

Ser pedestre e transeunte em Campos dos Goytacazes: o flunar no Centro¹

Maiany Manhães Gonçalves Neto²

Jussara Freire³

Grupo de Trabalho: GT 3. Sociedade, Ambiente e Dinâmicas Urbano-Regionais

Resumo

O presente artigo tem como objetivo apresentar as primeiras contribuições sobre a experiência do caminhar em uma cidade média, resultantes de uma pesquisa que encontra-se em andamento. O deslocamento a pé é uma atividade tão elementar na dinâmica urbana que por vezes não recebe a devida atenção no planejamento das cidades ou nos estudos urbanos. Entender o caminhar é fundamental para entender a dinâmica dos espaços da cidade. Em Campos dos Goytacazes, a área do centro histórico, objeto de nossa observação, apresenta características e ambientes favoráveis ao deslocamento a pé e à exploração da cidade, como ruas estreitas, curtas distâncias a pé e um conjunto arquitetônico rico em detalhes. As circulações e formas de explorar as ruas do Centro serão o ponto de partida. Assim, o objetivo geral da pesquisa consiste em investigar, mapear e descrever os múltiplos modos de usos e de circulação das/nas ruas do Centro e as experiências de pedestres e transeuntes neste espaço público urbano. A metodologia da pesquisa tem como base o levantamento bibliográfico, análise documental, análise de material audiovisual, a observação *in situ*, a observação flutuante e o percurso comentado.

Palavras-chave: Espaços públicos. Caminhar. Pedestre. Transeunte.

1 Uma primeira versão deste artigo, com o título "O transeunte em espaços públicos urbanos de cidades médias: um estudo sobre o centro histórico de Campos dos Goytacazes-RJ" foi apresentada na XIII Reunião de Antropologia do Mercosul, com financiamento da FAPERJ.

2 Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas na Universidade Federal Fluminense. Grupo de Pesquisa Cidades, Espaços Públicos e Periferias (CEP28)/ Diretório CNPq. E-mail: mmg.neto@live.com

3 Professora da Universidade Federal Fluminense. Coordenadora do Grupo de Pesquisa Cidades, Espaços Públicos e Periferias (CEP28)/ Diretório CNPq. E-mail: jf@id.uff.br

Introdução

O presente artigo tem como objetivo apresentar as primeiras contribuições sobre a experiência do caminhar em uma cidade média, resultantes de uma pesquisa que ainda encontra-se em andamento. Na pesquisa, propomos analisar as experiências dos pedestres e transeuntes que circulam e exploram tais espaços urbanos. Dessa forma, pretendemos mapear os modos de circulação de pedestres e as experiências de transeuntes em espaços públicos do centro histórico de Campos dos Goytacazes, uma cidade média no interior do estado do Rio de Janeiro. Trata-se de um estudo sobre a experiência do caminhar.

As experiências de caminhadas serão observadas e analisadas na área central de Campos dos Goytacazes (Figuras 01 e 02). Por se tratar do núcleo original e histórico da cidade (FREITAS, 2006), a área do centro histórico da cidade, além de desempenhar um papel relevante na história e desenvolvimento do município, apresenta características e ambientes favoráveis ao deslocamento a pé e à exploração da cidade, como por exemplo, ruas estreitas, curtas distâncias a pé e um conjunto arquitetônico rico em detalhes (GEHL, 2013).

Figura 01: O centro histórico de Campos dos Goytacazes-RJ



Fonte: Acervo Pessoal, 2016

Figura 02: Mapa de ruas da área pertencente à Zona do Centro Histórico (ZCH), estabelecida pelo Plano Diretor



Fonte: Acervo Pessoal, 2016

O Centro já foi alvo de inúmeros projetos de intervenção – o mais recente anunciado em 11/04/2019, com o nome “projeto de revitalização ‘Viva o Centro’”.⁴

O centro histórico da cidade é frequentado por muitos indivíduos que caminham e exploram os espaços dessa área – seja com o objetivo de se deslocar rapidamente até outro local, seja com o intuito de passear e observar a paisagem, os lugares e/ou as pessoas⁵. O espaço público do centro histórico é composto por ruas e calçadas, praças e calçadão. O Calçadão, cujo atual nome administrativo é

4 O programa “Viva o Centro”, divulgado como um projeto de “revitalização”, surge como uma resposta da Prefeitura às cobranças dos comerciantes do Centro Histórico em relação à presença de camelôs na área central. Engloba ações como substituição de postes, intervenções pontuais de paisagismo, substituição das canaletas do Calçadão por tubulações, instalação de bicicletários, novo esquema de limpeza e recolhimento de lixo e retirada dos vendedores ambulantes não legalizados (JORNAL TERCEIRA VIA, 2019; NASCIMENTO, 2019).

É importante esclarecer que a literatura sobre intervenção urbana apresenta uma variedade de termos como recuperação, requalificação, revitalização, reabilitação, renovação e reestruturação. As discussões acerca das particularidades de cada termo ainda permanecem, não havendo consenso entre os profissionais envolvidos com o estudo e o planejamento de espaços urbanos (SOTRATTI, 2015). Contudo, de acordo com Pasquotto (2010), o termo “revitalização” passa a ser questionado, na década de 1990, visto que sua atuação não era condizente com as teorias intrínsecas na nomenclatura. Para maior esclarecimento sobre as terminologias, olhar Vasconcellos e Mello (2003).

5 Neste trabalho, os frequentadores dos espaços públicos urbanos são considerados como “usuários” – pessoas que realizam diferentes atividades e usos nesses espaços da cidade.

Boulevard Francisco de Paula Carneiro, é uma área exclusiva de pedestres formada pelas ruas Sete de Setembro, Santos Dumont e Treze de Maio.

O Boulevard recebeu o atual nome em 30 de julho de 1948, em homenagem ao Capitão Francisco de Paula Carneiro que construiu o Cine Teatro Trianon, símbolo da cultura da cidade, que na época localizava-se nessa região (MINISTÉRIO DA CULTURA; SAGRE CONSULTORIA, 2018). No período áureo da cidade, o Boulevard concentrava um grande número de cafés e bancos, reunindo donos de engenhocas produtoras de açúcar e fazendeiros. Na primeira metade do século XIX, tinha o nome de Boulevard da Imprensa, mas já teve outras denominações, como Largo do Capim e Rua dos Homens em Pé (CAMPOS DOS GOYTACAZES, s.d.). Atualmente, na área do Calçadão, a circulação e fluxos de pessoas são intensos. Há também atividades de permanência – que ocorrem quando as pessoas param o deslocamento e permanecem por algum tempo no espaço (GEHL, 2013). Assim, é comum ver pessoas muitas sentadas nos bancos e em outros assentos espalhados ao longo do Calçadão.

O Centro é um espaço híbrido, de mistura, de encontros e de um grande número de atividades. Como espaço tão plural – talvez o mais plural da cidade – no que se refere aos públicos que o frequentam, o Centro também é ainda frequentemente um local de disputa. Uma área tão complexa constitui um ambiente hospitaleiro à experiência do caminhar e às dimensões sensoriais e humanas? Uma área pedestrianizada, como o Calçadão, que por restringir a circulação de automóveis permite uma maior circulação de pessoas, garante uma experiência hospitaleira aos pedestres e transeuntes?

As circulações e formas de explorar as ruas do Centro são o ponto de partida do estudo. Assim, o objetivo geral da pesquisa consiste em investigar, mapear e descrever os múltiplos modos de usos e de circulação das/nas ruas do Centro e as experiências de pedestres e transeuntes neste espaço público urbano.

A realização deste trabalho fundamenta-se na articulação de diferentes ferramentas e técnicas de pesquisa: levantamento bibliográfico, análise de material audiovisual, observação *in situ* e flutuante e percurso comentado. Até o presente momento em que se encontra este trabalho, concentramo-nos na realização do estudo bibliográfico. As demais técnicas serão utilizadas quando tiver início a pesquisa de campo.

O levantamento bibliográfico focalizou na área dos estudos urbanos, em especial nas formas de problematizar espaços públicos, cidades médias, ambiências urbanas e o caminhar na cidade. A análise de material audiovisual consiste no estudo de fotografias e vídeos a serem produzidos na área de estudo. A utilização da fotografia como ferramenta, por exemplo, permite descrever algumas dimensões perceptivas do Centro. A observação *in situ* e flutuante (PÉTONNET, 2008) do/no Centro da cidade foca, provavelmente, em alguns pontos específicos da área, como por exemplo, o Pelourinho no Calçadão. O percurso comentado (THIBAUD, 2003) permite o acompanhamento de transeuntes e pedestres previamente conhecidos, que poderão, assim, descrever suas circulações e seus percursos no Centro. Com estas técnicas de pesquisa, procuraremos descrever e interpretar não somente os fluxos e circulação de pessoas, bem como os comportamentos em público e modos de vida urbanos no Centro.

Este trabalho se justifica pelo fato de que a experiência de caminhar em meio urbano é frequentemente desconsiderada nas políticas urbanas. Porém, a consideração desta experiência e de suas múltiplas dimensões no planejamento urbano contribuiria, sem dúvida, para um acesso mais democrático à cidade. Com efeito, um levantamento exploratório aponta para o fato de que há, em Campos dos Goytacazes, uma frota de 233839 veículos, sendo 139463 automóveis (DETRAN, 2019), para uma população estimada de 503424 em 2018 (IBGE, 2019). Ainda que de modo muito impreciso, esta relação apresenta um indício da representatividade e expressão de modos de circulação urbana não-motorizados e, por isso, sustentamos que a experiência do caminhar é uma dimensão a ser centralmente considerada nos processos de definição de projetos e políticas urbanas, mais ainda em uma cidade na qual cerca da metade da população se desloca sem automóvel. Além disso, em Campos dos Goytacazes e no estado do Rio de Janeiro, observamos a existência de estudos acadêmicos sobre o transporte coletivo ou sobre a bicicleta como um modal do transporte urbano, mas não é comum encontrar publicações referentes à experiência de andar. O caminhar não costuma ser o foco dos estudos urbanos, o que reforça a importância de se realizar uma pesquisa sobre pedestres e transeuntes. Dessa forma, ao abordar este tema, essa pesquisa pode contribuir de modo original para os estudos urbanos na região norte-fluminense e, mais amplamente, no estado do Rio de Janeiro.

Este estudo explora ainda uma questão específica da mobilidade urbana, relacionada aos modos de descoberta e exploração da cidade. O deslocamento a pé é uma atividade tão elementar na dinâmica urbana que por vezes não recebe a devida atenção no planejamento das cidades ou não é devidamente analisada nos estudos urbanos. O habitante da cidade, como ser de locomoção, sempre vai ser um pedestre – pode, por vezes, ser uma “unidade veicular” equipada de uma bicicleta ou de um carro, mas sempre um pedestre (JOSEPH, 2004). Dessa forma, entender o caminhar é fundamental para entender a dinâmica dos espaços da cidade.

Por fim, ainda pode-se destacar que, mesmo dentre aqueles que se focalizam nas experiências de pedestres e transeuntes, a maioria dos estudos urbanos privilegia o estudo das grandes cidades e áreas metropolitanas; as cidades médias e pequenas, usualmente, são desconsideradas nos debates (NOEL; SEGURA, 2016). Com o intuito de contribuir para os estudos urbanos que tratam do “caminhar na cidade” e a partir de outras escalas urbanas, propomos analisar as experiências de pedestres e transeuntes no centro histórico de uma cidade média.

Espaços públicos: acessibilidade e outras considerações

De acordo com Goffman (2010), o que diferencia um lugar público de um privado é a questão do acesso e da livre circulação:

Tradicionalmente, ‘lugares públicos’ se referem a quaisquer regiões numa comunidade de livre acesso aos membros dessa comunidade; ‘lugares privados’ referem-se a regiões à prova de som onde apenas membros ou convidados se juntam (GOFFMAN, 2010, p.19).

Isaac Joseph (2004) apresenta considerações centrais para a presente pesquisa. Além da ênfase dada à acessibilidade, o autor ainda destaca a questão da visibilidade. Mais especificamente, o espaço público é um espaço de visibilidade mútua – nele, as pessoas encontram-se constantemente em situações de visibilidade recíproca, observando e sendo observadas. É ainda um lugar de visibilidade da paisagem – nele, se constrói uma perspectiva, uma visão da paisagem urbana, havendo pontos que são marcas de identidade da cidade e participam do imaginário da população, e de onde se descortina a história local.

Sobre a acessibilidade a um espaço público, o autor defende que é um elemento fundamental que está no cerne da política urbana enquanto política

democrática. Em outras palavras, a acessibilidade de um espaço público contribui de forma efetiva para a construção de uma urbanidade democrática – ou democratização da cidade. Ele destaca ainda que as controvérsias e polêmicas sobre a acessibilidade de determinado lugar da cidade acusam claramente o que há de segregação no acesso aos espaços urbanos. Joseph recorda que Robert Park sugeria “definir segregação como o cativo em um território, a impossibilidade de frequentar outros. Daí a importância da temática da acessibilidade urbana na sociologia dos espaços públicos” (JOSEPH, 2004, p.76). Sendo assim, com base em tais considerações, é possível compreender que: “Desenvolver e tornar transparente o acesso aos equipamentos, aos serviços e aos diferentes espaços da cidade é considerá-los como um bem comum e a principal condição de uma educação cívica” (JOSEPH, 2004, p.44).

Segundo Joseph (2004, p.43), “Um espaço público é sempre um espaço contestado pelas diferentes categorias de usuários que o frequentam”. Nesse sentido, o autor relembra que a ecologia urbana não apenas descreve a cidade como um mosaico de territórios, mas também como um ajustamento e uma adaptação de grupos e populações diferentes em um mesmo ambiente e num mesmo sistema de atividades. Em outras palavras,

A abordagem ecológica, seja qual for [...], define o espaço de maneira particular. Para simplificar, digamos que o espaço não é um invólucro nem o vazio no interior do qual se desenrola um drama ou uma ação. É um ambiente cheio onde a atividade de adaptação e de cooperação dos indivíduos ou dos coletivos encontra seus recursos (JOSEPH, 2004, p.76).

Dessa forma, tem sentido a utilização do conceito de competição pelo espaço para a compreensão dos problemas sociais de co-presença em um espaço público, por exemplo. O autor lembra que essa ideia de pensar “o espaço urbano como espaço de disputas e contestações está no cerne dos trabalhos da microecologia de Goffman” (JOSEPH, 2004, p.75).

Todas essas reflexões de Isaac Joseph sobre espaço público, destacadas acima, ilustram bem o ambiente urbano do centro histórico-comercial de Campos dos Goytacazes. Nessa região, a questão da visibilidade é evidente. Como espaço público, o centro histórico-comercial, com seus calçadões, praças, ruas e calçadas, permite a visibilidade mútua entre transeuntes ou usuários dos espaços de

permanência, bem como oferece pontos onde há visibilidade da paisagem, de onde se constrói uma perspectiva da paisagem urbana que guarda uma história e faz parte do imaginário da cidade.

A questão da acessibilidade é particularmente nítida nesta área da cidade. A região do centro-histórico comercial é aberta e de livre circulação. Além disso, trata-se de uma área central em termos de transporte público, é um ponto de concentração, de atração e de encontros de moradores de diferentes partes da cidade. Quase todos os pontos de ônibus se concentram na Avenida Beira-Rio, em decorrência da presença do Terminal Urbano Luiz Carlos Prestes, um terminal de grande fluxo, com quase 400 metros de extensão divididos em 21 abrigos de ônibus, responsável por atender às linhas urbanas radiais existentes no município (ARAUJO, 2012; CARVALHO, 2016).

O Centro pode ser entendido também como uma região onde há competição pelo espaço, um lugar contestado e disputado pelas variadas categorias de usuários que o frequentam. Um exemplo é apropriação do espaço por um vendedor ambulante com carrinho de pipoca ou por uma pessoa em situação de rua. Assim, pode-se presumir a possibilidade da existência de problemas de co-presença no espaço público.

Nesse trabalho, é importante ainda destacar outro ponto levantado por Isaac Joseph (2004). Segundo o autor, deve-se atentar para recursos e equipamentos urbanísticos que podem interferir na relação entre um transeunte e um espaço pouco familiar cheio de estranhos.

Pensar a cidade não é se ater à apropriação ou ao sentimento de pertencimento de uma população em relação a seu bairro, mas estudar os dispositivos urbanísticos, os equipamentos e os serviços capazes de permitir ao cidadão superar a 'estranheidade' em um território não-familiar, orientar-se em um 'universo de estrangeiros' (JOSEPH, 2004, p.76).

As ruas como espaços públicos

Neste trabalho, uma associação das ruas como espaços públicos urbanos deve ser aprofundada. Segundo algumas abordagens, as ruas vêm sendo usadas, principalmente, por meio de sua função de circulação e, progressivamente, perdem sua multifuncionalidade (UN-HABITAT 2013).

Henri Lefebvre (1999), em sua exposição de argumentos a favor da rua, defende que ela é o lugar do encontro; cafés e teatros animam a rua e também são favorecidos por sua animação. Na rua efetua-se a mistura e o movimento, sem os quais não existe vida urbana. Assim, a rua não se reduz apenas a um lugar de passagem e circulação. Contudo, duas questões modificaram tal cenário: os novos conjuntos e os automóveis. Sobre este último elemento, Lefebvre acredita que a invasão dos automóveis altera a dinâmica das ruas, fazendo da circulação o objetivo prioritário e gerando uma proliferação de estacionamentos; e assim, a vida social e urbana se destrói. A rua muda, “convertendo-se numa redução indispensável à passagem solitária, cindindo-se em lugar de passagem de pedestres (encurralados) e de automóveis (privilegiados)” (LEFEBVRE, 1999, p.28). Dessa forma, a questão da invasão dos automóveis nas cidades é não somente de atualidade, mas é também um elemento fundamental para descrever e interpretar a vida nos espaços públicos urbanos. Ao se priorizar, nos espaços urbanos, os carros e não as pessoas, dificulta-se o florescer e a continuidade da vida na cidade.

Para João do Rio (1995), “a preocupação maior, a associada a todas as outras idéias do ser das cidades, é a rua. Nós pensamos sempre na rua” (RIO, 1995, p.14).

Mas o importante, o grave, é ser a rua a causa fundamental da diversidade dos tipos urbanos. Não sei se lestes um curioso livro de E. Demolins, Comment la route crée le type social. É uma revolução no ensino da Geografia. “A causa primeira e decisiva da diversidade das raças, diz ele, é a estrada, o caminho que os homens seguirem. Foi a estrada que criou a raça e o tipo social [...]”. A rua é a civilização da estrada. [...] ela está para a grande cidade como a estrada está para o mundo. Em embrião, é o princípio, a causa dos pequenos agrupamentos de uma raça idêntica. [...] Nas grandes cidades a rua passa a criar o seu tipo, a plasmar o moral dos seus habitantes, a inocular-lhes misteriosamente gostos, costumes, hábitos, modos, opiniões políticas (RIO, 1995, p.11-12).

Jane Jacobs entendia a rua como espaço social que contribui para a vitalidade das cidades. Ruas e calçadas, “principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais [...]. Se as ruas de uma cidade parecem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona” (JACOBS, 2001, p.29).

A rua era para eles apenas um alinhado de fachadas, por onde se anda nas povoações...Ora, a rua é mais do que isso, a rua é um fator da vida das cidades, a rua tem alma! Em Benarès ou em Amsterdão, em Londres ou em Buenos Aires, sob os céus mais diversos, nos mais variados climas, a rua é a agasalhadora da miséria. [...] A rua é o aplauso dos medíocres, dos infelizes, dos miseráveis da arte. [...] A rua é generosa. O crime, o delírio, a miséria não os denuncia ela. A rua é a transformadora das línguas. [...] A rua continua, matando substantivos, transformando a significação dos termos, impondo aos dicionários as palavras que inventa [...]. A rua resume para o animal civilizado todo o conforto humano. Dá-lhe luz, luxo, bem-estar, comodidade e até impressões selvagens no adejar das árvores e no trinar dos pássaros. [...] A rua [...] é a mais igualitária, a mais socialista, a mais niveladora das obras humanas. A rua criou todas as blagues e todos os lugares comuns (RIO, 1995, p.4).

Articulando a questão das ruas com aquela da circulação e da dimensão humana – esta última será apresentada mais adiante –, destaca-se aqui o pensamento de Isaac Joseph (2004). Segundo ele, o esquecimento da rua conecta-se com o esquecimento do pedestre. O pedestre é a figura da densidade metropolitana e dos espaços de proximidade. Como ser de locomoção, o cidadão é, por vezes, uma “unidade veicular” equipada de um carro ou de uma bicicleta, mas sempre um pedestre; assim, é constantemente exposto aos acidentes de circulação por falta de calçadas suficientemente largas, por exemplo. Nesse sentido, andar a pé constitui, segundo Malatesta (2007), um enfrentamento e uma absorção das condições, favoráveis e adversas, do meio ambiente. Dessa forma, a caminhada pode ser compreendida como o modo de transporte mais humano e, conseqüentemente, mais desprotegido. “O corpo dos cidadãos é o capital mais precioso do urbanismo”, segundo Joseph (2004, p.80).

Ambiências urbanas e o caminhar na cidade

Em continuidade com a abordagem ecológica, que problematiza os espaços públicos urbanos como uma experiência sensível já que ela ajuda a descrever maneiras de habitar a cidade, a questão das ambiências urbanas merece ser destacada. Assim, a análise de um espaço público não deve se basear em termos puramente técnicos; é preciso acionar a capacidade de se colocar à escuta da existência atmosférica do mundo contemporâneo. Assim, dentre os modelos de inteligibilidade, destaca-se um crescente interesse pelo ambiente sensorial dos espaços habitados (THIBAUD, 2012a; THIBAUD, 2012b).

Nesse sentido, de acordo com Thibaud (2012a), atualmente assiste-se a um processo de “ambientação” dos espaços urbanos. Com efeito, pode-se observar uma maior atenção dada às dimensões sensoriais dos espaços, bem como um aumento das propostas que trabalham a matéria sensível. Em outros termos, aquilo que antes compunha um mero pano de fundo – ar, calor, luz, som, cheiro – está se tornando um ponto chave nas pesquisas urbanas: o “ordenamento urbano não se limita somente às formas construídas e aos espaços edificados, mas também aos ambientes sensíveis e aos envelopes climáticos” (THIBAUD, 2012, p.31).

Thibaud (2012b) cita algumas correntes de pensamento que propõem uma abordagem sensível da cidade. Dentre elas, destaca-se aqui a estética das ambiências⁶. A utilização do termo “ambiência” indica, segundo Thibaud (2012a), a proposta de explorar uma nova maneira de conceituar e de experimentar a cidade. É importante, assim, estabelecer a diferença entre um meio ambiente e uma ambiência. Esta última é o que dá vida a um meio ambiente, o que lhe atribui um valor afetivo, o que produz efeito de conjunto. Uma ambiência não se reduz aos componentes que conformam uma situação urbana – como formas construídas, luminosidade do lugar, modos de andar e de falar. “Uma ambiência consiste sobretudo em religar estes vários elementos entre si, em mantê-los unidos para torná-los um conjunto, em integrá-los, conferindo uma mesma tonalidade” (THIBAUD, 2012a, p.33). Nesse sentido,

Ambientar um território supõe não apenas controlar os parâmetros físicos de um meio ambiente construído, mas de dotar esse território de um determinado caráter, de um certo valor emocional e existencial. Toda ambiência mobiliza as experiências vividas e as maneiras de se estar juntos (THIBAUD, 2012a, p.32).

O reconhecimento das dimensões sensoriais faz com que um novo domínio de intervenção urbana ganhe importância. Assim, o design urbano não se debruça mais apenas sobre os objetos, mas sobre o que há entre os objetos. Em outras palavras, busca-se transformar não só um mundo de formas construídas e objetos, mas também um universo sensorial, um mundo de atmosferas sensíveis (THIBAUD, 2012a).

⁶ O termo “estética” deve ser entendido em seu sentido original de *aesthesis*: percepção pelos sentidos.

A noção de ambiência vem se tornando mais complexa ao longo do tempo. A visão tradicional do “controle das ambiências” foi trocada por uma visão mais interdisciplinar que recupera a importância da percepção sensível e da experiência estética. Aqui, as contribuições das ciências sociais e humanas passam a se articular com os campos de projeto, planejamento e engenharia. A abordagem das ambiências procura se livrar das perspectivas normativas, distingue-se das abordagens muito positivistas, e enfatiza o papel das práticas sociais na concepção sensível do ambiente construído. Ela permite caracterizar nossas formas de experimentar a vida urbana, e auxilia também a imaginar e criar espaços urbanos e arquitetônicos (THIBAUD, 2012b).

A corrente da estética das ambiências inscreve-se no contexto da pesquisa em Arquitetura e Urbanismo por meio de um objetivo ambicioso, visto que impulsiona o revisitar da disciplina estética, à luz da noção de ambiência. Nesta abordagem, propõe-se desafiar a habitual divisão entre sujeito e objeto. A ambiência – definida como a atmosfera material e moral que circunda um lugar ou uma pessoa – é uma noção que questiona essa divisão e estimula sua desconstrução, visto que é indissociável das propriedades materiais do meio ambiente e dos estados afetivos do sujeito sensível (THIBAUD, 2012b).

O domínio sensível não é um domínio independente das práticas sociais, segundo Thibaud (2012a). Qualquer ambientação implica performances habitantes que atualizam os recursos do meio ambiente construído. Em outras palavras, as práticas sociais são constitutivas de uma ambiência, e revelam o potencial sensível dos lugares. Certos espaços urbanos são mais abertos às variações e improvisações do público. Já outros deixam pouca margem para as manifestações humanas, operando de acordo com uma lógica de condicionamento. Assim, uma gestão pode intensificar ou neutralizar o poder expressivo das atividades sociais (THIBAUD, 2012a).

Segundo Thibaud (2012b), ao trabalhar uma leitura sensível do meio ambiente urbano, preocupa-se com o futuro dos espaços públicos urbanos e da habilidade de viver em um mundo compartilhado.

Para colocar à prova o caráter público do espaço urbano planejado, deve-se realizar alguns questionamentos. Certas escolhas estéticas no planejamento urbano não seriam uma forma de “redistribuir as identidades” e afirmar a preponderância de um segmento da sociedade? É o caso do novo higienismo, do urbanismo clean e do

imaginário eco-sanitário. Outra pergunta é se o excessivo controle das ambiências não tende a produzir espaços muito condicionados e neutralizados, que deixam pouca margem para interação entre pedestres e oportunidades para improvisações da população (THIBAUD, 2012b).

O domínio do sensível encontra-se na junção de – ou é atravessado por – três tipos de questões, o que justifica sua importância atual, segundo Thibaud (2012a). Ambientar um espaço envolve uma dimensão concernente à qualidade de vida e bem-estar dos habitantes da cidade; trata-se de criar as condições para uma cidade habitável para todos. Ambientar um espaço é também se inscrever em estratégias socioeconômicas – como estratégias de marketing urbano e de concorrência de mercado. Ambientar um espaço abrange também meios para agir na busca da sustentabilidade ambiental.

A discussão sobre ambiência é pertinente para a construção da presente pesquisa visto que, por se tratar de uma abordagem que propõe uma reflexão sobre o ambiente sensorial dos espaços da cidade, tal noção inclui o corpo e os sentidos em suas considerações. Com base nesse tipo de abordagem, diversas pesquisas têm procurado introduzir o corpo humano nas sensações urbanas. Nesse sentido, Thibaud (2012b) destaca que o ato de andar – ação urbana central neste trabalho – é tido como ponto de partida da reflexão e tem permitido problematizar a relação sensorial da pessoa com o entorno urbano.

Ao se compreender que a discussão sobre ambiência engloba os sentidos e, com isso, considera o ato de caminhar como um ponto importante, é possível fazer uma relação direta com as ideias de Jan Gehl acerca da importância de se priorizar a dimensão humana nos espaços das cidades. A defesa da “escala do ser humano” consiste na ideia de que as limitações dos sentidos humanos e do corpo humano devem ser consideradas no planejamento dos espaços urbanos para que estes consigam ser agradáveis para as pessoas. “Trabalhar com a escala humana significa, basicamente, criar bons espaços urbanos para pedestres, levando em consideração as possibilidades e limitações ditadas pelo corpo humano” (GEHL, 2013, p.33). Retoma-se a ideia defendida por Joseph (2004) de que o corpo dos habitantes da cidade é o elemento mais importante do urbanismo. Resume-se, assim, a importância da priorização da dimensão humana na cidade.

O ato de caminhar deixa a sensibilidade fluir. A caminhada envolve interações com outros pedestres bem como com a paisagem, os obstáculos e os equipamentos

do terreno. “Caminhar é forçosamente viajar, observar e atuar ao mesmo tempo; é ajustar seu passo, sua direção, o contato físico com o meio circundante de humanos e de objetos” (JOSEPH, 1999, p.29).

[...] andar a pé é o modo de transporte onde ocorre o maior nível de contato com o ambiente urbano e proporciona a mais intensa troca social entre seus agentes. Por esse motivo produz a maior interação com a vida da cidade, promovendo com ela uma relação quase orgânica (MALATESTA, 2007, p. 15).

A experiência da caminhada, na medida em que mobiliza a percepção, libera-se do predomínio do olho e torna qualquer visão um deslocamento virtual do corpo inteiro. A caminhada ativa a percepção nos encontros com o meio e faz da pluralidade uma consequência da locomoção. É “o fenômeno social total para uma apreciação das paisagens urbanas como coisas públicas” (JOSEPH, 1999, p.30).

Quem caminha pelos espaços públicos?

No presente trabalho, é importante refletir sobre a variedade de tipos de indivíduos que já circularam ou ainda circulam e exploram os espaços públicos urbanos, e tentar destacar alguns pontos. Não é fácil, de acordo com Nuvolati (2009), distinguir com precisão o *flâneur*, por exemplo, de outras figuras que circulam pelo espaço urbano, mas é possível apontar algumas especificidades.

Os pedestres, em geral, prestam pouca atenção aos espaços durante a caminhada, mesmo que, em certas circunstâncias, os movimentos simples e lentos lhes deem a oportunidade de pensar sobre o espaço circundante e as figuras que por ali circulam (NUVOLATI, 2009).

O *flâneur* apresenta semelhanças com o pedestre, porém há um esforço significativo para observar e interpretar a área circundante; ele busca descobrir e ler o mundo ao redor (NUVOLATI, 2009). “Para compreender a psicologia das ruas [...] É preciso ter espírito vagabundo, cheio de curiosidades malsãs e os nervos com um perpétuo desejo incompreensível, é preciso ser aquele que chamamos *flâneur* e praticar o mais interessante dos esportes – a arte de flunar” (RIO, 1995, p.5). Entendemos, assim, que flunar vai além do caminhar para se deslocar; é um caminhar para descobrir.

Nesse sentido, é importante destacar que o *flâneur* tem a característica de mover-se a pé reconciliando três atividades: caminhada, observação e interpretação.

Assim, no *flâneur*, o que está em movimento não são apenas as pernas, mas especialmente os olhos e a mente. Ele está sempre atento para buscar, perceber e ler os significados ocultos que as cidades expressam. Tal atividade requer uma capacidade de absorver, selecionar e compreender estímulos externos. Essa capacidade só é permitida pelo andar devagar, que lhe permite observar e interpretar a realidade (NUVOLATI, 2009).

Nuvolati (2009) destaca que o *flâneur* apresenta muitas facetas; além desta disponibilidade para as descobertas, ele também pode realizar pesquisa do *genius loci* ("espírito do lugar"). Sendo assim, o *flâneur* não é apenas o objeto de análise, algo a ser estudado. Ele é ao mesmo tempo analista, visto que o passear é um método de ler os vestígios da cidade (NUVOLATI, 2009).

Flanar! Aí está um verbo universal sem entrada nos dicionários, que não pertence a nenhuma língua! Que significa flanar? Flanar é ser vagabundo e refletir, é ser basbaque e comentar, ter o vírus da observação ligado ao da vadiagem. Flanar é ir por aí, de manhã, de dia, à noite, meter-se nas rodas da população [...]; é ver os bonecos pintados a giz nos muros das casas, após ter acompanhado um pintor afamado até a sua grande tela paga pelo Estado; é estar sem fazer nada e achar absolutamente necessário ir até um sítio lóbrego [...]. É vagabundagem? Talvez. Flanar é a distinção de perambular com inteligência. Nada como o inútil para ser artístico. Daí o desocupado *flâneur* ter sempre na mente dez mil coisas necessárias, imprescindíveis, que podem ficar eternamente adiadas. Do alto de uma janela [...] admira o caleidoscópio da vida no epítome delirante que é a rua; à porta do café [...] dedica-se ao exercício de adivinhar as profissões, as preocupações e até os crimes dos transeuntes. [...] E de tanto ver o que os outros quase não podem entrever, o *flâneur* reflete. [...] Quando o *flâneur* deduz, [...] ei-lo a pintar os pensamentos, a fisionomia, a alma das ruas. E é então que haveis de pasmar da futilidade do mundo e da inconcebível futilidade dos pedestres, da poesia da observação...(RIO, 1995, p.5-6)

João do Rio, ao descrever indivíduos cariocas e a dinâmica da cidade do Rio de Janeiro na primeira década do século XX – período em que a cidade passou por grandes transformações espaciais realizadas sob comando de Pereira Passos –, acaba por construir uma espécie de *flâneur* carioca.

A lentidão de movimentos e a temporalidade relaxada são aspectos essenciais na figura do *flâneur*. Nesse sentido, Benjamin (1989) destaca o ritmo do caminhar do *flâneur* nas galerias em Paris era determinado pelas tartarugas. “Em

1839, era elegante levar consigo uma tartaruga ao passear. Isso dá uma noção do ritmo do flunar nas galerias” (BENJAMIN, 1989, p.193).

Cabe destacar algumas outras importantes considerações feitas por Benjamin acerca do *flâneur*. O autor ressalta que o *flâneur* precisa de espaço livre; numa multidão encurralada, a flânerie não floresce. Levando em consideração que devido a calçadas estreitas, não era possível andar a passeio na Paris do século XIX, as galerias desempenharam papel crucial: sem elas a flânerie não se desenvolveria. Nas galerias, o *flâneur* se subtraía da vista dos veículos que não admitem o pedestre como concorrente e tinha espaço livre para flunar. A importância de tais locais era tanta, que seu declínio fez a flânerie cair de moda (BENJAMIN, 1989).

O *flâneur* está em casa nas galerias, que seriam a forma clássica do interior sob o qual a rua se apresenta ao *flâneur*. Benjamin (1989) coloca as galerias como um meio termo entre a rua e o interior da residência.

O autor destaca também que os parisienses, com sua técnica de habitar em suas ruas, transformaram os boulevards em interiores: a rua se tornou moradia do coletivo. Assim, Paris se tornou a Terra Prometida do *flâneur*. “A inebriante interpenetração da rua e da moradia” se consuma sobretudo na experiência do *flâneur* (BENJAMIN, 1989, p.195).

Sobre o transeunte, Frehse (2016, p.6) destaca:

[...] personagem na qual homens, mulheres ou crianças que recebem esse nome nos momentos fugazes em que pelas ruas e praças passam com regularidade, indo e vindo de algum lugar, em circulação entre lugares de moradia, de trabalho ou de lazer, sendo que nas praças apenas permanecem por alguns instantes, descansando da circulação fremente.

No centro histórico de Campos dos Goytacazes, objeto de nosso estudo, é perceptível essa variedade de tipos de indivíduos que caminham por ali: pessoas que se deslocam em uma velocidade maior, apenas com objetivo de chegar a algum lugar, outras que caminham aparentando estarem mais atentas ao entorno, e até mesmo outras que parecem “flunar”, mais focadas em observar o ambiente à sua volta e (re)descobrir os espaços da cidade do que se deslocar rapidamente. Estudar essa multiplicidade de tipos que caminham colabora para entender a dinâmica de um espaço público urbano.

Estudos urbanos para além de contextos de grandes cidades

O termo “urbano” engloba uma heterogeneidade histórica, social e espacial que fica reduzida devido a certos imaginários urbanos e representações estabilizadas de cidade, que se construíram em torno das metrópoles. Em geral, nos estudos urbanos, a teoria dominante acaba se restringindo a histórias e experiências de poucas cidades metropolitanas ocidentais, e muitos conceitos que utilizamos surgiram da análise destes casos particulares que comumente são universalizados e transformados em parâmetro para analisar outros contextos. Dessa forma, torna-se necessário questionar e problematizar as imagens naturalizadas e universais sobre o que é a cidade e sobre o que caracterizaria a vida urbana (NOEL; SEGURA, 2016).

As teorias urbanas são produzidas em lugares específicos, mas estão sempre sujeitas a apropriações e ressignificações. Nesse sentido, é de grande importância trabalhar com teorias abertas, que incluem o trabalho realizado nos centros urbanos, mas submetido ao processo de “provincialização”, a fim de produzir conceitos que permitam reconhecer a heterogeneidade e diversidade de modos de existência do urbano. Se o parâmetro de “urbano” tomar como base esses casos excepcionais que são as metrópoles – excepcionais visto que a maioria da população do mundo urbano vive em aglomerações de tamanho médio ou pequeno – os conglomerados de menor tamanho e seus atributos serão lidos na chave de insuficiência, fracasso, atraso ou anomalia (NOEL; SEGURA, 2016).

Quando se discute sobre as pessoas que circulam pela cidade, a mobilidade a pé, a pedestrianização de ruas, a caminhabilidade – discussões provenientes de campos diversos como o urbanismo, a arquitetura, a antropologia, a sociologia, a literatura – o contexto analisado, em geral, são as grandes cidades e áreas metropolitanas. As regiões extra-metropolitanas e as cidades médias e pequenas são, em grande parte, desconsideradas nos debates. Dessa forma, reafirma-se aqui a importância do presente estudo em tratar tais questões relativas ao caminhar partindo de um contexto de uma cidade média.

Ao propormos, nesta pesquisa, analisar o caminhar no contexto centro histórico de Campos dos Goytacazes, provavelmente destacaremos as particularidades que tal experiência apresenta em uma cidade média e que a diferencia de uma cidade em contexto metropolitano. Por meio de um estudo focado

nos espaços públicos, este trabalho colabora assim para a compreensão da dinâmica do “urbano” para além de um contexto metropolitano.

Observações finais e desdobramentos

O presente artigo é fruto de uma pesquisa que ainda encontra-se em andamento. É possível destacar como resultado até o presente momento a crítica ao fato de a maior parte dos estudos urbanos se restringirem ao contexto de cidades metropolitanas.

Por se tratar de uma pesquisa interdisciplinar, o processo de construção vem englobando e articulando ideias, pontos de vista, reflexões e conceituações de áreas de conhecimento distintas. Tal exercício de articulação é um desafio, visto que lida, eventualmente, com conflitos entre abordagens derivadas de diferentes campos do conhecimento.

Como já explicitado anteriormente, os estudos que refletem especificamente sobre o caminhar na cidade focam, em sua grande maioria, em contextos de capitais. O presente trabalho, ao propor analisar as experiências de caminhada em uma conjuntura de cidade média, certamente destacará diferenças que possam existir entre o caminhar em espaços públicos de capitais e o caminhar em espaços de cidades não-metropolitanas.

Dessa forma, a pesquisa pode se tornar uma contribuição não apenas para o campo dos estudos sobre o “andar na cidade”, mas também para compreender as especificidades do urbano – e mais especificamente dos espaços públicos urbanos – no contexto de uma cidade média.

Referências

ARAUJO, Isroberta Rosa. **Mobilidade urbana e políticas públicas no município de Campos dos Goytacazes**: um estudo da Política dos Transportes a Um Real. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais), Universidade Estadual do Norte Fluminense, 2012.

BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire**: um lírico no auge do capitalismo. São Paulo: Brasiliense, 1989.

CAMPOS DOS GOYTACAZES. **Book Tour**. Campos dos Goytacazes, s.d.

CARVALHO, Samira Mello Guimarães de. **Transporte Público: Uma Análise da Gestão no Município de Campos dos Goytacazes**. Monografia (Bacharelado em Administração Pública), Universidade Estadual do Norte Fluminense, 2016.

DETRAN. **Estatísticas**. 2019. Disponível em: <http://www.detrان.rj.gov.br/_estatisticas.veiculos/02.asp> Acesso em 30/07/2019

FREHSE, Fraya. Em busca do tempo nas ruas e praças de São Paulo. **Revista Ponto Urbe**, 18, 2016.

FREITAS, Carlos Roberto Bastos. **O Mercado Municipal de Campos dos Goytacazes: a sedução persistente de uma instituição pública**. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais), Universidade Estadual do Norte Fluminense, 2006.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. 1.ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GOFFMAN, Erving. **Comportamento em lugares públicos**. Petrópolis: Vozes, 2010.

IBGE. **Cidades e Estados**. 2019. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/rj/campos-dos-goytacazes.html>> Acesso em 30/07/2019

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 1.ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2001.

JORNAL TERCEIRA VIA. **Comerciantes cobram e Prefeitura anuncia medidas para revitalização do Centro de Campos**. Campos dos Goytacazes, 2019. Disponível em: <<https://www.jornalterceiravia.com.br/2019/04/11/comerciantes-cobram-e-prefeitura-anuncia-medidas-para-revitalizacao-do-centro-de-campos/>> Acesso em 19/07/2019

JOSEPH, Isaac. Belém: paisagem, coisa pública. **Cadernos IPPUR**, Ano XVIII, nº 1 e 2, Jan-Dez 2004, pp. 41-90.

_____. Paisagens Urbanas, Coisas Públicas. **Cadernos CRH**. Espaço público. Questões de método. nº 30/31, jan./dez., Salvador: Centro de Recursos Humanos/UFBA, 1999, p.11-40.

LÉFÈBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Ed. Humanitas, 1999.

MALATESTA, Maria ErmelinaBrosch. **Andar a pé: um modo de transporte para a cidade de São Paulo**. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2007.

MINISTÉRIO DA CULTURA; SAGRE CONSULTORIA. **Campos ontem hoje e amanhã**. 2 ed. Rio de Janeiro: Sagra Consultoria, 2018.

NASCIMENTO, Verônica. **Viva o Centro: Prefeitura cria programa para solucionar problemas do Centro de Campos**. FolhaGeral, 2019. Disponível em:

<http://www.folha1.com.br/_conteudo/2019/04/geral/1246783-comerciantes-e-secretarios-debatem-invasao-de-camelos-no-centro.html> Acesso em 19/07/2019

NOEL, Gabriel; SEGURA, Ramiro. Introducción: La etnografía de lo urbano y lo urbano en la etnografía. **Revista Etnografías Contemporáneas**, San Martín, vol2, n.3, p.13-23, out. 2016.

NUVOLATI, Giampaolo. Le flâneur dans l'espace urbain. **Géographie et cultures**, 70 | 2009, p.7-20.

PASQUOTTO, Geise. Renovação, Revitalização e Reabilitação: reflexões sobre as terminologias nas intervenções urbanas. **Revista Complexus**, Ano. 1, N.2, P. 143-149, set.2010. Disponível em:
<<https://pt.scribd.com/document/52760407/Renovacao-Revitalizacao-e-Reabilitacao-reflexoes-sobre-as-terminologias-nas-intervencoes-urbanas>> Acesso em 19/07/2019

PÉTONNET, Colette. Observação flutuante: o exemplo de um cemitério parisiense. **Antropolítica**, Niterói, n. 25, p. 99-111, 2. sem. 2008.

RIO, João do. **A alma encantadora das ruas**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995.

SOTRATTI, Marcelo Antônio. Revitalização. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015.
Disponível em:
<<http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/58/revitalizacao>>
Acesso em 19/07/2019

SOUZA, Andre Felix de. Os espaços públicos nas cidades contemporâneas: uma (re)visão. **Revista Geografares**, Julho-Setembro, 2018.

THIBAUD, Jean Paul. A cidade através dos sentidos. **Revista Cadernos PROARQ**, nº 18, 2012b.

_____. La parole du public en marche. In: MOSER, Gabriel; WEISS, Karine (Orgs.) **Milieux de vie: Aspects de la relation à l'environnement**. Paris: Armand Colin Collection Sociétales, 2003, pp.113-138.

_____. O devir ambiente do mundo urbano. **Revista Redobra**, nº 9, 2012a, p.30-36.

UN-HABITAT. **Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity**. Nairobi: UNHabitat, 2013.

VASCONCELLOS, Lélia Mendes; MELLO, Maria Cristina Fernandes de. Terminologias em Busca de uma Identidade. **Revista de Urbanismo e Arquitetura**, vol6, nº 1, 2003.