

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

NOVA FRIBURGO - IDENTIDADE E CO-PRESENÇA - INTERAÇÃO EM UMA CIDADE DISPERSA?

Fernanda Regina Pereira Duarte (UnB)

Nova Friburgo – Identidade e Co-presença Interação em uma Cidade Dispersa?

Resumo:

Os aspectos bioclimáticos, funcionais, sociológicos, econômicos, topoceptivos, emocionais, simbólicos e estéticos caracterizam a arquitetura como variável independente porque, em função deles, ela interfere na vida do usuário. Os aspectos sociológicos de desempenho da configuração de um local podem estar associados aos aspectos topoceptivos, já que os marcos de referência da cidade permitem que o usuário se oriente melhor, contribuindo para um sistema de co-presença mais legível. Este trabalho se baseia nesta hipótese, buscando as eventuais interações destes dois aspectos de desempenho da configuração da cidade de Nova Friburgo, estado do Rio de Janeiro. Para isso será analisada sucintamente a configuração desta cidade em todos os aspectos de desempenho como variável independente, se aprofundando apenas nos aspectos sociológicos e topoceptivos, alvos da problemática em questão.

Introdução

Qualquer cidade é composta por sobreposições de tecidos urbanos representantes de um determinado momento histórico e cultural de uma sociedade. Os aspectos políticos, econômicos e ideológicos são responsáveis pelo que a arquitetura resulta, caracterizando-a como variável dependente. Já os aspectos bioclimáticos, funcionais, sociológicos, econômicos, topoceptivos, emocionais, simbólicos e estéticos caracterizam a arquitetura como variável independente porque, em função deles, ela resulta em alguma coisa, ela interfere na vida do usuário.

A história desses espaços, ou seja, sua semântica fica impressa na memória de seus habitantes ou de seus visitantes, criando uma identidade para o local. A existência de marcos visuais e simbólicos no espaço facilita a orientação de seus usuários, permitindo uma melhor ocupação dessa área.

Dentro desta visão, os aspectos sociológicos e os aspectos topoceptivos de desempenho da configuração de um local podem estar associados, permitindo uma maior qualidade do espaço. Portanto, este trabalho busca a interação destes dois aspectos na cidade de Nova Friburgo, para uma melhor avaliação local.

Antes de se aprofundar nos aspectos citados acima, será analisada sucintamente a configuração desta cidade para um melhor entendimento do conjunto.

A Cidade de Nova Friburgo localiza-se na região centro-norte fluminense do Estado do Rio de Janeiro, no alto da Serra do Mar. Possui 938,5km² a uma altura de 846m do nível do mar e a 136 km de distância da cidade do Rio de Janeiro – cidade que a influencia. (fig.1)

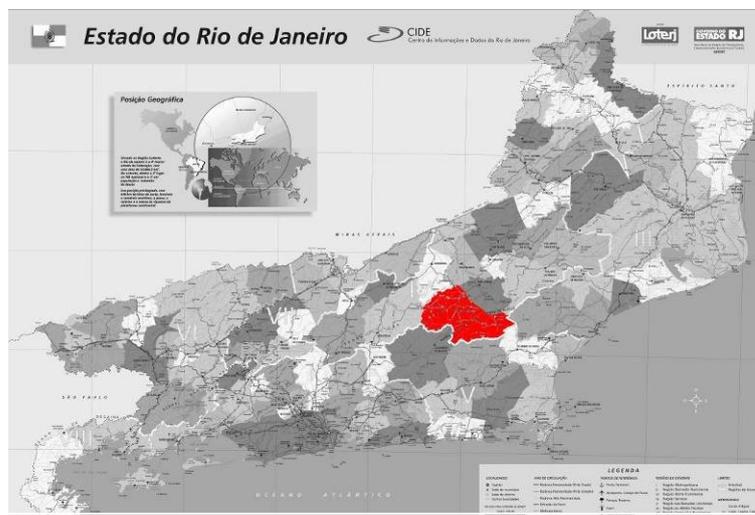


Fig. 1 – Mapa do Estado do Rio de Janeiro com Nova Friburgo em destaque.

Seu clima é ameno - média de 18°C (13°C no inverno e 24°C no verão) - por se

localizar em uma área montanhosa com uma grande diversidade de vegetação e por ser irrigada por quatro bacias hidrográficas – Bacia Hidrográfica do Rio Bengalas, Bacia Hidrográfica do Alto do Rio Grande, Bacia Hidrográfica dos Ribeirões São José, Capitão e São Domingos e Bacia Hidrográfica do Rio Macaé - sendo os principais rios: o Rio Bengalas e seus afluentes Rio Cônego e Rio Santo Antônio, o primeiro cortando o centro da cidade e os últimos oriundos do bairro do Cônego e de Santo Antônio respectivamente. (fig.2)

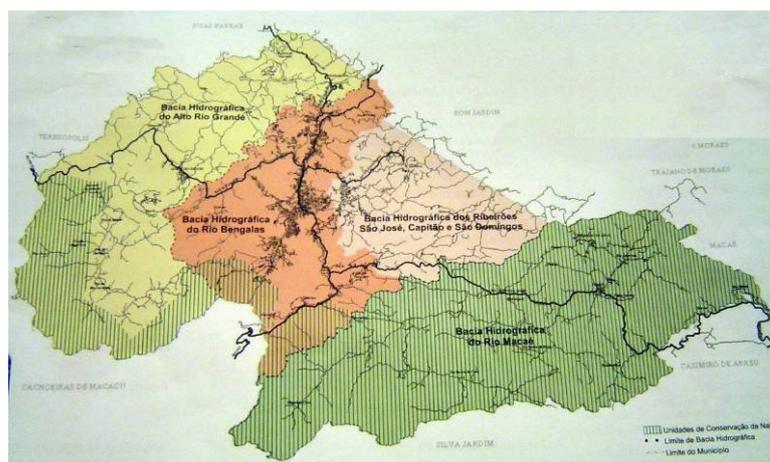


Fig. 2 – Mapa das Bacias Hidrográficas de Nova Friburgo.

O município de Nova Friburgo se divide em oito distritos: Nova Friburgo (sede), Mury e Conselheiro Paulino localizados na Bacia Hidrográfica do Rio Bengalas, Riograndina e Campo do Coelho localizados na Bacia Hidrográfica do Alto do Rio Grande; Amparo localizado na Bacia Hidrográfica dos Ribeirões São José, Capitão e São Domingos, e Lumiar e São Pedro da Serra localizados na Bacia Hidrográfica do Rio Macaé.(fig.3 e 4) Estes distritos se dividem em unidades de planejamento e bairros.

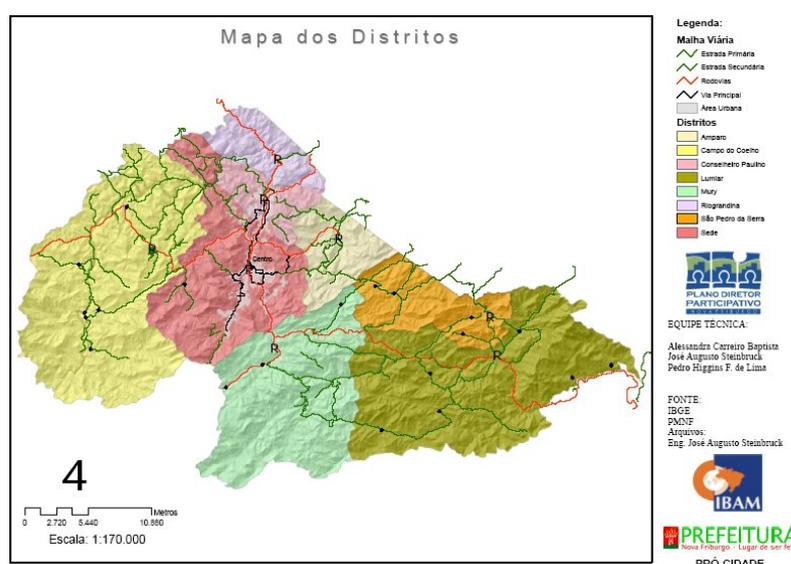


Fig.3 – Mapa dos Distritos de Nova Friburgo

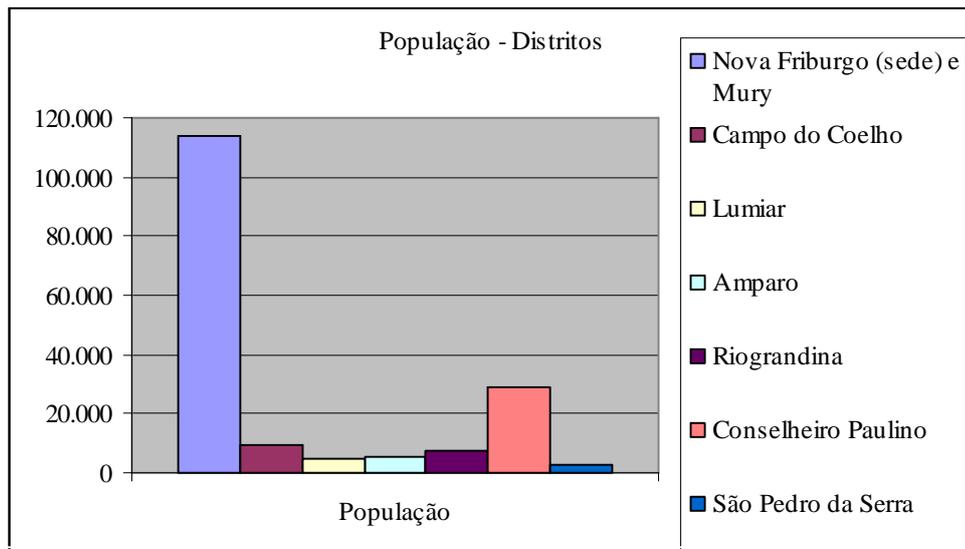


Fig. 4 – Gráfico População dos Distritos - Nota-se a predominância da população localizada na Sede

O Plano Diretor da Cidade, recentemente aprovado, utiliza a divisão das bacias hidrográficas da região para analisar e determinar diretrizes para cidade. Dentro da análise feita aferiu-se as seguintes porcentagens populacionais: (fig.5)

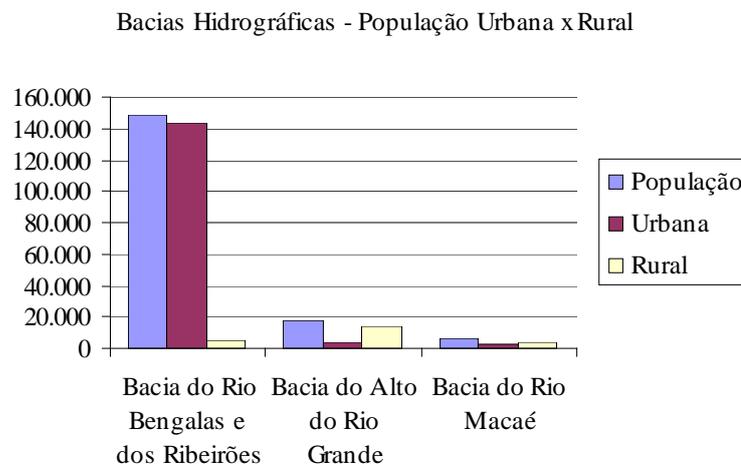


Fig.5 – Gráfico População Urbana x Rural nas Bacias Hidrográficas

A cidade de Nova Friburgo foi fundada, pelo Rei D. João VI, em 1820 como uma vila para abrigar imigrantes suíços em uma região já ocupada pela Fazenda Morro Queimado. A ocupação destas terras foi feita de forma planejada e determinada pelo governo. Nas áreas dos vales dos rios foram desenvolvidos traçados reticulares, como no caso do vale do Rio Bengalas onde hoje se encontra a Praça Getúlio Vargas (fig.6), enquanto que nas áreas mais íngremes e de difícil acesso, traçados sinuosos e irregulares, acompanhando o relevo da região. O crescimento ficou basicamente restrito à região central do município, a área mais urbanizada de toda a região. Contudo, esta área central é de pequena proporção em relação a

Mury e Lumiar. Nestes locais, existe muito pouco calçamento, mesmo que as moradias estejam voltadas para as estradas. Tudo isto facilita e barateia a cidade que apresenta um baixo custo de vida.

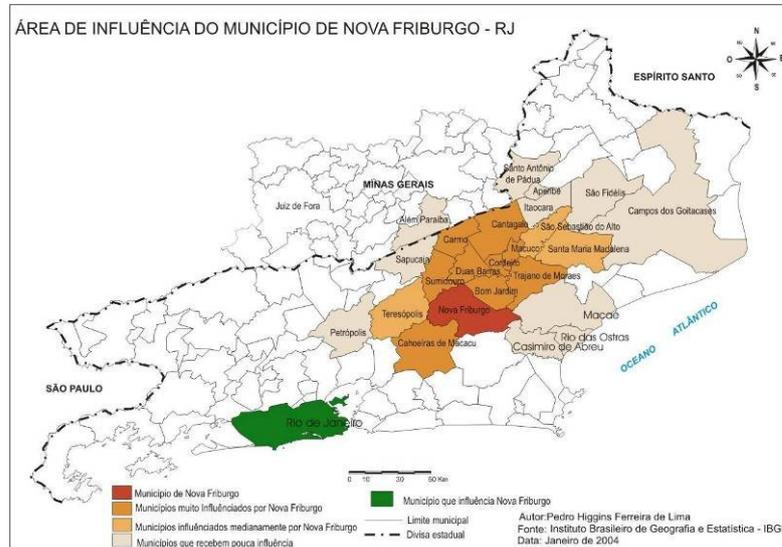


Fig.7 - Mapa com os municípios influenciados e que influenciam Nova Friburgo.

Nova Friburgo, por ter sua história ligada à imigração suíça e alemã guarda fortes marcas culturais desta colonização que imprimiu uma identidade à cidade. A tipologia arquitetônica de algumas áreas de Nova Friburgo se assemelha à destes países. Em geral, a cidade possui linguagem diversificada, até mesmo pela falta de conservação de sua identidade. Atualmente a linguagem normanda, com a presença de chalés – marca da arquitetura suíça e alemã – se encontra em bairros um pouco mais afastados do centro como Mury (fig.8). Já o centro de Nova Friburgo, no qual se encontra grande parte do comércio, apresenta o predomínio de sobrados e galerias, na escala do pedestre, voltados para ruas e praças, (fig.9 e 10) já tendo perdido em parte sua identidade visual por causa de sua evolução urbana.



Fig.8 – Mury



Fig.9 – Comércio do Centro



Fig.10 – Centro - predominância de sobrados

Esta ocupação é feita linearmente acompanhando um eixo formado por uma grande praça retangular e uma larga avenida (fig.11), de uso predominantemente comercial que acompanham em parte a longitude do desenho urbano impressa pela presença do rio Bengalas

(fig.12) que corre quase que em paralelo. Entre esta composição praça/avenida e o rio, situam-se pequenas ruas transversais (fig.13) onde também se encontram atividades de uso comercial.



Fig. 11 – Vista aérea da praça com a via que a ladeia de uso comercial.



Fig.12 - Canal do Rio Bengalas



Fig. 13 – Rua transversal a avenida com uso comercial no térreo

Este tipo de ocupação espacial, perdido em grande parte nas grandes cidades pela criação de shopping centers, é muito aceito pela população, ficando os poucos shoppings existentes em segundo plano. A rua, então, deixa de ser apenas um espaço de circulação como vem ocorrendo nos grandes centros e permanece como um local de lazer e encontros, criando assim um diferencial marcante para a cidade.

Estes espaços centrais são pontos de convergência tanto da população da região como do seu entorno, fazendo com que gravitem por si, não só os seus distritos, mas também alguns municípios vizinhos. Mesmo que a cidade de Friburgo possua um traçado disperso, os pequenos núcleos formados se ligam em sua maioria por estradas bem servidas de transporte público com horários bem definidos, permitindo o deslocamento da população para o centro, mesmo que de locais não tão integrados e com a presença de barreiras físicas causadas pelo relevo. Estas regiões não apresentam uma vida tão intensa, sendo em sua maioria rural com lotes maiores e um traçado viário mais irregular, voltando-se para a agricultura, o eco-turismo e a habitação.

Dentro desta realidade, o trabalho se deterá mais sobre o centro, utilizando o restante da cidade apenas como comparativo e complemento a ele e se detendo apenas aos aspectos sociológicos e topoceptivos do desempenho da configuração local e sua comparação para que possa verificar a superposição destes dois aspectos.

Análise Sociológica

Para uma análise mais profunda sobre este aspecto, serão utilizadas as categorias desenvolvidas por Holanda, em seu livro *O Espaço de Exceção*¹, juntamente com conceitos da Sintaxe Espacial desenvolvida por Hillier.

Inicialmente será feita uma análise empírica da configuração espacial do local, para

posteriormente serem empregados conceitos da Sintaxe Espacial. A análise destes conceitos se deterá principalmente nas variáveis decorrentes do mapa axial, não chegando a ser desenvolvido o mapa de espaços convexos, já que as variáveis decorrentes deste não poderão ser calculadas por falta de dados precisos do local, sendo analisadas apenas de forma empírica. As demais categorias analíticas serão analisadas através de observações desenvolvidas no local.

Configuração espacial

O centro de Nova Friburgo por localizar-se em um vale possui uma área mais plana que as demais regiões. Sua geometria é irregular, embora, se comparada à totalidade do município, apresente relativa regularidade e traçado reticular, já que as demais regiões apresentam um traçado bastante sinuoso em decorrência do relevo local e de uma baixa densidade.

A ocupação do centro desenvolveu-se linearmente acompanhando o Rio Bengalas que surge de seus dois afluentes neste trecho da cidade. Com uma malha reticular irregular o centro se compõe criando um espaço vernacular sem a presença de espaços monumentais, com os elementos do poder inseridos em meio a outros elementos da cidade e com poucas áreas livres determinadas apenas por praças e vias. Esta configuração espacial permite um maior entrosamento entre as classes sociais, criando um espaço mais urbano², sem que surjam ‘espaços de exceção’³ vinculado em sua maioria a sociedades desiguais, como no caso da Esplanada dos Ministérios em Brasília-DF e da Avenida dos Mortos em Teotihuacan, México Pré-Colombo. Dentro desta visão, mesmo os traçados não sendo exatamente semelhantes, pode-se então compará-la a cidade de Florença, que apresenta um traçado reticular irregular abrindo-se em clarões, onde surgem praças, além de outras cidades como no caso de Ouro Preto que apesar de ter um traçado mais sinuoso devido à configuração topográfica local, apresenta a mesma organização espacial, onde todos os elementos se voltam para a via e estas se abrem em espaços mais amplos formados por largos e praças.

A configuração espacial do centro se distribui ao longo de dois eixos, sendo um, o canal do Rio Bengalas (fig.14), de menor importância para a população e de uso residencial em sua maioria, estando apenas alguns serviços inseridos nele, e o outro, quase que em paralelo ao primeiro, a Avenida Alberto Braune (fig.15) e as Praças Getúlio Vargas e Dermeval Barbosa Moreira (fig.16), de uso predominantemente comercial. Juntamente a Praça Getúlio Vargas (fig.17) de configuração retangular e de grandes dimensões, se encontra a rodoviária urbana da cidade que liga de forma integrada o Centro a todas as demais regiões.

Pequenas ruas predominantemente de uso misto - comércio no térreo e residências nos demais pavimentos - ligam os dois eixos. Em uma das extremidades do canal se localiza a Praça Marcílio Dias (fig.18), ponto referencial de chegada na cidade, com configuração circular e com diferenciações de níveis. Esta praça não é quase utilizada pela população sendo lida apenas como uma grande rótula pertencente ao sistema viário. Próximo à rodoviária e ao canal se encontra a Praça do Suspiro (fig.19) de caráter turístico - presença do teleférico da cidade e de charretes de passeio - utilizada apenas para este fim.



Fig.14 – Via do canal do Rio Bengalas mais verticalizada e de uso residencial.



Fig.15 – Av. Alberto Braune.



Fig.16 – Praça Dermeval Barbosa Moreira.



Fig.17 – Praça Getúlio Vargas.



Fig.18 – Praça Marcílio Dias.



Fig. 19 – Praça do Suspiro

Nesta configuração espacial algumas ruas transversais aos eixos da avenida e do canal se abrem para o clarão da Praça Getúlio Vargas, projetada por Glaziou. Esta se divide em três alamedas marcadas por canteiros e forte arborização, com um chafariz e um coreto em sua alameda central. (fig.20, 21 e 22) Durante a semana ela é uma praça de estar, contemplação e circulação, já aos fins de semana e feriados uma feira de artesanato (fig. 23) se localiza nela modificando seu caráter. A Praça Dermeval Barbosa Moreira, (fig.24) continuidade da Praça Getúlio Vargas, apresenta um caráter maior de lazer, embora a distribuição de equipamentos de ambas sejam semelhantes. Isto ocorre devido a diferente apropriação da população em cada área, sendo esta última utilizada para manifestações artísticas, uso de bicicleta, patins e skyte. (fig.25) Pode-se justificar a diferença de apropriação de cada uma pela própria configuração de ambas, onde a Dermeval Barbosa Moreira apesar de possuir menor escala, apresenta um espaço mais amplo propício a estes usos, ao contrario da outra. Na Praça

Dermeval Barbosa Moreira também se localiza o Centro de Turismo da cidade (fig.25).



Fig.20- Alameda Central da praça Getúlio Vargas.



Fig.21 – Alameda Central com o Coreto ao fundo - Praça Getúlio Vargas.



Fig.22 – Chafariz localizado na alameda central da Praça Getúlio Vargas.



Fig.23 – Feira de artesanato presente na Praça Getúlio Vargas aos domingos e feriados.



Fig.24 – Praça Dermeval Barbosa Moreira.



Fig.25 – Área de lazer em primeiro plano com o centro de Turismo ao fundo – Praça Dermeval Barbosa Moreira.

A avenida juntamente com a Praça Getúlio Vargas formam o coração da cidade, sendo o local de comércio mais intenso e de maior vitalidade da região. A linguagem de sobrados e galerias distribuídas ao longo da avenida, com suas fachadas se abrindo para as calçadas sem espaço de transição, convidam o pedestre a circular por este eixo, utilizando-o não apenas como local de passagem, mas também de lazer e encontro. Este tipo de linguagem sem espaços de transição com portas se abrindo diretamente para a via se encontra espalhada por grande parte do centro, presente também nas vias transversais aos eixos, e nas ruas que saem da Praça Getúlio Vargas em direção ao morro. A sede da Prefeitura, local de maior importância do poder municipal, localiza-se na avenida juntamente com os demais comércios e serviços da região. Ao lado da Prefeitura encontra-se a antiga rodoviária da cidade, que perdeu seu uso com a criação de duas rodoviárias nos limites urbanos norte e sul da cidade. Esta solução segue a tendência do que vem ocorrendo em várias cidades brasileiras – situação similar a que estão querendo desenvolver no Plano Piloto de Brasília, retirando a rodoviária do centro dos eixos para a criação de duas rodoviárias, uma em cada ponta das asas do plano.

As vias do canal do Rio Bengalas apresentam uma tipologia diferente da avenida, um pouco mais verticalizada com seu uso de caráter mais residencial e com maior afastamento

entre a edificação e o espaço público. Isto juntamente com a presença do rio aumentando a largura da área pública faz com que se tenha uma leitura mais amena da composição espacial.

Convexidade:

“Um espaço convexo corresponde ao que entendemos por ‘lugar’ numa pequena escala: um trecho distinto de uma rua, uma praça. Ao caminhar pelo espaço aberto da cidade, sabemos intuitivamente que sempre cruzamos transições (invisíveis) entre dois lugares (entre dois espaços convexos) ao dobrarmos uma esquina ao adentrarmos uma praça.”⁴

Analisando este conceito, o centro da cidade de Nova Friburgo (fig.48) apresenta uma porcentagem pequena de espaços abertos, podendo compará-la ao Paranoá Velho (38,2% de espaços abertos)⁵ e a Planaltina (32,4% de espaços abertos)⁶, ambos no Distrito Federal. Os espaços convexos existentes no sistema são pequenos e em grande número, exceto o espaço convexo formado pela Praça Getúlio Vargas e parte da Praça Dermeval Barbosa Moreira que se destaca dos demais. Como resultado disto, o tamanho médio do espaço convexo também não é grande. Isto se dá em decorrência da configuração espacial do centro cujo traçado irregular definido por lotes, vias e praças marcam um assentamento tradicional e vernacular.

Como já foi citado anteriormente ao descrever a cidade, a grande maioria das edificações se apresenta voltada e aberta para a rua, o que proporciona um sistema urbano com pouquíssimos espaços cegos - sem uma única entrada voltada para a rua.

Ao fim desta breve análise sobre a convexidade do Centro de Nova Friburgo, pode-se concluir:

Devido à pequena porcentagem de espaços livres, o centro de Nova Friburgo se classifica como uma paisagem de lugares, ou seja, ele possui uma configuração em que “os edifícios são vistos mais bidimensionalmente do que tridimensionalmente. Eles funcionam como ‘paredes’ para as ruas e praças, becos, vielas e percebemos mais claramente a passagem de uma unidade espacial para outra”⁷.

Devido a grande maioria dos espaços convexos serem pequenos, o sistema pode ser identificado como de utilização secular e não simbólica.

Muitos trechos do sistema são espaços intensamente constituídos, devido à presença de muitas entradas voltadas para eles.

Estas características do sistema possibilitam uma maior apropriação do espaço sem muitas restrições.

Axialidade:

“A técnica de axialidade, da teoria da sintaxe espacial faculta reduzir o sistema urbano a conjunto de segmentos da reta que correspondam aproximadamente a eixos de ruas e estradas.”⁸ Por procedimentos computacionais via programa DepthMap “revela-se a *medida de integração* de cada eixo, que indica numericamente acesso relativo ao sistema inteiro, mais topológico que geométrico. Tem por referência a quantidade mínima de linhas intervenientes a percorrer entre cada uma e todas as outras. O conjunto de eixos urbanos mais acessíveis a partir do sistema inteiro é o núcleo integrador. Consideramo-lo o centro morfológico da cidade, parte fisicamente mais acessível às outras.”⁹ Este programa computacional gera um mapa através dos eixos das vias, onde suas linhas são representadas por cores correspondentes a integração delas no sistema. Esta gama de cores varia das mais quentes – vermelho, laranja e amarelo – mais integradas, as mais frias – verde, azul claro e azul escuro – menos integradas.

Seguindo esta proposta, para melhor entendimento da importância morfológica do centro analisado para toda a cidade foi desenvolvido, separadamente, o mapa axial, no programa Depthmap, do município de Nova Friburgo e de seu centro. (fig. 26 e 27)

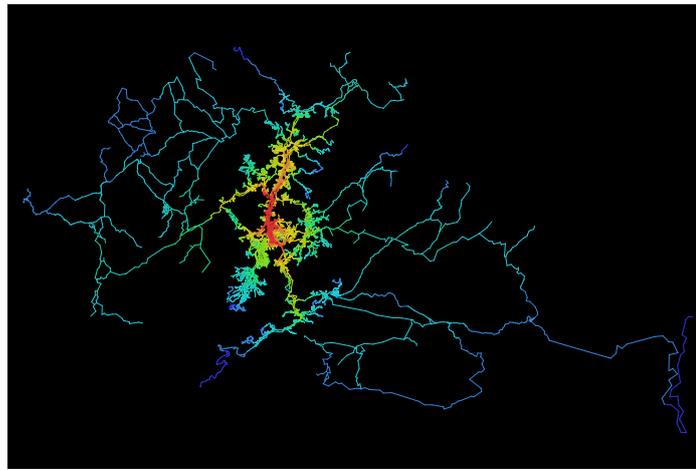


Fig.26 – Mapa axial do Município de Nova Friburgo. (Rn)



Fig.27 – Mapa axial do Centro de Nova Friburgo. (R5)

O traçado morfológico de Nova Friburgo é bastante linear e disperso, implicando um mapa axial composto por 12.761 linhas. A maioria destas linhas é de pequena dimensão se conectando em média a duas outras, o que contribui, juntamente com a organização espacial linear, esparsa e de irregularidade geométrica, para uma baixa integração (Integração média $(R_n) = 0,10$ e $(R_5) = 0,78$) e inteligibilidade ($Int(R_n) = 0,03$ e $Int(R_5) = 0,45$) do sistema. Este tipo de organização espacial causada principalmente pelo relevo local também gera uma baixa compactidade axial¹⁰ (0,11 linhas/ha).

O núcleo integrador se localiza no miolo do conjunto sendo composto pelo centro analisado e pelo prolongamento do canal do Rio Bengala e do Rio Santo Antonio em direção a Mury, a Conselheiro Paulino e às rodoviárias norte e sul da cidade.

Ao analisar este mapa em confronto com a evolução de Nova Friburgo, podemos observar que a cidade se desenvolveu a partir do centro, onde seu crescimento se deu de tal forma que as partes do sistema se voltam para este centro, núcleo integrador da cidade.

Neste contexto os bairros mais próximos ao centro se tornam mais integrados ao sistema do que aqueles localizados mais periféricamente ligados a ele por estradas. Apenas as estradas ligadas diretamente ao eixo central do sistema e com importância viária se destacam, como por exemplo, a Terê-Fri (ligação com a cidade de Teresópolis).

Este resultado demonstra a importância também morfológica do centro para todo o sistema e não apenas funcional como já visto.

Se aprofundando um pouco mais no sistema e analisando mais localmente (R_5) percebemos que as áreas mais integradas são os trechos mais planos da região (Centro, trecho do Rio Bengalas e Olaria), área em que a cidade pôde se desenvolver reticularmente em todas as direções. Nesta análise destacam-se algumas vias do Centro.

Ao se analisar o centro, o mapa axial deste trecho da cidade, de aproximadamente 2,70 Km², contém 745 linhas axiais e uma compactidade de 2,83 linhas/ha. Comparando com o sistema geral da cidade este trecho se torna muito mais compacto principalmente devido a sua configuração e desenvolvimento urbano. As vias localizadas na área mais plana e com um traçado mais reticular e com linhas axiais mais longas possuem uma maior integração e conectividade local e global no conjunto, já as vias mais sinuosas que sobem o morro para ambos os lados dos eixos principais do sistema – canal e avenida – geram um maior número de linhas axiais menores e conseqüentemente uma menor integração. Dentro desta leitura o centro do vale, pertencente ao núcleo do mapa axial do município, também é o núcleo integrador do sistema que por se tratar de um sistema profundo se localiza no miolo do

conjunto.

A integração média deste sistema é baixa, para $R_n = 0,28$, para $R_5 = 0,90$ e para $R_3 = 1,17$, no entanto maior que a integração do sistema geral. Isto se dá pela configuração local, que embora pouco regular apresente maior regularidade que o restante do traçado da cidade. Através da teoria desenvolvida por Hillier, “quanto mais profundo (baixa integração, portanto) o sistema mais difícil a apropriação por parte do pedestre, particularmente pelos estranhos ao lugar.”¹¹ A cidade e o centro de Nova Friburgo sintaticamente proporcionam a difícil apropriação do pedestre, em decorrência de seus traçados irregulares e pela presença de muitas linhas segregadas. No entanto o centro, por apresentar maior índice de integração, permite uma mais fácil apropriação do pedestre, uma das causas sintáticas de todas as regiões se voltarem para o centro.

As vias mais integradas determinadas através do mapa axial e da planilha gerada pelo programa Depthmap são:

- Via do canal do lado da avenida – $R_5 = 2,15$
- Via que divide a Praça Getúlio Vargas e a Dermeval Barbosa Moreira se ligando ao canal – $R_5 = 2,06$
- Via que ladeia a rodoviária e a Praça Getúlio Vargas se ligando ao canal – $R_5 = 1,95$
- Lateral da Praça Getúlio Vargas que se prolonga em direção a Conselheiro Paulino – $R_5 = 1,92$
- Via transversal ao início da avenida e ao canal – $R_5 = 1,88$
- Via transversal ao final da avenida e ao canal – $R_5 = 1,85$
- Avenida - $R_5 = 1,82$

Através da teoria da sintaxe espacial estas seriam as vias com maior índice de co-presença do sistema e onde deveriam estar alocadas as atividades centrais de maior importância.

Analisando a conectividade do sistema, quantidade de cruzamentos de vias, esta classificação se altera, se destacando uma das vias do canal e a avenida. A conectividade média do sistema também é baixa (2,39, valor próximo a média do sistema geral – 2,20).

Relacionando a integração e a conectividade, o sistema é pouco inteligível ($Int = 0,36$), sendo este valor menor ainda que o da inteligibilidade do sistema da cidade ($Int = 0,45$). Isto se dá pela malha do centro ter uma grande integração com as demais regiões do entorno, onde linhas axiais periféricas sem importância no mapa do centro, ganham importância na análise do conjunto, sendo também eixos integradores.

A baixa inteligibilidade implica o “fato de a ocupação de pedestres ao longo das linhas

axiais tender a ser aleatória, e de a trama não contribuir para uma clara diferenciação entre lugares, em termos de co-presença.”¹² Portanto a baixa inteligibilidade deste sistema pode gerar a não associação dos índices de co-presença com os índices de integração do sistema.

Uso e Ocupação do Espaço

Este tópico será analisado por observação do cotidiano da cidade.

Os tipos de uso – rótulos¹³ – das edificações do assentamento podem alimentar mais ou menos intensamente o espaço aberto. Sua natureza gera diferentes tipos de impacto em seu meio.

Analisando a área em questão por seus rótulos, o espaço aberto da avenida juntamente com a praça é o local mais intensamente alimentado com a presença de atividades centrais (escritórios, lojas) que geram um impacto no espaço público distribuído ao longo do dia durante a semana exceto aos domingos. Além destas atividades este trecho apresenta grande diversidade de usos, como bancos, hotéis, residências, templos, e edifícios da administração pública. Esta densidade e diversidade de uso permitem a troca e o encontro de diferentes tipos de pessoas, e a ocupação intensa destas áreas durante a manhã e a tarde, criando espaços ricamente utilizados.

As vias transversais à avenida e ao canal, com predominância de uso comercial e de serviço no térreo, e residencial nos demais pavimentos, possui uma ocupação menos intensa, mas ainda com um razoável índice de co-presença, causada pela circulação de pessoas, fazendo uso de suas atividades ou apenas de passagem para acesso à avenida. As residências garantem um índice de co-presença, ainda que baixo, durante a noite.

As outras regiões de uso predominantemente residencial possuem o menor índice de co-presença da área em estudo, entre elas estão incluídas as vias do canal com um índice de co-presença um pouco mais alto que as demais, devido a presença de transportes públicos nestas vias.

Devido à baixa inteligibilidade do sistema os mais altos índices de co-presença não coincidem com as linhas axiais de maior integração, embora estejam inseridos no núcleo integrador. Isto também ocorre pela grande interferência dos usos e pela cultura de ocupação dos espaços livres para encontros e lazer por parte da sociedade.

Sociabilidade

A sociedade da área estudada se distribui heterogeneamente no espaço, sem apresentar grandes segregações entre classes. Não existem espaços muito definidos para certo grupo

social. A sociedade cultua o uso real do espaço livre não apenas como circulação, mas também como locais de encontros casuais, não existem grandes formalidades inseridas nesta cultura.

Os diferentes tipos de crença estão muito presentes nesta sociedade, gerando um grande índice de co-presença aos domingos à noite na avenida e em vias de acesso a estes templos. Após o culto normalmente as pessoas se encontram no espaço público que acaba adquirindo uma intensa vida social neste momento.

Comparação de Resultados

Analisando globalmente o sistema da cidade, o mapa axial e o ‘mapa’ de co-presença real do sistema coincidem, tendo como núcleo de ambos o centro da cidade. No entanto voltando-se para uma visão mais local, notam-se algumas divergências quanto aos valores de integração fornecidos pelos mapas axiais e a apropriação do espaço por seus usuários.

Este sistema não segue a teoria de que vias mais integradas geram espaços de maior co-presença, embora ambos estejam localizados no mesmo núcleo. A avenida que possui maior índice de co-presença é apenas a sétima mais integrada via do sistema, enquanto que a via do canal de maior integração apresenta um pequeno índice de co-presença – avaliação no nível do pedestre – no entanto possui um grande destaque na malha viária da região ligando a entrada da cidade ao centro e a outras regiões. Isto ocorre pela baixa inteligibilidade do sistema, que não permite a diferenciação clara da malha para o pedestre; destacando a forte predominância das atividades centrais da avenida e do maior espaço livre integrado a este eixo – Praça Getúlio Vargas - no sistema. Este eixo formado pela avenida e pela praça é o principal ponto de co-presença da região.

Análise Topoceptiva

A imagem de Nova Friburgo esta associada muito mais a elementos voltados ao turismo e ligados a sua história, do que a elementos de sua vida cotidiana. Ao se pensar em Nova Friburgo vem à mente a imagem de uma cidade serrana, de colonização centro/européia inserida em meio à natureza. Esta imagem não é equivocada, mas cada vez mais ela vem ficando distante da realidade encontrada no centro da cidade. Pois com sua evolução, ele vem perdendo parte de sua identidade o que ainda não ocorre na periferia da cidade. Este fato associado a sua vocação turística principalmente nesta área periférica, faz com que a identidade da cidade permaneça inalterada. Dentro deste cenário não se destacam marcos individuais com exceção da Pedra do Cão Sentado, que é uma formação geológica natural,

mas que devido a sua forma única e marcante acabou sendo adotado como um dos símbolos da cidade. Neste contexto o conjunto formado pela tipologia arquitetônica e seu arranjo geográfico acaba sendo o grande destaque da identidade da cidade.

Analisando a cidade com conceitos lynchianos¹⁴, podemos encarar o Centro como um grande ponto nodal da cidade levando em conta todo seu território. No entanto, analisado localmente, o centro se torna um bairro, onde o ponto focal se desloca para a Praça Getúlio Vargas, local de convergência dos usuários. Os limites deste bairro se associam em grande parte ao pé dos morros existentes, das praças localizadas nos extremos dos eixos, que seriam lidas como limites das rodovias, sendo este, também, o trecho de traçado mais homogêneo da região. O rio que acompanha o traçado da cidade em toda sua extensão norte/sul, que embora quando passe pelo canal dentro da área mais urbana da cidade ganhe via de seus dois lados, também é lido como um grande limite pelo observador. A divisão da cidade por seus bairros se dá em grande parte através de seu relevo, acompanhando o vale dos rios ou a transposição de morros o que em parte colabora para a segmentação do tecido. Dentro desta visão a Praça Marcílio Dias ganha uma grande importância, pois ela além de representar uma chegada à área do centro da cidade, também se torna organizadora dos fluxos entre bairros por se tratar de um marcante ponto nodal, embora não seja muito explorada dentro do potencial que possui.

Focando mais neste centro, alguns elementos podem ser destacados dentro da cultura local e de seu cotidiano, tornando-se marcos visuais. Muitos destes elementos vêm de referências históricas, sendo o principal deles a Praça Getúlio Vargas e seu conjunto composto em destaque pela Igreja São João Batista, pelo Instituto de Educação de Nova Friburgo e pelo antigo Fórum da cidade (fig.28 e 29). Esta praça era originariamente o jardim da antiga Fazenda do Morro Queimado. Outros elementos dispersos no Centro e também de valor histórico são lidos como marcos visuais por seus habitantes. Coincidentemente uma boa parte deles está vinculada a instituições de ensino. Neste contexto se destacam o Colégio Anchieta (fig.30) localizado na continuidade do Rio Bengalas, próximo à Praça do Suspiro, que na época da fundação da cidade era conhecido como Chateau, uma das edificações relevantes da fazenda já existente, e a Faculdade de Filosofia Santa Dorotéia (fig.31), localizada em uma das ruas transversais a Praça Getúlio Vargas em direção ao morro. A antiga rodoviária da cidade, a rodoviária urbana e o teleférico também são lidos como marcos dessa região. Acredita-se que pela perda de função da antiga rodoviária, esta ao longo do tempo perderá seu significado simbólico já que o que realmente destacava este edifício era sua função. Curiosamente a prefeitura da cidade localizada ao lado deste prédio não tem um

grande valor para a população e nem é usado como referência.



Fig.28 – Igreja João Batista.



Fig.29 – Antigo Fórum e ao fundo a torre do Instituto de Educação.



Fig.30 – Colégio Anchieta.



Fig.31 – Univ. São Sta Dorotéia.

A Prefeitura tentou criar outros marcos vinculados à colonização da cidade nesta região, utilizando bandeiras dos povos imigrantes distribuídas ao longo da avenida (fig.32) e concentradas em trechos do canal (fig.33), além da criação da Praça das Colônias (fig.34) localizada na Praça do Suspiro. No entanto estes elementos não foram suficientemente fortes para se enraizar na imagem da cidade e entrar no imaginário de sua população.



Fig.32 – Bandeiras espalhadas pela avenida.



Fig.33 – Bandeiras concentradas ao longo do Rio Bengalas.



Fig.34 – Praça das Colônias.

Conclusão

Ao analisar a cidade de Nova Friburgo pelas vertentes apresentadas a cima, podemos observar que a cidade, embora dispersa por seu território, está fixada pelo seu centro já que todas as suas regiões convergem para ele, sendo, portanto a região de maior co-presença da cidade.

O traçado extremamente irregular causado por seu relevo e configuração histórica, onde todos os núcleos possuíam autonomia, gera um sistema muito pouco integrado e inteligível. Essa baixa inteligibilidade dificulta a diferenciação clara entre lugares e a ocupação dos pedestres nos eixos morfológicos principais do sistema, o que gera a falta de orientação no local. Nesta realidade a presença de marcos e referências espalhadas ao longo dos trechos de maior importância da cidade se fazem necessários. No entanto esta cidade não

apresenta fortes marcos individuais, se destacando apenas a Pedra do Cão Sentado, localizada na área periférica da cidade com baixo índice de co-presença. Muitos dos outros marcos estão voltados para a história da cidade e se localizam no entorno da Praça Getúlio Vargas, anterior a sua fundação. Esta Praça se torna o grande ponto nodal do centro, que se destaca, devido ao traçado desenvolvido com poucos espaços abertos. Esta juntamente com a Avenida Alberto Braune é o local de maior co-presença da cidade.

A ocupação do centro não seguiu a teoria da sintaxe espacial, onde a via de maior importância seria a Avenida Comte Bittencourt (via do canal). Alguns fatores históricos contribuíram para a maior ocupação do eixo praça/avenida em detrimento da via do canal. A ferrovia criada em 1873 seguia o eixo da Avenida Alberto Braune que juntamente com a importância histórica da Praça Getúlio Vargas permitiu o desenvolvimento da cidade ao seu redor. A via do Rio Bengalas era a estrada, o que afugentou o desenvolvimento desta área. Além disso, o rio e o relevo são lidos como um limite para o pedestre. A única área sem a forte presença visual de ambos e da estrada é o eixo Praça/Avenida se tornando o centro mais povoado.

A imagem de Nova Friburgo está voltada para o seu conjunto e para o turismo. A grande maioria dos marcos individuais possui um caráter histórico, o que dificulta a sua integração ao sistema de co-presença da região, sendo apenas destacado aqueles que se localizem em eixos de grande importância ao sistema, tornando-se pontos focais. O principal ponto focal do Centro de Nova Friburgo é o eixo praça/avenida, local também de maior co-presença da região. O restante dos marcos não está integrado ao sistema de co-presença, o que dificulta a orientação em um local já tão pouco inteligível.

Através desta análise nota-se a importância dos marcos visuais no sistema de co-presença da cidade, já que eles permitem uma maior legibilidade do local, orientando melhor seus usuários, sendo necessária uma maior aplicação destes marcos no conjunto da cidade de Nova Friburgo.

Bibliografia:

HOLANDA, Frederico de. *Arquitetura & Urbanidade*. São Paulo: Pro Editores, 2003.

HOLANDA, Frederico de. *O espaço de exceção*. Brasília: Editora UnB, 2002.

HOLANDA, Frederico de. *Formalidade e urbanidade: dois paradigmas socioespaciais*. s.l.: s.n., s.d.

LYNCH, Kevin. *A imagem da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

Prefeitura Municipal de Nova Friburgo. *Boletim Informativo – Plano Diretor Participativo*. Nova Friburgo, julho/2006.

ARAÚJO, João Raimundo de & MAYER, Jorge Miguel (Org). *Teia serrana: formação histórica de Nova Friburgo*. Rio de Janeiro: Editora Ao Livro Técnico, 2003.

Fig.1 – www.cide.rj.gov.br.

Fig.2, 3, 4, 5, 6 e 7 – Plano Diretor Participativo – Prefeitura de Nova Friburgo.

Figs.8 a 25, 28 a 34 – Arquivo pessoal.

¹ Frederico Holanda, *O Espaço de Exceção*, cap. 2º.

² Linguagem utilizada por Holanda em *Formalidade e urbanidade: dois paradigmas socioespaciais*, significando: espaços que possuem pequenos espaços abertos alimentados, ricamente, por portas e espaços de transição entre os espaços públicos e os privados.

³ Expressão utilizada em Frederico de Holanda, *O espaço de exceção*, significando um espaço para especialistas onde não se tem a vida cotidiana da população.

⁴ Frederico Holanda, *O Espaço de Exceção*, p.97.

⁵ Frederico Holanda, *O Espaço de Exceção*, tabela 3, p.309.

⁶ Idem, *ibidem*.

⁷ Frederico Holanda, *O Espaço de Exceção*, p.100.

⁸ Frederico Holanda, *op. Cit.*, cap. 2º.

⁹ Frederico Holanda, *Arquitetura & Urbanidade*, p.46.

¹⁰ Compacidade axial – “Esta medida de compacidade urbana funda-se na divisão do número de linhas axiais por unidade de área. Para obtê-lo, circunscrevemos o conjunto de linhas axiais a que se reduziu o sistema urbano com o menor polígono convexo possível e calculamos a divisão entre o número de linhas do sistema e a área do polígono.” – Frederico Holanda, *Arquitetura & Formalidade*, p.48.

¹¹ Frederico Holanda, *O Espaço de Exceção*, p.313.

¹² Frederico Holanda, *O Espaço de Exceção*, p.314.

¹³ Termo utilizado por Holanda em *O Espaço de Exceção*, p.107.

¹⁴ Maior aprofundamento deste conceito, ver Kevin Lynch, *A imagem da Cidade*, cap. 3º.