

PAISAGEM URBANA DE GORDON CULLEN uma leitura atualizada em Niterói-RJ

CONCISE TOWNSCAPE OF GORDON CULLEN a present reading in Niterói-RJ

A. Ricardo Lopes & B. Josielle Rocha

DPRT/FAU, Universidade Federal de Juiz de Fora, Brasil

ricardof.lopes@yahoo.com.br

Centro Universitário UNIFAMINAS, Brasil

josiellecintia@yahoo.com.br

RESUMO

Neste artigo pretende-se verificar a atualidade da sexagenária obra de Gordon Cullen: Paisagem Urbana, a qual investiga o impacto emocional provocado pelos aspectos visuais dos ambientes urbanos. Entretanto, no tocante à qualidade ambiental, as expectativas psicológicas dos usuários podem ir além dos aspectos visuais, pondo-se em xeque a eficácia da metodologia e das categorias de análise da paisagem urbana propostas por Cullen. Deste modo, a metodologia empregada exigiu uma breve revisão teórica de seus conceitos em diálogo com autores da contemporaneidade, tais como Careri e Gehl. Tais discussões foram levadas a campo, por meio de levantamento realizado em uma área do centro da cidade de Niterói-RJ, Brasil. Empregou-se o método da “visão serial”, registrado com croquis e descrições textuais. Conclui-se que o aporte metodológico empregado ao ser correlacionado, mostra-se eficaz, reconhecendo-se a validade de suas recomendações.

Palavras-chave: paisagem urbana, Gordon Cullen, Niterói-RJ.

Linha de Investigação: 1.Cidade e projeto

Tópico: 1.Morfologia urbana

ABSTRACT

This article aims to verify the relevance of Gordon Cullen's sixty-year-old work: Concise Townscape, which investigates the emotional impact caused by the visual aspects of urban environments. However, with regard to environmental quality, users psychological expectations may go beyond visual aspects, putting into question the effectiveness of the methodology and categories of analysis of the townscape proposed by Cullen. In this way, the methodology employed demanded a brief theoretical review of its concepts in dialogue with contemporary authors, such as Careri and Gehl. Such discussions were carried out in the field, by means of a survey carried out in an area of downtown Niterói-RJ, Brazil. The “serial view” method was used, registered with sketches and textual descriptions. It is concluded that the methodological contribution used when being correlated, proves to be effective, recognizing the validity of its recommendations.

Keywords: townscape, Gordon Cullen, Niterói-RJ.

Thematic clusters: 1.City and project

Topic: 1.Urban morphology

Introdução

A obra *Concise Townscape*, escrita originalmente em 1961 pelo arquiteto e paisagista inglês Thomas Gordon Cullen (1914-1994), está prestes a completar sessenta anos. Desde então, inúmeros trabalhos acadêmicos adotaram seus conceitos e metodologia, consagrando esta obra como uma leitura importante aos estudos da qualidade ambiental da paisagem e da morfologia urbana. De acordo com Cullen (2010), o conceito de paisagem urbana exprime a arte de tornar coerente e organizado visualmente o emaranhado de edifícios, ruas e espaços que constituem o ambiente urbano. O objetivo de Cullen, nas suas palavras, “é o de jogar com os elementos da cidade por forma a que exerçam sobre as pessoas um impacto de ordem emocional” (2010:11). Este conceito exerceu forte influência em arquitetos urbanistas enquanto um método de análise da paisagem a partir de premissas estéticas.

O objetivo deste artigo é verificar a atualidade da obra de Gordon Cullen, *Paisagem Urbana*, apresentando um panorama frente a alguns autores da contemporaneidade. Embora muitos estudos se baseiem em suas premissas como metodologia de análise urbana, não foi encontrado algum trabalho que questione sua atualidade. Assim, levantou-se as seguintes questões para a presente investigação: (i) seriam ainda eficazes as categorias de análise propostas por Cullen sobre a qualidade visual da paisagem urbana? (ii) qual a validade do método de apreensão dos lugares tomados pelas visadas sequenciais e dinâmicas da paisagem?

Partiu-se do pressuposto de que os conceitos de Cullen podem ser complementados por noções mais recentes, as quais compreendem que as reações emocionais provocadas pelo meio ambiente não deveriam se limitar apenas às formas visuais dos elementos constituintes da paisagem urbana. Entretanto, deveriam considerar o envolvimento de todas as esferas sensoriais na percepção, as quais também são absorvidas na experiência de cidade. Para verificar este enunciado, a metodologia empregada exigiu uma revisão teórica e empírica. Em um primeiro momento, estabeleceu-se uma breve revisão dos conceitos e metodologia de Cullen (2010), em um diálogo com obras mais recentes de Francesco Careri (2013) em *Walkscapes* e Jan Gehl (2013) em *Cidades para pessoas*. O que os dois autores selecionados trazem em comum: o deambular como experiência sensível do corpo na apreensão do meio urbano em suas qualidades estéticas.

A seguir, serão apresentadas as bases teóricas do trabalho onde, as discussões extraídas destes autores foram examinadas em um levantamento empírico realizado em uma área do centro da cidade de Niterói, localizada no Estado do Rio de Janeiro-RJ, Brasil. O esforço de validar o conceito de paisagem urbana e o método de Cullen, traduziu-se na identificação da influência das características ambientais da área recorte de estudo. Assim, procedeu-se o levantamento físico por meio de croquis complementados por notações descritivas, onde foram registradas outras percepções, as quais não se limitaram à visual. Com o método da “visão serial”, definiu-se um percurso que pudesse abranger diferentes delimitações e múltiplos pontos focais, necessários para a investigação sobre as questões levantadas.

1. Fundamentação teórica

Cullen (2010) e Lynch (2006) contribuíram nos anos 1950-60 com estudos sobre a abordagem da forma dos espaços urbanos, seja nas qualidades estéticas dos aspectos visuais, seja pela resposta a expectativas psicossociais. Lynch (ibid.), preocupado em examinar a legibilidade dos espaços urbanos, procede ao estudo da imagem ambiental percebida por seus habitantes, aprofundando-se na noção de identidade e estrutura.

Assim, testa nos seus observadores, a probabilidade de cinco categorias (caminhos, nós, barreiras, distritos e marcos) evocarem na mente uma “imagem forte”.

Cullen (2010), ao afirmar que o meio ambiente nos suscita reações emocionais, entende que a descrição dos elementos formadores da paisagem urbana pode ser obtida a partir de emoções ou de interesses despertados nos indivíduos. Com o propósito de apresentar o fenômeno dos impactos visuais da cidade sobre seus usuários, Cullen reconstitui o percurso visual em série que um transeunte pode estabelecer. Seus pontos de vista, adentrando-se a um conjunto de edifícios, revelam que as unidades urbanas podem evocar e adquirir um grande poder de atração visual. O conceito de paisagem urbana exprime a arte de tornar coerente e organizado visualmente o emaranhado de edifícios, ruas e espaços que constituem o ambiente urbano (ibid.). De forma a investigar a maneira como que os impactos emocionais se processam nos indivíduos, Cullen recorre a três categorias fundamentais:

(i) **ótica**: obtida pela visão serial, é formada por percepções sequenciais da visão em movimento nos espaços urbanos. A paisagem urbana pode ser captada a partir de descobertas e experimentação do ambiente urbano;

(ii) **local**: diz respeito às forças emotivas do espaço e possíveis apropriações das pessoas em determinados locais. Esta categoria está relacionada às reações do indivíduo de acordo com seu senso de localização;

(iii) **conteúdo**: qualidades da paisagem relacionadas com a constituição da cidade: cores, texturas, escalas, estilos, tempos, natureza, personalidade e elementos que a individualiza e caracterizam estilos e setores da malha urbana.

O ser humano durante a percepção de sua posição relativa no espaço circundante tem uma necessidade de identificação com o local onde se encontra. Segundo Kohlsdorf (1996), este fenômeno corresponde ao vínculo existencial dos indivíduos com o mundo vivido durante a apreensão dos lugares, não se resumindo apenas a imagem percebida, mas às expectativas emocionais e/ou afetivas. A preocupação com o vínculo existencial e afetivo dos indivíduos com o espaço, se encontra expressa nas obras de Gehl (2013) e Careri (2013), permitindo-se uma primeira aproximação com Cullen.

Em oposição ao pensamento modernista, que negligenciava a dimensão humana, Gehl (2013) traz a escala humana como uma dimensão necessária ao planejamento sustentável e saudável das cidades. Os sentidos e a escala fornecem uma base biológica das atividades humanas no meio urbano. O ritmo do encontro entre pessoas deve ser o ritmo da caminhada ou pedalada e não a velocidade dos carros. No contato entre pessoas, os sentidos são ativados a distâncias diferenciadas e no contexto do planejamento urbano deve-se levar em conta estas experiências corporais, essenciais na relação entre a comunicação humana e as dimensões construídas.

Por sua vez, Careri (2013) reflete sobre o papel do corpo nos espaços urbanos por meio da relação nômade do deambular com o espaço geográfico, o que chama de “walkscapes”, onde a “transurbância” vem a ser a leitura da cidade da perspectiva da “errância” (ibid.: 30). Desde os anos 1990, Careri adota o caminhar em algumas cidades europeias como forma de interagir com fenômenos urbanos emergentes, com grupos de alunos e pesquisadores. O andar é um ato cognitivo e criativo capaz de transformar simbólica e fisicamente, tanto o espaço natural como o humano. Assim, Careri narra a história da percepção da paisagem por meio do ato de caminhar, em suas múltiplas manifestações artísticas, como uma forma autônoma de arte e como um instrumento de conhecimento e transformação física do espaço atravessado. O autor, em consonância

com Cullen no ato de deambular pela cidade, propõe o percurso como forma de estética à disposição da arquitetura e da paisagem, permitindo um relato do espaço atravessado como uma estrutura narrativa que poderá ser útil enquanto instrumento cognitivo e projetual.

De forma a tornar manifesta as considerações supracitadas, o quadro abaixo (Fig.01) sintetiza os principais conceitos e suas ressonâncias nas metodologias propostas pelos autores considerados neste trabalho. As bases fenomenológicas de Gehl (2013) e Careri (2013), em conjunto com a obra de Cullen (2010), apontam para uma direção metodológica que viabiliza o emprego da visão serial nas pesquisas empíricas atuais, conforme apresentado ao longo deste artigo.

Autor	Fundamentos	Categorias de análise/ critérios/perspectivas	Método/procedimento
Cullen	<i>Townscape</i>	ótica	Visão serial
		local	
		conteúdo	
Gehl	A dimensão humana	proteção	Avaliação qualitativa dos espaços públicos
		conforto	
		prazer	
Careri	<i>Walkscapes</i> *pelos espaços nômades (vazios); em trânsito (em transformação); sedentários (cheios)	Dadá	"Transurbância" percurso errante
		Surrealistas	
		Situacionistas	
		<i>Land Art</i>	

Fig.01 Quadro resumo dos fundamentos, métodos e procedimentos considerados. Fonte: (os autores).

2. Metodologia

O objeto de análise faz parte da cidade de Niterói, Estado do Rio de Janeiro-RJ, Brasil. O recorte espacial foi escolhido com base em uma peculiaridade de sua área central: apesar de apresentar pequena extensão territorial, possui significativa diversidade em suas características morfológicas e sociais, o que instigou a realização desta investigação.

Com base nas categorias de análise estabelecidas por Cullen, desenvolve-se a seguir uma leitura do espaço urbano da área central de Niterói, por meio de ilustrações artísticas complementadas com textos descritivos, a fim de analisar o espaço percebido. Os termos descritos por tal autor, se encontram grifados em negrito ao longo do texto. Ao fim da descrição dos segmentos de análise serão considerados os aportes de Gehl (2013) e Careri (2013), estabelecendo-se um diálogo com a fundamentação teórica de Cullen, de forma a verificar a validade de seu método.

O campo de aplicação se restringiu à seguinte delimitação: (i) *segmento "A"*: orla marítima, na área conhecida como "Caminho Niemeyer", caracterizado pelo fluxo de deslocamento de pessoas por conta dos modais de transporte nessa localidade; (ii) *segmento "B"*: paralelo a rua Visconde do Rio Branco, no trecho situado entre a Estação das Barcas da Praça Araribóia, *Shopping Bay Market*, Terminal Rodoviário João

Goulart e estacionamento a Norte, área de comércio e instituições no núcleo tradicional, e; (iii) *segmento "C"*: avenida Feliciano Sodré, no sentido Leste até o Rodoviária de Niterói; rua Barão do Amazonas até a igreja de São João Batista e a sua continuação, rua Luís Leopoldo Fernandes Pinheiro, rua da Conceição e a rua Visconde do Rio Branco, configurando o polígono limite da área-objeto de estudo (Fig.02).



Fig.02 Segmentos do percurso na área-recorte de estudo. Manchas aquareladas revelam a densidade do conjunto urbano, os jardins, os espaços abertos e sua relação com o mar. Fonte: (os autores).

O levantamento foi realizado em cinco dias não consecutivos no decorrer de outubro de 2014. No primeiro dia, primou-se pela verificação do aspecto físico da área, por meio de um levantamento de reconhecimento sistemático feito a pé, onde foram identificados no mapa os principais marcos referenciais. Fez-se, ainda, a identificação das particularidades urbanas das vias percorridas (idade aparente das construções, altura, usos). No segundo dia, foram definidos os principais eixos de análise de visão serial, como amostragens representativas do caráter urbano do centro de Niterói. Foi possível reconhecer características diferenciadas, bem como uma intensidade e simultaneidade de diferentes funções, usos e relações sociais.

No terceiro dia retornou-se ao local munido de uma caderneta de desenho, onde foram realizados registros gráficos em pequenos croquis, obedecendo a sequência seriada de posições nos segmentos sugeridos em

levantamento anterior. O mesmo procedimento foi adotado nos últimos dois dias do levantamento. Apesar do desgaste físico, devido as altas temperaturas e as abordagens de curiosos, optou-se pelo desenho de observação direto em detrimento da fotografia, visto que este exigiu um tempo de afetação muito maior entre os autores e a área de estudo.

3. Leitura urbana da área de estudo à luz de Cullen

3.1. Segmento “A” – percurso na orla por entre os modais de transporte

Iniciou-se a leitura da área por meio de uma visão mais ampla, tomada a partir da Baía de Guanabara, pois segundo Cullen, em cidade litorânea “o mar é a sua razão de ser” (2010: 193). A relação do centro de Niterói com o mar, fornece-nos o exemplo marcante de contraste psicológico da transição deste elemento com a terra. Com visada da proa da barca, na travessia entre a cidade do Rio de Janeiro e Niterói (ponto A-01 do percurso) visualiza-se o **skyline** do centro de Niterói (Fig.03).

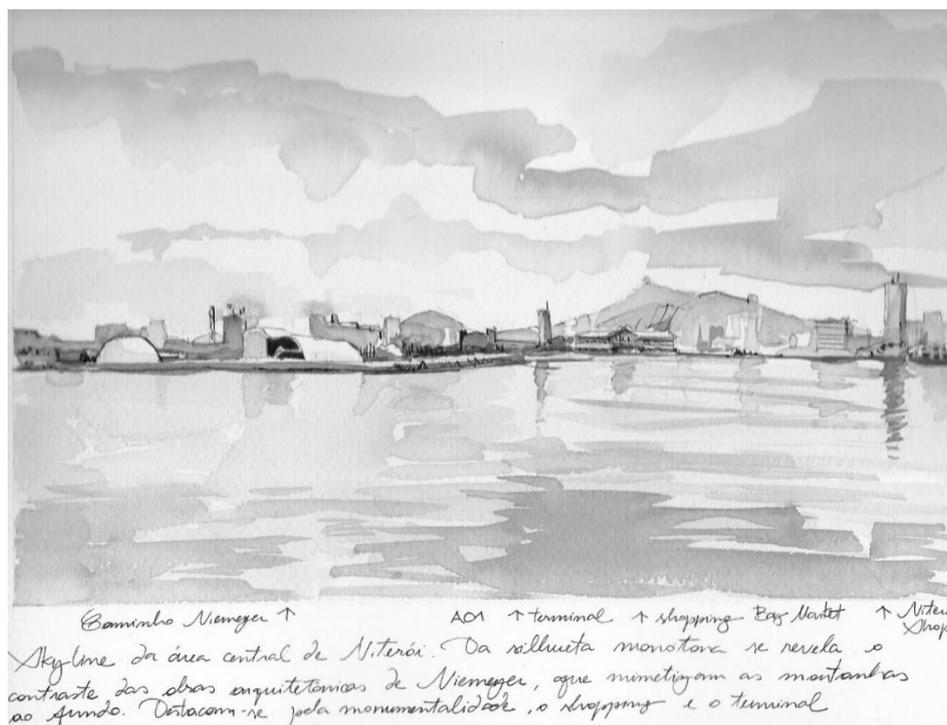


Fig.03 Sequência de visão A-01: silhueta do centro de Niterói tomada da Baía de Guanabara. Fonte: (os autores).

A área de estudo é totalmente plana. Dentre a monótona **silhueta** formada pelo espaço celeste e a massa edificada, a surpresa que se revelou no deslocamento da barca foi o conjunto “Caminho Niemeyer”. A distância, a sensação visual é que o conjunto arquitetônico, projetado pelo arquiteto Oscar Niemeyer, se perde na escala do centro urbano, visto que há uma mistura de cores neutras e sóbrias. Entretanto, a forma curva e branca dos elementos arquitetônicos contrasta com os edifícios ao fundo à medida que a embarcação se aproxima do cais. Seria possível, sob a ótica de Cullen, associar as curvas de Niemeyer a

dois aspectos simultâneos e complementares entre si: a **metáfora** da arquitetura à paisagem natural das curvas das montanhas, cumprindo, assim, o papel do **edifício como escultura**. Duas construções pós-modernas também ganham destaque no primeiro plano de visão: o *shopping* Bay Market e o Terminal Rodoviário João Goulart. Essas construções contrastam em altura com os demais edifícios, sendo que este último se destaca pela monumentalidade, **rudeza** e **vigor**, rigidez e robustez de suas linhas construtivas - características que expressam o **conteúdo** da paisagem urbana da orla do centro, como a cobertura extensa e vermelha e a textura das paredes de tijolo a vista.

Ao desembarcar, caminhando alguns metros adiante chegou-se à praça Araribóia (A-02), onde a estátua do índio homônimo, cumpre discretamente seu papel de marco referencial da localidade (Fig.04). Apesar da importância histórica da personalidade para cidade, o que seria um **objeto significativo** para Cullen, sua figura se perde na relação com o fundo, composto pelos edifícios de estilo *Art Decó* lindeiros à rua Visconde do Rio Branco. Ainda nesta visão sequencial, o suntuoso edifício dos Correios, em estilo eclético, se destaca no ambiente com seus grandes torreões e majestosa cobertura, evidenciando ser um importante ponto de referência neste eixo viário.

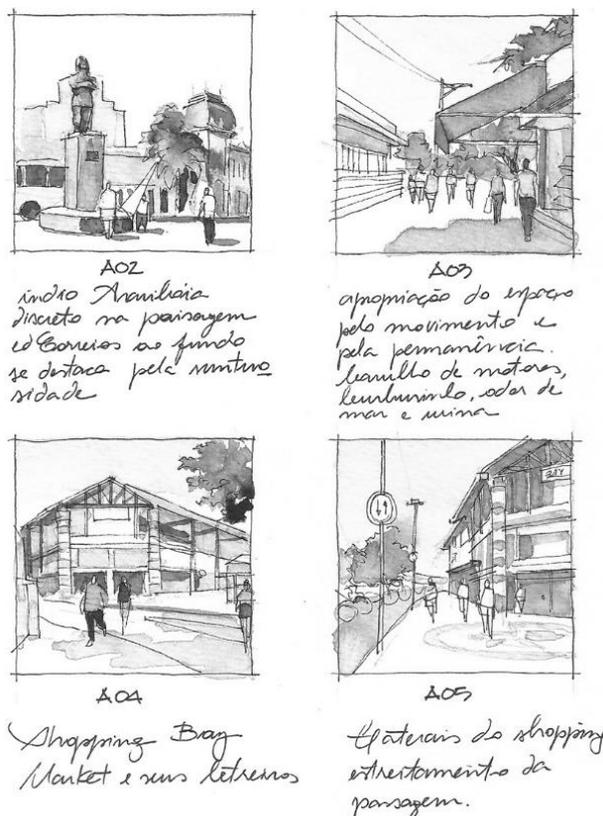


Fig.04 Sequência de visão A-02 a A-05: percurso marcado pelo movimento de pessoas. Fonte: (os autores).

Percebeu-se uma relação de **apropriação do espaço** pelos pedestres na praça Araribóia e na calçada contígua à rua Visconde do Rio Branco (A-03) no sentido terminal rodoviário: pela permanência de vendedores ambulantes e de grupos que manifestavam apoio aos partidos políticos. A calçada, nesse ponto,

é mais larga que as demais, possibilitando a concentração e **permanência** de pessoas. Percebeu-se pequenos grupos dialogando, reafirmando o que Cullen chama de **viscosidade**, se estendendo pelo espaço. O cheiro característico do mar poluído, assim como o forte odor de urina, provocou uma desagradável sensação olfativa nesta área, persistindo ao longo do primeiro segmento do percurso. O barulho dos motores e das buzinas dos carros, se fundiam com o burburinho e com os alto-falantes de evangélicos e dos manifestantes partidários.

O percurso seguiu na direção do *Shopping Bay Market* (A-04), onde letreiros coloridos das suas “lojas âncoras” (**leterring**) compõem sua fachada. Em seguida, desviou-se do movimento contornando-se as laterais do estabelecimento (A-05). A sensação de abertura provocada pela calçada da rua Barão do Rio Branco delimitou-se, o que provocou um **estreitamento**. Neste trecho, revelou-se marcante a vitalidade do movimento de pessoas que chegam à cidade de barcas ou de ônibus e por ali transitam como um caminho alternativo. Gerou-se **expectativa** ao contornar o edifício e, logo a emoção revelada foi presenciar o **território ocupado** por pessoas, a maioria casais em pé ou sentados dialogando ao longo do desnível do piso (Fig.05).

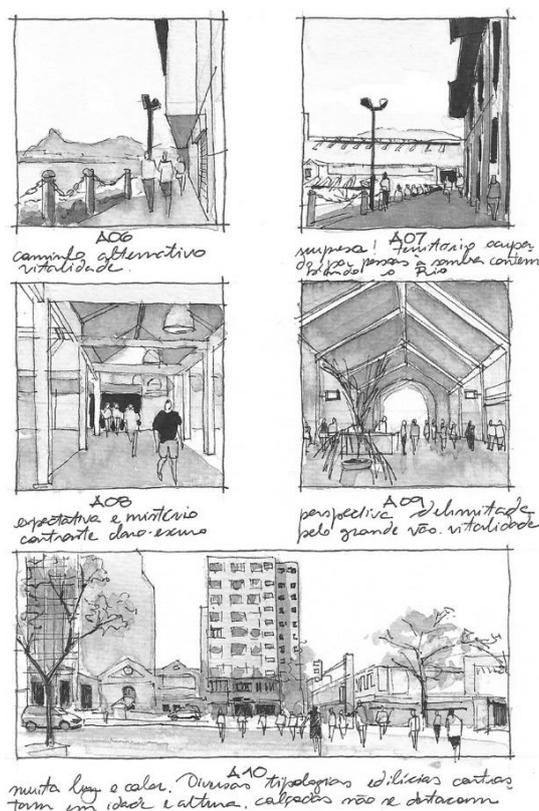


Fig.05 Sequências de visão A-06 a A-10: percurso marcado pelo movimento de pessoas. Fonte: (os autores).

O efeito percebido nesse trecho foi o de **apropriação do espaço**, com o **privégio** de contemplar a paisagem do Rio de Janeiro (A-06) em **entrelaçamento** dos espaços próximo e o remoto. Destacam-se as qualidades da **imediatez** de se estar defronte ao mar e pela **justaposição** de elementos visuais desde a sombra projetada do edifício até o outro lado da Baía de Guanabara. Esta sombra, tão necessária naqueles

dias quentes, criou uma curiosa **delimitação do espaço** de apropriação, gerando um efeito de **entrelaçamento** entre o primeiro plano (**aqui**) com o plano de fundo (**além**). O percurso até o Terminal Rodoviário João Goulart despertou certo **mistério** e **expectativa**, especialmente no contraste claro-escuro na relação entre o exterior e o interior do recinto (A-07).

Ao adentrar no edifício (A-08), seu vão interno foi o **elemento insondável** que abarcava os transeuntes despreocupados. Percebeu-se o efeito da **apropriação pelo movimento**, visto que ali é comum o grande fluxo de usuários ao longo do dia. A **monumental** perspectiva deste espaço interior com **vista para o exterior**, ou **enclave**, ritmada pela estrutura, criam um efeito visual que conduz naturalmente o olhar para o pórtico de entrada em arco, **ponto focal** de contraste claro-escuro, que permite avistar a rua Visconde do Rio Branco (A-09).

Ao fim deste segmento, quando a vista passa a se acomodar com a luz intensa do exterior, percebeu-se que diferentes tipologias edilícias de idades e alturas diferenciadas marcam o **contraste** neste eixo viário (A-10). A **pavimentação** de blocos intertravados, não se mostrou como um elemento marcante na paisagem.

3.2. Segmento “B” – percurso pelo núcleo tradicional

O segundo segmento teve início ao cruzar a rua Visconde do Rio Branco (Fig.06). Revelaram-se marcantes as diversas lojas ao longo da via e o fluxo intenso de pessoas (B-01). Ao adentrar pela rua transversal gerou-se **expectativa** de descobrir o conteúdo de seus meandros. A função comercial é predominante e a relação entre o comércio formal e informal caracteriza estas ruas.



Fig.06 Sequências de visão B-01 a B-06: percurso marcado pela multiplicidade. Fonte: (os autores).

A estreita rua São Pedro é um calçadão pedonal. Constatou-se a existência de um conjunto de barraquinhas semelhante a uma feira, ocupando quase toda a largura da via, obstruindo a circulação de pedestres (B-02). Ao atravessar a rua São Pedro afloraram múltiplas percepções sensoriais (B-03): o odor de fritura, da carne fresca, da urina entranhada nas paredes dos edifícios; o colorido das frutas frescas e das toalhas de banho, penduradas nas barracas, concorreram com o burburinho e o grito dos ambulantes persuadindo os fregueses com uma multiplicidade de mercadorias.

A imagem marcante deste núcleo foi caracterizada por um amálgama de edifícios, desde ecléticos a modernistas. Os sobrados ecléticos, onde outrora compunham um *continuum* visual naquela **perspectiva delimitada**, hoje estão comprometidos com a interferência de construções mais altas.

A presença do comércio nos reconforta pelo aspecto emocional e simbólico. Neste sentido, a **iniciativa local** conta com a publicidade das lojas (**lettering**), compondo a paisagem como ferramenta de auxílio na comercialização de bens e serviços, animando visualmente a rua.

O deambular pela rua São Pedro fez desembocar no **ponto focal**, o Jardim São João (B-04), um importante espaço de respiro no centro da cidade devido a massiva presença de árvores. O jardim, ao mesmo tempo traduz uma **cidade secreta**, de **privacidade**, perdida no meio de edifícios, surpreendendo os transeuntes. Este evoca uma sensação de **recinto** e sossego, polarizando pessoas e veículos na sombra fechada das copas frondosas. Ao atravessá-lo, descobriu-se uma **apropriação do espaço** por diferentes grupos sociais, como transeuntes, ambulantes, prostitutas, mendigos e religiosos. Em pouco tempo de permanência na praça, a sensação é de se estar envolto em um **espaço intangível, ponto focal** da convergência e apropriação de diferentes grupos.

A Igreja São João Batista, discreta entre as árvores, gera certa **ilusão** de invisibilidade. Assim como a imagem de Nossa Senhora de Fátima, que se destaca entre o verde das árvores, apenas pelo contraste das flores vermelhas em suas mãos. Ao fim da praça, os observadores foram induzidos a contemplar a igreja, como uma pausa ou uma **pontuação** final de uma leitura. O **gradeamento** que contorna o jardim foi a **barreira** pela qual limitou a liberdade de trânsito nesta área. O odor das velas queimadas nos veleiros da igreja foi marcante no ambiente.

Ao transitar pela rua Visconde de Itaboraí (B-06), constatou-se que a arborização contínua se **integra** aos sobrados ecléticos e edifícios de gabarito baixo. Isto contrasta com a rua Marechal Deodoro, de caráter monofuncional, é árida e barulhenta. Na sequência (Fig.07) foi possível em alguns momentos do percurso ter a legibilidade do *continuum* visual dos edifícios ecléticos de uso predominantemente comercial (B-07).

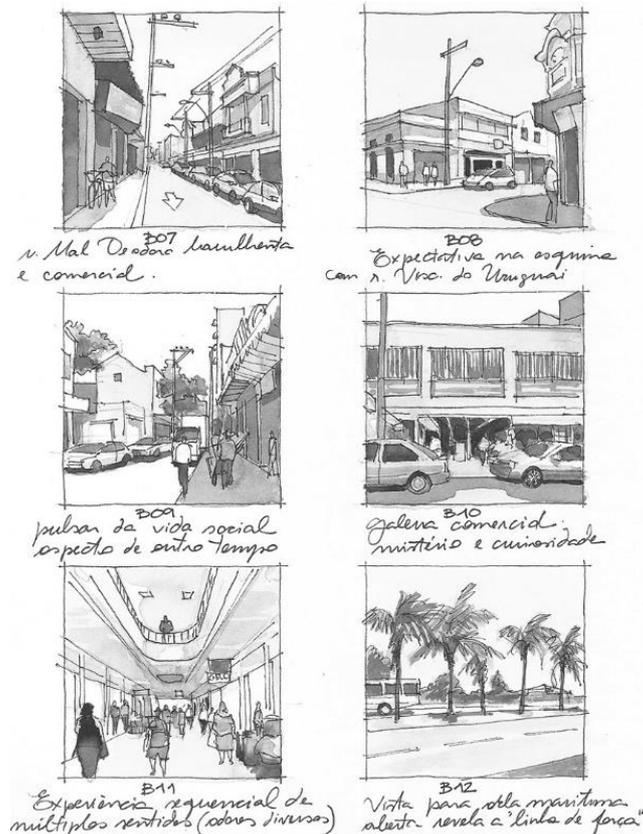


Fig.07 Sequências de visão B-07 a B-12: percurso marcado pela multiplicidade. Fonte: (os autores).

Emergiu a sensação de **expectativa** ao dobrar a esquina desta via com a rua Visconde do Uruguai (B-08). Constatou-se o pulsar a vida social: fregueses e carregadores, se mesclavam em seu espaço estreito com automóveis e motocicletas (B-09). Esta rua transmitiu a força histórica do comércio na área central. A relação entre comércio e edificações antigas revelou-se como vestígio de uma outra temporalidade. A sensação momentânea foi de retorno ao passado, quando Niterói, então capital do Estado, mantinha uma relação comercial mais estreita com as províncias adjacentes.

Nesta sequência, avistou-se a galeria comercial (B-10). O interior em sombras contrastantes, induz a uma sensação de **mistério**, um convite para atravessar e experienciar outros sentidos ao longo de sua **continuidade** espacial (B-11). A sujeira, o odor de peixe, carne, o fluxo apressado dos transeuntes e carregadores foram marcantes no percurso até a outra extremidade: a rua Visconde do Rio Branco, onde sua visada parecia se estender para o **espaço infinito**, evidenciando a relação direta da cidade (**aqui**) com o mar (**além**) (B-12), i.e. a **linha de força** de sua orla marítima e sua vocação de comércio de pescados.

3.3. Segmento "C" – percurso nos contornos da área-objeto de estudo

A terceira e última sequência do percurso (Fig.08) inicia-se na calçada da rua Visconde do Rio Branco, em direção à avenida Feliciano Sodré (C-01). Visualmente, este trecho apresenta poucos detalhes, sendo marcado pela monumentalidade e pela abrangência dos espaços abertos. Ao dobrar a esquina, a

perspectiva grandiosa da avenida revelou-se impactante e árida. Observou-se uma **justaposição de usos** comercial, residencial e institucional que se confrontam em **escala**.

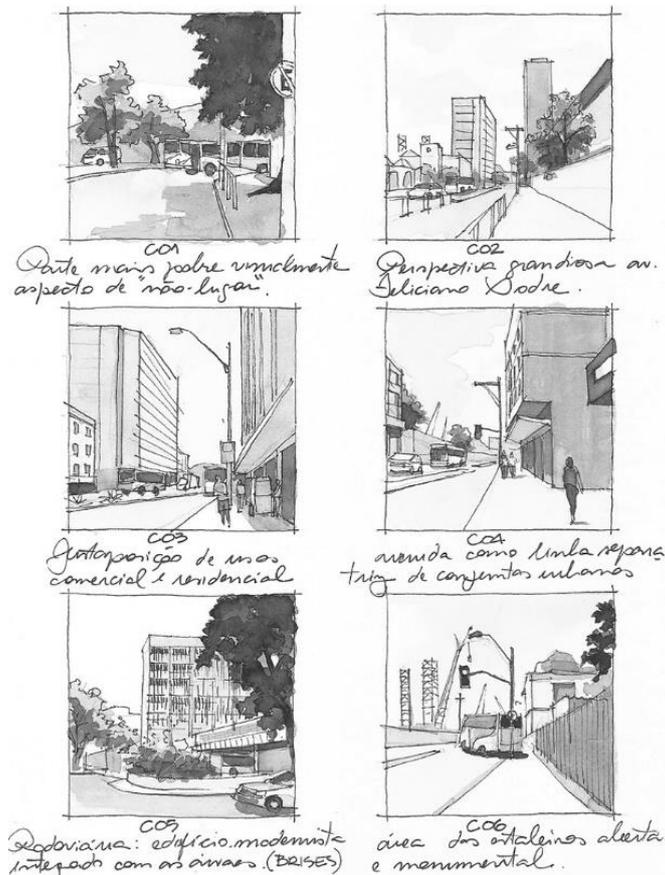


Fig.08 Sequências de visão C-01 a C-06: percurso marcado pela monumentalidade e aridez. Fonte: (os autores).

Apenas dois edifícios aparentam ser ainda mais altos pelo **contraste** e pela **distorção** da perspectiva, desconexos no ambiente urbano onde predominam casas baixas e muros extensos (C-02). A avenida Feliciano Sodré, importante via de escoamento da cidade, à luz de Cullen, separa nitidamente o centro tradicional, estabelecendo assim, **unidades urbanas** bem definidas. Observa-se, de um lado, a presença de **recintos**, áreas de **viscosidade**, **pontos focais** e **enclaves** através de um conjunto edificado, e do outro, o tráfego intenso de veículos pesados e estaleiros ao redor da cabeceira da Ponte Rio-Niterói (C-03; C-04).

Em um olhar pormenorizado, a rodoviária de Niterói (C-05) se destacou pela relação do edifício modernista em **integração com as árvores** da rua Visconde de Itaboraí. A rodoviária é um importante **ponto focal** de convergência de pessoas na avenida Feliciano Sodré. A **silhueta** predominante dos guindastes dos estaleiros e do porto marcaram a **linha de força** do lugar (C-06).

No segmento seguinte (Fig.09) percebeu-se uma brusca mudança da ambiência urbana, quando entra na rua Barão do Amazonas (C-07).



Fig.09 Sequências de visão C-07 a C-12: percurso marcado diversidade. Fonte: (os autores).

Na **perspectiva delimitada** desta via, avistou-se ao fundo, o Niterói Shopping, edifício de corpo cilíndrico que marca em altura a **silhueta** da cidade. Com aparência de centro tradicional, com edifícios baixos, a rua contém diversos estabelecimentos de venda de equipamentos, estacionamento de veículos e bares (C-08). Alguns edifícios mais elevados, marcaram a **justaposição** de usos e o **contraste** de alturas (C-09 e C-10).

No fim da via, no cruzamento da rua São João, a lateral da igreja de São João Batista se despontou no percurso (C-11) e o contraste das sombras das árvores alinhadas, transmitiu-nos uma sensação de **acidente**, residido na capacidade de prender o olhar do transeunte pela especificidade do estilo da arquitetura sacra e de sua **silhueta** contra o espaço celeste. As lojas instaladas ao longo da rua Barão do Amazonas se destoam da igreja e da rodoviária, conferindo-lhes um efeito de **contraste**, por seguirem um padrão arquitetônico muito distinto.

Em continuidade, a rua Luiz Leopoldo Fernandes Pinheiro apresenta passagens cobertas (C-12), predominando o **vigor** de suas linhas construtivas, ritmadas visualmente pelas espessas colunas de sustentação.

4. Síntese: a atualidade de Cullen

Sobre os aspectos urbanos verificados à luz de Cullen no centro de Niterói, pode-se argumentar algumas evidências encontradas em Gehl (2013) e Careri (2013). Gehl (2013) entende que as nossas cidades podem ser melhores se forem pensadas para aqueles que as criaram: as pessoas. A necessidade em se definir um percurso, demonstra a necessidade deste autor trazer para o horizonte da visão, suas inquietações com a qualidade urbana, dentro da dimensão humana e sua escala. Neste sentido, o levantamento do centro de Niterói apresentou certas qualidades, observadas ao nível dos olhos do pedestre, as quais convergem com as concepções de Gehl.

A preocupação com a qualidade visual, ainda para Gehl (ibid.), deve incluir todos os elementos urbanos. Embora a degradação ambiental do lugar seja verificada em edifícios e logradouros públicos, o excesso de carros e as impressões sensoriais também trazem sensação de desconforto. Tal observação contradiz as condições básicas de segurança e oportunidades para a permanência, apontadas por Gehl em seus doze critérios, sintetizados nas categorias: (i) proteção; (ii) conforto e; (iii) prazer.

No que diz respeito à “transurbância”, apresentada por Careri (2013), a visão serial preestabelecida no levantamento, embora não errante e sem objetivo (*andare a Zonzo*), permitiu uma experiência ativa pelos espaços ditos “nômades” de Niterói. O percurso proposto trouxe evocações de imagens de referência espacial e simbólica, que suscitaram nos presentes autores, outras reações emocionais e afetivas durante a experiência empírica. A exemplo da “deriva” proposta por Guy Debord em 1955 (apud Careri, 2013), atingiu-se no levantamento realizado uma superação da deambulação errante (como proposta pelos artistas surrealistas nos anos 1920), porquanto as direções de penetração das unidades ambientais foram estabelecidas com a mesma tomada de consciência entre os autores.

A exploração do centro de Niterói manifestou sensações e/ou imaginações de outras épocas, bem como a identificação da coexistência entre o profano e o sagrado na praça São João, as quais induzem à experimentação lúdica da cidade. Como resposta a estas expectativas psicológicas, cabe ressaltar a identificação emocional com certos lugares escondidos na área analisada, apropriados por grupos que buscam a promoção do encontro, configurando nichos de sociabilidade que podem passar despercebidos na percepção apressada do cotidiano. Ambientes urbanos que trazem sensação de lugar, não tão somente pela delimitação de grades, mas por projeções de sombras, espaços de contemplação da paisagem com recintos intangíveis e aprazíveis, favorecem a interpenetração de grupos heterogêneos, qualificando estes territórios com condições ideais à segurança emocional, tão importante na acepção de Gehl (2013).

Apesar da tentativa de revitalizar a área central de Niterói com uma série de “empreendimentos de grife”, constatou-se no encontro entre a rua Visconde do Rio Branco e a avenida Feliciano Sodré, além do estado de abandono de algumas edificações e logradouros, amplos espaços vazios de significado se comparado ao centro tradicional de Niterói, tais como, pátios de estacionamento, canteiros de obras e vias de circulação rápida. De um lado o Caminho Niemeyer, território em transformação contínua, propõe um itinerário turístico com suas esculturas arquitetônicas, de outro, alguns lugares no Centro não são procurados pela cultura dominante e vivem marginalizados, à espera de renovação. Lugares que, segundo Careri (2013) podem na visão de artistas que os percorrem, trazer especulações e proposições, tornando visíveis certos problemas insolúveis.

Considerações finais

Por meio da aplicação da metodologia de análise de Cullen, averiguou-se o poder de atração visual de alguns elementos naturais e construídos. Assim, tal obra tangencia Gehl e Careri em certos aspectos, ainda que cada autor adote outras categorias de análise, critérios de qualidade ou perspectivas artístico-filosóficas, tornando evidentes no ato de deambular, a arte do encontro com o outro e da identificação com os lugares da vivência.

Careri (2013: 32) salienta que o caminhar é um instrumento estético e crítico capaz de descrever e modificar os espaços urbanos “que muitas vezes apresentam uma natureza que deve ser compreendida e *preenchida de significados*, antes que projetada e *preenchida de coisas*”. A crítica de Gehl (2013) sobre a desumanização das cidades, se reflete na constatação de vários pontos do tecido urbano da área analisada, perceptível sob a ótica de Cullen. Enquanto alguns locais parecem evocar uma identidade própria, alguns outros carecem de maior atenção em busca de uma singularidade.

Do exposto, conclui-se que passadas seis décadas, muitas das recomendações de Gordon Cullen ainda são válidas, não tão somente pelos valores estéticos e artísticos, mas pela reflexão de que o jogo do meio ambiente reside na necessidade inerente ao ser humano de se identificar com o local em que se encontra.

REFERÊNCIAS

- CARERI, F. (2013). Walkscapes: O caminhar como prática estética. 1. ed. São Paulo: Gustavo Gili.
- CULLEN, G. (2010). Paisagem Urbana. Lisboa, Edições 70.
- GEHL, J. (2013). Cidade para pessoas. 2. ed. São Paulo: Perspectiva.
- KOHLSDORF, M. (1996). A apreensão da forma da cidade. Brasília, Editora da UNB.
- LYNCH, K. (2006) A imagem da cidade. São Paulo, Martins Fontes.