

Artigo

O papel da caminhada na arquitetura e no urbanismo

Douglas Aguiar

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, (PROPAR), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RG – Brasil.

E-mail: douglasaguiar@ufrgs.br

AGUIAR, D. *O papel da caminhada na arquitetura e no urbanismo*. **Revista Políticas Públicas & Cidades**, v.4, n.2, p.52 – 69, ago./dez. 2016. <https://doi.org/10.23900/2359-1552.2016v4n2>

Resumo

O artigo consta de uma exploração - teórica, metodológica e empírica - sobre a utilização da caminhada como método de estudo em arquitetura e no urbanismo. Elaborar-se com esse objetivo um método de avaliar a qualidade de situações espaciais a partir daquilo que é visto e sentido por quem percorre aquela arquitetura, tanto na escala do edifício quanto na escala da cidade. Denominaremos o conjunto de procedimentos daí decorrente como o método do observador. O artigo apresenta na primeira parte uma revisão de literatura trazendo os principais autores contribuintes no tópico. Na segunda parte apresenta, tendo em conta a palavra de autores revisados, o conjunto de procedimentos constituintes do método propriamente dito. Em uma terceira parte o trabalho apresenta um estudo de caso onde o método do observador é exercitado. A proposição de uma visão da arquitetura desde o ponto de vista do caminhante é particularmente relevante no atual momento da disciplina; por um lado pela expansão desenfreada do espaço dedicado ao automóvel trazendo, na mesma leva, a hostilidade espacial ao pedestre e, por outro lado, pelo processo de espetacularização verificado de um modo geral na arquitetura contemporânea, tornando frequentemente o papel do usuário do espaço irrelevante na equação da espacialidade.

Palavras-chave: Caminhada. Passeio arquitetônico. Qualidade especial. Funcionalidade. Legibilidade

Introdução

O método de descrição espacial delineado no que segue se vale da caminhada como ferramenta na avaliação da qualidade espacial dos lugares. Na linha sugerida por Le Corbusier em sua *promenade architecturale*, a caminhada, o dito passeio arquitetônico, propiciaria ao observador em movimento, uma apreciação da qualidade espacial envolvida na situação em estudo. O objetivo do artigo é eminentemente metodológico e se detém a explorar esse modo particular de olhar, descrever e avaliar a qualidade espacial ou, se quisermos, a performance espacial em arquitetura, seja na escala da edificação, seja na escala da cidade; um modo fundado no ponto de vista de um observador caminhante, na escala urbana um pedestre, alguém que experimenta a interface corpo-espaço de modo direto. O método, em sua avaliação da performance espacial dos lugares, busca descrever o(s) impacto(s) causado(s) pelos elementos que constituem uma determinada situação espacial sobre o corpo, o corpo físico, sensível aos elementos que o circundam, espaços e objetos.

Diferentemente de um observador qualquer, o observador aqui pautado atua orientado por informação gráfica e cartográfica referente ao seu objeto de estudo. Denominaremos a esse modo de olhar como *o método do observador*. Entende-se, no presente contexto - essa é a nossa hipótese de trabalho - que a qualidade ou performance espacial de edificações e lugares em geral, estaria essencialmente fundada em duas propriedades inerentes ao espaço, ambas visualizadas e sentidas pelo observador em movimento: a *legibilidade* e a *funcionalidade*. Da combinação desses dois fatores decorreria a *aprazibilidade* e, em consequência, a *vitalidade* desses mesmos lugares, denunciada ali pela presença maior ou menor de pessoas. O método do observador, delineado no que segue, se apoia na observação sistematizada e continuada desse conjunto de características do espaço, seja ele público seja privado.

Antecedentes

A utilização desse modo peculiar de apreciar a arquitetura não é recente. Trata-se de fato do modo mais direto e natural de desfrute e avaliação espacial utilizado pelo homem, desde os primórdios. No entanto sua utilização de modo sistemático como instrumento de crítica na arquitetura e na arte de um modo geral, é algo que tem início apenas no final do século 19 com os historiadores da arte alemães. Entre esses Auguste Schmarsow é reconhecido como fundador de um novo modo de apreciação da arquitetura como *arte espacial*: *‘Ele enfatizou o movimento do observador, o físico e o imaginado, e o seu papel na projeção de sentimentos individuais sobre a forma espacial estática’* (Köhler, 1998, p. 36). Schmarsow propõe uma apreciação da arquitetura a partir daquilo que ele denomina como *cerne espacial*, e sugere que o dito cerne estaria no movimento do observador, e que a essência espacial da arquitetura só pode ser vivida se tivermos a capacidade de nos colocar nessa *posição de centros* e a partir daí *intuir* a lógica espacial da situação vivenciada, diz ele (Schmarsow, 1994, p. 285):

‘Tão logo tenhamos aprendido a perceber a nós mesmos como centros do espaço - um espaço cujas coordenadas se interceptam sobre nós - teremos achado o precioso cerne, o investimento inicial no qual toda a arquitetura está baseada. Uma vez que a imaginação ativa captura esse germe e o desenvolve de acordo com as leis dos eixos direcionais – leis essas inerentes mesmo à mais incipiente idéia ou situação’.

Central no enunciado de Schmarsow é o conceito de *direcionalidade*, associado ao *corpo em movimento*, a definir a percepção e a atitude do observador que, nessa linha, entenderia, compreenderia a arquitetura de um *modo natural* a partir da dita *lei dos eixos direcionais*. Schmarsow sugere que a *direção* mais importante no entendimento de uma estrutura espacial qualquer seria a *direção do livre movimento adiante*, e que a nossa visão, em virtude do posicionamento dos olhos definiria uma, permanentemente mutante, *dimensão de profundidade*, o que naturalmente implicaria no reconhecimento da dimensão cinética do corpo ao mergulhar no espaço arquitetônico. Estaria aí o embrião do que, algumas décadas adiante, Le Corbusier irá denominar como *passeio arquitetônico*, a dita *promenade architecturale*, procedimento para ele chave na descrição da qualidade espacial e performance em arquitetura.

Esse modo de ver a arquitetura se tornaria, na virada para o século vinte, a base do pensamento arquitetônico das vanguardas, no que diz respeito à espacialidade. Le Corbusier aprofunda e especifica o movimento do observador, naquilo que os historiadores alemães haviam, cinquenta anos antes, denominado como *vitalgefühl* que, numa tradução aproximada, corresponderia ao sentimento ou à *sensação da essência espacial*, diz ele:

‘o eixo é talvez a primeira manifestação humana; ele é o meio de toda a ação. A criança em seus primeiros passos busca mover-se ao longo de um eixo, o homem se debatendo em meio a tempestade traça para si próprio um eixo. O arranjo é a gradação de eixos, e **assim também a gradação de objetivos, a classificação das intenções**’ (Le Corbusier, 1931, p. 187).

Corbusier descreve nessa passagem o movimento do observador de um modo peculiar, se utilizando da condição de axialidade como fundamento na ordenação do percurso. O passeio arquitetônico, qualquer que seja, seria na essência composto ou constituído por eixos, axialidades e quebras de axialidade ou, se quisermos, inflexões. Trata-se aqui de um detalhamento, uma especificação da dita *lei dos eixos direcionais* de Schmarsow. Na gradação dos eixos está implícito o conceito de integração/segregação espacial; o mais visível e o menos visível, o mais acessível e o menos acessível. Essas seriam para Le Corbusier as características de um passeio arquitetônico adequadamente espacializado, uma situação na qual a gradação dos eixos contribuiria com o *efeito espacial*, na realização da atividade. Através da *gradação dos eixos* ele nos fornece parte do instrumental para a avaliação da qualidade espacial. De fato, o entendimento da arquitetura a partir do passeio arquitetônico vem apenas a recuperar um modo ancestral de leitura do espaço.

Corbusier antecipa as diferentes descrições, e pontos de vista, inerentes ao método do observador. De um lado está a experiência espacial que é para ele parte

preponderante no entendimento do espaço. Do outro lado está a descrição em planta, a referência planimétrica impreterível para que o observador mergulhe nos meandros da espacialidade. Diz ele:

‘A planta é um sumário, algo como um índice analítico, e de modo tão condensado que parece clara como um cristal. E, como figura geométrica, ela contém uma quantidade enorme de ideias e o impulso de uma intenção’ (Le Corbusier, 1931, p. 179).

Crucial nesse parágrafo é o entendimento profundo do papel da planta como um complexo banco de informações revelador de um ângulo, e de uma racionalidade, vindos da visão planimétrica do objeto, e por naturezas inacessíveis à experiência espacial. Esse procedimento descritivo é utilizado por Le Corbusier em cartas a clientes (Vila Mayer, 1925) onde se vale de imagens de sequencias espaciais para explicar o projeto. E aparece também na conhecida descrição da Casa Vetti em *Por uma arquitetura* onde imagens em perspectiva e planta compõem uma descrição espacial articulada. Em ambos os casos a relação entre a descrição em planta e o corpo em movimento seria a demonstração do efeito espacial. No início dos anos sessenta Gordon Cullen retomaria esse procedimento – com plantas e sequencias de perspectivas descrevendo situações espaciais - no conceito de *visão serial*, tendo como ponto de vista aquele do observador em movimento, e que se desdobra continuamente em uma *visão existente* e uma *visão emergente*. A descrição espacial trazida por Cullen oferece a visualização simultânea da planta mostrando a sequência de posicionamentos do observador em movimento, e a sequência de imagens correspondentes ao que é visualizado desde esses mesmos posicionamentos ou *estações*, se quisermos. O relato em planta e o relato da sequência espacial através de imagens, desde o ponto de vista do observador em movimento, se complementam.

A percepção desse caráter estrutural através da visualização do percurso é denominada por Lynch (1960) como a *legibilidade* dos lugares. Para ele a legibilidade dos lugares dependeria de uma percepção de *continuidade espacial*. **Diz ele:** ‘a exigência fundamental é que o percurso em si, o leito pavimentado, sigam adiante; a continuidade de outras características tem menos importância’ (Lynch, 1960, p. 59). A noção estrutural de um *leito pavimentado* conformando uma *rede espacial* seria aquela **mais percebida**. **Diz ele:** ‘as vias, a rede de linhas habituais ou potenciais de deslocamento são o meio mais poderoso pelo qual o todo pode ser ordenado’ (Lynch, 1960, p. 106). A pesquisa de Lynch sugere igualmente a importância de uma *hierarquia visual*, **segundo ele,** ‘uma escolha sensória dos canais principais e sua unificação como elementos **perceptivos contínuos**’ (Lynch, 1960, p. 107). Este seria, para Lynch, o *esqueleto da imagem da cidade*. Curiosamente essa ambicionada unificação dos espaços da cidade como elementos perceptivos contínuos termina sendo pouco percebido nos assim denominados *mapas mentais*, as descrições gráficas resultantes da pesquisa de Lynch.

O trabalho de Herman Hertzberger explicita, em planta, as gradações espaciais, a dita *gradação dos eixos* teorizada por Corbusier, e naturalmente descritas pelo deslocamento do observador no espaço arquitetônico:

‘Marcando as gradações de acessibilidade pública das diferentes áreas e partes da planta, uma variedade de mapas mostrando as diferenciações territoriais serão obtidos. Esses mapas mostrarão claramente que aspectos da acessibilidade existem’ (Hertzberger, 1974, p. 13).

Hertzberger mostra, através de diagramas, o que ele denomina como *diferenciação territorial* a qual se estabelece através das *gradações de acessibilidade*. Ele mostra como a estruturação espacial, em sua busca de adequação ao movimento do corpo, estaria fundada em *gradações de acessibilidade* que ordenariam espacialmente as atividades, aquilo que se conhece em arquitetura como *programa*. Sugere ainda que o fundamento da distribuição espacial residiria na consciência, por parte do observador, das diferentes *demandas territoriais* e *modos de acessibilidade* requeridos na situação. Hertzberger amplia o entendimento dos conceitos de público e privado relacionando-os ao tema da acessibilidade:

‘Os conceitos de público e privado podem ser vistos e compreendidos em termos relativos como uma série de características espaciais que, diferenciando-se gradualmente, denotam acessibilidade, responsabilidade e a relação entre o domínio privado e o controle sobre situações espaciais específicas’ (Hertzberger, 1974, p. 17).

O método de Hertzberger confere um caráter estrutural às gradações da sequência espacial que seria crucial no modo como as situações são lidas ou entendidas pelas pessoas.

O papel do trabalho de Hillier et al (1983) na construção do método do observador ora delineado se refere essencialmente à qualificação da base cartográfica utilizada pelo observador em movimento, ou seja, o relato planimétrico e cartográfico dado em planta. Hillier propõe uma descrição sintética de situações espaciais baseada nas linhas de movimento sugeridas pelo arranjo espacial e decorrente do modo de agrupamento das edificações e espaço aberto. Essa descrição é conhecida como *mapa axial* (Hillier et al, 1983, p.50). No mapa axial a *gradação dos eixos*, assim descrita por Corbusier, ganha uma descrição sistêmica. Cada uma das linhas de movimento tem uma identidade decorrente e relativizada ao todo; o conjunto de linhas de movimento que compõe uma determinada situação arquitetônica ou urbana. Esse conjunto de linhas de movimento constituiria uma espécie de DNA, a identidade espacial, dessa situação. O mapa axial detectaria essa *alma* ou *essência espacial*. Valho-me das palavras de Lynch para explicitar a descrição dessa ponte que une um diagrama e a realidade física dos lugares: ‘

Um mundo físico aparentemente desordenado pode organizar-se mediante a invenção de um diagrama simbólico que explique as relações das características principais de uma maneira que estimule o desenvolvimento da imagem’ (Lynch, 1960, p. 107).

Nessa linha o observador se deslocaria, no método ora delineado, amparado por informação de planta, fotos de satélite, cartografia urbana e, dependendo do caso, por diagramas que relatam a condição de *centralidade* e, por conseguinte, a quantidade de integração e segregação espacial inerente aos espaços que ele, observador, irá percorrer.

A construção do método

O procedimento ora delineado está fundado na conduta de um pedestre peculiar, um observador guiado por informação privilegiada, que se desloca pelos lugares - sensível às qualidades destes e com a intenção de descrevê-las. O modo descritivo assim delineado reúne por um lado as percepções desse observador que se desloca no espaço, registrada em imagens e texto e, por outro lado, a informação privilegiada, o material cartográfico e diagramático que instruirá os deslocamentos desse observador estruturando assim a sua carga cultural. Nesse sentido, o procedimento herda características daquele utilizado pelos ditos situacionistas em suas explorações urbanas em busca dos assim denominados *efeitos psicogeográficos* emanados dos espaços da cidade (Debord, 1958). Nessa linha, o material cartográfico de apoio ao método do observador ora delineado contém informações sobre as características espaciais dos lugares a serem explorados ao longo do percurso onde esse reconhecimento da situação objeto de estudo é procedido. O método, a partir de uma base cartográfico-planimétrica, se vale de *diagramas* na descrição da caminhada. Situações arquitetônicas e urbanísticas são descritas através do modo como ocorre seu contato - ótico e háptico - com o corpo em movimento. Entende-se por *diagramas* desenhos sintéticos, linhas, traçados, delineamentos, esboços, distribuição de cores, que descrevam uma situação ou ideia. O diagrama é, em última análise, uma representação visual estruturada e simplificada de um determinado conceito, ideia ou situação.

O método consta de *categorias instrumentais* através das quais as situações, os espaços, são descritos, e observações são registradas, e *categorias analíticas*, através das quais as situações são avaliadas. A imagem abaixo mostra um conjunto de oito diagramas, que relatam a *sequência espacial* - constituída por oito situações ao longo de um percurso - resultante da aplicação do método do

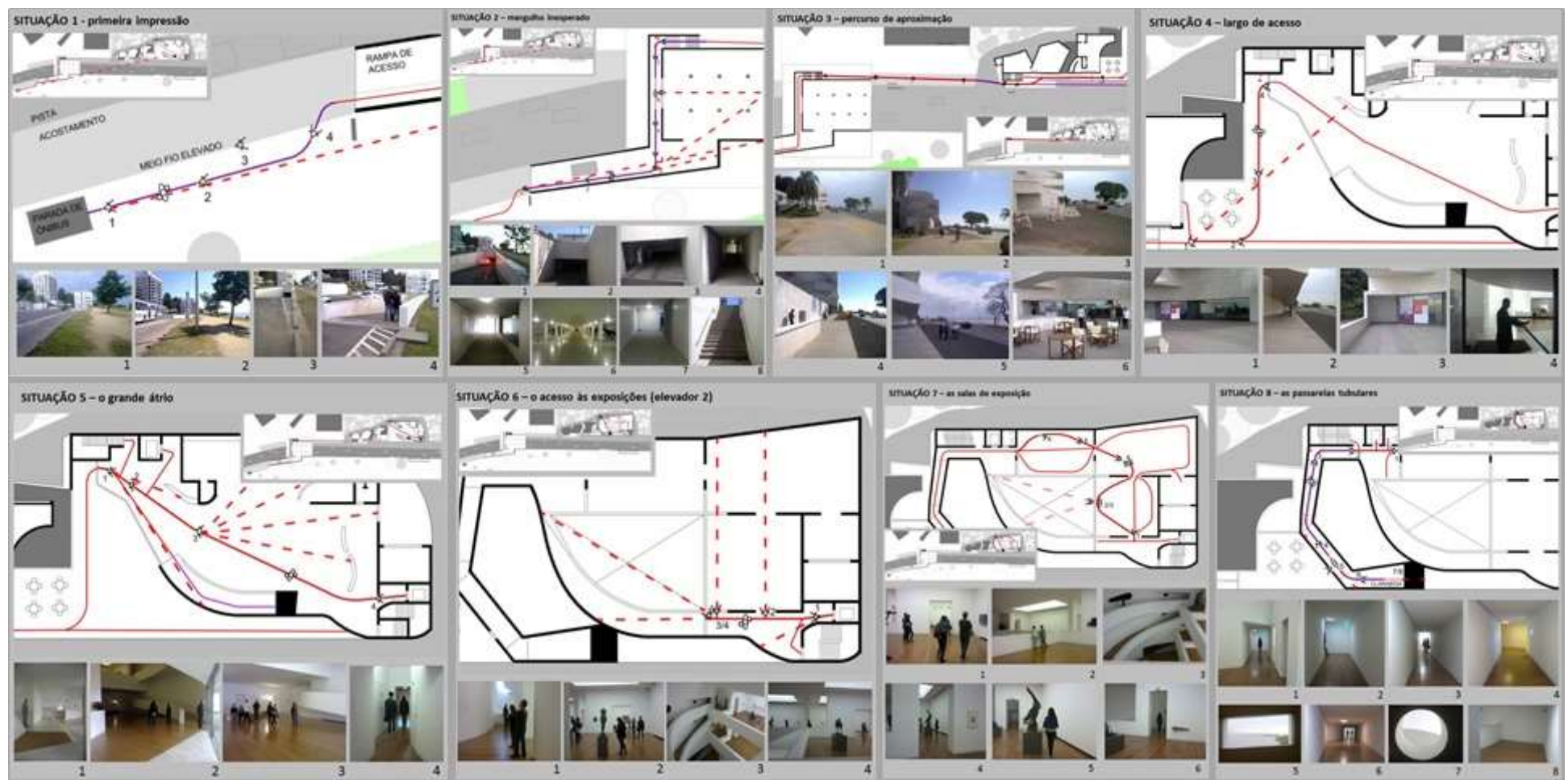


Figura 1 – Sequência espacial. Fonte: elaborado pelo autor.

observador na avaliação da qualidade espacial do Museu da FIC em Porto Alegre.

Esse caso é aqui utilizado como exemplo em virtude da variedade de escalas e temas que ele traz no que diz respeito à qualidade do espaço público, que vão desde a arquitetura urbana até a arquitetura de interiores, passando por diferentes escalas intermediárias. O procedimento se estrutura ao modo de uma ecografia arquitetônica que relata a espacialidade da situação ou seja, relata o modo como ocorre a relação entre espaços e corpo(s) em movimento ou estáticos. O relato nesse caso consta de oito situações que relatam o movimento do observador em sua aproximação ao edifício, no acesso e ao percorrer seu interior. Cada uma das situações é relatada através de um diagrama e da sequência de imagens correspondente buscando formar um todo articulado.

Categorias instrumentais

Cada um dos diagramas mostrados acima apresenta de modo sintético as categorias instrumentais que constituem a base visível do procedimento, o registro gráfico da experiência do observador, que é justaposta à sequência de imagens produzidas, por esse mesmo observador, ao longo do seu caminho.

A planta

A primeira das categorias instrumentais é a planta. As descrições do objeto de estudo em planta são a referência de base na definição do(s) percurso(s) utilizado(s) no procedimento. A planta funciona para o observador, na linha sugerida por Le Corbusier, como um índice, um mapa, passível de ser lido como uma estrutura de linhas de movimento, de caminhos, seja na escala dos interiores arquitetônicos, seja na escala urbana. Não se trata aqui de uma planta qualquer, mas de algo que denominaremos como planta mínima. Os diagramas acima mostram uma descrição em planta na qual o edifício e seu entorno imediato são reduzidos à condição diagramática de barreiras e passagens. Entende-se, nesse contexto descritivo, paredes e mobiliário como barreiras, e os espaços vazios como passagens, o domínio do(s) corpo(s). Trata-se de uma descrição essencialmente morfológica. Na escala urbana o objeto de estudo é descrito como figura, ao modo do mapa Nolli de Roma (1735). O fundo, em branco, é o domínio do corpo e das linhas de movimento. A informação dada na planta mínima é complementada por informação vinda de um entorno ampliado, através de fotos de satélite, mostrando a situação, seja qual for, em uma escala ampliada, global.

O percurso

Os diagramas mostram os percursos, sugeridos pela planta do objeto de estudo. Para cada uma das situações há um percurso mais apropriado ao objetivo de desvendar a performance espacial daquela situação; a sequência espacial principal. O percurso, uma vez referenciado à planta mínima, é descrito através de diagramas de linhas de movimento. Esse diagrama descreverá de

modo literal o movimento do observador, sua rota, como ela de fato ocorre em planta, incluindo trechos retos e trechos sinuosos, se for o caso. E descreverá também, e simultaneamente, a(s) linha(s) de visão ou de visada à frente desse mesmo observador em movimento, através de segmentos de reta pontilhados e mudanças de direção, inflexões. Essa descrição do percurso como uma sequência de segmentos axiais correspondentes ao comprimento das linhas de visada está fundada na noção de campo visual, e vai propiciar a identificação e a diferenciação de partes do percurso; as ditas situações.

A avaliação das características dessas diferentes partes do percurso ocorre naturalmente tanto em separado quanto em sua associação com as partes a ela adjacentes. Essa associação entre partes e todo, decorrente da descrição axial, propicia um entendimento sistêmico do objeto de estudo; o objeto arquitetônico ou urbano descrito como parte um sistema de espaços. Daí decorre a naturalmente identificação de uma hierarquia espacial. Esse é o fenômeno descrito por Le

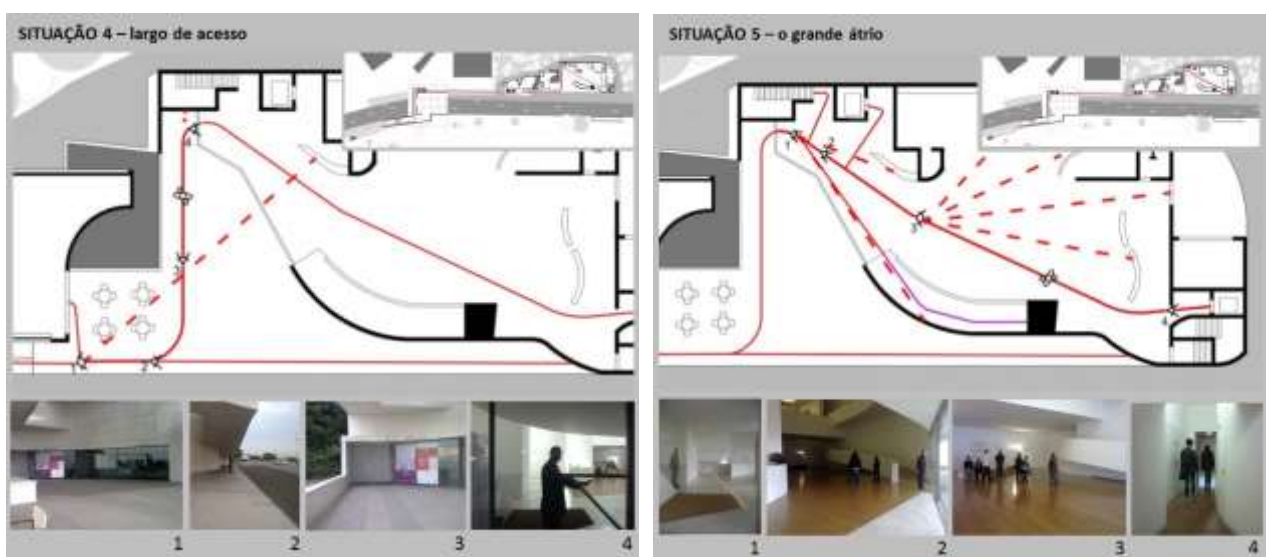


Figura 2 – Sequência espacial – situação 4 e 5. Fonte: elaborado pelo autor.

Corbusier na dita gradação dos eixos (forma), que ele relaciona com a gradação das intenções (programa/função). Hertzberger (1972) como vimos acima se refere a essa mesma hierarquia em termos de gradações de acessibilidade, e Hillier et al (1983) em termos de profundidade (depth), característica espacial descrita na medida de integração espacial, que está fundada na dimensão de axialidade das formas, urbana e arquitetônica. Na descrição axial cada parte do percurso é um espaço, e também um lugar. O alcance da linha de visada, ao definir o campo visual, se mostra como um critério objetivo no estabelecimento da delimitação de um lugar, de uma situação. A linha de movimento tem uma dimensão local, háptica, tátil, onde o corpo experimenta o espaço, e, simultaneamente, uma dimensão global, ótica, vinda da linha de visão ou de visada do observador, que evidenciará, ou não, a sua inserção em um todo maior e o seu entendimento como parte de um todo maior o que, ao final, determinaria a legibilidade da situação em estudo.

Delimitação espacial, convexidade e constituição

A terceira categoria instrumental está no modo como o conceito de situação espacial utilizado no método do observador desagrega o objeto de estudo em termos das diferenciações espaciais verificadas ao longo do percurso, configurando os diferentes lugares. Hillier generaliza o conceito de lugar em termos de espaços convexos. Toda e qualquer arquitetura ou situação urbana poderia, nessa linha, ser descrita em termos de um conjunto de espaços convexos (Hillier et al, 1983, p.52). A condição de convexidade, a partir de sua caracterização geométrica, é um modo objetivo de conceituar lugar; edificações e espaços públicos podem ser descritos como sequências de lugares. Trata-se, portanto, de descrever o objeto de estudo em termos da sua condição de abrigo ou, se quisermos, do seu grau de enclausuramento. O conceito implica no entendimento da arquitetura em sua dimensão uterina. Na escala da cidade a rua tradicional, espaço arquitetônico alongado margeado por edificações alinhadas em ambos os lados, seria a epítome do acolhimento espacial, síntese da noção albertiana de cidade como casa, a casa maior.

No procedimento mostrado no conjunto de diagramas acima, as situações analisadas são igualmente caracterizadas pelo modo como os espaços são constituídos, ou seja, pelo modo como se materializa o envoltório material desse espaço, suas paredes laterais, permeabilidades e outros limites virtuais incluída aí, ocasionalmente, a paisagem que margeia o percurso se perdendo no horizonte. E trata-se também do fechamento superior, que pode ser o céu, e por outro lado, o chão, o piso, sobre o qual o espaço acontece. Trata-se, portanto, de descrever a totalidade do envoltório material do percurso ou, se quisermos, o modo como o percurso é constituído. Uma constituição positiva seria em geral dada pela presença de portas e janelas articuladas ao percurso; seriam os olhos da rua (Jacobs, 1961). Paredes cegas são em geral uma contribuição negativa ao percurso. Paredes cegas podem no entanto ocasionalmente carregar forte conteúdo simbólico/valor icônico. A constituição dos espaços é representada, no procedimento analítico ora delineado, pela(s) fachada(s) esquemática(s) e/ou por corte(s) esquemático(s) em paralelo ao percurso.

Trata-se do registro fotográfico do modo como o percurso é visualizado pelo observador em movimento, mostrando a sequência de imagens do percurso obtida ao longo do passeio arquitetônico. Trata-se aqui, portanto de fotografar o percurso, cada uma de suas partes, ou situações, desde o ponto de vista do observador, ou seja, cada uma das linhas de visada. A totalidade do percurso será, portanto, descrita através da sequência de imagens mostrando o passeio arquitetônico. Esse procedimento está descrito em Cullen (1960), através dos conceitos de visão existente e visão emergente. A posição ou o ponto de vista da câmera estará localizado nos pontos de conexão entre diferentes linhas de visada, ou seja, nos links que conectam a sequência de linhas. A sequência de imagens obtida a partir desse procedimento constituirá uma síntese descritiva da espacialidade do objeto de estudo.

Categorias de avaliação

Tendo como base os elementos dados pelas descrições gráficas e imagens, as categorias de avaliação constituem a essência do procedimento, a análise propriamente dita, na medida em que descrevem aquelas características entendidas como determinantes na qualidade ou performance espacial do objeto de estudo.

Legibilidade: clareza espacial e o espaço confuso

A primeira dentre as categorias de avaliação a ser utilizada pelo observador em movimento é a legibilidade da situação objeto de estudo, condição que repousa na facilidade ou dificuldade de leitura do percurso em estudo ou ainda, se quisermos, pelo modo como o observador em movimento compreende ou percebe ou não, a *continuidade* do percurso, condição chave na legibilidade dos lugares (Lynch, 1960). Nos diagramas mostrados acima as linhas tracejadas indicam as linhas de visada registradas pelo observador, enquanto as linhas cheias indicam linhas de movimento. O conceito de legibilidade, nessa linha, estaria fundado na coincidência ou discordância no posicionamento dessas linhas, de movimento e de visada. Quanto mais coincidentes mais clara seria a condição de legibilidade do objeto de estudo. O conceito se refere à dimensão ótica da arquitetura, a compreensão obtida através do olho, da linha de visada do observador em movimento, do entendimento, maior ou menor, do *andamento espacial* propiciado pelo objeto de estudo, edifício ou situação urbana. O conceito de *inteligibilidade* (Hillier et al, 1983) operacionaliza, instrumentaliza o conceito de legibilidade. A Inteligibilidade, estaria na percepção de um entorno ampliado a partir de elementos espaciais sugeridos pela percepção local. A descrição do percurso através do diagrama de linhas, somado à visualização da sequência de imagens, é a base de registro para condição de legibilidade. A sequência fotográfica documenta aquilo que o registro em texto descreve.

Funcionalidade: o comodo e o incomodo

A segunda categoria de avaliação utilizada pelo observador em movimento é a condição de *funcionalidade*, que se refere ao modo como as situações espaciais afetam a *comodidade* das pessoas. Funcionalidade se refere ao cômodo e ao incomodo. Ao contrário da legibilidade que é fundada essencialmente na dimensão ótica da percepção espacial, a *funcionalidade* estaria fundada essencialmente na dimensão háptica ou tátil da percepção espacial, ou seja, em fatores que afetam o corpo além da dimensão ótica; esforços, desconfortos térmicos, desconfortos dimensionais, etc. Inúmeros podem ser esses fatores. A condição de *altimetria* ou *topografia* parece ser um fator crucial na funcionalidade dos lugares. Nos diagramas acima situações dotadas de declividades acentuadas, ladeiras, rampas e escadas são mostradas como situações problemáticas, cores são utilizadas apontando a condição problemática, tanto pelo esforço maior exigido para o deslocamento, quanto pela perda da visibilidade daquilo que ocorrerá após o topo da ladeira. Nesse sentido à funcionalidade problemática estaria associada uma perda de integração espacial, mesmo que o percurso siga em linha reta.

Situações espaciais desse tipo são em geral hostis às pessoas, ao caminhante. Desde o ponto de vista da qualidade espacial a cidade plana seria a cidade ideal, assim como o foi para Hipódamo de Mileto. Em edificações a presença de escadas e rampas produziria, em qualquer caso, situações de utilização incomoda. Nessa linha o fascínio da arquitetura modernista por rampas iria precisamente na mão contrária da qualidade espacial, do mesmo modo que o gosto contemporâneo pelos assim denominados lofts, apartamentos duplex dotados de escada interna.

As características da calçada de uma determinada situação urbana seria um fator crucial em sua funcionalidade, em se tratando do conceito de qualidade espacial ora em tela, onde o pedestre é

protagonista. A funcionalidade da calçada se expressa de diferentes modos; em sua dimensão, isto é, sua largura, na qualidade do seu piso, no modo como é protegida ou não por marquises, galerias ou arcadas e, finalmente, na arborização que ela oferece. Ruas com calçadas acanhadas dificultam a utilização do espaço. Calçadas amplas e arborizadas são em geral lugares adequados à passagem e ao estar. Calçadas dotadas de marquises, galerias, arcadas são em geral locais dotados de funcionalidade plena, intensa vitalidade e, nessa linha, um alto grau de qualidade espacial. Nesse quesito o museu da FIC, descrito nos diagramas acima, se revela um edifício de fato problemático, conforme busca-se mostrar no que segue.

A calçada é naturalmente afetada pelas características/qualidades das edificações que a margeiam, ou seja, por aquilo que denominamos acima como a constituição do espaço. E é nesse quesito que as urbanizações novas são em geral problemáticas. O que ocorre com as calçadas em um urbanismo no qual o espaço público é relegado à condição de espaço viário? Temos aí calçadas sem delimitação espacial, sem portas, sem janelas ou qualquer outro motivo que estimule que por ali se caminhe. O que se vê hoje nas ditas urbanizações novas são calçadas delimitadas por extensos muros cegos. Nos shopping-centers as calçadas se diluem em meio a mega-estacionamentos. Nas adjacências das autopistas urbanas a calçada é o que mais sofre, especialmente pela descontinuidade, agravando a condição de hostilidade desse tipo de espaço público povoado de carros e deserto de pedestres. As lições de um passado urbanístico épico fundado na arquitetura da avenida e do boulevard ao que parece caíram no esquecimento.

Vitalidade

Trata-se aqui da descrição do modo como ocorre a ocupação dos espaços pelas pessoas. Os diagramas acima mostram o método do observador capturando e registrando a presença de pessoas tanto na sequência de imagens dada na visão serial de cada situação espacial quanto nas plantas povoadas por *humanoides*. A presença de pessoas sugere que aquele espaço, aquele lugar, tenha (alguma) vitalidade. Em qualquer caso a vitalidade pode ser descrita em termos do *graus de vitalidade*. Na escala do espaço público a vitalidade parece ser um fenômeno afetado pela configuração local – o modo como a situação é espacialmente delimitada e constituída – e, simultaneamente, pela configuração global – seu posicionamento tendo em conta o todo espacial maior onde se insere. A vitalidade urbana dependeria de uma adequada sobreposição dessas duas escalas.

A vitalidade será descrita nos diagramas, em planta, através da presença – maior ou menor – de calungas-humanoides nos espaços descritos, ao longo dos percursos. O humanoide será descrito em seu *comportamento espacial*: andando, parado ou sentado, porém, em qualquer caso, sempre de modo relacionado/ referenciado ao percurso. Trata-se, portanto, de observar e contar pessoas classificando-as segundo o seu comportamento espacial. Os diagramas de percursos também descrevem os *diferentes atores* intervenientes em uma determinada situação; diferentes atores terão suas rotas de algum modo identificadas. Esse procedimento implicará naturalmente na realização de observações do padrão de movimento na situação objeto de estudo. A presença de pessoas, ou de mais pessoas, em um determinado lugar *pode ser* um indicio de qualidade espacial. Não seria, no entanto, um determinante. Em qualquer caso a qualidade espacial seria enfatizada pela vitalidade, que mostra os espaços literalmente funcionando. Não parece ser

adequado que o conceito de *vitalidade* seja aplicado à descrição do movimento de pessoas em interiores de edifícios; quando de fato está se tratando de *movimento de pessoas* ou, dependendo do caso, de *movimento de público*.

Ecografia espacial: o método do observador e das linhas

O relato dado no que segue é uma demonstração do método do observador, mostrando a dita ecografia espacial, descrição que integra diagrama, sequência de imagens e o relatório em texto descrevendo, como exemplo, duas situações estudadas no trabalho realizado no museu da FIC em Porto Alegre.¹ Diagrama e imagens mostram de modo articulado o observador se deslocando, incorporando o papel do visitante que chega ao museu de ônibus, utilizando o transporte público. Entende-se como situação um espaço ou conjunto de espaços, localizados ao longo ou adjacentes ao percurso do observador, e que compartilham de um mesmo campo visual. Cada situação é descrita por uma sequência de imagens tomadas cada uma delas de um ponto ao qual denominaremos de estação. Cada estação está identificada no diagrama com o símbolo do olho, ou câmera, e sua numeração, à qual está associada a imagem correspondente.

São utilizadas no que segue como estudo de caso as descrições de duas situações analisadas em passeio realizado ao museu da FIC. A primeira delas denominamos como primeira impressão, e descreve o percurso realizado pelo visitante ao museu que ali chega utilizando o transporte público, por ônibus. O conjunto de imagens que descreve essa situação 1 evidencia o isolamento do lugar, povoado de automóveis em velocidade. A imagem tomada da estação 1 mostra a visão do observador ao descer do ônibus, desde o acostamento da autopista, visualizando o museu a uma distância de algo como duzentos metros. Os diagramas mostram na linha tracejada vermelha essa longa linha de visada; o diagrama menor mostra essa linha em sua totalidade.² Ainda que o observador faça, desde onde está, um esforço para colocar o edifício do museu em foco – pela curiosidade/ansiedade do primeiro contato – seu campo ótico é em sua maior

¹ Trabalho realizado em conjunto com os alunos das turmas de 2013/2 e 2014/2 da disciplina de projeto arquitetônico oferecida pelo autor no curso de pós-graduação em arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

² Os diagramas constantes desse trabalho foram elaborados por Rafaela Xavier (bolsista PIBIC/CNPq) tendo em conta e sintetizando o material resultante dos trabalhos realizados pelas turmas de mestrado.

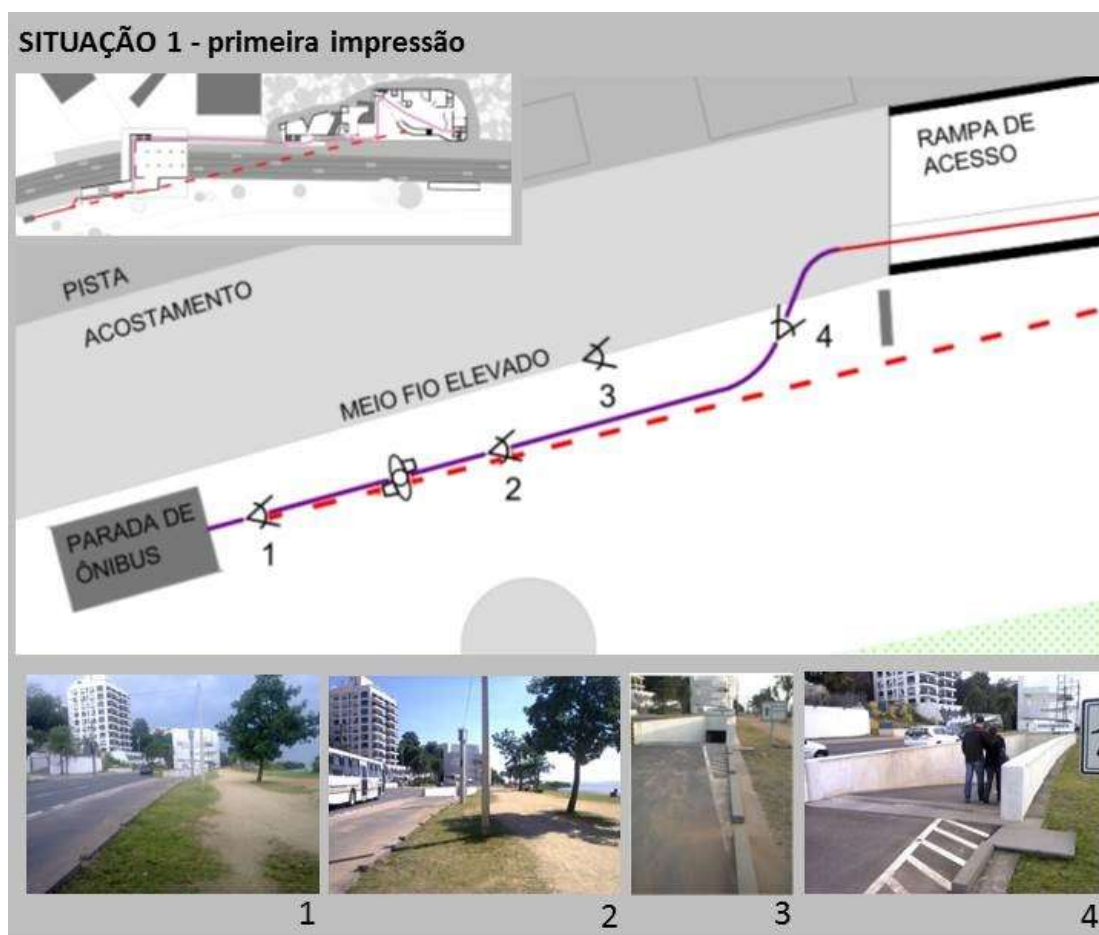


Figura 2 – Sequência espacial – situação 1. Fonte: elaborado pelo autor.

parte apropriado pela presença forte de um edifício residencial, igualmente branco, de maior porte comparado ao museu, em estilo neo-mediterrâneo, pastiche típico dos anos 70. O museu, para o visitante, repousa ao fundo, parcialmente encoberto pelo posteamento, como a última edificação nessa sequência de objetos surgida ali, no acesso ao museu, de modo inusitado (estação 2). E a ponta do Melo, que o visitante havia antecipado, pelo mapeamento, como um lugar isolado, aparece agora, em realidade, como um local povoado de tráfego viário e arquitetura medíocre que, de modo surpreendente, emolduram a espetacular arquitetura do museu. Diagrama e imagens mostram agora o visitante deixando para trás a parada e ônibus e se deslocando por uma calçada desprovida de pavimento e margeada por um meio-fio elevado que funciona como barreira a ser transposta. Ele percebe a sua frente uma placa indicando o acesso para pedestres, coincidente com o acesso ao estacionamento. Para acessar a rampa ele deve literalmente pular sobre o meio-fio que se eleva da calçada se constituindo mais em um obstáculo que em um facilitador. O diagrama acusa o observador pulando o meio-fio elevado; e a linha de percurso sofre alteração de cor (estação 3). E ele então se dá conta que o caminho a ser daí em diante seguido é bem diferente daquele sugerido pela longa linha de visada inicialmente observada. Uma rampa, paralela à rodovia, surge então à sua frente, sugerindo um mergulho inesperado como opção única de encaminhamento na direção do museu (estação 4). A outra possibilidade de acesso ao museu seria atravessar a autopista, o que naquele ponto pode ser considerado como uma operação de alto risco, para qualquer pessoa normal, e uma missão impossível para pessoas com qualquer limitação, especialmente de idade.

A imagem abaixo mostra os registros correspondentes à *situação 2* do procedimento, situação que viemos a denominar como *mergulho inesperado*, e que mostram o observador descendo pela rampa vendo o museu desaparecer do



Figura 2 – Sequência espacial – situação 2. Fonte: elaborado pelo autor.

seu campo visual (estação 1). Ele é acompanhado por um carro que, casualmente, também chega. Como visitante não motorizado o observador se vê desconfortável com a situação esquisita em que é colocado. O diagrama acusa o vermelho padrão adotado para o percurso tornar-se violeta novamente. No final do declive o observador tem à sua frente uma parede cega (estação 2). O diagrama mostra que à frente, em diagonal à esquerda, se descortina o interior do estacionamento e, à esquerda, mais escondido, está o túnel que se oferecerá a ele, assim como ao público em geral que chega por ônibus, para a travessia subterrânea. A leitura da situação é problemática, confusa, de difícil legibilidade. O diagrama, juntamente com a imagem 3, descreve

o descompasso entre linha de movimento e as linhas de visada que se apresentam ao observador como opções de percurso. Ele opta naturalmente pelo percurso que sugere a travessia de modo mais direto e, seguindo seu caminho, se depara com uma inconveniente sobreposição e cruzamento das circulações de pedestres e veículos (estação 3). Ele percebe então que a aproximação ao museu se torna progressivamente esdrúxula, ao experimentar no subsolo uma mudança dramática nas condições, do exterior para o interior, do claro para o escuro, da visada inicialmente focada na forma espetacular do museu que o aguardava até o inesperado mergulho nesse espaço cavernoso onde agora ele se encontra. A visualização da situação nesse momento sugere confinamento (imagem 4).

Curiosamente, em meio a esse corredor subterrâneo, o observador percebe a sensibilidade do arquiteto revelar-se. O diagrama mostra que em uma das paredes laterais desse espaço enclausurado do túnel surge para o observador uma grande abertura – com algo como seis metros ao longo por um metro e meio - vedada com vidro fixo, através da qual vê-se o estacionamento (imagem 5). A visão desde ali é surpreendente (imagem 6). O espaço do estacionamento é organizado por uma colunata de espaçamento e proporções precisas a sustentar a laje da autopista. Ainda que seja apenas um estacionamento, o observador percebe que esse espaço reivindica, por conta própria, independentemente do museu ao qual serve, o status de obra de arte, evidenciado no ostensivo supérfluo que carrega, no brilho asséptico dos revestimentos que espelham a rigorosa axialidade perspectivada na disposição das luminárias. Curiosamente, diante dessa inesperada visualização, a sensação de desconforto parece ser atenuada, especialmente tendo em conta a apreciação mais intelectualizada da arquitetura inerente ao observador em nosso caso. Ainda na passagem subterrânea percebemos um clarão no fundo do corredor que nos guiará de volta ao andar de cima, o espaço aberto (imagem 7), somente acessível mediante o compulsório *desconforto* de uma escadaria (imagem 8).

Notas finais

Aspecto do trabalho a enfatizar em conclusão está, em primeiro lugar, nas dificuldades metodológicas encontradas no procedimento de avaliação do espaço acima teorizado, e exercitado, em sua presunção de descrever o dito *desempenho espacial* em arquitetura, descrição essa fundada no conceito de *qualidade espacial*, isto é, no modo, adequado ou inadequado, como o espaço receberia o usuário, o observador. Tivemos, como hipótese de trabalho, a dita qualidade espacial como algo, uma condição, essencialmente decorrente de dois aspectos de uma determinada situação; a sua *legibilidade* e a sua *funcionalidade*. O conceito de *legibilidade* decorreria do modo como a situação é compreendida, ou lida se quisermos, pelo observador. Essa leitura seria dada pelo modo como informações de caráter local e global se complementam fornecendo ao visitante orientação ao longo do seu percurso. A qualidade espacial, nesse quesito, decorreria da *inteligibilidade* da situação, uma característica detectada pelo olhar estendido, pela linha de visada, pelo foco, pelo *ótico*. A qualidade espacial implicaria, desde esse ponto de vista, em que uma situação qualquer tenha um *andamento* inteligível. Nesse quesito os exemplos dados na *ecografia espacial* apresentada são emblemáticos ao descrever o percurso do visitante em sua chegada ao Museu da FIC através das situações 1 – onde o visitante vê o edifício do Museu ao longe e não sabe ainda do percurso em rampa descendente que logo irá enfrentar – e

especialmente da situação 2 – quando já imerso na rampa não consegue ainda distinguir o caminho adiante.

O segundo aspecto da qualidade espacial prospectado pelo dito *método do observador* estaria na dimensão da *funcionalidade* ou *comodidade* verificada no objeto de estudo; algo, uma condição, que se refere ao entorno imediato do percurso, seu envoltório, e sua relação com o corpo. A *comodidade* decorreria do modo como esse envoltório de limites físicos que configuram espacialmente uma determinada situação, são apreciadas, percebidas, sentidas, pela visão periférica e pelos demais sentidos, um conjunto de percepções que constitui o *háptico*. Nesse quesito o estudo de caso apresentado mostra – combinando sequências de imagens e diagramas – a sofrida chegada do visitante usuário de transporte público ao Museu; pulando meios-fios, descendo rampa, deixando para trás o céu aberto, mergulhando no escuro, disputando espaço com o automóvel, atravessando o túnel subterrâneo, tendo ali, de súbito, a visão espetacular da colunata do estacionamento, para finalmente rever o céu no topo de uma longa escadaria, ainda a ser vencida. Temos aí, portanto um coquetel de diferentes tipos de dificuldade, incômodos, ofensas à adequada funcionalidade, às quais o visitante é submetido. Ainda que essas diferentes condições de conforto corporal possam deter alguma subjetividade, no que diz respeito ao modo como afetam as pessoas, pode-se dizer que o conjunto de imagens e informações diagramáticas constituem – em paralelo ao registro da visita em texto – um robusto diagnóstico sobre as dificuldades do objeto de estudo – nesse caso o Museu da FIC – em lidar com visitante usuário de transporte público. Ainda assim, considerando a natural complexidade de situações espaciais reais, pode-se dizer que o método do observador apresenta uma descrição simples, pautada no *senso comum*, assemelhada àquela que seria percebida por uma pessoa qualquer caminhando, de um modo desinteressado, e desprovida de uma apreciação mais intelectual da arquitetura.

Já em termos da essência metodológica do procedimento, crucial aí é a participação da linguagem diagramática mostrando *em planta* o modo como o espaço é configurado, *o que* objetivamente o torna mais ou menos legível, mais ou menos funcional ou cômodo/incomodo. Na visualização dos diagramas legibilidade e funcionalidade se reportam naturalmente à constituição do espaço, às paredes, ao envoltório espacial, descrições que não podem ser separadas. Também da essência do procedimento é a elaboração oferecida ao conceito de *situação* que mostra uma descrição estruturada onde cada etapa do percurso tem seu relato em texto e, ao alcance do olho do leitor, o diagrama e a sequência fotográfica correspondente. Os diagramas adquirem sentido quando apoiados pelo texto e pelas imagens correspondentes, e vice-versa; um modo descritivo que se vale da simultaneidade dessas três mídias descritivas – texto, diagrama e imagens – descrevendo um mesmo fenômeno físico-espacial.

Destaque-se finalmente em conclusão, como essencial nesse texto, a mensagem vinda dos ensinamentos e procedimentos aqui relatados, que tem origem na palavra de autores referência, mensagem essa que se espera repercuta, especialmente nos estudantes que vierem a tomar contato com esse trabalho, fazendo despertar entusiasmo pela arquitetura ao reafirmar o papel do desfrute e da avaliação espacial a partir da *caminhada* como procedimento de ensino e pesquisa dentro da disciplina. Relembrando Zevi, há sempre um novo mundo a ser desvendado a partir da submissão dos espaços à prova da passagem do corpo; do scanning do corpo através do espaço. O *método do observador* em sua ambição de descrever a qualidade *espacial* dos lugares parece ser

um norte seguro onde ancorar o entendimento daquilo que seria uma arquitetura adequada às pessoas e ao nosso tempo.

Referências

- ANDO, T. Shintai and Space. In S.Marble et al (Eds.), Architecture and Body. New York: Rizzoli, 1988.
- CULLEN, G. Townscape. London : Architectural Press 1961.
- ETLIN, R. Aesthetics and the spatial sense of self, in the Journal of Aesthetics and Art Criticism, volume 6, number 1 winter 1998, pp. 1-19.
- HERTZBERGER, H. Lessons for Students of Architecture, Uitgeverij 010 Publishers, Rotterdam, 1974.
- HILLIER et al (1983), Space Syntax: A different urban perspective, em Architecture Journal 4 / London.
- HILLIER, B. and Hanson, J. The Social Logic of Space, Cambridge University Press, Cambridge 1984.
- KOHLER, B. Architecture History as the History of Spatial Experience, in: Daidalos, No. 67, 1998, pp. 36-43.
- JACOBS, J. (1961) The Death and Life of Great American Cities. New York: Random House.
- LE CORBUSIER, Towards a New Architecture, London: J. Rodker, 1931.
- LYNCH, K. (1960) A imagem da cidade, Martins Fontes, São Paulo.
- SCHMARSOW A. The essence of architectural creation, em Empathy, Form, and Space, Problems in German Aesthetics, 1873-1893, The Getty Center Publication Programme, Santa Monica 1994.
- ZEVI, B. Saber Ver a Arquitetura, Martins Fontes, São Paulo, 1996 (orig.1948).

Submetido: 22 de janeiro de 2016. Aceito: 20 de julho de 2016.

Abstract

The article presents an exploration – theoretical, methodological and empirical - about the utilization of the walk as a method of study and research in architecture. With this aim it is elaborated a method for assessing the quality of spatial situations from the standpoint of what is seen and what is felt by the ones who walk through those same situations, both at the building and at the urban scale. We will call the set of proceedings then emerged as the method of the observer. The article presents in its first part a literature review of the authors regarded as main contributors to the topic. In the second part the article presents, taking into account the word of the authors reviewed, the set of proceedings that constitute the method itself. In a third part the article presents a case study where the method of the observer is practised. The proposition of an architectural research from the standpoint of the one who walk is particularly relevant in the current moment of the discipline; on the one hand for the uncontrolled expansion of the space devoted to the car bringing about naturally, in the same wave, a spatial hostility towards the pedestrian and, on the other hand, for the process of exacerbated spectacularization generally noticed in contemporary architecture, making the role of the user of the space little relevant in the equation of spatiality.

Key words: the walk. architectural promenade. spatial quality. Functionality. Legibility.

Resumen

El artículo consta de una exploración - teórica, metodológica y empírica - sobre la utilización de la caminada como método de estudio en arquitectura. Elabora-se con ese objetivo un método de evaluar la calidad de situaciones espaciales a partir de lo que es visto e sentido por quien recorre aquella situación, aquella arquitectura, tanto en la escala de lo edificio cuanto en la escala de la ciudad. Denominaremos el conjunto de procedimientos que desde ay resulta como el método de el observador. El artículo presenta en la primera parte una revisión de literatura trayendo los principales autores contribuyentes en este tópico. En la segunda parte el artículo presenta, teniendo en cuenta la palabra de los autores revisados, el conjunto de procedimientos constituyentes del método propiamente dicho. En una tercera parte el trabajo presenta un estudio de caso donde el método del observador es ejercitado. La proposición de una visión de la arquitectura desde el punto de vista de aquel que camina es particularmente relevante en el actual momento de la disciplina; por un lado por la expansión descomedida de el espacio dedicado al automóvil trayendo naturalmente, en la misma ola, la hostilidad espacial al peatón e, por otro lado, por el proceso de espectacularización exacerbada verificado de un modo general en la arquitectura contemporánea, tornando frecuentemente el papel del usuario del espacio poco relevante en la ecuación de la espacialidad.

Palabras llave: Caminada. paseo arquitectónico. calidad espacial. Funcionalidad. Legibilidad.