

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE ARTES
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

LIGIA BETIM MARCHI

**PONTES DA PASSAGEM:
POR UMA FENOMENOLOGIA DO LUGAR**

VITÓRIA
2015

LIGIA BETIM MARCHI

**PONTES DA PASSAGEM:
POR UMA FENOMENOLOGIA DO LUGAR**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Artes da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Urbanismo, na área de concentração Cidade e Impactos no Território – Teoria e Projeto.

Orientador: Prof. Dr. Milton Esteves Jr.

VITÓRIA
2015

A Ricardo.

AGRADECIMENTOS

Aos meus queridos pais, Aluizio e Maria, pelo apoio incondicional.

A Ricardo, pela presença, pela compreensão, e pelo apoio constante.

Ao Professor Milton Esteves Jr., pelas conversas que tornaram possível a conclusão desta dissertação.

À Professora Clara Luiza Miranda, pela participação na banca de avaliação e pela contribuição com suas considerações.

Ao Professor Angelo S. P. Serpa, pela participação na banca de avaliação, pela contribuição com suas considerações, e pela disponibilidade em auxiliar.

A Fabrício Pontin, pelo auxílio e atenção tão decisivos na construção do trabalho.

À Professora Renata Hermanny de Almeida, pelos incentivos.

A Juliana de Fátima Pinto, sempre bem humorada, paciente e prestativa.

À querida Eneida Von Eckhardt.

Às queridas amigas Priscila Faria Gomes e Ramona Faitanin.

À querida amiga Ivana Souza Marques.

À querida Amanda Veríssimo e aos companheiros do curso.

Aos amigos queridos Heldo Siqueira Jr. e Beatriz dos Santos Moreira.

A CAPES - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior.

A todos que contribuíram para a conclusão de mais essa etapa.

“Agora que penso no assunto a idiotice deve ser isto: poder se entusiasmar o tempo todo com qualquer coisa de que você goste, sem que um rabisco numa parede possa ser desprezado por causa da lembrança dos afrescos de Giotto em Pádua. A idiotice deve ser uma espécie de presença e recomeço constante [...].”

Julio Cortázar

RESUMO

Visto a complexidade das cidades, entendidas como fenômenos que reúnem outros fenômenos, há a necessidade de um método de investigação que não abdique da aproximação ao mundo da vivência cotidiana, com toda a sua subjetividade inerente. A validade desse método consiste na possibilidade de alimentar os processos de planejamento e projeto com informações que deem condições para a produção de lugares passíveis à realização do habitar, e não espaços de alienação à cidade. Para isso, foi utilizada a Fenomenologia, porém numa perspectiva voltada ao campo da Arquitetura e do Urbanismo, aqui denominada Fenomenologia Experimental. Os termos e conceitos adotados, inclusive o conceito de Lugar, relacionam-se ao campo da Fenomenologia. As pontes urbanas foram definidas para a verificação da validade do método, pois se considera que sejam lugares ricos de indícios sobre a forma como o homem ocupa a cidade. A atividade de investigação ocorreu no lugar da Ponte da Passagem, na cidade de Vitória, Espírito Santo, Brasil. Constatou-se que o método contribui com a obtenção de informações favorecendo o entendimento mais profundo sobre as relações entre os sujeitos e o lugar. Concluiu-se, portanto, pela viabilidade da sua utilização no contexto dos processos de planejamento e projeto das cidades.

Palavras-chave: Fenomenologia Experimental. Lugar. Pontes. Pontes da Passagem.

ABSTRACT

Seen the complexity of cities, understood as a phenomenon that gathers other phenomena, there is a need for a method of investigation that does not waive the approach of the world of daily life, with all its inherent subjectivity. The validity of this method consists to feed the processes of planning and design with information that gives conditions for the production of places that are subject to realization of dwelling, not places of alienation from the city. For this, the Phenomenology was used, however focused on the field of Architecture and Urbanism, here referred as Experimental Phenomenology. The terms and concepts used, including the concept of place, are related to the field of Phenomenology. Urban Bridges were defined for verifying the validity of the method, once they are considered to be places with plenty of clues about how men occupy the city. The research activity occurred in the place of Ponte da Passagem in the city of Vitória, Espírito Santo, Brazil. It was verified that the method helps to obtain information that favor deeper understanding of the relationships between the person and the place. It was concluded, therefore, by the practicability of its use in the context of the processes of planning and design of cities.

Keywords: Experimental Phenomenology. Place. Bridges. Pontes da Passagem.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - A Ilha de Vitória e suas principais pontes.....	14
Figura 2 - Pontes da Passagem fotografadas de cima da Passarela Maurício de Oliveira.....	15
Figura 3 - Vista do acesso às Pontes da Passagem na Avenida Nossa Senhora da Penha.....	16
Figura 4 - Ponte em Shaharah - Iêmen.	18
Figura 5 - A Ponte de Pedra. Rembrandt (século XVII).....	19
Figura 6 - Construção de Ponte. Martirus Saryan (1933).	20
Figura 7 - Construção da Ponte de Manhattan - Nova Iorque (inaugurada em 1909).	20
Figura 8 - Construção de ponte tradicional de madeira na China.....	21
Figura 9 - Ponte feita de raízes vivas na Índia.....	21
Figura 10 - <i>Manhattan Bridge Loop</i> . Edward Hopper (1928).....	22
Figura 11 - <i>Bridge Scene by Hiroshige III</i> . Hiroshige [18--].	22
Figura 12 - Professores lecionam sob ponte na Índia.	23
Figura 13 - Família vive há 12 anos embaixo da ponte em Cuiabá - Brasil.....	23
Figura 14 - Vendedores ocupam a Ponte Carter em Lagos - Nigéria.....	23
Figura 15 - Ponte de madeira entre palafitas em Manaus - Brasil.....	23
Figura 16 - Comemoração de fim de ano na <i>Harbour Bridge</i> em Sydney - Austrália.	24
Figura 17 – <i>Tower Bridge</i> durante a cerimônia de abertura das olimpíadas de 2012 em Londres - Inglaterra.....	24
Figura 18 - Pontes em São Petersburgo - Rússia.	24
Figura 19 - Pontes em Chicago - Estados Unidos.....	24
Figura 20 - <i>Rain, Steam and Speed - The Great Western Railway</i> . J. M. W. Turner (1844).....	25
Figura 21 - Ilustração da Ponte Cinvat, passagem <i>post mortem</i> na mitologia iraniana. Autor não identificado.....	25

Figura 22 - Representação da Ponte Bifrost na obra “ <i>Nordisch-germanische Götter und Helden</i> ” (Deuses e heróis nórdico-germânicos). Wilhelm Wägner (1882).	25
Figura 23 - Nó viário da Ponte de Nampu na China.	26
Figura 24 - Ponte de Constantina na Argélia (1899).	26
Figura 25 - Lugar é Mundo Vivido somado ao Corpo em Movimento.	27
Figura 26 - Vista da Nova Ponte da Passagem.	28
Figura 27 - Pontes da Passagem vistas a partir da margem sul do canal.	29
Figura 28 – Ponte de Camburi conectando a ilha à parte continental de Vitória - Brasil.	30
Figura 29 - Pontes em Chicago - Estados Unidos.	31
Figura 30 – Greve de trabalhadores na Ponte Howrah na Índia.	31
Figura 31 - Ocupação da Terceira Ponte em uma das manifestações ocorridas em 2013 na Grande Vitória e por todo o Brasil.	31
Figura 32 - Ponte Vecchio em Florença - Itália.	33
Figura 33 - <i>The Pont de Europe (study)</i> . Gustave Caillebot (1876).	33
Figura 34 - Ponte de Mostar na Bósnia e Herzegovina após bombardeio de 1993.	34
Figura 35 - Ponte de Mostar após reconstrução.	34
Figura 36 - Pontes ilustrando selos de seus respectivos países nas Américas e na África.	35
Figura 37 - <i>Ironbridge Gorge</i> na Inglaterra, construída no século XVIII.	36
Figura 38 - Pontes ilustrando selos de seus respectivos países na Europa e na Ásia.	37
Figura 39 - Ponte Octavio Frias em São Paulo - Brasil.	38
Figura 40 - <i>Gateshead Millennium Bridge</i> na Inglaterra.	38
Figura 41 - Propaganda governamental chinesa (1977).	39
Figura 42 - Propaganda francesa comemorativa da Batalha de Kossovo (1916).	39
Figura 43 - A Ponte Quebrada e o Sonho. Salvador Dali (1945).	41
Figura 44 - O Grito. Edvard Munch (1910).	41
Figura 45 - <i>A Couple and Two Children Sleeping on a London Bridge</i> . Gustav Doré (1871).	41
Figura 46 – “ <i>The maniac father and the convict brother are gone. The poor girl, homeless, friendless, deserted, destitute, and gin mad, commits self-murder</i> ” - <i>The Drunkard’s Children</i> . George Cruikshank (1848).	41

Figura 47 - Pontes da Passagem. Acesso pela Avenida Nossa Senhora da Penha.	49
Figura 48 - Usos cotidianos das Pontes da Passagem.	49
Figura 49 - Vista da cabeceira das Pontes da Passagem e das margens imediatas do canal.....	49
Figura 50 - Pescadores sob as Pontes da Passagem.....	50
Figura 51 - <i>Comet</i> . Wassily Kandinsky (1900).....	53
Figura 52 - <i>Blind men crossing a bridge</i> . Hakuin Ekaku [17--].....	53
Figura 53 - Vista a partir da passarela de pedestres, em direção à margem norte. .	54
Figura 54 - Esquema de atividades inerentes a uma atitude fenomenológica experimental (PHENOMENOLOGY, 2012).....	60
Figura 55 - Exposição de Banksy com colaboração de Os Gêmeos, sob ponte em Nova Iorque - Estados Unidos.	65
Figura 56 - <i>La Dallman's Urban Plaza</i> , em Milwaukee-WI - Estados Unidos.	65
Figura 57 - Vista da conexão entre Vitória (abaixo) e os municípios de Vila Velha e Cariacica (Acima).....	66
Figura 58 - Vista da Ponte da Passagem (abaixo), que conecta a ilha à porção continental de Vitória.....	67
Figura 59 – Vista da Ponte Florentino Avidos, ou Cinco Pontes, conexão entre os bairros Ilha do Príncipe, em Vitória (abaixo) e São Torquato, em Vila Velha (acima).	68
Figura 60 - Faixa destinada aos pedestres na Ponte Florentino Avidos.....	68
Figura 61 - A partir da passarela Maurício de Oliveira, vista da Rua Vinicius de Morais, bairro Pontal de Camburi, na margem norte do canal.	69
Figura 62 – A partir da passarela Maurício de Oliveira, vista do bairro Andorinhas, na margem sul do canal.	69
Figura 63 - Vista do acesso à passarela de pedestres Maurício de Oliveira, na Rua Vinicius de Moraes, à noite.	69
Figura 64 - Ponte da Passagem iluminada ao fundo, vista a partir da Rua Vinicius de Morais, bairro Pontal de Camburi.....	69
Figura 65 - Página principal do Portal da Prefeitura de Vitória na internet, destacando detalhe da divulgação da Nova Ponte da Passagem.	77

Figura 66 - Ponte Florentino Avidos, ou Cinco Pontes, em construção na década de 1920.	79
Figura 67 - Pinguela da Passagem, na década de 1920.	80
Figura 68 - Ponte em aço, anterior à de concreto armado que permaneceu até a inauguração da atual Ponte as Passagem.	80
Figura 69 – Ponte Armando Soares de Aguiar, antiga ponte da passagem.	80
Figura 70 – Ponte Armando Soares de Aguiar, antiga ponte da passagem.	80
Figura 71 - Propaganda governamental sobre a nova Ponte da Passagem.	84
Figura 72 - Imagem noturna da Ponte da Passagem.	84
Figura 73 - Cinco Pontes em processo de manutenção.	85
Figura 74 - As Cinco Pontes com iluminação de destaque, atualmente danificada.	85

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
CAPÍTULO 1	18
1 Pontes.....	18
1.1 Ponte como Lugar.....	26
1.2 Pontes como Símbolos, Instrumentos e Monumentos.....	32
1.3 Ponte como Fenômeno.....	40
CAPÍTULO 2	44
2 Uma Orientação Fenomenológica.....	44
2.1 Fenomenologia do Lugar.....	48
2.2 Fenomenologia Experimental.....	55
CAPÍTULO 3	62
3 Construção do Lugar.....	62
3.1 Ponte e Lugar na Cidade de Vitória.....	66
3.2 O Lugar na Cidade como Objeto de Planejamento e Projeto.....	74
CAPÍTULO 4	88
4 Conclusão.....	88
REFERÊNCIAS.....	93
ANEXOS	97
Anexo 1.....	97
Anexo 2.....	99
Anexo 3.....	117

INTRODUÇÃO

Os lugares onde vivemos influenciam inevitavelmente a nossa relação com o mundo e com os outros. Diversas são as possibilidades de amoldamento de lugares nas cidades, resultantes da relação entre as pessoas e o meio urbano. Para Lamas (2011, p. 44), o conceito de forma urbana pode ser definido como a maneira como os elementos morfológicos articulam-se constituindo o espaço urbano, em conexão com o desenho que os compõem. As pontes são elementos morfológicos significativos na definição da forma urbana, cuja essência principal, a de união, realiza-se: pela concretização da função prática de conexão do traçado urbano; pela possibilidade de conformar lugares; pela incorporação do significado de monumento; e pela manifestação de fenômenos atrelados à sua essência. As pontes são fenômenos que revelam e ocultam fenômenos do cotidiano, da história, da memória, dos problemas e das alternativas possíveis quanto aos modos de vivenciar a cidade.

As pontes possuem importância fundamental no entendimento das dinâmicas dos locais onde se inserem, pois, dada sua condição de reunir e perpetuar o movimento no ato da travessia, abarcando aspectos objetivos e subjetivos da experiência humana, elas revelam fenômenos capazes de informar sobre a realização do habitar. Considera-se, portanto, que as pontes nas cidades são capazes de incorporar a condição de lugares, contribuindo para a qualificação das áreas urbanas onde se encontram, o que ocorre quando a manifestação de sua essência é favorecida. Isso se dá quando as características físicas do elemento morfológico somadas às condições de inserção no desenho urbano proporcionam continuidade entre as áreas que conecta, em uma escala passível de ser apreendida ao rés do chão, e em um contexto rico em estímulos ao usufruto e à apropriação cotidiana por uma multiplicidade de usuários.

Buscando compreender os fenômenos vinculados à essência das pontes, adotou-se a abordagem fenomenológica de investigação, pois se entende que o objeto de estudo – a ponte e os fenômenos por ela manifestados, devem ser observado em

todas as suas nuances, incluindo tanto aspectos objetivos quanto subjetivos. Para isso parte-se do conceito de lugar tal como entendido por Merleau-Ponty - exposto e discutido na obra de Casey (1997). Para Merleau-Ponty o corpo e o mundo estão ligados por uma espécie de engrenagem, e o mundo não é possível sem o corpo. A forma de o corpo ter o mundo é através do movimento, pois o movimento do corpo cria o lugar. O lugar é o movimento do corpo espacializando e espacializado.

É importante destacar três conceitos abordados sob um enfoque fenomenológico: o sujeito do conhecimento; o mundo vivido; e o lugar. O sujeito do conhecimento (ANDRADE, 2012) é a pessoa que está no mundo, e por isso o seu conhecimento relaciona-se à sua vida, ao seu aprendizado, às suas experiências, assim como à leitura e interpretação que ele restitui ao mundo, captada e compreendida a partir dos filtros dos sistemas cognitivos e perceptivos próprios. O mundo vivido (STEIN, 2004) é o mundo do cotidiano e da percepção do sujeito do conhecimento, em todas as suas nuances concretas e subjetivas. O corpo em movimento inserido no mundo vivido constitui o lugar, ou seja, o próprio sujeito do conhecimento cria o lugar – um espaço sem limites claramente definidos – pela espacialização realizada na atividade do corpo. Esse sujeito do conhecimento, sujeito do mundo vivido, é o sujeito fenomenológico que vivencia a ponte e o cotidiano da cidade. A ponte é fenômeno ao ser uma realidade tal como aparece ao sujeito do conhecimento, e não como uma realidade em si mesma. Ao revelar e ocultar, ela se multiplica em fenômenos presentes na vida dos sujeitos do conhecimento, e é lida e interpretada por cada um deles de forma particular.

O conhecimento objetivo intenciona realizar a verdade do objeto com certeza e evidência, no entanto, a construção da percepção não apresenta essa possibilidade. Devido a isso se discute a relevância do mundo vivido cotidianamente como fonte de conhecimento a ser explorado, considerando sua subjetividade inerente tão fundamental para o entendimento das relações entre o homem e o mundo que este habita quanto os demais dados objetivamente mensuráveis. O método de investigação capaz de reunir essa gama de intercessões é a fenomenologia. Parte-se do princípio de que esse mundo vivido não é o mundo das abstrações científicas, nas quais se subtraem os indícios subjetivos em busca de uma objetividade pura. O

mundo vivido é o meio de troca e de construção da percepção do sujeito do conhecimento.

A abordagem fenomenológica justifica-se ainda pela singularidade da ponte como elemento morfológico e pela multiplicidade de fenômenos e significados que é capaz de incorporar devido à sua importância prática, imagética, simbólica, econômica e social. Desse modo, discute-se sobre as características das pontes na cidade, e por extensão sobre os fenômenos relacionados à sua essência, assim como a correspondência entre as pontes, enquanto elementos construídos excepcionais, e o conceito de lugar, buscando-se estimar a pertinência em considerá-las lugares de uso coletivo.

Trata-se de uma discussão vasta, em que alguns dos principais conceitos e temas abordados, como a percepção, o lugar, e a relação entre o ser e o mundo, têm sido discutidos sob diversos enfoques e abordagens teóricas. Entende-se, portanto, ser inviável abranger essa totalidade no presente trabalho. Por essas razões foram traçados objetivos gerais e específicos relacionados: à utilização da metodologia de orientação fenomenológica; à investigação da relação entre o sujeito e o lugar; e ao exame crítico do tratamento dado às pontes quanto à sua utilização e inserção no tecido urbano da Grande Vitória (GV). Observando-se a relação entre os sujeitos e o objeto de estudo, buscou-se a apreensão dos fenômenos capazes de sinalizar as qualidades dessa interface, assim como os fatores que operam para a construção da percepção de tal objeto.

Assim, o objetivo geral deste trabalho é refletir sobre o papel desempenhado pela ponte a partir da investigação das relações existentes entre os sujeitos e o lugar utilizando para isso a fenomenologia. E dois são os objetivos específicos: 1) Tratar da essência das pontes como elementos conectores, observando como os aspectos da sua inserção e integração com o tecido urbano, da sua escala, e das suas imediações interferem na experimentação plena do ambiente onde se encontram (e por extensão da própria cidade), e também como esses aspectos repercutem em potencialidades e limitações para a construção de lugares capazes de favorecer a realização do habitar; 2) Aplicar uma abordagem fenomenológica de investigação analisando seu potencial em contribuir para um entendimento mais profundo sobre a

construção do lugar, averiguando a viabilidade de utilização da fenomenologia como alicerce na busca de informações plausíveis de serem aplicadas em atividades de planejamento e projetos no campo da arquitetura e do urbanismo.

Em Vitória, capital do Espírito Santo, seis são as pontes que conectam sua porção insular ao continente. Cidade com paisagem marcada por maciços rochosos, pelo mar, e pela natureza exuberante, pode ser considerada uma cidade de pontes devido ao papel por elas desempenhado na sua formação histórica e físico-territorial. As pontes urbanas configuram-se como elementos de conexão fundamentais, especialmente na Grande Vitória (GV), sendo determinantes no processo de desenvolvimento socioeconômico e de expansão urbana, proporcionando condições para continuidade, mobilidade, integração, e acessibilidade entre as áreas mais imediatas que conectam, assim como entre os municípios da Grande Vitória como um todo.



Figura 1 - A Ilha de Vitória e suas principais pontes.¹

¹ Fonte da imagem adaptada pela própria autora: *Google Earth*.

Inseridas nesse conjunto, a Nova Ponte da Passagem, ou Ponte Governador Carlos Lindenberg, e a Nova Passarela de Pedestres, ou Passarela Maurício de Oliveira, são as mais recentemente construídas, tendo coexistido com a antiga Ponte da Passagem, ou Ponte Armando Soares de Aguiar, até a finalização dessa dissertação.



Figura 2 - Pontes da Passagem fotografadas de cima da Passarela Maurício de Oliveira. À esquerda a Ponte Governador Carlos Lindenberg, e ao centro a Ponte Armando Soares de Aguiar.²

A primeira ligação entre a Ilha de Vitória e o continente, ao norte, ocorreu no local onde essas pontes se encontram. Devido a essa condição singular de coexistência, entende-se que esse intervalo interseccionado favorece a observação dos fenômenos que constituem a essência do lugar, e, por conseguinte a investigação, pois de maneira inusitada dá espaço à continuidade, a variação, e ao aparecimento de novas manifestações. Portanto, o lugar da investigação é o lugar das Pontes da Passagem.

² Fotografia da própria autora.



Figura 3 - Vista do acesso às Pontes da Passagem na Avenida Nossa Senhora da Penha.³

Para tanto, o escopo do presente trabalho estará dividido em quatro capítulos. No Capítulo 1 a essência das pontes é examinada através da manifestação de fenômenos que revelam dados e indícios sobre o papel que desempenham como construções singulares na ratificação dos assentamentos urbanos e na perpetuação de caminhos e do movimento do homem. As pontes são abordadas como elementos que constituem lugar, e também como símbolos, instrumentos, e monumentos vinculados à maneira como o homem vivencia o mundo.

No Capítulo 2 a fenomenologia é apresentada como método de investigação. Defende-se a aplicação de uma fenomenologia do lugar apresentando justificativas para a sua adoção de forma experimental na busca por um entendimento mais profundo sobre a relação entre o sujeito do conhecimento e o mundo vivido. Nesse capítulo são descritas também as atividades realizadas durante a aplicação do método no lugar das Pontes da Passagem.

³ Fotografia da própria autora.

No Capítulo 3 a construção dos lugares é tratada incluindo aspectos relacionados à experimentação do mundo vivido no contexto da utilização das pontes urbanas. As pontes em áreas públicas urbanas e a forma de contato do sujeito com o meio são abordados sob um enfoque fenomenológico, pela apropriação de conceitos e ações que a fenomenologia desenvolveu para explicar a relação do ser com o mundo. Discute-se sobre o uso de dados subjetivos em processos de planejamento e projeto, e sobre os desafios e limitações quanto à sua utilização. São abordados também os aspectos relacionados à construção da forma urbana como resultado de atividades de planejamento, projeto, administração e gestão pública e privada.

No Capítulo 4 conclui-se pela a viabilidade e pela necessidade de aplicação de uma fenomenologia do lugar, justificada pela própria experiência com a fenomenologia experimental. Entende-se que a maneira como a cidade é projetada e desenhada através dos seus elementos morfológicos singulares, como é o caso das pontes, demanda um entendimento mais profundo e aproximado da subjetividade da vida que acontece ao rés do chão, com sua multiplicidade de sujeitos, de cotidianos entrelaçados, de percepções em construção, amoldando lugares no ambiente disponível para a ação.

CAPÍTULO 1

1 Pontes.

Marco Polo descreve uma ponte, pedra por pedra.

___ Mas qual é a pedra que sustenta a ponte? – pergunta Kublai Khan.

___ A ponte não é sustentada por esta ou aquela pedra – responde Marco –, mas pela curva do arco que estas formam.

Kublai Khan permanece em silêncio, refletindo. Depois acrescenta:

___ Por que falar das pedras? Só o arco me interessa.

Polo responde:

___ Sem pedras o arco não existe. (CALVINO, 1990, p.72).

A epígrafe acima, que é um excerto da obra de Calvino “As cidades invisíveis”, revela a singularidade da ponte como construção. Descrita por Marco Polo ao imperador Kublai Khan, provoca a reflexão deste, que busca compreendê-la questionando sobre as características que a permitem manter-se erguida. Marco Polo, viajante incumbido de descrever as cidades e as paisagens do império a Kublai Khan, em um momento detém-se na descrição de uma ponte, meio e condição da perpetuação dos caminhos do homem ao expandir sua ocupação na terra.



Figura 4 - Ponte em Shaharah - Iêmen.⁴

⁴ Disponível em: <http://en.wikipedia.org/wiki/File:Shehara_02.jpg>. Acesso em: set. 2012.

As pontes são objetos de interesses diversos na história, tendo chamado a atenção de psicólogos e psiquiatras, filósofos, teólogos, escritores e artistas. Para Heidegger (apud NORBERG-SCHULZ, 2008, p.467), a ponte é uma imagem poética, e a essência da imagem é permitir e dar condições para que algo seja visto, e em sua singularidade ela realiza essa revelação. A ponte traz o lugar à presença, ao mesmo tempo em que os elementos os quais reúne revelam-se como são pela sua incorporação e constituição.



Figura 5 - A Ponte de Pedra. Rembrandt (século XVII).⁵

Bishop (2008, p. 41), afirma que “a constante tensão entre ‘fiscalidade’ e simbolismo da ponte foi observada por Heidegger”, ao falar de uma reunião integradora:

Reunião integradora é o que diz uma antiga palavra da língua alemã "thing", coisa. Na verdade, como a reunião integradora da quadratura, a ponte é uma coisa. Supõe-se, certamente, que em sentido próprio a ponte é apenas ponte. Posterior e circunstancialmente, ela pode também exprimir outras coisas. Enquanto expressão, a ponte pode tornar-se, por exemplo, símbolo [...]. Se for autêntica, a ponte nunca é primeiro apenas ponte e depois um símbolo. A ponte tampouco é, de antemão, um símbolo, no sentido de exprimir algo que, em sentido rigoroso, a ela não pertence. Tomada em sentido rigoroso, a ponte nunca se mostra como expressão. A ponte é uma coisa e somente isso. Somente? Como essa coisa, ela reúne integrando a quadratura (HEIDEGGER, 1954, p.06, tradução nossa).

⁵ Disponível em: <<http://www.wikiart.org/en/rembrandt/the-stone-bridge>>. Acesso em: abr. 2011.

Construções capazes de sinalizar características de ocupações, apontar direções, intenções, sinais da experiência humana no mundo, as pontes revelam a presença de assentamentos humanos atuais ou passados, a largueza da história, porque preservam a largueza do tempo. Fenômeno que denuncia aspectos profundamente relacionados ao modo do homem ser no mundo, cada ponte é única, singular. As tecnologias empregadas, entendidas como maneiras de obtenção e utilização de conhecimentos, mais do que um processo técnico. Segundo Bishop,

[...] podem levar à revelação de técnicas, mecanismos, ferramentas, sistemas científicos, assim como regimes de práticas, um complexo mundo de significados e relações sociais. Sugere a cultura que suporta, até encoraja tentativas de transformação sistemática e aplicação sistemática de conhecimento. Indica também um tipo específico de enquadramento do mundo, postula determinadas metas, valoriza determinadas ações, dá forma à estética, estabelece uma mitologia e uma poética (BISHOP, 2008, p.43, tradução nossa).

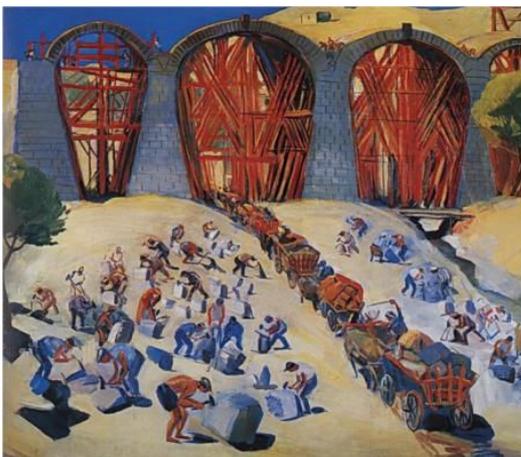


Figura 6 - Construção de Ponte. Martirus Saryan (1933).⁶



Figura 7 - Construção da Ponte de Manhattan - Nova Iorque (inaugurada em 1909).⁷

⁶ Disponível em: <<http://www.wikiart.org/en/martiros-saryan/construction-of-bridge-1933>>. Acesso em: abr. 2011.

⁷ Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/syscosteve/8123646962/sizes/c/in/photostream/>>. Acesso em: set. 2011.



Figura 8 - Construção de ponte tradicional de madeira na China.⁸



Figura 9 - Ponte feita de raízes vivas na Índia.⁹

As pontes desempenham papel fundamental na evolução da ocupação físico-territorial e da espacialização das cidades. Enquanto obras-de-arte extraordinárias¹⁰, podem apresentar importância simbólica, histórica, identitária, memorial, monumental, política, econômica, entre outras.

As pontes são elementos de conexão, que possibilitam a travessia, o alcance, o encontro de dois mundos contíguos. Sobre elas é possível a visualização das margens, e se há espaço, há possibilidade de interação entre pessoas e entre as pessoas e o lugar. A ponte conecta. Essa palavra é importante, pois pode traduzir tanto uma conexão física entre margens, quanto uma conexão entre pessoas, entre as pessoas e o lugar, entre as pessoas e a cidade, e entre a história dessas pessoas e do seu cotidiano com a da própria cidade.

A essência da ponte é realizar essa união. Não é à toa que a palavra ponte é utilizada amplamente não apenas para conexões físicas, mas como metáfora para todo tipo de ligação que permita ampliar os horizontes, ir adiante, alcançar, interagir.

⁸ Disponível em: <<http://wa1.www.unesco.org/culture/ich/img/photo/thumb/01728-BIG.jpg>>, acesso em: out. 2011.

⁹ Disponível em: <<http://www.hypeness.com.br/2013/05/eles-usam-raizes-de-arvores-para-construir-pontes-naturais-que-duram-ate-500-anos/>>. Acesso em: ago. 2013.

¹⁰ As obras de arte extraordinárias são as pontes e viadutos. Tratam-se de obras que exigem projeto próprio em cada caso, isto é, uma solução particularizada e especificada para cada obra. São menos numerosas, mais vultuosas e dispendiosas. Disponível em: <<http://www.lolocornelsen.com.br/der%20-%20obras%20de%20arte.htm>>. Acesso em: jun. 2012.

Ela configura uma atmosfera própria ao reunir cotidianamente atividades diversas, muitas vezes não planejadas, mas que a próprio elemento ponte convida a existir. A ponte reúne visualmente o que acontece em todo o seu entorno, desde atividades imediatamente próximas até paisagens distantes, que podem ser observadas e sentidas com todos os receptores do corpo, simultaneamente.



Figura 10 - *Manhattan Bridge Loop*. Edward Hopper (1928).¹¹

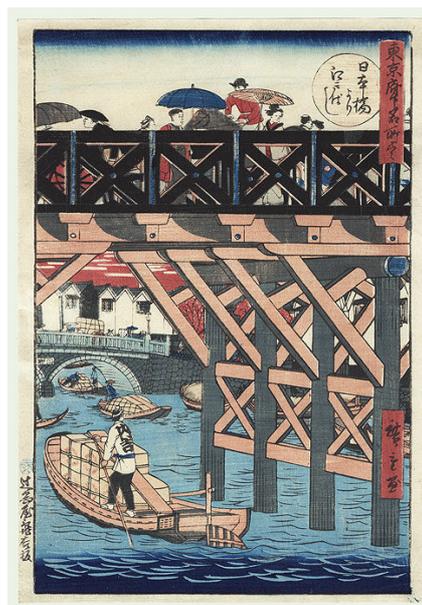


Figura 11 - *Bridge Scene* by Hiroshige III. Hiroshige [18--].¹²

A ponte apresenta possibilidades particulares de vivificação do espaço, permitindo ao ser humano experimentar sensações distintas das possíveis em “terra firme”. Sobre a ponte enxerga-se do alto, sente-se uma atmosfera diferente, obtêm-se pontos de vista exclusivos. Os usos que ocorrem sobre a ponte denunciam costumes, processos econômicos, prioridades de um povo, situações de crise ou miséria (como pessoas que se abrigam sob suas estruturas), e situações festivas, uma vez que sua visibilidade a torna palco de celebrações, eventos e datas comemorativas.

¹¹ Disponível em: <http://www.wikiart.org/en/edward-hopper/not_detected_235605>. Acesso em: nov. 2012.

¹² Disponível em: <<http://www.fujiarts.com/japanese-prints/k166/44k166f.jpg>>. Acesso em: set. 2012.



Figura 12 - Professores lecionam sob ponte na Índia.¹³



Figura 13 - Família vive há 12 anos embaixo da ponte em Cuiabá - Brasil.¹⁴



Figura 14 - Vendedores ocupam a Ponte Carter em Lagos - Nigéria.¹⁵



Figura 15 - Ponte de madeira entre palafitas em Manaus - Brasil.¹⁶

As pontes são personagens principais e, ao mesmo tempo, panos de fundo dos acontecimentos do dia-a-dia, cenários e atores de uma multiplicidade de situações vinculadas aos estabelecimentos humanos. São símbolos de poder político, assim como símbolos de culturas e sociedades, conformando paisagens culturais, e tornando visível a história dos povos que as construíram.

¹³ Disponível em: <<http://webboard.sanook.com/forum/?topic=3763617>>. Acesso em: nov. 2011.

¹⁴ Disponível em: <<http://www.odocumento.com.br/materia.php?id=441186>>. Acesso em: mai. 2012.

¹⁵ Disponível em: <<http://www.theguardian.com/world/2011/oct/22/global-population-growth-africa-cities>>. Acesso em: mai. 2012.

¹⁶ Disponível em: <<http://www.amazonianarede.com.br/>>. Acesso em: mai. 2012.



Figura 16 - Comemoração de fim de ano na *Harbour Bridge* em Sydney - Austrália.¹⁷



Figura 17 – *Tower Bridge* durante a cerimônia de abertura das olimpíadas de 2012 em Londres - Inglaterra.¹⁸



Figura 18 - Pontes em São Petersburgo - Rússia.¹⁹



Figura 19 - Pontes em Chicago - Estados Unidos.²⁰

A ponte simboliza ainda a perpetuação do movimento em uma estrutura sólida, conforme apontado por Simmel (1994 [1909], tradução nossa) ao trazer que “[...] a simples dinâmica do movimento, em cuja efetividade vem se esgotar a cada vez o ‘objetivo’ da ponte, se faz visualmente durável”. O autor a compara a um quadro devido à sua maneira própria de imobilizar processos vitais, físicos e psíquicos pelos quais se realiza a existência humana, comprimidos em uma só visão “[...] estável pela sua atemporalidade, como não mostra nem pode mostrar a realidade factual - toda a agitação desta realidade que decorre no tempo”.

¹⁷ Disponível em: <<http://wallb.com/assets/2014/01/Australia-New-Year-Sydney-Sydney-Harbour-Bridge-fireworks-728x409.jpg>>. Acesso em: jun. 2012.

¹⁸ Disponível em: <<http://www.telegraph.co.uk/sport/olympics/picturegalleries/9433059/London-2012-Olympics-Fireworks.html>>. Acesso em: ago. 2012.

¹⁹ Disponível em: <<http://www.saint-petersburg.com/virtual-tour/bridges/>>. Acesso em: jun. 2012.

²⁰ Disponível em: <<http://dornob.com/homeless-luxury-downtown-dwelling-under-a-drawbridge/#axzz2ymWY8wLU>>. Acesso em: mai. 2012.



Figura 20 - *Rain, Steam and Speed - The Great Western Railway*. J. M. W. Turner (1844).²¹

O homem é o ser que conecta e que também sente necessidade de separar. Nesse sentido a ponte incorpora essa condição materialmente e simbolicamente, pois, ao unir bancos de areia nas margens de um rio, revela ao mesmo tempo sua separação e seu distanciamento, e ao unir o mortal ao divino revela a relação do homem com o mundo através das provações ou recompensas representadas na imagem da ponte que dá passagem para outro mundo.

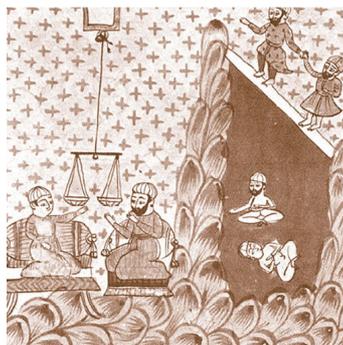


Figura 21 - Ilustração da Ponte Cinvat, passagem *post mortem* na mitologia iraniana. Autor não identificado.²²



Figura 22 - Representação da Ponte Bifrost na obra "*Nordisch-germanische Götter und Helden*" (Deuses e heróis nórdico-germânicos). Wilhelm Wägner (1882).²³

²¹ Disponível em: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/9/96/Turner_-_Rain%2C_Steam_and_Speed_-_National_Gallery_file.jpg/800px-Turner_-_Rain%2C_Steam_and_Speed_-_National_Gallery_file.jpg>. Acesso em: nov. 2012.

²² Disponível em: <<http://arthuride.files.wordpress.com/2011/12/chinvat-bridge.jpg>>. Acesso em: set. 2012.

²³ Figura 20. Disponível em: <http://en.wikipedia.org/wiki/File:Kampf_der_untergehenden_G%C3%B6tter_by_F._W._Heine.jpg>. Acesso em: set. 2012.

A ponte é a criação do lugar pelo movimento. Merleau-Ponty (1999, p. 323) afirma que “não existe objeto ligado sem ligação e sem sujeito” ou “unidade sem unificação”, pois que “toda síntese é simultaneamente distendida e refeita pelo tempo que, em um único movimento, a põe em questão e a confirma porque ele produz um novo presente que retém o passado”. A ponte reafirma sua essência realizando essa dinâmica.

1.1 PONTE COMO LUGAR.

As pontes e suas cabeceiras se constituem em lugares, têm seu caráter e relacionam-se com a natureza e com o tempo do homem. As pontes têm potencial de conformar lugares ao dar condições do corpo ocupá-las e de realizar o movimento.



Figura 23 - Nó viário da Ponte de Nantong na China.²⁴

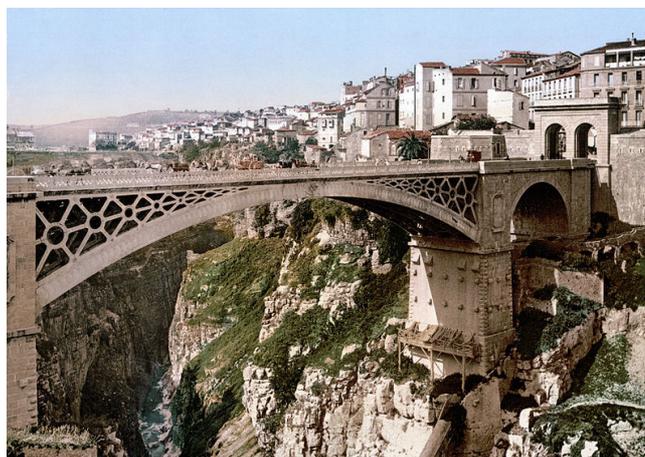


Figura 24 - Ponte de Constantina na Argélia (1899).²⁵

²⁴ Disponível em: <<http://www.engenhariaportugal.com/no-da-ponte-de-nanpu>>. Acesso em: out. 2012.

²⁵ Disponível em: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/9/93/Constantine_bridge_1899.jpg/800px-Constantine_bridge_1899.jpg>. Acesso em: out. 2012.

A escala da ponte transforma a escala do lugar, e, por conseguinte, a experiência humana do mundo vivido. Ela aproxima ou afasta o corpo dos estímulos do ambiente, transforma, dá mais ênfase a alguns e menos a outros. Essa experiência de aproximação ou de distanciamento em relação ao lugar em que se encontra confirma a ponte como uma obra capaz de proporcionar alienação ou ligação com o meio, a depender da escala de inserção e do ambiente onde se insere.

Lugar é um conceito que define as relações entre o sujeito do conhecimento e o mundo vivido. É a essência da experiência humana no mundo.



Figura 25 - Lugar é Mundo Vivido somado ao Corpo em Movimento.²⁶

O meio onde se passam os fenômenos relacionados à construção da percepção dos sujeitos em sua facticidade é o Mundo Vivido, conceituado como o meio de fluxo abrangente e constante de informações objetivas e subjetivas, com característica de reveladora de indícios sobre a qualidade da relação entre o sujeito e o lugar.

A importância da relação entre o sujeito e o mundo vivido deve-se ao seu potencial em fornecer informações valiosas acerca da constituição do lugar, permitindo a apreensão também de indicativos que demonstrem os aspectos subjetivos relacionados à sua experimentação. A validade em se investigar o processo de construção da percepção por meio da análise do lugar reside na capacidade inerente deste em revelar, a partir dos cenários e paisagens que conforma, fenômenos relacionados à maneira como são, foram, ou poderiam ser habitados.

O lugar é, portanto, à medida que se manifesta como fenômeno da percepção do sujeito. Os cenários e paisagens urbanas, numa hermenêutica de troca de conhecimento e dialética de reconstrução de percepções entre o sujeito e o lugar, comunicam sobre o que há de significativo e essencial nessa relação. É fenômeno

²⁶ Produção da própria autora.

capaz de se revelar em novos indícios a cada reconstrução da percepção realizada pelo sujeito. Possui potencial de arrebatrar intuições, reflexões, dúvidas, respostas, de povoar o imaginário, a memória, de transparecer marcas e histórias. Assim ocorre porque o sujeito exerce sua intencionalidade, ele visa o mundo vivido e assim constitui o lugar.



Figura 26 - Vista da Nova Ponte da Passagem.²⁷
Um homem observa o entorno por sobre a antiga ponte.

A ponte não é apenas um meio de atravessar, ela é um lugar, pois revela como o tempo do cotidiano é vivido. Revela também ações e acontecimentos inusitados, apropriações criativas, atos de resistência e de oposição ao ambiente construído ou a acontecimentos sociais e políticos, desse modo constituindo-se em um espaço de uso coletivo.

As pontes em áreas urbanas são, ou ao menos deveriam ser espaços de acesso e de uso coletivo, podendo assim revelar sua essência como lugares. Todavia,

²⁷ Fotografia da própria autora.

resultam de processos de planejamento físico-territorial e de desenho urbanos, estando sua forma e inserção definidas por condicionantes relacionados a fatores diversos. Defende-se que essas obras precisam ser realizadas de forma a multiplicar e garantir opções de uso e de apropriação pelos seus usuários, pois sua importância como elemento morfológico reside na propriedade que possui de influenciar a qualidade dos espaços que a elas dão acesso e visibilidade. Em uma cidade, ao se construir uma ponte, é imprescindível criar condições para que a sua essência se revele em uma multiplicidade de fenômenos possíveis, visto que a tentativa de captar a essência revelada pela ponte no cotidiano da cidade ocorre a partir da observação e da experimentação dos acontecimentos que ela reúne.



Figura 27 - Pontes da Passagem vistas a partir da margem sul do canal.²⁸

As pontes urbanas estão atreladas a uma questão primordial do desenvolvimento urbano, que é a mobilidade. Hodiernamente configuram-se em pontos de convergência de tráfego de veículos automotores, visto se tratarem do principal meio de travessia em cidades sufocadas pelos seus sistemas viários.

²⁸ Fotografia da própria autora.

Hertzberger (2002, p.32), traz à discussão o conceito de “intervalo”, ao tratar do papel da soleira entre as construções e a rua. Entende-se que este conceito é aplicável em relação à ponte, uma vez que a ponte seria a “soleira” da dimensão urbana, entre áreas maiores. De acordo com o autor,

A soleira fornece a chave para a transição e a conexão entre áreas com demarcações territoriais divergentes e, na qualidade de um lugar por direito próprio, constitui, essencialmente, a condição espacial para o encontro e o diálogo entre áreas de ordens diferentes (HERTZBERGER, 2002, p.32).

A importância dos espaços de intervalo, exemplificados pela soleira, pela porta, por alpendres em edificações, e aqui exemplificados pelas pontes urbanas, consiste no fato de esses fornecerem “[...] uma oportunidade para a “acomodação” entre mundos contíguos.” (HERTZBERGER, 2002, p.35). A ponte deve refletir o direito à cidade, à mobilidade, à contiguidade, à integração, à realização da vivência livre e desimpedida da cidade. Deve realizar essa união.



Figura 28 – Ponte de Camburi conectando a ilha à parte continental de Vitória - Brasil.²⁹

²⁹ Disponível em: <http://i182.photobucket.com/albums/x226/Raphael_San_photos/3421098.jpg>. Acesso em: fev. 2012.



Figura 29 - Pontes em Chicago - Estados Unidos.³⁰

Para Arendt (1958, p.62) “a esfera pública, enquanto mundo comum, reúne-nos na companhia uns dos outros e, contudo evita que colidamos uns com os outros”, e a sua existência sob essa perspectiva está condicionada à permanência de um espaço público que seja construído de modo a transcender “[...] a duração da vida de homens mortais” (ARENDR, 1958, p.64). Para a autora, o papel do espaço público vai além, pois sem a sua duração através de gerações, “nenhuma política, [...] nenhum mundo comum, e nenhuma esfera pública são possíveis” (ARENDR, 1958, p.64). Arendt (1958, p. 67) expõe que a realidade do mundo comum não é garantida pela homogeneidade entre os homens quanto à sua natureza, mas pelo interesse comum em um mesmo objeto, apesar da multiplicidade de posições e perspectivas possíveis destes.



Figura 30 – Greve de trabalhadores na Ponte Howrah na Índia.³¹



Figura 31 - Ocupação da Terceira Ponte em uma das manifestações ocorridas em 2013 na Grande Vitória e por todo o Brasil.³²

³⁰ Disponível em: <<http://s1.1zoom.net/big3/788/361677-svetik.jpg?m=1>>. Acesso em: dez. 2012.

³¹ Disponível em: <http://www.ladyblitz.com/wp-content/uploads/2012/01/small_120106-224630_india_strike_del112.jpg>. Acesso em: fev. 2012.

³² Disponível em: <<http://www.portaldenoticia.com/depois-de-100-mil-fazerem-historia-vitoriaes-vira-cenario-de-guerra-2/>>. Acesso em: ago. 2013.

A espacialidade é uma qualidade de “estar no mundo”, e a ponte indica a natureza da espacialidade, pois, como construção, define um lugar revelando ao mesmo tempo a sua natureza ao permanecer nele. A ponte como um todo é um espaço liminar, uma transição, uma fronteira, um lugar no meio.

Segundo Hertzberger (2002, p.47) a alienação diante à cidade provocada pelas transformações das relações e das formas de contato entre o sujeito e o lugar é semelhante para grande parte do mundo.

A incrível destruição da propriedade pública, destruição que está aumentando nas principais cidades do mundo, pode ser provavelmente imputada à alienação diante do ambiente de vida. [...] essa tendência – e sua escala – é enfrentada como se fosse um mero problema de organização: por meio do expediente de reparos periódicos, como se tudo não passasse de uma questão rotineira de manutenção, e da aplicação de reforços-extras (“à prova de vândalos”). Desta maneira, a situação parece estar sendo aceita como “apenas mais uma dessas coisas” (HERTZBERGER, 2002, p.47).

É ao rés do chão que se vive o lugar, e que ele surge. É só a partir da construção desse vínculo de conhecimento e incorporação dos lugares no dia-a-dia que acontece a incorporação da cidade como lugar de todos, e a construção de uma história que permanece, que não se esvai.

1.2 PONTES COMO SÍMBOLOS, INSTRUMENTOS E MONUMENTOS.

A ponte desempenha o papel da forma escultural que inaugura um lugar, “na sua correlação de separação e união, coloca a ênfase na última e supera a distância entre os seus dois pontos de repouso, ao mesmo tempo em que os torna visíveis e mensuráveis” (SIMMEL, 1994 [1909], p. 02, tradução nossa).

As pontes são monumentos, são abrigos, são instrumentos políticos, são condicionantes de desenvolvimento econômico e expansão físico-territorial. As

pontes podem se tornar lugares de convivência, de ação, de passagem e travessia, e em algumas vezes de contemplação da paisagem.



Figura 32 - Ponte Vecchio em Florença - Itália.³³



Figura 33 - *The Pont de Europe (study)*. Gustave Caillebotte (1876).³⁴

A essência do significado do termo “ponte” faz com que este seja utilizado simbolicamente em diversos campos do conhecimento. A palavra ponte traduz-se em ligação, conexão, acesso, união. A ponte como objeto concreto, atravessa rios e precipícios, une margens, age como conexão física. A ponte é parte de um caminho, pois ela conecta caminhos ao superar obstáculos físicos, permitindo a continuidade do trajeto traçado pelo homem. Trata-se de um elemento construído, objeto concreto e também fortemente simbólico. Sua significação extrapola a mera forma física, e se comunica através dela, expressando como realiza a sua essência, ou como está impedida de realizá-la.

Para Simmel (1994 [1909], p. 01), a imagem que temos das coisas externas pode apresentar duas significações, pois na natureza tudo pode ser visto como conectado ou como dividido. A ponte representa em sua natureza esse aspecto, ao revelar a separação que existia e que por meio dela se fez reunida, conectada. O autor aponta que as pontes são o símbolo da cisão entre o homem e o mundo natural,

³³ Disponível em: <http://2.bp.blogspot.com/-JM55X2DxleI/Uam5XThfwsI/AAAAAAAAAVdg/D_Zkzhtx-MM/s1600/03+7+Amazing+Inhabited+Bridges.jpg>. Acesso em: jan. 2013.

³⁴ Disponível em: <<http://www.wikiart.org/pt/gustave-caillebotte/the-pont-de-europe-study>>. Acesso em: mai. 2012.

relatando que, apesar de os animais também realizarem seus percursos, apenas o homem constrói caminhos com começo e fim, com o objetivo de levá-lo a algum lugar específico. A ponte, nesse contexto, é o ápice desse ato, é símbolo da prevalência da vontade humana sobre o espaço.

Várias cidades no mundo podem ser reconhecidas por suas pontes, incorporadas como valor, devido à importância simbólica e à força de sua imagem. Há pontes que interligam países, continentes, povos de culturas e etnias diferentes a cada margem, e por esses motivos tornam-se alvos estratégicos em circunstâncias de tensões geopolíticas. A preservação da história, da memória e do patrimônio que constituem enquanto personagens de épocas diversas, capazes de revelar usos, costumes, domínios, cada qual de forma única e excepcional, é realizada na sua permanência.



Figura 34 - Ponte de Mostar na Bósnia e Herzegovina após bombardeio de 1993.³⁵



Figura 35 - Ponte de Mostar após reconstrução.³⁶

Devido às pontes reunirem em si referências tangíveis e intangíveis da experiência humana no mundo, por natureza, são capazes de incorporar significativo valor memorial da história humana, constituindo-se em monumentos por excelência.

³⁵ Disponível em: <<http://bosniagenocide.wordpress.com/2011/01/14/the-siege-of-mostar-in-1993-during-the-war-in-bosnia-and-herzegovina/>>. Acesso em ago. 2012.

³⁶ Disponível em: <<http://bosniagenocide.wordpress.com/2011/01/14/the-siege-of-mostar-in-1993-during-the-war-in-bosnia-and-herzegovina/>>. Acesso em ago. 2012.



Figura 36 - Pontes ilustrando selos de seus respectivos países nas Américas e na África.³⁷

A edificação de um monumento tem por objetivo, segundo Riegl (LORDELLO, 2007, p.36), conservar viva a lembrança de uma ação ou destinação, porém, a permanência da significação de monumento em uma obra não é perpetuada de forma vinculada à sua destinação original, e sim pela atribuição de significado dada pelos sujeitos modernos, que imputam intencionalmente ou não esse papel a eles.

As pontes, ao permanecerem, ao concretizarem sua essência, transformam-se com o tempo, com os usos, e agregam momentos históricos de modo único e contínuo à sua história. O potencial de uma ponte incorporar a condição de monumento independe de esta ter sido destinada a sê-lo quando da sua edificação. Independe também de a obra ser declarada oficialmente como tal. A ponte realiza o objetivo defendido por Riegl ao conservar viva a lembrança de uma ação e destinação, concomitantemente atualizando seu significado no tempo.

³⁷ Montagem produzida pela própria autora.

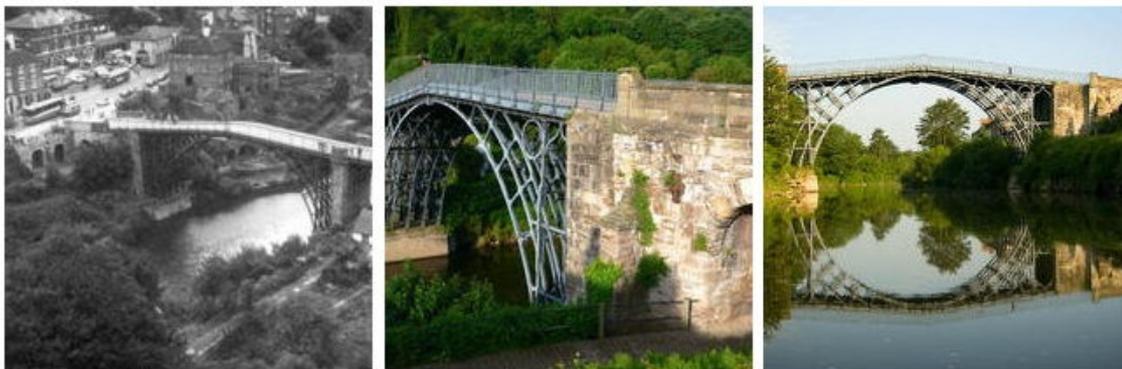


Figura 37 - *Ironbridge Gorge* na Inglaterra, construída no século XVIII. Três momentos na história da primeira ponte construída em aço no mundo, símbolo da revolução industrial e classificada pela UNESCO como Patrimônio da Humanidade.³⁸

Da importância simbólica e da força da sua imagem, decorre a incorporação da ponte como referência aos empreendimentos humanos, o que a qualifica como obra passível de concentrar o significado que Choay (2002) atribui aos monumentos. Sua presença visível ou velada permanece como referência à história e à lembrança, evidenciando sua aptidão em insurgir-se contra os processos temporais. Para a autora, a especificidade do monumento está no modo como este atua sobre a memória e na sua relação com o tempo. O desígnio do monumento é o “de tocar, pela emoção, uma memória viva” (LORDELLO, 2007, p.36). O monumento não fornece informações neutras, e sim, é o mediador da afetividade, trabalhando e mobilizando a memória de um passado selecionado intencionalmente para ser rememorado no presente, uma vez que pode ser instrumento vinculado diretamente à preservação de identidades étnicas, religiosas, nacionais, regionais, entre outras. É o ponto de apoio que permite ao homem insubordinar-se ao tempo, ao processo temporal que desmancha e aniquila as coisas e acontecimentos, tornando-se por isso um “dispositivo de segurança” (LORDELLO, 2007, p.36).

³⁸ Disponível em: <<http://whc.unesco.org/en/list/371/gallery/>>. Acesso em 12 ago. 2012.



Figura 38 - Pontes ilustrando selos de seus respectivos países na Europa e na Ásia.³⁹

Para Bishop (2008, p. 41), com a sua longevidade e a sensação única de quase sacralidade com que são frequentemente associadas, as pontes transmitem uma intimização da imortalidade, como as grandes catedrais, templos e mesquitas.

No entanto, os monumentos têm assumido outros significados na atualidade. Com o avanço da tecnologia relacionada à fotografia, assim como à produção e multiplicação de imagens nos dias atuais, somado à difusão do acesso a *world wide web* através da rede mundial de computadores, as formas de percepção e rememoração sofreram acréscimos quanto às suas possibilidades, o que impactou na significação moderna dos monumentos. A velocidade de transmissão das informações, que podem ser produzidas e divulgadas por qualquer pessoa, possibilita uma nova forma de acesso aos monumentos, ampliando a possibilidade de significações diferentes do valor memorial e de culto, tendo os novos monumentos perdido sua importância rememorativa e afetiva. Para Lordello e Lacerda (LORDELLO, 2007, p.39), “toda construção, qualquer que seja o seu destino, pode ser promovida a monumento pelas novas técnicas de ‘comunicação’”.

³⁹ Montagem produzida pela própria autora.



Figura 39 - Ponte Octavio Frias em São Paulo - Brasil.⁴⁰



Figura 40 - *Gateshead Millennium Bridge* na Inglaterra.⁴¹

As pontes configuram-se em construções excepcionais, cujo papel tanto simbólico como concreto desempenhado para o progresso político, econômico, e social de um povo faz com que possam ser facilmente associadas a planos e projetos estratégicos. Sua importância social e visibilidade no espaço, além da possibilidade de fruição por um público variado, comporta a criação de uma imagem capaz de representar a conciliação de interesses dos diferentes atores sociais, o que potencializa a assimilação, pelos próprios habitantes, da imagem da cidade como produto a ser veiculado e consumido, tanto localmente quanto globalmente. A ponte,

⁴⁰ Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Ponte#mediaviewer/File:Ponte_estaiada_Octavio_Frias_-_Sao_Paulo.jpg>. Acesso em: set. 2012.

⁴¹ Disponível em: <<http://www.bbc.co.uk/news/uk-england-tyne-14836245>>. Acesso em: set. 2011.

nesse contexto, atua na afirmação de uma imagem fundamental pela qual ocorre um sentimento de orgulho e identificação dos moradores. A ponte ainda ajusta-se à categoria dos grandes projetos urbanos, destacadamente a das intervenções viárias de grande visibilidade, típicas de serem eleitas como estratégicas, e capazes de imprimir uma marca a uma determinada cidade e a uma determinada gestão, o que vem a fortalecer ainda mais o seu papel como monumento instrumentalizado pelas políticas públicas (URBANIZAÇÃO, 2009).

Nesse contexto, as pontes apresentam uma dupla possibilidade de significação enquanto monumentos, as anteriormente citadas, apresentados por Riegl e Choay, e como instrumento monumental conveniente à promoção da imagem de um lugar. As pontes como instrumentos publicitários do marketing urbano, no atual contexto de utilização do planejamento estratégico como modelo de gestão das cidades, devido às qualidades já apresentadas, qualificam-se como exemplos da utilização de monumentos com fins de promover a imagem de cidades num cenário competitivo pelo capital. É antiga a utilização de obras monumentais, inclusive pontes, como atrativos ligados a atividades econômicas ou ações de governo:



Figura 41 - Propaganda governamental chinesa (1977).⁴²



Figura 42 - Propaganda francesa comemorativa da Batalha de Kossovo (1916).⁴³

⁴² Disponível em: <<http://www.flickr.com/photos/chinese posters net/6726702717>>. Acesso em: ago. 2012.

⁴³ Os sérvios, derrotados, são representados atravessando a ponte sobre o rio Drina. Disponível em: <<http://www.loc.gov/pictures/item/99613619>>. Acesso em: ago. 2012.

1.3 PONTE COMO FENÔMENO.

A ponte é um fenômeno que revela um lugar, que o cria, que permite a partir de sua incorporação ao mundo realizar a constituição de um conhecimento. A ponte configura-se numa coisa passível de interrogações, capaz de denunciar pistas sobre a relação do homem no mundo, sobre a forma que o homem habita o mundo. É uma construção capaz de revelar propriedades mais abrangentes do ambiente ao redor, ao tornar manifesta a natureza e a vida humana a partir do que reúne. Para Heidegger (NORBERG-SCHULZ apud NESBITT, 2008, p. 466), a existência da ponte permite que as palavras “terra” e “paisagem” deixem de ser conceitos meramente topográficos e passem a denotar coisas que são reveladas.

A fenomenologia não trata de uma investigação sobre aspectos objetivos, simplesmente, mas sobre o que é dado no aqui e agora pela obra. Para Heidegger (1954, p.06) as construções do homem são inseparáveis do mundo o qual elas revelam e no qual são reveladas, e denomina “[...] construções as coisas que, como lugares, propiciam estâncias”, ou seja, morada, recinto, “e circunstâncias”, as condições de um fato, sendo requisitos e ao mesmo tempo motivos.

A ponte realiza essa ligação e essa reunião da qual trata o autor, ao revelar o modo mesmo do homem conhecer e vivenciar o mundo, de habitá-lo por meio da fundação de um lugar, lugar que reúne as manifestações naturais do seu entorno, e que existe porque o homem o ocupou deixando sua marca. Lugar que conecta ao criar espaços e limites. O valor fundamental dessas construções, seja qual for o grau de importância imagética atribuído a cada uma, está na revelação dessa essência, ao desempenharem para o corpo e para o espírito humanos o papel excepcional de conectar, fazendo sobressair a vontade do homem sobre o ambiente, a partir da superação dos obstáculos à sua continuidade.

Sua construção assume valores políticos, econômicos e sociais, aponta técnicas e tecnologias, informa pela presença da sua arquitetura e sua inserção territorial. Todavia, as pontes não apenas satisfazem fins práticos, mas constituem-se em instrumentos vivos e potentes para a construção do imaginário.



Figura 43 - A Ponte Quebrada e o Sonho. Salvador Dali (1945).⁴⁴

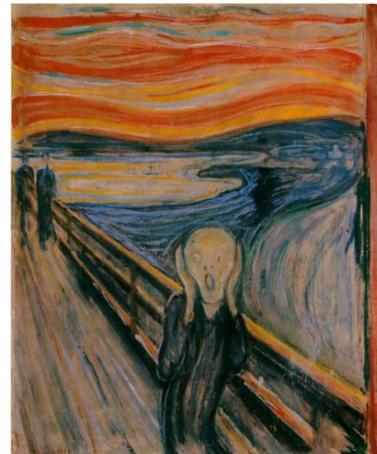


Figura 44 - O Grito. Edvard Munch (1910).⁴⁵



Figura 45 - A Couple and Two Children Sleeping on a London Bridge. Gustav Doré (1871).⁴⁶



Figura 46 – “The maniac father and the convict brother are gone. The poor girl, homeless, friendless, deserted, destitute, and gin mad, commits self-murder” - *The Drunkard's Children*. George Cruikshank (1848).⁴⁷

Norberg-Schulz (apud NESBITT, 2008, p. 445) traz que o nosso dia-a-dia é permeado de fenômenos concretos, e para o autor o termo lugar significa um “fenômeno qualitativo total”:

⁴⁴ Disponível em: <<http://www.wikiart.org/en/salvador-dali/the-broken-bridge-and-the-dream>>. Acesso em: jun. 2011.

⁴⁵ Disponível em: <<http://www.wikiart.org/en/edvard-munch/the-scream-1910>>. Acesso em: jun. 2011.

⁴⁶ Disponível em: <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:A_Couple_and_Two_Children_Sleeping_on_a_London_Bridge_by_Gustave_Dore.jpg>. Acesso em: out. 2012.

⁴⁷ Disponível em: <<http://collections.vam.ac.uk/item/O681922/the-maniac-father-and-the-drawing-george-cruikshank/>>. Acesso em: nov. 2012.

A 'paisagem' é um fenômeno muito abrangente [...] alguns fenômenos formam um 'ambiente' para outros. Utiliza o termo 'lugar' para falar de ambiente, considerando-o [...] como um fenômeno qualitativo 'total', que não pode se reduzir a nenhuma de suas propriedades, como as relações espaciais, sem que se perca de vista sua natureza concreta.

Na ponte os fenômenos percebidos confundem-se com a própria ponte, ela é fisicamente o que é em essência. A ponte sobressai-se mesmo quando se omite através dos fenômenos que revela ou oculta.

O valor palpável, sólido, da construção é manifestado pelo cumprimento da sua finalidade prática, que também se constitui em sua essência: a travessia. A partir da circunstância propiciada pela ponte os caminhos e lugares são determinados, e a partir deles abre-se espaço ao surgimento de espaços. A ponte define um lugar, e a partir daí propicia espaços. Na concepção de Heidegger a palavra espaço pode ser designada como lugar arrumado, liberado por um limite, limite esse que não se trata de onde a coisa termina, e sim de onde a essência da coisa dá início, se revela:

O espaçado é o que, a cada vez, se propicia e, com isso, se articula, ou seja, o que se reúne de forma integradora através de um lugar, ou seja, através de uma coisa do tipo da ponte. Por isso os espaços recebem sua essência dos lugares e não "do" espaço (HEIDEGGER, 1954, p. 06).

As próprias coisas são os lugares, e não apenas pertencem ao lugar. Os lugares tomam forma por meio de formas esculturais. Essas formas são os atributos que constituem o espaço (NORBERG-SCHULZ apud NESBITT, 2008, p. 488). O lugar não existe até que o homem o conceba, permanecendo enquanto permanecer a construção.

A paisagem depende sempre da disposição do sujeito para sua apreensão. A sua apropriação num processo de reconhecimento de um lugar tem a ver com continuidade, presença, pois a paisagem existe porque o homem a percebe. As pontes inauguraram uma nova forma de apreendê-la.

A ponte é fenômeno e forma ambiente para outros fenômenos, daí sua significância na investigação sobre a relação do sujeito com o mundo, com o lugar que habita. Ela

manifesta um valor de desvelamento ao revelar, pela sua presença topológica, ou seja, pela própria obra, aspectos da paisagem e do entorno, reunindo os elementos do ambiente e conformando-se num ponto de apoio a partir do qual o observador apreende o lugar. Assim, de acordo com Simmel (1994 [1909], p. 02), a ponte assume um valor estético, tornando-se imediatamente visível e sensível ao realizar a união do que antes estava separado, e integrando-se à imagem da própria natureza, pois, como elemento "pitoresco", eleva a casualidade do dado natural a uma unidade totalmente espiritual. Os fenômenos revelados pela ponte têm seu momento de repercutir, de surpreender se revelar pelos detalhes que ela entrega e esconde.

CAPÍTULO 2

2 Uma Orientação Fenomenológica.

Como conceber uma ciência que tem por objetivo fenômenos tão mutáveis, tão efêmeros, tão escorregadios, como uma inclinação, um valor, um motivo, uma decisão, um projeto? (STRASSER, 2010, p. 29).

A opção pela fenomenologia ocorre por esta se tratar de uma atitude de pensamento que intenciona compreender o processo de construção do conhecimento entre o ser e o mundo, e não de um método específico e hermético de investigação. Na fenomenologia de Husserl, o conhecimento provém da interface entre o que o mundo entrega ao sujeito e o que o sujeito entrega ao mundo, numa relação dialética, hermenêutica, intencional e intuitiva, intuição essa que pode ser descrita como a sensação que leva o homem a querer entender processos mais específicos voltados à obtenção do conhecimento científico.

Norberg-Schulz aponta o valor da fenomenologia como método que auxilie na construção de um conhecimento de mundo capaz de fornecer dados para o projeto de lugares, e defende a necessidade de se elaborar uma “fenomenologia do lugar”:

Sendo totalidades qualitativas de natureza complexa, os lugares não podem ser definidos por meio de conceitos analíticos, “científicos”. Por uma questão de princípio, a ciência “abstrai” o que é dado para chegar a um conhecimento neutro e “objetivo”. No entanto, isso perde de vista o mundo-da-vida cotidiana, que deveria ser a verdadeira preocupação do homem em geral e dos planejadores e arquitetos em particular. Felizmente, há uma saída para o impasse, o método chamado de fenomenologia. A fenomenologia foi concebida como um “retorno às coisas” em oposição a abstrações e construções mentais (NORBERG-SCHULZ apud NESBITT, 2008, p. 445).

O desafio da aplicação do método reside na dificuldade em mantê-la fiel ao propósito primordial da fenomenologia, de busca da construção de um conhecimento verdadeiro, sem que se perca o significado da própria fenomenologia em conceitos simplistas distantes da essência de sua concepção.

O problema crucial, que a ciência empírica do homem tem de encarar, pode ser formulado da maneira seguinte: Como é que o homem, enquanto pessoa, pode tomar por objeto de sua pesquisa o homem, enquanto é uma pessoa? Aí está, em verdade, o problema central. “O pesquisador, que estuda o humano, deve estar informado tanto do olho que vê, quanto do objeto que é visto”, declara Kluckhohn (STRASSER, 2010, p. 27).

Strasser (2010) afirma que a essência de uma investigação fenomenológica apresenta três traços principais: é intuitiva, hermenêutica, e dialética.

A palavra “fenomenologia”, destaca Strasser (2010, p. 284), deriva do termo “fenômeno”. Na proposta original da fenomenologia, Husserl traz a intuição como fonte primeira do conhecimento. Ela seria o ato de perceber o fenômeno, que é dado pela primeira impressão de algo. Merleau-Ponty (1999, p. 35) em sua tese chamada Fenomenologia da Percepção também afirma que “[...] a sensação, uma vez introduzida como elemento do conhecimento, não nos deixa a escolha da resposta. Um ser que poderia sentir – no sentido de coincidir absolutamente com uma impressão ou com uma qualidade – não poderia ter outro modo de conhecimento”. Por exemplo, um som de um carro passando na rua basta para que minha impressão coincida com o saber de que há um carro, que há uma via por onde ele passa, a partir dessa primeira impressão posso intuir o fenômeno do carro em movimento. Não é necessário para isso que eu conheça as teorias e leis da física relacionadas à propagação do som, à acústica, para que eu entenda como este estímulo auditivo chegou a mim e foi processado pelo meu cérebro, pois sou capaz de intuir o objeto carro, sua distância aproximada, seu movimento. Não preciso saber o que é frequência de onda, reflexão do som, porque não são essas informações que me permitem perceber o fenômeno, e sim a minha primeira impressão dele.

Em grego, *fainestai* significa alguma coisa como: mostrar-se, tornar visível. Heidegger traduziu *fainomenon* por “aquilo-que-se-mostra-em-si-mesmo, o manifesto”. Por conseguinte, fenômeno é algo que é evidente por si mesmo. Os fenômenos, portanto, não constituem uma nuvem de fumaça atrás da qual se dissimula a “coisa em si”. Pelo contrário, eu estou em contato com a própria coisa, por isso ela se torna fenômeno para mim. – É esta a ideia que Husserl quis exprimir por sua célebre fórmula do “retorno às próprias coisas” (STRASSER, 2010, p. 285).

Anos mais tarde Husserl destitui a importância inicial da intuição como ato de conhecimento primordial, que tornava o intuicionismo sinônimo da fenomenologia. Strasser (2010, p. 288) afirma que a “[...] aplicabilidade do princípio intuitivo tem sido superestimada por muitos fenomenólogos”, o que foi revisto pelo próprio Husserl décadas após propor a fenomenologia. “A percepção humana é constituída por um conjunto de atos em princípio infinitos antes que por uma intuição definitiva, absolutamente satisfatória” (STRASSER, 2010, p. 288). Husserl, no desenvolvimento da sua proposta, da intuição chega à discussão sobre a evidência, concluindo que “ver” e “perceber como” constituem um mesmo ato concreto:

A aparência mesma é. Mas ela só é este objeto se, antecipando [...] minhas experiências, eu as pré-sumir em minha representação. [...] mas nos propomos apenas mostrar, por meio desta análise, que é impossível efetuar atos cognitivos especificamente humanos, apoiando-se exclusivamente sobre este único princípio. Quando percebo um elemento novo, antecipo necessariamente. Tenho já uma pré-concepção daquilo que vou perceber, apreender, descobrir. Eventualmente, atribuirei mesmo antecipadamente um lugar em meu sistema conceitual, ao objeto que espero perceber. Os erros que resultarão daí não podem ser considerados como acontecimentos “puramente acidentais” (STRASSER, 2010, p. 288).

Propõe então que a intuição humana não pode apreender um objeto integralmente, de forma definitiva, uma vez que há informações que podem estar veladas, fazendo com que o que eu intenciono ver, e por isso vejo, não coincida exatamente com os dados imediatos que aparecem para mim. Por exemplo, se ando ao redor de um edifício buscando seu acesso, e de repente ao dobrar uma de suas esquinas vejo aparecer uma marquise, intuo a existência ali de uma porta ou um portão, que tenha motivado a existência da marquise. Nesse momento ainda não vejo este acesso, mas já proponho sua existência.

[...] “...a evidência é, antes de tudo, um ‘método’ que se manifesta simplesmente e que é ‘encoberto’; deve-se então inquirir sua ação de efetivação e, por aí, se sabe que coisas “elas mesmas” existem (e com que *horizontes*) na evidência...” escreverá Husserl, perto de trinta anos mais tarde (STRASSER, 2010, p. 289).

O caráter hermenêutico da fenomenologia, de acordo com Strasser (2010, p. 284), deve ser entendido a partir do princípio de que há sempre algo pressuposto

relacionado à existência do sujeito em sua facticidade, ou seja, inserido no mundo e constituído dentro de suas influências:

A atitude hermenêutica consiste – e esta é uma definição primeiramente negativa – em que o filósofo não pretende poder começar a sua reflexão, como se fosse uma consciência a-cósmica, a-histórica, sem nenhum laço social de espécie alguma. Positivamente, ela se caracteriza pelo fato de que o filósofo considera sua própria existência, com todos os traços essenciais que ela implica, como alguma coisa de absolutamente pré-dado a sua reflexão. Ele se esforçará por colocar às claras as estruturas desta essência e por captar-lhe a significação metafísica ou ontológica fundamental.

Desde os elementos concretos visados pelo sujeito e por isso existentes para ele, até a imaginação, exercem um papel importante na construção da percepção. Há uma constante atividade de entrega e de retorno de conhecimento, lembranças, memórias, que nessa relação dão origem à surpresa, ao valor poético, à humanização do lugar. O lugar enquanto imagem poética repercute no sujeito que o vivencia. O sujeito do conhecimento é carregado de impressões, assim como o lugar é carregado de informações, sinais, fenômenos manifestados, portanto, faz-se necessário uma destituição da contaminação cultural das coisas às quais se busca conhecer, para assim alcançar a essência das próprias coisas, da própria relação entre o sujeito e o objeto por ele visado.

A fenomenologia também se caracteriza pela dialética do pensamento, entendida como “[...] a mudança metódica de perspectiva que permite ao homem, que se esforça por atingir o sentido, ultrapassar sistematicamente as perspectivas unilaterais e os horizontes limitados” (STRASSER, 2010, p. 290).

Enquanto numerosos fenomenólogos admitem o caráter hermenêutico e intuitivo da fenomenologia, não há, entre eles, quase nenhum questionamento sobre dialética. [...] A este respeito, contentemo-nos em constatar que o *princípio dialético constitui o complemento indispensável do princípio intuitivo*. [...] Depois de ter analisado, com cuidado, a função dialética do conceito de fenômeno, Heidegger sublinha: “*atrás dos fenômenos da fenomenologia, não há pois, em verdade, nada, mas pode acontecer que esteja oculto o que deverá tornar-se fenômeno. E é justamente porque, à primeira vista e às mais das vezes, os fenômenos não são dados, que há necessidade de uma fenomenologia. Estar oculto é o conceito complementar do conceito de fenômeno*”. Ora, o método que permite “des-cobrir” sistematicamente o que inicialmente estava “re-coberto”, e de o fazer aparecer, é o método dialético (STRASSER, 2010, p. 289).

Entende-se que a caracterização do sujeito que tem a experiência e a vivência dos espaços públicos urbanos converge para a ideia incorporada de “sujeito do conhecimento”. Os conceitos de vivência e de experiência aqui utilizados fazem referência à teoria de Walter Benjamin, conforme explicitado por Serpa:

A noção de experiência é uma das noções capitais da teoria de Walter Benjamin. A ela se junta a noção de vivência. A experiência está relacionada à memória, individual e coletiva, ao inconsciente, à tradição. A vivência relaciona-se à existência privada, à solidão, à percepção consciente, ao choque. Nas sociedades modernas, o declínio da experiência corresponde a uma intensificação da vivência (Muricy apud SERPA, 2007, p.18).

A fenomenologia auxilia na compreensão de juízos acolhidos como padrão pela coletividade, assim como pode auxiliar para a desconstrução dos mesmos ao permitir assimilar a qualidade da inserção do sujeito no lugar.

Ora, é claro que a fecundidade da fenomenologia não se encontra do lado daqueles que tomam para si os argumentos insípidos e irrisórios da teologia e da filosofia espiritualista, contra a investigação científica do homem. A riqueza da fenomenologia, o seu *lado positivo*, é o esforço para captar o próprio homem sob os esquemas objectivistas de que a ciência antropológica não pode deixar de o revestir e é, evidentemente, nesta base que importa discutir com a fenomenologia (LYOTARD, 2008, p. 142).

2.1 FENOMENOLOGIA DO LUGAR.

O corpo é o meio apreensão do espaço, dando vida ao lugar de acordo com suas possibilidade de ação. O movimento do corpo é a matriz de ações habituais. Casey (1997, p. 203) expõe que para Merleau-Ponty o corpo cria o lugar, o corpo é em si um lugar, e o seu movimento constitui o lugar. Permitir que o corpo ocupe os espaços é o que dá nascimento ao lugar. É a engrenagem do corpo com o mundo a origem do lugar. Essa origem é encontrada no movimento do corpo do sujeito individual, na intencionalidade do corpo, que difere da intencionalidade da mente. Para Merleau-Ponty a orientabilidade e a expressividade do espaço são

características essenciais, pois o espaço no qual o corpo se move nunca é inexpressivo (CASEY, 1997, p. 229).



Figura 47 - Pontes da Passagem. Acesso pela Avenida Nossa Senhora da Penha.⁴⁸



Figura 48 - Usos cotidianos das Pontes da Passagem.⁴⁹



Figura 49 - Vista da cabeceira das Pontes da Passagem e das margens imediatas do canal.⁵⁰

⁴⁸ Fotografia da própria autora.

⁴⁹ Fotografia da própria autora.

⁵⁰ Fotografia da própria autora.

Casey (1997, p. 231) ainda afirma que para Merleau-Ponty o movimento expressivo e a orientação corporal pelo espaço resultam em habitação, e interpreta o corpo vivido como o sujeito do espaço. Tanto o lugar quanto o corpo vivido são fenômenos ambíguos.

O lugar é o cenário das coisas a serem feitas, e o corpo vivido conhece o lugar entendendo-o e assimilando-o a partir da identificação de uma familiaridade. Estar é sinônimo de estar situado, e a orientação do corpo no espaço está comprometida com a sua afinidade com este espaço. O corpo se projeta e coexiste com o mundo, e, para o autor o nó entre o corpo e o lugar é tão densamente intratável que não pode ser ordenadamente cortado em nenhum ponto: o corpo humano nunca é sem um lugar e o lugar nunca é sem o corpo humano (CASEY, 1997, p. 232-235).



Figura 50 - Pescadores sob as Pontes da Passagem.⁵¹

⁵¹ Fotografia da própria autora.

A relação entre a ponte e a qualidade do lugar é demonstrada pelo corpo em movimento. Se o corpo é lugar, o lugar da ponte à medida que é lugar do corpo deve deixar o corpo exercer o lugar. Se a ponte é lugar, e é movimento pelo movimento que eterniza, sua concepção não deve abdicar da escala do corpo. Logo a deterioração do lugar concretiza-se pela deterioração da existência “corpo x lugar”.

Segundo Norberg-Schulz (apud NESBITT, 2008, p. 465-466), Heidegger afirma que o homem habita entre a obra e a palavra, e, uma vez que a palavra dá acesso ao mundo, a obra dá a presença ao mundo. O mundo existente é definido pela totalidade de suas coisas. O homem está entre a terra e o céu, o nascimento e a morte, a alegria e a dor, o trabalho e a palavra, e essa diversidade de intervalos onde o homem está é o mundo. A vida humana acontece entre o céu e a terra, de forma concreta, e as coisas que constituem um lugar devem ser reveladas pelo imediatismo de sua presença. Essa concepção em que não há separação entre a condição do homem e a manifestação do mundo é elucidada através da ponte, que, a seu modo, como lugar, como intervalo, como soleira da dimensão urbana, integra os elementos do ambiente e os da subjetividade da existência.

O caráter fenomenológico da abordagem de Heidegger reside na importância da facticidade da relação entre o homem e o mundo, ou seja, da relação intrínseca e inseparável de ambos. Merleau-Ponty afirma que “a fenomenologia [...] repõe as essências na existência, e não pensa que se possa compreender o homem e o mundo de outra maneira se não a partir de sua *“facticidade”*” (MERLEAU-PONTY, 1999, p. 01).

Para Bachelard (2005, p. 04), a imagem, enquanto fenômeno que é, reúne “uma subjetividade pura mas efêmera com uma realidade que não chega necessariamente à sua constituição”. A subjetividade é dada pelo homem, em processo perceptivo onde há sempre algo novo que se revela. Esse processo de caráter hermenêutico, característico de uma atitude fenomenológica, permite que o fenomenólogo apreenda as coisas como realmente são, sem os inconvenientes da ciência, que elimina a verdade do fenômeno ao propor generalizações. Nesse processo não se alcança uma constituição final do objeto, que é sempre capaz de revelar, a cada novo olhar, algo novo.

Merleau-Ponty (1999, p. 96) é elucidativo ao afirmar que “a reflexão nunca pode fazer com que eu deixe de perceber o sol a duzentos passos em um dia de neblina, de ver o sol “se levantar” e “se deitar”, de pensar com os instrumentos culturais preparados por minha educação, meus esforços precedentes, minha história”.

A ponte é, sem dúvida, uma coisa com características próprias. Ela reúne integrando a quadratura de tal modo que lhe propicia estância e circunstância. Mas somente isso que em si mesmo é um lugar, pode dar espaço a uma estância e circunstância. O lugar não está simplesmente dado antes da ponte. Sem dúvida, antes da ponte existir, existem ao longo do rio muitas posições que podem ser ocupadas por alguma coisa. Dentre essas muitas posições, uma pode se tornar um lugar e, isso, através da ponte. A ponte não se situa num lugar. É da própria ponte que surge um lugar (HEIDEGGER, 1954, p. 06).

De acordo com Merleau-Ponty (1999, p. 105), “olhar um objeto é vir habitá-lo e dali apreender todas as coisas segundo a face que elas voltam para ele”. Bachelard (2005, p. 24) afirma que “é preciso dizer como habitamos o nosso espaço vital de acordo com todas as dialéticas da vida, como nos enraizamos, dia a dia, num “canto do mundo””. Heidegger (1954, p. 03) afirma que “habitar é bem mais um demorar-se junto às coisas”, e que “não habitamos porque construímos. Ao contrário. Construímos e chegamos a construir à medida que habitamos, ou seja, à medida que somos como aqueles que habitam”.

Mas é no imaginário dos artistas que elas revelam de forma mais sublime as circunstâncias do homem no mundo. Bachelard (2005, p. 12) afirma que “se fosse preciso dar um “curso” de fenomenologia, seria sem dúvida com o fenômeno poético que encontraríamos as lições mais claras”, e cita J. H. Van der Berg que diz que “Os poetas e os pintores são fenomenólogos natos”, capazes de observar e transparecer o que as coisas nos falam valorizando essa linguagem, e, porque elas nos falam, é que temos contato com elas.



Figura 51 - *Comet*. Wassily Kandinsky (1900).⁵²

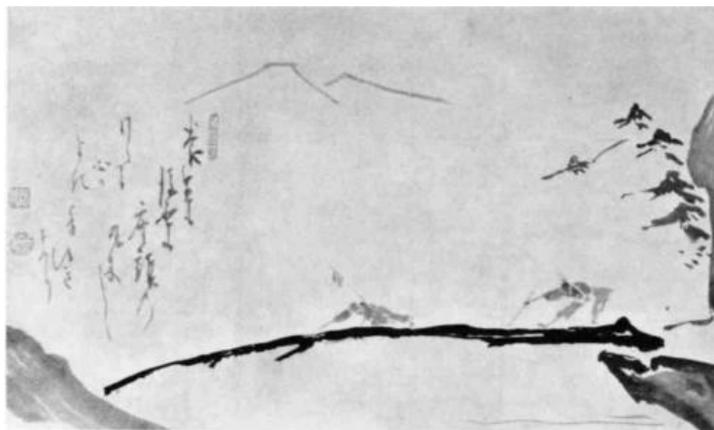


Figura 52 - *Blind men crossing a bridge*. Hakuin Ekaku [17--].⁵³

Em qualquer fenomenologia não há *a priori*, tão importante quanto o dito é o não dito. Desde os elementos concretos visados pelo sujeito e por isso existentes para ele, até a sua imaginação, exercem um papel importante na construção da sua percepção. Há uma constante atividade de entrega e de retorno de conhecimento, lembranças, memórias, que nessa relação dão origem à surpresa, ao valor poético, à humanização do lugar. A paisagem que se torna lugar, e que enquanto imagem poética repercute o sujeito que a vivencia.

A paisagem depende do ponto de observação, portanto demanda uma atitude dialética na sua observação. É lugar de surpresa ou de monotonia, e a possibilidade de uma paisagem desconhecida repercute de formas diferentes em sujeitos diferentes. Milton Santos (1996), a partir da ideia de “forma-conteúdo”, propõe fazer perguntas ao tempo e às coisas, buscando uma totalidade na análise do espaço, que pode ser relacionada a um caráter dialético, pertinente a uma atitude fenomenológica. Não se deve investigar a relação entre sujeito e lugar a partir de uma postura de busca de causas e efeitos. A paisagem pode ser abstração, porém deve ser questionada buscando as informações que ela pode fornecer enquanto produto da existência do ser no mundo. A fenomenologia põe o tempo em suspenso, a paisagem também.

⁵² Disponível em: <<http://www.wikipaintings.org/en/wassily-kandinsky/comet-1900>>. Acesso em: abr. 2012.

⁵³ Disponível em: <<http://www.wikipaintings.org/en/hakuin-ekaku/blind-men-crossing-a-bridge>>. Acesso em: out. 2012.



Figura 53 - Vista a partir da passarela de pedestres, em direção à margem norte.⁵⁴

A postura fenomenológica abre espaço para uma retórica da paisagem: esta é interpretada como um texto; escrita e reescrita como um texto por múltiplos escritores. A descrição minuciosa está relacionada a uma atitude de ir ao encontro do mundo, de olhar, interessar-se, de desconstruir estereótipos. Se a informação difere da comunicação então não há assimilação, a paisagem é uma construção nossa. A visão do todo dessa relação entre o sujeito e o lugar.

A atitude crítica de uma abordagem fenomenológica de investigação pode ser percebida através da desconstrução de estereótipos, a partir da análise das informações entregues pela paisagem em uma atitude hermenêutica e dialética, na suspensão no tempo que, não retira o sujeito de sua facticidade, e sim permite que este perceba os sinais do tempo fornecido pelas coisas do mundo. É preciso uma constante reconstrução da relação entre o sujeito e o mundo, para que se permita ao primeiro experimentar a variação das suas pré-disposições em assimilar o que a

⁵⁴ Fotografia da própria autora.

paisagem entrega, não enquanto objeto ou característica externa, mas exatamente em uma relação incessante que depende dessa “conversa” com o ser, onde tudo se estrutura dentro de um fundo que é o mundo, é interação, e não relação causa-efeito.

2.2 FENOMENOLOGIA EXPERIMENTAL.

A fenomenologia, numa abordagem denominada Fenomenologia Experimental (PHENOMENOLOGY, 2012) é utilizada na investigação do lugar da ponte. O intuito é avaliar os fenômenos que revelam e ocultam a essência da ponte a partir da análise da concepção de sua forma e do contexto de inserção urbana.

A investigação fenomenológica do lugar das pontes favorece a análise crítica sobre o papel desempenhado pelos cenários que estas conformam. Os lugares influenciam categoricamente o comportamento dos sujeitos, potencializando certas atitudes em detrimento de outras, isso de acordo com o estereótipo ao qual possam estar mais relacionados.

A investigação visa a compreensão da construção do conhecimento do espaço realizada pelo sujeito e seu papel na forma como este habita o lugar. Para isso o método utilizado é a fenomenologia com aplicação voltada ao campo da arquitetura e do urbanismo. Seguindo a orientação fenomenológica, designada aqui como fenomenologia experimental, busca-se refletir sobre a relevância das informações consideradas necessárias aos processos de projeto e planejamento das cidades. É chamado experimental, pois não orienta as investigações dos problemas e questionamentos inerentes à própria disciplina da filosofia, e sim subsidia as pesquisas no campo da arquitetura e do urbanismo. Utilizam-se conceitos da fenomenologia considerados pertinentes ao campo de estudo, porém sempre pautados por uma reflexão acerca dos seus significados intrínsecos, de modo a

evitar prejuízos quanto ao entendimento das reais possibilidades de contribuição do método.

A fenomenologia criada por Edmund Husserl tinha por objetivo a realização de um processo epistemológico científico que não abstraísse da subjetividade da existência. A atitude fenomenológica baseia-se na observação e descrição minuciosa dos acontecimentos que se revelam, porém sem que se descarte todo meio possível de captar outras impressões, outros conhecimentos.

A abordagem de cunho fenomenológico mostra-se fundamental no que tange a investigação da relação entre o sujeito e o lugar, uma vez que questiona a relação entre o ser e o mundo não como uma dicotomia entre consciência e objeto, mas como troca incessante em uma interface de construção das percepções do sujeito em sua facticidade. Portanto, trata-se de uma abordagem abrangente, que não abdica dos aspectos subjetivos das experiências dos lugares vividos cotidianamente, nem dos aspectos objetivos dessa relação. Abarca, portanto, toda e qualquer informação capaz de auxiliar o entendimento.

A escolha por uma abordagem fenomenológica tem por finalidade superar as limitações causadas pelo hábito na leitura da cidade e as diferenças de percepção entre o pesquisador e os demais usuários das pontes. Trata-se de uma investigação com caráter descritivo que busca a apreensão dos fenômenos capazes de revelar aspectos da interação entre o sujeito e o lugar, e suas manifestações de ordem espacial. Explorando as possibilidades da fenomenologia, advirto que são minhas as observações e percepções, relatadas não apenas como investigadora, mas também como moradora e usuária da ponte. Eu sou o sujeito do conhecimento.

O conceito de “sujeito do conhecimento”, em filosofia, foi elaborado com o intuito de clarear a discussão sobre onde se assenta a fonte do conhecimento, já debatida sob o enfoque de uma dicotomia sujeito e objeto, e também a partir de uma gama de interpretações sobre os limites e possibilidades cognitivos humanos enquanto corpo e consciência. O conceito utilizado reflete o intuito de promover “[...] um modelo teórico que possa explicar a produção do conhecimento humano, realizado concretamente por todo indivíduo em particular. [...] mas não para designar nenhum

sujeito em particular, e sim o conhecimento humano de modo geral” (ANDRADE, 2012, p.11-12).

Visto que a percepção durante o processo de investigação é diferente entre o usuário e o pesquisador, as atitudes são diferentes quando se está à procura de algo e quando se tem um olhar desinteressado ou despreocupado. Assim, recai o desafio de superar num mesmo sujeito do conhecimento as diferenças entre o pesquisador que está em busca de um significado e de perceber minúcias e uma possível ilegibilidade provocada pela força do hábito como usuário comum.

Caracteriza a abordagem fenomenológica a atitude do sujeito do conhecimento em acordo com o método; a utilização de conceitos de forma fiel à fenomenologia, por exemplo, o mundo vivido e a intencionalidade; a eliminação da dualidade “ser e objeto”; a manutenção da atitude reflexiva, intuitiva, descritiva, hermenêutica, dialética; o reconhecimento de que o fenômeno não se esgota na aparição, ou seja, a cada observação há novos dados que transmitem novas informações. A investigação também contempla o não visto, o que está ausente, o que ainda não foi entregue ao observador. O sujeitos estão em constante transformação, assim como sua relação com o mundo vivido e a construção da percepção do lugar.

A aplicação do método se deu com a observação e descrição minuciosa dos fenômenos relacionados à experimentação do lugar das pontes e suas imediações; a constituição de um acervo fotográfico livre, enfocando a busca por indícios da essência do lugar; e a reunião de relatos sobre as percepções e suas transformações.

Na aplicação de uma Fenomenologia Experimental (PHENOMENOLOGY, 2012) faz-se necessário a realização de atividades empíricas e reflexivas. As atividades empíricas são úteis na exploração de dados pré-reflexivos pertinentes aos fenômenos estudados, e abarcam levantamentos de dados pré-existentes; levantamentos de campo; atividades descritivas; levantamentos fotográficos, etc. Fundamentais também, as atividades reflexivas são imprescindíveis à interpretação dos significados associados aos fenômenos. Estas podem efetivar-se de diversas maneiras: de forma colaborativa ou mesmo guiadas; exercitando uma atitude hermenêutica; através de avaliação linguística visando à compreensão de conceitos,

exercitando a interpretação de maneira crítica, sensitiva e criativa (PHENOMENOLOGY, 2012). É fundamental manter-se de acordo com essência do método; ou seja, utilizar formas de interpretação críticas, sem que se perca a sensibilidade quanto à essência da investigação.

As formas de conhecimento e modos de saber que informam e animam nossas ações, investigadas pela fenomenologia, podem ser expressas de diversas formas, entre elas citamos: a produção de textos; pelo entendimento, alcançado a partir de uma participação ativa e reflexiva na construção dos significados; e através da própria forma de ser dos sujeitos. A conexão entre os conceitos fenomenológicos e sua aplicação prática em uma fenomenologia experimental não ocorre a partir de uma relação técnica, de transferência direta de um âmbito ao outro, pois a fenomenologia em si não provê com informações prontas, e sim dá subsídios à investigação, pautada pela predileção às formas de entendimento incorporadas, situacionais, relacionais, e vinculadas à ação (PHENOMENOLOGY, 2012).

A ação a partir da qual as demais atividades do método foram realizadas consiste na experimentação dos meios de se atravessar as pontes, uma vez se tratarem da forma disponível para ocupá-las como lugares que conectam e definem outros lugares. Busca-se, dessa forma, a caracterização espacial a respeito de como e onde as Pontes da Passagem começam a existir como elementos de conexão capazes de concretizar uma relação de contiguidade, mobilidade e acessibilidade. Os sujeitos do conhecimento, além da própria pesquisadora, são as pessoas que as atravessam cotidianamente ou esporadicamente, e, a partir da observação dos aspectos condicionantes para a travessia e dos fenômenos manifestados nessa ação, são reveladas as qualidades do lugar úteis ao entendimento da construção da percepção do lugar das pontes e dos espaços imediatos a elas.

Para a realização da travessia foram experimentados e observados três modos básicos de locomoção, e também aspectos de sua utilização pelos sujeitos do conhecimento: 1) veículos automotivos particulares e coletivos públicos; 2) veículos não automotivos; 3) a pé. Para cada modo de locomoção existem pontos ou trajetos específicos de acesso às pontes, limites – conforme conceituação de Heidegger. Esses pontos ou trajetos foram utilizados como referência na delimitação dos

espaços urbanos imediatos e vinculados à inserção das pontes, conformando a “soleira urbana” que conecta partes distintas da cidade.

Uma das atividades complementares a essa experimentação consistiu na descrição minuciosa dos fenômenos observados nos lugares a partir dos quais se torna possível efetivar a travessia. No caso de veículos automotivos, as demarcações da área analisada começam a partir do momento em que não há mais possibilidade de não se efetivar a travessia das pontes, de acordo com a configuração da malha viária. No caso de veículos automotores de uso coletivo e público, essas demarcações serão orientadas pelo posicionamento dos pontos de ônibus mais imediatos às cabeceiras das pontes. No caso de veículos não automotivos, e da realização da travessia a pé, foram consideradas a interseção das áreas definidas com os demais meios de locomoção, buscando assim fundar a análise comparativa das limitações e facilidades relacionadas a cada opção adotada. O diário de campo obtido nessa atividade encontra-se no Anexo 2.

Outras atividades realizadas foram: os levantamentos de registros de imagens e artigos divulgados em meios de comunicação; levantamento de dados pré-existentes sobre a história e os processos atuais das Pontes da Passagem; levantamento fotográfico no local (ver Anexo 3).

As atividades reflexivas ocorreram concomitantemente às atividades empíricas, uma vez que a fenomenologia não provê com informações. O significado prático do conhecimento fenomenológico é formativo na natureza: 1) aumenta a capacidade de percepção; 2) contribui para um senso de tato nas relações humanas; 3) provê com uma predileção às formas de entendimento incorporadas, situacionais, relacionais e performáticas, às formas de entendimento ligadas à ação. O método de investigação abarca as fontes de significado dos fenômenos, a escrita, o exercício da atitude fenomenológica, a aplicação dos métodos e procedimentos (PHENOMENOLOGY, 2012).

O processo envolve a escrita, necessariamente, pois através da escrita o fenomenólogo pratica a investigação. Pela escrita o fenomenólogo participa de forma ativa e reflexiva no significado.

As fontes de significado podem ser culturais, a própria experiência, históricas, a linguagem, literárias, estéticas, fenomenológicas, sócio-científicas, entre outras. A orientação fenomenológica diz respeito às referências utilizadas, se são da ordem da fenomenologia transcendental, existencialista, hermenêutica, ética, linguística, ou experimental.

A fenomenologia não pode ser formalizada em procedimentos técnicos, pois é uma forma de pensar a teoria do conhecimento. Isso não significa que ela descarta fontes de informações derivadas desses procedimentos, mas sim que ela valoriza toda forma de evidência para a reflexão sobre a essência que se busca identificar. Também não significa a falta de orientação à prática fenomenológica. Tanto as atividades empíricas quanto as atividades reflexivas auxiliam numa investigação fenomenológica. Como resultado deste processo, foi elaborado um guia para a abordagem fenomenológica (ver Anexo 1).

A epistemologia da prática diz respeito às formas de conhecimento e modos de saber que informam e animam as nossas ações. O conhecimento pode ser expresso como texto, pelo entendimento, e por ser. O texto é a prática da escrita. O entendimento é a participação ativa e reflexiva no significado, o sujeito é parte do que ele percebe, do que ele conhece e reconhece. Em relação ao próprio ser, ao ser no mundo, o conhecimento fenomenológico e a prática não ocorrem por uma relação técnica.

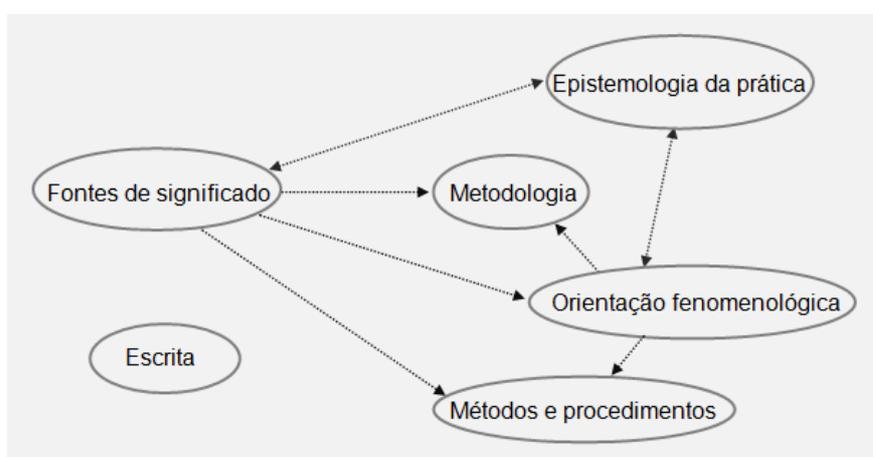


Figura 54 - Esquema de atividades inerentes a uma atitude fenomenológica experimental (PHENOMENOLOGY, 2012).

A utilização do termo interface diz respeito ao fenômeno em si, que surge do sujeito mergulhado em sua própria percepção de mundo. É a dimensão subjetiva de contato do ser com o mundo.

A interface é o lugar, porque é na facticidade que o sujeito o constitui. A ponte é um lugar singular pelo seu caráter já discutido. Apesar de a interface ser o lugar, e de o lugar estar materializado a partir da construção da ponte, ele não é um objeto, é sim intersubjetivo. O lugar bombardeia o sujeito com sinais, dados, fenômenos, estímulos de toda ordem, e é bombardeado pelas referências, memórias, e percepções do sujeito. Dessa maneira o lugar reafirma seu caráter de encerrar fenômenos que guiam ao entendimento sobre a construção da percepção.

CAPÍTULO 3

3 Construção do Lugar.

O encontro da arquitetura com a fenomenologia ocorreu com a busca pela compreensão da relação entre o ser e o mundo, e o papel desempenhado por ambos para a construção do conhecimento obtido com a experimentação dos lugares, a partir de sensações, captação de estímulos, e formação de percepções. Esse contato se deu a partir da descoberta por arquitetos e estudiosos de arquitetura de obras de filósofos que tratavam da questão do lugar do homem no mundo, da questão do ser no mundo, e dos fenômenos que envolvem a existência do homem no próprio mundo vivido.

O conceito de lugar, e a noção do lugar do corpo vivido, é questão fundamental do projeto ontológico de Merleau-Ponty. O filósofo apresentou sua tese chamada Fenomenologia da Percepção em 1945, inaugurando a ideia de que o corpo cria o lugar, pelo seu movimento.

Estudos precedentes trazem a ponte como elemento de significado criador de lugar. Através dela o homem faz valer sua vontade sobre a natureza. Ela cria o lugar ao incorporar a reunião e ao mesmo tempo a separação dos lados que conecta, demonstrando e concretizando o movimento do homem no espaço. As pontes servem ao movimento e à permanência, podem ser lugares de contemplação e também de realização de ações. Pontes são incorporadas à dinâmica de vida de quem as utiliza, seja pela apropriação propositada individual ou coletiva, seja pela presença silenciosa como meio para a continuidade do percurso.

As pontes são lugares da ação que não está mais lá, do movimento, são lugares à medida que permitem que o corpo aja, e continuam incorporando a condição de lugares após a presença do corpo, uma vez que têm sua essência vinculada à realização do movimento de travessia.

A ponte tem seu papel numa investigação dessa relação, não como objeto externo a um sujeito passivo que apenas recebe informações e qualidades objetivas, mas como fenômeno devido ao seu potencial de arrebatrar intuições, reflexões, dúvidas, respostas, de povoar o imaginário, a memória, de fornecer pistas, de revelar marcas e histórias. E ela é assim exatamente porque o sujeito exerce sua intencionalidade, ele visa o mundo, o mundo existe porque o sujeito está imerso nele, e o experimenta.

O campo da arquitetura e do urbanismo está vinculado essencialmente à relação do sujeito com o lugar, com o ambiente modificado pelo homem. A produção da arquitetura e do ambiente urbano, por seus diversos agentes, deriva da relação travada entre o ser e o mundo. Cabe destacar que o ser da fenomenologia não é o ser da metafísica, no sentido de um ente, e sim o sujeito do conhecimento em sua facticidade.

O projeto do ambiente construído concretiza-se na edificação das coisas, porém a percepção desse ambiente envolve uma gama extensa e complexa de fatores incorporados pelos sujeitos do conhecimento que os experienciam, fatores esses culturais, imaginativos, históricos, da sua condição humana e da condição do mundo em que estão mergulhados e do qual participam. A construção do lugar, portanto, não equivale à construção de coisas, ela acontece de forma diversa.

As condições de produção do espaço público no contexto das cidades brasileiras, de uma forma geral, desconsideram em profundidade a questão do sujeito que usufruirá desse espaço, desconsideram ainda a possibilidade de se promover uma maior diversidade de possibilidades de uso e apropriação por uma maior variedade de usuários. Por isso são necessárias ações propostas para melhorar e facilitar o dia-a-dia das pessoas.

[...] o verdadeiro material artístico da arquitetura não é o material de construção, a forma escultural, nem mesmo o espaço ou a luz – é o comportamento das pessoas. Este não é linearmente controlável – já por isto a arquitetura tem muito a ver com processos (formais) nada, ou pouco controláveis (CZECH apud SCHIMID, 2005, p.44).

Hermann Czech, citado na obra de Aloísio Leoni Schimid (2005), reflete em suas palavras o desafio enfrentado pelos arquitetos e urbanistas no planejamento e projeto do ambiente construído, visando à consolidação de lugares aprazíveis aos usuários, e coerentes com os programas de projeto estabelecidos. O comportamento das pessoas não é linearmente controlável, sofre influência de diversas ordens, além das condições determinadas pelo próprio lugar. A própria percepção do lugar não é algo entregue como um objeto hermético e acabado ao sujeito, e sim construído baseado na imbricação de todas as suas experiências objetivas e subjetivas de mundo, sejam elas ponderadas ou irrefletidas.

A atitude fenomenológica tem espaço no campo da arquitetura e do urbanismo na medida em que ambas abordam a relação da construção do conhecimento, da percepção, entre o ser e o mundo, aqui discutidos na relação entre o sujeito e o lugar.

Para Harvey (2011, p. 187) “o espaço e o tempo são experiências básicas da existência humana.” O autor aponta para a existência de sentidos distintos de tempo que se entrecruzam, como: 1) os movimentos cíclicos repetitivos, que oferecem uma sensação de segurança (rotinas de trabalho, alimentar-se, aniversários, festas populares, etc.); 2) o tempo cíclico, de longos períodos, e aos quais temos que nos adaptar, como o acontecimento de fenômenos naturais ou crises econômicas de maiores proporções; 3) o tempo da família, voltado a atividades de criação dos filhos, estabelecimento de laços de trocas de conhecimento, educação, de geração em geração; 4) o tempo industrial, que adéqua o trabalho aos ritmos impostos pelos processos de produção e desenvolvimento econômico; 5) o tempo do destino, da fé, dos deuses.

Para o autor, não é possível a definição de um sentido único e objetivo de espaço e de tempo, com a finalidade de utilizá-la para embasar a diversidade de percepções humanas no mundo. O tempo social e o espaço social são construídos de formas diferentes, a partir da intersecção de variantes geográficos, históricos, de práticas sociais, entre outros (HARVEY, 2011, p.189).

Utilizando Le Corbusier e Haussmann como exemplos sobre a construção de espaços de caráter tirano e opressor, com o objetivo de estabelecer novas práticas

sociais, Harvey traz que a readequação dos usos em novas manifestações dos sujeitos na experimentação dos espaços ocorre por um processo de adaptação cujos efeitos não são controláveis ou previsíveis em sua totalidade, não sendo possível determinar ações dos sujeitos a partir da imposição de um tipo de ambiente construído.

Isso significa que as práticas não são determinadas pela forma construída, por mais que se esforcem os planejadores; porque elas têm o estranho hábito de escapar da circunscrição a todo esquema físico de representação. Podem ser encontrados novos sentidos para materializações mais antigas do espaço e do tempo. Apropriamo-nos dos espaços antigos de maneiras bem modernas, tratando o tempo e a história como algo a ser criado, em vez de aceito (HARVEY, 2011, p.190).



Figura 55 - Exposição de Banksy com colaboração de Os Gêmeos, sob ponte em Nova Iorque - Estados Unidos.⁵⁵



Figura 56 - *La Dillman's Urban Plaza*, em Milwaukee-WI - Estados Unidos.⁵⁶

⁵⁵ Disponível em: <<http://www.brainstorm9.com.br/41735/arte-2/bansky-expoe-artes-colaboracao-gemeos-embaixo-ponte-ny/>>. Acesso em: out. 2013.

⁵⁶ Disponível em: <<http://justnaxete.blogspot.com.br/2010/02/under-spaces.html>>. Acesso em: ago. 2013.

3.1 PONTE E LUGAR NA CIDADE DE VITÓRIA.

As pontes que conectam a cidade de Vitória aos municípios de Vila Velha e Cariacica, integrantes da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), e à sua parte continental, ao norte, são utilizadas cotidianamente por milhares de pessoas, sujeitos da experimentação dos lugares que estas definem. Há os sujeitos que passam, mas pouco ou nada se relacionam com as áreas mais imediatas que a ponte conecta. Há os sujeitos que utilizam as imediações da ponte cotidianamente como lugar de moradia, trabalho, ou lazer. No entanto, tanto as pontes quanto suas imediações apresentam obstáculos à utilização devido a uma exploração insuficiente das suas possibilidades como lugares intrinsecamente relacionados à integração e mobilidade entre áreas urbanas contíguas.

Como já foi dito, são seis as pontes que conectam a ilha ao continente, das quais apenas quatro permitem a travessia de pedestres e ciclistas, às vezes em condições inseguras ou desconfortáveis devido a problemas de manutenção, iluminação, inclinação desfavorável, dimensionamento do passeio, proximidade dos carros, etc.



Figura 57 - Vista da conexão entre Vitória (abaixo) e os municípios de Vila Velha e Cariacica (Acima). À esquerda vista da Ponte Florentino Avidos, ou Cinco Pontes, onde é possível a travessia por pedestres, ciclistas, e veículos motorizados. À direita, vista da Ponte do Príncipe, ou Segunda Ponte, onde a travessia é possível apenas por veículos motorizados.⁵⁷

⁵⁷ Disponível em: <<http://static.panoramio.com/photos/large/12408410.jpg>>. Acesso em: abr. 2012.



Figura 58 - Vista da Ponte da Passagem (abaixo), que conecta a ilha à porção continental de Vitória. Com a construção da Passarela Maurício de Oliveira, tornou-se possível nesse trecho a travessia por pedestres, ciclistas, e veículos motorizados. Acima, vista da Ponte Deputado Darcy Castello de Mendonça, ou Terceira Ponte, conectando Vitória a Vila Velha, e onde a travessia é possível apenas por veículos motorizados.⁵⁸

As pontes da Grande Vitória possuem importância em nível municipal, estadual e federal, pois são opções de continuidade do fluxo oriundo de rodovias federais e estadual no meio urbano, caso da BR-101, BR-262 e da ES-060. Com uma economia intrinsecamente ligada ao complexo portuário e logístico, a Grande Vitória encontra-se inserida em um contexto competitivo que demanda soluções de planejamento e de projeto dos espaços da cidade que atendam a diversas escalas de atividades e fluxos. Nesse contexto, as pontes são obras marcantes e significativas para a cidade, com importância não apenas local como também regional e nacional também no que tange a aspectos econômicos. Também definem lugares do cotidiano dos bairros próximos. Em cada um desses contextos é possível vivenciar uma percepção diferente do tempo das pontes.

⁵⁸ Disponível em: <<http://gustvo.wordpress.com/2010/03/04/vitoria-es/>>. Acesso em: abr. 2012.



Figura 59 – Vista da Ponte Florentino Avidos, ou Cinco Pontes, conexão entre os bairros Ilha do Príncipe, em Vitória (abaixo) e São Torquato, em Vila Velha (acima).⁵⁹



Figura 60 - Faixa destinada aos pedestres na Ponte Florentino Avidos.⁶⁰

Ao se propor uma intervenção no espaço vivido pelo ser humano, deve-se considerar que as suas reações são desencadeadas a partir da percepção que ele faz do lugar. O ambiente urbano é vivenciado por uma grande diversidade de pessoas, cada qual condicionada por suas atividades, tempo, impressões, conhecimento, sentimentos, entre outros fatores. As áreas públicas urbanas sofrem influência da arquitetura que as conformam. Os espaços construídos nas cidades, públicos e privados, formam cenários que, a depender do nível de relação e do tipo de estímulos que proporcionam aos usuários, interferem de forma determinante na percepção que estes têm do lugar, e, por consequência, no seu comportamento em relação a este, ou seja, influem na forma em que esses espaços são habitados, assim como para a percepção que o sujeito faz da própria cidade.

Portanto, o tratamento físico dado a esses espaços, especialmente quando se tratam de conexões importantes socialmente e economicamente no contexto em que se inserem – caso das pontes objeto da pesquisa, é primordial, e deve ser considerado pelo seu potencial em garantir uma experiência plena da cidade por todos, isso no que tange à mobilidade, à possibilidade de realização de atividades cotidianas, à acessibilidade, entre outros, de modo a caracterizá-los como lugares

⁵⁹ Disponível em: <<http://2.bp.blogspot.com/-3Ju2NcVWoAo/UCPCIAS53wI/AAAAAAAAADw/1AHEi85Tn6M/s1600/6-Ponte-Florentino-Avidos-5-Pontes-Vit%C3%B3ria-ES-Principal-699x422.jpg>>. Acesso em: ago. 2012.

⁶⁰ Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/rodpaixao/9262843519/sizes/m/in/photostream/>>. Acesso em: ago. 2012.

decisivos na garantia de uma contiguidade, e não de fragmentação do tecido urbano.



Figura 61 - A partir da passarela Maurício de Oliveira, vista da Rua Vinicius de Moraes, bairro Pontal de Camburi, na margem norte do canal.⁶¹



Figura 62 – A partir da passarela Maurício de Oliveira, vista do bairro Andorinhas, na margem sul do canal.⁶²



Figura 63 - Vista do acesso à passarela de pedestres Maurício de Oliveira, na Rua Vinicius de Moraes, à noite.⁶³

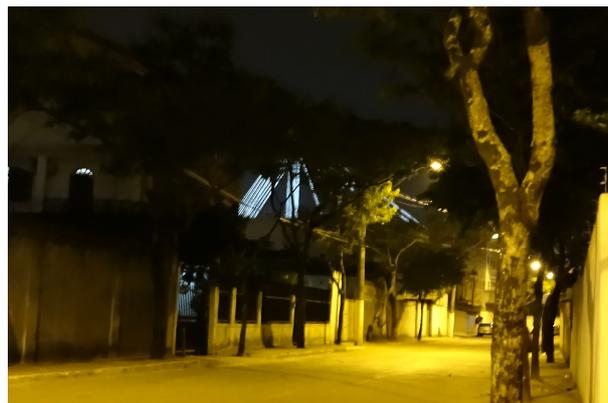


Figura 64 - Ponte da Passagem iluminada ao fundo, vista a partir da Rua Vinicius de Moraes, bairro Pontal de Camburi.⁶⁴

A ponte revela diversas nuances da vida cotidiana. Também há uma multiplicidade de sujeitos que a utilizam dentro das possibilidades oferecidas, entre elas a locomoção, o contato com o lugar, os tempos de percurso ou de permanência, e outras atividades que ocorrem imediatamente em seu entorno ou embaixo dela. Ao se observar e tomar parte nesses fenômenos não se deve abstrair das coisas que se revelam e se ocultam, da proximidade da vivência cotidiana, dos passos a pé. A

⁶¹ Fotografia da própria autora.

⁶² Fotografia da própria autora.

⁶³ Fotografia da própria autora.

⁶⁴ Fotografia da própria autora.

percepção da ponte é fundamental no entendimento do seu potencial aproveitado ou desperdiçado frente às demandas cada vez mais urgentes por uma cidade mais acessível, mais permeável, mais humana, mesmo que o planejamento aconteça tantas vezes no sentido contrário a essas demandas.

Com já discutido, as pontes são elementos de conexão por essência. Estudos precedentes e o próprio dia-a-dia das cidades têm mostrado problemas crescentes de mobilidade e acessibilidade, ocorrência de limitações quanto ao deslocamento e quanto à existência de áreas aprazíveis que deem suporte às atividades e percursos cotidianos.

No lugar das Pontes da Passagem ocorrem diversas percepções de tempo quando da observação dos seus usuários em ação. Há o tempo de quem vai de um bairro ao outro. Há o tempo de quem permanece (pesca de linha, brincadeiras de crianças, pessoas conversando e se encontrando). Há o tempo de quem passa de veículos no sentido norte-sul, em que ainda é possível enxergar o canal e o bairro Andorinhas. Há o tempo de quem passa de veículos no sentido sul-norte, em que é possível observar o concreto, a pista e os cabos da ponte em primeiro plano, e a paisagem distante. Nesse sentido percebe-se uma nova forma de contato com o local condicionado pela nova ponte: torna-se mais nítida a separação entre quem apenas atravessa uma via urbana e quem usufrui e apropria-se do canal em atividades cotidianas, ou mora e circula por entre os bairros vizinhos a ela. Pela nova ponte ocorre um momento de suspensão, pois o contato com os estímulos locais que se faziam presentes na ponte anterior é suspenso - a visão das águas e da correnteza da maré, os odores do mangue, os sons das aves e a visão dos peixes que vez ou outra se debatem na superfície das águas, as pessoas que permanecem às margens do canal, os fluxos de quem passa a pé, além dos carros. A nova ponte suspendeu o tempo e os níveis de contato, e, além disso, desafiou drasticamente quanto às possibilidades de retorno a essa aproximação.

Também há o tempo de quem passa de barco sob ela. A ponte anterior possuía o gabarito insuficiente para a maioria das embarcações que necessitam transitar pelo canal, limitando a travessia aos horários possíveis na maré baixa. A nova ponte

mudou isso, pois o gabarito foi significativamente aumentado. Essa diversidade de tempos e de meios de contato ocorre simultaneamente, cotidianamente na ponte.

Na Nova Ponte da Passagem, em Vitória, a transformação do lugar ocorreu sem se considerar o significado e o poder da ponte em criar e transformar lugares. A implantação da Nova Ponte da Passagem ocorre de forma a atender prioritariamente ao fluxo de veículos automotores viários e hidroviários. Isso é denunciado pela nova escala, forma, e pelo contexto de inserção urbana, desde o desenho urbano implementado, até a propaganda realizada pela administração pública.

A ponte de veículos, Ponte Governador Carlos Lindenberg, foi construída primeiro, enquanto que Passarela de Pedestres Maurício de Oliveira foi feita de forma a adequar-se à proposta formal da primeira, em decorrência disso perdendo em conforto e acessibilidade.

A passarela de pedestres não é tão acessível quanto propagandeada. Ela se configura como obstáculo a pessoas com dificuldades de locomoção, pois se trata de uma grande rampa com tímidos patamares, o que é um problema, pois se trata de uma ponte para onde convergem múltiplos usuários. Ampliou-se a distância de percurso em relação à ponte anterior, diminuindo-se ao mesmo tempo a proximidade aos estímulos naturais do local. Antes se ouvia a água por baixo da ponte, o barulho da correnteza nas pedras. Hoje já não se ouve mais. Menos um estímulo, menos um indício. Hoje se destaca a paisagem distante, as visuais panorâmicas, visão amplamente utilizada em propagandas e cartões postais. Além do predomínio da visão, as sensações táteis também se amplificam: sol escaldante, chuva e vento mais agressivos, olhos ofuscados ao meio dia de sol, tudo branco.

Quem antes ia de um bairro ao outro com alguns passos, hoje dá voltas, sobe, desce, vai, volta, “zigzagueia”. Inclusive os carros também “zigzagueiam”.

Quando se fala de planejamento urbano e regional, de desenho urbano, de urbanismo, são termos que no atual contexto das cidades brasileiras podem ser resumidos em “planejamento urbano estratégico”. Não se tratam de projetos que demonstrem as intenções de melhoria da qualidade ambiental das cidades, ou de construção de espaços ofertados aos habitantes, ao menos sem um objetivo

estratégico. Os próprios termos, administração, gestão, substituem o próprio planejamento e projeto urbanos, os “engolem”.

O planejamento estratégico, modalidade competitiva entre cidades, é o carro chefe na proposta do projeto da nova ponte. A imagem é prioridade em detrimento do planejamento igualitário, inclusivo, acessível. Uma intervenção como o projeto de uma nova ponte, com amplo potencial de ampliar a vinculação dos habitantes com a cidade pela conexão e apropriação de seus espaços, acabou por proporcionar um distanciamento ainda maior nessa relação. Analisando as notícias sobre a nova ponte pela mídia (ver Anexo 3), têm-se a sensação de uma aproximação ilusória do usuário ao local. O direcionamento das propagandas é para a crença de que a nova ponte qualificou o lugar, e tornou-se um cartão postal para a cidade. Seus cabos e luzes noturnas conformam um cenário a ser apreciado à distância, pelo menos enquanto ainda é novidade. Ao compará-la às Cinco Pontes, que foi a primeira ligação da ilha de Vitória à parte continental ao sul, surge o questionamento sobre o que permanecerá das impressões sobre a nova ponte com a passagem do tempo. As Cinco Pontes ainda não completaram um século de existência, e sofrem com depredações constantes e com o abandono pelo poder público. O planejamento estratégico leva a um tipo de intervenção urbana arriscado. A ponte cuja essência é unir pode se tornar obstáculo, nem sempre superado por todos, ou favorecer a criação destes, e isso depende da orientação adotada pelos planejadores e projetistas da cidade.

Todavia, novas formas de utilização não planejadas sempre ocorrem, e são parte do cotidiano da cidade. O sujeito do conhecimento vive seu cotidiano, e é através da observação e da experiência das ações cotidianas que os fenômenos relacionados ao lugar e à espacialização do corpo em movimento se revelarão (ver vídeos no Anexo 3).

Hertzberger (2002, p.47) destaca também que o sistema burocrático funciona como uma “camisa de força de regulamentos”, baseado numa necessidade de evitar conflitos e situações inesperadas no espaço público, inclusive relacionados ao envolvimento direto dos usuários com o espaço, “[...] cria a alienação e, embora afirme representar o povo, na verdade impede o desenvolvimento de condições que

poderiam resultar num ambiente mais hospitaleiro” (HERTZBERGER, 2002, P.47). Para isso utiliza um sistema repressivo de controle, que torna os usuários “locatários em vez de co-proprietários” do espaço público das cidades.

A contribuição do arquiteto urbanista ao projetar e planejar esses espaços efetiva-se ao se assumir o compromisso em “[...] criar um ambiente que ofereça muito mais oportunidades para que as pessoas deixem suas marcas e identificações pessoais, que possa ser apropriado e anexado por todos como um lugar que realmente lhes “pertença”” (HERTZBERGER, 2002, P.47).

As áreas públicas enquanto ambientes construídos devem resultar em lugares amoldáveis, capazes de acomodar as transformações que comumente ocorrem com a apropriação pelo uso, e de abrigar uma maior diversidade de práticas, previstas e inesperadas, resultantes de intenções distintas ou coletivas de seus usuários. O arquiteto Reinier de Graaf (STRELKA INSTITUTE, 2011) defende que a imaginabilidade é fenômeno essencial à condição de público, e que os espaços públicos não podem ser submetidos completamente a um determinado sistema de medição, pois, uma vez que se encerram as possibilidades para sua interpretação a um único sistema, abre-se mão de fatores que são essenciais à condição de público, o que resulta na transformação do caráter público em não público pela sua simples categorização sob determinados preceitos.

Em um projeto urbano, no entanto, o arquiteto urbanista não desfruta de absoluta liberdade conceptual, pois necessita adequar-se a aspectos legais, às estratégias políticas adotadas pelos governantes, a aspectos econômicos, aos cronogramas de projeto e execução que no contexto de grande parte das cidades brasileiras quase sempre beiram o impraticável, e também às diversas formas de contratação, entre outras condicionantes.

Por isso defende-se a elevação do grau de importância do entendimento da subjetividade envolvida nas relações entre os sujeitos e o ambiente, e entende-se que a fenomenologia auxilia no alcance dessa compreensão mais profunda e completa, apresentando potencial de contribuir nas atividades de planejamento e projetos urbanos.

3.2 O LUGAR NA CIDADE COMO OBJETO DE PLANEJAMENTO E PROJETO.

No campo projetual a elaboração do desenho urbano ocorre muitas vezes de forma localizada e fragmentada, ou em um contexto da gestão baseada no modelo de planejamento estratégico. Ocorrem intervenções que não oferecem soluções ou alternativas mais abrangentes, diversificadas quanto às possibilidades de apropriação, uma vez que não apenas um e sim uma multiplicidade de sujeitos do conhecimento que vivem a cidade cada um a sua maneira. Acabar com o modelo de usuário é primordial. É preciso entender os lugares antes da proposição de projetos e do desenho urbano na construção das cidades.

O desenho urbano pode provocar a desqualificação de um lugar ao inibir ou direcionar formas de uso, de passar, ou de permanecer. Também pode dar condição ao aparecimento de qualidades desejáveis em espaços de uso público, como o conforto ambiental, a segurança, a acessibilidade, a possibilidade de identificação e de construção de vínculos por quem os vivencia, quer dizer, o estabelecimento de uma referência positiva vinculada ao real uso e apropriação e não apenas a uma imagem.

Falar em referência positiva é algo subjetivo, mas todos nós temos em nossas mentes o que são as nossas referências sobre o que é positivo em se tratando de vivenciar os espaços públicos das cidades. E é esse o ponto importante a ser considerado, pois não é necessário determinar usos, e sim evitar aspectos que possam provocar a deterioração dessa relação, e, por conseguinte, a deterioração da relação entre as pessoas e a cidade.

A manutenção do lugar como lugar depende da capacidade deste de absorver posteriormente transformações decorrentes do uso, ou seja, é a sua capacidade de “elasticidade” em adequar-se, em acolher, em prover com meios estimulantes a interação, que possibilitará a sua continuidade, e no que tange aos processos de projeto e planejamento, é a partir do entendimento da dinâmica real.

A essência dos elementos morfológicos da cidade é impactada quando se perde de vista que ela acontece primordialmente ao rés do chão. O sujeito a vivencia e nela se orienta intencionalidade em suas atividades cotidianas. A essência se perde na medida em que o sujeito perde sua vinculação com os lugares por onde passa. Quanto menos vínculos, mais pobres serão esses lugares, e as ações que estes estimularão tendem a se perder, ou, contrapondo, podem provocar reações intensas e imprevisíveis, nem sempre positivas.

Nas Pontes da Passagem, o desenho urbano associado à inserção das obras interfere na qualificação da acessibilidade, da assimilação na escala dos pedestres, e contribui para a alienação em relação aos bairros existentes em suas imediações. Ao mesmo tempo em que a criação de ciclovias é positiva, as distâncias à pé aumentaram, os caminhos ficaram desconfortáveis e inóspitos com maior frequência do que ficavam na antiga ponte.

É relevante prover os espaços de estímulos que favoreçam a percepção positiva e a conformação de lugares. A cidade é feita dos usos, da ocupação, e das ações realizadas pelos seus habitantes cotidianamente. O nível de contato com o espaço varia de acordo com as maneiras como se percorre a cidade, assim como varia também o tempo de exposição a os espaços urbanos. Ao se caminhar, ou andar de bicicleta, ou de ônibus, ou de carro, cada experiência define o nível de contato e a forma de percepção que o sujeito constrói para cada espaço. Esse escalonamento em níveis de contato é dado pelo corpo. O corpo é o meio pelo qual a pessoa conhece a cidade, participa dela, a cria e reconstrói. Como já explicitado, o corpo transforma o espaço em lugar.

Hodiernamente as pontes urbanas desempenham predominantemente o papel de conexão viária nas cidades brasileiras. São instrumentos de manejo político, propagandístico.

O planejamento urbano pautado no modelo denominado 'planejamento estratégico', já consolidado nas administrações públicas de parte significativa das cidades brasileiras, pauta-se, entre outras características, pela eleição de uma ou mais áreas ou setores estratégicos para orientar os investimentos públicos, visando inserir a cidade em um cenário de competitividade a partir da construção e venda de uma

imagem urbana atrativa ao capital de investidores privados, transformando a cidade em uma mercadoria de luxo. (VAINER, 2009, p. 75).

Independentemente da área ou setor eleito como “chave” na construção de uma imagem marcante e vendável da cidade, com a caracterização de vantagens e qualidades que a destaquem frente aos outros setores com os quais vai competir, uma consequência preocupante é a substituição do planejamento urbano real e qualificado pela superficialidade da insustentável construção de imagens rotuladas da cidade. O cenário resultante desse modelo de planejamento urbano e de gestão das cidades é alarmante, pois questões urbanas primordiais a serem enfrentadas por meio de políticas públicas (como o crescimento desordenado, degradação ambiental, demandas por acessibilidade e transporte público de qualidade, infraestrutura urbana, instalações de serviços básicos etc.), são colocadas em segundo plano e tratadas levemente. (VAINER, 2009, p. 78) Essa cidade planejada em função do visível foge aos ideais de desenvolvimento equilibrado e sustentável, ocasionando segregação sócio-espacial (ou gentrificação) em função da valorização do solo urbano para acesso de poucos privilegiados.

A importância de se ampliar a discussão sobre as consequências da utilização desse método de se trabalhar o espaço das cidades ocorre visto que este privilegia a construção de imagens que são absorvidas prontamente pela população, em detrimento de um real planejamento caracterizado por equilíbrio de investimentos, justiça social, e desenvolvimento sustentável da cidade.

O Estado do Espírito Santo e sua capital, Vitória, não fogem a esse padrão de produção da cidade impulsionado pelo modelo de gestão pública. Na página principal do portal do governo do Estado⁶⁵ destaca-se a propaganda focada nos setores de turismo e de negócios voltados à indústria e serviços, visível pela chamada “Invista no Espírito Santo” reforçada pela alusão à “Localização estratégica, ótima infraestrutura e programas de incentivo”. Já Vitória tem investido na imagem de cidade propícia à expansão das atividades de turismo, tanto de lazer quanto de negócios.

⁶⁵ Portal do Governo do Estado do Espírito Santo. Disponível em: <<http://www.es.gov.br/Home/default.aspx>>. Acesso em 31 ago. 2012.

Uma das imagens mais recentes e presentes na mídia para divulgação da cidade é a da Ponte Governador Carlos Lindenberg, mais conhecida como a Nova Ponte da Passagem, por ter substituído a antiga Ponte da Passagem, cujo nome oficial, Ponte Armando Soares de Aguiar, era pouco conhecido e raramente utilizado. A nova ponte está presente na página principal do portal da Prefeitura de Vitória, assim como em diversos tópicos de conteúdo no Portal de Turismo da prefeitura, destacada como imagem representativa da modernização da cidade, como atrativo contemporâneo, e em fotografias expostas na galeria de fotos turísticas.

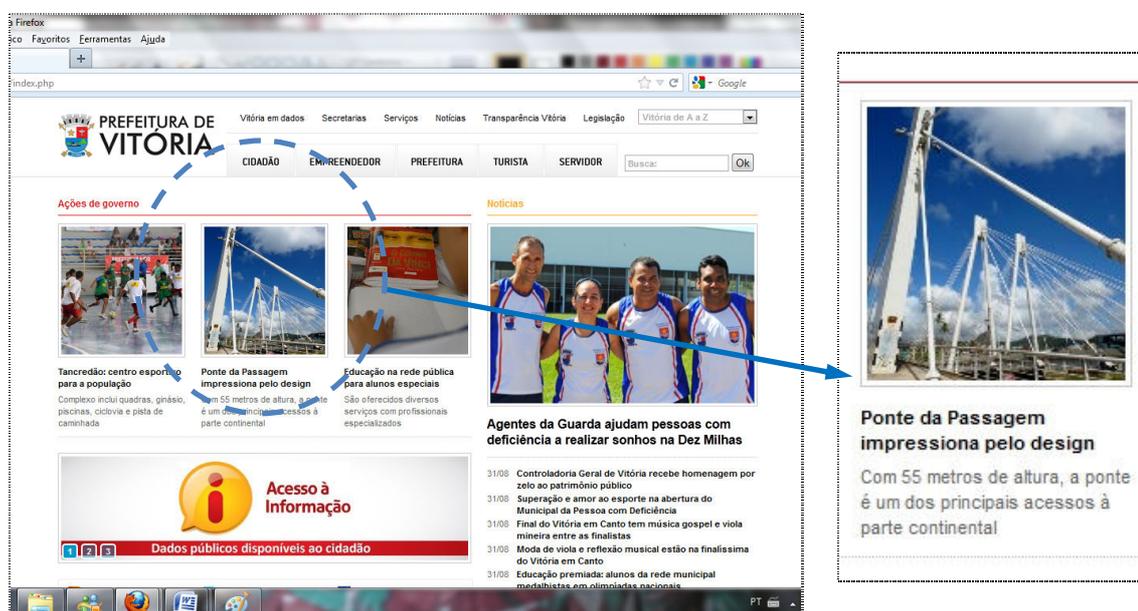


Figura 65 - Página principal do Portal da Prefeitura de Vitória na internet, destacando detalhe da divulgação da Nova Ponte da Passagem.⁶⁶

A renovação e o fortalecimento do potencial competitivo de Vitória, que tem no turismo um dos vetores privilegiados do planejamento estratégico, passa pela atualização do seu valor enquanto mercadoria, isso em um ciclo em que se exige a criação de novas imagens capazes de tornar a cidade cada vez mais atrativa, seja a novos investidores privados, a visitantes, ou aos próprios habitantes, desde que sejam capazes de arcar com os custos de consumo dessa mercadoria cada vez mais exclusiva e dispendiosa, a terra urbana.

⁶⁶ Disponível em: <<http://www.vitoria.es.gov.br/index.php>>. Acesso em: ago. 2012.

A utilização da nova ponte, amplamente divulgada e propagandeada pela mídia e governo locais desde bem antes da sua construção, chama a atenção não apenas pela obviedade enquanto exemplo da operacionalização do planejamento urbano estratégico. No momento do seu lançamento como projeto até a sua execução, a existência de outras pontes que conectam a ilha ao continente é praticamente ignorada quando se pensa na associação à imagem da cidade de forma equivalente à da nova ponte, independentemente dos seus valores atuais ou passados, estando estas pouco ou nada vinculadas ao elenco de qualidades passíveis de publicidade por veículos de comunicação governamentais e pela mídia local (ver Anexo 3).

A ponte passa a ser um monumento que representa intenções futuras projetadas em um presente por meio de anúncios publicitários, em vez de representar a assimilação de um passado vivido, que possa ser rememorado e revelado através da sua construção e história, e que agrega significados para a população a qual se refere.

Como já foi apresentado, as pontes ligando a ilha de Vitória ao continente são seis, sendo a diferença de tempo entre a construção da primeira e da última inferior a 100 anos. A Ponte Florentino Avidos, também denominada “Cinco Pontes” devido aos cinco vãos metálicos que a constituem, é tombada no ano de 1986 patrimônio histórico do Estado do Espírito Santo. Juntamente com o Porto de Vitória recém-inaugurado, firmou a importância política e econômica da capital Vitória já durante o período da sua construção, ocorrida no início do século XX. Trata-se da primeira conexão ao sul da ilha com o continente. Construída com a finalidade de promover o crescimento econômico da capital e do estado, deu condições à expansão territorial urbana aos municípios de Vila Velha e Cariacica. Sua importância econômica é indiscutível, uma vez que possibilitou o escoamento da produção de café e outros produtos, provenientes do interior do estado, conectando ferrovia e porto (ESPIRITO SANTO, 2012, p. 522).

No momento da sua inauguração, as Cinco Pontes são símbolo do desenvolvimento econômico e do poder político da capital, assim como da utilização de técnicas construtivas modernas e de última geração, possíveis devido à revolução industrial. Com peças em aço provenientes da Alemanha, desde a execução de suas

fundações até o posicionamento dos vãos da ponte, cada etapa tratou-se de um evento, um espetáculo na cidade. Seu valor artístico não poderia ser desvinculado da evolução técnica que representava, e sua presença física inaugurou uma nova imagem em Vitória e no Espírito Santo. Um monumento à modernização, ao desenvolvimento econômico, à afirmação da cidade e do Porto e de sua competitividade comercial, assim como elemento indutor da expansão da ocupação territorial (ESPIRITO SANTO, 2012, p. 522).



Figura 66 - Ponte Florentino Avidos, ou Cinco Pontes, em construção na década de 1920.⁶⁷

A essa época, já existia a conexão da ilha ao continente em sua porção norte, feita através da primeira ponte da Ilha de Vitória, chamada então de “pinguela da passagem”. Tratava-se de uma ponte em madeira, por onde passavam pessoas e animais de carga, construída pelos escravos dos senhores de terras que possuíam fazendas na parte continental norte da cidade.

Com a necessidade de possibilitar a passagem de veículos, uma nova ponte foi construída no mesmo lugar da antiga pinguela. Tratava-se de um vão metálico de aço, em arco, com duas pistas que permitiam a passagem de automóveis. Um acidente causado por uma barca que transitava pelo canal de Camburi danificou severamente a ponte, levando ao planejamento e construção de uma outra que atendesse a um maior de fluxo de veículos, e de maior altura entre o vão e a água,

⁶⁷ Disponível em: <<https://www.facebook.com/media/set/?set=a.214032518684669.55233.189621137792474&type=3>>. Acesso em: mai. 2012.

permitindo o tráfego de embarcações maiores pelo canal. Em concreto armado, foi construída a Ponte Armando Soares de Aguiar.



Figura 67 - Pinguela da Passagem, na década de 1920.⁶⁸



Figura 68 - Ponte em aço, anterior à de concreto armado que permaneceu até a inauguração da atual Ponte as Passagem.⁶⁹



Figura 69 – Ponte Armando Soares de Aguiar, antiga ponte da passagem.⁷⁰



Figura 70 – Ponte Armando Soares de Aguiar, antiga ponte da passagem.⁷¹

⁶⁸ Disponível em: <http://sistemas6.vitoria.es.gov.br/diario/imagens/banco/2012_08/amp_00028956.jpg>. Acesso em: mai. 2012.

⁶⁹ Disponível em: <<http://deolhonailha-vix.blogspot.com.br/2010/10/ponte-da-passagem-o-1-braco-de-ligacao.html>>. Acesso em: mai. 2012.

⁷⁰ Disponível em: <http://sistemas6.vitoria.es.gov.br/diario/imagens/banco/2012_08/amp_00028962.jpg>. Acesso em: nov. 2012.

⁷¹ Disponível em: <http://sistemas6.vitoria.es.gov.br/diario/imagens/banco/2012_08/amp_00028961.jpg>. Acesso em: nov. 2012.

Essa ponte, em concreto armado, permaneceu até a construção da atual Ponte da Passagem, a Ponte Governador Carlos Lindenberg.

Até a década de 1920 a capital do Espírito Santo está condicionada à condição insular de sua geografia. Fundada no século XVI, na porção mais interior da baía de Vitória, próxima ao estuário do rio Santa Maria, no início do último século, a cidade tem na Ponte da Passagem seu único ponto de contato com o continente. Essa, situada na face nordeste da ilha, ligava Vitória ao município vizinho de Serra em área de ocupação rarefeita e desconectada de seu núcleo urbano mais importante. Esse, contudo, após a instauração do governo republicano, passa a receber um conjunto de investimentos destinados transformá-lo em centro não somente político mas, sobretudo, econômico. (ESPIRITO SANTO, 2012, p. 522).

Ambas as ligações da ilha ao continente, ao norte e ao sul, constituíram-se em elementos fundamentais para a expansão territorial urbana da cidade de Vitória. Ambas foram símbolos de ações políticas, obras públicas que marcaram a implementação de políticas visando transformar o cenário da cidade e incrementar sua importância política e econômica.

A Nova Ponte da Passagem tem sido utilizada como instrumento político num contexto de “festivalização” (MUÑOZ, 2008, p. 56), ou seja, é ela um evento destacado e propagandeado, enquanto é uma das personagens principais atualmente da política pública urbana da cidade, sofrendo a exploração massiva da sua visibilidade e da sua imagem, tornando-se espetáculo antes mesmo da sua construção (ver vídeos no Anexo 3). Munõz destaca que

[...] essa política é guiada pela prioridade em se fazer parte de mercados de produção e consumo de caráter global, específicos, portanto, nesse contexto, há a necessidade de programas de marketing que criem uma imagem urbana capaz de atrair capital. Isso resulta numa inversão da ordem dos fatores que participam no processo de produção do espaço, já que a imagem deve ser criada antes mesmo da própria forma urbana. (MUÑOZ, 2008, p. 56).

A atualização das áreas de interesse econômico e político, agora estrategicamente vinculadas à promoção do turismo na capital, tem como consequência a promoção de especulação imobiliária, e a região da Avenida Nossa Senhora da Penha, incluindo o Canal de Camburi, atraem o foco estando este último presente nos

discursos do governo municipal no foco de investimentos futuros. Entre as intenções estão a possibilidade de ampliação da atividade de navegação para fins de passeios turísticos no entorno da ilha, sendo ainda inexistente nesse contexto a discussão sobre os prováveis impactos ambientais na área de preservação do manguezal, ou seja, a imagem vendável e competitiva prevalece.

O valor de monumento da Nova Ponte da Passagem, portanto, ocorre por meio da difusão imagética da obra, o que ocorreu desde antes da sua construção. A exposição das suas características quanto às soluções técnicas para um terreno difícil, e sua concepção estética, foram desde o lançamento do projeto foco de propaganda e disseminação da nova ponte como um novo símbolo da cidade, do pertencimento de Vitória ao conjunto das cidades que, dentro de um contexto de marketing urbano, mantém a competição pelo *status* político, econômico, de modernização, de valorização do solo urbano por meio de projetos que são eventos e tornam-se espetáculos, a partir da promessa política de inaugurar grandes investimentos ao longo do canal que atravessa, visando a inserção da capital numa competição turística nacional. É um monumento instituído como marco do período governamental ao qual está vinculada, e carro-chefe numa sequência de promessas políticas direcionadas a incrementar a competitividade da cidade frente a outras.

Já o valor memorial relacionado às Cinco Pontes apresenta caráter fortemente histórico, além do seu valor estético. É tombada patrimônio histórico e artístico pelo Conselho Estadual de Cultura, e conforma a partir de sua existência uma cena marcante e intimamente ligada à cidade, representativa do Porto, do Museu Ferroviário em Vila Velha, reunindo a paisagem ao destacar suas margens, os elementos naturais, inaugurando um novo ponto de observação da cidade. Ela permite a contemplação e a revelação do lugar onde se encontra, ao mesmo tempo em que é monumento, é paisagem, é elemento de memória, de rememoração do lugar, seja da história, individualmente pelos que tem sua história interferida diretamente pela sua construção, seja coletivamente, pelos que a incorporaram enquanto imagem marcante e símbolo de um lugar, que a apreciam e incorporam a sua história ao criarem afeto e vivenciarem sua aura.

As Cinco Pontes, que ainda não completaram nem um século de existência, localizam-se numa zona portuária, rasgada por ferrovias por um lado do canal, e periférica ao Centro de Vitória, por outro, distanciando-se da região de implementação de projetos vinculados ao atual planejamento estratégico, apesar de todas as suas qualidades já citadas, tanto paisagísticas, monumental, históricas, técnica, e utilitárias.

Vainer avalia que “a instrumentalização imediata e consciente das tecnologias urbanísticas e arquitetônicas, bem como de capitais, para mobilizar consciências, é claramente enunciada como tendo por objetivo primeiro alimentar o *patriotismo cívico*” (VAINER, 2009, p. 94-95) O autor cita Borja, que afirma que “os monumentos e esculturas (pelo que representam e pelo prestígio de seus autores), a beleza plástica e a originalidade do desenho de infraestruturas e equipamentos ou o cuidadoso perfil de praças e jardins proporcionam dignidade à cidadania, fazem a cidade mais visível e reforçam a identidade, incluído o patriotismo cívico de sua gente” (VAINER, 2009, p. 95).

A gestão da cidade privilegia pontos estratégicos, e a ponte da passagem atualmente insere-se em e inaugura ao mesmo tempo um deles, o que não acontece com as Cinco Pontes.

Em meio a essas transformações aumentam-se as chances de ocorrência de processos de gentrificação, uma vez que o objetivo primordial não é a qualificação da cidade a partir de um planejamento responsável, voltado à administração das questões ligadas ao crescimento justo e equilibrado, e sim o enobrecimento das áreas com consequente expulsão de populações que não consigam arcar com os custos decorrentes da valorização do solo.

Ainda de acordo com Muñoz (2008, p. 52), isso acaba por resultar numa “urbanização”, o que significa a tematização da paisagem urbana, visando dar condições ao desenvolvimento do setor estratégico então priorizado pela gestão. Nesse contexto ocorre a reprodução de fragmentos de outras cidades, muitas vezes clonados, tornando a paisagem local semelhante às imagens inseridas numa cadeia de imagens urbanas global. Trata-se de uma urbanização banal.



Figura 71 - Propaganda governamental sobre a nova Ponte da Passagem.⁷²



Figura 72 - Imagem noturna da Ponte da Passagem.⁷³

Muñoz (2008, p. 57) afirma ainda que

[...] a imagem converteu-se em condição necessária do processo de transformação urbana, ao ponto de tornar-se o ponto de partida para a realização de transformações na cidade”, uma vez que a imagem da cidade atualmente é um fator básico na atração de investimentos. A importância dessa discussão reside na questão da redução das políticas urbanas à produção e reprodução dessas imagens. A redução do papel e objetivos das políticas leva a uma arquitetura espetacularizada: espetáculo como relação entre pessoas mediada por imagens e espetáculo como capital que foi acumulado até o ponto de converter-se em imagem (Guy Debord, 1967, a sociedade do espetáculo).

Outro efeito dessa política é o provocado no imaginário da população local. Na reação frente a um monumento instituído nesse contexto de marketing urbano ocorrem manifestações positivas devido a apreensão da imagem proposta ocorrer na mesma velocidade que sua produção, ou seja, o tempo é acelerado tanto do lado da produção das imagens quanto na absorção destas pela população.

Exemplo disso são relatos informais de moradores sobre a escolha em atravessar o canal de Camburi utilizando a Nova Ponte da Passagem à noite, devido à iluminação e beleza cênica que proporciona. Percebe-se a presença de uma relação afetiva, ainda incipiente, talvez por conta de se tratar da primeira ponte desde a inauguração

⁷² Disponível em: <<http://www.vitoria.es.gov.br/secom.php?pagina=noticias&idNoticia=4235>>. Acesso em: mai. 2012.

⁷³ Disponível em: <<http://www.vitoria.es.gov.br/secom.php?pagina=noticias&idNoticia=4235>>. Acesso em: mai. 2012.

das Cinco Pontes a propor uma qualidade estética que vai além do funcional. A necessidade de vinculação a algum símbolo local realizada através da ponte, absorvida de forma tão imediata no imaginário da população, pode relacionar-se também à combinação entre a velocidade da vida cotidiana definida pela falta de tempo para demorar-se nos lugares, o que permitiria a apreensão da cidade e a construção de referenciais de identidade e memória de forma mais consistente, e o movimento concretizado pela construção da ponte, que é travessia, passagem, porém em uma atmosfera de quebra da rotina do restante do caminho, ao possibilitar uma renovação da sensação de ir adiante. Sua dimensão permite a aparição de si e do entorno em um único lance de vista, e, complementada por um tratamento luminotécnico, esse potencial se destaca, à medida em que outros monumentos da cidade permanecem invisíveis.

As Cinco Pontes, apesar de serem também um cartão-postal da cidade e da região metropolitana, são exemplo de descaso do poder público quanto ao gerenciamento e manutenção da sua funcionalidade. Seu envelhecimento precoce transparece a velocidade das transformações das relações de espaço e tempo na cidade, assim como a perversidade do modelo de gestão adotado.



Figura 73 - Cinco Pontes em processo de manutenção.⁷⁴



Figura 74 - As Cinco Pontes com iluminação de destaque, atualmente danificada.⁷⁵

⁷⁴ Disponível em: <<http://encopetroengenharia.com.br/portfolio/avidos-5-pontes-vitoria-es/>>. Acesso em: mai. 2012.

⁷⁵ Disponível em: <<http://www.flickr.com/photos/nandomenezes/5727086437/sizes/z/in/photostream/>>. Acesso em: mai. 2012.

O planejamento estratégico urbano é uma ameaça à efetivação de uma memória coletiva verdadeiramente enraizada na história das pessoas que vivenciam a cidade, seus lugares e os acontecimentos que tomam lugar em seus espaços. Huyssen (2000, p. 10) cita David Harvey que afirma que a “separação entre tempo e espaço representa um grande risco para o entendimento completo das culturas modernas e pós-modernas”.

A inserção das pontes em propagandas governamentais como marcas do desenvolvimento se faz desde antes da instituição do planejamento estratégico nas proporções atuais. O que muda e o que se faz necessário é ampliar o debate sobre essa substituição do concreto pelo superficial, em que questões sérias são deixadas de lado na promoção da espetacularização dos cenários urbanos. “A política urbana torna-se algo negociado e negociável entre os setores público e privado, entre as demandas da economia global e as exigências (desatendidas) do território local” (MUÑOZ, 2008, p. 53), cujas consequências podem chegar a descaracterização memorial do lugar na construção das relações entre este e seus habitantes.

Huyssen afirma que, apesar de a mídia não transportar a memória pública inocentemente, ao condicionar as informações à sua própria estrutura e forma, não se pode atribuir toda a responsabilidade “[...] a maquinações da indústria da cultura e à proliferação da nova mídia”, e sugere que há um algo mais que pode ser caracterizado por “[...] uma lenta mas palpável transformação da temporalidade nas nossas vidas, provocada pela complexa interseção de mudança tecnológica, mídia de massa e novos padrões de consumo, trabalho e mobilidade global”.

O autor, ao realizar uma análise sobre a contração da extensão do tempo presente, afirma que “[...] quanto mais o capitalismo de consumo avançado prevalece sobre o passado e o futuro, sugando-os num espaço sincrônico em expansão, mais fraca a sua autocoessão, menor a estabilidade ou a identidade que proporciona aos assuntos contemporâneos” (HUYSSSEN, 2000, P. 28). Isso leva à necessidade de se aceitar “[...] o deslocamento fundamental nas estruturas do sentimento, experiência e percepção, na medida em que elas caracterizam o nosso presente que se expande e contrai simultaneamente” (HUYSSSEN, 2000, P. 29).

No cenário mais favorável, as culturas de memória estão intimamente ligadas, em muitas partes do mundo, a processos de democratização e luta por direitos humanos e à expansão e fortalecimento das esferas públicas da sociedade civil. Desacelerar em vez de acelerar, expandir a natureza do debate público tentando curar as feridas provocadas pelo passado, alimentar e expandir o espaço habitável em vez de destruí-lo em função de alguma promessa futura, garantindo o “tempo de qualidade” – estas parecem ser as necessidades culturais ainda não alcançadas num mundo globalizado, e as memórias locais estão intimamente ligadas às suas articulações (HUYSEN, 2000, P. 34-35).

CAPÍTULO 4

4 Conclusão.

A investigação fenomenológica da relação entre o ser e o mundo a partir do fenômeno da ponte possibilita uma crítica quanto ao seu potencial em se constituir de um meio de persuasão, ao potencializar ou revelar certas atitudes em detrimento de outras, de acordo com o estereótipo ao qual possa estar mais relacionada. Permite ir além ao fornecer meios de se adentrar a história, captar juízos estéticos, assimilar a própria inserção do ser no mundo. De onde partimos e para onde caminhamos num método fenomenológico de busca do conhecimento?

Ora, é claro que a fecundidade da fenomenologia não se encontra do lado daqueles que tomam para si os argumentos insípidos e irrisórios da teologia e da filosofia espiritualista, contra a investigação científica do homem. A riqueza da fenomenologia, o seu *lado positivo*, é o esforço para captar o próprio homem sob os esquemas objectivistas de que a ciência antropológica não pode deixar de o revestir e é, evidentemente, nesta base que importa discutir com a fenomenologia (LYOTARD, 2008, p. 142).

Nas áreas urbanas ocorrem demandas por projetos pontuais passíveis de absorção em uma escala coerente com as atividades cotidianas do homem, uma vez que os projetos de maior escala impactam também no local em que estão situados. Há circunstâncias em que decisões impopulares são necessárias, especialmente quando se leva em conta que a divulgação de grandes projetos urbanos é feita de maneira promocional, como um anúncio publicitário que visa vender um produto a partir da consolidação de uma imagem ou impressão, indo contra a construção da percepção de forma autêntica a partir do próprio contato com o lugar após sua concretização.

Nesse caso, a característica de impopular está relacionada à realização do projeto da cidade sem a utilização de artifícios que busquem vender impressões, e sim a partir do planejamento realizado de forma responsável, com o emprego de soluções

que garantam o direito de todos de usufruir da cidade. Quem tem sido responsável pelo “imaginário coletivo” sobre o que é bom para o lugar ou não? A partir de onde essas percepções são formadas? No Anexo 3 é possível verificar vídeos de propaganda governamental feitos logo após a inauguração da nova ponte, em que os entrevistados são impelidos pelas entrevistadora a adotar as mesmas opiniões vendidas nas propagandas da época da divulgação da nova grande obra. As informações transmitidas em notícias de televisão, jornais, e revistas, ou pela internet, assim como a memória, a história, e as experiências constituem estímulos que se associam à própria percepção corporal ao vivenciar os espaços. Portanto, por mais positiva que seja a imagem que se queira transmitir através de propagandas em meios de comunicação de massa, a realidade que se constituirá sofrerá interferências das formas de entendimento reais de quem se faz presente no lugar. Com o tempo a propaganda se perde, e a realidade do lugar aparece.

A utilização de uma abordagem fenomenológica como parte integrante do processo de investigação, visando à construção do conhecimento sobre a relação entre o sujeito e o lugar, é apta a trazer contribuições significativas aos processos de planejamento e projeto do meio urbano, pois possibilitam o entendimento de fenômenos conformadores da qualidade dos lugar, provendo com dados que auxiliam na proposição de projetos mais integrados e próximos à realidade de uma maior multiplicidade de pessoas.

Por isso a reflexão pelo viés da fenomenologia, e a defesa de uma fenomenologia da arquitetura. O tratamento físico dirigido a esses espaços, especialmente quando se tratam de conexões importantes socialmente e economicamente para a região, como é o caso das pontes, que acomodam mundos contíguos e proporcionam oportunidades de comunicação e integração, de acessibilidade para os sujeitos que vivenciam a cidade, é primordial e deve apresentar-se vasto de possibilidades de utilização, para que se tornem lugares de incorporação, e não de fragmentação do tecido urbano. Os lugares surgem porque alguém se moveu por eles. Eles não existem sem o corpo, sem os estímulos sensoriais, sem a subjetividade da percepção de cada indivíduo, sem a memória.

É importante despertar o interesse da observação natural como técnica para entender os lugares nas cidades, e, com essa experiência, demonstrar como determinados ambientes são prejudiciais aos seus usuários, sendo possível dessa forma identificar novos programas e alternativas de abordagem e de projeto adequados aos contextos locais, ou o aperfeiçoamento de abordagens que já ocorrem.

Portanto, o sujeito do conhecimento, caracterizado por quem habita as áreas públicas urbanas, ou por quem deixa de fazê-lo tendo o potencial para tal, e os sinais da sua relação com o lugar, auxiliarão na reflexão sobre alternativas para a configuração de lugares e ambientes que sejam inclusivos, integradores, e justos e que proporcionem meios de exercer o direito à utilização plena da cidade.

[...] embora prédios e cidades não tenham como reparar a injustiça social, e apesar de muito mais do que um bom planejamento urbano ser necessário para fazer funcionar uma democracia, ainda há um vínculo muito próximo entre a humanidade e suas extensões. Não importa o que aconteça no mundo dos seres humanos, acontecerá num cenário espacial; e o projeto desse cenário exerce uma influência profunda e persistente sobre as pessoas que nele se encontram (HALL, 2005, p. XI).

Na Ponte da Passagem, quem atravessa a ponte percebe o aumento da escala do caminho em relação ao que existia anteriormente. O tamanho, o comprimento, a altura em relação ao solo e à água, a distância em relação aos bairros nas suas cabeceiras, as novas dimensões do elemento morfológico favoreceram a alienação em relação ao entorno imediato. O desenho urbano aplicado reduziu a proximidade do contato do corpo com os estímulos sensoriais provenientes do canal, do mangue, e dos bairros adjacentes.

O desenho urbano aplicado na cabeceira norte da ponte, acesso imediato à UFES e ao bairro Pontal de Camburi, contribuiu para que na escala humana houvesse a perda da compreensão do lugar como um todo, que passou a ser fragmentado. O uso do solo predominante vem atender aos veículos automotores, e em velocidade, já que as possibilidades de acesso de outras escalas de percursos foram limitadas a alguns pontos, associados a distâncias maiores e sob o sol. O sistema de planejamento estratégico continua fortemente adotado na gestão da cidade, em vez

da implementação de projetos de qualidade que favoreçam o conforto de quem interage com a cidade no tempo e na escala do movimento do próprio corpo.

Para os pescadores residentes no bairro Andorinhas a elevação da ponte permitiu que atracassem os barcos “em casa”. Foi ampliada a possibilidade de acesso a veículos aquáticos, porém nota-se a predominância de veículos particulares e de lazer, com exceção dos barcos dos pescadores que moram nos bairros que beiram o canal. Não foram encontrados registros de discussões sobre os possíveis impactos ambientais no manguezal, resultantes do acesso de embarcações de maior porte. Entende-se que faltou a consolidação de um projeto que estivesse relacionado a toda a gama de possibilidades e de fenômenos que o lugar das Pontes da Passagem reúne.

A ponte em sua essência de promover a união, funcionando como uma espécie de soleira urbana, teve suas potencialidades limitadas a partir da prioridade dada ao fluxo de veículos. A própria inclinação e o desenho da passarela de pedestres foram concebidos de modo a se adequar ao desenho da nova ponte de veículos, mesmo que o conforto para sua utilização tenha ficado prejudicado. As múltiplas funções comportadas pela essência da ponte foram restringidas, e, uma vez que isso tenha ocorrido, tanto o lugar quanto a cidade perdem em gentileza urbana para com as pessoas, em conforto para quem a utiliza, e também quanto à eficiência de usos e apropriações, reconhecimento e identificação autêntica pelos usuários.

Considerando a história do lugar das Pontes da Passagem, lugar que foi o primeiro ponto de ligação da Ilha de Vitória com o continente, e que tem se transformado no tempo e na história acompanhando e participando para a renovação das dinâmicas urbanas, conclui-se que se desperdiçou mais uma vez a possibilidade de acender a riqueza e a multiplicidade de histórias, memórias, e acontecimentos reunidos pela presença das pontes. Cada uma em seu período de existência, realizando uma conexão entre margens, e com potencial de realizar uma conexão no tempo e na memória de maneira a absorver e manifestar sua condição de monumento nas diversas acepções do termo. As Pontes da Passagem não são apenas as que lá se encontram, e sim representam todas que lá estiveram ao reunir os fenômenos do lugar em que se situam, e o projeto desse lugar é importante para consolidar sua

presença como referência vivenciada e absorvida pelos sujeitos da cidade, favorecendo o contato corporal e o enraizamento, e indo contra o distanciamento provocado pela anteposição, entre todas as suas possibilidades, da mera função de instrumento rodoviário encravado no meio urbano.

As pontes como elementos morfológicos são tratadas sob o viés das grandes obras, apropriadas às propagandas vinculadas ao modelo de gestão estratégica urbana, relacionadas mais às grandes intervenções rodoviárias do que à escala do lugar vivenciado pelas pessoas nas suas diversas dinâmicas cotidianas.

A abordagem pela fenomenologia experimental é capaz de contribuir com o entendimento do lugar dando condições para a aplicação do conhecimento apreendido de maneira concreta nos processos de projeto da forma urbana, originando soluções que favoreçam a manifestação dos fenômenos resultantes do entrecruzamento da objetividade e da subjetividade intrínsecas a interface entre os sujeitos do conhecimento e o mundo vivido. A fenomenologia contribui para a compreensão de que a ponte reúne não só o concreto, mas o imaterial das percepções do lugar, e no caso das Pontes da Passagem, o lugar que se fez presente desde a história embrionária da cidade de Vitória e de sua região metropolitana.

REFERÊNCIAS

- ABBAGNAMO, Nicola. **Dicionário de filosofia**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- ABE, A. T. **Grande Vitória - ES: Crescimento e metropolização**. Tese de doutorado. São Paulo: FAUUSP, 1999.
- ANDRADE, Érico. **O sujeito do conhecimento**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2012. (Coleção Filosofias: o prazer do pensar).
- ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**. 5. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.
- ARENDT, Hannah. **A condição humana**. 10 ed. Tradução: Roberto Raposo. Título original: *The human condition* (The University of Chicago Press, 1958). Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2005.
- BACHELARD, Gaston. **A poética do espaço**. Tradução Antônio de Pádua Danesi. São Paulo: Martins Fontes, 2005. (Coleção Tópicos).
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. Tradução Carlos Felipe Moisés, Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- BISHOP, Peter. **Bridge**. London: Reaktion Books Ltd, 2008.
- CASEY, Edward. **The fate of place**. Berkeley: University of California Press: 1997.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**.
- CHANG, Sung-Pil; CHOO, Jinkyoo F. Values of bridge in the formation of cities. In: WORKSHOP OF THE INTERNATIONAL ASSOCIATION FOR BRIDGE AND STRUCTURAL ENGINEERING, 2009, Shanghai. **IABSE Symposium Report/IABSE Workshop**, Shanghai, 2009, p. 25-46. Disponível em: <<http://bscw-app1.ethz.ch/pub/bscw.cgi/d376845/02-S.P.%20Chang.pdf>>. Acesso em: 04 mai. 2012.
- CHOAY, Françoise. **As Questões do patrimônio. Antologia para um combate**. Lisboa: Edições 70, 2011.
- _____. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2001.
- CPFL Energia; CULTURA. Fenomenologia e existencialismo. Palestra realizada pelo Prof. Dr. Franklin Leopoldo e Silva, vinculado à FFLCH/USP, em 2008. Disponível

em: <<http://www.cpfcultura.com.br/2008/12/30/fenomenologia-e-existencialismo>>. Acesso em: 20 mai. 2012.

CRANE, Tim. The problem of perception. **Stanford Encyclopedia of Philosophy**. 2011. Disponível em: <<http://plato.stanford.edu/entries/perception-problem/>>. Acesso em: 17 mai. 2011.

DEL RIO, Vicente; OLIVEIRA, Livia de (Org.). **Percepção ambiental: a experiência brasileira**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

DUARTE, Cristiane R. et. al. (Org.). **O lugar do projeto: no ensino e na pesquisa em arquitetura e urbanismo**. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria, 2007.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Conselho Estadual de Cultura. Catálogo "Patrimônio Cultural do ES – Arquitetura". Vitória: SECULT, 2009. Disponível em: <http://secult.es.gov.br/_midias/pdf/3909-4b86811f9d3e1.pdf>. Acesso em 08 de jul. 2012.

HARVEY, David. A experiência do espaço e do tempo. In: _____. **Condição pós-moderna**. 21. ed. Edições Loyola: São Paulo, 2011. Parte três, p.185-289. (política)

HEIDEGGER, Martin. Construir, habitar, pensar. Trata-se da conferência pronunciada por ocasião da "Segunda Reunião de Darmstadt", publicada em *Vortage und Aufsätze*, G. Neske, Pfullingen, 1954. Traduzido por Marcia Sá Cavalcante Schuback. Disponível em: <http://www.proureb.fau.ufrj.br/jkos/p2/heidegger_construir,%20habitar,%20pensar.pdf>. Acesso em: 28 ago. 2012. p.06.

HERTZBERGER, Herman. **Lições de arquitetura**. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

HOLL, Steven; PALLASMAA, Juhani; PÉREZ-GÓMEZ, Alberto. **Questions of perception**. Japan: A+U Publishing Co., Ltd., 2008.

HUYSSSEN, Andreas. **Seduzidos pela memória**. Rio de Janeiro: Aeroplano Editora, 2000.

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES. **Estudo integrado de uso e ocupação do solo e circulação urbana da região metropolitana da grande Vitória**. Vitória, 2009. Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=564&Itemid=363>. Acesso em: 24 jun. 2012.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5 ed. São Paulo: Centauro, 2001.

LORDELLO, Eliane; LACERDA, Norma. Os monumentos e sua reprodutibilidade: mídias e valores. **Risco, Rev. Pesqui. Arquit. Urban. (Online)**, São Carlos, n.6, 2007. Disponível em: <http://www.revistasusp.sibi.usp.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1984-45062007000200004&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em 12 ago. 2012.

LYOTARD, Jean-François. **A fenomenologia**. Tradução: Armindo Rodrigues. Revisão: Luís Abel Ferreira. Título original: *La phénoménologie* (Presses Universitaires de France, 1954). Lisboa: Edições 70, LDA, 2008. (Coleção O Saber da Filosofia).

MERLEAU-PONTY, Maurice. **Fenomenologia da percepção**. Tradução Carlos Alberto Ribeiro de Moura. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MIN, Joosik. Bridge as aesthetic object. **JTLA - Journal of the Faculty of Letters**, The University of Tokyo, Aesthetics, vol. 34, 2009. Disponível em: <<http://repository.dl.itc.u-tokyo.ac.jp/dspace/bitstream/2261/51247/1/jt034003.pdf>>. Acesso em: 04 mai. 2012.

MUÑOZ, Francesc. **Urbanización**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SL, 2008. p. 56. “O conceito de “festivalização” refere-se ao desenvolvimento de políticas urbanas concebidas a partir da necessidade de um grande evento como máquina principal para a transformação da cidade (Marco Venturi)”.

NORBERG-SCHULZ, Christian. O fenômeno do lugar. In: NESBITT, Kate (Org.). **Uma nova agenda para a arquitetura**. 2. ed. São Paulo: Cosac Naify, 2008. p. 443-461.

NORBERG-SCHULZ, Christian. O pensamento de Heidegger sobre arquitetura. In: NESBITT, Kate (Org.). **Uma nova agenda para a arquitetura**. 2. ed. São Paulo: Cosac Naify, 2008. p.467.

OLIVEIRA, Cláudia. **O ambiente urbano e a formação da criança**. São Paulo: Aleph, 2004.

OTERO-PAILOS, Jorge. **Architecture's historical turn: phenomenology and the rise of the postmodern**. Minneapolis: University of Minnesota Press: 2010.

PHENOMENOLOGY online. Iniciativa: Ideia e conteúdo concebidos pelo Dr. Max van Manen, Professor Emérito da Universidade de Alberta, Canadá. Esse site fornece recursos a uma investigação fenomenológica: acesso público a artigos, monografias, e outros materiais que discutem e exemplificam pesquisas em fenomenologia. Disponível em: <<http://www.phenomenologyonline.com/>>. Acesso em: 17 jun. 2012.

PONTE FLORENTINO AVIDOS. Proteção legal: Resolução nº 4/1986 do Conselho Estadual de Cultura. Inscrição no Livro do Tombo Histórico sob o nº 126, folhas 23v e 24. Disponível em: <http://secult.es.gov.br/_midias/pdf/3909-4b86811f9d3e1.pdf>. Acesso em 08 de jul. 2012. p. 523.

Portal da Prefeitura de Vitória. Disponível em: <<http://www.vitoria.es.gov.br/index.php>>. Acesso em 31 ago. 2012.

RASMUSSEN, Steen Eiler. **Arquitetura vivenciada**. Tradução Álvaro Cabral. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

SAES, Sílvia F. de Assis. **Percepção e imaginação**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2010. (Coleção Filosofias: o prazer do pensar).

SCHMID, Aloísio Leoni. **A idéia de conforto**: reflexões sobre o ambiente construído. Curitiba: Pacto Ambiental, 2005.

SERPA, Angelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2007.

SILVA, Franklin Leopoldo e. **O outro**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2012. (Coleção Filosofias: o prazer do pensar).

SIMMEL, Georg. **Bridge and door**. Disponível em: <http://www2.latech.edu/~wtwillou/A320_420images_w02/GSimmel.pdf>. Acesso em: 04 mai. 2012.

STEIN, Ernildo. **Mundo vivido**: das vicissitudes e dos usos de um conceito da fenomenologia. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2004.

STRASSER, Stephan. **Fenomenologia e ciências do homem**. Tradução de Teófilo Alves Galvão, Revisão de Osmar Miguel Schaefer. Título original: *Phänomenologie und erfahrungswissenschaften vom menschen* (Berlin: Walter de Gruyter & CO., 1962). Pelotas: Editora Universitária/UFPel, 2010. 347p. (Coleção FEPráxis).

STRELKA INSTITUTE. Design as enabler of public space. Apresentação de trabalho do aluno Jezi Stankevich em 2011, incluindo comentários dos especialistas Mohsen Mostafavi, Anastassia Smirnova, Jiang Jun, Rem Koolhaas e Reinier de Graaf. Disponível em: <<http://www.strelka.com/alumnus/jezi-stankevich/?lang=en>>. Acesso em: 7 abr. 2012.

UNESCO World Heritage Convention. Disponível em: <<http://whc.unesco.org/en/list/>>. Acesso em: 04 ago. 2012.

URBANIZAÇÃO e política urbana no Brasil. Autora: Prof^a. Dr^a. Heloísa Soares de Moura Costa. Conteúdo da disciplina “Urbanização e política urbana no Brasil” do curso de especialização *stricto sensu* em Direito Urbanístico da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais – PUC-Minas Virtual, cumprida em 2009.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009. p. 75

ANEXOS

ANEXO 1.

Guia com orientações reunidas para uma abordagem fenomenológica. Processo almejado: do conhecimento ao ato crítico.

1. Inserir o lugar na própria rotina, preferencialmente.
2. Evitar o a priori, apriorismo. Despir-se de preconceitos.
3. Olhar desinteressado, imune à busca por relações de causa e consequência.
4. Observar evidências da história.
5. Observar evidências do cotidiano.
6. Valorizar todos os tipos de evidências.
7. Descrever. Descrever. Descrever.
8. Refletir sobre as novas formas de olhar que acontecem após cada nova descoberta.
9. Dar tempo ao tempo. Se afastar por um período.
10. Olhar, escutar, sentir na pele (durante todo o processo).
11. Movimentar-se, percorrer, permitir o contato.
12. Parar para observar quando algo chamar a atenção.
13. Fazer um diário posteriormente à experimentação, refletindo, descrevendo o que ficou na memória. É importante que seja um registro diário.

14. Retorno ao lugar após a elaboração do diário. Espaço de tempo.
15. Registro visual do lugar: fotografias, filmagens, desenhos. (O registro sensorial está no diário).
16. Releitura do diário, e análise dos registros.
17. Verificar ações, atuações, atos, reações; existência de conflitos de uso; oscilações de fluxos e movimentos.
18. Buscar relacionar os fenômenos a referências políticas, sociais, econômicas, culturais.
19. Buscar relacionar a significância do lugar a essas referências.
20. Buscar relacionar as consequências do tipo de processo identificado no âmbito local e municipal/metropolitano.
21. Avaliação crítica sobre a metodologia utilizada em função dos resultados obtidos.

ANEXO 2.

Descrição de algumas das experiências vividas em campo. Experiências e impressões presentes e passadas na construção do conhecimento do lugar da Ponte da Passagem.

Dia 05/12/2012, quarta-feira, entre 18:00h. e 18:40h.

Hoje realizei o reconhecimento do lugar. A nova ponte da passagem. Fui à pé, ainda meio em dúvida sobre que estratégias abordar. Pensei nos percursos possíveis para se chegar ao lugar. Segui pela Avenida Hugo Viola, por costume, pois sempre que fui à ponte, mesmo a antiga, passei por lá. Raras vezes fui pela Avenida Fernando Ferrari. Fui tentando observar o entorno, a paisagem, o que acontecia. “Tentando”, porque a ansiedade do momento da primeira visita com a responsabilidade me deixou meio aérea e acelerada, ainda que “mergulhada” no local. Lembrei, mais pra frente, quando já voltava, da atividade que realizei na disciplina do Ângelo em Salvador, atividade que nunca cheguei a entregar, não, me engano, atividade que apresentei em aula. A mesma que resultou no artigo que escrevi para a disciplina Crítica e Pós-Criticismo. Seria uma boa pedida para a estratégia metodológica realizar a mesma atividade, porém, desta vez consciente desde o início? Penso que sim, porém é uma outra ideia a ser amadurecida. Lembrei-me das conversas com a Eneida, sobre como ela sempre sugeriu entrevistas e perguntas aos usuários do lugar feitas de forma qualitativa mesmo, utilizando imagens, ou perguntando coisas que remetem ao imaginário da pessoa. Lembro agora da Clara, na qualificação, falando sobre o sentimento manifestado pelas pessoas no terminal de ônibus.

Voltando à visita de hoje, segui pela Hugo Viola e atravessei pela antiga ponte, que ainda permanece. Lembrei-me de quando a atravessava antigamente. Subi no passeio, lembrei e quase pude sentir no corpo a proximidade dos carros passando, como antigamente. Olhei a água, escura, como se suja de óleo. Lembrei que já vi

peessoas pescando direto da ponte, no passeio, com varas de pescar. É como se isso tivesse morrido, por um instante. Mais a frente já existiu um posto de combustíveis, e, depois, um restaurante de comida portuguesa, ainda estão na minha memória de pedestre que por tantas vezes atravessou a antiga ponte. Atravessar a nova ponte ainda desperta mais lembranças da antiga do que novas percepções, ainda mais que a antiga ainda é atual, ainda existe. É como se houvesse uma disputa entre as três obras, a ponte antiga, a nova ponte para carros, e a nova ponte para pedestres e ciclistas. Há uma sobreposição, um abandono que se recusa a concretizar-se, pois a antiga ponte ainda é bastante utilizada por pedestres e ciclistas. São lugares diferentes. Antigamente atravessava-se à direita e à esquerda do canal. Lembro-me de olhar os barcos atracados às margens de Andorinhas, acho que ainda tenho fotos num antigo blog. Lembro que à direita, no sentido Jardim da Penha-Praia do Canto, passava-se por um “passeio”, com apenas demarcação do meio-fio, necessário à pavimentação da via de veículos. Não havia pavimentação, só terra batida e buracos, e o mato descendo até a UFES e às margens do canal. Lembro-me dos dias de chuva, como sujava os pés, empoçava, poças de lama. Pensando bem, à esquerda não era diferente. Alguns trechos eram cobertos com brita, mas havia terra batida e lama. Não consigo agora recordar até onde existia um passeio pavimentado, e até onde era terra. A antiga ponte foi desativada para carros, e o tratamento dado aos *desmotorizados* não mudou. A própria ponte nova dos pedestres e ciclistas foi construída apenas após a de veículos ficar pronta. Quantas memórias inesperadas. O “gelo baiano” que separava os sentidos das vias, alguns ainda permanecem. As placas faltando no piso dos passeios, tantas vezes considerados perigosos e desprotegidos. Olhei a paisagem ao redor. Penso agora em como a antiga ponte permitia o acesso ao bairro de Andorinhas sem estigmatizá-lo com a criação de um tipo de portal, convidativo apenas aos iniciados. Andorinhas possui um calçadão, que nunca experimentei, mas que via do antigo passeio da antiga ponte. Quem o vê hoje? Os carros passam, *tobogãs*, viaduto e ponte. Da ponte dos *desmotorizados* avisto o Mestre Álvaro na paisagem. Imagino olhá-lo da ponte de baixo, tentando lembrar-se de como era antes. Nesse momento o sentido é Praia do Canto-Jardim da Penha. Olho as pessoas cruzando a ponte por baixo. A ponte de baixo. Paro um pouco para observar a ponte dos *motorizados*. Não vejo Andorinhas como antes, vejo uma

grande barreira de concreto, esparramando-se às margens, descida do tobogã. Reparo nos pilares, tão brutos. Ainda antes de atravessar o canal, na volta, reparo que os fios de energia e as linhas de transmissão são um contraponto aos cabos das pontes estaiadas. Muito concreto no solo, grandes massas geométricas e sólidas. Ao lado dos pilares da ponte motorizada, na água do mangue machucado (escavações para ampliar a largura do canal), os barcos coloridos se amontoam. Vejo na cerca de arame que separa a universidade da área da ponte algumas roupas penduradas, a cerca da universidade como varal. A cerca fica logo ao lado dos barcos. Um canteiro de obras ainda permanece entre as pontes novas, já em terra firme, em Jardim da Penha. Lembro-me das plantas nascendo na passarela dos *desmotorizados*, em seu grande bloco-base de concreto. Uma grande sequência de plantas, parecem árvores. Grafites e pichações, um grande caranguejo colorido na base da ponte dos carros.

Tomo consciência da dimensão da área de cabeceira da ponte do lado de Jardim da Penha/Goiabeiras. Observo as ciclovias, o fluxo intenso de trânsito do horário, os semáforos vermelhos sendo ultrapassados por alguns carros. Se um pedestre quiser atravessar com segurança a Avenida Fernando Ferrari, deverá caminhar até a altura da primeira entrada de pedestres da UFES. Há como atravessar de bicicleta. Entro na universidade, buscando a visão da ponte a partir dela. Só consigo pensar em como os pilares se perdem de dia, por conta dos cabos de energia e dos morros ao fundo. Da UFES vê-se a massa verde do manguezal, sente-se cheiro de maconha, e nota-se ao fundo, distantes, os dois pilares da ponte. Verde do mangue e branco da ponte sobre um fundo tumultuado de informações, três planos de visão.

Andei bastante e pensei sobre as estratégias metodológicas que seriam aplicáveis para garantir que a escala do pedestre, escala humana, não se perca. É inviável, ao se pensar a realização de um levantamento de dados para o desenvolvimento de um projeto urbano, realizar uma abordagem perceptiva individual? Eu possuo referências do tempo em que vivo aqui, e em que sempre utilizei a ponte antiga como pedestre ou ciclista. E quem não possui essas lembranças? São informações importantes de se ter previamente a um projeto, e não devem servir apenas para análises póstumas. E o mangue? E o corpo de quem vive aquela passagem? Como inserir essas informações em projeto sem antes conhecê-las ou vivê-las? Há

histórias sobre casos de corrupção e “politicagem” envolvendo a construção da nova ponte. Desde antes da sua construção sua imagem é vendida como a de “um novo cartão postal” da cidade. É tratada como monumento e instrumento de planejamento estratégico da cidade, desde o lançamento do projeto. A percepção do lugar da ponte antiga, e do lugar da ponte nova, é vendida numa dialética do antes (ruim, passado, ultrapassado) versus o depois (moderno, tecnológico, simbólico do desenvolvimento acelerado). Até mesmo as análises técnicas sobre a solução construtiva utilizada só discute a novidade – primeira ponte brasileira com pilones totalmente metálicos – transparecendo apenas a propaganda de um novo marco para a cidade. E a percepção do lugar da ponte? O que era Andorinhas antes e depois? E a rua do canal de Jardim da Penha? E as serralherias? E quem está consolidado no lugar, qual a solução? E o lugar da ponte, a ponte como lugar que é ao revelar ou encobrir os lugares ao seu redor. Concorde-se que, se havia necessidade de uma nova ponte, esta deveria ser feita. Só que o projeto da cidade, do lugar que se deseja através da ponte, deve ser parte de uma visão de lugar que não limite ainda mais a apropriação da cidade pelos seus habitantes. A atual ponte é uma ponta de um funil, afunila e limita os movimentos e vivências do lugar. Que outras cidades e que outras pontes são exemplos do que poderia ser diferente nesta? As percepções dos usuários são iguais as minhas? Há as percepções captáveis em comentários de redes sociais, e de publicações *online* (jornais locais, periódicos, sites diversos). Há as percepções corporais, segundo Merleau-Ponty, e há também o cotidiano. Qual é a inserção da atual ponte no cotidiano das pessoas que sempre utilizaram essa passagem? Elas são passantes. E o lugar da ponte? Há bairros. O que ela significa para esses limites de bairros? Quais são os planos e intenções do poder público? Como ocorreu o processo de planejamento e projeto dessa área da cidade, desse lugar distorcido e deturpado por uma “grande obra de engenharia”, divulgada apenas sob esse ponto de vista? Ainda cabem processos de projeto e planejamento urbano que se utilizam do processo de desenho urbano voltado à escala humana? De onde se tem o ponto de vista do “cartão postal”? A ponte diurna e a paisagem noturna.

Dia 06/12/2012, quinta-feira, entre 11:50h. e 12:30h.

Hoje fui novamente à ponte. Apesar de querer atravessar por cima na ida (ponte nova de pedestres) e por baixo na volta (ponte antiga), automaticamente atravessei por baixo na ida, novamente. Senti um pouco de medo, certa ansiedade, estava meio assustada. Ontem havia muitos passantes. Hoje havia pessoas paradas, um rapaz sentado à direita, na direção da vista dos barcos atracados. À esquerda outro rapaz de pé, próximo a um dos pilares da passarela, parecia estar fumando. Na antiga ponte, sombras, vento fresco, em contraste com as pontes de cima. O sol estava escaldante. Sob as pontes seria um lugar agradável de ocupar, seria se não fosse o receio. Hoje olhei para Andorinhas, quando ia. Lembrei-me da foto dos barcos. A calçada da orla do bairro faz a curva ante a barreira da ponte, que parece ter caído onde está como um meteoro que não atravessou o solo. Sob o último apoio da nova ponte em solo há um “portal” por onde se passa: de um lado um paredão de concreto – pilar, do outro o canal, as águas do canal, um amontoado de pedras adentrando a água (não lembro bem agora), estou certa das pedras nas bases do grande bloco de concreto em terra firme. Uma mulher pesca, de linha, sob a sombra, nas pedras que vão adentrando a água nesse caminho. Quem ousa? Quem vai pro bairro. Mais tarde passa um casal de mãos dadas vindo do bairro pelo portal. Senti, será, a intencionalidade do corpo? Quando ia, antes de escolher mentalmente por onde passar, meu corpo já seguia, sem esperar o raciocínio, seguia ansiosamente. Dança, pra lá e pra cá, para não esbarrar com quem vem. Olho pro alto, vejo os fundos da passarela, como ontem. A saída para a Praia do Canto, corredor entre paredões sólidos e pesados de concreto, base de ambas as pontes novas e altas. Pouco movimento, sol escaldante do meio dia, sombra, marasmo, silêncio, talvez juntos tenham contribuído com o medo. Eu sou uma estranha se permaneço, se paro, se olho. Sou qualquer pessoa se sigo em frente, sem olhar para trás. Olho para os lados, mas o movimento é constante. Ontem pensei em passar à esquerda da passarela, ir pela margem do canal, onde ficam pessoas paradas às vezes, e onde um cachorro vez ou outra dorme. O corpo não foi apesar de ter visto o que havia: ninguém. Seguiu por onde outros seguiam. Pessoas, bicicletas, movimento. Da Avenida Fernando Ferrari vi três torres: os pilones que seguram os cabos

estaiados e a torre de transmissão de energia, sobre a rocha partida que empareda o bairro de Andorinhas. Muitos cabos e barras, horizontais e verticais. Calor. A ponte foi feita para ser vista, mas não da Reta da Penha (Avenida Nossa Senhora da Penha). Ela é vista, mas menos do que por outros ângulos. Atravesso a rua no semáforo que nunca fica verde pra mim, e o sol escaldante. Chego ao outro lado. Quero atravessar a rua seguinte, seguir para o posto de combustível. Não há previsão de lugar. Quem atravessa vai apenas para dentro do bairro, só segue em frente? Quem vem do bairro só vai para o semáforo da ponte? Travessia ameaçadora. Os carros encaram você de cima para baixo. A pessoa é o elemento menor da cena. Avisto a obra de um edifício do outro lado da avenida. Quero fotografar de lá. Penso nos corpos, no azul e branco, nos pássaros brancos passando pelos seus mastros. Vontade de conversar com todos que lá estão, que param por lá, que estão ao seu redor, ao redor da ponte, digo. O medo não deixa e, além disso, não saberia ainda o que dizer. Medo, medo, medo. Lembrei-me das outras pontes do mesmo canal de Camburi. Do medo de assalto, do passo apressado. Ponte mirante, para quem pescava, para quem pesca ainda, próximo à água, embaixo. Em cima não dá, muito vento, vento forte, piso curvo, sol.

Na subida da passarela um dos cabos de alta tensão do poste se apoia no guarda-corpo, antes de passar para outro poste. Penso em fotografar. Medo de roubo, medo de ficar marcada. Sonho de conversar, de me comunicar, principalmente de ouvir. Ouvir muitas impressões, ideias, sentimentos. Sábado pela manhã tem feira aqui perto de casa. Quem vem de lá? É perto. A ponte vira ponto de partida. Transpassados diagonais. E depois que a ponte antiga for demolida? Como sair e entrar em Andorinhas por ali? Acabou? Décadas de ocupação de um caminho, de percursos. E em Jardim da Penha, na rua do canal. Dar-se-á as costas completamente? Há planos de se fazer um parque linear no canal, algo voltado ao turismo, ao embelezamento e desenvolvimento econômico da cidade. Vi no jornal, palavras do Secretário de Desenvolvimento Urbano de Vitória. Quando? Não vi, não havia essa informação. Mudança de governo, ano de eleição, não dá pra saber. Mas isso é conversa fiada, torta. As plantas no canteiro na base da passarela em Jardim da Penha estão bonitas, verdes e viçosas. Via-se Andorinhas da ponte antiga, da ponte nova não se vê mais. No início da rua do canal de Jardim da Penha. Um

senhor de roupa social faz a curva da rua e “pega” a ponte antiga. O chão da curva é gramado, com placas quadradas de concreto, de uns 40x40cm, como o gramado de um jardim doméstico por onde se passa para chegar à varanda. A curva quer ser lugar. Há um banco sobre a pequena árvore na curva. Como será quando a ponte antiga não estiver mais lá? Saudade. Estranho, estranhamente, essa saudade. Quero registrar o que vejo, mas ainda há medo.

Dia 07/12/2012, sexta-feira, entre 11:30h. e 12:30h.

Sol quente, alta temperatura. Olhei para a ponte ainda quando saía pelo portão da UFES, era o portão que dá acesso aos edifícios do curso de Educação Física. O calor me desanimou de andar, sol muito forte e a distância do percurso praticamente sem sombras. Olhei para trás, vi o ponto de ônibus, e resolvi esperar. Logo embarquei em um com ar-condicionado, confortável, um “oásis” em meio ao calor. Sensação agradável, vários assentos vazios. Escolhi um ao lado da janela, do lado direito, de forma que eu estaria o mais próxima da beira da ponte e poderia ver o bairro Andorinhas do alto. Qual o meu engano. Havia uma pista à direita, da qual não me lembrava, destinada aos carros que vinham da UFES, uma alça de acesso. Da pista que o ônibus estava vi a paisagem do mangue, do canal, os morros ao fundo, paisagem de morros e rochas, verde e cinza, céu azul, algumas nuvens bem brancas, pelo menos é essa a minha impressão. Talvez esteja essa impressão marcada, fixa, por causa das imagens dos mastros brancos contra o céu azul, limpo, porém com algumas nuvens destacadas. Essa imagem aparece como se não existisse nada ao meu lado, nem abaixo, nem acima, só vejo o branco no azul, claros e limpos contrastantes diurnos, praticamente matutinos, imagem de cores bem marcantes. Constrange os outros sentidos. Ocupa a visão e o corpo no espaço. É uma visão que tive primeiramente por fotos, e que me faz lembrar uma foto que tirei no bairro de Andorinhas, de uma casa branca, o segundo andar de uma casa quase quadrada contra o céu azul, do mesmo azul claro e diurno, matutino. Na foto da casa os fios de energia dos postes apareciam em primeiro plano, e uma pipa sacudia ao vento, presa aos fios. A travessia do ônibus foi rápida, nem me lembrei

de olhar para o outro lado do canal, o lado da passarela. O guarda-corpo de concreto, maciço e branco, emoldura por baixo marcando o limite até onde se pode ver o bairro. Queria ver para baixo dele, estou de ônibus, um veículo alto. Em um carro talvez visse igual, ou menos ainda. Igual por que de carro eu poderia me aproximar da mureta guarda-corpo, usar a faixa destinada a quem pegou a alça de acesso que sai da universidade. Vi lá embaixo, como se estivesse mais distante que o normal, o bairro. Mais distante do que quando atravessava a ponte velha. A ponte nova é mais alta, mas a sensação que a altura provoca equivale a uma distância horizontal mesmo, é como sinto. Talvez as lembranças do lugar em uma escala menor, mais próxima, interfiram nessa impressão.

Afinal, para a construção da nova ponte o canal foi alargado, e ela começa ainda em terra, sua estrutura brota do viaduto atapetado de verde, pistas tobogãs. Ao passar pela rocha, sobre a qual se detém a torre de transmissão de energia, torre marcante, rocha marcada, estourada, lembro que sim, já foi possível passar por ali caminhando. Havia um passeio precário, como todos que davam e ainda dão acesso à travessia dos desmotorizados. Era estreito, na minha lembrança a impressão é que a sua largura não ultrapassasse 1m, 1,5m, no máximo. Era possível escolher por qual lado da ponte atravessar, ambos contavam com passeios. Não que houvesse completa sensação de segurança. Estar limitada por uma rocha em paredão de um lado e pelos carros chegando em velocidade do outro fazia o passo acelerar. Corpo internacional? Continuando. Tudo isso porque atravessei olhando pela janela do ônibus, inserida como expectadora, isolada do calor e do som, dos sons e do vendo, das cores vivas, que sofreram interferência da película aplicada nos vidros – filtro meio azulado, meio acinzentado. Ainda assim é uma bela paisagem. Predomínio do natural à direita e ao fundo, e de construções à esquerda. Os morros da esquerda, ao fundo, suportam os edifícios de habitação popular – bege e cores em meio ao verde, tipologia de habitação popular. Em primeiro plano a pedra, com o barro vermelho do chão. Bagunça num lance de olhar e depois de passado o canal: mato, lixo, entulho, terra, uma breve faixa misturada dessas coisas separa a ponte do bairro. O caminho que estava no mesmo plano da ponte antiga, e que dava acesso às avenidas ainda permanece. Só que agora ele é um portal, por baixo da nova ponte, limitado pela água de um lado, e pelo bloco largo de concreto

do pilar da ponte, do outro. Sombra escura, caminho quase obscuro, em contraste com a claridade forte e intensa do outro lado. Passa a pedra e o semáforo – a nova ponte acaba em um semáforo, com faixa de pedestres. Ele marca o início, e o fim da linha da ponte. Eu dou o sinal e desembarco no primeiro ponto de ônibus. O calor intenso volta. Sigo em frente pela Reta da Penha. Ainda estou nos meus pensamentos. Paro em um supermercado. Volto. Sigo em frente, e chego ao próximo cruzamento. Olho para trás e a ponte que vejo nem de perto tem o poder imagético propagandeado, tampouco parece a ponte que se vê quando se está no tobogã do viaduto verde, ainda na Av. Fernando Ferrari. Eu vejo a pedra, a torre de energia, e do outro lado da rua um edifício em construção ergue-se já engolindo seus mastros. Da Reta da Penha sabe-se que ela existe, porque ali sempre existiu a ponte, desde a ocupação urbana da região. Atravesso a rua. Da outra calçada não há mesmo sinal. Vejo a ponta dos seus mastros por detrás do prédio em construção, e ainda estou há 2 quarteirões de distância. À medida que ando pela calçada e me aproximo, nada muda. A ponte é uma curva que acontece depois da pedra. Da Reta da Penha a visão é de uma avenida que, a partir da pedra, curvou a direita e já não é mais visível dali. A ponte é parte da Fernando Ferrari. Essa constatação torna uma matéria de jornal curiosa, devido à ironia que a situação suscita: a manchete é “A nova cara da Reta da Penha”, ilustrada pela nova ponte. No quarteirão imediatamente anterior já vejo, ou não, não me lembro agora, talvez já passe batido, vejo os fios com o céu, a torre com os mastros. A obra do edifício é a última construção do quarteirão, e passada ela se abre um espaço amplo, onde já existiu um posto de combustíveis. Chão de areia, terra, avista-se o canal. Dali vê-se os bairros, as margens do canal, a ponte Ayrton Senna, a paisagem segue com a maré para a praia de Camburi. O corpo segue o caminho, com menos pressa que nos dias anteriores.

Uma mulher caminha vindo por entre as duas pontes, entre as duas subidas maciças de concreto. Isso me encoraja, mas a coragem veio pela ação do corpo antes mesmo que por uma ponderação. Eu simplesmente já seguia aquele caminho, sem pensar. Isso me surpreendeu um pouco, pois nos dias anteriores eu tive medo. Distração que equivaleu ao esquecimento do medo. Passando olhei as pichações. Um porco amarelo na base da passarela. Pergunto-me em que horário essas

manifestações acontecem? Provavelmente madrugada. Nesse curto trecho não se vê canal, ponte, água, é um corredor, muros altos, branco e cinza, chão que parece terra firme, esburacada, até que se torna o piso da velha ponte, e então, olhando-se para os lados vê-se novamente o canal. A água e as margens chama a vista. Olhando para o acesso ao bairro vejo uns homens, não dá para ver direito, estão sob a sombra da ponte motorizada. Uns 5 ou 6, não contei na hora. É um grupo quase oculto na sombra para quem olha “de fora”, do sol. Ali é beira do portal do bairro. Imagino como será quando demolirem a ponte velha. Aquele lugar deixará de existir, ou apenas se tornará menos acessível e mais obscuro? Ou nada disso? À direita, na sombra da passarela, um ambulante que leva uma mercadoria de roupas descansa sentado no meio fio do antigo passeio de pedestres da ponte velha. Aquele lugar sob as pontes novas poderia ser uma espécie de praça, penso eu, pois é o ponto de conforto térmico em meio a uma grande distância de percurso em avenidas quentes e pouco sombreadas, praticamente sem arborização. Por ali outra mulher vinha com um carrinho daqueles que as pessoas levam para a feira ou para o supermercado, de carregar compras. Duas mulheres, sozinhas, e em momentos sequenciais. Geralmente a maioria é de homens, a pé ou de bicicleta. Encontrei bem menos mulheres até então. Lembro-me de duas que subiram a passarela antes de ontem, juntas, elas não atravessaram por baixo, apesar da sombra. Apensar de que, já era fim de tarde aquele dia, já estava mais fresco.

Segui. Um homem pega a entrada do bairro, o portal, de bicicleta. Continuo. Olho sempre. Não vejo hoje as roupas penduradas na cerca, nem outras pessoas sentadas. Há carro, um, estacionado sob a sombra da ponte motorizada. À direita, já no primeiro quarteirão de Pontal de Camburi, casas, prédios, oficinas se misturam. Entre elas está a pastelaria da ponte da passagem, está fechada, é a primeira vez que a vejo. Não sei se funciona à noite, ou se é tão recente que ainda não foi inaugurada. Sua porta, voltada à pequena “varanda”, é metálica, de recolher, verde bandeira. A “varanda” na verdade é a calçada, insignificante ali sua existência como passeio público, pois a rua inteira está desativada para carros. Ainda é a rua ligada à ponte antiga. Pavimentos e meios-fios se misturam, demarcando várias camadas de caminhos possíveis agora a qualquer um. Na serralheria um homem almoça de costas para a rua, na porta escancarada, vendo TV. Passo pela concessionária de

carros importados e já adentro Jardim da Penha. Sol e calor, intensos. Mais conforto, menos medo, sempre em movimento. Hoje não subi a passarela. Seria o medo de passar por baixo um medo do contato com a cidade real e concreta, que permanece e se apropria, que ocupa, em vez de algo rápido e sem vínculos com outros se manifestando? Quer dizer, o “estar” de outros intimida o meu ocupar, ao parecer a extensão do bairro, ou lugar para iniciados. Apenas a partir da sombra sob a ponte motorizada há essa sensação. É como se a linha da sombra no chão marcasse o território de alguém ou de alguns, o hall de entrada do bairro, só ocupa quem a atravessa em direção a Andorinhas. Sombra, sol, azul, água negra, água escura, verde, mangue, casas, edificações, barcos, vento constante. Hoje foi assim.

Dia 08/12/2012, sábado, entre 10:10h. e 11:30h.

Ontem fui até a ponte. Sábado pela manhã tem feira de rua aqui perto. Eu moro perto da ponte, uns 10 minutos andando. Saí com máquina fotográfica em mãos e bastante protetor solar. Fui andando pela minha rua, dei a volta na praça e peguei a Hugo Viola. Havia bastante gente na rua, sol forte, dia claro e quente, muito quente, a praia devia estar lotada. Passei por pessoas indo e vindo da feira com sacolas, pessoas puxando seus carrinhos de compras, meninos carregadores com seus carrinhos de mão. Os taxistas buscando sombra na árvore da esquina do ponto de táxi. Enfim, segui. Fui observando a paisagem que a rua direciona: “pedra dos olhos”, placas, postes, fios, semáforo, verde e azul nas “entre linhas”, entre linhas de transmissão de energia e barras verticais e horizontais de mobiliários urbanos. Verde da grama do viaduto. Dá vontade de subir nela, usar, sentar, correr. Espalhar cangas. Mas o lugar já tem dono: Os Quero-queros (crédito da Silvia, que acompanha seus movimentos). Desde a praça notei um homem de bermuda azul (de um tom um pouco mais claro e vivo que um azul royal), e camiseta cor de abóbora (ou laranja cromo escuro), com uma sacola da feira em cada mão. Os braços estendidos denunciavam que as sacolas estavam pesadas. Notei em todo o percurso que íamos no mesmo sentido e direção, ele um quarteirão ou menos à minha frente. Havia muita gente indo e vindo, algumas pessoas pareciam estar indo

para a praia. Muitos carros – estacionados, passando – a maioria do fluxo ia em direção à praça. Famílias nas portarias dos edifícios, como que saindo para curtir o dia, ou chegando para um churrasco em casa de amigos ou parentes. O clima da rua estava bastante agradável, apesar do sol escaldante. No mesmo dia, às 18 horas, a sensação térmica ainda estava em 32°C, segunda o CPTEC/INPE.

Fui acompanhando o homem da camisa laranja com o olhar. Logo após atravessar a rua e já seguindo em frente notei um ciclista surgindo por debaixo do viaduto. Era um homem sem camisa, de chinelos e bermuda vermelha. Vermelhão chinês. O vejo a primeira vez ainda surgindo sob o viaduto. Sigo pela calçada da concessionária de carros importados, que fica na curva do quarteirão logo ao lado da passarela e da ponte. O homem de laranja parece acelerar os passos, como se quisesse chegar logo para se livrar do peso das sacolas e do sol. Vejo que ele vai pela ponte velha, atravessa o caminho, e pega a estrada do bairro por baixo da nova ponte da passagem. Adentra o bairro. Nesse momento minha intenção é ir para o lugar da ponte velha. As serralherias estão fechadas, e vejo que a única oficina de veículos na verdade é um serviço de instalação de GNV. Fluxo grande de pessoas vindas da rua do canal de Jardim da Penha, e também de Andorinhas, mas maior ainda é o fluxo de pessoas vindas da Reta da Penha. Na verdade, as pessoas vêm do semáforo, atravessam a rua na faixa, e vêm na verdade da Rua Dona Maria Rosa, primeira entrada à direita de quem chega de carro na Reta da Penha pela ponte. A rua Dona Maria Rosa dá acesso à Avenida Maruípe, uma das principais vias da cidade. Muitas pessoas sozinhas andam por ali, e também há grupos de amigos com suas bicicletas, gente indo para a praia, a julgar pelos trajés (mulheres com óculos escuros e vestindo “saídas” de praia, homens de bermuda e sem camisa). Multiplicidade de ações e intenções. Gente com sacolas de compras, indo e vindo. Pontos de ônibus cheios de pessoas em ambos os lados da Reta da Penha. O edifício em obra recebe a visita de duas pessoas – os carros são estacionados logo ao seu lado, na grande área vazia beirando o canal. Situando melhor, nesse momento já realizei a travessia passando por baixo da passarela (na ponte antiga). No sábado de manhã é o lugar mais confortável de se passar, por causa da brisa e pela sombra que tanto a passarela quanto a ponte nova proporcionam. Há três homens juntos pescando no lado voltado para Camburi, e um grupo maior, que não

dá pra ver todo, no lado voltado para o mangue. Pescam com varas de pescar, e com suas caixas de isopor ao lado. Roupas coloridas. Um deles usa um chapéu amarelo, de abas largas, como que para a ocasião. Quando eu estava passando ao lado da passarela, no início da sua rampa, um antigo vizinho meu me chama lá do alto, já descendo, indo em direção à feira livre: “Oh menina, passa por cima que é melhor!”. Ele é um senhor animado, morava no mesmo prédio onde ainda moro. O sol escaldante, e ele diz isso sorridente. Eu continuo por baixo, e vejo tudo o que já descrevi – o homem de camisa laranja, os pescadores, os pedestres. Há um ciclista que vem por cima da passarela também. Ah! O ciclista que havia avistado surgindo por debaixo do viaduto passa no momento em que falo com meu antigo vizinho, ou melhor, em que ele me fala. O ciclista da bermuda vermelha segue para a Reta da Penha, pedalando tranquilamente, ziguezagueando. Quando atravessei de um lado para o outro, na ida, segui em frente pela Reta da Penha. Fui até a banca de revistas da esquina que fica no cruzamento, o primeiro grande cruzamento, onde estão o Walmart, a Polícia Civil, uma concessionária da FIAT, e um condomínio com dois grandes edifícios. Dali resolvi seguir pela rua do canal da Praia do Canto, e fotografar a Ponte da Passagem a partir da Ponte Ayrton Senna, que fica já bem próxima ao “desembocar” do canal na praia. Mudei de ideia. Voltei para a esquina da banca de revistas, e resolvi fotografar. Fotografei a partir daquela esquina, do canteiro central da avenida, da outra esquina. Vim pela calçada da banca mesmo, na Reta da Penha, parando e fotografando.

Sentia um pouco mais de receio à medida que ia me aproximando da ponte com a máquina em mãos. Mas segui. Muita gente circulando, várias pessoas cruzando a faixa de pedestres, os pescadores, um carro vermelho parado na sombra da ponte. Carrinho de bebê sendo empurrado. Voltei atravessando por cima da passarela e fotografando. Pichações, paisagens, a vida acontecia em baixo, enquanto eu sozinha voltava por cima, no sol. Apenas um ciclista passava por mim. Fotos da paisagem, das atividades acontecendo embaixo. Segui o caminho.

Senti que tranquilamente posso voltar lá para continuar os levantamentos. Penso que a antiga ponte não devia ser demolida. Lugar de permanência, de encontros, de alívio do sol sob a sombra da passarela, de lazer, alternativa de acesso aos bairros de forma mais direta e intuitiva. Ainda não fico 100% à vontade, mas me sinto mais

confortável. Quero continuar. Vontade de fazer um projeto de arquitetura para o lugar das pontes.

Dia 09/12/2012, domingo, entre 20:00h. e 20:30h.

Hoje um grande amigo foi de carro comigo até a ponte. Pude filmar a ida e a vinda de dentro do carro. Percebi que o bairro de Andorinhas, a partir da nova ponte, não é tão visível, continua tão distante quanto parecia visto do ônibus. Viemos pela rua do canal, e o sinal da ponte iluminada surgiu na paisagem, por entre as árvores. Percebi nesse instante o quanto a minha visão estava limitada em relação às possibilidades de visão da ponte. O desconhecimento da qualidade da rua e do bairro me causava receio, pois ainda não havia passado por lá. Fico envergonhada quanto aos meus sentimentos, mas acho que é por se tratarem de lugares bastante cheios de identidade, ocupados e apropriados por seus moradores. Ruas mais estreitas, não são percursos diretos para mim.

Em bairros como Jardim da Penha, Praia do Canto, Jardim Camburi, as ruas são todas semelhantes – se ocupadas ou não, tanto faz – as pessoas circulam, fazem o que têm que fazer, entram e saem dos prédios, passeiam com os cachorros. São mais amplas, e talvez as pessoas mais indiferentes ao que nelas acontece. Ou será que eu que sou indiferente onde conheço? Ali no canal, em Andorinhas, não. A escala é a da casa, da pessoa que passa, da que fica, da que vê as coisas, da que para e olha, das pessoas que se encontram e se cumprimentam. De quem fica sentado em frente de casa, modo de dizer. As relações parecem ser mais próximas, tudo mais amontado. A presença de um espírito do lugar é muito mais sentida, e têm-se quase a necessidade de se pedir licença para passar, de se apresentar a quem já costuma estar por ali. As luzes da ponte à noite são bonitas, como uma decoração de natal, daquelas que de dia você olha, sabendo que com as luzes à noite é que ela vai se destacar. Dá vontade de ficar lá, à beira d'água, na praça da curva, aquela que parece jardim de frente de casa. Há três bancos de praça madeira e ferro, e a visão convida à permanência, à contemplação não da ponte, mas de tudo a partir da ponte. O percurso da ponte antiga é iluminado pelas luzes de destaque das novas. Há pessoas passando para lá e para cá, mas não vi quem

fosse para a Reta da Penha. Eram fluxos entre Jardim da Penha, Pontal de Camburi e Andorinhas. Duas mulheres com um carrinho de bebê. Três amigos. Um rapaz. Outro rapaz. Dessa vez só gente a pé, nenhuma bicicleta. As pontes novas complementam a antiga com sombra de dia e luz à noite.

Dia 12/12/2012, quarta-feira, entre 16:40h. e 17:20h.

Ontem foi o primeiro dia de bicicleta em campo. Foi gostoso, fiquei mais à vontade, me senti passando, pude observar algumas coisas melhor, com menos receio.

É o “medo de gente”, estou perdendo o medo adquirido das pessoas. Atravessei no semáforo do portão principal de pedestres da UFES, na Avenida Fernando Ferrari. Peguei a ciclovia e segui passeando, sentindo os espaços, as distâncias, o vento. A distância entre a ciclovia e a rua é confortável, segurança em relação ao “ataque” dos carros. Vê-se muito verde, e sente-se o vento, o que também torna o percurso de bicicleta muito mais agradável e confortável do que à pé, com as distâncias mais longas devido ao sol escaldante.

Chegando à ponte, após passar sob o viaduto, a travessia pela ponte antiga é automática. Sombra, ainda dá para continuar pedalando, passeando. Nem por um instante lembrei-me de passar pela passarela. Curioso que, logo que a passarela de pedestres foi inaugurada, eu passei de bicicleta sobre ela algumas vezes. Nem havia considerado passear pela ponte antiga. Lembro-me do despreparo físico somado a inclinação da passarela, foi difícil atravessá-la, tive que descer da bicicleta e continuar empurrando. A descida, a partir do topo, é gostosa, traz a lembrança da sensação ao descer as ruas de ladeira da minha cidade natal. Emoção pela velocidade.

É uma subida “puxada” para quem não está acostumado, ou para quem tem alguma limitação motora. A paisagem por trás do emaranhado de fios e cabos é bonita, avista-se o Mestre Álvaro. Paisagem natural: verde, rochas, céu, água, mangue. Quando se olha a Reta da Penha, avistam-se morros ocupados de construções,

ocupação humana, densidade, cor de tijolo com branco com todas as cores, muitos fios de energia, muitos fios. Céu Azul. Não vi a ponte Ayrton Senna. Rodei um pouco de bicicleta por ali e vi um pescador atracando seu barco laranja do lado do terreno vazio que fica aos pés da passarela. Fui até ali perguntar porque prendia o barco ali, já que era o único. Me dei conta que já vi, vez ou outra, outros dias, barcos por ali. Era o Seu Antônio, pescador, disse que atracava ali para vender o peixe para um rapaz que vinha todo dia buscar, de um comércio do bairro. Contou, em meio a risos e com muito bom humor, que costuma chegar ali “à noitinha”, mas que ontem havia chegado mais cedo, pois o tempo no mar o colocou para correr. Perguntei da ponte, se ele atravessava o barco para deixá-lo com os outros, que agora ficam sob a sombra da mesma. Nesse momento reparei como a maré estava cheia, e como era impossível passar qualquer embarcação por debaixo daquela ponte velha, que será demolida. Seu Antônio disse que mora em Andorinhas, e que para ele e para os outros pescadores a nova ponte é boa, pois quando a outra for demolida ele poderá atravessar seu barco e atracar “em casa”. Hoje em dia não dá, mesmo com a maré baixa. Nesse momento percebi o quanto a nova ponte vai facilitar o acesso dos tantos pescadores que por ali residem. Notei pela expressão, pelos trejeitos e movimentos do Seu Antônio o quanto ele estava ansioso pela demolição da velha ponte. Vi que não seria algo ruim necessariamente, alguns ganham, outros perdem. Seu Antônio foi me mostrando como as pessoas do bairro saem de carro por baixo da ponte nova, usando a antiga, para evitar ter que andar grandes distâncias, buscando contornos para pegar a via que está ali, imediatamente à frente. Nesse momento vejo que não se pensa uma gradação de possibilidades de acesso motorizado ao bairro, mas acho que isso nunca foi considerado. Lembro que quando só havia a antiga ponte, o acesso de veículos a Andorinhas logo após a sua cabeceira era inviável. Pedestres e ciclistas, esses sempre existiram. Carros não. Cotidiano intermediário. Nem do antes, nem do depois. Agradei ao Seu Antônio, que disse estar sempre por ali, no começo da noite, qualquer coisa que eu precisasse.

É estranha a sensação no corpo após tantos relances de vista. Vi o cachorro preto vira-lata dormindo de barriga para baixo na sombra da passarela. Já o havia visto antes, mas percebi que esta sempre no mesmo lugar. Outro dia estava em pé,

olhando os passantes. Vi outros dois cachorros de rua dessa vez. Aperto no coração: magros, maltratados, um deles, o mais debilitado, mancava. Vi um pai andando de bicicleta com o filho, o menino devia ter uns 10 anos. Não sei se o homem era o pai, mas era uma cena “pai e filho”.

Muitos trabalhadores atravessando com caixas de ferramentas ou outros objetos nos bagageiros das bicicletas, com mochilas nas costas, apetrechos sinalizando trabalho. O horário do maior fluxo de pessoas é o de saída do trabalho, horário comercial. Trabalho. E o acesso ao bairro? Ruelas apertadas, passa-se batido por algumas. Mas é bairro, outro microclima logo ao lado da ponte que é “atrativo contemporâneo” no site da prefeitura, obra de infraestrutura urbana dos governos municipal e estadual. Perco-me em meio à análise. Ainda penso em como fazê-la. Sentir o lugar da ponte? A ponte é um lugar de subida, descida, desaceleração do passo, redistribuição de forças para completar o percurso. Lugar de vento, de sol, de olhar para os lados, às vezes melhor que olhar para frente. Calor e vento, forte reflexo da luz do sol na pintura toda branca. Luz forte também à noite, dos holofotes iluminando os cabos da estrutura. Ponte estaiada. Emaranhados. Sons? Há o dos carros, do vento, da areia levantada pelas rodas das bicicletas, do rapaz caminhando e cantando um funk. Ele encontra outro rapaz no caminho, cumprimentam-se, conversam. Som de trabalho, sons do movimento, sons passando, sons do movimento de passar. Vi um Jet-sky, mas só ouvi o barulho do motor quando estava bem perto. Alguns ruídos abafados por outros. Vento e trânsito, som de carro passando. Cheiro de maré uma vez. Não senti o cheiro da água outras vezes. Por isso essa vez marcou. Lembrou que o canal é mar. Ouvi as garças que ficam pelas pedras. Uma garça levantou voo – som brusco e repentino de asas batendo. Tomei um susto, estava distraída olhando outra coisa qualquer, não a tinha notado até que levantou voo.

E o corpo? O corpo trilha, antes meio resistente quanto ao que fazer, qual movimento, que sentido, qual direção. Hoje está mais habituado que a cabeça, às vezes quase dormente, já domina as dimensões do espaço que percorre. “Domina” é exagero, já se sente mais à vontade, conhece melhor.

Dia 14/12/2012, sexta-feira, entre 18:20h. e 19:00h.

Cheiro de banho, sabonete, perfume, desodorante; ponto de ônibus; trânsito; cheiro de verde; vento; tapumes, espaço como de um portão de garagem; muita gente; fim de tarde; água, mar, correnteza de maré esvaziando; cheiro de maresia; água escura; garças; cachorros. Som e cheiro de água no passeio da velha ponte. Tudo se perde no alto da passarela. Lembro-me de Eneida contando que de carro nunca reparou na existência da passarela. Chegou até a ter dúvidas na memória se a própria ponte de carros tinha calçada para travessia de pedestres. Carros que vão até a oficina de GNV vêm do canal em Pontal de Camburi. Névoa de poluição na Fernando Ferrari.

Dia 15/12/2012, sábado, entre 10:30h. e 11:30h.

Sol; tapumes; passarela; desconforto, inversão da adaptação ao lugar; passarela, dificuldade para subir de bicicleta; subida “puxada”; dois rapazes parados com suas bicicletas olham em direção ao Mestre Álvaro, do topo, do ponto mais alto da passarela.

Andei por lá, comprei jornal na banca de revistas da Reta da Penha, o percurso estava mais vazio que no sábado anterior. Não. Era só a sensação causada pela distância do percurso do alto da passarela, somada à presença dos tapumes que já interrompiam o acesso à antiga ponte – preparação para a demolição. Obstáculos atrapalhando a interação do corpo com o chão. Retorno – cansaço, dificuldade, tontura. Sol quente demais. Paro para descansar. Tensão na descida, medo de cair. Ainda paro duas vezes e sento no chão da calçada, bicicleta encostada no muro. Paro mais uma vez na padaria. Recupero. Garis pintam os blocos e guarda-corpos de concreto da ponte motorizada. Renovam o branco. Muitos garis: verde; cinza; laranja, branco azul, verde.

ANEXO 3.

CD reunindo notícias de jornal e vídeos sobre as Pontes da Passagem e sobre outras pontes de Vitória-ES.