela vontade da pessoa de realizá-la, mas pela “obrigação” do dia a dia, como ir ao trabalho ou esperar o ônibus; as opcionais representam atividades que as pessoas gostam, estão associadas ao lazer e não tem o caráter de obrigatoriedade e, justamente por isso, são sensíveis ao conjunto de condições externas para que aconteçam, desde a qualidade do espaço urbano, a oferta de recreação, até a uma boa condição climática.

Áreas das cidades usufruídas para a realização de atividades opcionais estão geralmente associadas a espaços de alta qualidade e ativação urbana, espaços em que as pessoas estão porque tem a vontade de estar

lá. O comércio e restaurantes de rua aparecem nesses locais como importantes elementos de estímulo aos usos sociais da cidade, principalmente pelo contexto da nossa sociedade de consumo, em que lazer e turismo estão intimamente relacionados ao consumo de mercadorias e serviços. É importante frisar, como o próprio autor comenta, que melhores condições econômicas de uma população contribuem para maior parcela de tempo destinada a atividades de lazer e consumo.

Além dos tipos de atividade, o tempo gasto pelos



usuários e a definição de fluxos de passagem ou permanência são importantes parâmetros de qualidade urbana. Locais de passagem se justificam como não atrativos, não convidam as pessoas a pararem para utilizá-lo. Já locais onde observam-se atividades de permanência, são locais de destino e de atração. Estes são normalmente locais com presença de atividade terciária, como ruas de comércio e praças com restaurantes, ou importantes locais públicos, que se constituem historicamente como pontos de concentração de pessoas.



Analisar as escalas do ambiente construído é também um mecanismo para melhor compreender as dinâmicas de utilização do espaço urbano. Ele compara arquitetura para 5km/h com a arquitetura para 60km/h. O primeiro caso remete a cidades construídas para a escala do



imagem 39: Gráfico da relação entre paridades do ambiente físico e usos urbanos. Fonte: Gehl, 2015, p. 21

imagem 40: Cafe como ativadores urbanos, Reykjavik (Islândia). Fonte: Gehl, 2015, p. 147

imagem 41: Copenhague, “Uma caminhada pode ârecer inifinta quando o trajeto tem uma longa e cansativa perspectiva, sem estímulos pelo caminho”.

Fonte: Gehl, 2015, p. 127

imagem 42: Colômbia, “Mesmo uma caminhada longa parece mais curta numa rua curva cheia de coisas para ver”. Fonte: Gehl, 2015, p. 127

pedestre, que anda com uma velocidade média de 5km/h; os espaços são menores, mais detalhados, feitos para serem vistos de perto. O segundo, remete a cidades com largos espaços, de grandes alturas e poucos detalhes, projetadas para a velocidade do automóvel, para serem vistas de longe e rapidamente. Além da velocidade de experimentação da cidade, o campo de visão humano limita os pontos que vimos com mais ou menos atenção e detalhamento em função da distância, tanto horizontal como vertical, o que enfatiza a influência do térreo edificado no molde do ambiente urbano e sua percepção.

Nosso campo de visão horizontal implica que ao andarmos ao longo de fachadas de edifícios, somente os andares térreos nos trazem interesse e intensidade. Se as fachadas dos térreos forem ricas em variações e detalhes, nossas caminhadas urbanas serão igualmente ricas em experiências. [GEHL, 2015, p.41]

Seu posicionamento é favorável à arquitetura da escala próxima; ele aponta que, segundo estudos fisiológicos, nossos sentidos precisam ser estimulados em intervalos

de quatro a cinco segundos, para que não entremos em um estado de tédio e, no caso de experimentação do ambiente urbano, para se ter uma caminhada interessante e agradável. Essa medida, transformada em comprimentos, equivale a fachadas com cinco a seis metros de larguras, geralmente correspondente as dimensões das lojas de ruas comerciais prósperas [GEHL, 2015] e a edifícios mais antigos de Paris, como será visto nos estudos de caso realizados no capítulo 3.

Ele leva a discussão das escalas para além da constituição morfológica das cidades e sua experimentação, abordando as escalas no âmbito da organização do planejamento urbano, descrito em três categorias: grande escala, que aborda a escala da cidade como um todo vista de cima; média escala, do desenvolvimento urbano na escala do bairro; e a pequena escala, a cidade experimentada pelas pessoas. Esta última, normalmente não vinculada aos interesses do mercado imobiliário, é negligenciada pelos empreendedores urbanos, que planejam os espaços a partir de uma visão aérea, de fora da cidade. Gehl apresenta o caso de Brasília, no que ele chama de “síndrome de Brasília”, como exemplo de um modelo urbano moderno que planeja a cidade a partir da visão aérea da grande escala, com vistas monumentais e impressionantes, mas cujos espaços urbanos, grandes e

áridos, não são convidativos para o pedestre.

No entanto, a cidade é uma catástrofe ao nível dos olhos, a escala que os urbanistas ignoram. [GEHL, 2015, p.197]

O térreo é o trecho da edificação que está em relação direta com a rua e suas características afetam a qualidade do espaço urbano ao seu redor. É no projeto dos térreos onde a arquitetura tem maior responsabilidade com a cidade e com o coletivo. Interfere em questões de conforto e segurança ao utilizar as ruas e, conseqüentemente, no quanto os moradores de determinada cidade usufruem de seus espaços públicos e fazem atividades fora de casa.

As análises do autor se fazem sobre o (e no) térreo urbano, no espaço utilizado (ou que deveria ser utilizado) pelas pessoas na cidade. Ele analisa as relações entre espaço interior e exterior e o impacto dos elementos privados na atmosfera pública, e levanta o tópico que ele chama de “espaços de transição”, *a zona de transição entre as edificações e a cidade.* [GEHL, 2015, p.240], diretamente relacionado ao entendimento qualitativo dos térreos urbanos.

O tratamento dos espaços de transição da cidade, em especial, os andares mais baixos dos edifícios, tem influência decisiva na vida no espaço urbano. Trata-se da zona onde se caminha quando se está na cidade; são as fachadas que se vê e se experimenta de perto, portanto mais intensamente. É o local onde se entra e sai dos edifícios, onde pode haver interação da vida dentro das edificações e da vida ao ar livre. É o local onde a cidade encontra as edificações. [GEHL, 2015, p.75]

Os espaços de transição representam os locais edificados de influência direta no ambiente urbano; marcam o limite entre espaço interior e exterior, que pode se mostrar de diferentes formas, mais imponente ou mais flexível; a partir disso, ele define esses espaços em dois extremos: **transição rígida** e **transição suave**, associando esta última como característica de cidades vivas.

Um é a rua com uma “transição suave” com lojas alinhadas, fachadas transparentes, grandes janelas, muitas

aberturas e mercadorias expostas. Aqui, há muito para se ver e tocar, proporcionando muitas e boas razões para o pedestre diminuir o passo ou mesmo parar. O outro extremo, a rua com “transição rígida”, é diametralmente oposto: os pisos térreos são fechados e o pedestre caminha ao longo de fachadas de vidro preto, concreto ou alvenaria. Há poucas, ou nenhuma porta e, no geral, há pouco para se vivenciar; não há sequer motivo para escolher aquela determinada rua. [GEHL, pg. 79]

Ele lista seis pontos que permitem analisar e comparar as características entre os dois espaços de transição:

- **Escala e ritmo:** os estímulos que as fachadas criam no pedestre, pode-se retomar a oposição entre a arquitetura dos 5km/h e dos 60km/h;
- **Transparência:** a permeabilidade visual permite o caminhante ver as mercadorias e o ambiente dentro das construções e vice-versa, quem está dentro pode observar as dinâmicas que se desenrolam no espaço da rua;

- **Apelo a muitos sentidos:** edificações que despertam sentidos e impressões, através da diversidade de cores, cheiros e texturas, são muito mais interessantes que fachadas planas, que não oferecem elementos interativos (e atrativos);

- **Textura e detalhes:** oferta de atrações a nível do olhar para o pedestre, viabilizada pela fachada ativa. O mesmo não ocorre em fachadas lisas e fechadas, onde não há permeabilidade com a rua;

- **Diversidade de funções:** oferta de diferentes usos dos térreos propicia maior dinamismo urbano. Atrelada a uma diversidade da morfologia das fachadas, com unidades estreitas e com muitas portas, aumenta os pontos de interação entre os ambientes do térreo com a rua, em oposição a fachadas uniformes;

- **Ritmo de fachadas verticais:** criam a sensação de um trajeto mais curto, com mais dinamismo, enquanto fachadas com ritmo horizontal tornam a percepção da caminhada mais longa e cansativa.

A transição suave pode ser observada mais comumente em térreos com fachadas ativas, onde há aberturas e permeabilidade entre rua e espaço interior, há trocas

sociais e comerciais que estimulam a vida comunitária e o contato entre pessoas. A oferta de comércio e serviços atrai pessoas e, como reforça o autor, pessoas vão aonde há pessoas. Edifícios com fachadas ativas se afirmam como pontos de atração de atividades no trecho da rua e na escala do bairro em que se localizam. Espaços comerciais aparecem em diversas fotografias do livro como intrínsecos às dinâmicas de ativação urbana, como os cafés nas calçadas e pequenas lojas de ruas comerciais.

imagem 43: Espaços de transição urbana: Escala e Ritmo; Transparência; Apelo a muitos sentidos; Textura e detalhes; Diversidade de Funções; Ritmo de Fachadas Verticais. Fonte, Gehl, ANO, p. 78



No entanto, um ponto importante a destacar, é que Gehl não discute sobre a presença ou não de atividade comercial para um bom espaço de transição, mas principalmente sobre como as características dos espaços comerciais e a morfologia dos edifícios e da rua em que se localizam interferem na qualidade da cidade no seu entorno.

No final do livro ele lista cinco categorias para os espaços de transição: ativo, convidativo, misto, monótono e inativo, termos que serão utilizados nas análises dos estudos de caso deste trabalho.

imagem 44: Fachada ativa vs fachada inativa. Fonte: Gehl, 2015, p.79
imagem 45: Tipologia dos térreos urbanos. Fonte: Gehl, 2015, p. 241

Um estudo das ruas comerciais de Copenhague, feito em 2003, mostra que o nível de atividade em frente a uma fachada ativa é sete vezes maior do que diante de fachadas passivas¹¹.



A – Ativo

Pequenas unidades, muitas portas
(15- 20 portas a cada 100 m)
Ampla variedade de funções
Nenhuma unidade cega e poucas unidades passivas
Muitos detalhes no relevo da fachada
Predominância de articulação vertical da fachada
Bons detalhes e materiais

B – Convidativo

Unidades relativamente pequenas (10- 14 portas a cada 100 m)
Alguma variação de funções
Poucas unidades cegas e passivas
Relevo na fachada
Muitos detalhes

C – Misto

Unidades grandes e pequenas (6- 10 portas a cada 100 m)
Modesta variação de funções
Algumas unidades passivas e cegas
Relevo modesto na fachada
Poucos detalhes

D – Monótono

Grandes unidades, poucas portas (2- 5 portas a cada 100 m)
Variação de função quase inexistente
Muitas unidades cegas ou desinteressantes
Poucos (ou nenhum) detalhes

E – Inativo

Grandes unidades, poucas (ou sem) portas (0-2 portas a cada 100 m)
Nenhuma variação visível de função
Unidades passivas ou cegas
Fachadas uniformes, nenhum detalhe, nada para se ver

Fonte: Close Encounters With Buildings, Urban Design International, n. 11, 2006. Posteriormente desenvolvido: Gehl Architects – Urban Quality Consultants, 2009

CAPÍTULO 3

ESTUDOS DE
CASO EM PARIS

Paris é uma cidade de térreos, de Haussmann à ZAC do século XXI, passando por grandes residências coletivas dos anos 1970. [GRAU ARCHITECTS, 2013, p.16]

Introdução e metodologia

A fim de compreender qual o papel e as interferências que a presença ou não de atividade comercial nos térreos trazem para a criação de ativação urbana, foram definidas três áreas comerciais para serem analisadas em Paris: Rue de la Huchette e Rue de la Harpe, no Quartier Latin; Rue de Levis, no Batignolles; Avenue de France, na Rive Gauche. Os critérios de escolha se basearam nas características morfológicas da rua e edifícios, no período de constituição da via, na localização em relação à centralidade turística da cidade e nos tipos de comércio, com objetivo de comparar o papel das diferentes tipologias do setor terciário como fomentadoras de dinâmicas urbanas, considerando a influência das relações socioculturais tradicionalmente estabelecidas nas diferentes áreas de estudo.

A definição das ruas foi feita com base nos conhecimentos próprios sobre as características das diferentes regiões de Paris e complementada pelos

mapas do Google Maps e do APUR (Ateliê Parisiense de Urbanismo), que apresentam ferramentas pertinentes às análises realizadas.

A metodologia dos estudos de caso, que tomou como base os estudos urbanos de David Mangin e Jan Gehl apresentados no Capítulo 2, consiste na realização de visitas de campo, onde se observam as dinâmicas da rua e características do ambiente construído, e no registro dos pontos observados através de desenhos e fotografias. As análises são de caráter sensorial, refletindo a experiência de utilização do espaço de cada visita, as cores, os sons, os movimentos, as escalas, etc.

Google Maps

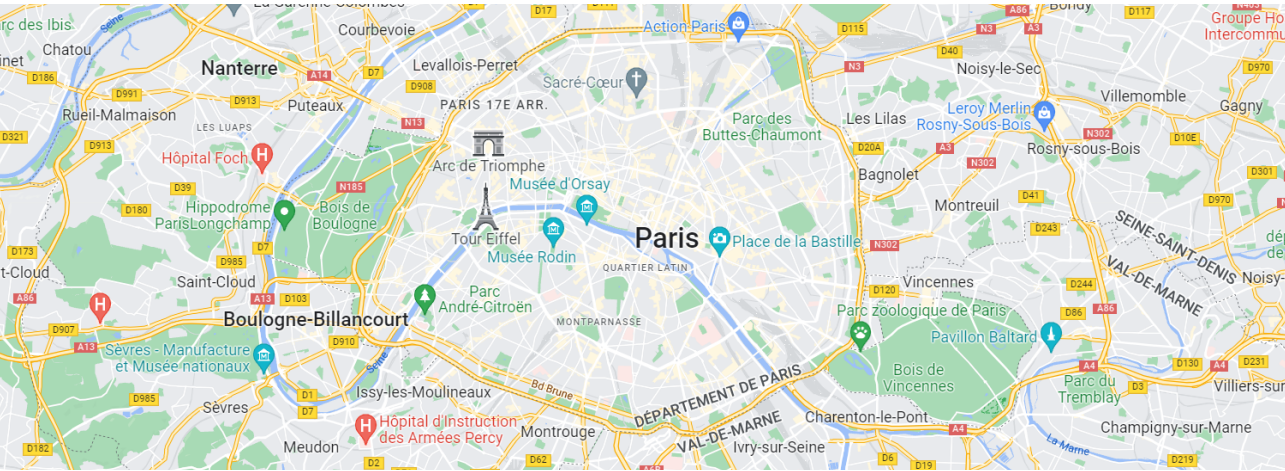
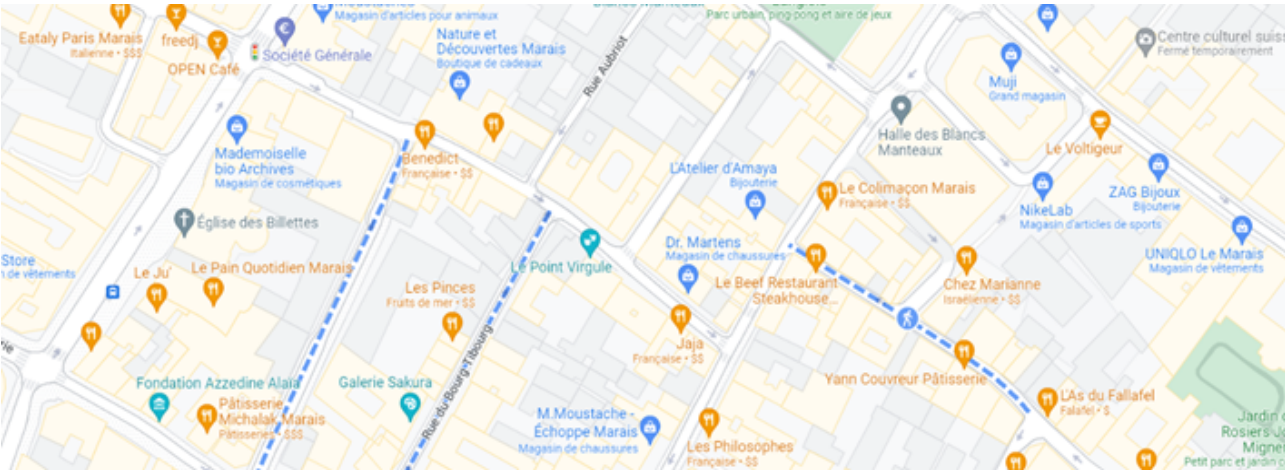
A relevância da atividade comercial nas cidades pode ser observada na representação standard do Google Maps. O mapa do Google, com objetivo de ser o mais universal e acessível possível, que podemos chamar neste caso de um mapa neutro, de linguagem visual simples, do qual todos se utilizam, destaca os edifícios comerciais em amarelo, ressaltando-os em relação aos demais edifícios preenchidos a cor padrão cinza. O comércio entra no mesmo grau de hierarquia de representação gráfica que as áreas verdes, monumentos, rios e importantes avenidas. A presença de comércios e serviços se mostra, portanto, como uma informação básica e essencial a todos. Numa escala mais próxima [MAPA 4], os edifícios são coloridos individualmente, enquanto numa escala que permite a visualização da cidade como um todo [MAPA 5], o amarelo representa as áreas de concentração de atividades terciárias. Para as análises dos estudos de caso, utilizaremos este segundo caso, visto que a presença comercial na escala da rua ou

do bairro se mostra mais relevante que por unidade edificada.

Outro recurso interessante oferecido pelo Google Maps para este estudo é a marcação de “áreas muito frequentadas”, que indica as áreas de maior animação urbana no momento. As marcações aparecem na maioria das vezes em lugares indicados pelas áreas amarelas do mapa, reforçando a conexão de animação urbana com o setor terciário.

mapa 4: Mapa região do Marais com classificação dos comércios. Fonte: Google Maps

mapa 5: Mapa região de Paris. Fonte: Google Maps



APUR

Outro instrumento utilizado para a definição da cronologia das ruas escolhidas para as análises, foram mapas do APUR – *Atelier Parisien d’Urbanisme* (Ateliê Parisiense de Urbanismo).

O mapa de cronologia de aberturas das ruas parisienses [MAPA 6], de 2021, indica o período de construção das ruas de Paris, com sua composição atual. As ruas que permanecem com sua estrutura medieval, datadas segundo a legenda de antes de 1600 e representadas com a cor cinza, se concentram nos bairros do Marais, Les Halles e Quartier Latin, além da maior parte da extensão da orla do rio Sena. Os grandes bulevares abertos por Haussmann são indicados pela cor azul clara. As ruas mais novas, abertas após 1977, são indicadas em vermelho e destacam-se no 13º arrondissement, área da operação urbana ZAC Rive Gauche.

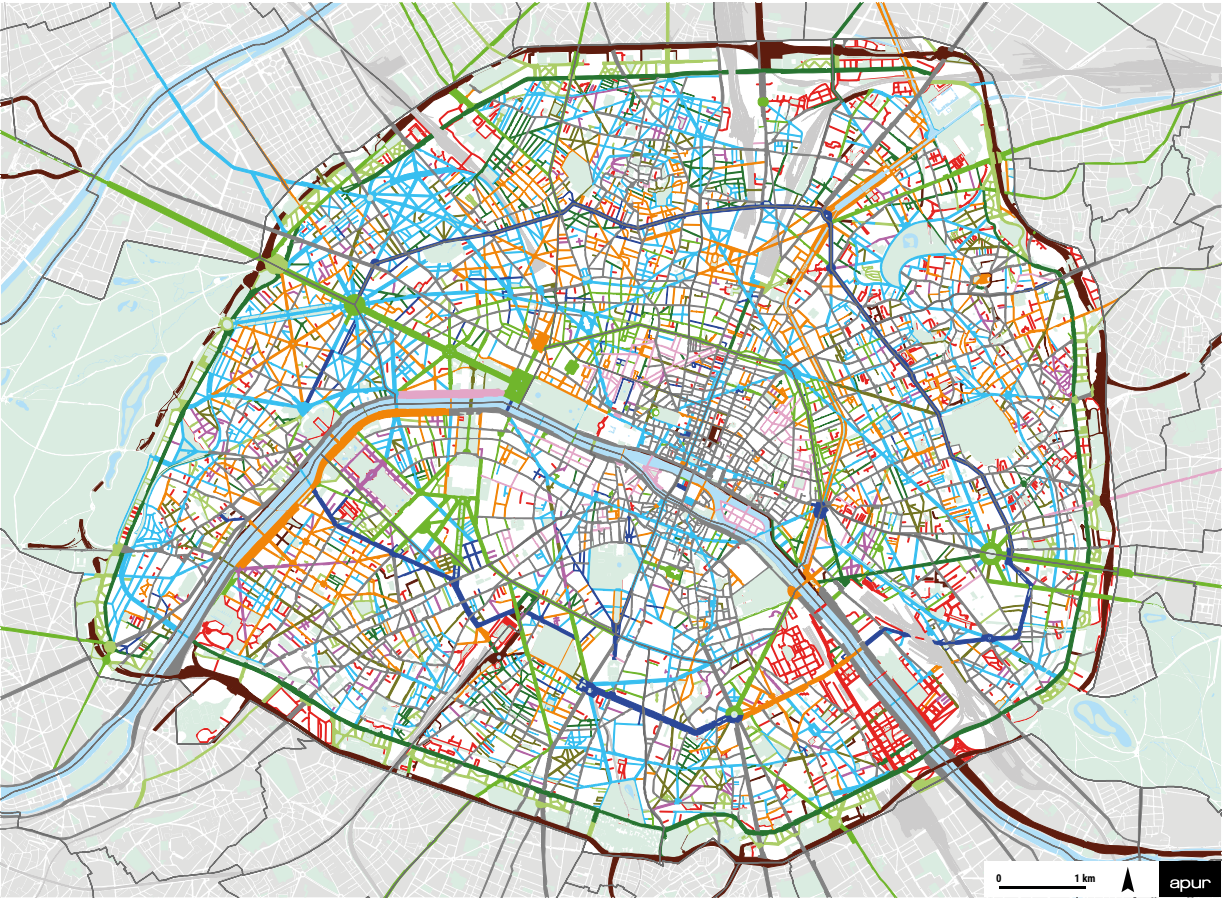
A APUR possui a aplicação *Les Commerces à Paris* (Os

Comércios em Paris), disponível online, que permite uma visualização cartográfica no mapa de Paris da evolução dos estabelecimentos comerciais na cidade baseada em estudos realizados entre 2003 e 2020, organizados por tipologias e complementados por gráficos e tabelas com os dados.

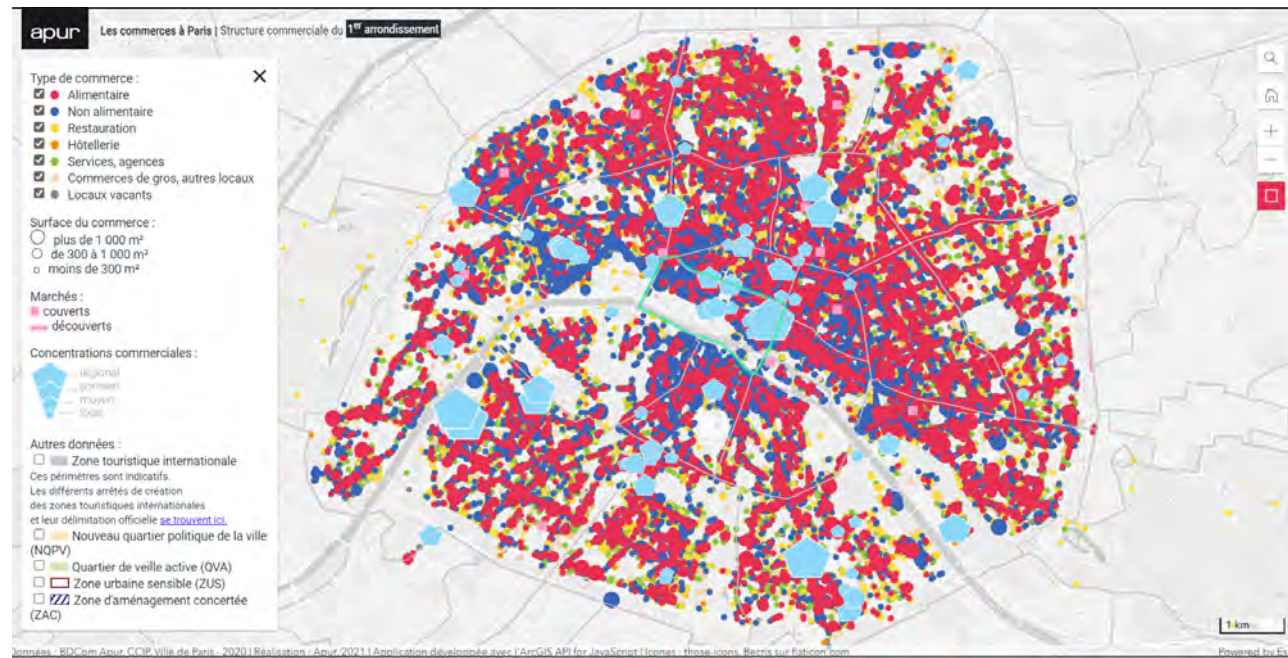
Essa base de dados foi utilizada como base para o desenvolvimento dos mapas de pretos e brancos realizados nos estudos de caso.

mapa 6: Período de construção das vias parisienses. Fonte: Apur. 2021.

PÉRIODE DE CONSTRUCTION DES VOIES PARISIENNES



mapa 7: Interface da aplicação *Les Commerces à Paris*. Fonte: Apur, 2022.



mapa 8: Filtro de comércio alimentar e restaurantes no Quartier Latin. Fonte: Apur. 2022.

mapa 9: Filtro de comércio não-alimentar e serviços no Quartier Latin. Fonte: Apur. 2022.



Mapas de Nolli

O mapa de Nolli, apresentado na publicação Rez-de-Ville, será uma outra ferramenta importante para o desenvolvimento das análises das áreas estudadas. Para cada caso de estudo serão desenvolvidos dois mapas binários em preto e branco:

- Um primeiro mapa no qual os espaços públicos (ruas, calçadas, praças, parques, cais etc.) serão representados em branco, com objetivo de simbolizar locais exteriores da cidade em que as dinâmicas da vida urbana se desenrolam. Em preto serão representadas as edificações e quaisquer áreas que sejam fechadas para a rua, que não possuam permeabilidade física e visual com o espaço público.
- O segundo mapa apresenta a mesma base do primeiro, mas aqui os térreos comerciais serão preenchidos em branco, com a mesma hierarquia dos espaços públicos e abertos da cidade. Comércio permanentemente

fechados e estabelecimentos de atividades terciárias que não estimulam relação com o pedestre, seja pelo tipo de atividade ou pela característica do edifício (com fachadas fechadas, sem permeabilidade para a rua), não serão considerados como térreos comerciais para o contexto deste trabalho e permanecerão em preto.

Essa reinterpretação do mapa de Nolli para o estudo dos térreos comerciais, considerando as subjetividades atreladas, permitirá analisar a concentração da atividade terciária em determinadas áreas e compará-la com a concentração e fluxo de pessoas, assim como atividades comunitárias realizadas. A base de dados para a formulação do segundo mapa é do APUR, disponível no site da associação.

Esses mapas, no entanto, apresentam uma limitação para o propósito do trabalho. Consideram, com o que decidimos de representar em branco, o edifício como

um todo, sem levar em conta as particularidades de suas fachadas; um edifício de esquina, por exemplo, que apresente fachadas comerciais em apenas uma das laterais, trará a mesma informação para as duas ruas, tanto para a que possui fachada ativa, como a passiva. Visto que o objetivo do trabalho não busca uma representação baseada estritamente em coleta de dados oficiais precisos, mas uma expressão que reflita a análise experimental e de percepções do ambiente construído urbano, essa limitação será aceita para os mapas, que tem a função de mostrar uma visão do bairro mais que do edifício. Essas particularidades não representadas, serão anotadas nos mapas



comportamentais para as fachadas das ruas estudadas.

A presença de térreos comerciais oferece diferentes percepções dos limites entre público e privado para os passantes de acordo com a tipologia comercial e características físicas dos espaços de transição. Em situações onde os locais não contribuirão ativamente para a animação urbana, estes serão anotados nos mapas comportamentais, como por exemplo agências bancárias e comércio fechados.

imagem 46: Agência bancária fechada representa fachada inativa; Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 47: Fachada inativa por comércio fechado permanentemente. Fonte: Foto autoral, 2022



Áreas de estudo

Paris é uma cidade que apresenta grande diversidade na sua morfologia urbana, em que seus arrondissements foram constituídos ao longo de diferentes períodos e com base em questões culturais e políticas distintas. A lógica comercial no espaço urbano, no entanto, se faz presente por toda a capital francesa, onde a atividade terciária se constitui como elemento intrínseco dos térreos nas mais diversos ambientes construídos.

Para melhor compreender as relações que o comércio no térreo estabelece com a cidade, foram escolhidas importantes ruas comerciais representativas de diferentes períodos da formação urbana de Paris, que apresentam características morfológicas distintas entre si.

Rue de la Harpe e Rue de la Huchette no Quartier Latin: Ruas que mantém preservada a estrutura urbana do período medieval, com ruas estreitas planejadas

para fluxo de pedestres e edifícios pré-haussmannianos constituídos por térreo + 4 andares + telhado onde estão os *chambres de bonne* (quartos de empregada característicos dos últimos andares dos prédios franceses). Estão numa área central e turística de Paris, o que contribui para a ativação urbana local.

Rue de Levis: Rua de comércio local, que se constitui como ponto referencial do bairro, composta por pequenas células comerciais de varejo e comércios de proximidade. Possui uma estrutura morfológica da rua pré-haussmaniana, de pequena largura e com prédios constituídos, no geral, por térreo + 4 andares + telhado. Não tem a influência direta do turismo nas dinâmicas urbanas, depende das relações locais.

Avenue de France: Avenida contemporânea, construída entre os anos 1990 e 2010, que segue os fundamentos modernistas de priorização do automóvel

na organização da cidade e de gabaritos mais altos na formulação dos novos edifícios. Apresenta térreos comerciais recuados e edifícios institucionais.



RUE DE LEVIS

QUARTIER LATIN

AVENUE DE FRANCE

ESTUDO DE CASO 1

QUARTIER LATIN
RUE DE LA HUCHETTE E RUE DE LA HARPE

MORFOLOGIA URBANA MEDIEVAL

CENTRAL, TURÍSTICO E UNIVERSITÁRIO

Visão geral

A estrutura urbana medieval se mantém presente ainda em algumas áreas de Paris, em especial no Quartier Latin na *Rive Gauche* e no Marais na *Rive Droite*, ambos próximos da *Île de la Cité*, que representava os limites murados de Paris na Idade Média.

O Quartier Latin é um dos mais antigos bairros de Paris, se situa no 5º arrondissement. Seu nome remonta a sua origem tradicionalmente universitária, cujas instituições utilizavam o Latim como língua oficial no ensino. Há registros de autores que se referem a região como *pays latin* (país latino) no século XVII e, a partir do século XVIII, surge a nomenclatura atual. O bairro mantém até hoje seu caráter universitário, pela presença de diversas instituições de ensino superior, com destaque para a Sorbonne, museus e centros de pesquisa. Tem-se um grande fluxo de estudantes e professores, e, conseqüentemente, uma rede de atividades terciárias voltadas para esse público.

O bairro é cortado pelo Boulevard Saint-Germain e faz limite com o bairro de mesmo nome, um dos mais caros e badalados da capital francesa. A arquitetura medieval ainda presente nos edifícios preservados e a localização central, beirando o rio Sena e junto a importantes monumentos, como a Catedral de Notre Dame de Paris e a Praça Saint-Michel, fazem do Quartier Latin uma área de forte atração turística. O intenso fluxo de turistas requer uma estrutura de oferta de serviços que possa atender as demandas, como hotéis, restaurantes e lojas de produtos franceses.

A **Rue de la Harpe** e a **Rue de la Huchette**, localizadas no coração histórico do Quartier Latin, foram escolhidas para o estudo por manterem o traçado do período medieval, anterior a 1600 [MAPA 6], e apresentarem edifícios que mantém características construtivas originais. As ruas são indicadas no mapa de Saint-Victor de 1550 [MAPA 1]. Representam uma importante

centralidade de animação urbana pela intensa oferta da atividades culturais e terciárias, diretamente ligadas, principalmente, a atividade turística. São ruas de fluxo prioritário de pedestres, com passagem esporádica de carros.

A Rue de la Huchette já tinha tal nomenclatura no século XIII, sendo citada no livro *Le Dit des Rues de Paris*, de Guillot de Paris, entre 1280 e 1300. Era uma rua mal vista na Idade Média, com albergues, cabarés, rôtisseurs e presença de “trombadinhas”. Ela começa a se estabelecer como uma rua de grande movimento a partir da implantação de restaurantes mediterrâneos, ainda no período medieval. A Rue de la Harpe, possui o mesmo nome desde sua origem no seu trecho setentrional, enquanto o outro trecho era chamado *Rue de la Vieille Bouclerie* (Rua das Velhas Fivelas), sendo desde o princípio uma via de importante atividade terciária.

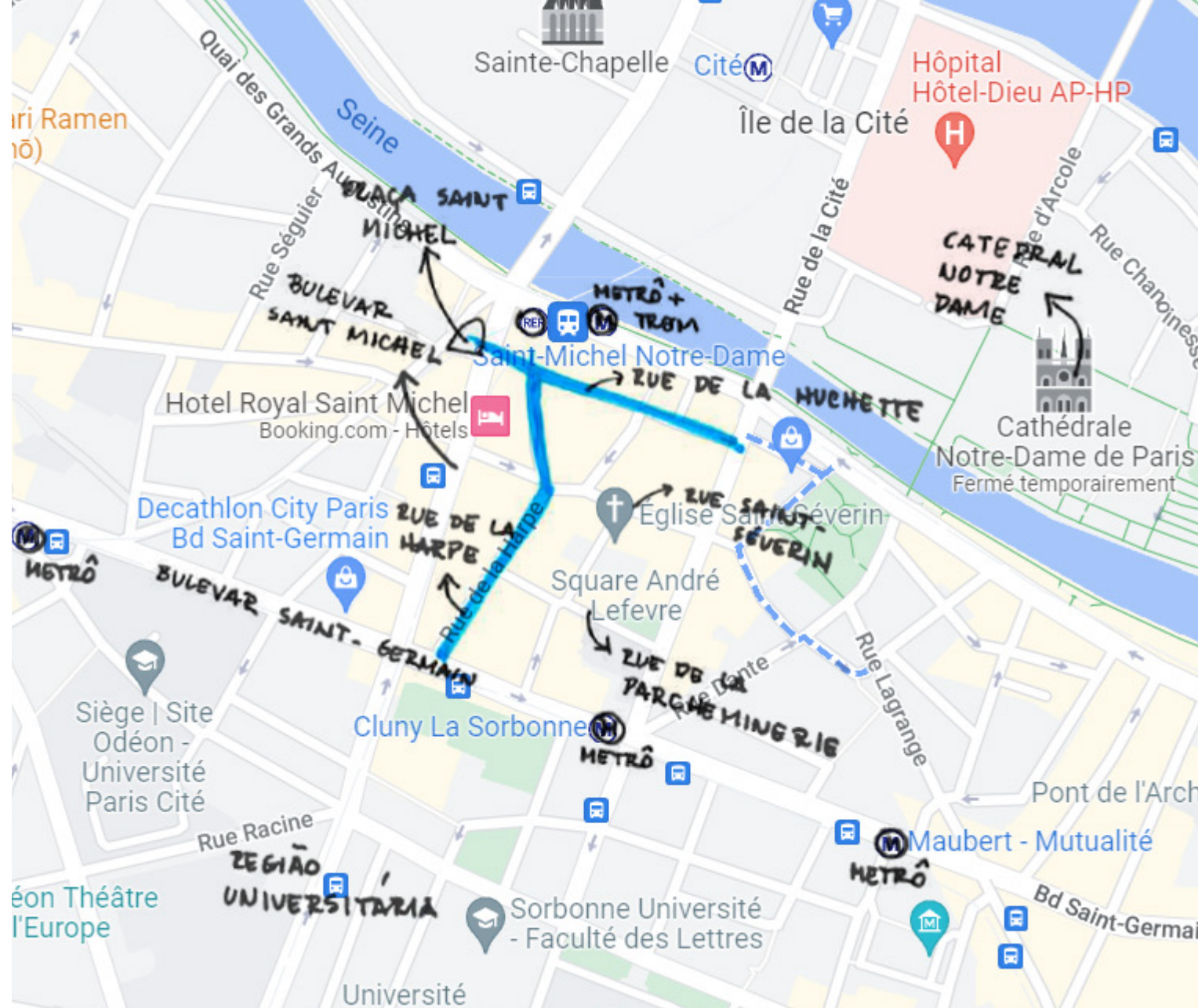
Os mapas da área realizados a partir de uma releitura do mapa de Nolli permitem observar a forte presença de edifícios com térreos comerciais, onde a maioria dos edifícios são representados em branco; os que permanecem em preto são principalmente grandes edifícios institucionais, como igrejas, museus e órgãos

governamentais.

mapa 10: Anotações sobre mapa. Fonte: cartografia Google Maps, anotações autorais, 2022

mapa 11: Reinterpretação do Mapa de Nolli. Fonte: cartografia APUR, desenvolvimento Débora Nascimento, 2022

mapa 12: Reinteroretação do Mapa de Nolli com térreos comerciais em branco. Fonte: cartografia APUR, desenvolvimento Débora Nascimento, 2022





Tipos de comércio

As ruas percorridas apresentam uma predominância na presença de atividades terciárias no setor de restauração, com destaque para restaurantes de culinária típica francesa, como crepes e fondues, com mesas nas calçadas ou com fachadas completamente abertas de modo a que se tenha a sensação de terraço. Outra tipologia que se destaca são pequenos estabelecimentos de refeição rápida e barata, especialmente de kebab grego, com preços acessíveis e serviço rápido take-away. O fator turístico é crucial para compreender não só os tipos de restaurante, mas também do comércio no local, que sustentam a presença de hotéis e chamativas lojas de souvenir.

A Rue de la Harpe tem predominância de restaurantes enquanto a Rue de la Huchette é conhecida por seus bares, pubs e clubes que atraem um público mais jovem, entre universitários e viajantes, e diferem a característica da rua entre dia e noite. Quanto aos

estabelecimentos de bens de consumo, observa-se lojas de roupas femininas, lingerie e acessórios, têm menor destaque e papel de criação de fluxos nesta área, com exceção das lojas de souvenir que constituem fortes pontos de atração de pessoas.

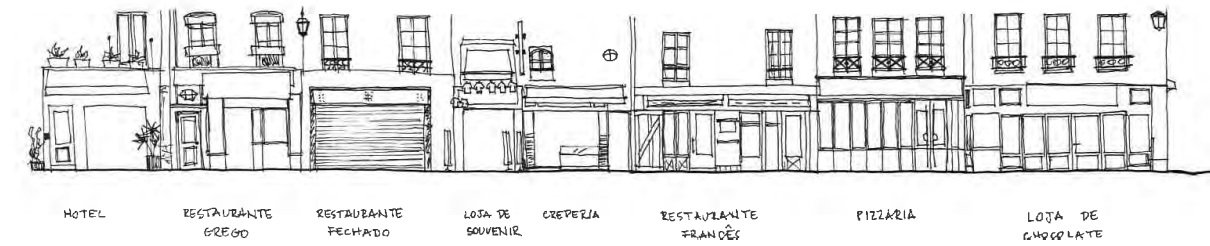
croquis 1: Fachadas Rue de la Huchette. Fonte: Croqui Autoral, 2022

Morfologia da rua

As fachadas dos comércios do térreo variam desde 3m de largura, em lojas de souvenir e kebabs, até cerca de 13m para grandes restaurantes com mesas nas calçadas. Os restaurantes no cruzamento entre a Rue de la Harpe e a Rue Saint-Séverin, apresentam exceções da escala local com 30m de fachada (considerando toda a extensão). A maioria dos térreos comerciais apresentam em média 6m de largura de fachada.

O ritmo das fachadas ao longo das ruas apresenta diversas variações, em largura, profundidade, cores,

materiais e aberturas, além de detalhes originais construtivos a cada local para serem observados de perto, o que contribui para criar dinamismo ao se caminhar por elas. É um ótimo exemplo das fachadas dos 5km/h e dos térreos ativos descritos por Jan Gehl, com pequenas unidades, muitas aberturas e detalhes e poucas fachadas passivas. Cada estabelecimento respeita e mantém as características pré-existentes do edifício em que se inserem e criam seu conceito de interiores de acordo com o tipo de comércio ou serviço oferecido. A Rue de la Huchette pode ser



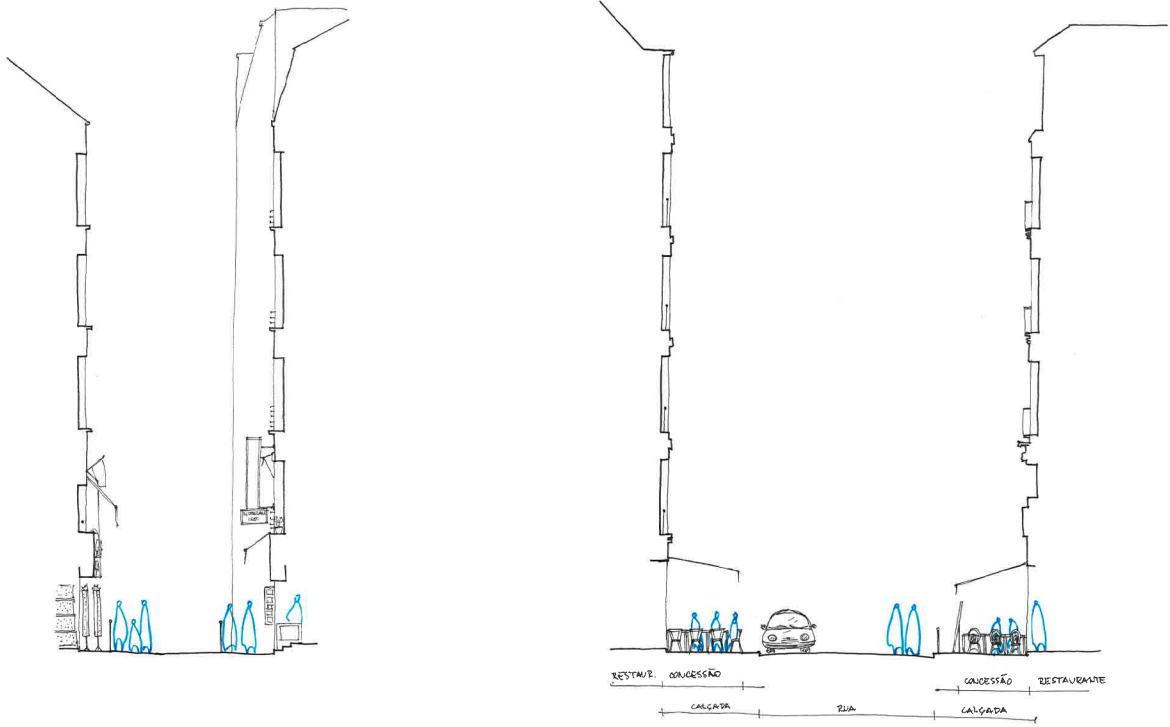
associada, também, a cidade passante descrita por David Mangin, por apresentar um importante fluxo de pedestres e ocupação comercial das calçadas, onde quase não se observa a passagem de veículos e, assim como as passagens, estabelece uma ligação entre dois

importantes bulevares: Saint-Germain e Saint Michel. O corte transversal da Rue de la Huchette, passa por uma loja de souvenir à esquerda e um kebab grego a direita; a primeira estabelece uma continuação direta com a rua, na qual os expositores colocados na calçada

criam continuidade visual com os expositores murais no interior da loja. A barreira entre interior e exterior é rompida, sensação reforçada pelas mercadoria expostas do lado de fora, sob o toldo. O kebab, apesar de não apresentar continuidade direta com a rua, pela diferença de nível com os degraus na entrada e balcão alinhado com a rua, tem alta permeabilidade visual e estimula trocas e consumo, já que o balcão virado para a rua faz com que a calçada seja o espaço de consumo do cliente, onde ele faz o pedido e fica na fila de espera, ainda que oficialmente o limite do estabelecimento não inclua nenhuma concessão do espaço público. A rua é estreita, com largura dimensionada para fluxos de pedestres, sem diferenciação de nível entre leito viário e calçada, cujos limites são definidos por balizadores.

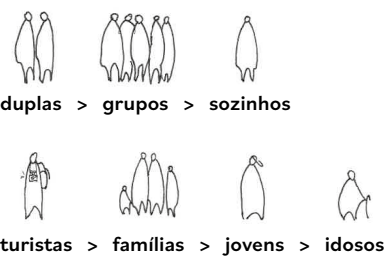
O corte pela Rue de la Harpe mostra uma hierarquia diferente da anterior, com calçadas e leito viários mais largos e bem definidos. O corte passa por um grande restaurante-creperia, na esquerda, e um restaurante tradicional, na direita. Ambos apresentam mesmas formas interação com o espaço urbano, colocando mesas e cardápios nas calçadas sob toldos.

croquis 2: Corte Rue de la Huchette.Fonte: Croquis autoral, 2022.
croquis 3: Corte Rue de la Harpe.Fonte: Croquis autoral, 2022.



Mapa comportamental 1: fim de semana

17.04.2022 – sábado
12h40
20°C ensolarado

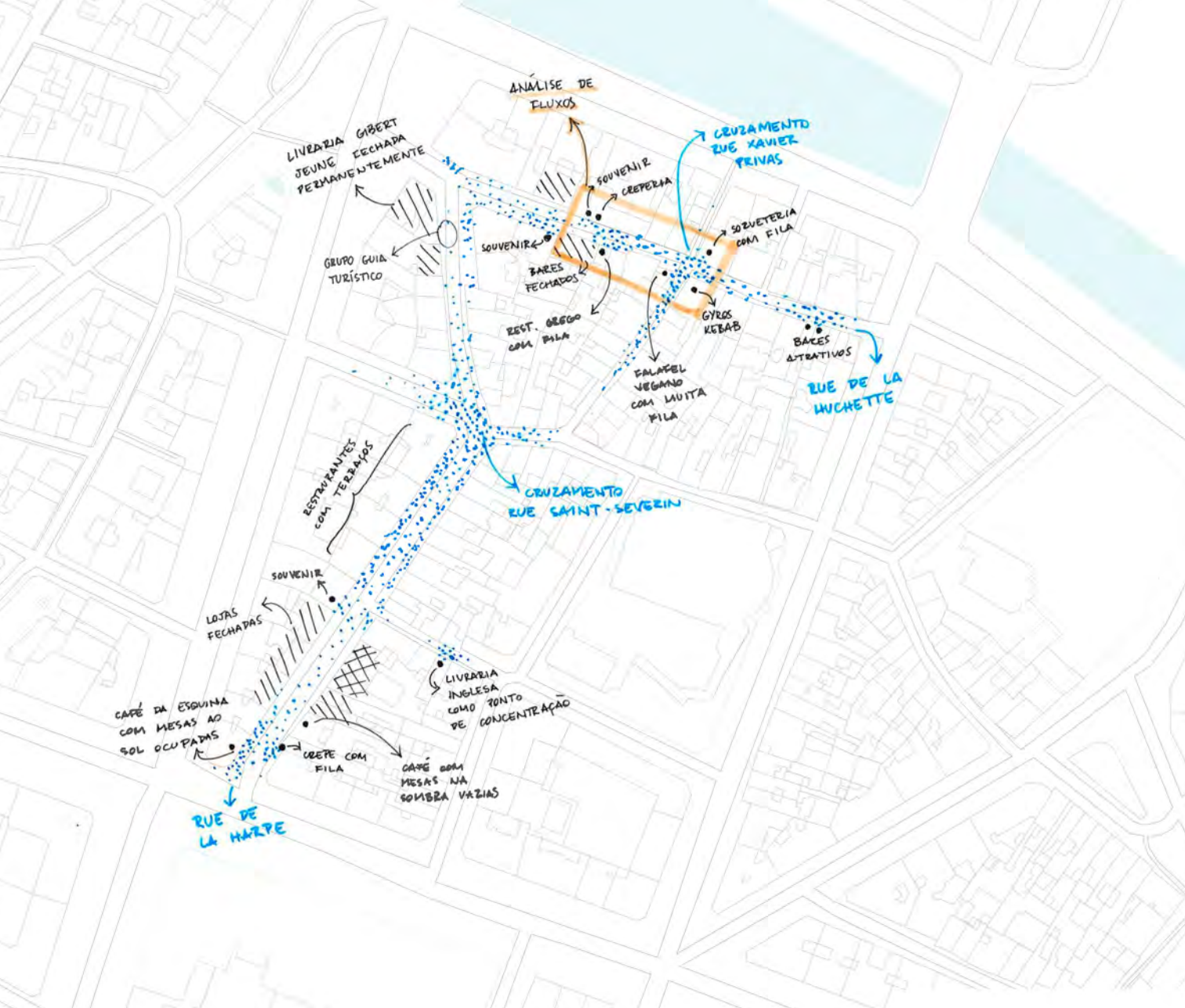


As ruas apresentavam fluxo intenso de pessoas de variados grupos, não se observou uma faixa etária mais evidente. A grande quantidade de turistas, desde jovens sozinhos com mochilões nas costas, grupos de adolescentes em escolas de idioma, até famílias com membros da terceira idade, teve destaque durante o percurso.

Apesar de apresentar fluxo intenso por toda sua extensão, foram observadas algumas particularidades:

- o cruzamento entre a Rue de la Harpe e a Rue Saint-

- Séverin se constitui como um nó dos fluxos, um ponto de redefinição de rota, onde as pessoas param para olhar o mapa no celular, para discutir para onde ir, pedir informações, ou mesmo dar uma pausa da caminhada antes de seguir o percurso;
- os trechos de comércio e bares fechados apresentam majoritariamente fluxo de passagem, são poucos os que param em frente a esses locais ou que reduzem a velocidade da caminhada;
 - uma mesma rua pode apresentar menor ou maior ativação urbana em diferentes trechos, como a Rue Xavier Privas.

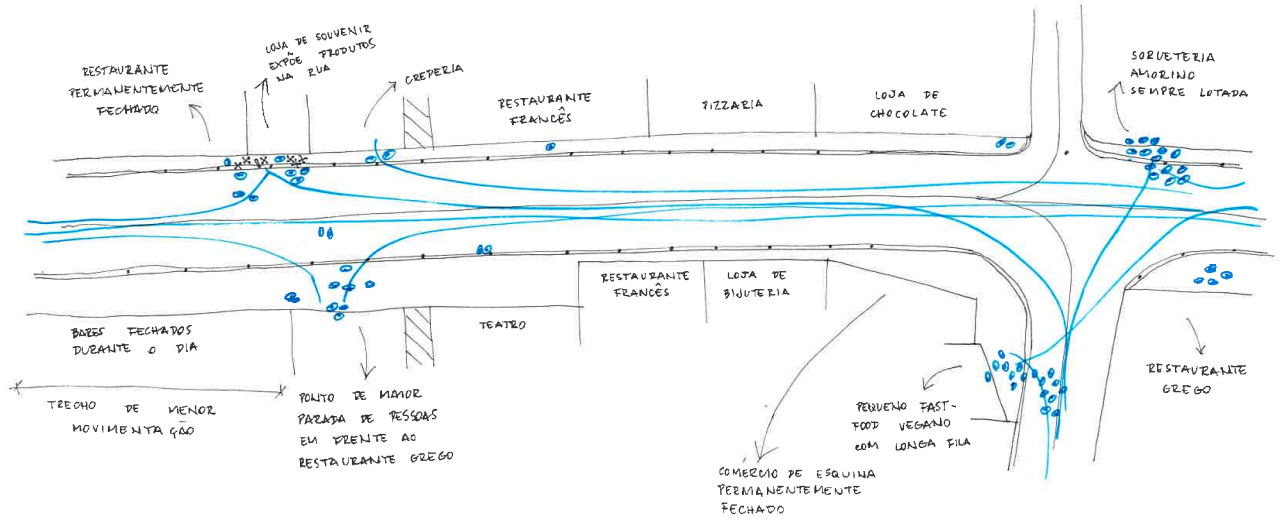


Os principais pontos observados foram destacados no mapa comportamental e serão analisados em seguida.

mapa 13: Classificação de frequência da zona de estudo. Fonte: Google Maps

mapa 14: Anotações de comportamento populacional na zona de estudo (mapa comportamental). Fonte: cartografia Qgis, anotações autorais, 2022

croquis 4: Análise de fluxos e concentrações em trecho da Rue de la Huchette. Fonte: Croquis autoral, 2022.



Rue Xavier Privas: a Rue Xavier Privas, cortada perpendicularmente pela Rue de la Huchette, apresenta fluxos discrepantes entre cada um dos lados. A parte da rua ao sul da Rue de la Huchette, é repleta de fachadas ativas e mostrou intenso fluxo de pessoas, de passagem e em interação com os comércios. A parte ao norte, em direção às margens do Rio Sena, não apresenta fachadas permeáveis, característica que somada a estreita largura, não convida os passantes a utilizá-la.

imagem 48: trecho vazio da rue Xavier Privas sem fachadas ativas. Fonte: foto autoral, 2022

imagem 49: trecho animado da rue Xavier Privas com fachadas ativas. Fonte: foto autoral, 2022



Terraços: A apropriação dos espaços das calçadas por restaurantes e cafés, que utilizam o espaço público como extensão de sua superfície, colocando mesas e cadeira para o lado de fora, representa uma forte característica cultural na França. Percebe-se uma preferência de sentar-se nos terraços em relação ao interior, principalmente no verão e quando o tempo está agradável; embaixo dos toldos desses “terraços” tem-se normalmente aquecedores, de modo que o espaço exterior possa ser usufruído mesmo durante o inverno. As cadeiras são sempre posicionadas viradas para a rua, em mesas para duas pessoas, ou perpendicular a ela em

mesas maiores, mas nunca viradas de costas.

imagem 50: Restaurantes como elementos de ativação urbana e ocupação de espaços públicos. Fonte: foto autoral, 2022
imagem 51: ibidem



Cardápios e garçons: Nas ruas do Quartier Latin, as mesas nas calçadas são uma característica comum entre a maioria dos restaurantes, enfaticamente naqueles que mostravam maior número de clientes. Os cardápios, apresentados em painéis de cerca de 1,5m de altura em frente as mesas externas, simbolizam um ponto de interação urbana no local: as pessoas param para ler o menu, observam os pratos nas mesas dos terraços, leem o menu do restaurante do outro lado da rua, discutem e, por fim, tomam a decisão de comer em um dos locais ou continuar explorando os outros cardápios da rua. Outro ponto observado foi a presença

do garçom em frente ao estabelecimento, que conversa com os passantes e apresenta as opções do cardápio de forma descontraída; eles cumprem também o papel de dar informações sobre o local aos passantes perdidos e de observar a rua.

imagem 52: Além da presença dos restaurantes e de seus equipamentos, os funcionários desses estabelecimentos também são elementos de ativação urbana, ocupando o espaço urbano em busca de atrair clientes. Fonte: fotografia autoral, 2022
imagem 53: ibidem



Livraria inglesa: A Rue de la Parcheminerie, estreita e escassa em fachadas ativas e permeáveis, não apresenta forte atração de fluxo de pessoas como a animada Rue de la Harpe, a ela perpendicular. No entanto, o único comércio aberto da ruela, uma livraria inglesa, apropriou-se de metade da largura da rua, colocando para o lado de fora estandes com livros, bancos, mesas e uma cadeira, na qual uma das vendedoras ficava sentada do lado de fora. As poucas pessoas que passavam paravam para observar os livros e juntavam-se a conversa que a vendedora já tinha começado com outro passante; a pequena livraria acaba por se constituir

como um ponto de forte concentração de pessoas.



imagem 54: livraria inglesa na rue de la Parcheminerie. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 55: a livraria chama atenção do casal que passa pela rua. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 56: casal começa a ver os livros expostos na calçada. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 57: casal decide entrar na loja. Fonte: Foto autoral, 2022

Antiga Gibert Jeune: Na esquina entre a Rue de la Harpe e Rue de la Huchette, localizava-se a famosa livraria Gibert Jeune, fechada em 2021, 135 anos após sua abertura. Ela se constituía como um endereço emblemático do Quartier Latin pela forte presença universitária na região. A esquina, que expunha os livros nas calçadas e atraía uma grande quantidade de estudantes diariamente, agora apresenta suas janelas e portas fechadas, uma fachada árida que representa o ponto de menor concentração de pessoas do mapa comportamental. O fato de o edifício ao lado ter um bar fechado durante o dia, aumenta a sensação de

vazio nesse trecho. Esse espaço, no entanto, por estar vazio, acaba por se tornar o local perfeito da pausa de explicação de um guia turístico. Parei para observar o baixo movimento da esquina durante uns 10 minutos e logo apareceu um grupo de turistas que alterou completamente a impressão do espaço. Poucos minutos depois chegou um segundo grupo com a intenção de encostar no mesmo ponto, mas que tiveram que fazer a pausa uns metros mais a frente.

Kebabs e crepes: Os kebabs (nome popular para restaurantes gregos de refeição rápida) e as pequenas creperias se mantêm como estabelecimentos de concentração constante de pessoas. Filas e movimentação em frente a esses locais são observados em todos os períodos do dia. Os lanches rápidos atendem a turistas e estudantes que buscam refeições rápidas e baratas.

imagem 58: O espaço em frente a livraria Gibert Jeune fechada constitui o ponto de menor concentração de pessoas. Foto autoral, 2022

imagem 59: As fachadas inativas por vezes se tornam oportunidades de encontro de grandes grupos, em ocupações pontuais, como em frente a livraria Gilbert Jeune, recentemente fechada, sua fachada se torna ponto de encontro de grupos de turistas com guias. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 60: Pequenos restaurantes atraem populações e ocupam os espaços públicos (filas, grupos comentos e etc). Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 61: ibidem



Lojas de souvenir: As lojas de souvenirs são fortes pontos de atração de turistas nas ruas do Quartier Latin; representam o tipo de comércio com maior apropriação do espaço público para a exposição das mercadorias, induzindo os passantes a, ao menos, pararem para olhar os produtos coloridos e chamativos.

imagem 62: ojas de souvenirs expõem os produtos chamativos no exterior, chamando atenção dos turistas e se consolidando como um ponto de atração. Contraste de usos entre uma fachada ativa e inativa. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 63: Lojas de souvenirs expõem os produtos chamativos no exterior, chamando atenção dos turistas e se consolidando como um ponto de atração. Fonte: fotografia autoral, 2022



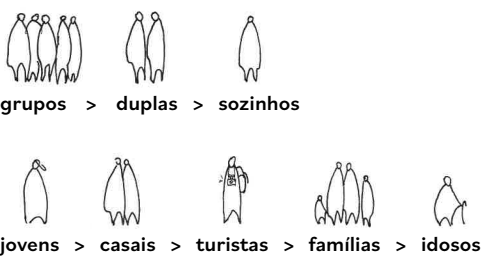
Bares e clubes fechados: Estabelecimentos de abertura noturna (bares e clubes) criam fachadas inativas durante o dia, na frente das quais observa-se vazios no fluxo e permanência de pessoas. Pode-se comparar ao desenho das fachadas ativas de Jan Gehl [IMAGEM 44].

imagem 64: Restaurantes e bares que transicionam fachadas ativas e inativas de acordo com o momento do dia. Fonte: Foto autoral, 2022



Mapa comportamental 2: noite

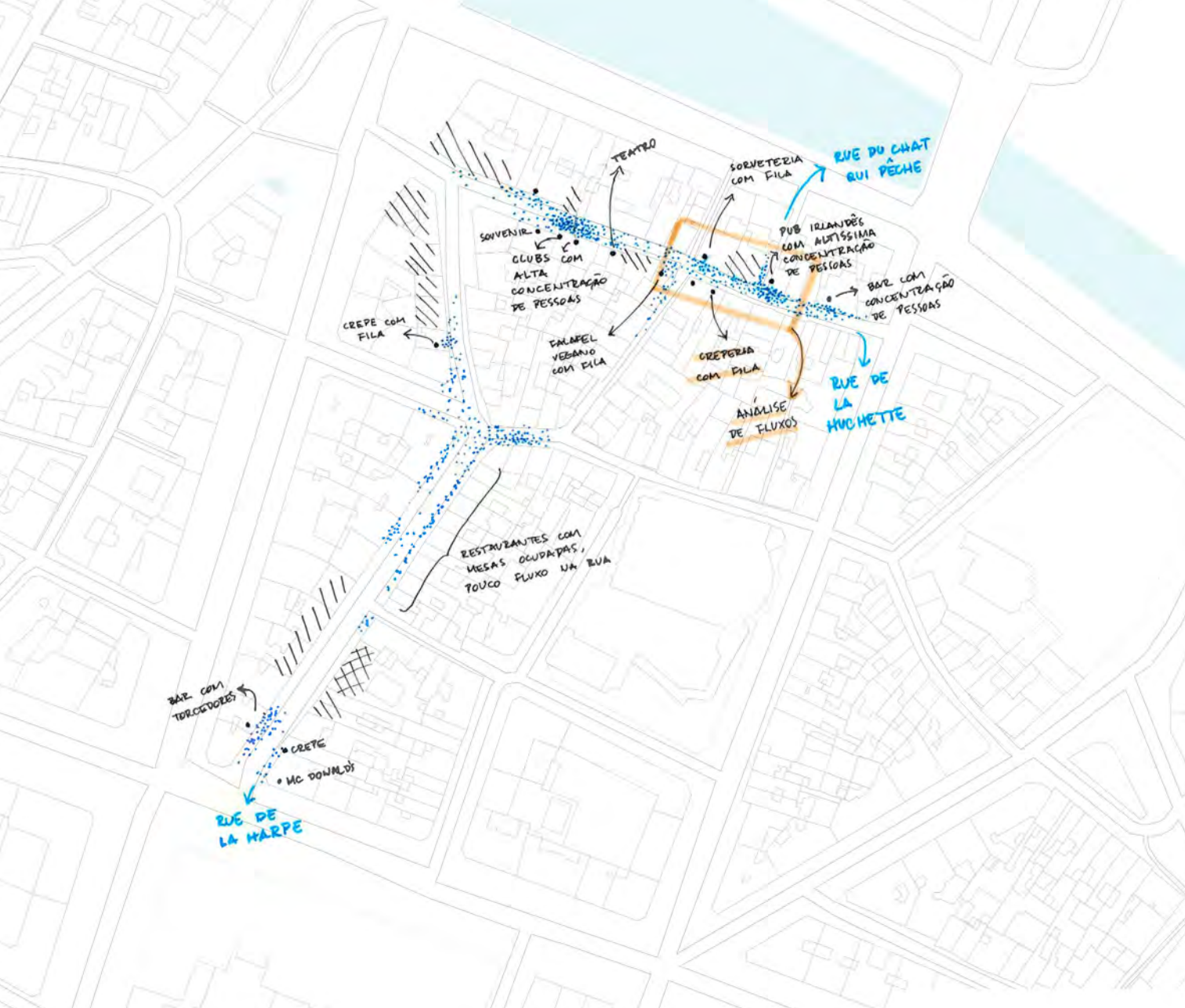
27.05.2022 – sábado
23h00
16°C tempo aberto



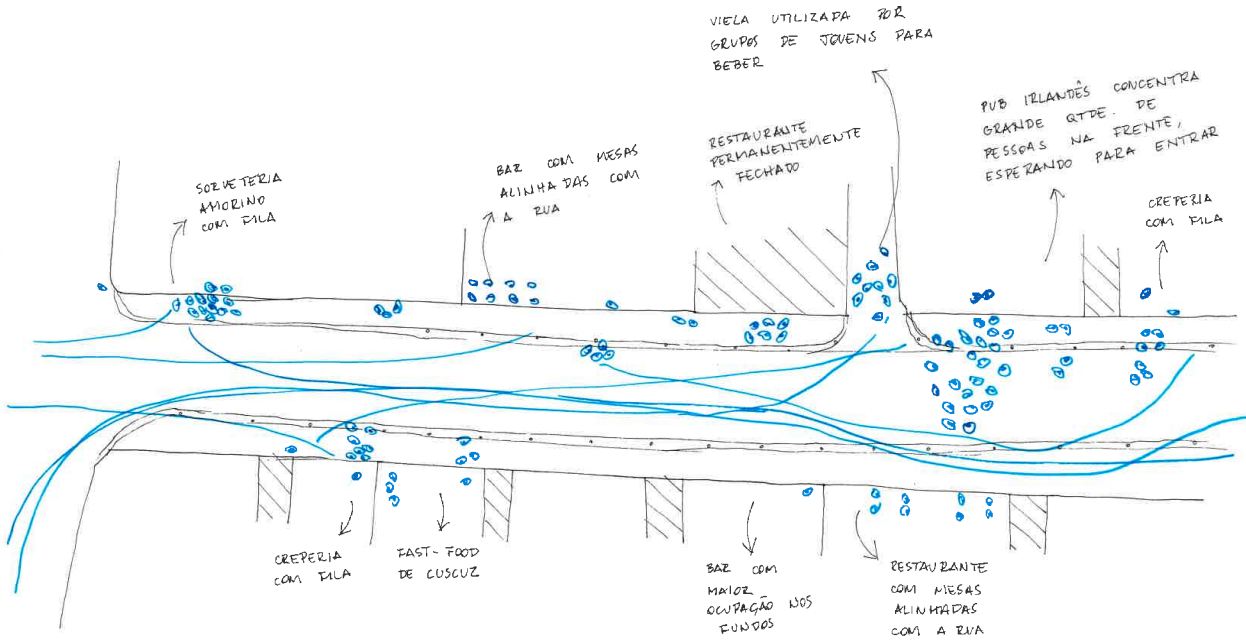
Ao contrário da visita no sábado, a faixa etária das pessoas se mostrou menos variada e proporcional. A Rue de la Huchette e a Rue de la Harpe apresentam características distintas entre si no período noturno. A primeira é representada pela forte presença de bares e clubes que atraem um público mais jovem, onde a maioria das pessoas que ocupavam o espaço da rua estavam na casa dos 20 anos de idade, geralmente em grandes grupos. A ambiência dos estabelecimentos de funcionamento noturno se estende para a rua, nas filas de entrada que ocupam toda sua extensão e nos grupos consumindo bebidas alcóolicas no exterior.

A ativação da Rue de la Harpe é exercida principalmente pela presença de restaurantes, que atraem uma faixa etária mais diversificada. Apresenta uma menor concentração de pessoas no espaço da rua que a Rue de la Huchette, já que os clientes estão em sua maioria sentados nas mesas e dentro dos limites dos estabelecimentos.

imagem 65: Anotações de comportamento populacional na zona de estudo à noite (mapa comportamental). Fonte: cartografia Qgis, anotações autorais, 2022



croquis 5: Análise de fluxos e concentrações em trecho da Rue de la Huchette.
Fonte: Croquis autoral, 2022.



Rue de la Huchette x Rue de la Harpe: A uniformidade da intensidade de fluxos e da faixa etária entre as duas ruas durante o sábado já não se faz mais presente durante a noite. Com a abertura de bares e clubes noturnos na Rue de la Huchette, as ruas passam a atrair públicos diferentes, alterando as dinâmicas de uso do espaço público.

imagem 66: Fluxo de pessoas na Rue de la Huchette sábado a noite. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 67: Fluxo de pessoas na Rue de la Harpe a noite. Fonte: Foto autoral, 2022



Bares e clubes: Os estabelecimentos de abertura noturna representam os pontos de maior concentração de pessoas. Há um fluxo intenso de entrada e saída desses espaços, assim como filas e pessoas esperado amigos chegarem do lado de fora. Esses locais, abertos apenas durante a noite (após as 19h em geral) são os maiores responsáveis pela ativação noturna da rua, enquanto representam pontos de menor interesse durante o dia, com fachadas fechadas a grelhas metálicas.



imagem 68: Bares e clubes abrem durante a noite e coexistem com alguns pequenos restaurantes, que permanecem abertos a noite para atender os clientes que ocupam o bairro a noite. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 69: Bares e clubes são pontos de forte ativação urbana noturna. Fonte: Foto Autoral, 2022



Kebabs e creperias: Os kebabs e as creperias, pequenos estabelecimentos de refeição rápida e barata, mantém-se como pontos de forte ativação urbana durante todos os momentos do dia. Há sempre filas, não importa se é dia ou noite.

A partir da conversa realizada com o atendente da creperia Chez Suzette, teve-se as seguintes informações sobre a animação urbana local:

O público é principalmente de turistas, quase não atendem franceses;



Durante o dia há uma clientela de estudantes que passam, mas nem se compara a quantidade de turistas; A maior movimentação se dá de sextas e sábados a noite, fora se o clima estiver bom, aí se tem um fluxo forte nas noites durante a semana.

imagem 70: Restaurantes fast-food permanecem abertos, tornam-se pontos de ativação noturna. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 71: Restaurantes fast-food permanecem abertos, tornam-se pontos de ativação noturna. Fonte: Foto autoral, 2022



Restaurantes e permeabilidade: A necessidade de manter relação com o espaço urbano é observada na alta permeabilidade física e visual dos restaurantes. Os estabelecimentos localizados na Rue de la Huchette e na parte acima da Rue de la Harpe, onde a largura da rua é mais estreita e não permite a ocupação com mesas na calçada (mesmo porque nesses trechos não há uma distinção clara entre rua e calçada), apresentam suas fachadas completamente abertas, representando uma extensão da largura viária, onde não se observa uma barreira rígida entre público e privado. Observa-se que os funcionários ficam na entrada dos restaurantes, para

recepcionar e atrair clientes, assim como observar a movimentação da rua. Acabam cumprindo também o papel de tirar dúvidas e dar referências a turistas perdidos. Esses locais são um bom exemplo da cidade profunda descrita por Mangin.

imagem 72: Restaurantes são pontos de encontro e ativação, além de darem sensação de segurança. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 73: Funcionários dos restaurante participam como elementos ativos nas dinâmicas urbanas, dando informações para turistas e representando os “olhos na rua”, dando sensação de segurança. Fonte: Foto autoral, 2022



Esquina da Gibert Jeune: A esquina em frente a antiga livraria Gibert Jeune se constitui como na área de menor concentração de pessoas do estudo, assim como no estudo de final de semana. O outro lado da calçada, no entanto, já na Rue de la Huchette, em frente a grande loja de cosméticos fechada a noite, foi ocupado por vendedores ambulantes, que estenderam panos com mercadorias a venda.

imagem 74: Trecho com fachadas inativas apresenta menor concentração de pessoas. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 75: O espaço público em frente a lojas fechadas se torna espaço de comercio informal. Fonte: Foto autoral, 2022



Vielas: Uma das pequenas vielas escuras sem fachadas ativas, a *Rue du chat qui pêche*, que agora vale ressaltar estar localizada na esquina de um bar, acaba se tornando o endereço ideal para grupos de jovens que se encontram para começar a beber antes de entrar nos clubes. A ativação da passagem se dá como consequência dos estabelecimentos da rua principal.

imagem 76: Contraste entre os tipos de usos diurnos e noturnos. Se durante o dia a viela é espaço pouco frequentado, classificada como “coupe gueule” (zona perigosa), a noite pode ser ressignificada pela sua proximidade à bares. Fonte: Foto autoral, 2022



ESTUDO DE CASO 2

RUE DE LEVIS

MORFOLOGIA URBANA PRÉ-HAUSSMANNIANA

LOCAL, NÃO-TURÍSTICA

Visão geral

O Batignolles, no 17º arrondissement, é um bairro que não faz parte do centro turístico de Paris, frequentado principalmente por moradores da região e pessoas que trabalham no local durante os dias de semana. O bairro é caracterizado pela forte presença de atividade comercial, principalmente estabelecimentos de escala local e familiar, que promovem sua imagem charmosa.

A principal rua comercial do bairro, tomando como base as hachuras amarelas do Google Maps, é a Rue de Dames, com grande diversidade de atividade terciária: restaurantes, bares, mercearias, lojas de roupas e acessórios, floriculturas, lavanderias, etc. No entanto, optou-se por estudar a perpendicular Rue de Levis, que representa uma importante centralidade na região, pelo objetivo de se estudar uma rua de comércio local com predominância de fluxo de pedestres e moradores da região. A presença de comércio alimentar, como quitandas, supermercados e mercearias faz da rua uma

espécie de rua de feira do bairro.

O mapa de pretos e brancos de térreos comerciais mostra a centralidade da Rue de Levis na escala do bairro, com a maior concentração de brancos. Ao contrário do que foi observado no mapa do Quartier Latin, onde praticamente todos os prédios estão preenchidos em branco, aqui se observa muito mais edifícios que continuam em preto em torno da rua de estudo, o que reflete a característica residencial e menos central do Batignolles. Os comércios concentram-se nos bulevares e ruas estruturantes, enquanto as ruas locais, de menores larguras e extensões, apresentam mais preenchimentos pretos.

Tipos de comércio

A rua é conhecida principalmente pela questão gastronômica e alimentar, é repleta de pequenas mercearias e restaurantes especializados. As quitandas de esquina, que cumprem o papel da feira de fim de semana, os açougues que vendem frango assado e as padarias usufruem da fidelidade dos moradores do bairro.

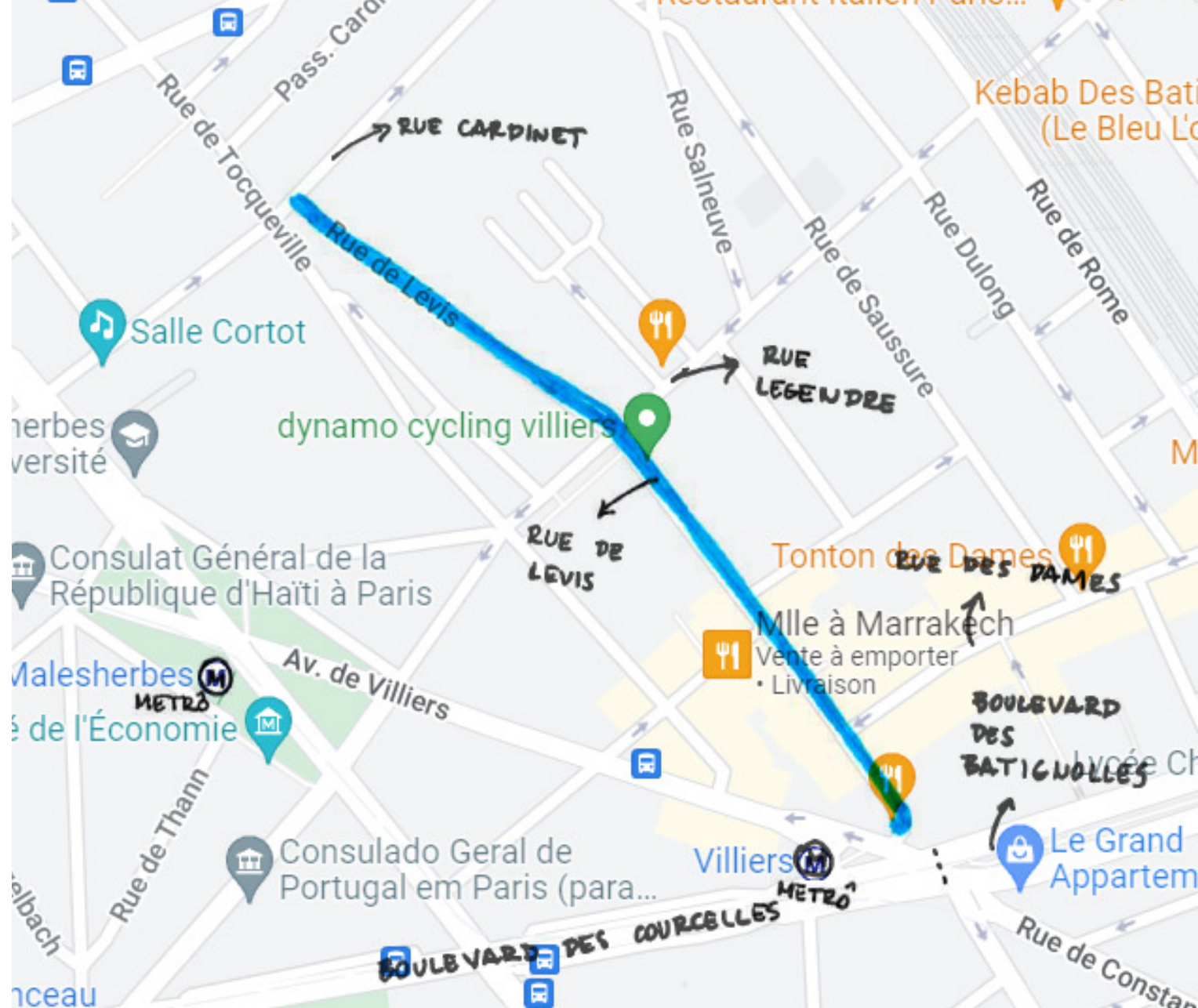
Ela apresenta características e tipologias comerciais distintas entre os dois trechos, separados pelo cruzamento com a Rue de Legendre. O trecho mais abaixo, entre a Rue de Legendre e o Boulevard de Courcelles, apresenta maior movimentação e predominância dos estabelecimentos do setor alimentar (restaurantes, mercados, quitandas, açougues, pastelarias, etc.) e tem como característica a extensão da superfície de venda para o espaço público. O trecho acima apresenta principalmente estabelecimentos comerciais de bens de consumo, descartando-se lojas

de brinquedos e roupas para crianças, roupas femininas, bijuterias e livrarias; pequenos locais de prestação de serviços, como salão de beleza e assistência técnica, também caracterizam o espaço. Não se tem nessa parte a característica utilização da rua ou das calçadas por parte dos estabelecimentos comerciais.

mapa 15: Anotações sobre mapa. Fonte: cartografia Google Maps, anotações autoriais, 2022

mapa 16: Reinterpretação do Mapa de Nolli. Fonte: cartografia APUR, desenvolvimento Débora Nascimento, 2022

mapa 17: Reinterpretação do Mapa de Nolli com térreos comerciais em branco. Fonte: cartografia APUR, desenvolvimento Débora Nascimento, 2022





Morfologia da rua

O cruzamento com a Rue de Legendre marca diferentes períodos de abertura da Rue de Levis, em que o trecho abaixo data de antes de 1600, e o acima da primeira metade do século XIX (1801-1840) [MAPA 6], o que justifica as distintas características da morfologia urbana e, consequentemente, de utilização da rua:



de um lado tem-se fluxo predominante de pedestres, onde quase não se passa carro e os estabelecimentos se apropriam do espaço público como extensão da área comercial, colocando mesas e expositores do lado de fora; o outro trecho já apresenta limites mais evidentes entre o espaço do pedestre e do carro, com diferença



de nível entre calçada e rua e, faixa de estacionamento.

As diferenças dos aspectos entre os dois trechos da rua podem ser analisadas nos cortes. No trecho mais abaixo observa-se que a área comercial dos estabelecimentos compreende o espaço interior, a calçada e uma parte

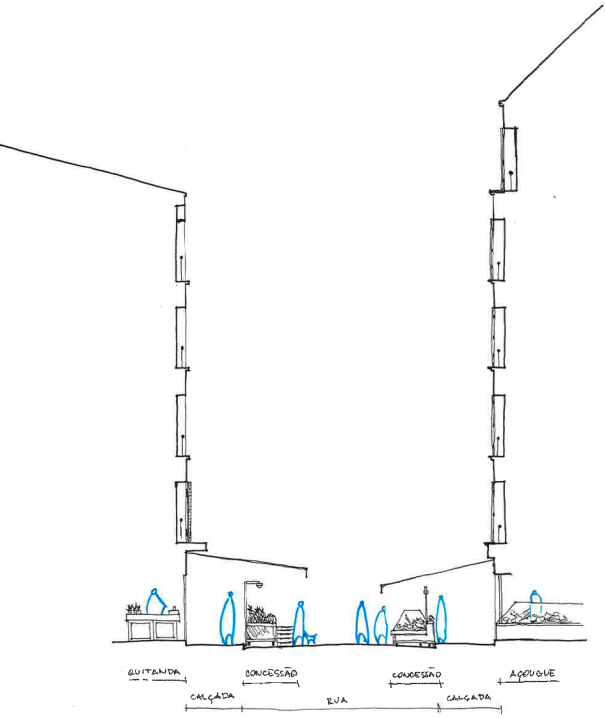
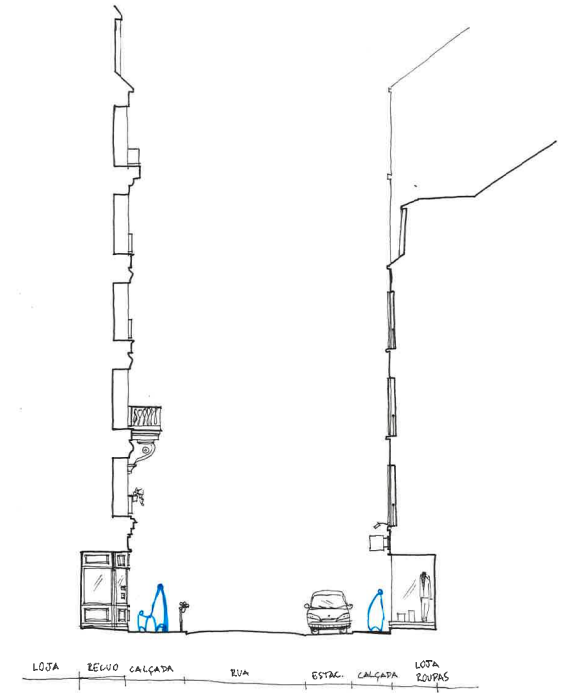


imagem 77: Trecho pré 1600 da Rue de Levis. Fonte: Foto autoral, 2022
imagem 78: Trecho do século XIX da Rue de Levis. Fonte: Foto autoral, 2022

croquis 6: Corte Rue de Levis. Fonte: Croquis autoral, 2022.
croquis 7: Corte Rue de Levis. Fonte: Croquis autoral, 2022.

croquis 8: Elementos externos dos estabelecimentos comerciais. Fonte: Croquis autorais, 2022 (p. seguinte)



do leito viário. O mobiliário colocada na rua (e não na calçada) cria duas frentes para cada local comercial, dobrando a superfície de interação com os clientes e fazendo necessário mais funcionários. A quitanda, a esquerda, expõe as frutas e verduras mais procuradas nos stands da rua, que têm maior visibilidade e proximidade com o fluxo de pessoas, e posiciona o caixa em uma ilha central no limite do espaço interior com a calçada, para maior praticidade do consumidor de comprar mercadorias expostas dentro e fora. O açougue, a direita, coloca uma estrutura para venda de produtos prontos para consumo, como frango assado, que são vendidos mais rapidamente na rua, enquanto produtos frescos, que requerem refrigeração e pedidos mais complexos no espaço interior. Ambos os estabelecimentos apresentam fachadas completamente abertas, com alta permeabilidade física e visual, alargando a largura perceptiva da rua.

O trecho acima já mostra uma característica de ocupação e relação com a rua distinta. Os estabelecimentos não ocupam o espaço da rua, que é destinado ao fluxo de veículos, e apresentam fachadas com menor permeabilidade; as aberturas desses comércios se limitam ao tamanho da porta de entrada (cerca de 1m de largura por 2,5m de altura). Por outro

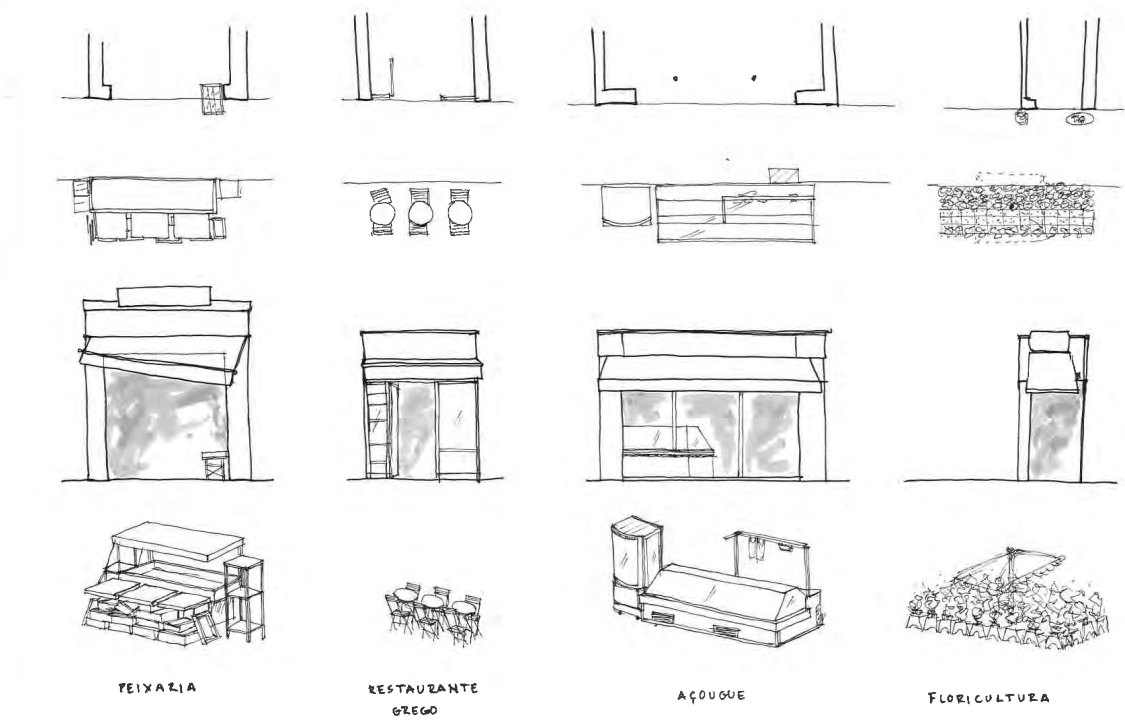
lado, as lojas desse trecho apresentam pequenos recuos que criam pátios de entrada, que permitem a extensão da superfície das vitrines e um alargamento do espaço perceptível da rua nas entradas dos comércios.

Apesar das diferentes características dos espaços térreos, a largura total da rua e as tipologias e alturas dos edifícios permanecem uniformes por toda Rue de Levis. A rua é um bom exemplo de espaços de transição suave e térreos ativos descritos por Gehl, colorida, com variedade de cheiros e texturas, muitas aberturas e diversidade de usos. As fachadas são majoritariamente curtas, onde se observam lojinhas com 4m de largura, como as floriculturas, assistências técnicas e mesmo mercearias.

A ocupação da rua por parte dos estabelecimentos se viabiliza através de um sistema de concessão do espaço público aprovado pela prefeitura de Paris. O mobiliário colocado na rua é variado de acordo com a tipologia e necessidade do comércio. Nos croquis (CROQUIS 8), foram analisados os elementos externos de alguns estabelecimentos ao longo da Rue de Levis. A peixaria conta com uma mesa metálica com tampo coberto por cubos de gelo para a exposição em boa conservação dos frutos do mar; caixas térmicas de isopor, que servem

de transporte dos alimentos, são estocadas embaixo da mesa. O restaurante grego não utiliza o espaço público como local de venda, mas como local de consumo, posicionando mesas e cadeiras; toda a dinâmica de troca comercial é realizada no espaço interior. O açougue já requer um mobiliário mais complexo, conectado

a fontes de energia para manter o aquecimento e refrigeração dos alimentos. A floricultura transfere todo seu espaço de venda para o exterior, dispondo as flores em bancos plásticos empilháveis, restando ao estreito interior o papel de estoque.

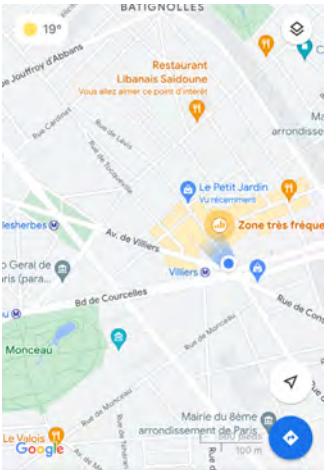


Mapa comportamental 1: fim de semana

13.05.2022 – sábado
11h20
20°C ensolarado

  
duplas > grupos > sozinhos

    
idosos > carrinhos de bebê > famílias com crianças > carrinhos de compra > sacolas de compras

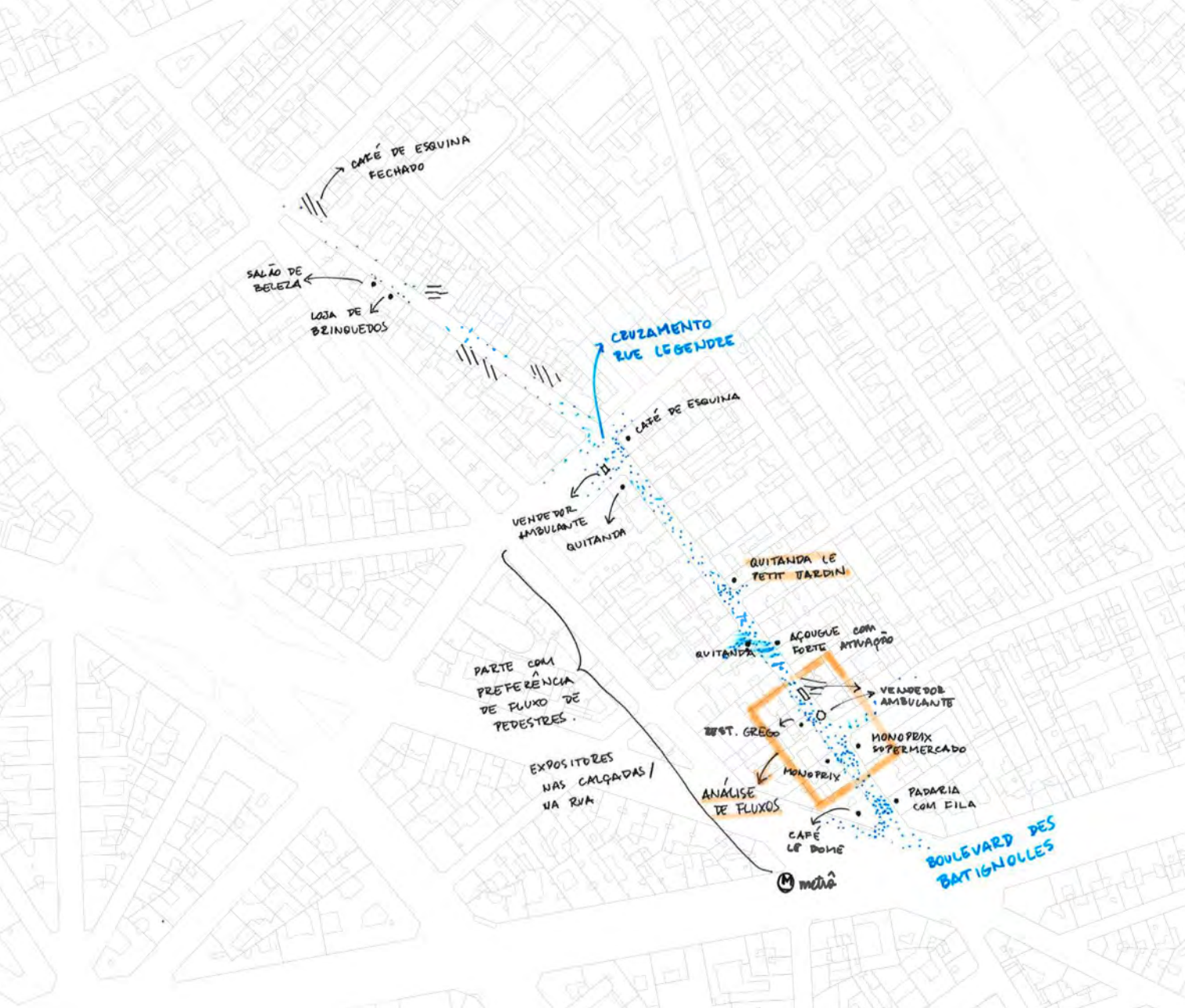


A Rue de Levis apresenta forte ativação urbana durante os sábados, cumprindo o papel de rua da feira do bairro. Observa-se grande presença de pessoas idosas que saem para fazer compras de mercado e encontrar vizinhos conhecidos que realizam a mesma atividade. Pessoas com carrinhos de bebês e crianças pequenas também ocupam o espaço com destaque. Tem-se uma atmosfera familiar, onde os frequentadores da rua são majoritariamente moradores da região.

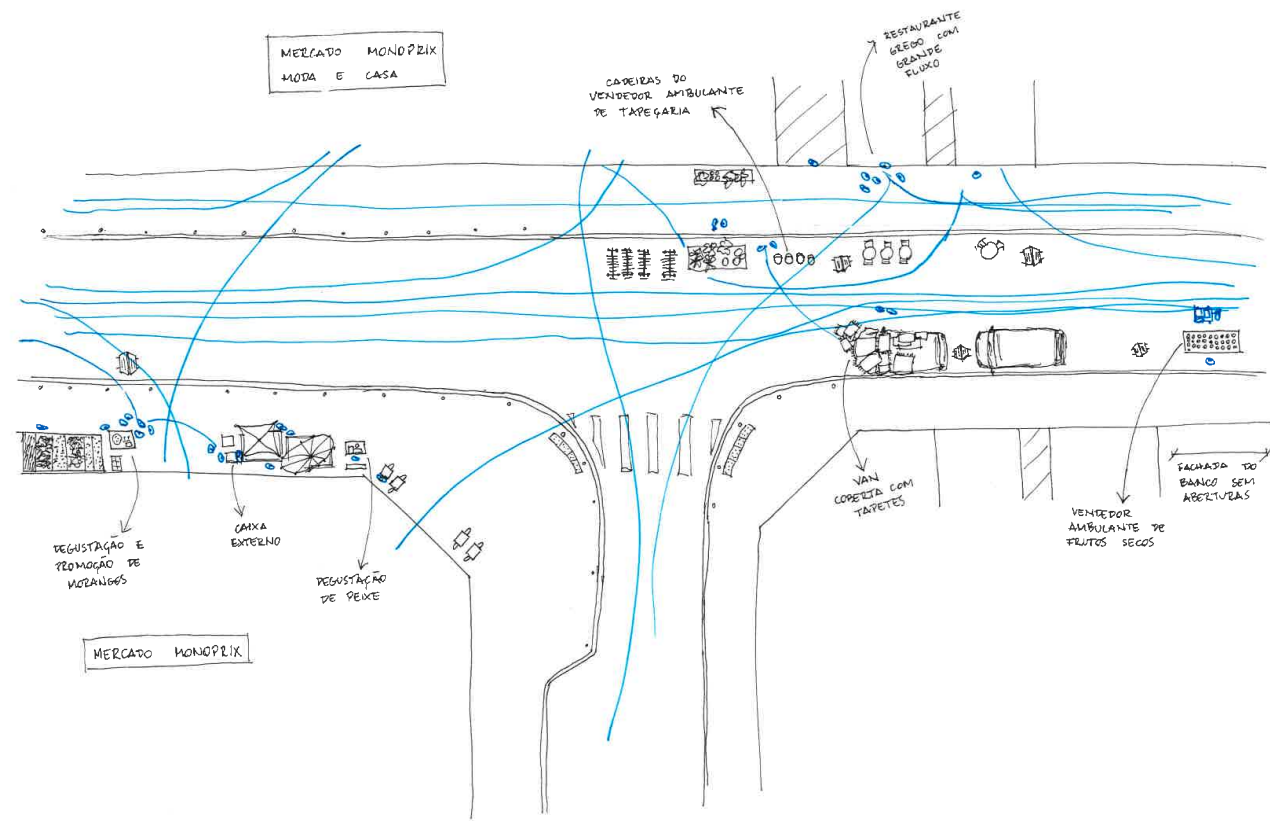
A maioria das pessoas carregam carrinhos ou sacolas de compras, e estão lá para compras de abastecimento

alimentar; foram poucos os que estavam lá só por passagem e que andavam em velocidade rápida.

A diferença entre os dois trechos da rua (em relação ao cruzamento com a Rue Legendre) se mostra no fluxo de pessoas, muito mais intenso no trecho inferior, onde se concentram estabelecimentos alimentares e a rua tem prioridade para pedestres. No trecho superior, o público principal eram pais com bebês que viam as vitrines de lojas de crianças.



mapa 18: Classificação de frequência da zona de estudo. Fonte: Google Maps (p. anterior)
mapa 19: Anotações de comportamento populacional na zona de estudo (mapa comportamental). Fonte: cartografia Qgis, anotações autorais, 2022. (p. anterior)



croquis 9: Trecho com análise de fluxos e concentrações - Rue de Levis. Fonte: Corqui Autoral, 2022

Quitandas: As quitandas cumprem o papel da feira semanal na região. Localizadas nas esquinas e de grandes extensões de fachadas, onde os funcionários gritam as promoções para os passantes da rua (assim como os feirantes), representam pontos de grandes trocas comerciais e sociais.

O jovem funcionário da quitanda Le Petit Jardin conta que existe uma forte clientela local, constituída principalmente por idosos, que conversam com os vendedores. O maior fluxo de clientes é durante os fins de

semana, antes do almoço por volta das 11h e no fim do dia.

imagem 79: Funcionário da quitanda conversando com cliente. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 80: Quitandas estendem o espaço de venda para a rua e trazem vida à cidade. Fonte: Foto autoral, 2022



Ocupação da calçada: A extensão da superfície de venda para a rua, com stands externos, é característica da Rue de Levis e é observada nas mais variadas tipologias de comércio, alimentos, livros, roupas, flores, cosméticos, etc. Esses elementos externos contribuem para o caráter de uma rua mais local e direcionada para fluxo de pedestres, além da sensação de maior dinamismo no espaço urbano.



imagem 81: Pequenos mercados e açougues utilizam os espaços públicos e propiciam a ocupação do espaço urbano. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 82: Livraria Fontaine utiliza a rua para expor seus produtos e propicia ocupação e ativação urbana . Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 83: Pequenos restaurantes, sem estrutura interna para receber seus clientes, utilizam o espaço publico como espaço de comercio. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 84: Rua e comercio se misturam pelas fachadas ativas, a rua se torna atrativa para os pedestres e pontos de ativação urbana . Fonte: Foto autoral, 2022

Monoprix: A grande rede de supermercados Monoprix adaptou-se a mesma linguagem local dos demais pequenos comércios da rua, com caráter de feira de rua semanal, expondo produtos frescos e coloridos nas calçadas, montando inclusive pequenos estandes de degustação de frutas e frutos do mar.

imagem 85: Mercados de esquina utilizam todas as suas fachadas para a finalidade de comércio e atração, a partir de seus espaços internos e externos. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 86: O espaço de comércio é interno e externo, a fachada tripla se mistura com a rua, o comércio transborda para o espaço público . Fonte: Foto autoral, 2022



Marcas pequenas / locais: Tem-se uma baixa presença de grandes marcas de comércio varejista na Rue de Levis, especialmente no setor do vestuário, como é comum nas ruas comerciais. Lojas sem marcas reconhecíveis ou multimarcas, características de pequenos comércios de bairro, se fazem muito mais presentes. Não representam pontos importantes de ativação urbana durante os finais de semana, em que algumas delas encontravam-se fechadas.

imagem 87: O espaço público se torna uma extensão do espaço interno do comercio. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 88: Contraste de usos do espaço público. Pequena loja de roupas não conta com elemento externo na rua. Fonte: Foto autoral, 2022



Vendedores ambulantes: O comércio ambulante em Paris, e pode-se dizer em países desenvolvidos em geral, não é comum nas ruas da cidade como em países em desenvolvimento. No entanto, na Rue de Levis foram observados vendedores ambulantes durante a visita de sábado. O primeiro é um senhor que trabalha com tapeçaria, que além de vender tapetes, expostos cobrindo sua van estacionada, também oferece serviços de renovação de tecidos de móveis. Ele expôs cinco cadeiras na rua, com o papel não só de expor o serviço realizado, mas também de constituir seu stand de venda, onde ele apoia amostras de tecido e um banner



com informações e contato. O segundo é um vendedor de frutos secos, que montou uma comprida mesa em frente a parte fechada da fachada de um banco. O terceiro vende bijuterias artesanais e se posiciona no meio da praça no cruzamento com a Rue de Legendre, numa mesa sob um guarda-sol.

imagem 89: Vendedor ambulante utiliza a rua como espaço comercial. Representa um elemento de interação com os passantes. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 90: A van do vendedor se transforma em espaço de exposição de mercadoria . Fonte: Foto autoral, 2022



imagem 91: A fachada inativa do banco simboliza o local perfeito para outra ativação por meio dos comércios de rua. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 92: Comércio fixo e ambulante compartilham espaços e geram ativações urbanas a partir do espaço urbano. Fonte: Foto autoral, 2022



Crianças: A grande quantidade de famílias com crianças pequenas e bebês sustentam a presença de diversas lojas de artigos voltados para esse público, como lojas de brinquedos, livros e roupas. Observa-se um fluxo significativo de entrada e saída desses estabelecimentos e ainda maior de pessoas, em sua maioria com crianças e carrinhos de bebê, que param para olhar as vitrines.

imagem 93: Les enfants de Berthier - a rua como extensão ganha enfeites a partir de decorações nas vitrines do comércio. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 94: Os estabelecimentos de artigos infantis atendem a grande quantidade de pessoas com crianças pequenas e bebês . Fonte: Foto autoral, 2022



Mapa comportamental 2: dia de semana

01.06.2022 – quarta
12h30
20°C ensolarado

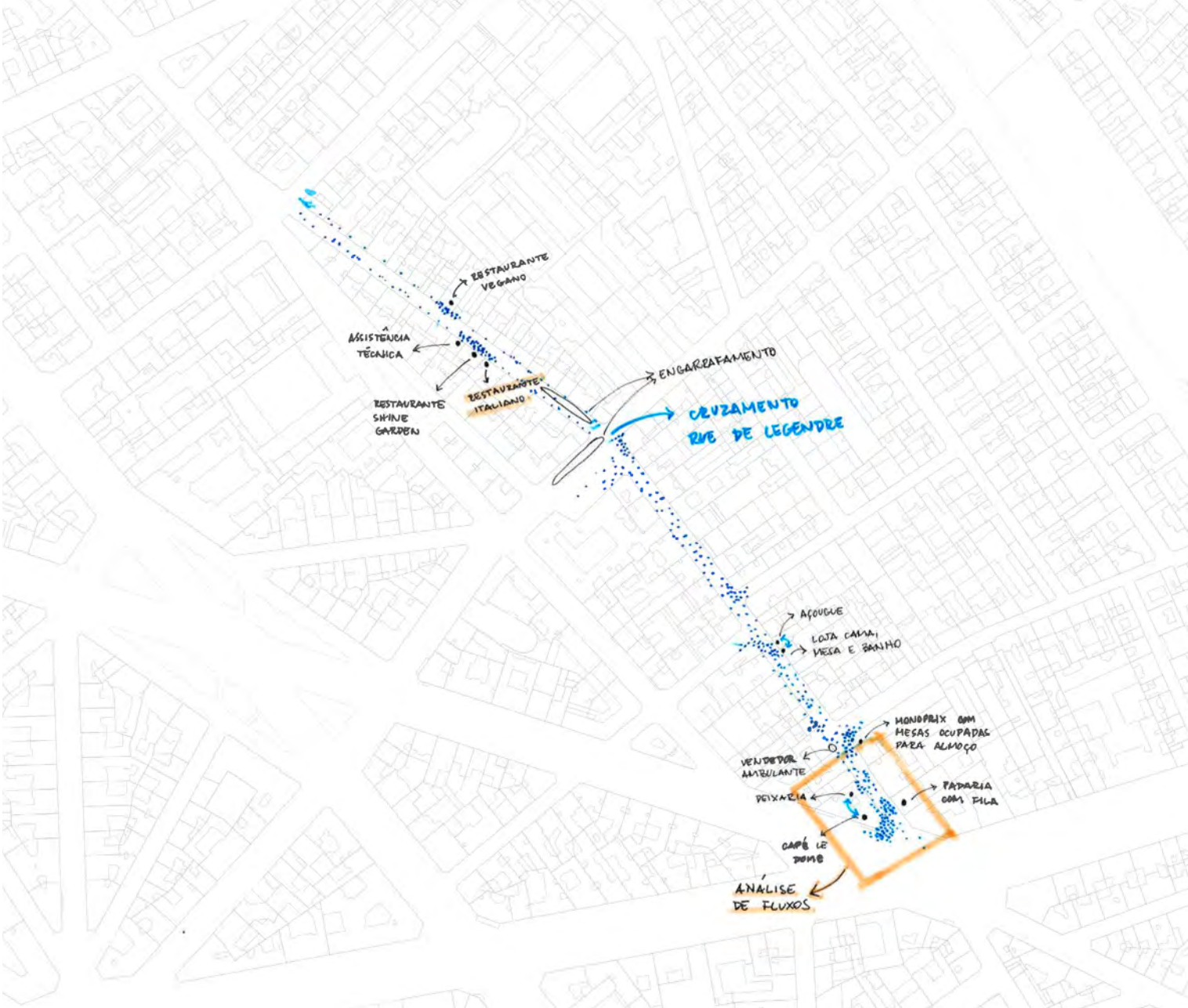


Durante a semana, a Rue de Levis apresenta dinâmicas diferentes das observadas no final de semana, ainda que muitos elementos se repitam.

No trecho inicial, partindo do Boulevard des Batignolles, há predominância de funcionários em horário de almoço, onde observa-se a circulação de diversas pessoas com sacolas de restaurantes, fila de pessoas principalmente sozinhas na padaria e duplas ou grupos almoçando no grande terraço de esquina do restaurante Le Dome, assim como nos pequenos restaurantes e do supermercado Monoprix.

Na parte superior da rua se tem uma ambiência mais familiar, onde se observa mais senhoras de idade e crianças. Os comércios não-alimentares, como lojas de roupa, salões de beleza e assistências técnicas têm mais clientes que no fim de semana. Os restaurantes desse trecho, sem terraços, apresentam longas filas para take away.

Os fluxos durante a semana são mais distribuídos de maneira mais uniforme ao longo da rua do que durante o final de semana. A percepção de maior concentração na parte inferior da rua, no entanto, se mantém pela

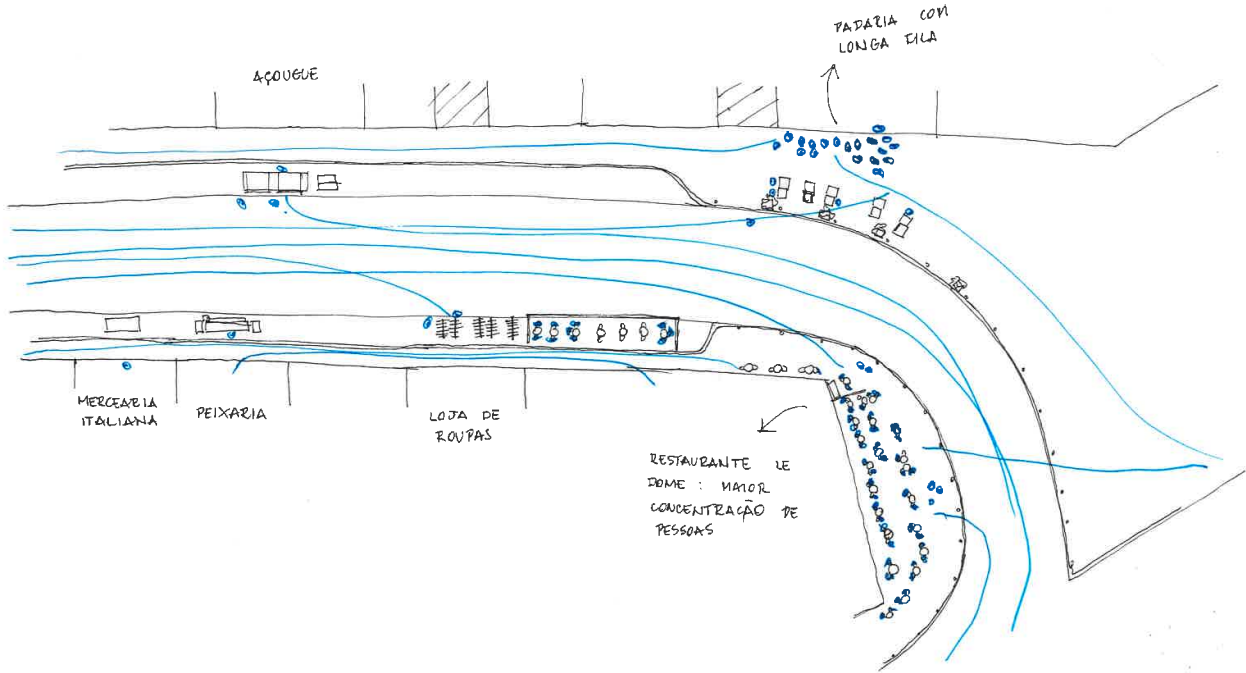


presença de mesas e stands no exterior.

mapa 20: Classificação de frequência da zona de estudo. Fonte: Google Maps. (p. anterior)

mapa 21: Anotações de comportamento populacional na zona de estudo (mapa comportamental). Fonte: cartografia Qgis, anotações autorais, 2022. (p. anterior)

croquis 10: trecho com análise de fluxos e concentrações - Rue de Levis. Fonte: Corqui Autoral, 2022



Lojas de bairro: As lojas de roupas e acessórios apresentam maior movimentação durante a semana que nos finais de semana. O público é composto principalmente por senhoras de idade e pessoas com crianças pequenas, em que se observa mais uma clientela local que funcionários da região.

imagem 95: Espaço da rua torna-se extensão comercial. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 96: Lojas de bairro, na maioria do tempo vazias aos fins de semana, apresentam maior fluxo de clientes. Fonte: Foto autoral, 2022



Horário de almoço: O horário de almoço durante os dias de semana representa o momento do dia de maior ativação urbana. Funcionários de empresas da região deslocam-se para a Rue de Levis pela oferta de restaurantes, supermercado e mercearias. As mesas exteriores dos restaurantes mostram-se ocupadas, e filas são observadas nos pequenos estabelecimentos sem mesas para consumo no local. Esses locais take away geram mais fluxos de entrada e saída do que permanência. O restaurante Le Dome se destaca como o local de maior concentração de pessoas durante a visita. O restaurante Shine Garden apresenta uma relação de

atração de clientes com a assistência técnica ao lado, criando um ponto de concentração de pessoas em filas.

- imagem 97: Le Dome como local de forte concentração de pessoas. Fonte: Foto autoral, 2022
- imagem 98: O espaço publico como extensão da superfície comercial. Fonte: Foto autoral, 2022
- imagem 99: Restaurante com opção take away gera grande fluxo de entrada e saída e concentração de pessoas na calçada. Fonte: Foto autoral, 2022
- imagem 100: Funcionários carregando sacolas com almoço. Fonte: Foto autoral, 2022
- imagem 101: Padaria como local de intensa concentração de pessoas em diversos momentos do dia. Fonte: Foto autoral, 2022
- imagem 102: Locais de fila e espera para serviços concentram pessoas nas calçadas. Fonte: foto autoral, 2022



Monoprix: O Monoprix é o estabelecimento mais versátil da rua, que se adapta as diferentes ambiências e fluxos da rua nos diferentes horários e dias da semana. Os paletes de frutas, verduras e frutos do mar expostos ao longo da calçada no sábado, não são colocados durante a semana, em que o fluxo maior é de pessoas em horário de almoço; nesses dias, o maior ponto de concentração no exterior do supermercado está nas mesas colocadas ao lado de fora, em frente a seção onde se vende refeições prontas, sanduíches, pratos congelados. O público é principalmente de estudantes das escolas próximas, pelo valor mais acessível em

relação aos restaurantes.

imagem 103: Diferente estratégia de elementos externos em frente ao supermercado em relação ao fim de semana. Fonte: Foto autoral, 2022
imagem 104: O supermercado cumpre também a função de restaurante com preços acessíveis pela presença de mesas exteriores . Fonte: Foto autoral, 2022



Trocas comerciais entre os estabelecimentos: Os estabelecimentos próximos apresentam relações de trocas comerciais entre eles. Uma das relações existentes é entre a peixaria e o restaurante de esquina Le Dome, na qual o primeiro fornece frutos do mar frescos para o restaurante. Durante a visita uma das funcionárias se desloca levando uma bandeja com camarões e ostras, presente do canto esquerdo da fotografia (IMAGEM 105). Outra relação observada é entre a loja de roupas de cama/toalhas e o açougue ao logo ao lado. Os comércios próximos não representam os fornecedores principais, de grandes quantidades,

mas suprem urgências e necessidades de última hora de ruptura de produtos.



imagem 105: Trocas comerciais entre os estabelecimentos próximos. Funcionária da peixaria carrega bandeja metálica com frutos do mar para o café Le Dome. Fonte: Foto autoral, 2022

ESTUDO DE CASO 3

AVENUE DE FRANCE

MORFOLOGIA URBANA MODERNA

GENTRIFICAÇÃO, EMPRESARIAL, NÃO-TURÍSTICA

Visão geral

A ZAC (*Zone d’Aménagement Concerté*) Paris Rive Gauche, criada em 1991, é a maior operação urbana na capital francesa desde as reformas do Barão de Haussmann. Trata-se da renovação de uma antiga área industrial no 13^{eme} arrondissement, marcada pela presença de galpões e vias férreas, que impediam a formação de um tecido urbano contínuo. A área é delimitada a leste pelo Rio Sena, a oeste pelos bairros Quartier de la Gare e Tolbiac, a norte pelo limite com o 5^o arrondissement e ao sul pela divisa com o município Ivry-sur-Seine, localizada em meio a barreiras urbanas: parque, hospital, rio, linhas férreas, rodovia.

Representa um importante exemplo de reconstrução urbana com a possibilidade de projetar uma área nova dentro do centro de Paris no contexto de políticas urbanas recentes; contam com ferramentas de criação de alta densidade e fluxos numa área tradicionalmente afastada das dinâmicas de lazer, cultura e habitação por

seu caráter industrial, através da proposição de edifícios usos mistos e melhoria da oferta de transportes públicos e alternativos. O principal objetivo da operação era a atração de pessoas, através da transformação em uma zona mista autossuficiente, com oferta de habitação, escritórios, comércio e equipamentos, com destaque para a Biblioteca Nacional da França e o novo polo universitário de Paris. A Avenue de France representa o eixo central da operação.

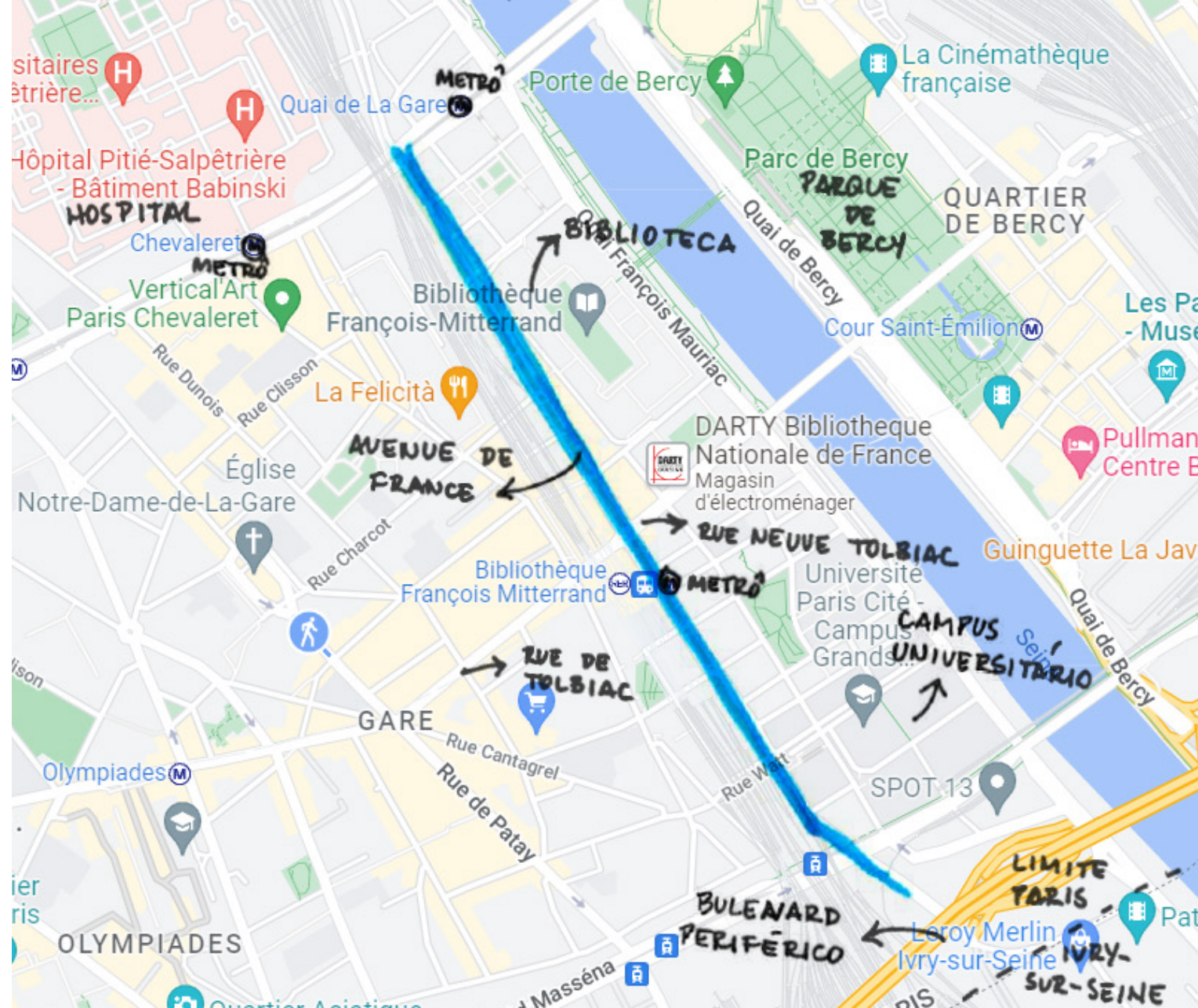
Associando funções e atividades diversificadas (habitação, escritório, comércio, escolas, atividades artísticas e culturais), Paris Rive Gauche cria novos bairros propícios a serem vivos e variados.
[ZAC RIVE GAUCHE]

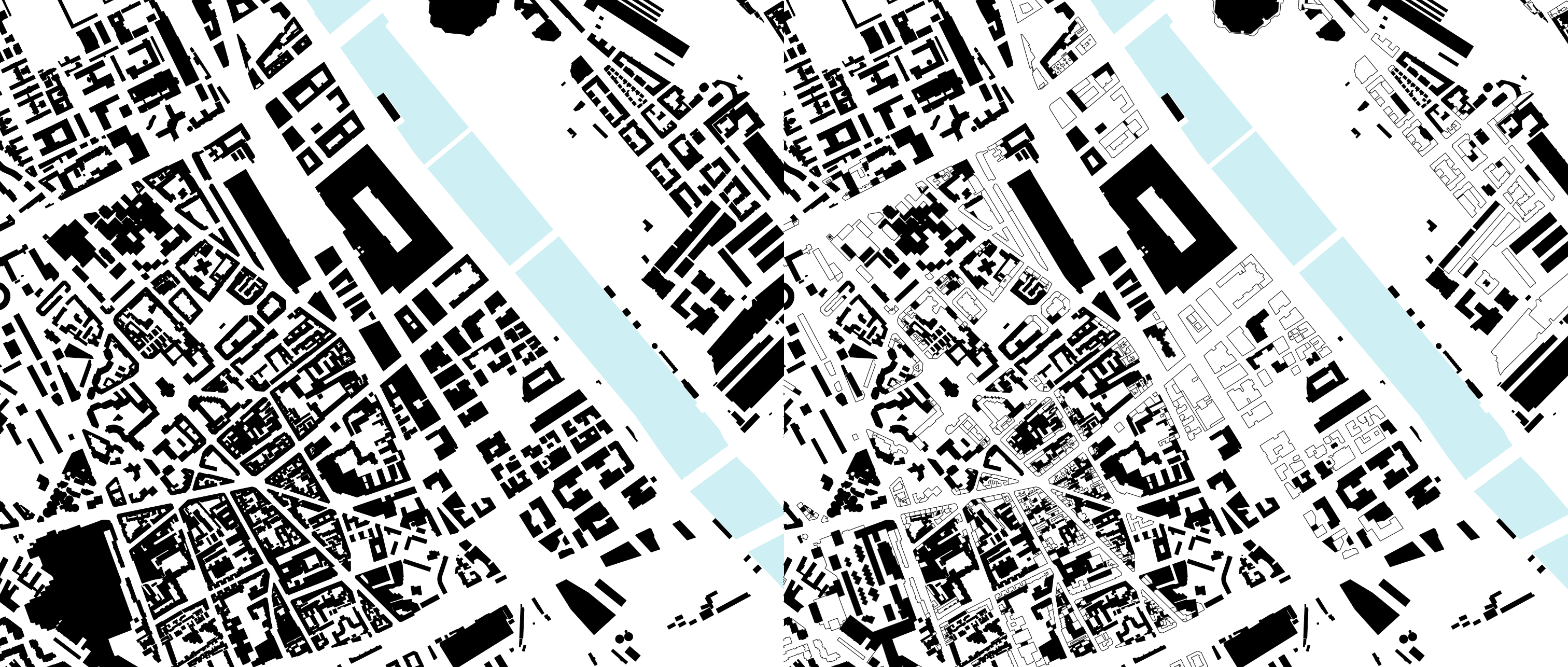
O edifício da Biblioteca se destaca nesses mapas pelo imponente preenchimento preto, que ocupa cerca de $\frac{1}{4}$ da extensão da via. A não-presença de comércios no térreo nesse importante trecho tem repercussões na criação de dinâmicas urbanas, como será analisado neste estudo de caso.

mapa 22: Anotações sobre mapa. Fonte: cartografia Google Maps, anotações autoriais, 2022

mapa 23: Reinterpretação do Mapa de Nolli. Fonte: cartografia APUR, desenvolvimento Débora Nascimento, 2022

mapa 24: Reinteroretação do Mapa de Nolli com térreos comerciais em branco. Fonte: cartografia APUR, desenvolvimento Débora Nascimento, 2022





Tipos de comércio

A Avenue de France apresenta uma forte concentração de escritórios que, embora localizados nos andares superiores, ocupam considerável parte dos térreos com halls de entrada. Agências e escritórios bancários recebem destaque ao longo da avenida, onde muito dos locais pertencem a um mesmo grupo.

Quanto a atividade comercial, tem-se principalmente estabelecimentos no setor de vestuário, beleza, artigos de esporte e livrarias. Cafés e restaurantes ocupam trechos da avenida com mesas nos terraços, muitas vezes delimitados por guarda-corpos, a fim de atender a grande demanda de funcionários dos escritórios.

Apesar de constituir uma importante avenida de usos mistos, o comércio acaba por receber menos destaque que atividades institucionais e empresariais, o que se reflete de maneira evidente nas formas e intensidade de utilização da rua e permite mostrar as diferentes

contribuições de cada tipo de atividade para a criação de ativação urbana.

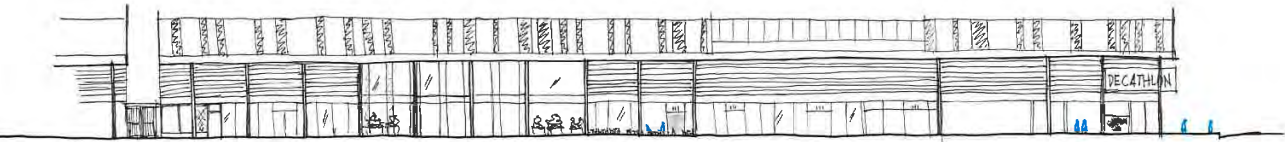
croquis 11: Fachadas Avenue de France - biblioteca. Fonte: Croquis autoral, 2022.

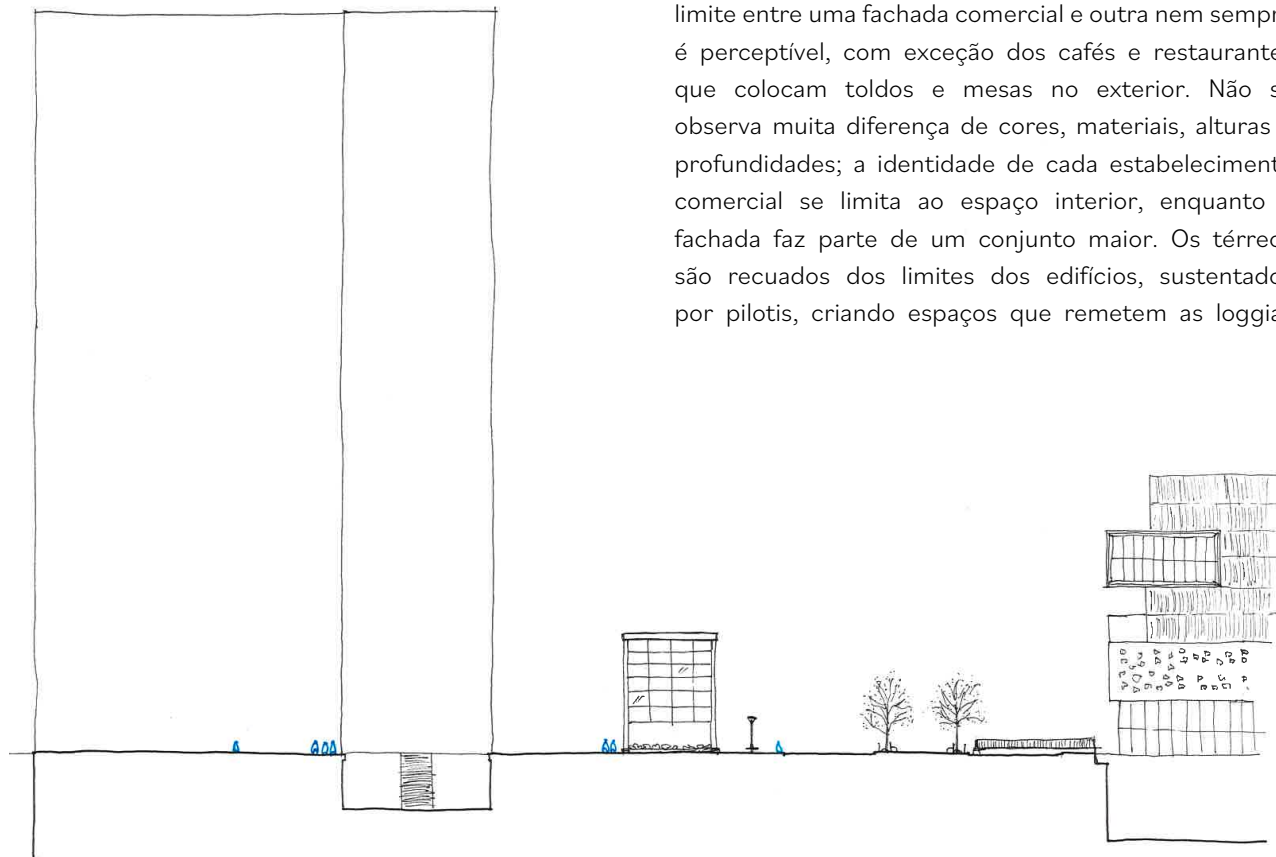
Morfologia da rua

A ZAC Rive Gauche se destaca pelos edifícios de arquitetura contemporânea, em contraste com o restante da capital. Na Avenue de France, eixo principal da operação, há uma predominância de prédios de escritórios, envidraçados, térreos recuados erguidos em pilotis e com formas retilíneas e geométricas. A morfologia da avenida decorrente dessa arquitetura é representativa da arquitetura de 60km/h descrita por Jan Gehl e cujos espaços de transição podem ser definidos, de acordo com tabela apresentada no capítulo 2 (IMAGEM 45), como uniformes e horizontais, e em diversos momentos, fechados, passivos e monótonos.

As características do espaço construído da Avenue de France remetem mais às imagens da coluna direita, colocadas na maioria dos casos como negativas para o autor.

A largura dos edifícios da Avenue de France é na medida do quarteirão, o que contribui para a maior padronização visual ao longo da avenida, em relação aos edifícios mais antigos, que por terem larguras menores, contribuem para uma maior variação do ambiente construído. A larga extensão faz com que diversos comércios estejam presentes no térreo de um



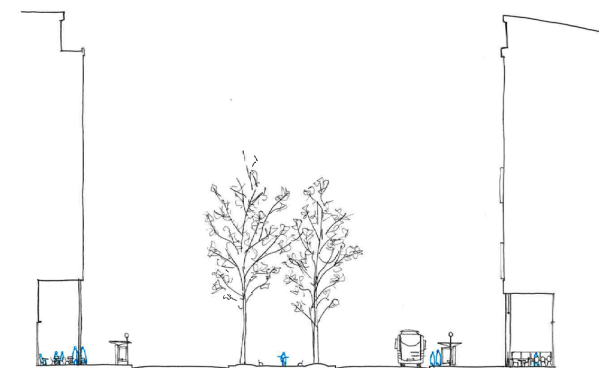


mesmo edifício, contribuindo para maior uniformidade e menor diversidade nas características das fachadas, majoritariamente constituídas por panos de vidro; o limite entre uma fachada comercial e outra nem sempre é perceptível, com exceção dos cafés e restaurantes que colocam toldos e mesas no exterior. Não se observa muita diferença de cores, materiais, alturas e profundidades; a identidade de cada estabelecimento comercial se limita ao espaço interior, enquanto a fachada faz parte de um conjunto maior. Os térreos são recuados dos limites dos edifícios, sustentados por pilotis, criando espaços que remetem as loggias

italianas.

As fachadas dos comércios apresentam, no geral, grandes comprimentos, variando de 7 a 38 metros, delimitadas pela largura dos prédios ou pela modulação do espaçamento dos pilotis. A avenida acolhe ainda marcas típicas de grandes superfícies, como Decathlon e H&M, com cerca de 100 metros de fachada de esquina.

As fachadas apresentam ritmo horizontal e criam a sensação de profundidade e de uma caminhada mais longa, com formas retilíneas e minimalistas que não



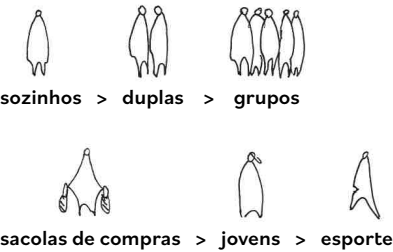
apresentam muitos detalhes. A elevação mostra a repetição padronizada dos pilotis e das alturas dos elementos ao longo do edifício. Embora haja muitas portas de acesso aos prédios, identificadas por placas com a numeração da rua, muitas são portas de uso secundário, ficando a maior parte do tempo inutilizadas, ou não acessíveis pelo público geral, como entradas de halls com elevadores dos escritórios nos andares.

croquis 12: Corte Avenue de France - biblioteca. Fonte: Croquis autoral, 2022.

croquis 13: Corte Avenue de France - restaurantes com terraços. Fonte: Croquis autoral, 2022.

Mapa comportamental 1: fim de semana

13.05.2022 – sábado
13h30
23°C ensolarado

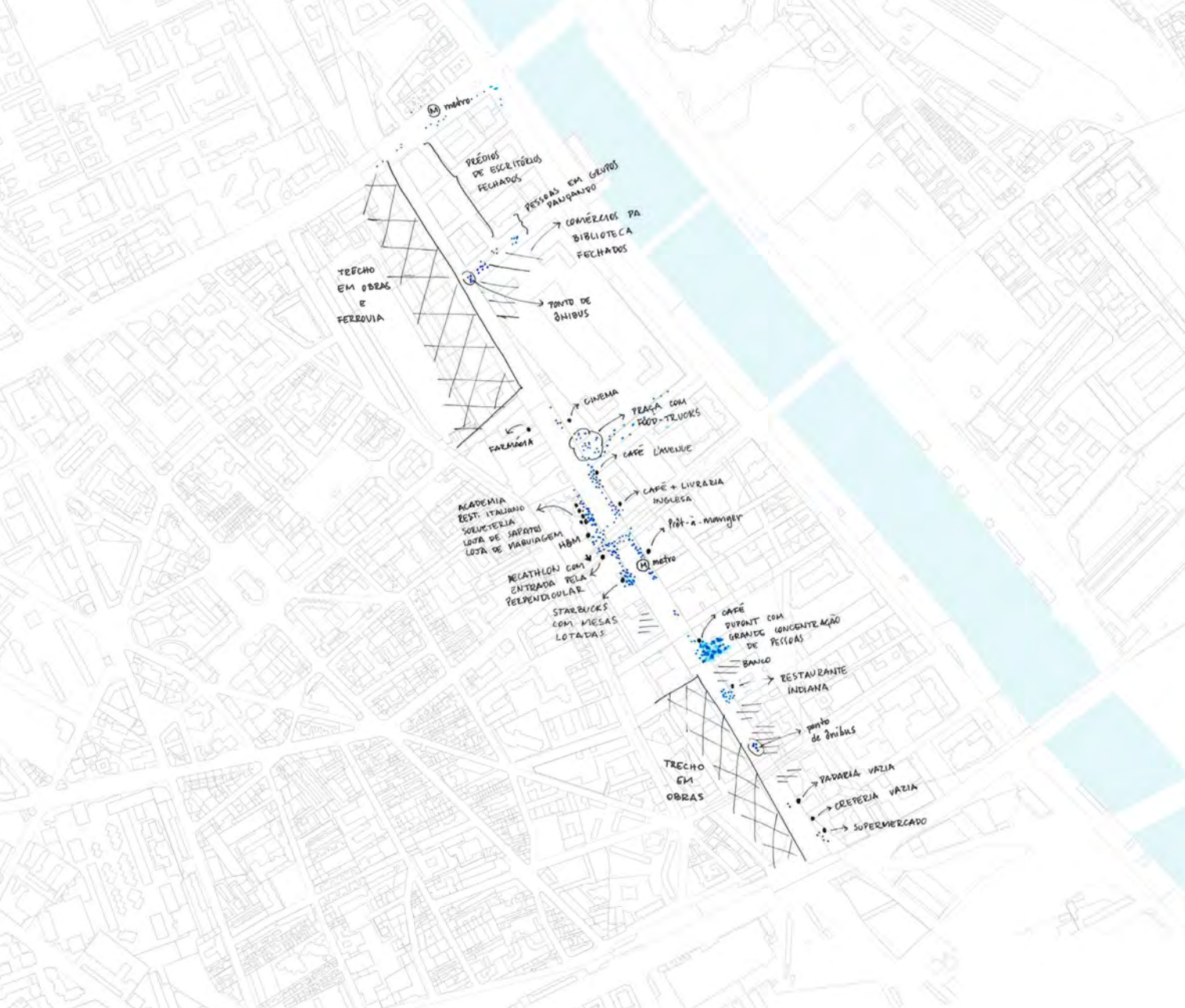


Observou-se baixo fluxo de pedestres nas calçadas, com predominância de pessoas andando sozinhas. A faixa etária é majoritariamente jovem, com predominância da faixa dos 20 e 30 anos. Poucas crianças e idosos transitavam pela avenida. Destaca-se a uma notável quantidade de pessoas que se deslocam com grandes sacolas de compras de mercado e coisas para a casa.

A sensação de vazio foi o que mais chamou atenção durante a visita. Apesar de constituir uma avenida planejada para o fluxo de automóveis, não havia fluxo de veículos; o silêncio marcou a caminhada ao longo da

via, o barulho vinha de um ou outro carro que passava a cada tantos minutos e da paragem dos ônibus nos pontos. O quase inexistente fluxo viário permite que os ônibus possam estacionar no meio da via durante os horários de pausa dos motoristas. A sensação de espaço novo e vazio é complementada pela atmosfera de “em construção” da avenida, que apresenta trechos nas extremidades em obras.

mapa 25: Anotações de comportamento populacional na zona de estudo (mapa comportamental). Fonte: cartografia Qgis, anotações autorais, 2022





Pode-se dividir a avenida em três trechos com características diferentes, para melhor analisar as dinâmicas do eixo.

1. Biblioteca: o trecho inicial da Avenue de France, partindo do sentido centro-periferia, é definido pela presença da Biblioteca Nacional da França. No lado par, o pátio da biblioteca se constitui como a continuação da calçada, com sensação de borda infinita, levando até o Sena. Já no outro lado, a via encontra-se em obras, fechada para circulação e cercada com grades; não há construções deste lado da calçada, mas um largo buraco onde passam diversas linhas férreas a alguns metros abaixo do nível da rua.

2. Lojas e metrô: o trecho central da avenida é o mais animado, onde se localiza o acesso a estação do metrô Biblioth  que François-Mitterrand da linha 14 e a maior concentra  o de restaurantes e comércios, com uma livraria, loja de sapatos, academia e grandes marcas como Decathlon, H&M e Sephora.

3. Borda periférica: o trecho final da avenida, que termina na borda periférica de Paris, apresenta um dos lados da via em constru  o, como no trecho da Biblioteca, e o outro com pequenos restaurantes e

padaria, utilizados principalmente por moradores da região, especialmente universitários.

imagem 106: A larga avenida sem fluxo de veículos permite que os ônibus façam pausa no meio da via, potencializando a sensa  o de v  zio. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 107: Fachadas inativas não causam ativa  o urbana e geram monot  nia. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 108: Trilhos de trem causam obstáculos urbanos e separa  es entre territórios . Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 109: Constru  es e renova  es urbanas, o canteiro de obras como ruptura urbana Fonte: Foto autoral, 2022

Animação concentrada: A intensidade de ativação do espaço não é uniforme ao longo da Avenue de France, há maior concentração de pessoas no trecho central da avenida, na altura na qual se localiza a estação de metrô Bibliothèque François-Mitterrand. A acessibilidade do transporte comum é responsável por um aumento do fluxo em seu entorno, reforçado pela presença de lojas de grandes superfícies de marcas conhecidas. Nessa parte concentram-se restaurantes e cafés que ocupam as calçadas com suas mesas, ainda que não sejam ocupadas perto da sua capacidade máxima (com exceção do Starbucks). Diversos desses “terraços”

apresentam fechamentos, como grades e guarda-corpos, que representam uma materialização do limite entre público e privado, ainda que ocupem o espaço da calçada. Constitui também a parte finalizada a avenida, cujas extremidades ainda têm um dos sentidos de sua via cercados em canteiros de obras.

imagem 110: O recuo do prédio gera um espaço de continuidade entre o público e o privado, de grande ativação devido a presença de famosa rede de cafés. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 111: O recuo do prédio gera um espaço de continuidade entre o público e o privado, embora o guarda-corpo demarque uma linha precisa do limite pertencente ao espaço comercial. Fonte: Foto autoral, 2022



Entradas de escritórios e bancos: A maioria das portas de entrada dos edifícios ao longo da Avenue de France são de acesso a bancos e escritórios. Com esses locais fechados durante os finais de semana, elas não contribuem como fachadas ativas nesses dias e reforçam a sensação de vazio no local, principalmente porque no geral apresentam grandes larguras, chegando a ocupar todo o térreo do edifício.

imagem 112: Térreos com função exclusiva de acesso, como em prédios de escritórios, geram vazios urbanos fora de horário de funcionamento (mesmo se próximos a comércios) . Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 113: Agências bancárias representam espaços de transição que não geram ativação urbana. Fonte: Foto autoral, 2022



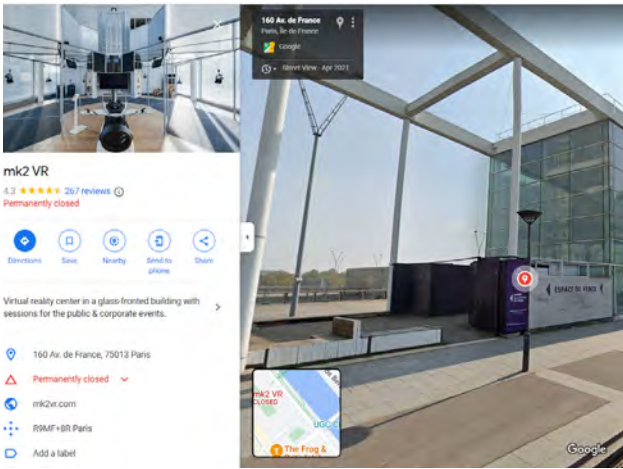
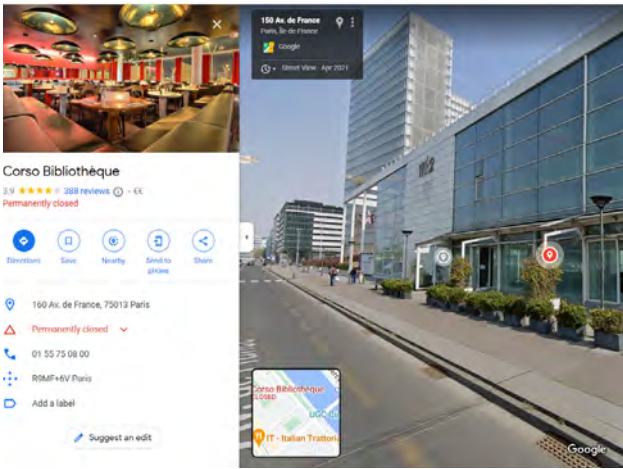
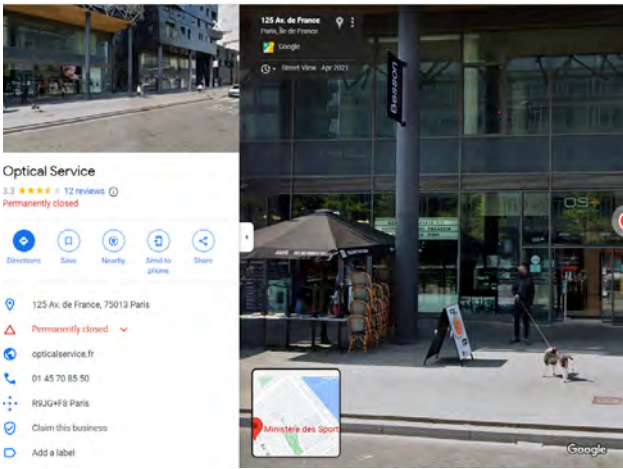
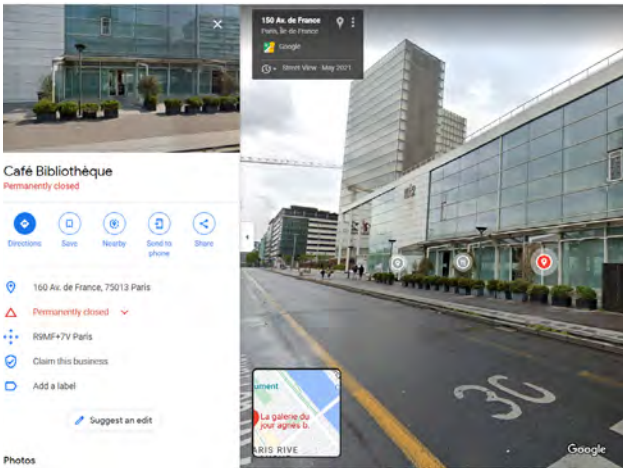
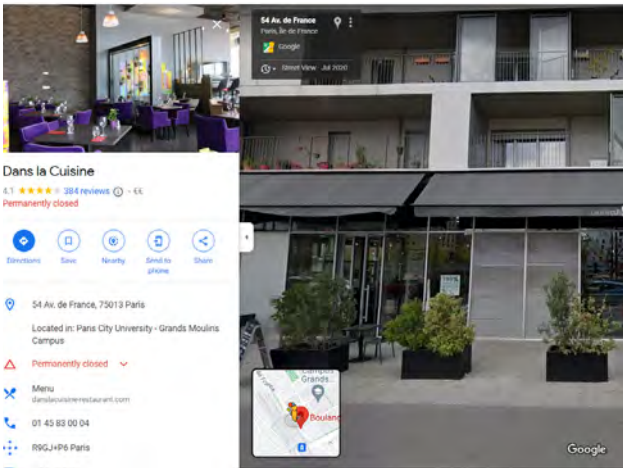
Comércios fechados: a grande quantidade de estabelecimentos fechados chamou atenção durante a visita. Considerando que a Avenue de France é uma via com alta concentração de escritórios e edifícios institucionais, cujo horários de funcionamento não incluem sábados e domingos, essa impressão é enfatizada. Alguns dos locais fechados observados abrem apenas durante dias úteis, pois dependem do fluxo de funcionários e estudantes. No entanto, após a visita, durante a comparação das observações em campo com as informações disponíveis no Google Maps, viu-se que diversos desses locais encontram-

se permanentemente fechados, como o grande restaurante de produtos biológicos locais no final da avenida e os estabelecimentos dentro do prédio do cinema M2K, que integra o complexo da Biblioteca. O local onde hoje se encontra a grande rede de sorveterias Amorino, há um ano era ocupado por uma ótica [IMAGEM 121].

imagem 114: Comércios fechados ao lado de espaços de transição inativos não contribuem para ativação urbana. Fonte: Foto autoral, 2022
imagem 115: Alguns comércios, quando fechados, mudam sua característica enquanto espaço de transição. Fonte: Foto autoral, 2022



imagem 118: Restaurante Dans la Cuisine permanentemente fechado. Fonte: Foto autoral, 2022
imagem 119: Informações sobre o restaurante Dans la Cuisine. Fonte: Google Maps
imagem 120: Sorveteria Amorino. Fonte: Foto autoral, 2022
imagem 121: Informações sobre o local da atual Sorveteria Amorino. Fonte: Google Maps
imagem 122: Entrada da área de serviços e comércios da Biblioteca. Fonte: Foto autoral, 2022
imagem 123: Informações sobre comércios da Biblioteca. Fonte: Google Maps. 2022.
imagem 124: Informações sobre comércios da Biblioteca. Fonte: Google Maps. 2022.
imagem 125: Informações sobre comércios da Biblioteca. Fonte: Google Maps. 2022.



Mesas vazias: No trecho final da avenida há uma padaria e uma creperia, voltados a atender nos finais de semana principalmente os estudantes do campus universitário ao lado. As mesas encontravam-se majoritariamente vazias, com um ou outro cliente sentado. Tem-se, também, na região, um supermercado, que expõe produtos e coloca mesas e cadeiras nas calçadas (igualmente vazias) como forma de atrair atenção dos passantes.

imagem 126: Mesas vazias geram sensação de vazio no espaço urbano. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 127: Mesas vazias geram sensação de vazio no espaço urbano. Fonte: Foto autoral, 2022



Café Dupont: O Café Dupont foi o estabelecimento com maior concentração de pessoas sentadas nas mesas. Ao contrário dos demais restaurantes, ele está localizado ao lado de uma praça com vista para os jardins *Grands Moulins Abbé Pierre* e faz uso dela como extensão da área de atendimento, posicionando suas mesas e cadeiras embaixo de guarda-sóis. Foi o único estabelecimento que, durante a visita, tinha todas as suas mesas ocupadas.

imagem 128: Café Dupont utiliza a praça Grands Moulin Abbé Pierre ao lado como extensão de seu espaço de consumo. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 129: Café Dupont tem suas mesas na praça ocupadas e representa forte ativação urbana. Fonte: Foto autoral, 2022



Mapa comportamental 2: dia de semana

16.05.2022 – quinta
12h30
27°C ensolarado

 **grupos** >  **sozinhos** >  **duplas**

 **trabalho** >  **jovens** >  **esporte**

Observou-se grande fluxo de pedestres nas calçadas, em quantidade consideravelmente maior que no final de semana, representado principalmente por pessoas em horário de trabalho. Predominam grupos de funcionários de uma mesma empresa, que saem juntos para almoçar. A faixa etária varia entre a faixa dos 20 a 60 anos, que representa a maior parte da população economicamente ativa. Crianças, adolescentes e pessoas idosas não ocupam o espaço, com raras exceções.

A sensação de vazio e o silêncio percebido no sábado

já não se fazem presente durante os dias de semana: há uma grande movimentação de pessoas em deslocamento nas calçadas e ocupando os terraços dos restaurantes e, os canteiros de obra estão operantes de segunda a sexta, o que representa barulho constante e movimento de entrada e saída de caminhões de transporte e funcionários. O baixo fluxo de veículos, no entanto, também é característico nos dias úteis.

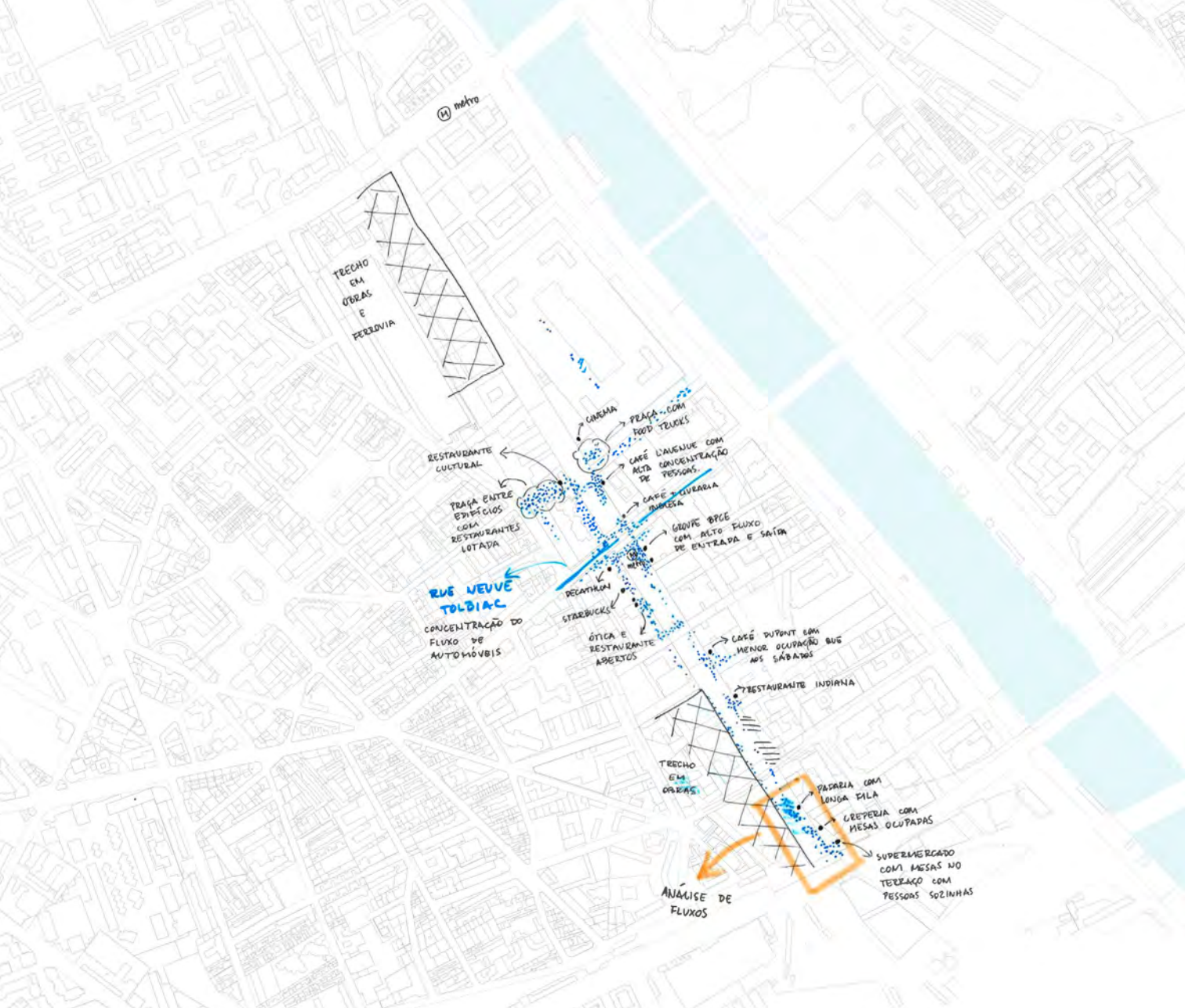
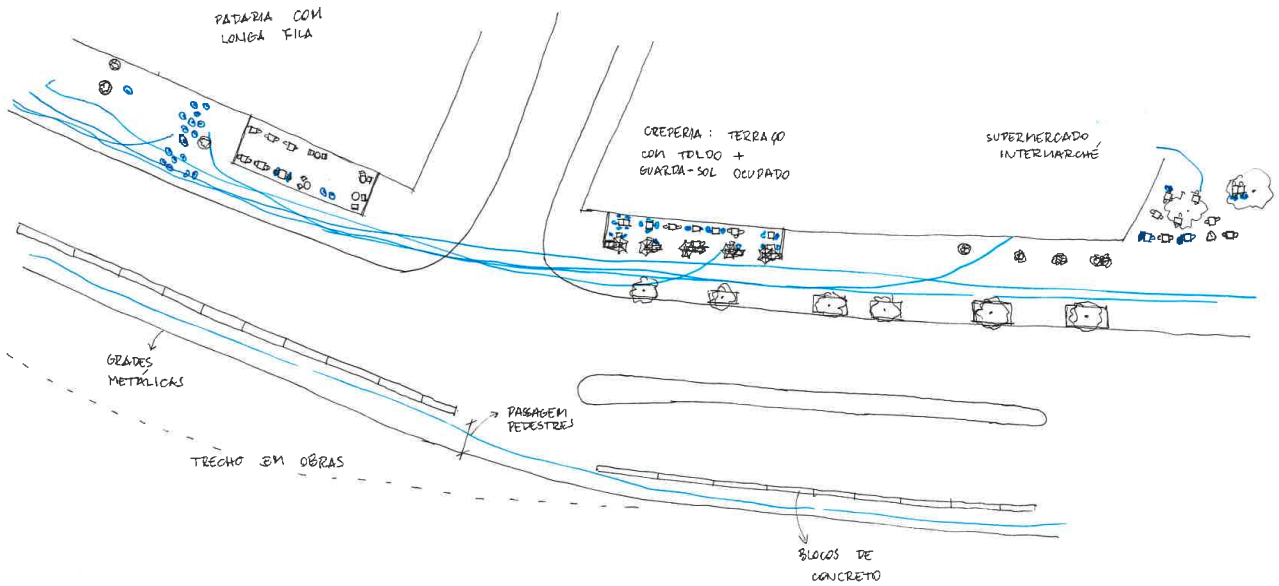


imagem 130: Classificação de frequência da zona de estudo. Fonte: Google Maps

imagem 131: Anotações de comportamento populacional na zona de estudo (mapa comportamental). Fonte: cartografia Qgis, anotações autorais, 2022

croquis 14: trecho com análise de fluxos e concentrações - Rue de Levis. Fonte: Corqui Autoral, 2022



Entradas de escritórios e bancos: As portas giratórias de vidro de acesso aos halls de entrada dos edifícios de escritórios se mostram como pontos de intenso fluxo de entrada e saída e pessoas, observada em seu máximo, visto que a visita foi feita durante o horário de almoço, quando os funcionários saem para comprar comida, comer fora ou fazer uma pausa. O espaço na frente desses prédios constituem-se como locais de encontro.

imagem 132: Intenso fluxo de entrada e saída de pessoas em frente de escritórios, que tornam pontos de encontro. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 133: O mesmo para os edifícios governamentais. Fonte: Foto autoral, 2022



Horário de almoço: O horário de almoço representa o pico do fluxo de pessoas na Avenida durante o dia. Diversos funcionários saem para comprar comida e circulam com sacolas de restaurantes. As calçadas na altura das faixas de pedestre concentram grupos de pessoas esperando o sinal para atravessar.

Terraços: Os restaurantes com os terrasses são locais de forte concentração de pessoas, ocupados principalmente por grupos (de em média 4 pessoas) de funcionários que saem para almoçar juntos. O estabelecimento mais movimentado no dia da visita era o café *L'Avenue*, que tinha suas mesas praticamente todas ocupadas, clientes novos chegando a todo momento e intenso fluxo de pessoas na calçada.

imagem 134: Fluxo de pessoas na Avenue de France durante o almoço. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 135: Fluxo de pessoas na Avenue de France durante o almoço. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 136: Terraços como concentrações urbanas. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 137: Terraços como concentrações urbanas. Fonte: Foto autoral, 2022



Praça de restaurantes: A travessa para pedestres, que constitui uma verdadeira praça urbana, com nome de *Place Saint-Michel Basquiat*, entre a loja Play e a galeria de arte, não tinha sido um ponto observado durante a visita de sábado, mas que durante a semana representa um ponto de forte concentração de pessoas. A praça apresenta escala mais humanizada que a Avenue de France, onde não se tem a sensação de vazio e amplitude. Cada restaurante tem um toldo em cor diferente, que permite perceber os limites entre um restaurante e outro; as mesas colocadas para o exterior, sob guarda-sóis coloridos, contornando

o espaço arborizado, criam uma ambiência mais acolhedora. Há diversidade visual, detalhes que atraem o olhar, diferentes cores e materiais, um refúgio da uniformidade linear da avenida.



imagem 138: Praça vista a partir da Avenue de France. Fonte: Foto autoral, 2022
imagem 139: Ocupação da praça pelos restaurantes. Foto autoral, 2022
imagem 140: Ocupação da praça pelos restaurantes. Foto autoral, 2022
imagem 141: Ocupação da praça pelos restaurantes. Foto autoral, 2022

Padaria: A padaria é um dos pontos observados com maior concentração de pessoas e que representa forte ativação urbana. Localizada no trecho final da Avenue de France, mais vazio e com menor concentração de escritórios, ela é responsável pelo deslocamento dos funcionários até lá. Uma grande fila que ocupa a largura da calçada foi observada para comprar almoço take away, enquanto as mesas no interior mostraram-se vazias. Pode-se dizer, então, que a padaria é um local de atração de pessoas, mas não um local de permanência. O hábito de comprar o almoço durante a semana nas padarias, especialmente as fórmulas sanduíches, que

alia praticidade com bom custo-benefício, é comum na França, onde pode se observar filas em qualquer padaria.

imagem 142: Padaria constitui um local de atração urbana, trazendo grande quantidade de pessoas para um trecho normalmente vazio. Fonte: Foto autoral, 2022



Café Dupont: O Café Dupont é, assim como no final de semana, local de atração de pessoas. As condições climáticas, de calor intenso, no dia da visita, alteram a lógica comum de ocupação das mesas exteriores: as mesas que estavam na sombra, protegidas pelos guarda-sóis, estavam todas ocupadas, enquanto as mesas desprotegidas e as espreguiçadeiras, em pleno sol, estavam todas vazias. Da mesma forma, as mesas da varanda fechada, que além de estarem no sol, não estão abertas para o espaço público, mostravam-se completamente vazias.

imagem 143: Mesas sob guardasóis ocupadas no Café Dupont. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 144: Espreguiçadeiras expostas no sol sob intenso calor vazias no Café Dupont. Fonte: Foto autoral, 2022



Portas inativas: Algo interessante observado é a grande quantidade de portas sem funcionamento em diversos locais, nas quais são sinalizadas setas indicando que a entrada se faz por outra porta ao lado. No caso da Decathlon, não há nem mesmo setas indicando a entrada, apenas sinalização de passagem proibida. Não adianta o projeto de arquitetura propor diversas portas, no sentido de constituírem pontos de permeabilidade entre edifício e rua, se na prática não são utilizadas como tal. Portas de vidro inativas representam fachadas inativas.

imagem 145: Porta inativa e indicação para outra entrada. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 146: Toda a fachada da galeria ao longo da Avenue de France não possui portas de acesso ativas. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 147: O estabelecimento possui duas camadas de portas para entrar no espaço, ambas inativas. Fonte: Foto autoral, 2022

imagem 148: Decathlon conta com diversas portas espelhadas inativas na avenida. Fonte: Foto autoral, 2022



SOBRE OS 3 ESTUDOS DE CASO

CONCLUSÕES

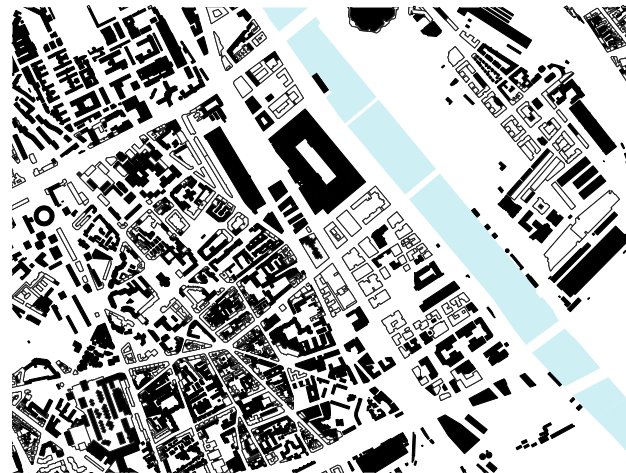
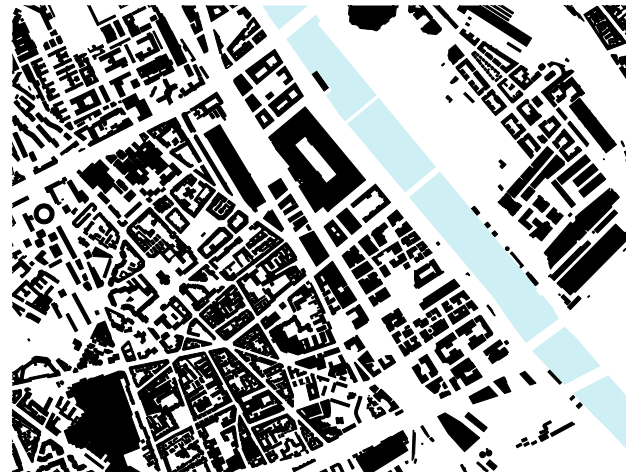
Os três estudos de caso analisados neste capítulo apresentam características diferentes entre si, no que tange a morfologia urbana, a constituição histórica da região, a centralidade turística e cultural dentro de Paris e os tipos e setorização dos usos.

As ruas do Quartier Latin e a Rue de Levis apresentam características físicas do espaço construído similares entre si, justificadas pelos períodos de abertura anteriores a 1600. A maioria dos prédios se constitui com térreo + 4 andares + andar de serviço no telhado e não ultrapassa 20 metros de largura, seguindo um padrão estético tradicional da cidade, de janelas altas ao estilo francês, pintura em tons de bege e térreos projetados para acolher espaços comerciais; a largura das ruas comporta uma faixa de tráfego de veículos e, em alguns trechos, uma faixa de estacionamento; o fluxo é majoritariamente de pedestres. Apesar das similaridades, as ruas apresentaram aspectos distintos,

onde o turismo se mostra fator-chave na definição das dinâmicas urbanas.

O Quartier Latin, localizado numa área central e histórica de Paris, tem turistas representando a maior parte dos usuários, e consequentemente a presença de estabelecimentos voltados para atividades de lazer e entretenimento, como restaurantes de culinária tradicional francesa, teatros, bares e clubes noturnos. Quase não se observa térreos não comerciais na região, que se aproveita do intenso fluxo comercial trazido pelos visitantes.

A Rue de Levis, por outro lado, não está localizada no perímetro central-turístico parisiense, mas da mesma forma se constitui como uma via de forte ativação urbana, contando com o fluxo de moradores e trabalhadores da região. Os estabelecimentos constituem principalmente comércios de proximidade,



visando atender as necessidades cotidianas do público local.

A Avenue de France se mostra como o caso mais destoante entre os três, pois além de não apresentar uma morfologia urbana similar as outras ruas, mostra uma grande diferença na intensidade das dinâmicas urbanas e nas características dos fluxos no espaço urbano. Os prédios não apresentam menos de 30 metros de largura, sendo projetados na medida do quarteirão, trazendo uma outra escala de percepção e experimentação da cidade, menos intimista e mais monumental. A rua é larga, contando com três faixas para circulação de veículos em cada sentido, uma ilha central com uma linha de árvores plantadas e uma ciclofaixa a ser dividida entre ciclistas e pedestres, e generosas calçadas. Fora também da área turística, o público principal são funcionários dos bancos e das empresas que usufruem do espaço nos dias úteis e viram os espaços terciários para atendê-los, criando um vazio de fluxos aos finais de semana.

A questão da centralidade pode ser observada comparando os mapas de pretos e brancos, onde o mapa do Quartier Latin apresenta a maioria dos prédios preenchidos em branco, enquanto nas outras duas

áreas, há uma maior presença de preenchimentos pretos, restando a concentração de térreos comerciais nas principais vias do bairro. Há uma correlação também com os fluxos observados, com maior intensidade nas partes de maior concentração de brancos. O exemplo mais marcante é o trecho superior da Avenue de France, ao norte do cruzamento com a Rue Neuve Tolbiac, onde a Biblioteca é representada como uma imponente hachura preta, contando com edifícios não comerciais e espaços vazios do outro lado da via, e constituindo o trecho de menor ativação e uso do espaço urbano dentre dos os estudos de caso realizados.

Além da centralidade turística, a acessibilidade por transportes comuns (muitas vezes a ela relacionada) se mostra como importante fator que contribui para a utilização do espaço público, não só por possibilitar fácil acesso a mais pessoas, mas também porque o uso do transporte público implica deslocamentos a pé. Os trechos mais próximos as estações de metrô se mostram os mais animados das ruas. No Brasil, por exemplo, para ampliar a análise, são nos terminais de metrô e ônibus onde se observam não só grande concentração de térreos comerciais, mais também de ambulantes que se aproveitam do grande fluxo de pedestres.

O comércio alimentar se destaca na criação de ativação urbana. Em todos os estudos, os terraços, principalmente, tiveram destaque como pontos de forte concentração de pessoas nos diferentes dias e horários. Essa categoria pode incluir tanto consumo por necessidade, como as quitandas e mercados, assim como consumo por lazer, na ocupação de terraços, cafés e bares.

É importante destacar que é o fluxo que atrai o comércio [...] Posteriormente, algumas aglomerações de comércio, depois de estabelecidas e consolidadas pelos fluxos, como o Brás, a Rua 25 de março, por exemplo, e mesmo as ruas especializadas, podem se tornar atradoras de fluxo. Mas, sua origem foi decorrência da existência de um fluxo anterior.
[VARGAS, 2015]

Os estudos, com objetivo de confirmar o posicionamento inicial de que os comércios são geradores de fluxos e que sua presença pode estar atrelada ao estabelecimento de boa qualidade de vida urbana, acabaram por revelar que sim, eles contribuem para dinâmicas que geram

bons espaços urbanos, mas que ao mesmo tempo são consequentes de fatores previamente consolidados. A imposição de térreos comerciais como ferramenta de criação de novas áreas ativas, pode ou não funcionar dependendo dos demais fatores atrelados à operação e, que muito provavelmente, não atingirão níveis de ativação urbana de locais tradicionais.

A partir do ponto de vista defendido por Gehl, pode-se observar que as características dos espaços de transição afetam a qualidade do espaço público e interferem nas lógicas das dinâmicas entre interior e exterior; maiores permeabilidades e relação com a rua criam espaços mais agradáveis, enquanto fachadas monótonas e fechadas criam espaços menos atrativos. O que se deve reforçar, é que existe uma rede de outros fatores, não relacionados a arquitetura em si, que interferem diretamente na criação das dinâmicas urbanas, da qual a arquitetura é um elemento que surge como consequência, mas que pode se tornar causa da ativação urbana.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho partiu de uma vontade de encontrar respostas para questionamentos próprios que começaram a surgir com a experiência de mudança de continente, provenientes da observação da estrutura urbana europeia e das dinâmicas que ela abriga, a partir do olhar de uma estudante brasileira de arquitetura. Acredito que se os mesmos estudos tivessem sido feitos por um estudante francês, os resultados teriam sido bem diferentes, e elementos que me chamaram atenção, por destoarem da realidade brasileira, teriam passado batidos, ao mesmo tempo em que outros detalhes teriam sido observados.

Partiu também do meu interesse e experiências profissionais com urbanismo e arquitetura comercial. Comecei meu primeiro estágio em Paris num escritório de urbanismo e os outros dois seguintes no departamento de arquitetura de grandes empresas de moda, onde estou iniciando minha carreira de

arquiteta. A relação que pude estabelecer entre o olhar do urbanista com o olhar do comerciante instigou a observação das relações das vitrines e da atividade do comércio com o espaço público.

Foi um trabalho que foi sendo realizado todos os dias, desde que me mudei para Europa, ou desde que comecei a pensar num tema para meu trabalho final de graduação, não sei bem ao certo; sei que meu cotidiano fez parte do meu estudo para este TFG, minhas atividades, deslocamentos, minha ocupação no espaço da cidade. Posso dizer que nos últimos tempos estive emergida neste trabalho a todo momento, por vezes sem nem ao mesmo perceber, ou que ele esteve emergido a todo tempo na minha vivência.

A escolha dos três estudos de caso desenvolvidos foi uma tentativa de estabelecer um recorte no campo de estudo que possibilitasse transmitir, de maneira mais

concisa e ao mesmo tempo completa, essas percepções. Inicialmente, contava-se nove estudos de caso em Paris, além do objetivo de abordar um quarto capítulo dedicado a um estudo sobre a cidade de São Paulo, onde seria abordada a Lei da Fachada Ativa do Plano Diretor Estratégico de 2014, através de um olhar condicionado pelas conclusões que seriam obtidas das análises das ruas parisienses. Quando comecei a realizar os estudos e a perceber o tempo e dedicação que me demandaria, além da quantidade de páginas no caderno final, este escopo se mostrou (claramente) inviável no âmbito de um trabalho de graduação. Esta foi a primeira frustração, abrir mão da maioria dos lugares definidos para análise e do capítulo onde eu poderia finalmente abordar minha cidade, São Paulo.

Seguindo com o desenvolvimento dos estudos definidos, já próximo a reta final, cheguei num ponto de bloqueio, em que não conseguia mais encontrar respostas para

minhas perguntas na arquitetura. Observava a cidade, fazia análises, relia as bibliografias, e ainda sim faltavam informações para chegar em alguma conclusão. Ideias pressupostas sobre o papel dos térreos comerciais na criação de dinâmicas urbanas começaram a ser questionadas com o aprofundamento da pesquisa.

Foi em uma conversa, então, com a professora Heliana que tive a segunda frustração, mas também a clareza de que eu não iria chegar a uma conclusão que pudesse estabelecer um ponto final para este trabalho, que tinha como objetivo entender as dinâmicas urbanas dos térreos urbanos comerciais a partir de uma leitura das relações espaciais entre o espaço interior e a rua, entre arquitetura e urbanismo, público e privado. Para além da abordagem projetual, é necessário entender os funcionamentos do comércio, as lógicas do mercado aplicadas à cidade e as questões sociais atreladas a determinado local. O papel mais ou menos participativo

do Estado, a renda da população e questões culturais de um país moldam ativamente as dinâmicas comerciais no espaço urbano, e a arquitetura responde a esse cenário. Fico ainda com uma pequena frustração de saber que aquele anseio do começo do trabalho de encontrar respostas continua pendente e, da confirmação (maior do que o esperado) da insuficiência do projeto da arquitetura como solução para problemas urbanos, subordinada a questões políticas e econômicas, mas ao mesmo tempo, realizada de ter chegado a uma maior compreensão da rede de fatores que definem as lógicas das dinâmicas das cidades.

Esta pesquisa pode servir de base para estudos futuros em campos interdisciplinares que possam estabelecer conexões das análises observadas no âmbito de estudos econômicos, políticos e sociais, e mesmo talvez para o capítulo 4 não realizado se tornar uma tese de mestrado ou doutorado.

Esse trabalho foi desenvolvido em condições muito especiais, muito difíceis e ao mesmo tempo muito gratificantes, num cenário de pandemia, em que me mudei sozinha para outro país, com uma jornada dupla de trabalho e estudos, e com os desafios de se ambientar com uma língua e cultura estrangeiras. Foi em meio a esse cenário caótico que tive oportunidades incríveis, as quais nunca imaginaria quando ingressei na FAU USP em 2016, e que termino meu último trabalho nesta instituição, enquanto estudante de graduação de arquitetura e urbanismo.

BIBLIOGRAFIA

Bibliografia principal

ACCOMPAGNER le développement du commerce : quels outils au service des collectivités locales?, Étude interne réalisée par le service Commerce et Politique de la ville de la CCIP 93; Chambre de Commerce et d’industrie de Paris Seine Saint Denis, Paris, 2005 p. 274

ANTONI, Jean-Philippe. **Lexique de la ville**. Ellipses Édition Marketing. Paris, 2009.

BAUDILLON, Philippe. **Réinventer la "Street experience": Hyperstories, espaces publics et mobiliers urbains connectés**. Paris : Hermann, 2018

BENJAMIN, Walter. **Paris: Capital of the Nineteenth Century**. vol. 12, Cambridge: MIT Press, 1969, pp. 165–72. JSTOR. Disponível em: <https://doi.org/10.2307/1566965>.

BRÉMAND, Nathalie , « **La rue-galerie et les relations adultes-enfants chez Fourier et les fouriéristes**», Cahiers Charles Fourier , 2007 / n° 18. Disponível em : <http://www.charlesfourier.fr/spip.php?article519>

BROWN, Denise Scott; VENTURI Robert; IZENOUR Steven. **Learning from Las Vegas - symbolism of architectural form**. Cambridge: The MIT Press, 1972.

BRUAND, Yves. **Arquitetura contemporânea no Brasil**. XXXX; 5ª edição-2ª reimpressão. São Paulo: Editora Perspectiva, 2014.

CALABI Donatella. **História do Urbanismo Europeu**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2008/2015.

DE PARIS, Guillot. **Le dit des rues de Paris**. Paris : Librairie Générale, 1875.

NOTO, Felipe de Souza. **O quarteirão como suporte da transformação urbana de São Paulo**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2017.

DONZELOT, Jacques. **De La Ville Industrielle à La Ville Des Flux**. Esprit, no. 393 (3/4), Editions Esprit. 2013. pp. 144–53. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/24275161>.

FILHO, Candido Malta Campos. **Reinvente seu bairro:**

Caminhos para você participar do planejamento de sua cidade. São Paulo: Editora 34, 2003

FRAMPTON, Kenneth. **História Crítica da Arquitetura Moderna**. São Paulo: Editora Martins Fontes. 2003.

GALERIE-PHOTO. **Nicolas Moulin: Vider Paris 1999 - 2001**. Paris : Atlas of places. Disponível em;: <https://www.atlasofplaces.com/photography/vider-paris/>

GEHL Jan, SVARRE Birgitte. **A vida nas cidades: como estudar**. 1ª edição. São Paulo: Editora Perspectiva, 2018.

GEHL Jan. **Cidade para Pessoas**. 3ª edição.. São Paulo: Editora Perspectiva, 2015.

GRAU ARCHITECTES (2013). **Rez de ville, rez de vie**. ouvrage réalisé à l’occasion de l’exposition “Rez de ville, rez de vie”, inaugurée au Pavillon de l’Arsenal en Mai 2012.

HARVEY, David. **Paris Capital da Modernidade**. 2003. 1ª edição. São Paulo; Boitempo editorial, 2015.

HENRIQUES, Marina Marques. **Os mercados no século XXI: novas perspectivas de apropriação do espaço**

público. Tese (Mestrado. em Architectura e Artes) - Faculdade de Arquitetura e Artes da Universidade de Lisboa, 2015.

JACOBS Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 1961. São Paulo: Editora Martins Fontes. 2020.

LA ville Radieuse. **Fondation Le Corbusier**. Disponível em: <http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=6437&sysLanguage=fr-fr&itemPos=214&itemCount=215&sysParentName=Home&sysParentId=65>

LE CORBUSIER. **Vers une architecture**. Paris: Les éditions G. Crès et C.,1923.

LEFEBVRE, Henri. **Les nouveaux ensembles urbains. Un cas concret: Lacq-Mourenx et les problèmes urbains de la nouvelle classe ouvrière**. in: Du rural à l’urbain. Anthropos. 3ª edição. Paris: Editora Economica, 1970.

MADRY Pascal. **Vivons-nous le retour du commerce en ville?** in MASBOUNGI A. (dir), [Ré]aménager les rez-de-chaussée de la ville, p.97-100. Paris: Le Moniteur, 2013.

MANGIN, David. **Rez-de-Ville**. École d’architecture de la ville et des territoires Paris-Est. Paris. 2020. Disponível em: <https://issuu.com/remiferrand/docs/rezdeville2020.jpg>

MASBOUNGI, Ariella. **(Ré)aménager les rez-de-chaussée de la ville**. Paris: Le Moniteur, 2013.

MERIN, Geli. Clássicos da Arquitetura: **Ville Radieuse / Le Corbusier**. Traduzido por Eduardo Souza. Disponível em : <https://www.archdaily.com.br/br/787030/classicos-da-arquitetura-ville-radieuse-le-corbusier>.

METTON, Alain. L’expansion Du Commerce Périphérique En France. Annales de Géographie, vol. 91, no. 506. Armand Colin. 1982. pp. 463–79. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/23451137>.

PLANO DIRETOR Estratégico do Município de São Paulo. **Prefeitura de São Paulo**. Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014. Texto da lei ilustrado.

PROCTOR, Robert. **Constructing the retail monument: the Parisian department store and its property**, 1855-1914. Urban History, Vol. 33, No. 3, pp. 393-410. Cambridge University Press. Dezembro 2006.

Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/44613653>

SEVERINI, Valeria F.; VARGAS, Heliana C. **Redescobrimdo Hospitalidade Urbana na Lei de Zoneamento de São Paulo de 2016**. Revista Hospitalidade. São Paulo, volume 14, n.02, p. 01-27. Agosto de 2017.

SVAHNSTRÖM, Nils. **L’aménagement des rez-de-chaussée, nouveau défi des pouvoirs publics? Le cas de l’opération urbaine du Trapèze à Boulogne-Billancourt**. Université Paris-Est Marne-La-Vallée. Mémoire de Master 2. Septembre 2013.

VARGAS Heliana Comin. **A localização comercial não se define por “decreto”**. Laboratório de Comércio e Cidade. 15/09/2015. Disponível em: <http://www.labcom.fau.usp.br/?p=577>

Arquivos e Sites de base

LE REZ-DE-CHAUSSER. Iniciado por Le Sens de La Ville. Disponível em : <<https://lerezdechausseau.wordpress.com/>>.

VILLE DE PARIS, SEMAPA. Seine Rive Gauche. Disponível em: <http://www.parisrivegauche.com>
École d’architecture de la ville et des Territoires de l’Université Gustave Eiffel. Seminário Le Droit au Rez-de-Ville. Disponível em: <https://paris-est.archi.fr/agenda/le-droit-au-rez-de-ville>

Grau Net. Parisien Ground Floor. Disponível em: http://www.grau-net.com/#/story_post/parisian-ground-floor

Artigos de Jornal

LA ville radieuse à Meaux. BFM Business (BFMTV). Disponível em: <https://bfmbusiness.bfmtv.com/diaporama/ces-oeuvres-de-le-corbusier-qui-ne-verront-jamais-le-jour-2873/la-ville-radieuse-a-meaux-5/>

LA ville radieuse et les faisceaux; Le Corbusier en Italie en 1934. Le Monde. Disponível em: <https://www.lemonde.fr/blog/lunettesrouges/2012/12/05/la-ville-radieuse-et-les-faisceaux-le-corbusier-en-italie-en-1934/>

LE familistère : l'expérimentation d'un "palais social" au Second Empire. GEO. Disponível em: <https://www.geo.fr/histoire/le-familistere-lexperimentation-dun-palais-social-au-second-empire-193049>

