

NÓS URBANOS; ESTUDO DE CASO DA PONTE RIO-NITERÓI(*)

Cláudio Listher Marques Bahia(**)

“Quando volto a mim a partir do dogmatismo do senso comum ou do dogmatismo da ciência, encontro não um foco de verdade intrínseca, mas um sujeito voltado para o mundo”.

MERLEAU-PONTY, M. (1971)

A Ponte Presidente Costa e Silva, conhecida como Rio-Niterói, constitui um complexo de atributos urbanos cuja interagência dos meios antrópicos, biótico, físico, paisagístico e social lhe conferem importância não apenas local, mas também nacional. Porém, tal imperativo e complexidade funcional produziram um lugar extremamente veloz, principalmente na dimensão “topoceptiva” dessa forma de espaço urbano. “Topoceptivo” significa, segundo KOHLSDORF (1987 e 1988), apreensão de certo lugar.

Tomando a Rio-Niterói como uma questão topoceptiva, há que se considerá-la como um objeto de percepção.

A percepção é uma atividade global na medida em que envolve todos os sentidos e em a totalidade da inteligência, no grau de desenvolvimento em que se encontre, no sujeito, e em cada momento em que ocorra a ação perceptiva. Por tais razões, as experiências de orientação e identificação dos lugares ocorrem com o recurso do conjunto de nossos sentidos, sendo difícil separá-los, ainda que analiticamente.

(*) Trabalho apresentado na disciplina “Teoria da Arquitetura II”, Profª. Maria Lúcia Malard, Curso de Especialização em “Planejamento e Representação do Espaço Arquitetônico”, XXI PREPES, PUC•MG.

(**) Professor e Coordenador do Curso de Arquitetura e Urbanismo da PUC•MG.

Define-se, pois, a percepção como nível constante de qualquer processo cognitivo, que se caracteriza mais pela natureza sensorial da informação com que trabalha do que pela qualidade das explicações do mundo que possibilita.

Como exemplo, basta que se veja alguma coisa para se saber ir até ela e atingi-la, mesmo não se sabendo como se faz na máquina nervosa do corpo humano.

O corpo móvel conta no mundo visível, faz parte dele, e é por isto que se pode dirigi-lo no visível.

Por outro lado, também é verdade que a visão depende do movimento. Só se vê aquilo que se olha. Todos os deslocamentos por princípio figuram num canto da paisagem que se mira, são trasladados no mapa do visível. Tudo que se vê está ao alcance, pelo menos do olhar assinado do mapa do "eu posso". Cada um dos dois mapas é completo. O mundo visível e o mundo dos projetos motores é parte do mesmo Ser.

Esta extraordinária superposição, na qual não se pensa bastante, impede a concepção da visão como uma operação de pensamento que ergueria diante do espírito um quadro ou uma representação do mundo, um mundo de imanência e idealidade. Imerso no visível por seu corpo, embora ele próprio visível, o vidente não se apropria daquilo que vê, só se aproxima dele pelo olhar, abre-se para o mundo. E, por seu lado, este mundo, do qual ele faz parte não é em si ou matéria. O movimento não é uma decisão de espírito, um fazer absoluto, que do fundo do retiro subjetivo decretasse alguma mudança de lugar miraculosamente executada na extensão. Ele é a seqüência natural e o amadurecimento de uma visão. De uma coisa ela é movida, porém o corpo, este, se move, o movimento se desdobra. Ele não está na ignorância de si, não é cego para si, irradia um si...

⊙ enigma resiste nisto: o corpo é ao mesmo tempo vidente e visível. Ele que olha todas as coisas também pode olhar a si mesmo e reconhecer no que está vendo então o "outro lado" do seu poder vidente. Ele se vê vidente, toca-se tateante, é visível e sensível por si mesmo. É um si, não por transparência, como pensamento, que só pensa o quer que seja, assimilando-o, construindo-o, transformando-o em pensamento, mas um si por confusão, por narcisismo, por inerência daquele que vê naquilo que ele vê, daquele que toca naquilo que ele toca, do consciente no sentido, um si que é tomado entre coisas, que tem uma face e um dorso, um passado e um futuro. Visível e móvel, o corpo que olha está no mundo das coisas, é uma delas: é captado na contextura do mundo

e sua coesão é a de uma coisa. (MERLEAU-PONTY, M.: 1971).

Qualquer análise de caráter perceptivo da Ponte Rio-Niterói precede uma avaliação historicista de sua concepção de projeto, bem como sua situação atual.

Em sua configuração física, a Ponte Presidente Costa e Silva se apresenta em três partes:

1. Acesso a Niterói
2. Acesso ao Rio de Janeiro
3. Ponte sobre o mar

O traçado da Ponte, sob o ponto de vista histórico, foi determinado por fatores essencialmente sócio-econômicos:

- Menor interferência com os tráfegos marítimos e aéreos na Baía de Guanabara; e urbano das cidades do Rio de Janeiro e Niterói;
- Maior agilidade para o trânsito de cargas em nível nacional (conexão da BR.101);
- Ajuste mais adequado às tendências de desenvolvimento regional.

O projeto de implantação da Rio-Niterói se desenvolve através de um complexo viário constituído de rampas, viadutos, alças e vias de acesso nas cidades do Rio de Janeiro e Niterói, e ponte sobre o mar da Baía de Guanabara. Assim, então, estabeleceram-se as conexões urbanas, previstas em projetos:

- O acesso ao Rio está constituído por um conjunto de quatro rampas e por um elevador que conectam o trânsito da Avenida Brasil, Rio de Janeiro, Elevados Paulo Frontin e da Perimetal e Túnel Rebouças.

A interligação efetiva com a Ponte se dá através de um viaduto paralelo ao ponto de embarque de minerais até a Ponte do Caju, onde se alcança o tramo da ponte sobre o mar.

- A Ponte sobre o mar tem uma extensão de 8.840 metros dos quais aproximadamente 800 metros estão sobre as ilhas de Mocangue Grande, ilha do Caju e do Aterro hidráulico de Niterói, onde se encontra a Praça de Pedágio.
- O acesso em Niterói é constituído por dezoito rampas, oito das quais possuem viadutos. Este elevado número de rampas se dá principalmente pela característica física da malha viária existente, apresentan-

do ruas estreitas com multiplicidade de sentido de trânsito a ser captado e distribuído. Assim, das dezoito rampas, apenas sete atendem as entradas e saídas da Ponte; as onze restantes destinam-se ao trânsito da cidade de Niterói, conectando as avenidas de contorno, e alameda São Boaventura.

Assim, o complexo viário, deste lado da Ponte, atende e distribui o trânsito nos dois sentidos de tráfego, destinados ao norte do Estado do Rio pela BR.101, aos bairros da cidade de Niterói e à ilha da Conceição.

Nesta área de chegada da Ponte, na cidade de Niterói, houve necessidade de ganhar terreno ao mar; para isso foi projetado o aterrado, onde se previu a localização das rampas e da Praça de Pedágio.

Ainda para esta área foi previsto um tratamento paisagístico com gramado, árvores de tipos diversos, várias praças, logradouros e paradas de ônibus. Em todos os taludes das rampas se previa gramado com a finalidade estética e de evitar erosão. As praças propostas seriam circulares com bancos cujos acessos configurariam caminhos de traçado poligonal, forma irregular e revestimento em saibro. Estes caminhos se conectam a três passarelas que proporcionariam maior segurança e continuidade ao trânsito do pedestre.

Foram previstos um pequeno lago circular, com repuxo e fonte luminosa, além de um obelisco de concreto de 50 metros de altura.

Foram projetadas, também, nas alças de acesso à Ponte em Niterói, seis áreas destinadas à construção de edificações comerciais, residenciais e mistas.

A Ponte Presidente Costa e Silva foi projetada para capacidade de tráfego de 50.000 veículos/dia, considerando alguns critérios, a saber:

	PONTE E VIADUTO	RAMPA E PISTAS
Velocidade máxima	120 km/h	50 km/h
Distância mínima de visibilidade	155 m	60 m
Raio de curvatura mínimo	1200m	60m
Comprimento mínimo de curva vertical	60 m	30 m
Supereluveição máxima	6 %	6 %
Aclividade máxima	+ 2,5 %	5 %
Declividade máxima	- 2,5 %	7 %
Altura livre mínima sobre a ferrovia	6,70 m	6,70 m
Altura livre mínima sobre a rodovia	5,50 m	5,50 m

Fonte: DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS E RODAGENS. *Ponte Presidente Costa e Silva*. Rio de Janeiro: Jolan, 1984.

Porém, nas áreas de acesso a Niterói, constata-se que não foram executados um grande número de praças nem os caminhos poligonais, como também não foram as três passarelas e o lago. O plantio de árvores e arbustos se limitou a um número reduzido, bem como não se construiu nenhuma edificação prevista em projeto. Assim, o paisagismo se caracteriza essencialmente por forração gramínea, pouco digna da "magnitude" da Ponte.

O acesso ao Rio de Janeiro previa quatro rampas e um elevador. Entretanto, durante estudos de viabilidade, uma das rampas foi suprimida ao ser executado o projeto final.

Para a área de acesso a Niterói, mais recentemente em implantação, foi elaborado um plano paisagístico pela Secretaria de Urbanismo de Niterói, que se superpõe ao projeto original, prevendo um grande plantio de árvores visando minimizar a manutenção e amenizar a agressividade do complexo viário determinado pelos viadutos, rampas e vias.

Este plano estabelece uma divisão do aterrado de São Lourenço (área de acesso à Ponte) em vinte e oito áreas de bosque de árvores de pequeno, médio e grande porte.

As espécies diversas selecionadas foram determinadas de forma a se obter textura, altura diferenciada e, principalmente, floração o ano inteiro. O pequeno espaçamento para o plantio das árvores, variável entre 2,50 e 3,00 metros, propõe um forte e compacto maciço vegetal.

Este plano paisagístico, caracterizado apenas por jardinagem, privilegia as vistas aéreas, do alto dos viadutos, e acentua o desenho do traçado viário de forma homogênea, não permitindo outros usos ou diferenciação da paisagem local. Não prevê nenhuma alternativa para a manutenção e jardinagem durante o crescimento do bosque, que levará tempo para sua maturidade.

A situação atual, sob o ponto de vista da urbanização da Ponte Costa e Silva, apresenta-se deficitária apenas na área de acesso a Niterói. Cabem medidas de harmonização dos dois projetos já implantados parcialmente, visando manter a integridade e unidade da paisagem urbana, evitar a possível monotonia paisagística, otimizar a segurança da visibilidade do tráfego do complexo viário e ainda favorecer a manutenção dos jardins.

A potencialidade de uso desta área, em termos de espaço físico, transcende a exclusividade atual de se constituir apenas um eficiente complexo viário, podendo se estabelecer outras alternativas para os usuários do lugar. Equipamentos de lazer (praça e afins), pontos de ônibus, estacionamentos, serviços, espaços de encontro e espera de automó-

veis seriam perfeitamente ajustados ao local, não fosse a imperativa função das vias expressas.

Ao observamos a ponte como um todo, em sua dimensão mais expressiva da interferência da ação humana no meio natural, constata-se claramente que a estrutura tecnológica apresenta grande solução científica para a produção de uma funcionalidade bastante apropriada às necessidades do usuário e cuja dimensão simbólica se subordina a uma condição secundária. Todos os elementos que se inscrevem na aparência, no *lay-out*, na dimensão subjetiva que atua na emoção e no sentimento do observador-usuário estão seriamente comprometidos com o tempo vivencial muito rápido em função da velocidade de tráfego do percurso. Existem dois momentos bem diferenciados ao percebermos a Ponte: um quando a olhamos à distância, onde o objeto, Ponte, tendo como fundo a Baía de Guanabara, estabelece uma relação *gestáltica*, evidenciando e descortinando ao olhar toda a sua dimensão simbólica, uma leitura mais subjetiva, mais poética e escultural; ao contrário de quando a olhamos e vivenciamos seu percurso, em qualquer das duas únicas direções possíveis: Rio-Niterói ou Niterói-Rio.

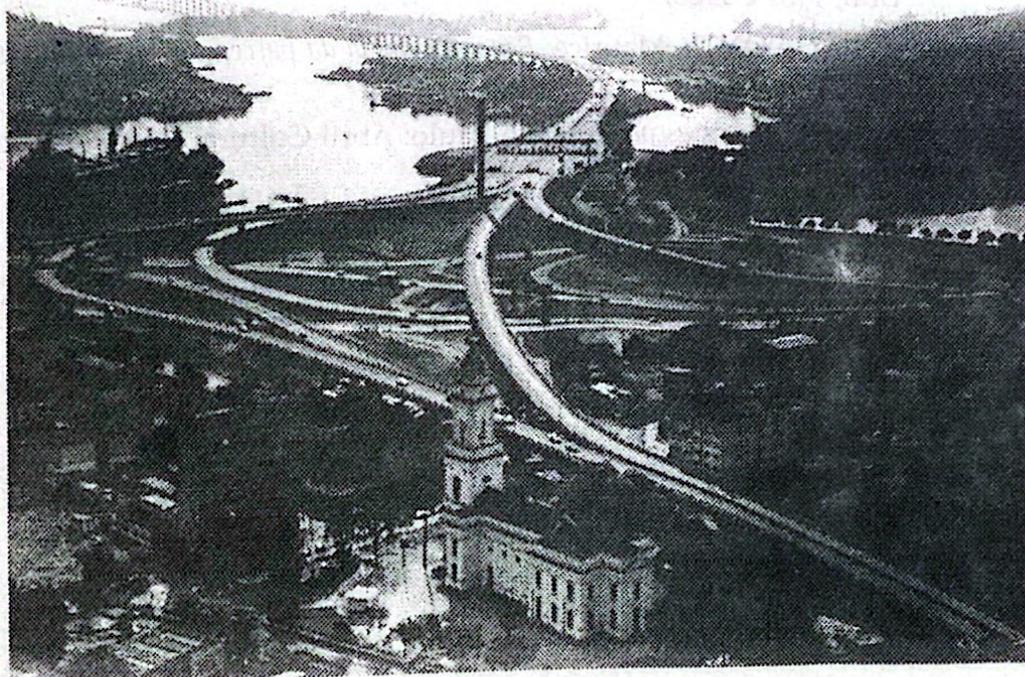
Tomemos, a exemplo, a direção Rio-Niterói. A ponte está constituída de três lugares definidos distintamente pelas suas características de territorialidade, identidade e ambiência, tanto nos seus aspectos objetivos como nos subjetivos.

Tais lugares estão dispostos seqüencialmente durante o percurso: acesso ao Rio de Janeiro, ponte sobre o mar e sinalizando o acesso a Niterói.

Só a forte distinção topoceptiva dos lugares estruturantes da ponte não lhe conferem a sensação de unicidade, ou objeto único:

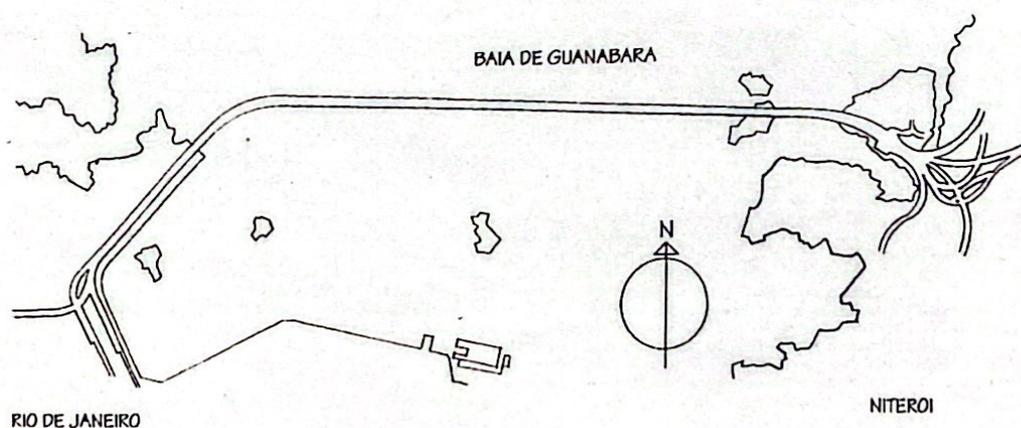
- No acesso ao Rio, os caminhos estão seriamente comprometidos com o complexo viário da cidade. Não se percebe o início do percurso. Inesperadamente se alcança o tramo da ponte sobre o mar.
- No trecho da ponte sobre a Baía de Guanabara, a velocidade vivencial e a altura dos elementos laterais de segurança não permitem outro olhar a não ser para frente, sendo a paisagem circundante ignorada. Não se tem a percepção do mar.
- Ao se chegar em Niterói, a multiplicidade de opções de caminhos e a velocidade do percurso comprometem a percepção do lugar, que está edificado sobre o mar através de um aterro. O cenário apresenta a cidade de Niterói como fundo, mas o objeto-sistema viário não se relaciona e não estabelece uma comunicação espacializada de sua função. Assim o lugar não se concretiza.

Caberia, em termos de intervenção local, um estudo que previsse uma reestruturação da dimensão simbólica do percurso e estabelecesse uma apreensão espacial mais imediata e eficaz para o usuário, conferindo à Ponte maior caráter de lugar.



VISTA DE NITERÓI

FOTO : ARQUIVO CONSTRUTORA COWAN SA



PONTE RIO-NITERÓI

ESQUEMA GERAL

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CULLEN, Gordon. *Paisagem Urbana*. Lisboa: Edições 70, 1971.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS E RODAGENS. *Puente Presidente Costa e Silva*. Rio de Janeiro: Jolan, 1984. 133 p.

KOHLSDORF, M. E. *Manual de técnicas de apreensão do espaço urbano*. Brasília: UnB, 1987 e 1988.

MERLEAU-PONTY, Maurice. *Fenomenologia da percepção*. São Paulo: F. Bastos, 1971.

_____. *Textos escolhidos*. São Paulo: Abril Cultural, 1980. (Os Pensadores).