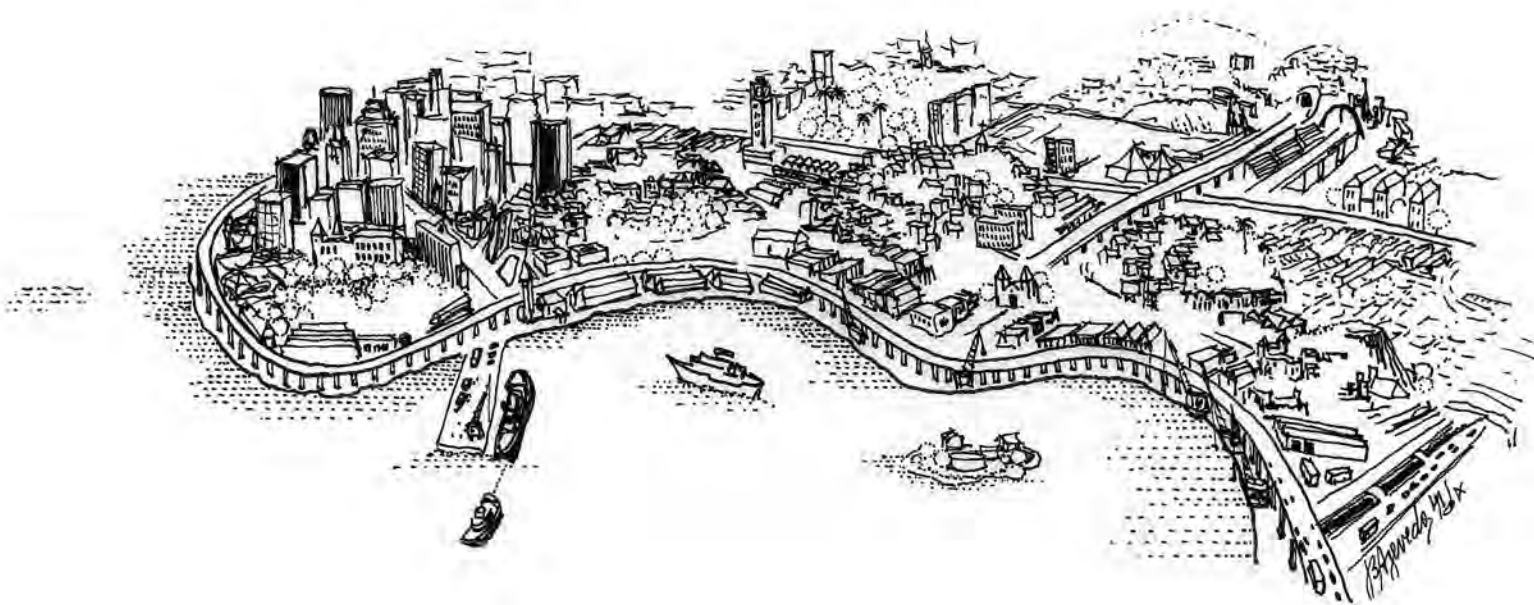


Desenho Urbano e Revitalização na Área Portuária do Rio de Janeiro

A Contribuição do Estudo da Percepção Ambiental

Vicente del Rio



Tese de Doutorado
FAU USP 1991

DESENHO URBANO E REVITALIZAÇÃO
NA ÁREA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO

A Contribuição do Estudo da Percepção Ambiental

Vicente del Rio

Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo,
Universidade de São Paulo,
para obtenção do grau de Doutor.

Orientador: Prof. Dr. Lauro Bastos Birkholz

São Paulo

1991

RESUMO

Contribuição sobre a importância e a aplicabilidade dos estudos de percepção ambiental para o desenho urbano na revitalização de uma área central urbana em processo de declínio e sub-utilização de seus potenciais para o desenvolvimento.

Na Primeira Parte é desenvolvido o embasamento teórico através de conceituações sobre revitalização de centros de cidade, desenho urbano e seu papel neste processo, percepção ambiental e sua aplicabilidade. A evolução, caracterização e atuais tendências de desenvolvimento da Área Portuária do Rio de Janeiro, tomada como estudo de caso, são temas abordados na Segunda Parte. A Terceira e última Parte apresenta as análises sobre a questão da percepção da Área Portuária através da investigação de fontes direta e indiretas, encerrando-se com considerações gerais sobre a validade e a aplicabilidade dos achados para intervenções de desenho urbano e revitalização.

ABSTRACT

Contribution on the importance and applicability of the studies of environmental perception for urban design in the revitalization of a city center suffering a process of decline and underutilization of its development potentials.

Theoretical support is developed in Part One through conceptualizations on revitalization of city centers, urban design and its role in this process, and the applicability of environmental perception studies. The Port Area of Rio de Janeiro is taken as the case-study and its evolution, developmental aspects and tendencies are considered in the Part Two. The Third and last Part presents an analysis of environmental perception at the Port Area through an investigation of direct and indirect sources, culminating in considerations on the validity and applicability of the findings for interventions of urban design and revitalization.

À memória de meu pai Edgard.
Amor fundamental, para sempre.
É ainda muito forte a presença da sua ausência.

À minha mãe, Beatriz, pela batalha da vida.

AGRADECIMENTOS

O desenvolvimento de um trabalho desta envergadura é um caminho demasiadamente longo e penoso. É uma verdadeira batalha: muitos mortos e feridos vão ficando pelo caminho, muitos inocentes são sacrificados, muitas cicatrizes são deixadas. Mas, como todo objetivo de vida, uma vez definido, não cumpri-lo é culpar-se para sempre. Só espero que os sacrificados me perdoem.

Muitos amigos, pessoas e entidades, foram essenciais para o cumprimento desta batalha; dirigir-lhes os agradecimentos são um mínimo necessário que podemos fazer por seu apoio e incentivo. Correndo o risco de ser limitado nesta tarefa, cito alguns:

O Professor Dr. Lauro Bastos Birkholz, cuja sábia orientação, incentivo e amizade foram fundamentais para que eu conseguisse chegar ao fim deste objetivo de vida.

A Professora Dra. Livia de Oliveira, do Instituto de Geociências e Ciências Exatas, UNESP-Rio Claro, pelo incentivo e inestimável ajuda no campo da percepção ambiental.

Os diversos técnicos e profissionais entrevistados, relacionados em um dos anexos, pela gentileza e informações elucidativas. Em especial a RIOPART, nas pessoas dos Srs. Amaury Temporal e Sérgio Aguiar.

Os amigos que foram envolvidos diretamente e ajudaram em distintas fases do trabalho: Glauco Guedes (pesquisa de campo), Ana Helena Mayhoffer (quantificação de questionários), Helena de Souza Britto (pesquisa de literatura), Luciana Martins (pesquisa sobre o porto), Christina Costa (pesquisa de legislação), Maria Fernanda Quental, Cláudia Ricci e Erika Kupac (mapeamentos), Andréa Göpfert (tabulação em LOTUS) e Martha Moura (comentários sobre psicologia). O grande amigo Mihai Cauli, pela amizade e grande ajuda com computação e impressão do trabalho.

A assistência inestimável do Joel Gomes da Silva Jr. (Mestrando em Estatística, UFRJ). A grande força do Josemar Dias Ferreira (monitor do Laboratório de Computação, CLA/UFRJ) e do Armando Leite Ferreira (MSc, COPPEAD/UFRJ).

O pessoal da secretaria de pós-graduação da FAU/USP, em especial à Ruth Tamarindo, Hayds Lemos e Cida de Souza.

Os meus tios Roberto e Stella e primos Ary e Sania, o meu amigo e irmão Marcio, pelo carinho e apoio, tão importantes em São Paulo.

A Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e a meus colegas de departamento, em especial: Ulysses Burlamaqui, Heloisa Carvalho, Luiz Paulo Fernandez Conde, Carlos Alberto Carvalho, Milton Feferman e Trajano Quinhões. A secretária da FAU, Norma Cirillo.

O Programa Partners of the Americas, o Department of Housing and Community Development (City of Baltimore) e o METRO Center da Johns Hopkins University, pela oportunidade de desenvolver trabalhos e pesquisa em revitalização urbana.

O CNPq e a Capes, por seu apoio financeiro em distintas fases deste trabalho.

PRÓLOGO

Um modelo de cidade ideal em sua mente, do qual extraía todas as cidades imagináveis, todas as combinações possíveis; assim Marco Polo era capaz de relatar as suas viagens pelo império do grande Kublai Khan, conquistador mongol e imperador da China, na obra fantástica de Italo CALVINO "As Cidades Invisíveis". O tema da cidade, como símbolo maior da humanidade, e seus mistérios, atraiu o escritor que percebeu o poder da mente, do sonho, da história e do imaginário, na nossa percepção e compreensão do real. Em uma de suas falas, Marco Polo exclama que a cidade é redundante, repetindo-se para fixar alguma imagem na mente, e que, igualmente redundante é a memória, pois repete os símbolos para que a cidade comece a existir. Para este personagem, cada pessoa tem em mente uma cidade feita exclusivamente de diferenças, de incongruências, sem figuras e sem forma específica, que vai sendo substituída pelas realidades das cidades existentes.

Obra prima da literatura contemporânea italiana, "As Cidades Invisíveis" nos ajuda a mostrar a importância de estudar os processos conformadores das imagens dos objetos reais em nossa mente, em particular da percepção. Da mesma forma que um texto literário, já dizia Victor HUGO em seu tempo, a cidade é passível de ser lida; serão tantas leituras quantas as imaginações dos

leitores. Os modelos mentais vão adaptando-se às realidades e à experiência, e as cidades reais possíveis vão sendo construídas, como o fazia Kublai Khan através dos olhos de Marco Polo.

O urbanismo demorou a dar-se conta disto, como aliás todas as ciências sociais, e durante muito tempo as decisões que se tomava a respeito de nossas cidades e meio ambiente se baseavam exclusivamente naquilo que acreditávamos ser a realidade "objetiva". Isto era tipicamente o caso das metodologias de planejamento e organização do território, urbano ou regional, em que os levantamentos, as análises e os diagnósticos eram conduzidos tecnocraticamente, sob a ótica da objetividade e do cientificismo. A falência destas posturas foi sucedida pela emergência de uma maior consciência política e social nos processos de planejamento e gestão urbana e regional.

Nos anos 70 já era evidente que o planejador deveria atuar a partir de realidades auscultadas da população-alvo, que faria vingar suas reivindicações através dos processos políticos. O discurso da participação comunitária dominava nossos campos de trabalho, mas na maioria das vezes acabava por justificar práticas tão personalistas e politicamente direcionadas quanto anteriormente.

De qualquer maneira, o planejador sempre acabava por atuar a partir de dados ditos objetivos que, supunha-se, reconstituíam a realidade. Muitos apontavam que esta realidade, seus problemas e seus atributos eram, na verdade, sempre deduzidos através da ótica e das interpretações dos técnicos que, evidentemente, possuem seus próprios valores e ideologias. Evidentemente, a resposta que as metodologias deram a isto, através principalmente

das ciencias sociais, foi o chamado planejamento participativo, as gestões onde o cidadão atingido pelos planos poderia expressar, e às vezes, fazer valer seus pontos de vista. Esta era uma saída eminentemente política; a atividade do dia a dia do planejador ou do arquiteto, no entanto, não torna viável a participação em todos os níveis nem em todos os momentos.

Por outro lado, também questionava-se que, afinal, os profissionais tinham um "ofício" para responder à sociedade, e qual seria a saída para este impasse? Sem ignorar os avanços democráticos possibilitados pelos processos participativos, como ir mais adiante e incorporar as diversas "realidades subjetivas" nos processos de desenho? Como utiliza-las como fontes confiáveis de decisões que pudessem ter maior aceitação pública? Quais seriam as metodologias de pesquisa e projetuais que, ainda através de bases científicas confiáveis, nos permitissem compreender estas "realidades subjetivas"?

A importância disto fica evidente quando nos conscientizamos de que "a compreensão individual e coletiva que o Homem possui do meio ambiente é ... força maior em moldar este meio ambiente através da ação das escolhas e do comportamento do Homem" (WHYTE 1977: 11). Neste sentido LOWENTAL (1967 in GOODEY 1976: 33) afirmava que "sem uma compreensão prévia das bases da percepção e do comportamento, o planejamento e a melhoria ambiental são meros exercícios acadêmicos, fadados à falhar porque desvincilhados dos termos pelos quais as pessoas pensam e as metas que selecionam".

Foi LYNCH (1960) o primeiro a trazer à público um corpo teórico-conceitual que, apoiado em metodologia de pesquisa

sólida, apontava caminhos férteis para a saída deste impasse. LYNCH defendia qualidades físico-espaciais inerentes na forma urbana, e mostrava métodos de investigação para que elementos específicos de desenho pudessem ser identificados. Ele foi o pioneiro em promover um encontro frutífero entre a psicologia da percepção e a prática do desenho urbano.

Depois dele, muito já se estudou neste fértil campo disciplinar, em que o objetivo principal é o de compreender como o Homem percebe a realidade, qual é esta realidade percebida, como esta realidade é organizada em sua mente, e quais as condutas geradas, seja sob forma de comportamento, seja sob forma de conhecimento adquirido, valores e sensações. Porque, como entendeu CALVINO e defendia CARR (1970: 519), "...a cidade é o que as pessoas pensam que ela é...", a cidade da mente determina em grande parte o mundo em que tentamos nos satisfazer diariamente.

Se, como defendeu RAPOPORT (1976), o desenho urbano é poder dar expressão física a um ambiente ideal que existe em imagens mentais, as decisões de desenho devem refletir imagens públicas. Ou seja, aquelas que são largamente aceitas e que possuem maior chance de aceitação do que aquelas que refletem imagens de grupos muito limitados, como as dos arquitetos e planejadores, que são mais idiossincráticas.

Mas felizmente, o pensamento de ponta atual já encara a política pública como expressão de valores públicos e, portanto, um "... mecanismo através do qual as demandas coletivas da sociedade são monitoradas pelo sistema político para serem transformadas em ação" (O'RIORDAN in ZUBE 1984: 17). E como,

talvez, nosso relacionamento mais sério com o meio ambiente seja nossa capacidade de alterá-lo, as políticas públicas a serem seguidas e as metas perseguidas para nossa qualidade de vida, devem incorporar nossos pensamentos, valores e sentimentos relativos ao meio ambiente (MACHADO 1988). É neste sentido que os usuários devem ser entendidos como instrumentos de medição e identificação da qualidade de diferentes ambientes e, portanto, suas experiências, percepções e expectativas devem constar da atividade avaliativa (ZUBE 1984).

Por isto, importa-nos comprovar, com os resultados de nossos estudos sobre a a Área Portuária do Rio de Janeiro, que os conceitos e metodologias de estudos da percepção ambiental são sólidos o bastante a ponto ser viável sua operacionalização e sua contribuição às diretrizes de desenho urbano para que a revitalização daquela área possa realizar-se da forma mais conveniente possível para os seus próprios usuários; esta é a nossa tese.

SUMARIO

Prólogo	vi
Lista de Figuras	xiii
Lista de Tabelas	xv
Lista de Quadros	xvi
Introdução	xvii

Parte I: O Quadro Teórico

1: Revitalização de Áreas Urbanas Centrais	2
2: Desenho Urbano, Organização Físico-Ambiental das Cidades	58
3: Psicologia, Percepção Ambiental e Imagens Mentais	98
4: Operacionalização do Estudo da Percepção Ambiental para o Desenho Urbano e a Revitalização	142

Parte II: O Estudo de Caso, Área Portuária do Rio de Janeiro

5: Evolução Histórica da Área Portuária	181
6: Tendências Operacionais do Porto do Rio de Janeiro	227
7: Caracterização e Dinâmica Recente da Área de Estudo	253
8: Grupos de Interesse, Planos e Propostas	290
9: Tendências de Desenvolvimento da Área Portuária	312

Parte III: A Realização da Pesquisa

10: Objetivos, Metodologia e Procedimentos da Pesquisa . . .	319
11: A Percepção da Área Portuária Através da Literatura e da Imprensa	325
12: A Percepção da Área Portuária Através da Pesquisa de Campo	361
13: Desenho Urbano e Revitalização na Área Portuária do Rio de Janeiro	447
Anexo I: Relação de Entrevistados	465
Anexo II: Relação de Bens Tombados	467
Anexo III: Instrumento de Medida - Questionário	469
Anexo IV: Tabelas com Dados da Pesquisa de Campo	474
Anexo V: Relação de Elementos Físicos Citados	499
Bibliografia	503

LISTA DE FIGURAS

1:	Planta do Rio com as Intervenções de Pereira Passos	10
2.	Charge sobre P. Passos e o endividamento municipal	10
3.	Plano Voisin para Paris, Le Corbusier	16
4.	Esquema de interrelações de conjuntos, C. Alexander	16
5.	Projeto de A. Reidy para a Esplanada St' Antonio	32
6.	Vista aérea da área da Esplanada de St. Antonio	32
7.	Aspecto da área da Cidade Nova, Rio	34
8.	Nova proposta municipal para a Cidade Nova	34
9.	Aspecto de South Street Seaport, Nova Iorque	34
10.	Aspecto de Canary Warf, Londres	43
11.	Aspectos do Corredor Cultural, Rio	43
12.	Vista geral do Projeto Inner Harbor, Baltimore	46
13.	Esquemas da evolução de áreas portuárias centrais	46
14.	Imagens incentivadas pelo plano de São Francisco	55
15.	Vista geral do Inner Harbor, Baltimore	55
16.	Esquema teórico do processo de conhecimento ambiental . . .	111
17.	A lei da continuidade das figuras na Gestalt	111
18.	Esquema teórico do processo de interação ambiental	124
19.	Exemplo da dependência entre percepção e cultura	124
20.	O Cristo Redentor: imagens públicas ou coletiva	136
21.	Imagem mental tipo simbólico/figurativo	154
22.	Imagem mental tipo estrutural/operativo	154
23.	Mapa mental de Gould e as curvas de preferências	159
24.	A forma visual em mapa mental composto de Lynch	159
25.	Os elementos estruturadores da imagem da cidade	159
26.	Plantas esquemáticas da evolução do Centro do Rio	185
27.	Croquis de caracterização da Area Portuária	185
28.	Aspecto geral do Rio em gravura de 1624	188
29.	Carta topográfica do Rio de 1775	188
30.	Planta do centro do Rio em 1812	191
31.	Planta da Area Portuária do Rio em fins do Séc. XIX	200
32.	Vista do oratório e favela no Morro da Providência	200
33.	Aspecto geral do Porto do Rio em 1875	200
34.	Charge de 1903 sobre o embelezamento da cidade	207
35.	Planta do projeto e aspecto geral da Av. Central	207
36.	O novo cais na primeira página do jornal o Paiz, 1903 . . .	214
37.	Aspectos de conjuntos históricos na Area Portuária	218
38.	Antigo Prédio do Touring Club na Praça Mauá	218
39.	Conjunto Habitacional dos Portuários	218
40.	Mapa geral da cidade e sistema viário principal	223
41.	Aspecto da Rodoviária Novo Rio	225
42.	Aspectos do Viaduto da Perimetral	225
43.	Hinterlândia e localização da rede de portos do Rio	229
44.	Movimentação de valores pelo Porto do Rio, 1983/87	236
45.	Movimentação de Carga pelo Porto do Rio, 1984/87	236
46.	Planta geral do Porto do Rio de Janeiro	241

47.	Planta de conflitos e tendências do Porto do Rio	252
48.	Delimitação e componentes principais da Área de Estudo	256
49.	Vistas aéreas da Área de Estudo	257
50.	Vistas aéreas da Área de Estudo	258
51.	Planta de usos predominantes na Área de Estudo	262
52.	Planta do perfil fundiário principal	267
53.	Planta do estado de conservação dos imóveis	269
54.	Armazéns e leito da RFFSA abandonados	270
55.	Armazém abandonado na Av. Rodrigues Alves	270
56.	Vista geral do pátio da RFFSA	270
57.	Potencial de transformação da Área Portuária	272
58.	Planta com principais equipamentos na Área Portuária	279
59.	Planta do zoneamento da Área Portuária e entorno	282
60.	Planta de localização dos imóveis tombados	286
61.	Aspectos de imóveis e conjuntos em tombados	286
62.	Localização de planos e projetos para a Área Portuária	291
63.	Aspecto geral da proposta da NTT	298
64.	Aspecto do edifício centro empresarial Rio Branco I	298
65.	Aspecto da maquete do projeto da Academia de Polícia	298
66.	Potencial para o desenvolvimento da Área Portuária	318
67.	Localização dos pontos de aplicação de questionários	369
68.	Mapa de percepções e territórios de bairros	379
69.	Mapa de primeiras imagens referentes a bairros	388
70.	Mapa de primeiras imagens referentes à Área Portuária	394
71.	Mapa mental composto de primeiros elementos físicos citados em relação a Bairros	400
72.	Mapa mental composto com os cinco elementos físicos citados em relação a Bairros	401
73.	Mapa mental composto de primeiros elementos físicos citados em relação à Área Portuária	408
74.	Mapa mental composto com os cinco elementos físicos citados em relação à Área Portuária	409
75.	Gráfico intensidade de atitudes/atributos segundo campos perceptivos, relativo a Bairros (geral)	423
76.	Gráfico intensidade de atitudes/atributos segundo campos perceptivos, relativo a Bairros (P. Mauá)	424
77.	Gráfico intensidade de atitudes/atributos segundo campos perceptivos, relativo a Bairros (B. Tefê)	425
78.	Gráfico intensidade de atitudes/atributos segundo campos perceptivos, relativo a Bairros (P. Harmonia)	426
79.	Gráfico intensidade de atitudes/atributos segundo campos perceptivos, relativo a Bairros (Sto Cristo)	427
80.	Gráfico intensidade de atitudes/atributos segundo campos perceptivos, relativo a Bairros (Rodoviária)	428
81.	Gráfico intensidade de atitudes/atributos segundo campos perceptivos, relativo a Área Portuária	435
82.	Gráfico distribuição de preferências por cenários de desenvolvimento para a Área Portuária	438
83.	Gráfico intensidade de expectativas relativas a expectativas ambientais para a Área Portuária	443

LISTA DE TABELAS:

1. Evolução do intercâmbio comercial	235
2. Distribuição de domicílios por condição de ocupação	266
3. Perfil fundiário da Area Portuária	266
4. População residente na Area Portuária	275
5. Projeções de população nos bairros da Area Portuária	275
6. População favelada na Area Portuária	275
7. População economicamente ativa (PEA) na Area Portuária	276
8. Distribuição da população da A.P. por Idade e Sexo	276
9. Escolaridade da população da Area Portuária	276
10. Rendimentos da população da Area Portuária	276
11. Distribuição de respondentes por sexo e faixas etárias.	475
12. Distribuição de respondentes por sexo e escolaridade	475
13. Distribuição de respondentes por domicílio/tempo	476
14. Distribuição de respondentes por local/tempo de trabalho.	476
15. Frequência ao local de aplicação do Questionário.	477
16. Atividades dos Respondentes no local de aplicação	478
17. Respostas á "Em que Bairro nós estamos?" segundo locais de aplicação	479
18. Respostas a "Primeira imagem do bairro" segundo locais de aplicação	480
19. Tipologia dos Elementos Físicos citados como "primeira imagem do Bairro e da Area Portuária, segundo locais de aplicação	481
20. Respostas a "Primeira Imagem da Area Portuária" segundo locais de aplicação	482
21. Tipologia de Elementos Físicos citados em Primeiro Lugar dos Cinco citados para o Bairro e Area Portuária, segundo locais de aplicação	483
22. Os Cinco Elementos Físicos mais citados em Primeiro Lugar para o Bairro, segundo locais de aplicação	484
23. Tipologia dos Elementos Físicos citados para o Bairro e Area Portuária segundo locais de aplicação	485
24. Os Cinco Elementos Físicos mais citados para o Bairro segundo locais de aplicação	486
25. Os Cinco Elementos Físicos mais citados em Primeiro Lugar para Area Portuária, segundo locais de aplicação	487
26. Os Cinco Elementos Físicos mais citados para a Area Portuária, segundo locais de aplicação	488
27. Atitudes relativas a Participação Comunitária no planejamento do Bairro e da Area Portuária	489
28. Atitudes e Atributos Percebidos relativos a Bairro, segundo campos perceptivos no conjunto de respondentes	490
29. Atitudes e Atributos Percebidos relativos a Bairro, segundo campos perceptivos na Praça Mauá	491
30. Atitudes e Atributos Percebidos relativos a Bairro, segundo campos perceptivos na Praça Barão de Tefé	492

31. Atitudes e Atributos Percebidos relativos a Bairro, segundo campos perceptivos na Praça Harmonia	493
32. Atitudes e Atributos Percebidos relativos a Bairro, segundo campos perceptivos na Praça Sto. Cristo	494
33. Atitudes e Atributos Percebidos relativos a Bairro, segundo campos perceptivos na Rodoviária	495
34. Atitudes e Atributos Percebidos relativos a Área Portuária, segundo campos perceptivos	496
35. Preferências Ambientais relativas a Cenários de Desenvolvimento para a Área Portuária	497
36. Expectativas Ambientais por Cenários de Desenvolvimento para a Área Portuária	498

LISTA DE QUADROS:

1. Avaliação de imagens transmitidas pelas Obras e Periódicos segundo Campos de Valores Positivo/Negativo por Referenciais Imagéticos	359
---	-----

INTRODUÇÃO:

Este trabalho baseia-se na hipótese principal de que intervenções de desenho urbano para revitalização de áreas centrais devem lidar conscientemente com os processos de percepção e cognição dos seus usuários, a fim de atingir objetivos que possam por eles ser considerados bons, ou positivos.

As perguntas fundamentais que nos fazemos são, portanto, sobre quais seriam as informações e atributos ambientais percebidos e mentalmente organizados, para a formação das imagens, atitudes, preferências e expectativas sobre uma área urbana para a sua população?

Ao mesmo tempo, duas outras hipóteses se apresentam, que até mesmo a precedem. A primeira por defendermos a revitalização de áreas centrais, ao invés de sua renovação ou qualquer outra prática urbanística. A segunda, por acreditarmos que o desenho urbano é um campo disciplinar fundamental para o processo de revitalização, possibilitando um acúmulo conhecimentos e um instrumental metodológico que complementam os processos tradicionais de planejamento e gestão urbanística.

Com este objetivo, neste trabalho a Área Portuária do Rio de Janeiro será tomada como estudo de caso, onde aplicaremos conceitos de percepção ambiental e metodologias ligadas ao estudo

desta temática, na busca pela comprovação de nossas hipóteses de trabalho. A área em muito se presta a isto pois desde o início dos 80 se debate a possibilidade de sua utilização para expansão e fortalecimento de algumas funções da cidade central.

Assim, o quadro teórico a ser desenvolvido na Parte I parte da necessária conceituação destas três questões: revitalização de centro de cidade, desenho urbano e percepção ambiental. Além disto, impõe-se definir como elas podem ser interrelacionadas em termos operativos para sua aplicabilidade no estudo de caso adotado.

Revitalização de Centros de Cidade:

Muito do que a sociedade classifica como problemas que afligem nossas cidades têm sua origem na percepção, na avaliação e na conseqüente opinião formada a respeito de determinados aspectos, sejam eles sociais, econômicos ou físico-espaciais. A situação em que se encontram as áreas centrais das grandes cidades reflete a evolução destas diferentes percepções e das intervenções (ou não-intervenções) públicas em suas respostas aos paradigmas de desenvolvimento e suas imagens ideais impostos pela evolução dos sistemas de valores da sociedade.

Nas grandes cidades tem se verificado há mais de três décadas um nítido processo de fortes mudanças nas áreas centrais. Por um lado, os processos de desenvolvimento que elas ajudaram a iniciar impuseram novas lógicas econômicas que não mais se viabilizavam através das velhas estruturas, ou simplesmente não necessitavam delas. Por outro lado, os novos valores da sociedade renegavam os aspectos ambientais e sociais que caracterizavam

estas áreas, buscando realizar suas atividades diárias (morar, comprar e trabalhar, passear) em outros locais, mais condizentes com "os novos tempos". Suas populações, já reduzidas e tornadas pobres pelo êxodo das classes mais abastadas para bairros mais confortáveis, e suas velhas e arcaicas estruturas tornaram-se um estorvo para o desenvolvimento urbano. As áreas centrais seriam renegadas ao abandono ou, quando objeto de intervenção pública, recebiam traumáticos projetos de renovação.

A imagem resultante destas áreas centrais, portanto, perante os novos valores da sociedade modernista era extremamente negativa. O capital imobiliário e financeiro também as percebia como um estorvo à realização de maiores lucros, principalmente através das possibilidades geradas por sua centralidade. A percepção dos políticos e tecnocratas lá viam as causas de diversos males, mormente patologias sociais graves e estruturas físicas que não correspondiam às suas lógicas funcionalistas ou categorias classificatórias simplórias.

Assim, grandes programas e projetos de intervenção renovadora seriam promovidos pelo poder público ou incentivadas por ele, tratando de impor novas lógicas econômicas e sociais, assim como novas imagens nas áreas centrais. Comunidades seriam expulsas, prédios e morfologias históricas desapareceriam, a variedade substituída pela previsibilidade e monofuncionalidade, na perseguição do simplismo do paradigma desenvolvimentista e dos modelos e imagens ideais modernistas.

Dentre as áreas centrais que mais sofrem com as alterações dos ciclos de desenvolvimento urbano das grandes cidades encontram-se aquelas que originalmente eram dedicadas a

atividades vinculadas ao movimento portuário. A dinâmica urbana fez com que estes antigos "corações urbanos" se vissem ultrapassados nas capacidades de suas sobre e infra estruturas além de sufocados pelas imposições e necessidades do restante da cidade. Mais ainda, os próprios sistemas portuários e as transformações no campo dos transportes em geral, e marítimo em específico, geraram enormes dificuldades na continuidade e viabilidade das operações até então verificadas: diminuição relativa dos custos dos outros meios de transporte (também mais rápidos e flexíveis), problemas de limitação do calado nos piers antigos face aos novos transatlânticos, limitações na disponibilidade de retro áreas e encarecimento dos sistemas de operação portuária. Isto gerou um deslocamento das operações portuárias para áreas mais propícias, sua concentração, especialização e racionalização de seus processos, gerando abandono de áreas centrais antes por elas ocupadas.

Uma das maneiras encontradas atualmente para enfrentar esta questão, que vem obtendo sucesso em diversos casos, é a promoção de políticas, programas e projetos de revitalização. Ou seja, objetivos de desenvolvimento urbano e ações conjuntas que venham a promover "nova vida" àquelas áreas, tanto econômica quanto socialmente. Como os corpos d'água efetivamente possuem profundo envolvimento com o Homem, seja por suas conotações simbólicas que nos remetem às origens, seja por seu papel fundamental no surgimento das cidades, era natural que as áreas portuárias centrais, em especial às margens, adquirissem um valor estratégico. Portanto, nestes casos, busca-se também recuperar a simbiose perdida entre o Homem e a água, nos centros urbanos.

Com a revitalização como política de desenvolvimento, iniciada nas áreas centrais e "waterfronts" em São Francisco e Boston, são incontáveis as cidades que experimentam bem sucedidas investidas nesta questão: Baltimore, Nova Iorque, Londres, Hamburgo, Barcelona, Nápoles, para citar apenas algumas. Suas áreas centrais, originalmente dedicadas às atividades portuárias com seus armazéns e piers antigos, agora oferecem um misto animado de atividades comerciais, serviços, lazer e habitação.

Evidentemente, nada disto conseguiu-se sem sacrifícios e imensos esforços quando tratava-se, sobretudo, de atrair novos investimentos, novos usos, novos usuários, novos moradores. Para tanto era preciso, primeiramente, alterar a imagem da área de intervenção perante a população e os potenciais investidores. As imagens das áreas a receberem os esforços e ações conjuntas promovidas pelo poder público deveriam mudar de "negativas" para "positivas", de "decadentes" para "em recuperação", de "perigosas" para "seguras e animadas".

Desenho Urbano como Instrumental de Intervenção:

Um dos crescentes campos de atuação na organização das cidades, e evidentemente na revitalização de suas áreas centrais, é o Desenho Urbano. Expressão que virou moda no Brasil, poucos realmente pararam para pensar o que realmente significaria em nosso contexto, a partir de sua origem anglo-saxã, suas conotações, possibilidades e práticas usuais. Muitos utilizam a expressão importada para justificar práticas que, na verdade, não passam de "arquitetura grande" ou de "planejamento pequeno". Ou

seja, continuam a utilizar o embasamento teórico-conceitual e o instrumental metodológico da Arquitetura e do Planejamento Urbano, apesar das evidentes limitações que acarretam quando aplicados na esfera da qualidade físico-ambiental da cidade. Explicando-nos melhor, as confusões reinantes a este respeito podem ser resumidas a três aspectos principais.

A primeira grande confusão a respeito do Desenho Urbano é a de que ele reporta-se a uma "pequena escala" urbana, ao bairro, à rua ou conjunto de quarteirões. Um equívoco compreensível pois como seu interesse são as percepções, experiências e trocas sociais e as relações da população com a esfera físico-espacial, é normal que isto se expresse a nível da escala do bairro, a dimensão urbana mais próxima e acessível ao nosso cotidiano. Na verdade, seu objeto de estudo e atuação é toda a ambiência urbana e suas qualidades físico-espaciais manifestas: isto, portanto, vale tanto para a escala de bairro como para a de cidade. Vale, por exemplo, para um percurso entre a casa e o trabalho, para as imagens e o caráter que se quer promover para uma cidade ou para as formas de conciliar a integração do velho com o novo desenvolvimento.

A segunda confusão é quanto à natureza de sua conformação, se ele é um "projeto". Aqui o problema talvez seja de natureza semântica uma vez que o termo inglês "design" conota processo, enquanto sua tradução desenho é mais estático, fechado e final. Nossa concepção usual de projeto também vai por aí, algo que concebemos para a construção, reprodução fiel de nossos objetivos e que busca uma forma final específica e eterna. Mas, fundamentalmente, o Desenho Urbano é parte integrante do processo

de Planejamento, ele mesmo um processo que busca responder aos anseios por qualidades físico-ambientais; portanto, não necessariamente promove um resultado de projeto específico e nem sempre uma imagem definitiva.

Finalmente, a terceira confusão que reconhecemos é quanto a dificuldade de reconhecer o Desenho Urbano como campo disciplinar específico, que busca conciliar os conhecimentos integrados de diversas áreas disciplinares em busca da qualidade físico-ambiental. Note-se que utilizamo-nos da expressão físico-ambiental, e não físico-espacial, pois o Desenho Urbano reconhece que esta qualidade é gerada não apenas por aspectos físicos e espaciais, mas por outros intimamente ligados e interdependentes a eles, como potencial de trocas sociais ou acessibilidade a funções variadas. Portanto, faz-se uso de campos teórico-conceituais e metodologias de diversas disciplinas que estudam as expressões do Homem no espaço: arquitetura, geografia, psicologia, sociologia, antropologia, economia, etc.

A importância do Desenho Urbano é justamente por ele refletir a dimensão vivencial que mais afeta as percepções e comportamentos da população no seu uso cotidiano da cidade. As imagens que a população possui de áreas urbanas, prédios, ruas, etc, e a interpretação destas imagens, vão conformar a base para as tomadas de decisão e aferição de qualidades. Pode-se dizer que existem então imagens coletivas, ou públicas, coincidentes a grupos de cidadãos, formando um repertório comum e relativo a um lugar e seus elementos urbanos, que servirão para caracterizar a percepção deste lugar segundo estes grupos populacionais.

A Percepção do Meio Ambiente Urbano:

A pesquisa em psicologia ambiental urbana está geralmente interessada em compreender como as pessoas vivenciam a cidade, dão significado ao que percebem, como compreendem e organizam a cidade, identificam, categorizam e classificam seus elementos, assim como as condutas e comportamentos derivados disto.

A importância disto pode ser exemplificada citando uma passagem com minha sobrinha que, aos dois anos de idade já reconhecia marcos urbanos em sua "navegação" no bairro: sabia quando estávamos próximos da casa dela ou de um parente mais chegado. Talvez se possa dizer que estes marcos físicos possuem forte carga afetiva porque a criança é capaz de relacioná-los a pessoas queridas, e provavelmente apenas por isto estes marcos possuem algum significado para ela. Segundo PIAGET, esta fase, que se repete em todo o processo de aprendizado, é a do conhecimento topológico do mundo.

Por outro lado, todos nós já proferimos nossa opinião a respeito de áreas urbanas que nos parecem "decadentes"; algumas das vezes nós as conhecíamos, outras só de passagem, de ouvir falar ou através de fotos, filmes ou jornais. Geralmente todos compartilhamos, em maior ou menor grau, de imagens públicas ou grupos delas, conforme nosso sub-grupo e seus valores sociais. Mas será que o "decadente" é uma imagem que interpreta a verdade? Será que outros grupos, os moradores da área por exemplo, não discordam e acham a área "boa de se morar"? Será que a rua ou os edifícios dos quais nos lembramos naquela área são os mesmos a que a população atribui os mais fortes valores sentimentais?

Para fins de compreensão teórica, podemos dizer que estas imagens coletivas são formadas a partir de dois processos cognitivos básicos que são fortemente interrelacionados e coexistentes, o direto e o indireto. No processo direto, a representação interna e a atribuição de significados que fazemos do meio ambiente em nossa mente se dá a partir da captação de uma grande gama de informações sensoriais diretamente da fonte-objeto, captadas pelos nossos cinco sentidos mas principalmente pelo visual. No processo indireto, este processo cognitivo se dá através do acúmulo de informações recebidas por outros meios em que não temos contacto direto com o objeto; é o aprendizado social, da leitura, das salas de aula, da experiência acumulada.

A importância disto para o estudo e a intervenção urbanística é bastante evidente. Toda percepção leva à formação de um quadro referencial, carregado de significados oriundos de experiências acumuladas, cuja interpretação levará à atribuição de valores e tomada de decisões, seguidas por condutas que podem chegar a ser ações ou comportamentos.

Se existe uma hipótese básica comum a todos os trabalhos sobre a "imagem da cidade" é o da possibilidade de concluirmos "imagens públicas" a partir do estudo de imagens individuais. Evidente que o todo será sempre maior que a simples soma das partes, mas pode-se inferir aspectos cognitivos comuns compartilhados pela população e conformadores de uma essência imagética da área estudada.

Portanto, para se promover a revitalização de uma área, transformando sua imagem pública, é preciso compreender estes processos perceptivos e cognitivos, quais as representações

internas, seus valores e atributos, a fim de que as ações possam atingir objetivos imagéticos positivos. A manipulação consciente e consequente destes novos repertórios de imagens, ou velho repertório revitalizado, é que irá garantir grande parte do sucesso esperado pelos usuários potenciais e pelos investidores. Assim a revitalização urbana obterá uma forte base para a promoção de ações e transformações socio-economicamente efetivas e verdadeiramente democráticas nas áreas centrais.

Estudo de Caso e Verificação da Hipótese:

A operacionalização das possibilidades definidas através do quadro teórico da Parte I se dará através do caso da Área Portuária do Rio de Janeiro. Na Parte II de nosso trabalho apresentaremos a caracterização desta área examinando a sua evolução, o seu estágio atual no contexto portuário nacional e regional, seu papel no desenvolvimento urbano da cidade, e a problemática política existente entre os principais grupos de pressão interessados na área. Procuraremos demonstrar que a área de estudo é estratégica para o desenvolvimento urbano central da cidade e que realmente encontra-se em processo de estagnação econômica e social.

Veremos que o desenvolvimento possível da Área Portuária é definido por dois campos de força complementares. Por um lado, exige-se o seu melhor aproveitamento devido a muitas de suas áreas e edificações estarem simplesmente abandonadas ou utilizadas aquém de seu potencial, face às características próprias de sua evolução. Por outro lado, as funções portuárias, razão que ditou toda sua evolução e aspectos físicos, sociais e

econômicos, ameaçam retrair-se ainda mais face às necessárias alterações que devem processar-se no perfil operativo do Porto do Rio de Janeiro, considerado ineficiente e com serviços até 544% mais caros que os da Europa (in "Folha de São Paulo", Caderno Economia pág. 1, 3/11/90)

Em seguida, a Parte III de nosso trabalho apresenta o desenvolvimento da pesquisa propriamente dita onde serão aplicados métodos e instrumentos relativos ao estudo de percepções e imagens que a população possui da área, conformando suas imagens públicas. Aos comentários e análise dos dados obtidos seguirão considerações sobre sua aplicabilidade entorno a questões gerais de desenho urbano para o desenvolvimento de um processo de revitalização da área.

Nossa pesquisa será composta de duas partes complementares. Primeiramente estudaremos a percepção indireta da Área Portuária, através do estudo de como ela é apresentada ao público leitor da literatura e de veículos de imprensa. Para tanto analisaremos as principais obras literárias publicadas desde fins do século passado e que incluem referências sobre a área, assim como as matérias veiculadas pelos dois maiores jornais da cidade em um período recente de cinco anos.

Por seu lado, a pesquisa de campo será desenvolvida junto à população usuária da Área Portuária, em busca de dados diretos sobre a sua percepção ambiental. Como instrumento de medida destes dados de campo, iremos nos utilizar de um questionário, com questões abertas e fechadas, aplicado a duzentos e cinquenta transeuntes, em cinco locais específicos pré-selecionados distribuídos ao longo da área em estudo.

Através desta pesquisa de campo, buscaremos identificar diferenças que sub-grupos populacionais possuem da área, quais as imagens públicas, os elementos físico-ambientais que formam estas imagens, os seus atributos e qualidades, assim como as preferências e expectativas que os respondentes possuem para seu futuro. A avaliação dos dados finais comparados nos permitirão considerar a aplicabilidade destes estudos de percepção nas intervenções de desenho urbano participantes de processos de revitalização da área. Buscaremos identificar imagens públicas importantes que destacam a área físico-ambientalmente para os usuários, elementos urbanos formadores de mapas mentais que deveriam ser preservados ou consolidados, qualidades e atributos a serem consolidados, serviços e obras a serem promovidos, expectativas futuras a serem respeitadas.

Veremos se nossas conclusões permitem confirmar a validade de nossa hipótese inicial, sobre a importância e a aplicabilidade de estudos sobre a percepção ambiental no processo de desenho urbano e revitalização de áreas centrais.

P A R T E I

O Quadro Teórico



"... das inúmeras cidades imagináveis, devem-se excluir aquelas em que os elementos se juntam sem um fio condutor, sem um código interno, uma perspectiva, um discurso... as cidades, como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa."

(Marco Polo a Kublai Khan in CALVINO, Italo "As Cidades Invisíveis", São Paulo: Companhia das Letras, 1990, pag. 44)

CAPÍTULO I:

A REVITALIZAÇÃO DE ÁREAS URBANAS CENTRAIS

"The city in its complete sense is a geographical plexus, an economic organization, an institutional process, a theater of social interaction, and an esthetic symbol of collective unity"
(L. MUNFORD in ALBRECHT 1985)

Termos tomado a Área Portuária do Rio de Janeiro como estudo de caso para a aplicação de nossas hipóteses de trabalho depende fundamentalmente de que esta área esteja carente de intervenção por parte do poder público no sentido de sua revitalização. Esta carência será concluída a partir da constatação de um quadro de desenvolvimento físico, econômico e social que, além de beirar a estagnação, não corresponde ao potencial instalado na área em nenhuma de suas dimensões.

Veremos através das considerações constantes na Parte Segunda, que este quadro é real, mas também que é muito evidente o potencial da Área Portuária de efetivar a implementação de políticas públicas que privilegiem diversos temas, dentre os quais a expansão do centro de negócios, a reorganização das atividades econômicas ligadas às atividades portuárias e de comércio exterior e a implementação de atividades turístico-recreativas, culturais e comerciais. É neste quadro de desenvolvimento possível que vai revelar-se a conceituação de revitalização apresentada nas linhas seguintes.

A seguir comentaremos as características e a evolução das intervenções urbanísticas no centro urbano. Ficará bastante claro que o conceito contemporâneo de revitalização urbana deriva destas experiências e que o desenho urbano, de cuja conceituação trataremos no Capítulo seguinte, se revela instrumento essencial no processo de intervenção para a conquista desta revitalização.

Por outro lado, ficará evidenciado também que qualquer intervenção em área consolidada, e em especial em áreas centrais devido à seu papel histórico na cidade e sua carga simbólica, deverá ter como uma de suas preocupações fundamentais o estudo da percepção ambiental, uma das dimensões do desenho urbano, porque permite lidar com os paradigmas, as imagens e as expectativas do público usuário e potencial.

I. 1. Centro Urbano e Evolução das Intervenções em Áreas Centrais:

Para sermos capazes de discutir o conceito de revitalização urbana adotado neste trabalho é preciso definir um quadro conceitual prévio sobre dois conceitos que o precedem: o de Centro Urbano e o de renovação urbana, uma forma de intervenção urbanística largamente praticada em áreas centrais.

No Brasil, qualquer conceito teórico de cidade vai mostrar um choque entre a realidade vivida pela sociedade e a classificação institucional, que define como cidade apenas as sedes municipais. É amplamente aceito que a origem das cidades se confunde com a origem da sociedade de classes, representando-a em suas lógicas sociais expressadas espacialmente. Mas ir adiante e desenvolver toda uma discussão sobre o que é uma Cidade foge

totalmente dos objetivos a que nos propusemos inicialmente; remetemos às obras existentes ¹.

Entretanto, é importante que registremos nosso pensar básico, como ponto de referência para as discussões e conceituações posteriores. Por isto, apresentamos a citação de Lewis MUNFORD na abertura deste Capítulo, bastante representativa de como toda uma corrente de pensamento conhecida como "humanística" compreende a Cidade. Assim, também concordamos com CHOMBART DE LOWE (in TANGHE et al. 1984) quando afirma que a cidade é criadora de liberdades apenas na medida em que permite maiores escolhas.

Esta será a essência tanto do conceito de Cidade quanto de Centro Urbano em nosso trabalho. Aliás, são as características de intenso intercâmbio social, seja apenas pela simples concentração humana, que têm permitido à cidade ser sempre o palco dos movimentos revolucionários.

Foi só a partir da ascensão da sociedade burguesa moderna que a cidade se tornaria assunto capitalista: geração de renda do solo, clarificação dos níveis de apropriação e consumo do espaço, organização e hierarquização deste espaço. Com a ascensão da burguesia ao poder e o fortalecimento das funções econômicas urbanas, vai ficando cada vez mais transparente que a organização espacial corresponde uma prática social (CASTEX et al. 1977, SINGER 1978).

1: Ver p. e. MUNFORD 1961, CASTELLS 1971 & 1979, SINGER 1978.

As intervenções urbanas de HAUSSMANN quando prefeito de Paris, de 1853 a 1882, são sempre citadas como os melhores exemplos desta ruptura e transformação das lógicas urbanas mais "pluralistas" para as lógicas mais capitalistas (CHOAY 1969, CASTEX et al. 1977, CHIAVARI 1985). A partir de então, o solo urbano se tornaria uma valiosa mercadoria e cada coisa teria o "seu lugar" no espaço. Passa a dominar o pensamento que, em última instância, a justificativa única para a existência das cidades deriva das vantagens que elas oferecem aos processos de produção e consumo (CASTELLS 1971, 1972; ALBRECHT 1985). Este último autor chega a defender que "...este conceito é o principal responsável pelas atuais condições deploráveis das cidades e por um conceito reducionista de vida" (ALBRECHT 1985: 12).

No Brasil também é bastante evidente o momento desta superação de lógicas político-sociais, como o têm demonstrado diversos estudos, alguns dos quais veremos com mais vagar em Capítulo adiante. No Rio de Janeiro, foi a partir do final do Século XIX que iniciou-se uma progressiva inserção das práticas capitalistas de reprodução e consumo nas lógicas espaciais e seu consequente rebatimento na hierarquização do território (ABREU 1987, CHIAVARI 1985).

Desde então as ações públicas têm progressivamente contribuído para esta institucionalização diferenciada do espaço, promovendo, por exemplo, dicotomias como as de núcleo/periferia e reforçando determinadas apropriações espaciais. BENCHIMOL (1985) chegou a afirmar que foi na época de Rodrigues Alves, na virada de século, que o Estado apareceria por primeira vez como "interventor racional" da globalidade das ações capitalistas

sobre o espaço urbano. É neste contexto que o planejamento urbano, recém nascido, vai sempre vir a reboque dos eventos que visa controlar e, ao assumir um enfoque supostamente técnico, vai colocar-se a serviço das classes dominantes (BENEVOLO 1963).

I.1.1. O Conceito de Centro Urbano:

Dentro da conceituação de Cidade e desta argumentação, destaca-se o papel assumido pelo Centro Urbano na lógica socio-espacial prevalescente. CASTELLS (1971) delinea as funções principais assumidas pelo Centro em nossa sociedade, que sempre gravitam em torno a uma noção integradora e simbólica.

Segundo CASTELLS, primeiramente o Centro destaca-se por seu papel de integração funcional, tornando-se assim lugar geográfico "central" e administrativamente importante. Em segundo lugar, é nele que se dá a maior especialização de serviços na cidade. Por último, é no Centro que também se encontra a maior expressão da dimensão lúdica das grandes cidades.

Esta análise evidencia a importância do lugar central de uma cidade, visto como centro inovador, de intercâmbios e simbólico, características presentes nas expectativas de qualquer pessoa relativas a um "centro de cidade". CASTELLS ainda destaca o centro simbólico como sendo a maior característica de uma cidade; afirmativa que, embora claramente derivada do contexto europeu, é facilmente verificável nestas expectativas pois a maioria das cidades (com raras exceções, como o Rio de Janeiro) são descritas a partir de seu Centro: São Paulo com as imediações do Pátio do Colégio (já concorrendo com a Av. Paulista), Londres e a City, Nova Iorque com Manhattan, Paris com o Champs Elisées, etc.

Portanto, acreditamos que o Centro Urbano concentra uma imensa carga simbólica, por um lado representativa de toda uma sociedade urbana e de um modo de produção, pelo outro representativa da cristalização físico-espacial resultante da evolução das práticas políticas, sociais e culturais específicas a uma cidade. O Centro do Rio, portanto, não poderia ser representativo de nenhuma outra cidade, nem de nenhum outro momento histórico.

Estas características que destacamos tornam o Centro Urbano em local privilegiado pelas políticas públicas e programas de intervenção urbanística. Como símbolo máximo de detenção de poder, ele revela-se extremamente moldável aos sucessivos paradigmas imagéticos das classes dominantes.

Isto verifica-se principalmente a partir do já mencionado momento de definição dos rebatimentos espaciais da sociedade capitalista e sua lógica. Até então, mesmo nas cidades do Primeiro Mundo, as intervenções urbanísticas expressivas no urbano ocorriam mais como exceção à regra e, por isto mesmo, seriam bastante coincidentes com as lógicas anteriores.

A seguir, apresentamos um breve relato sobre a evolução das práticas institucionais de intervenção nas áreas centrais.

I.1.2. Evolução das Intervenções em Áreas Centrais:

As primeiras ações neste sentido que temos notícia foram as obras do Papa Sixtus V, nos fins do Século XVI e início do XVII, ao retificar e ampliar algumas vias e construir quatro novos obeliscos no centro de Roma. Ele implantou um novo sistema simbólico superposto ao tecido existente, promovendo a

hierarquização dos espaços e interligando o percurso dos visitantes desde a porta principal da cidade às principais basílicas (BACON 1974, ROSSI 1966).

Mais tarde, outros importantes exemplos de grandes intervenções, embora com resultantes ainda limitados em sua totalidade, foram as obras de reconstrução dos centros de Lisboa e Londres. O centro de Lisboa foi em grande parte destruído por terremoto no século 17 e os planos de reconstrução de 1756, que estiveram a cargo do Marquês de Pombal, em muito respeitaram as estruturas pre-existentes. Londres teve grande parte da City destruída por um incêndio em 1666 e, embora nenhum dos nove planos de reconstrução apresentados (um do arquiteto Sir Christopher Wren) tenham sido realmente aproveitados, a cidade ressurgiu segundo o tecido pré-existente e os novos controles sanitários chegaram mesmo a determinar que, com exceção das igrejas, nenhuma edificação poderia ter altura superior a quatro andares (MARMOT & WORTHINGTON 1987).

É a atuação do Prefeito HAUSSMANN em Paris que pode ser considerada como o verdadeiro marco nas transformações das práticas de Estado para com a cidade. Os novos espaços e elementos surgidos iriam contrariar as estruturas existentes e impor novas lógicas. Como já frisamos, foi apenas a partir do "aburguesamento" do espaço urbano, da consolidação do capitalismo e de sua expansão permitida pela Revolução Industrial, que as cidades, principalmente os seus centros, viriam a receber ampla e sistematicamente o impacto decorrente de políticas públicas e suas ações "corretivas". Os Centros Urbanos, por toda sua carga simbólica já comentada, tornar-se-iam então locais privilegiados.

No Rio de Janeiro e, depois, São Paulo, as grandes metrópoles brasileiras, também vai destacar-se o Centro como lugar privilegiado de intervenções urbanísticas paradigmáticas, viabilizando também o avanço do Capital imobiliário e financeiro. Na então Capital Federal, o presidente Rodrigues Alves incumbia o Prefeito Pereira Passos de promover intensos programas e projetos de renovação, na busca por uma maior internacionalização da economia nacional e investimentos estrangeiros (Figs. 1 & 2). Veremos esta questão mais detalhadamente adiante, no Capítulo V, inclusive o rebatimento das obras públicas da época na Área Portuária.

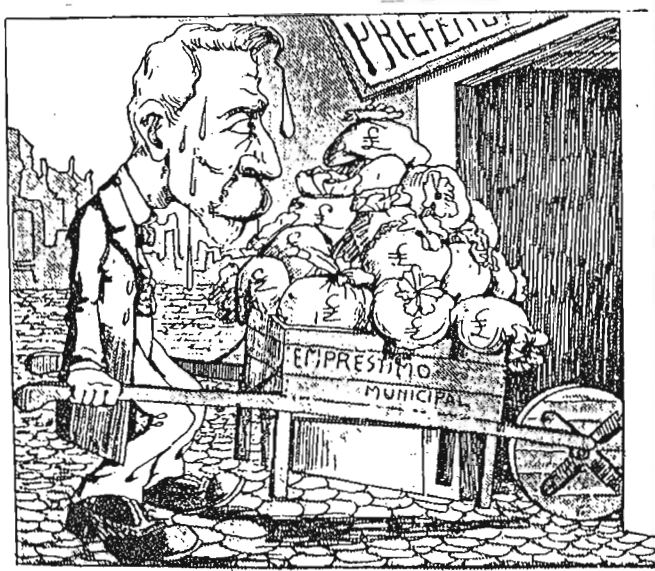
Não nos deteremos nesta discussão, desenvolvida com mais vagar adiante e em inúmeros outros trabalhos de maior vulto (ABREU 1987, CHIAVARI 1985 e BENCHIMOL 1985). Entretanto, fazemos notar a importância do Centro Urbano carioca como lugar de mais intensa preocupação na determinação da nova imagem do Brasil para o exterior: belo, moderno e funcional. Neste sentido implantava-se uma larga e retilínea Avenida Central, ladeada de prédios que nada deviam a seus pares europeus, um novo Porto, pronto para a importação e exportação, fartas demolições de edificações insalubres, e inúmeras outras obras de "embelezamento".

No final dos anos 20, o Rio ainda perseguiria a mesma lógica de reposição do velho, através dos planos do urbanista francês Alfred AGACHE, e promover-se-ia o final da demolição do Morro do Castelo e a implantação de regulamentos edilícios para, novamente, modernizar o perfil do centro, com galerias de pé-direito triplo nos andares térreos. Depois, veio a construção da monumental Avenida President Vargas durante o período do Prefeito



Fig. 1: Trechô de planta da cidade indicando as reformas do período Pereira Passos, 1904/08 (in ABREU 1987).

Fig. 2: Charge de época criticando o Prefeito Passos pelo enorme endividamento contraído para suas réformas (in BRENNAN 1985).



Henrique DODSWORTH, de 1937 a 1945, uma nova modernização cirúrgica que envolveu a demolição de uma longa faixa edificada de três quarteirões.

Até este momento histórico, nos países do Primeiro Mundo e no Brasil, as intervenções urbanísticas de reposição de velhas estruturas davam-se em uma escala e de uma forma que, embora arrasadora, não tiveram as consequências amplas e desastrosas que viriam a ter os programas e projetos que se caracterizariam de renovação urbana. Antes, as novas morfologias e tipologias implantadas ainda tinham alguma relação com o existente.

Esta ruptura dar-se-ia principalmente pela incorporação dos conceitos e objetivos do Movimento Moderno às ações governamentais. Com a expansão do capital financeiro, industrial e imobiliário, e os consequentes rebatimentos de produção e consumo no urbano, os projetos de renovação urbana modernistas caracterizariam e seriam marca do "bom administrador público" durante um bom tempo, desde o período pós II Guerra até o fim dos anos 70, deixando suas marcas em praticamente todas as metrópoles do mundo.

I.1.3. O Movimento Moderno e a Cidade:

Ainda hoje as cidades não se livraram totalmente do fantasma da renovação urbana e de sua metodologia "arrasa quarteirão". Por um lado porque a força do capital por vezes impõe soluções deste tipo para uma melhor valorização do espaço urbano, seja para obtenção de maiores densidades, seja para expulsão de população residente ou para livrar-se de "deseconomias" de mercado. Pelo outro lado, grande parte da

classe dominante e, até mesmo muito do público em geral, ainda hoje só consegue uma interpretação parcial e moralmente distorcida do que são áreas "deterioradas" e de suas "consequências sociais". As discussões sobre as "patologias" destas áreas afetadas são sintomáticas desta distorção: cânceres urbanos, doenças sociais, marginalidade crescente, etc.

O início do Século XX via as cidades já acumulando as contradições geradas pelas necessidades de produção e consumo do capital e as condições de vida de grande parte da população. Esboçava-se, nas grandes metrópoles, uma primeira "migração" dos grupos de maior renda para os bairros mais novos e distantes dos centros urbanos e da poluição, da alta densidade, do congestionamento, da concentração de problemas sociais. Com a crise dos 30, fortes problemas sociais iriam rebater-se nas grandes cidades dos países industrializados do Primeiro Mundo, revelando a precariedade das estruturas e economias urbanas em incorporar toda a massa de trabalhadores. As cidades mostravam, na verdade, as consequências socio-políticas que estavam acumulando-se desde a Revolução Industrial e seus primeiros reflexos nas condições de moradia e trabalho.

Os paradigmas do Movimento Moderno surgiriam como resposta dos arquitetos à esta situação, entendida como insustentável. Era necessário colocar toda a técnica e o progresso industrial na perseguição de melhores condições de vida e moradia, numa visão futurista ingênua e otimista, perseguindo uma estética ideal numa sociedade de tipo "coletivismo democrático" (BLAKE 1974).

Esta questão já foi estudada por inúmeros trabalhos que evidenciaram que os Congressos de Arquitetura Moderna,

principalmente o de 1933 e sua "Carta de Atenas", e os escritos e obras de Le CORBUSIER foram os principais responsáveis pela expansão dos conceitos arquitetônicos e urbanísticos modernistas (BENEVOLO 1960, JENCKS 1973, FRAMPTON 1981). A casa como "máquina de morar" uniria-se a conceitos como o do paradigma da cidade ideal e suas funções higiênicamente dispostas: morar, trabalhar, circular e cultivar o corpo e o espírito.

Nas palavras de famoso urbanista da época os bairros de baixo nível que a maioria das cidades possuem são "... zonas de deterioração e obsolescência onde florescem o crime e o vício" (SAARINEN 1967: 17). Consonante com Le CORBUSIER, ele também defendia que a ordem morfológica e a ordem social da cidade são inseparáveis; "... o único remédio a estas circunstâncias é uma cirurgia radical ... o melhor caminho, a descentralização orgânica" (SAARINEN 1967: 34). Este processo, ainda segundo o urbanista, deveria ser dirigido por intelectos de visão, "capazes de colocar as coisas em ordem".

A negação da cidade existente, a recusa de considerar condições específicas de implantação, a autonomia relativa da forma e o espaço visto em termos absolutos e eternos, são as principais características que, segundo CASTEX et al. (1977), demonstram a redução teórica da visão de Le Corbusier e dos modernistas que passaria a imperar nos projetos urbanos a partir do final dos anos 20. Até mesmo Lewis MUNFORD chegou a criticar a "insuficiência humanística" dos projetos de Le CORBUSIER (in prefácio, JOHNSON-MARSHALL 1979).

Paradigmas urbanos perseguidos durante anos traduziam-se através as imagens ideais da Ville Radieuse e a Cité

Contemporaine, de Le CORBUSIER, que traziam para os urbanistas soluções radicais, completas e simples para enfrentar o então considerado "confuso e obsoleto" tecido urbano tradicional (Fig. 3). Visava-se a "... substituição pura e simples das estruturas físicas existentes como condição apriorística da adaptação das cidades herdadas às necessidades da vida moderna" (PORTAS 1985).

Entretanto, "o que começou com uma visão romântica da tecnologia moderna, libertando o indivíduo das limitações da tradição, revelou-se admiravelmente adaptável à repetição burocrática inconsciente e aos cortes de despesas de empresários gananciosos" (BARNETT 1982). Também não nos caberia aqui extendermo-nos em considerações críticas e avaliativas aos ambientes modernistas, para isto reportamos às principais obras existentes, mencionando a seguir apenas duas obras representativas do despertar de uma nova época em que começava-se a descobrir as limitações do modernismo.²

É muito representativo do surgimento de toda esta nova postura o sucesso do livro de JACOBS (1974) sobre a vida nas grandes cidades americanas e como estava sendo afetada negativamente pelos planos e projetos urbanísticos modernistas. Seus argumentos mostravam que a tecnocracia e a ingenuidade teórica dos planejadores ignoravam importantes características urbanas como a vida comunitária, as vantagens das altas

2: Além destas, outras obras críticas podem ser apontadas como instrumentais nos 60, como: LYNCH 1960, CULLEN 1961, ABRAMS 1964, DAVIDOFF 1965, VENTURI 1966, MANGIN & TURNER 1968, GANS 1968, KELLER 1968, GOODMAN 1977 & ROSSI 1979.

densidades e da diversidade de funções e tipologias edilícias. As cidades, ela dizia, constituíam problemas de "complexidades organizadas", e que "os teóricos do planejamento moderno convencional confundiram consistentemente as cidades como problemas de simplicidade e complexidade desorganizada, tentando analisa-las e trata-las como tal" e reduzindo seu pensamento a sistemas de duas variáveis (como população/áreas livres) (JACOBS 1974: 448). Para ela, a remoção dos "slums" (habitações em condições precárias) falhavam porque tenta resolver um problema escondendo os sintomas.

Seus argumentos derivavam principalmente de estudos empíricos sobre o bairro em que morava, Greenwich Village de Nova Iorque, cujas características ainda compunham uma complexidade urbana de resultados sociais altamente positivos. Eram exatamente estas características que atraíram toda uma nova população, formada de principalmente intelectuais de classe média e média-alta, e que acabaram incitando um forte processo de valorização imobiliária e "aburguesamento" (gentrification), um processo do qual, segundo seus críticos, a própria JACOBS foi participante.

Destacamos que também é desta época o influente artigo de ALEXANDER (1965) onde contestava o modelo da árvore como a estrutura ideal para uma cidade, adotado pelo modernismo. O autor defendia que a complexidade do fato urbano e a superposição de sub-sistemas sociais indicava, no máximo, um modelo urbano com uma composição estrutural por semi-retícula, onde os pontos não obedecem a hierarquias simplistas (Fig. 4).

Como símbolo da destruição do paradigma modernista, muitos autores, como JENCKS (1977) citam o exemplo do conjunto

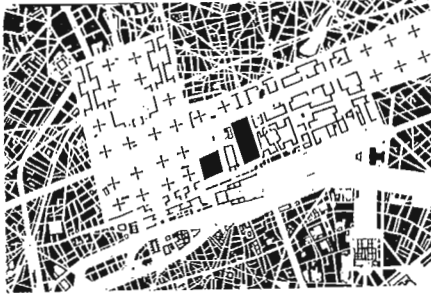


Fig. 3: Plano Voisin (1925) e vista de projeto para um Quarteirão insalubre (1936); Le Corbusier.

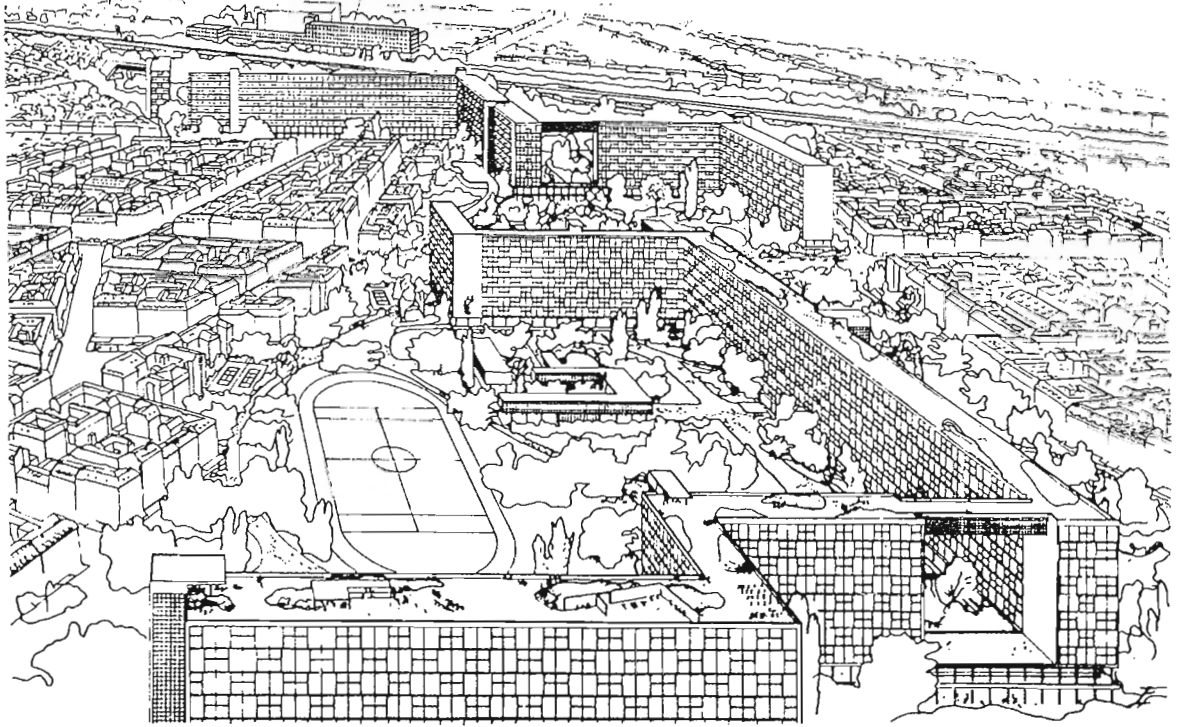
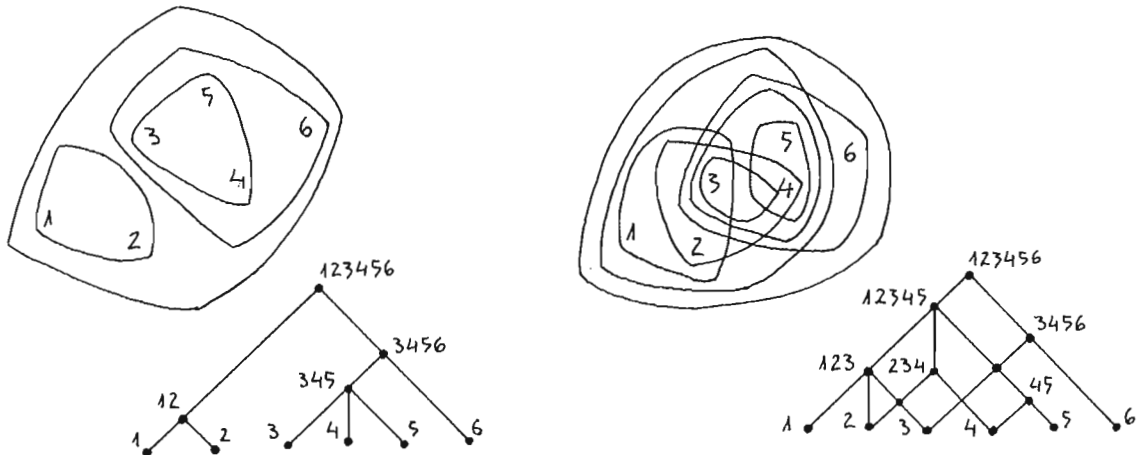


Fig. 4: Esquema de interações em árvore (A) e em semiretícula (B) de C. ALEXANDER: a cidade não é uma árvore.



habitacional de Pruitt-Igoe, em St. Louis (EUA), premiado projeto de 1955 de autoria do arquiteto modernista Minoru YAMASAKI. De grandes proporções, comportando 33 edifícios de 11 pavimentos rigorosamente idênticos, o conjunto abrigava 2.764 famílias de baixa-renda. Em 1972 ele teve de ser dinamitado como derradeira atitude pois todas as medidas do governo foram incapazes de superar o vandalismo, a marginalidade e o alto índice de abandono que se instalara nas unidades, consequências da insatisfação dos moradores com o ambiente estéril, impessoal e autoritário do projeto, conforme demonstraram as pesquisas de época (NEWMAN 1972, BLAKE 1974, ROWE & KOETTER 1978). Os reflexos mais intensos parecem ser, principalmente, no aumento da criminalidade e delinquência juvenil (TANGHE et al.1984).

Suficiente lembrar que foi a partir do fim dos anos 60 que a população em geral e a crítica especializada começou a mobilizar-se e manifestar-se contra os ambientes modernistas. Evidenciava-se que era um equívoco grotesco assumir um modelo de Homem universal e reduzir a vida urbana aos poucos sistemas de variáveis herméticamente compartimentadas das reduções teóricas modernistas. A população provou, a duras penas, que os seres humanos não eram máquinas de comportamento totalmente previsível e controlável.

Pior de tudo é que nem mesmo em termos funcionais a cidade modernista revelou-se bem sucedida. A redução teórica de seu planejamento e a supervalorização de suas dimensões físico-estéticas acabaram por gerar estruturas e espaços urbanos, tipologias edilícias e sistemas de circulação que simplesmente não respondiam aos seus objetivos funcionais. Com as densidades e

tipologias promovidas, por exemplo, todos os sistemas infraestruturais modernistas mostram-se extremamente caros em suas instalação e manutenção. Este, como demonstraram diversos estudos, é um dos problemas básicos de Brasília, o nosso exemplo máximo de modernismo (PAVIANI 1985).

A este respeito, BLAKE (1974) deu a seu livro o sugestivo título "a forma segue o fiasco". Nele, o autor relacionava as "onze fantasias" da Arquitetura Moderna: função, planta livre, pureza, tecnologia, arranha-céu, cidade ideal, mobilidade, zoneamento, habitação, forma e da arquitetura como solução final. Estas, realmente, são as temáticas em que se podem classificar as principais problemáticas decorrentes da exacerbação dos conceitos modernistas. Sobre o tema da redução teórica na compreensão da cidade e seus reflexos mais evidentes no espaço urbano, BLAKE (1974) nos mostra, por exemplo, como os efeitos do vento numa plaza modernista podem ser perigosos: o que apelidou "efeito Mary Poppins" aos pés da torre comercial John Hancock, em Boston, são, no mínimo, extremamente desagradáveis para os pedestres, ou até perigosos.

Portanto, concordamos que "... tanto como construção psicológica quanto modelo físico, a cidade da Arquitetura Moderna revelou-se trágicamente ridícula" e que "...os prospectos de um planejamento científico devem, na realidade, ser vistos como equivalentes aos prospectos de uma política científica" (ROWE & KOETTER 1978: 4, 105).

Os próprios produtos urbanísticos e arquitetônicos da era da renovação urbana, portanto, inspirados na tópica modernista,

irão gerar inúmeros problemas de "rejeição" da população, tanto os residentes, diretamente afetados, como os simples usuários. Estas características, que podemos dizer são mais formais, irão somar-se aos problemas causados pela conceituação de renovação urbana e seu processo de implementação, para completar o "pesadelo urbano" vivido durante muitos anos e que ainda pesa sobre as cabeças de muitos grupos sociais nas nossas cidades.

I. 2. Os Quatro Períodos de Intervenções Urbanísticas:

A maioria dos estudos sobre a evolução das intervenções urbanísticas sistemáticas em áreas urbanas centrais são concordantes em separar as ações em períodos caracterizados pela natureza de seus objetivos e, conseqüentemente, pelos resultados obtidos (APPLEYARD 1979, BENEVOLO 1985, BOUCHER 1979, PORTAS 1985). Assim, poderíamos identificar quatro períodos de ações que podem se verificar de uma forma geral em todas as grandes metrópoles mundiais.

O primeiro período foi o que sucedeu a Segunda Grande Guerra e deu oportunidade para intervenções baseadas, principalmente, em tentativas fundamentadas na reconstrução e recuperação do parque habitacional. Nos países da Europa, isto devia-se não só à grande destruição dos bombardeios mas também ao simples fato que a maioria das edificações estavam em precárias condições por idade e má conservação. Estima-se que em Londres, por exemplo, mais de 2.5 milhões de metros quadrados construídos foram destruídos pelas blitz, o que representava perto de 1/3 do estoque da cidade (MARMOT & WORTHINGTON 1987). Nas palavras de

JOHNSON-MARSHALL (1979: 139), referindo-se ao caso de Berlin, isto representaria "... uma rara oportunidade de aplicação das mais modernas teorias do planejamento científico, teorias que muitas vezes haviam se mostrado **inaplicáveis em cidades normais**" (grifo nosso).

No segundo período, a recuperação econômica e a reconstrução do pós-guerra foram ainda ampliados em seu poder demolidor pelo "boom" econômico e o histerismo desenvolvimentista que caracterizaria os anos 60. Esta histeria promoveria uma descentralização intensa, principalmente para a habitação de classe média, e uma exacerbada importância para a engenharia viária, resultando seguidas vezes em absurdos. Por um lado, planos viários extremamente destrutivos e desrespeitosos da cidade existente; um caso típico foi o projeto de uma via expressa elevada pela margem norte de Veneza, felizmente nunca construída (APPLEYARD 1979).

Por outro lado, a exemplo da maioria das cidades industriais européias e norte-americanas, SAMUELS (1987) menciona que desde o pós-guerra até inícios dos 70, Glasgow fomentou políticas de descentralização intensa e grandes conjuntos habitacionais de periferia, em cidades novas ou projetos de expansão a até 160 km distantes do centro, hoje estes conjuntos são extremamente problemáticos tanto por suas distâncias aos centros quanto por suas características tipológicas, como vimos no caso americano de Pruitt-Igoe.

Além disto, contribuindo com esta nova era de demolições nas principais metrópoles, surgia um novo fenômeno até então desconhecido, que APPLEYARD (1979: 12) chamou de "institucional

creep": a expansão física de estabelecimentos públicos localizados nas áreas centrais, como hospitais, universidades e centros administrativos, absorvendo áreas significativas.

O terceiro grupo de ações surgiu a partir de uma reação às características e resultados dos programas do período anterior, de renovação urbana irrestrita. Esta reação foi principalmente movida a partir de um crescente "nacionalismo" e de uma crescente indústria de turismo que justificavam a "sacralização" de lugares e edificações pela sociedade (APPLEYARD 1979). Interessante é que, a partir deste momento compreendeu-se a atuação da Polônia e seu nacionalismo que, depois dos bombardeios da guerra havia reconstruído integralmente o seu centro histórico, perseguindo as imagens públicas de consenso em seu nacionalismo, ao invés de "aproveitar a oportunidade" para promover um conjunto modernista como afirmava na época a crítica especializada.

Estes conceitos iniciais de patrimônio ampliaram-se, dando lugar a movimentos de oposição mais amplos, abrangendo a conservação de forma geral, física e social, bem como, mais tarde, ao conceito de ecologia. Na verdade, este grupo de ações não exatamente caracterizou um período histórico mas impôs-se a partir de um período de crises: política, com ampliação das participações de base; social, com a conscientização da amplitude da pobreza; energética, com limitação dos gastos com recursos não renováveis; ecológica, com conscientização dos reflexos na natureza; e, finalmente, econômica, com diminuição do capital investido no desenvolvimento urbano.

Esta foi a "era" do conservacionismo nos países do Primeiro Mundo, quando tudo era motivo de preservação e a ação de grupos

comunitários muitas vezes radicais garantiria a institucionalização de tombamentos, áreas históricas, relatórios de impacto ambiental, controle de poluição, etc. Multiplicariam-se os produtos desta onda inicial de preservacionismo sobre os centros urbanos, como na identificação pioneira de distritos históricos na Holanda (1961), Polónia (1962), e Inglaterra e a aprovação do plano para a cidade italiana de Bolonha, em fins de 1969, cujas metodologias de implantação e resultados são hoje tidos como exemplares. Como afirma BENEVOLO (1985), o procedimento "mais científico" para intervenção em áreas históricas iriam surgir na Itália, nos fins dos 60, e a metodologia italiana é aceita internacionalmente no simpósio do Conselho de Europa de 1974.

O período que se sucedeu, caracterizou-se pela desaceleração do ritmo do desenvolvimento urbano, um reflexo da crise econômica e energética sobre as grandes cidades. Vimos revelada a fragilidade de nosso sistema econômico e social, mostrando que as cidades grandes eram o "tendão de Aquiles" de nossas sociedades de desperdício e da falência da vida pública como a conhecíamos (SCHUMACHER 1973; SENNETT 1970, 1974). Crises cíclicas de desinvestimento passariam a ser normais nas metrópoles e se refletiriam em todas as suas dimensões: na qualidade dos serviços, na conservação de todos os sistemas públicos, na concentração da miséria, nas relações humanas e na insegurança geral instalada, etc.

Estes fatores, aliados à crescente mobilização comunitária e insatisfação com o meio-ambiente construído, fez com que os

^[rgãos públicos buscassem novas saídas para a crise que se instalava, viabilizando, ao mesmo tempo, a expansão da economia capitalista. Disto, acabaram surgindo três posturas que iriam refletir-se diretamente sobre a qualidade físico-ambiental até hoje, no que diz respeito ao desenvolvimento urbano: uma maior consciencia de patrimônio construído instalado e no uso de recursos não renováveis, a ampliação do conceito de patrimônio, que agora passaria a importar-se com a "memória coletiva" e não apenas com edificios vistos como peças de museus, e a busca de maiores processos colaborativos entre os principais grupos políticos interessados (comunidade e empresários).

Nos países do Primeiro Mundo as "sociedades" entre o governo local e os empresários interessados tornaram-se os métodos usuais de implementação de muitos dos programas e projetos de desenvolvimento urbano. Este tem sido, por exemplo o caso da cidade de Baltimore, E.U.A., que desde o final dos anos 50 tem promovido métodos de implementação de suas políticas, programas e projetos públicos através de alianças e acordos com o setor empresarial; este também tem sido o enfoque bem sucedido na revitalização de seu centro urbano (DEL RIO 1985, 1990).

I. 3. A Renovação Urbana: Considerações Conceituais

Para esclarecer nossa compreensão de revitalização urbana, tornam-se necessários alguns comentários sobre a evolução das políticas de renovação urbana e seus conceitos básicos. Veremos como a revitalização terá origens numa retomada das políticas de intervenção nas áreas centrais, mas agora redirecionadas, seguindo um conceito mais amplo e socialmente menos disruptor.

O que caracteriza um programa ou projeto de renovação urbana é seu objetivo de "... saneamento do espaço coletivo - o restabelecimento de um princípio de ordem como totalidade racional e cultural" (FERRARA 1988: 63). E, como vimos anteriormente, podemos apontar três causas principais para o surgimento de políticas de renovação urbana com estas características: a implantação urbana dos conceitos modernistas, a expansão do capital financeiro e imobiliário nas áreas centrais, e tentativas de intervir na questão habitacional.

Podemos dizer que a renovação foi uma política intervencionista em áreas centrais intensamente institucionalizada nos EUA e, por sua escala de operações, ficou reconhecida como um "fenômeno norte-americano". McQUADE (1972) lembrava que, no período de vinte cinco anos que precedia a publicação de seu artigo, aproximadamente 70 das cidades de mais de 100.000 habitantes nos EUA haviam remodelado o seu CBD ("central business district": distrito central de negócios). O interesse institucional por estes programas é facilmente compreendido se apenas notarmos, como faz McQUADE, os altos ganhos orçamentários dos governos locais: a remodelação do centro de Chicago, por exemplo, teve 2,3 milhões de dólares públicos investidos e, apenas dez anos depois, arrecadava-se mais de 84 milhões por ano! Nós nos reportaremos principalmente à experiência norte-americana de renovação urbana.

Nos EUA, uma legislação do Congresso, conhecida por Housing Act, reconhecia em 1949 que a habitação era vital para o desenvolvimento da família americana, promovendo uma certa confusão conceitual ao misturar o problema habitacional com a

deterioração dos centros urbanos (SCOTT 1969; CASTELLS 1971, 1979). Na verdade, desde 1937, aplicava-se a idéia de equivalência em que para cada unidade habitacional removida, haveria que construir-se outra.

Entretanto, os problemas iniciavam-se com o próprio conceito de habitação ou área deteriorada: os "slums" eram definidos como "uma área com predomínio de habitações que, por razões de dilapidação, superocupação, organização ou desenho faltosos, falta de ventilação, luz ou instalações sanitárias, ou por qualquer combinação destes fatores, são ameaçadores à segurança, à saúde e à moral" (Housing Act 1937, in ROTHEMBERG 1972: 132). Numa conferência em 1966, o vice-presidente americano chegava a afirmar que era preciso "... lutar contra o 'slumismo', o inimigo interno, um vírus que se estende ... temos de declarar guerra a este mal, como o fizemos com a agressão comunista" (in GOODMAN 1977: 53).

Esta subjetividade inerente ao conceito de "slum" também aparece no conceito de "blight", que aplica-se mais ao processo de deterioração de uma área seja por alguma externalidade ou por fatores oriundos em si própria. Os programas governamentais norte-americanos de renovação visavam, primordialmente, a eliminação de "blights" e "slums", a ampliação da base econômica da cidade e reviver as áreas centrais de negócios. Talvez o grande instrumento urbanístico viabilizado pela legislação de 1949 tenha sido o conceito de "interesse público preferencial" (eminent domain) aplicável pelos governos locais para impor a desapropriação de imóveis considerados "deteriorados" ou por localizarem-se em área de projeto de renovação. Além desta

facilidade, o governo federal garantia ainda praticamente 70% da verba total para implantação do projeto.

Autores como SCOTT (1969) e CASTELLS (1971, 1979) mostram com detalhes a lógica capitalista de mercado por trás da renovação urbana e as suas implicações para a organização socioespacial das cidades norte-americanas. A renovação urbana viria tornar-se um ótimo negócio imobiliário, em que era garantida a fácil desapropriação de imóveis e a venda do terreno, pela prefeitura, a preços fixados em média a 30% do valor do mercado, viabilizando a atração fácil dos empresários para a área de projeto. Na verdade, os 70 % de diferença no preço eram garantidos pelos financiamentos federais; calcula-se que os empresários não desembolsavam mais de 3% dos custos totais (GOODMAN 1977, CASTELLS 1979).

Os novos pacotes legislativos norte-americanos até 1968, dariam ênfase maior à renovação em detrimento à construção de habitações sociais e, até aquele ano, os resultados apontavam que das 400.000 unidades habitacionais demolidas nas áreas centrais, apenas pouco mais de 10% das famílias viriam a ser atendidas com novas habitações na área de projeto (SCOTT 1969, CASTELLS 1971). O novo estoque habitacional previsto nos projetos de renovação eram pequenos e destinavam-se majoritariamente a famílias de classe média.

O êxodo das famílias de classe média para os subúrbios era como uma bola de neve pois a mudança das áreas centrais não seria apenas acarretada pela deterioração física dos imóveis e saída das grandes companhias. Entre os fatores que mais influenciavam

estava o racismo: não aceitar que os vizinhos pudessem ser negros ou de renda mais baixa, ou que os filhos frequentassem as mesmas escolas públicas. Assim, a "bola de neve" aumentava com a saída de uma família ou a chegada de uma família "não-branca", que demonstrava a queda do valor do imóvel e prenunciava a vinda de outras famílias do mesmo grupo sócio-econômico.

Portanto, grande parte do interesse em intervir nas áreas habitacionais centrais era de origem discriminatória, pois via nos grupos de baixa renda e minorias étnicas a causa da própria deterioração e marginalidade. A expressão "urban renewal", inclusive, era comumente apelidada "negro removal", numa alusão a que a maioria da população desalojada pelos projetos era negra. Calcula-se que até 1963, uma média de 60% desta população era constituída de famílias "não-brancas", chegando praticamente a 100% em cidades como Baltimore, Washington e Chicago (SCOTT 1969, CASTELLS 1971).

Como lembrava SCOTT (1969: 471), "... as áreas de 'blight' eram os repositórios de todas as questões perigosas e negligenciadas que uma sociedade materialista teme mas que não consegue mais varrer para baixo do tapête. Ela espera transformar de alguma forma a deterioração física sem se envolver com a deterioração social". CASTELLS (1971: 270) diria que "o mito da renovação urbana é um dos pilares da ideologia tecnocrática de reforma social através de soluções físicas".

O governo americano investia tanto na renovação urbana que até mesmo um órgão federal foi criado em 1954, a Urban Renewal Administration, comparável em importância à Federal Housing Administration e que iria, em breve, ultrapassá-la em vulto de

recursos disponíveis e facilidades governamentais. Os programas habitacionais, por ser necessariamente subsidiados, tinham a antipatia dos políticos e administradores, os programas de renovação, ao contrário, eram altamente rentáveis. CASTELLS (1971) comenta que entre 1949 e 68 manejou-se mais de 7 bilhões de dólares nos 1946 projetos de renovação aprovados nos EUA.

Entretanto, mesmo este programa seria ultrapassado pelo vulto de recursos liberados para a construção de rodovias em 1956: 100 bilhões de dólares para 13 anos, nunca um outro programa recebeu tantos recursos públicos (SCOTT 1969). O poder instituiria-se, então, nas agências e departamentos de engenharia viária e transportes. Algumas vezes já se manifestavam contra na época, como o famoso urbanista Lewis MUNFORD, argumentando que o programa de rodovias iria expandir os subúrbios, gerar dificuldades para renovação das áreas centrais, e exacerbar as tensões políticas e raciais entre a 'inner city' e os municípios vizinhos (SCOTT 1969). Além disto, as práticas de "arrasa-quarteirão" indiscriminadas persistiriam ou até chegariam a intensificar-se para a implantação dos novos e ambiciosos projetos viários.

Finalmente, é importante fazer notar que, devido á grande demanda habitacional de baixa-renda, os "slums" tornar-se-iam mais rentáveis e seriam ainda mais procurados pelas próprias famílias expulsas por projetos de renovação e que raramente eram atendidas por programas habitacionais. Um fenômeno de mercado similar ao que se verificava aqui com as favelas e programas habitacionais e que foi estudado por PERLMAN (1977) e VALLADARES

(1978). SCOTT (1969) ainda menciona uma pesquisa de 1961 que avaliou os programas de renovação em 11 cidades norte-americanas e que concluiu que a relocação das famílias proporcionou-lhes pouca melhoria geral e apenas acelerou a deterioração de outras áreas.

Neste sentido, o trabalho de ROTHEMBERG (1967) é bastante instigante pois, já na época de sua publicação, apontava que as áreas habitacionais deterioradas, os "slums", faziam parte de um equilíbrio de mercado: o contexto institucional e o próprio mercado norte-americano incentivaria a perpetuação dos "slums". A demanda por habitações de baixo custo, o perfil tributário dos imóveis que permitia a depreciação dos valores de imóveis "deteriorados", e a dificuldade de obtenção de créditos para reformas, conformavam os fatores formadores desta perpetuação.

Os "slums", na verdade, seriam uma forma lucrativa e barata de lidar com a demanda habitacional na medida que os proprietários não são reprimidos pela má conservação de seus imóveis e lucram com isto. O proprietário obtém o maior lucro se sua propriedade é mal conservada enquanto que as de seus vizinhos se mantêm bem conservadas: toda propriedade tenderia, assim, à má conservação. Por isto, ROTHEMBERG afirma que é muito mais fácil criar "slums" do que eliminá-los: uma casa deteriorada tenderia a deteriorar sua vizinhança, enquanto que uma casa bem conservada, por si, dificilmente causaria o efeito inverso. ROTHEMBERG ainda afirma, dentro desta lógica, que a eliminação dos "slums" produziria benefícios apenas na medida que representassem um resposta ineficiente ao mercado.

Nas grandes cidades europeias o quadro não era muito diferente, se bem que bem menos intenso. Na França a renovação

urbana foi regulamentada por um decreto presidencial em 1958, e a política nacional de urbanismo, em plano de 1962/64, viria ratificá-la como justificativa para grandes intervenções. Foi neste contexto, por exemplo, que desenvolveu-se colossal projeto de renovação para o centro de Paris em 1961 e que culminou na demolição de extensa área conhecida por Les Halles e seu importante patrimônio arquitetônico, como o famoso mercado em estrutura de ferro, em 1971. Após muitas polêmicas e até mesmo a anulação do resultado de um concurso público internacional para a área, quando demoliu-se o trecho já construído do projeto vencedor do espanhol Ricardo BOFFIL, parece que só agora, com o intenso renascimento cultural da Capital francesa promovido pelo governo Mitterrand é que vai-se finalmente resolver o destino do "buraco".

Na Inglaterra, até meados dos anos 60, a renovação urbana era praticada em larga escala e fundamentada, como já mencionamos anteriormente, na melhoria do estoque habitacional. SAMUELS (c.1987), por exemplo, cita que aproximadamente 33% deste estoque havia sido construído anteriormente a 1919, ou seja, quase seis milhões de unidades habitacionais. Um dos casos mais famosos de resistência à política de "bota abaixo" na Inglaterra e que ajudaria a mudá-la foi o de Covent Garden.

Em 1963 foi decidida a mudança do antigo mercado de Covent Garden, na área central e cerca do famoso Picadilly Circus, e a renovação do bairro onde se inseria, julgado excessivamente deteriorado tanto física quanto socialmente. Entretanto, em 1971, a população, talvez já demasiadamente escaldada pelos projetos

modernistas do pós-guerra, conseguiu forçar o governo a instalar um processo de consulta popular ("public inquiry"). Disto resultou um novo projeto iniciado em 1980 que buscava a preservação do prédio do antigo mercado, hoje reciclado em conjunto de lojas e restaurantes, e programa de recuperação de 250 edificações de seu entorno, inclusive a antiga ópera.

Na cauda da lei francesa conhecida por MALRAUX, os ingleses passariam a considerar áreas de conservação por seu valor de conjunto em 1967 e, em 1974, adotariam políticas de intervenção em áreas urbanas mais respeitadas do existente, dentro de intenso processo de participação da população envolvida. A partir deste princípio desenvolveu-se a concepção atualmente prevalente que reza uma intervenção progressiva, flexível e contínua, através de etapas muitas vezes pequenas em áreas concentradas.

O caso do Rio de Janeiro, por sua vez, é exemplar das concepções de renovação urbana prevalecentes no Brasil até pouco tempo. No período que se seguiu à Segunda Guerra e coincidente com a consolidação das políticas desenvolvimentistas, as áreas centrais seriam palco de dois grandes projetos de renovação. No início dos cinquenta, o projeto para a esplanada de Santo Antônio, no lugar da maior parte do morro de mesmo nome e que deixou apenas o pedaço correspondente ao Convento, seguia os traços modernistas de Afonso REIDY (Fig. 5 & 6). Aparte a problemática econômica e política que impediu sua completa implantação, toda uma série de intensos problemas morfológicos (conflitos de tecidos e tipologias, distancias percorridas, etc) e sociais (expulsão de moradores, esvaziamento da área, etc) típicos do Movimento Moderno ainda hoje são ali identificados.

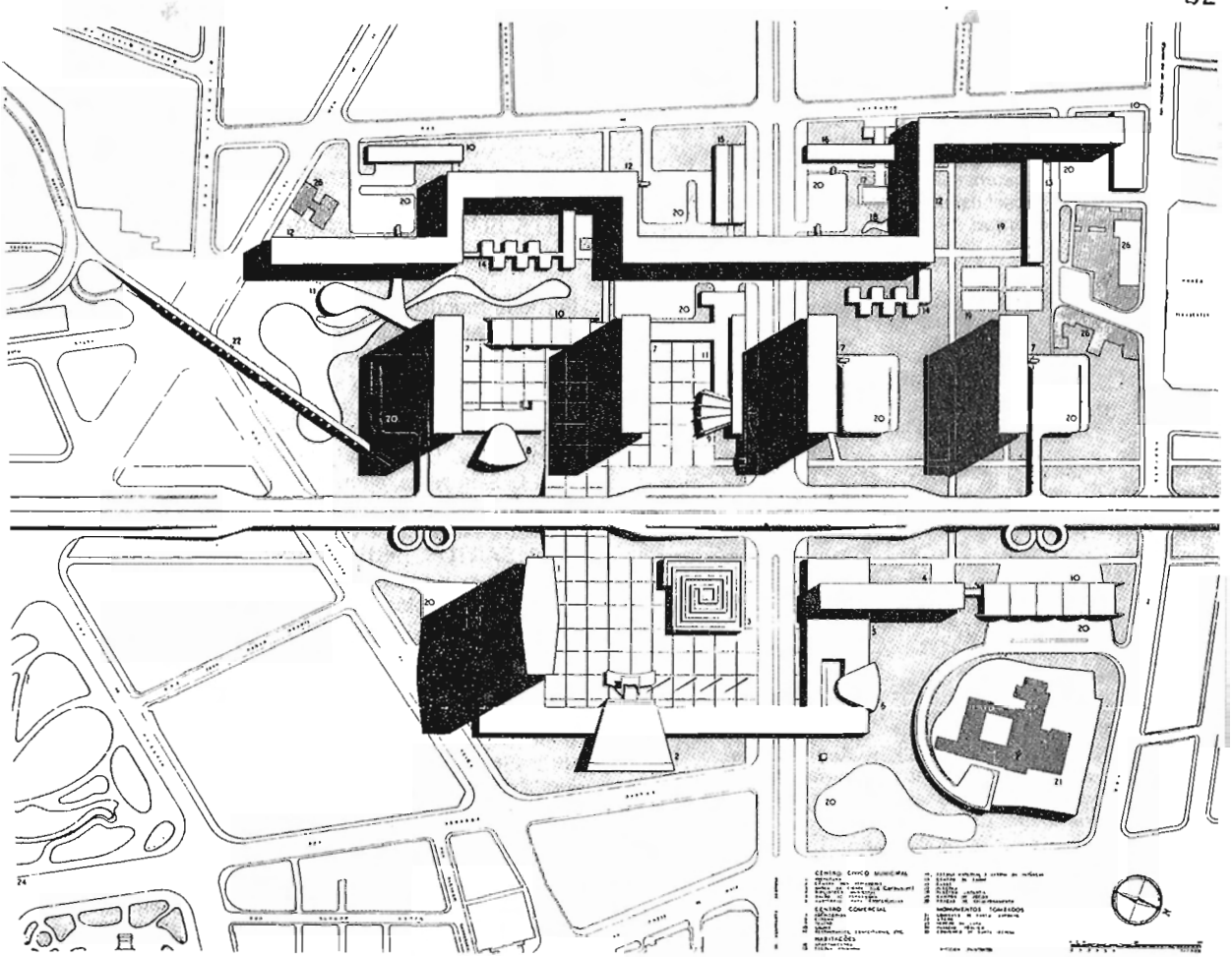


Fig. 5: Projeto de A. REIDY para a Esplanada de St^o. Antonio (1948)

Fig. 6: Vista aérea da mesma área em 1980.



Nos início dos 60, um grande projeto viário ligando a Area Portuária a Laranjeiras foi a justificativa para um outro grande projeto de renovação, o da Cidade Nova, que demoliu dezenas de quarteirões dos bairros imediatamente periféricos à área central, Catumbi e Fátima. O impacto destas intervenções sobre o tradicional bairro do Catumbi foi objeto de algumas pesquisas, que concluíram dos prejuízos causados pela imposição de uma ordem física e social racionalista sobre a morfologia e a comunidade existente (SANTOS org.1981 & 1981) (Fig. 7).

No projeto da Cidade Nova havia também um intenso viés moralista pois acabava-se também com a maior área de baixo meretrício da cidade, a Zona do Mangue. Para ali, o paradigma promovido era de um novo centro administrativo municipal e um conjunto de edificios comerciais. A área encontra-se praticamente deserta até hoje, tendo sido recentemente objeto de um projeto de "re-desenho" da Prefeitura, que tem esperanças de conseguir recompor um tecido verdadeiramente urbano e de uso intensamente misto (Fig. 8). O problema agora parece ser o de imposição de um outro paradigma, embora de cunho mais "culturalista".

Evidentemente, os projetos urbanísticos cariocas modernistas não se limitaram aos dois citados; estes, por seu porte e características, são típicos de renovação urbana e perseguiram expressamente estes objetivos. Poderíamos mencionar projetos de erradicação de favelas, como o da construção do conjunto de classe média conhecido por Selva de Pedra, no Leblon (SANTOS org. 1981), ou de implantação de projetos viários, como os da construção do metrô. Estes, entretanto, não se justificavam como de renovação urbana, mas buscavam outros objetivos, embora



Fig. 7: Desolação na área da Cidade Nova, demolida em fins dos 60, e ainda semi-abandonada em 1985.

Fig. 8: O novo projeto para ocupação da área da Cidade Nova, 1987.

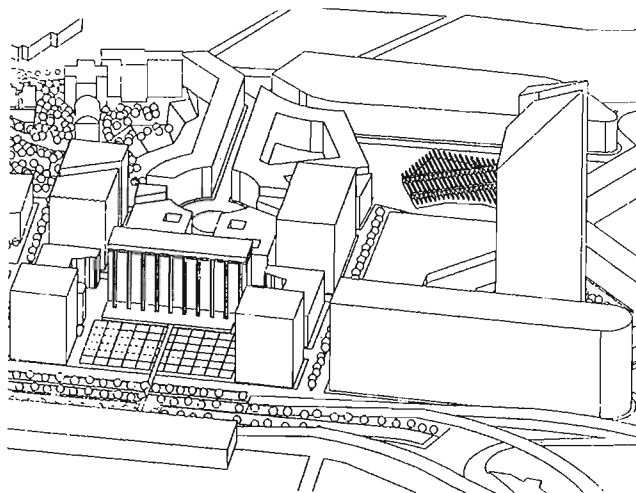
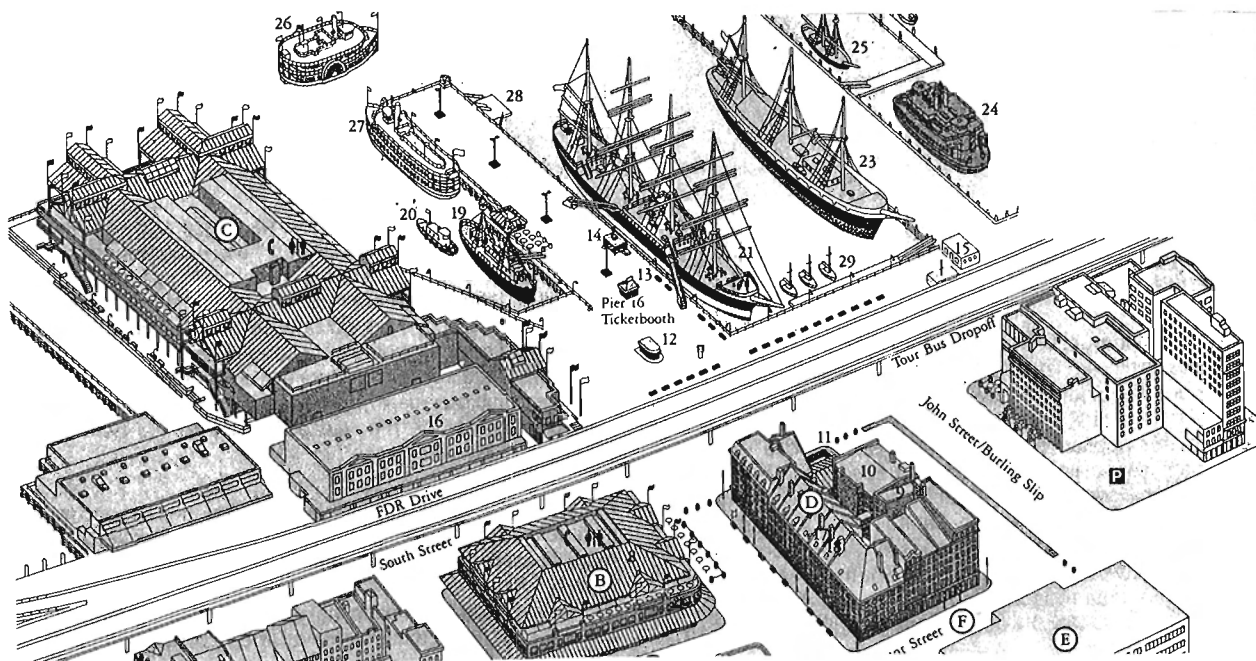


Fig. 9: Vista parcial do projeto South Street Seaport, N. Iorque.



sua consecução seguisse os mesmos métodos e tenham gerado resultados semelhantes àqueles.

A nível nacional, até que o BNH tentou uma maior popularização de seu programa conhecido por Projeto CURA (Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada). O Projeto oferecia financiamento para que as prefeituras promovessem a renovação da infraestrutura instalada em uma área central, com densidade mínima estabelecida pelo programa e com a obrigatoriedade do aumento de suas taxas municipais, que passariam a ser recolhidas diretamente ao BNH durante alguns anos. As características do CURA conformavam evidente tentativa de gerar "turn over" da população local, valorização imobiliária e transformações funcionais.

Entretanto, de uma maneira geral nas grandes metrópoles, já se tem consciência de que os problemas sociais e de deterioração física das áreas centrais são resultantes de uma complexa situação estrutural. Esta situação manifesta-se com maior intensidade nas áreas habitacionais centrais, principalmente sobre as minorias étnicas ou outros subgrupos mais expostos aos impactos cíclicos da economia, ao desemprego e aos desinvestimentos localizados (HOME 1982). Esta consciência permite a governos locais mais representativos e legitimamente interessados na qualidade do meio-ambiente construído, como vem ocorrendo no Primeiro Mundo, buscarem processos de desenvolvimento e intervenção em áreas centrais distantes dos conceitos de renovação urbana e mais vinculados a uma realidade compartilhada por diversos segmentos da comunidade; discutiremos esta questão e a conceituação de revitalização a seguir.

I.4. Um Novo Conceito: a Revitalização Urbana

Ao contrário da renovação urbana que pressupunha sempre um processo "destrutivo" precedente ao "construtivo", como vimos anteriormente, em busca de um "princípio de ordem", uma "totalidade racional" (FERRARA 1988), a revitalização urbana é conceito abrangente. Na medida em que incorpora práticas anteriores, é mais que a sua simples adição, pois as excede e supera na busca de uma nova vitalidade (econômica, social, cultural e físico-espacial) para as áreas da cidade central.

Mais uma vez, recorremos a palavras de FERRARA (1988: 68) que diz ser o "re-desenho" (por nós entendido como revitalização) a prática da "... reidentificação do passado no espaço presente" que "... ressucita a tradição, alvoroça a memória coletiva mas não inibe a modernidade". Neste sentido é concordante PORTAS (1985: 8) que defende que a intervenção na cidade existente não implica em que se "... sacralize toda a edificação pelo fato de já existir, mas sim que toma como um dado econômico e cultural a estrutura e a forma da cidade ... e também como um dado social a trama de relações sociais e de atividades que (elas)... suportam e refletem".

Portanto, estamos diante de uma nova postura que se distancia igualmente tanto dos processos traumáticos de renovação quanto das atitudes exageradamente conservacionistas. Na revitalização urbana convivem práticas tão diferentes quanto a renovação seletiva de áreas deterioradas, o desenvolvimento de áreas desocupadas, a preservação de interesse histórico e

cultural, a reciclagem cuidadosa de usos em imóveis históricos, a promoção de novos usos, a recuperação ambiental, etc.

Trata-se de assumir o "urbanismo como estilo de vida" no nosso dia a dia (KRIER 1975). Não se trata de tão somente gerar uma bela imagem para uma área, mas de compo-la com o seu conteúdo social e econômico, atuando mais no controle dos processos de câmbio e de desenvolvimento (BOUCHET 1979, TANGHE 1984).

Refletindo a "recessão econômica latente", os anos 80 viriam a caracterizar-se pela difusão de políticas urbanas que privilegiariam as ações rápidas, com objetivos mais integrados e mais cientes de seus reflexos sociais e econômicos (BOUCHET 1979). Os planos urbanos, que "...até então haviam se destacado por sua ênfase no crescimento, espraiamento da malha e desenvolvimento disperso..." passariam a buscar maior integração das funções, preenchimento dos vazios urbanos, respeito às áreas centrais, variedade e continuidade (TANGHE et al. 1984: 145).

Para dar uma idéia da mudança de postura que se procedeu nas instituições públicas, principalmente na Europa, nos últimos dez anos, basta citar uma das publicações governamentais da Feira Internacional da Construção em Berlin, que afirmava que "a desolação desastrosa de áreas centrais se deve, sem dúvidas, à consequência social e econômica catastrófica da separação planejada e historicamente forçada das funções urbanas, e a ignorar as necessidades humanas do ambiente urbano. Inquestionavelmente, um novo começo é necessário" (I.B.E. 1984).

Outro bom exemplo disto é a evolução dos projetos para desenvolvimento da área conhecida por Battery Park, em Manhattan, Nova Iorque. Em 1972 foram construídas as duas torres do World

Trade Center, um projeto tipicamente modernista de Minoru YAMASAKI, o mesmo arquiteto do conjunto habitacional de Pruitt Igoe, já comentado anteriormente. Em 1975 o projeto de desenho urbano para a área do Battery Park era constituído de megaestruturas modernistas, de alto custo e completamente conflitante com o entorno. Um novo plano foi desenvolvido em 1979, com características morfológicas mais respeituosas do existente e, a partir de 1985, vem se implementando um plano do arquiteto Cesar PELLI, que utiliza uma linguagem tipológica com imagens de fortes conotações "novaiorquinas".

Além dos evidentes objetivos de recuperação do patrimônio e de ampliação da base econômica dos centros urbanos, estas novas posturas de intervenção geralmente caminham coincidentes aos objetivos maiores de promoção da habitação e do turismo. Por um lado, principalmente nas cidades europeias, ainda encontrava-se habitações em grande número nas áreas centrais históricas. O deficit habitacional para os grupos menos favorecidos, o comprovado insucesso das políticas habitacionais anteriores e a crônica falta de recursos para programas subsidiados, fizeram com que os políticos e administradores públicos passassem a aceitar a utilização dos estoques construídos existentes e a promoção da habitação nas áreas centrais. PORTAS (1985) chama a atenção que, como a habitação é o uso que dita o "ritmo e a essência dos bairros", ela vai tornar-se "palavra de ordem" nas novas políticas para os centros urbanos.

O problema maior nisto, como comentamos anteriormente para o caso da renovação urbana, as próprias melhorias urbanísticas, a conscientização das vantagens de localização, principalmente,

para os jovens profissionais e estudantes, e o simples modismo reinante, principalmente nos EUA, faz com que a elevação do preço do solo determine que a larga maioria das unidades habitacionais implantadas sejam destinadas a grupos de média e média-alta renda. Não raramente os grupos menos favorecidos são expulsos pela valorização imobiliária. Entretanto, a dimensão "habitação" tem estado sempre presente nos projetos de revitalização.

Por outro lado, cada vez mais nos países do Primeiro Mundo, a sociedade moderna, facilitada pelos meios de comunicação, libera maior tempo para o lazer e a recreação, fazendo com que o conteúdo histórico e pitoresco das áreas centrais passassem a ser valorizados (APPLEYARD 1979, SAMUELS c.1987). Este último autor apresenta dados impressionantes a este respeito na Inglaterra, citando que uma pesquisa domiciliar de 1980 descobriu que a maior atividade de lazer fora de casa para os adultos, além de caminhar, era visitar edificações históricas. A indústria do turismo tem participado intensamente dos projetos de revitalização de áreas centrais históricas, como nos mostra o recente sucesso de diversos projetos, tais como o já citado Covent Garden, em Londres (1963/83), o Faneuil Hall e Quincy Market em Boston (1965/79), South Street Seaport (1968/1983) em Nova Iorque, e tantos outros (Fig. 9). Este setor econômico torna-se ainda mais importante por ser gerador de um número significativo de empregos, muitos dos quais não-especializados.

A indústria do turismo, os programas habitacionais, principalmente de classe-média, o interesse histórico e cultural, a expansão das funções tradicionalmente centrais de comércio, serviços e financeiras, bem como a consolidação do centro como

lugar simbólico por excelência, foram os fatores mais importantes para conformar um movimento de "volta ao centro" nas principais metrópoles do Primeiro Mundo. Identificamos este movimento com mais força, mais completo e abrangente, nos países europeus, que não tiveram um êxodo da classe média e alta para os subúrbios tão intensa quanto teve a sociedade norte-americana, e possuem maior grau de interação social no uso da estrutura urbana e seus equipamentos.

SAMUELS (c. 1987: 3) afirma que "o movimento geral parece ser na direção de centros urbanos que são dominados por funções profissionais de alto nível, financeiras e administrativas, habitações de média e alta renda, e as facilidades hoteleiras, de lazer, transportes e culturais para servir a esta população e a turistas".

Uma outra importante pré-condição para o desenvolvimento de programas e projetos de revitalização é a participação programada do setor privado. Nos principais países do Primeiro Mundo, a partir de 1970 os governos iniciaram procedimentos viabilizando a participação ativa do capital privado nos programas e projetos de intervenção pública. As soluções de colaboração entre as partes afetadas pelo desenvolvimento urbano se tornariam cada vez mais intensamente buscadas; RAGGETT (1987) chega a afirmar que a colaboração entre poder público e o poder privado se tornara o método tradicional de implementar um grande número de projetos de intervenção.

Na Inglaterra esta visão, em conjunto com a situação econômica favorável gerada pela desregulamentação do mercado de capitais em 1986, levou a um ambiente ideal para o

desenvolvimento imobiliário. O presidente da companhia de desenvolvimento das docas de Londres (London Docklands Development Corporation-LDDC) expressa exemplarmente este raciocínio, quando afirma que "o empresário privado, com sua própria intuição e sentimento, é muito mais capaz de dizer o que o mercado quer e originar propostas ...tudo que é preciso para estimular o desenvolvimento é a oportunidade, o clima certo e o estímulo" que traduz-se principalmente em compromisso duradouro por parte do poder público (COLLINS 1987). A LDDC é uma empresa de capital misto, criada pelo governo inglês para promover o desenvolvimento de uma extensa área portuária e de margens do Tâmisa; sua filosofia e metodologias de atuação são extremamente empresariais.

Hoje, ironicamente, discute-se os reflexos da "internacionalização" de Londres e das fortes pressões para reconstrução das áreas centrais movidas pelos grandes grupos financeiros; estas pressões levaram à busca por sítios alternativos, principalmente incentivados e viabilizados em áreas sob controle da LDDC, numa área de 20 km² ao longo do Tâmisa, onde anularam-se todas as regulamentações urbanísticas e "não há plano global" (BENEVOLO 1985). A questão transformou-se numa equação de marketing de vendas, em que a LDDC busca atrair capitais a partir de promoção de imagens, da não existência da "burocracia dos planejadores" e da confiabilidade produzida pela nova situação (HOME 1982, DAVIES 1987). Muitos destes empreendimentos são promovidos por concorrência do tipo empresário-arquiteto, quando deve ser apresentado um "pacote" que

inclui toda a proposta de desenvolvimento, inclusive o projeto de arquitetura.

Entretanto, a verdade é que, como na época dos grandes projetos de renovação, por suas características ambientais e sociais, as novas áreas que surgem estão sendo altamente criticadas e parecem não merecer ser chamadas de urbanas; os ambientes gerados não correspondem às imagens e expectativas de uma área urbana ideal, como é o caso dos projetos para Canary Wharf (DAVEY 1986, DAVIES 1987) (Fig. 10). Em interessante artigo ALBRECHT (1985) critica os projetos de intervenção de cunho meramente formalistas citando Platão, que denunciava que qualquer cidade que satisfaça apenas os aspectos físicos da vida é uma cidade de bárbaros.

Uma situação como esta não deixa de ser irônica pois durante a crise econômica mundial do final dos 70 e dos anos 80, os governos das grandes metrópoles encontravam-se praticamente em situação de colapso orçamentário. Hoje, com o "boom" das bolsas, o enriquecimento das multinacionais, o estabelecimento de "enterprise zones" e os já populares "joint ventures" entre o poder público e o privado, cidades como Londres, Nova Iorque, Paris e Berlim precisam tentar impedir que o dinamismo financeiro e econômico acabe por destruir o próprio potencial destas áreas de serem recuperadas de uma maneira ambientalmente positiva.

No Brasil ainda não existem experiências de intervenção urbanística que pudessem ser exatamente classificadas como de revitalização, com exceção do projeto Corredor Cultural, da prefeitura do Rio de Janeiro (Fig. 11). A partir de uma ideia de

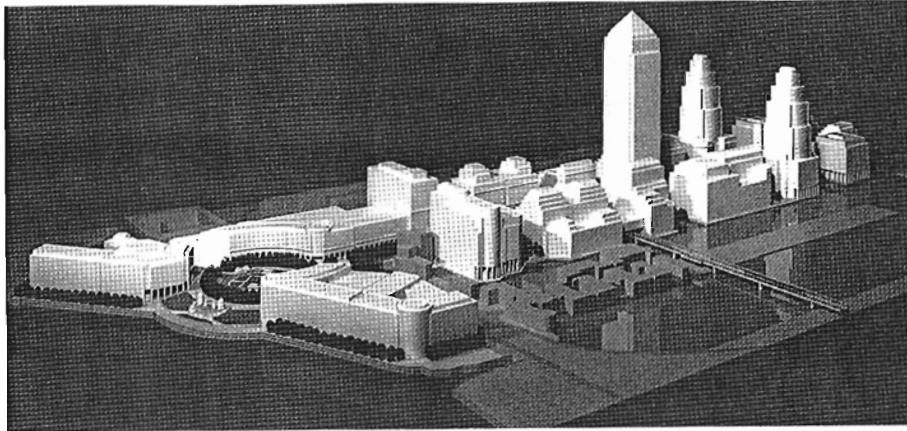
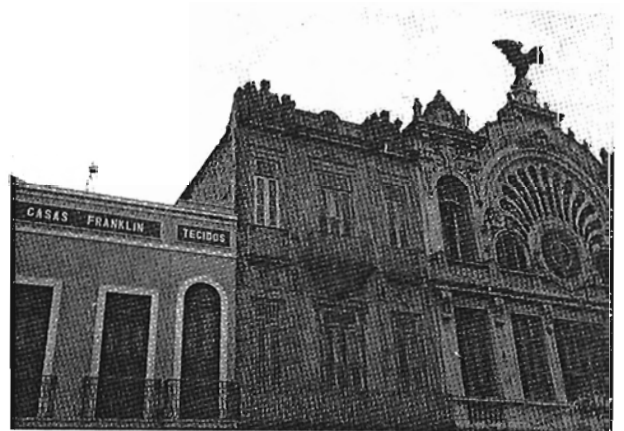
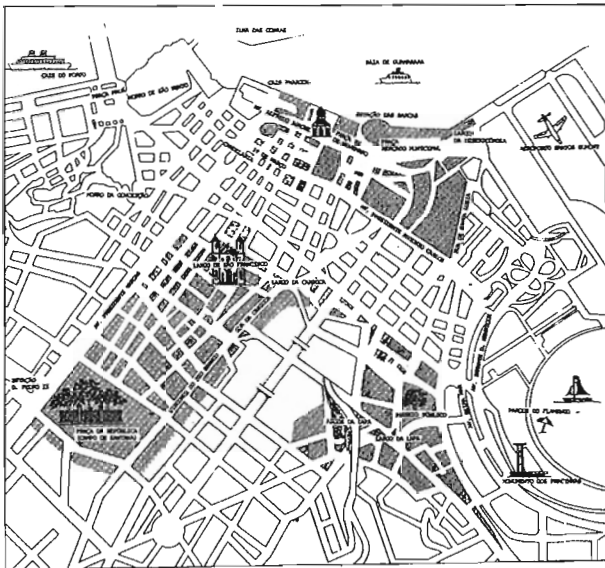


Fig. 10: Maquete do projeto para Canary Warf, na área portuária de Londres, início dos 80.

Fig. 11: Área de abrangência do Corredor Cultural, no Rio, e sobrados recuperados na Av. Passos, fim dos 80.



1979, inspirada nos modelos europeus de preservação, o projeto foi finalmente instituído como zona especial cujo objetivo principal é a recuperação da ambiência do conjunto histórico-arquitetônico de uma grande área central (IPLAN-Rio 1985, PINHEIRO 1985). O sucesso do projeto, hoje transformado em programa urbanístico dada sua abrangência, deve-se à incorporação de diversos instrumentos para garantir seu sucesso, entre eles incentivos fiscais (DEL RIO 1990).

O incentivo planejado aos investimentos através de processos de desenvolvimento e ações viabilizadoras por parte do setor público vem sendo buscada por grupos de empresários no Rio de Janeiro. Este tem sido o caso da Área Portuária, motivo do presente estudo, que desde 1982 é objeto de especulações para seu desenvolvimento e revitalização, principalmente no sentido de incentivo ao comércio exterior. Foi especulado até mesmo o estabelecimento de uma "zona franca" como meio de atrair investimentos, como veremos com detalhe mais adiante. As imagens da área lidas por estas especulações tratam quase sempre de seu potencial para o desenvolvimento, conteúdo histórico, características ambientais, potencial turístico e comercial, e consolidação da habitação.

I. 5. Revitalização de Áreas Portuárias Centrais

Dentro do elenco dos programas e projetos de revitalização de áreas centrais, em todas as metrópoles do mundo as áreas portuárias assumiram destacada importância. Já se tornaram comuns e são inúmeros os exemplos de intervenções bem sucedidas em áreas onde originalmente encontravam-se instalações portuárias, como,

por exemplo, em Baltimore, Boston, Nova Iorque, Londres e Hamburgo, para citar apenas alguns. O caso de Baltimore já foi, inclusive, motivo de nossa análise mais detalhada alhures (DEL RIO 1985, 1990) (Fig. 12).

Todas as áreas portuárias centrais passaram ou tendem a passar por processos semelhantes de intensa transformação. Historicamente, elas foram um imperativo na fundação da maioria das cidades, quando a proximidade de rio ou mar era necessário para a comunicação e o transporte, o abastecimento de água, e o esgotamento. Depois, só o primeiro imperativo se manteve e, durante muito tempo as áreas portuárias representaram o que havia de mais dinâmico social e economicamente em uma cidade. O tamanho e a importância da cidade media-se pelo seu porto e, conseqüentemente, por sua área portuária. O desenvolvimento urbano dava-se a partir dela. O Rio de Janeiro não era diferente, como será comentado detalhadamente no Capítulo V; sua área portuária viria também a sofrer o mesmo tipo de evolução e, depois, de decadência.

O perfil evolutivo de desenvolvimento que se reflete nas áreas portuárias centrais, gerando sua decadência, apresentam as seguintes características principais (WRENN 1983) (Fig. 13). Primeiramente, reduziu-se a importância e a intensidade do transporte marítimo pelo crescimento do transporte aéroviário e rodoviário, ambos com maiores vantagens quanto ao tempo e a flexibilidade dos processos envolvidos. Em segundo lugar, a mudança do calado dos navios, com os modernos cargueiros e transatlânticos exigindo bem mais profundidade para atracação,

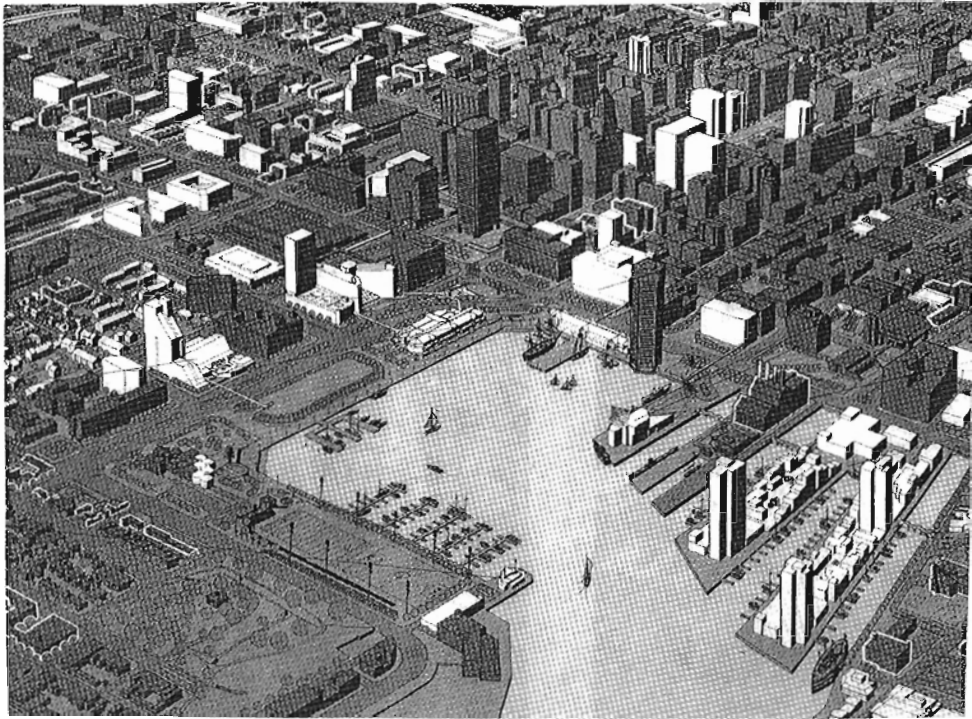
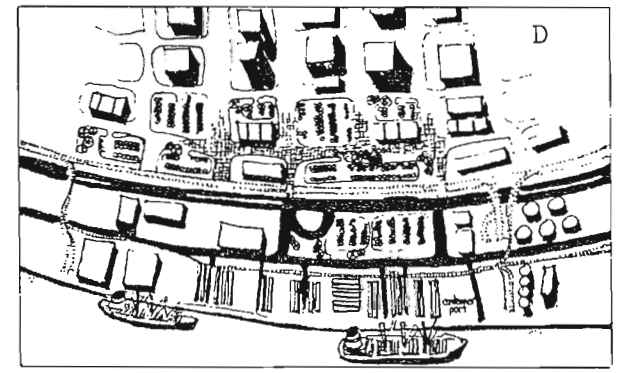
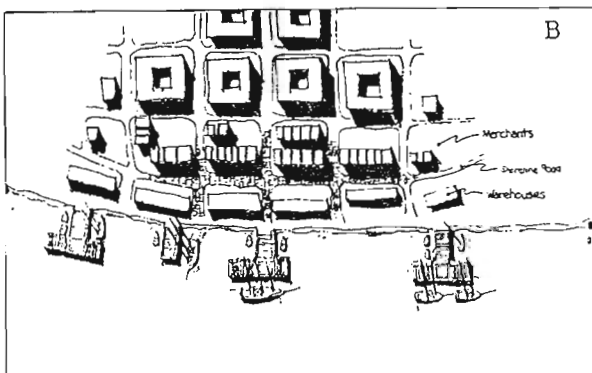
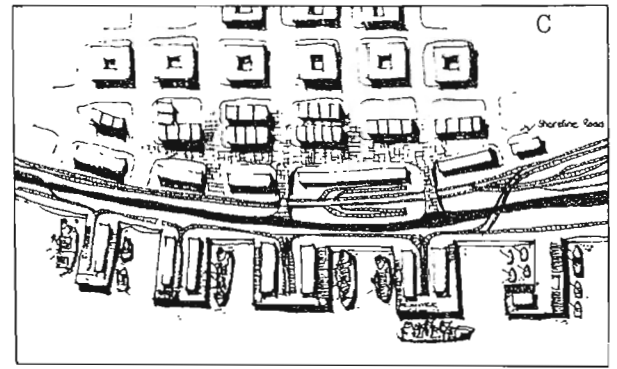
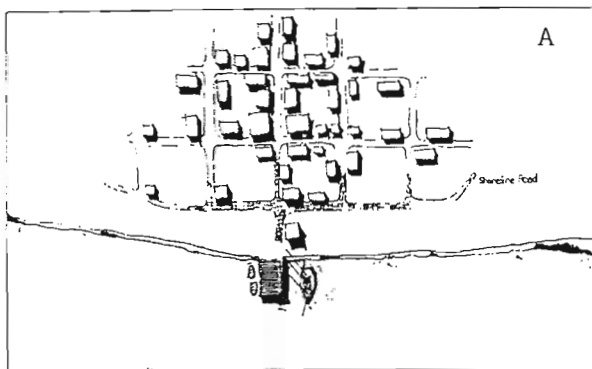


Fig. 12: Vista geral do Inner Harbor, a área portuária central de Baltimore, com os cenários de construções projetadas em 1979.

Fig. 13: Esquemas do processo de evolução do porto e da área central de uma cidade.



inviabilizaram a grande maioria dos chamados "portos interiores" que ficam em águas pouco profundas e geralmente sujeitas a processo de assoreamento, causado principalmente pelo próprio desenvolvimento urbano à sua volta.

Em terceiro lugar, as instalações portuárias modernas e os processos de carga-descarga necessitam de grandes áreas de apoio, conhecidas por retroporto, que viabilizem, por exemplo, terminais de "containers" e pátios de "roll on-roll off", para embarque de veículos; estas áreas necessárias são impedidas pela existência da cidade que, irônicamente, o porto fez nascer. Por último, mencionamos a mudança das indústrias para as zonas periféricas em busca de maiores áreas e maior acessibilidade ao sistema rodoviário, e por exigências ambientalistas, e a pressão por áreas para desenvolvimento gerada pela expansão da economia que se reflete nas áreas centrais.

Desta forma, as áreas portuárias centrais das grandes metrópoles têm apresentado significativas porções e imóveis subutilizados ou em abandono total, remanescentes de épocas anteriores de maior dinamismo portuário. Hoje, as grandes cidades não mais precisam do porto para sobreviver e nem, muito menos, de estar fisicamente interligado ou sequer próximo a ele.

Portanto, estas áreas têm sido palco de programas e projetos de revitalização e desenvolvimento que buscam torna-las novamente uma parte integrante e dinâmica da cidade. Dos casos que estudamos, podemos destacar os seguintes componentes principais presentes e responsáveis por este dinamismo:

- patrimônio histórico-arquitetônico: inúmeras edificações testemunhas de tempos de maior dinamismo social e econômico da área e, muitas vezes, últimos exemplos remanescentes da arquitetura portuária de fim do século XIX e início do XX; apresentam-se em estado de conservação variado mas sua recuperação e reciclagem com novos usos tem sido muito bem recebida pelo público; recuperação e embelezamento dos espaços públicos;
- plena utilização dos espaços existentes: promoção de novas edificações em áreas abandonadas ou subutilizadas e ocupação cuidadosa de espaços intersticiais com novos usos públicos; os novos espaços construídos recebem o potencial de expansão das funções da área central e de outras novas evidenciadas ou criadas pela intervenção;
- recuperação da simbiose cidade-corpo d'água: utilização do potencial recreativo e paisagístico das faixas marginais com sua recuperação para o uso público, valorização e promoção de usos intensivos, como marinas, parques, quadras, belvederes, rotas cênicas, navios para visitação, etc.
- mistura de usos e atividades: intensa implantação de usos e atividades públicas, principalmente recreativas, culturais e comerciais de varejo/alimentação; o uso público   condição básica para o dinamismo da área, principalmente na faixa diretamente defronte ao corpo d'água e nos dois primeiros pavimentos das edificações junto às vias e espaços públicos; promoção de uso habitacional, principalmente de classe média-alta e hoteleiro;

- promoção turística: plena utilização comercial turística do potencial identificado nos pontos anteriores, não só atraindo os turistas sazonais de fora da cidade, mas atraindo a própria população como usuária intensiva das ofertas;
- participação setor público/setor privado: por isto entende-se um processo de planejamento/implementação que envolva os grupos diretamente interessados na intervenção e seus produtos; é a participação efetiva e comprometida destes grupos que garante os resultados positivos e a longo prazo.

Estes componentes aparecem com maior ou menos intensidade conforme o caso específico mas geralmente estão todos presentes nas políticas de revitalização para as áreas portuárias. Fica evidente, também, da análise dos diversos programas já implantados, que muito se aplica dos conceitos de "marketing". Em grande parte, as intervenções de revitalização dependem da formação de uma nova imagem: a de uma área que possui diversos atrativos que garantem o seu sucesso nos mais diferentes níveis.

Assim como no planejamento de um shopping-center, com a importância assumida por suas lojas-âncora que garantem o sucesso das vendas, as diferentes funções a serem promovidas em uma área de revitalização possuem as suas "âncoras" como agentes catalizadores do desenvolvimento. São eles que irão garantir que a revitalização "pegue" e, em grande parte, o sucesso do empreendimento como um todo. Evidentemente que a implantação dos diversos catalizadores nos casos estudados dependeu de planejamento estratégico cuidadoso, respondendo a especificidades locais e potencialidades de mercado.

Nos casos estudados, os catalizadores mais utilizadas são os centros de comércio internacional, hotéis, marinas públicas, conjuntos de lojas e restaurantes, museus e, por último, habitação. No caso de Saint Catherine's Docks, em Londres, por exemplo, um empresário apoiado pelo setor público, nos fim dos anos 70, utilizou-se da proximidade da famosa Torre de Londres (castelo das jóias de coroa) e da Ponte da Torre, para instalar um centro de comércio internacional, um hotel de luxo, escritórios, habitação e um marina, utilizando-se de antigos armazens abandonados; atualmente, todo o entorno sofre intenso desenvolvimento ao longo do Tâmis. Em Hamburgo, Alemanha, desde o início dos 80 vem-se implementando uma política de revitalização que reflete-se nas antigas instalações portuárias e na ocupação das margens do Rio Elba.

Nos EUA, como produto sintomático do sistema político-econômico do país, as experiências de revitalização das áreas portuárias vem se realizando de forma intensa e, muitas vezes, com resultantes demasiadamente comerciais e soluções repetitivas (WRENN 1983). A primeira experiências bem sucedida foi a já citada de Faneuil Hall e Quincy Market, em Boston, onde a hoje famosa companhia de empreendimentos ROUSE reciclou um antigo mercado e grupo de edificações em um animado conjunto de lojas e restaurantes que, calcula-se, atraíam em 1980, logo depois de inaugurado, aproximadamente um milhão de visitantes por mês (PROCESS 1984). A "âncora" norte-americana, sem dúvidas, evidenciou-se como sendo uma fórmula que mistura "shopping-mall" e usos recreativos, tão bem sucedida que tem sido empregada em todas as intervenções de revitalização de áreas portuárias de

diversas cidades norte-americanas, na maioria das vezes pela mesma ROUSE Company: São Francisco, Baltimore, Nova Iorque, Jacksonville, Miami, Nova Orleans e outras.

As críticas, entretanto, existem pois, além do evidente consumismo exacerbado das mesmas imagens e produtos oferecidos, com o risco futuro de esgotamento do mercado por repetição, como afirma ALBRECHT (1985), este tipo de revitalização renega a essência da vida urbana e gera um ambiente que chega até a ser negativo a ela por seu reducionismo. Os "shopping-malls não são panacéia. No máximo são catalizadores do desenvolvimento..." e só podem ser bem sucedidos se as condições gerais do contexto forem abertas a isto (CUNNINGHAM 1977). Os casos bem sucedidos tem demonstrado isto na sua complexa mescla de componentes.

Ou seja, as "âncoras" ou catalizadores, sejam eles centros comerciais ou não, só podem ser realmente entendidos como bem sucedidas se analisadas ao nível dos objetivos do programa de intervenção como um todo. Para tanto, devem participar da verdadeira capacidade regenerativa da cidade e da área tratada, catalizando positivamente suas próprias potencialidades.

I. 6. Revitalização de Áreas Centrais e Novas Imagens

Como diz CANTER (1977: 30) "se... uma conceituação comum do centro urbano (quais rotas conectam que edificações, etc.) puder ser demonstrada, então é razoável pensar que qualquer proposta para sua modificação deveria levar em conta esta conceituação".

As ciências sociais já estudaram muito os fenômenos gerados por mudanças súbitas, por vêzes violentas, de ambientes e de toda

sorte de insatisfações causadas por renovação urbana e intervenções públicas "de cima para baixo". WHYTE (1977: 13) resumiu bem esta problemática em relação à percepção ambiental afirmando que para os moradores antigos, os velhos bairros "...significam lugares familiares, encrustados de memórias significativas e confortando-os com estabilidade física e emocional". Ela descreve como "new town blues" o sentimento de isolamento e desolação que a falta de familiaridade e as baixas densidades das novas áreas residenciais causam a seus novos moradores, problemas ligados à percepções, valores e alterações súbitas de expectativas.

Por outro lado, para a revitalização de áreas centrais, um conceito, como vimos, abrangente e que integra diversas metodologias de intervenção, ficou evidente que os objetivos devem, acima de tudo, buscar a implantação e popularização de novas imagens e atributos qualitativos. A percepção pública da área revitalizada, através deste novo elenco de imagens, possibilitará uma avaliação diferenciada, positiva em relação às anteriores à intervenção. A partir disto, a consequente definição de novas condutas relativas à área irão viabilizar sua valorização em termos tão globais quanto forem os setores participantes das políticas públicas, tais como residenciais, ambientais, estéticos, de lazer, etc.

Atualmente, os casos a relatar de metrópoles mundiais que se utilizaram destas noções para a revitalização de suas áreas centrais seriam muitos e devemos remeter a alguns dos estudos existentes (APPLEYARD 1979, SANDERS 1980, HOME 1982, WRENN 1983) Nestes casos, os objetivos de revitalização estão sempre

vinculados à promoção consciente de uma política físico-ambiental que promova novas imagens, consoantes com valores e expectativas da população usuária e dos potenciais investidores. Cabe ilustrar esta argumentação comentando brevemente os casos de São Francisco, Baltimore e Londres, com os quais somos mais familiares.

A cidade de São Francisco, na costa oeste dos E.U.A., famosa mundialmente pela beleza de sua topografia costeira e pelas características de seu casario, foi uma das pioneiras em reconhecer a importância de uma política de controle do desenvolvimento que pudesse priorizar a qualidade de patrimônio físico-espacial (JACOBS 1980, SHIRVANI 1985). Para tanto, elaborou-se um plano específico de desenho urbano, integrado ao plano diretor de 1970, com alguns objetivos explícitos relativos à percepção ambiental e à manutenção da imagem da cidade (Fig. 14). O objetivo primeiro, por exemplo, estabelecia "ênfase no padrão ("pattern") característico que dá à cidade e aos seus bairros uma imagem, um senso de propósito e um meio de orientação" (SFDCP 1970: 1.5ii), identificando os elementos fundamentais deste "padrão" e ditando políticas relativas a imagem, caráter e orientação.

Já mais recentemente, em complementação a este plano diretor original, a cidade de São Francisco aprovou um plano de desenvolvimento do seu distrito central, em que reconhecia-se os objetivos conflitantes entre "...o fomento a uma econômica vital e manutenção de padrões e estruturas urbanas que, coletivamente, conformam a essência física de São Francisco" (SFCDP 1984: 1). O plano previa a promoção da revitalização econômica em conjunto

com o fortalecimento de valores históricos e o incentivo a novas formas arquitetônicas que pudessem gerar ambientes diferenciados e "...uma excitação especial que reflita uma cidade mundial".

Outra experiência recente de revitalização das mais importantes nos EUA, que inclusive comprova a importância do planejamento do desenvolvimento urbano de longo prazo, é a cidade de Baltimore, na costa leste dos E.U.A. Aqui, desde fins dos anos 50 o governo municipal vinha perseguindo objetivos e políticas de revitalização de sua área central, através de planos bastante flexíveis quanto aos programas e projetos de implantação.

Sobre este caso, remetemos a uma análise mais pormenorizada (DEL RIO 1985, 1990). Entretanto, cabe dizer que o esforço maior sempre foi o de buscar que a população e os empresários acreditassem na possibilidade de revitalização física, social e econômica da área central e, para isto, as intervenções e o controle do desenho urbano foram vitais. A qualidade ambiental oferecida à população, seja estética seja de funções e atividades, foi componente fundamental para a formação de novas imagens e atitudes em relação àquelas áreas e às novas condutas estabelecidas: grande afluxo de investimentos, intenso uso pela população e visitação de turistas, reversão do quadro de alternativas habitacionais na área central, etc. (Fig. 15).

Já em Londres, especificamente na área de controle do London Docklands Development Corporation, mencionado anteriormente, deu-se fato bem diferente. De grandes dimensões e ao longo do rio Tâmisa, a área valorizou-se e é procurada para inúmeros empreendimentos diferenciados justamente pela postura do

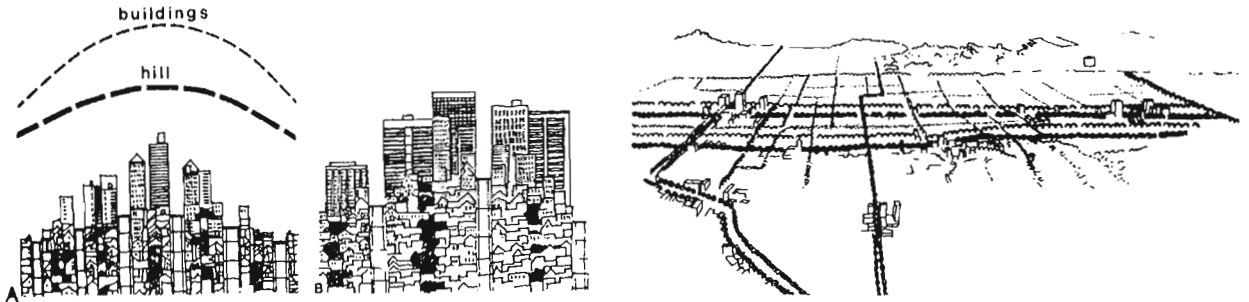
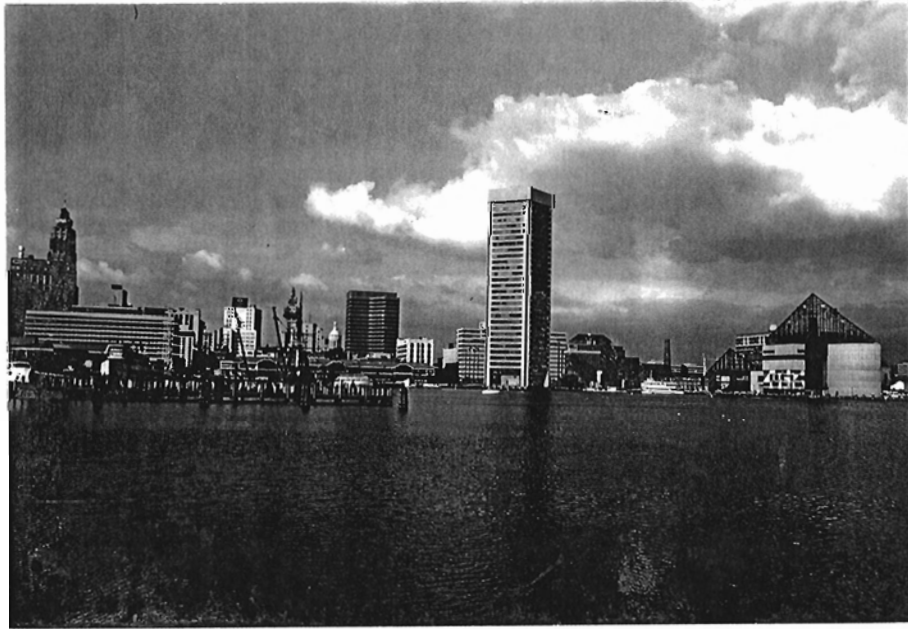


Fig. 14: Diretrizes do plano para São Francisco que buscam o fortalecimento das imagens conhecidas da cidade.

Fig. 15: Vista do Inner Harbor de Baltimore onde se distingue diversos elementos constituintes da nova imagem da cidade, como a torre World Trade Center e o aquário.



LDDC de não pré-estabelecer um plano ou uma imagem ideal. A orientação primordial era o "marketing" da área como onde se captaria a expansão de Londres, de valorização evidente e eminente, onde não haveriam regras ou planos urbanísticos para "atrapalhar" o empresariado. A imagem global vendida ao público investidor, o que interessava à LDDC, era de uma área de fácil retorno do capital investido.

Atualmente, no entanto, passados alguns anos do início deste tipo de "revitalização" nas "docklands", em muito se critica a maioria dos resultados físico-ambientais conseguidos, principalmente quanto à sua incapacidade de gerar um verdadeiro "caráter" urbano e uma imagem fisicamente satisfatória (DAVIES 1987, BUCHANAN 1989). Os próprios empresários já vinham exigindo algum tipo de planejamento físico disciplinador por parte do poder público como uma garantia a seus próprios investimentos.

É inevitável que, dentro do amplo espectro de possibilidades para o desenvolvimento de áreas centrais que se apresenta, um processo de planejamento urbano, integrado e integrador, assuma um papel fundamental na perseguição dos objetivos iniciais e na consequente promoção de resultados que possam elevar o performance urbano, seja em termos de qualidade de vida, seja em termos de geração de capital.

Por isto, o Desenho Urbano vai, por sua vez, também assumir importante função neste cenário de desenvolvimento integrado, uma vez que representa, como veremos no Capítulo seguinte, o nível de atuação responsável pela organização da dimensão físico-ambiental das cidades. Ao dar destaque a sistemas de percepção, vivências e condutas, o desenho urbano é fundamental nos processos de

intervenção para revitalização de áreas centrais. Ele permite operações urbanísticas concretas e, se tomado a partir de uma perspectiva da percepção ambiental, irá viabilizar a operacionalização consciente de percepções públicas, imagens positivas e avaliação ambiental, definindo atributos, compondo atitudes e expectativas, ou ideais, compartilhados pela população usuária existente e potencial.

CAPÍTULO II

DESENHO URBANO: A ORGANIZAÇÃO FÍSICO-AMBIENTAL DAS CIDADES

"Although attempts have been made to reduce design to completely explicit systems of search and synthesis, it remains an art, a peculiar mix of rationality and irrationality." (Kevin LYNCH 1981: 290)

A conceituação de revitalização de áreas centrais, abordada no Capítulo anterior, supunha uma perspectiva integrada e integradora, onde a qualidade físico-ambiental percebida e vivenciada pelos usuários e moradores da área é fundamental para o sucesso da intervenção. A revitalização, como vimos, também diz respeito a um novo sistema de valores na busca de novas imagens e atributos ambientais para uma área, aspectos importantes na conformação de paradigmas e expectativas.

A crise ambiental e a crise das profissões ocorridas a partir dos anos 60, como veremos a seguir, foram antes de tudo reflexos de modificações nestes sistemas de valores e na consequente "crise de percepções" (MACHADO 1988) da realidade e de conscientização das diferentes realidades co-existentes que compõem o mundo.

Neste Capítulo trataremos de comprovar que o desenho urbano trata um novo campo disciplinar para atuação sobre a questão da organização físico-ambiental da cidade. É a partir as vivências, percepções e ações cotidianas da população, que ele vai permitir que se estabeleçam novas bases conceituais e instrumentais para a

geração de imagens e qualidades urbanas mais próximas dos ideais coletivos. Neste sentido, portanto, é que o desenho urbano prova ser essencial para as intervenções públicas que objetivam a revitalização de áreas centrais.

II. 1. Os Anos 60, Contexto Gerador de Novos Valores:

A compreensão de determinados aspectos geradores de novos valores durante a década de 60 ajuda a situar a consolidação do Desenho Urbano e o seu desenvolvimento enquanto campo acadêmico e profissional específico. Naquela época surgiam as primeiras críticas e protestos generalizados sobre a qualidade do ambiente urbano que vinha sendo produzido, tanto pelo poder público quanto pela iniciativa privada. Criticava-se tanto o impacto dos empreendimentos sobre o meio ambiente e a vida das comunidades, quanto a própria qualidade dos espaços urbanos e da arquitetura. Essas críticas partiam, principalmente, da própria população afetada, além de pesquisadores e acadêmicos de ponta e da imprensa em geral.

A produção de conhecimento dos anos 60 e 70 caracterizou-se como um repensar das formas como o próprio desenvolvimento vinha ocorrendo até então, num primeiro momento, nos países do chamado Primeiro Mundo. Claro está que este "repensar humanístico" deu-se, podemos dizer, em paralelo e independente ao desenvolvimento normal de campos de conhecimento ditos "científicos", como a própria informática.

Isto levaria a novas ideologias, novas posturas e valores, fortalecendo, inclusive, as Ciências Sociais com enfoques mais humanísticos, e outras disciplinas com enfoques mais "pé no

chão", como a micro-economia e a educação básica. Até mesmo novas disciplinas e campos de conhecimento viriam a ser abertos, facilitando o aparecimento de novas profissões. Foi a partir destas atitudes críticas, dos novos valores surgidos e da necessidade de novas categorias de análise e de novos instrumentos para o controle do desenvolvimento urbano, que o Desenho Urbano se consolidaria enquanto campo de conhecimento e, para muitos, profissão específica.

Cinco temáticas desta época, diretamente relacionadas à discussão sobre o meio ambiente construído, podem ser destacadas como as mais significativas para a consolidação do Desenho Urbano. Esta compreensão é compartilhada por diversos autores e, não pretendendo fugir do escopo de nosso trabalho, remetemos às publicações existentes (ATKINSON 1979, BARNETT 1982, APPLEYARD & JACOBS 1982, DEL RIO 1990).

Primeiramente, apontaríamos o início dos protestos populares, organizados por entidades comunitárias ou até mesmo por centros acadêmicos, contra as intervenções urbanísticas nas cidades. As maiores críticas eram contra as intervenções relacionadas com as políticas habitacionais daquela época, que traduziam-se em extensos programas de renovação das áreas centrais "deterioradas", ocupadas por famílias de baixa-renda, e construção de conjuntos habitacionais modernistas, geralmente distantes do antigo lugar de moradia e trabalho das comunidades removidas. Diversos autores apontam, inclusive, o caráter ideológico extremamente preconceituoso destas políticas públicas, apelidadas de "urban removal" e "negro removal" -trocadilhos com a expressão "urban renewal" (CASTELLS 1971, GOODMAN 1977).

Os produtos destas políticas e programas perseguiram uma lógica funcionalista e elitista, revelando-se como impactos extremamente negativos, seja em sua qualidade físico-ambiental propriamente dita, seja em sua real capacidade de resolver os problemas que se propunham. As novas áreas centrais revelavam-se impessoais, esteticamente pouco aceitas, limitadas em sua capacidade funcional, destituídas da animação que caracteriza os centros urbanos e extremamente elitistas, provendo pouca habitação e, muito menos de baixa-renda. Por outro lado, os programas habitacionais rompiam com toda rede social e econômica original dos moradores, obrigando-os a aceitarem uma nova estética modernista em ambientes insípidos e distantes. Nas palavras de Jane JACOBS, uma das críticas mais contundentes e influentes desta época:

"a pseudo-ciência do planejamento urbano e sua companheira, a arte do city design, ainda não romperam o conforto superficial de desejos, superstições familiares, super-simplificações, e símbolos, e não iniciaram a aventura de provar o mundo real" (JACOBS 1974: 23).

Em segundo lugar, apontaríamos as mudanças intelectuais fomentadas pelo novo interesse despertado pelas culturas alternativas, pelo patrimônio histórico, pelos valores tradicionais e pela produção vernacular. Vernacular visto como o a linguagem e prática arquitetônica nativas e tradicionais de um povo, ou seja, com pouca influência externa e passadas de geração a geração. Os trabalhos publicados e o público em geral começava a interessar-se pela qualidade estética da "paisagem" dos ambientes construídos espontâneos, como as cidades pitorescas do sul da França e da Itália, ou as cidades medievais.

Os ambientes vernaculares de diversos cantos do mundo eram divulgados com sucesso, inspirando novos valores na população. Este foi o caso, por exemplo, da exposição e do livro "Arquitetura sem Arquitetos", promovidos em 1964 pelo Museu de Arte Moderna de Nova Iorque em 1964 (RUDOWSKY 1976).

Começava-se a atentar para ambientes tradicionais e populares por sua riqueza de mensagens visuais, significados complexos e respeito a sistemas culturais. Ampliava-se o conceito de patrimônio, passando-se a não só valorizar a edificação histórica como monumento, mas a resguardar conjuntos edificados por seu valor cultural global. Ampliavam-se as teorias e os métodos de projeção assim inspirados, como o "townscape" (CULLEN 1961), a "semiologia arquitetônica" (VENTURI 1966), a "morfologia urbana" e o "contextualismo" (ROSSI 1966, CASTEX & PANERAI 1970).

Outra temática que destacaríamos como importante nos anos 60 é a da participação comunitária. O crescente descontentamento dos habitantes submetidos a ambientes modernistas e ações públicas tecnocráticas começaria a despertar movimentos sociais urbanos que acabaram por forçar novos processos de tomadas de decisão, principalmente nos países dos Primeiro Mundo. Evidenciava-se também a falência dos sistemas políticos tradicionais e sua falta de sustentação de base (CASTELLS 1979, GOODEY 1981); era grande o distanciamento dos políticos e dos tecnocratas de gabinete das reais necessidades da sociedade.

Contestava-se, também, a própria noção de progresso e da utilização irracional de recursos não-renováveis. Falava-se de "economia como se fosse as pessoas que importassem" (SCHUMACHER

1973) e dos "usos da desordem" urbana (SENNETT 1970). O contexto urbano passava a ser visto como locus democrático por excelência e os governos locais passariam a incorporar sistemas e métodos participativos em vários níveis de gestão pública.

Uma quarta temática que apontaríamos é relativa à falência do Movimento Moderno na arquitetura. Nos anos 60 começavam a ficar evidentes os diversos problemas inerentes aos próprios conceitos modernistas, tanto em termos estéticos quanto de conforto ambiental, ou mesmo, irônicamente, de funcionalidade. Os críticos mostravam que a arquitetura modernista teve grande parte da culpa no empobrecimento do meio-ambiente construído, principalmente através da exacerbada racionalização de tipologias e métodos construtivos, e por basear-se na premissa do Homem Universal.

Diversas pesquisas iriam demonstrar que grande parte dos problemas de desajuste, ou de criminalidade, surgidos entre os usuários de ambientes modernistas derivavam dos próprios conceitos arquitetônicos geradores dos projetos (JACOBS 1974, NEWMAN 1972). A situação foi ironizada recentemente na obra de WOLFE, que fez o seguinte comentário sobre os operários moradores do conjunto de Pessac, projetado por Le Corbusier em 1925:

"Se os operários gostaram de sua habitação? Oh, eles reclamaram, o que era próprio de sua natureza neste momento histórico. Em Pessac as pobres criaturas estavam desesperadamente virando os frios cubos de Corbu de dentro para fora tentando torna-los aconchegantes e coloridos. Mas isto era compreensível. Como o próprio Corbu disse, eles tinham de ser reeducados para entender a beleza da Cidade Radiosa ... não havia porque consulta-los diretamente pois, como Gropius havia dito, eles eram intelectualmente sub-desenvolvidos." (WOLFE 1981: 32)

Finalmente, a quinta temática a ser destacada é a relativa ao evidenciamento das dificuldades inerentes às ideologias e métodos do planejamento urbano. No plano político, a falha derivava dos próprios objetivos do planejamento urbano, politicamente determinados e distantes das necessidades do cotidiano das populações. No plano técnico, os métodos eram exacerbadamente tecnocráticos e elitistas, moldados por visões profissionais elitistas dos planejadores, que deveriam responder ao paradoxo de justificar o seu papel social e, ao mesmo tempo, serem altruístas e "neutros" (SIMMIE 1974).

Em geral os planos guardavam pouca relação com as expectativas reais da população atingida, sendo raramente implementados em sua totalidade, servindo de mera legitimação de decisões apriorísticas. Conceitualmente, os métodos de planejamento revelavam-se muito rígidos, estáticos e ambiciosos. A falta de participação efetiva da população, a pouca sensibilidade dos planos quanto à dimensão temporal e continuidade administrativa e sua incapacidade de integração dos diversos setores responsáveis pelo desenvolvimento urbano, foram fatores que também contribuiriam para a falência do planejamento às vistas do público e enquanto instrumento ágil de gestão administrativa.

II. 2. Planejamento Urbano X Arquitetura: Desenho Urbano

Este sub-título comporta propositalmente um falso conflito, que já tornou-se comum atualmente nos meios acadêmicos brasileiros. O que seria, no Brasil, o Desenho Urbano? É um novo substituto para o Planejamento Urbano? Ou seria para o

Urbanismo? Alguns sustentam, ao contrário, que não passa de "arquitetura grande", pois admitem o tratamento arquitetônico à escala urbana. Esclarecer como compreendemos esta questão é importante no âmbito deste trabalho e, para tanto, trataremos a seguir do surgimento do Desenho Urbano para, em seguida, levantar algumas considerações sobre suas definições mais apropriadas, situando o desenho urbano como um campo disciplinar.

O estudo da situação do Planejamento e da Arquitetura no contexto dos anos 60 nos países do Primeiro Mundo, principalmente Grã-Bretanha e EUA situação herdada também pelo Brasil, tanto em termos disciplinares quanto no âmbito da prática profissional, nos ajudaria a compreender melhor as razões do surgimento, o desenvolvimento e a consolidação do Desenho Urbano como campo de conhecimentos específicos.

Na realidade, segundo diversos autores, parece que as preocupações com o ambiente físico das cidades enquanto objeto de intervenções públicas reguladoras, re-surgiu nos EUA após o período do pós-guerra, época em que o planejamento havia assumido enorme importância institucional. Fundaram-se cursos de pós-graduação do que então se definiu "Civic Design", em Boston e na Filadelfia, respectivamente em 1953 e 1957. Parece que o de Boston demorou a "decolar", o que fez com que ambos fossem praticamente da mesma época. O "Civic Design" preocupava-se pelo projeto dos espaços públicos das cidades, concentrando-se em sua dimensão físico-espacial e sua monumentalidade.

Famoso àquela época por seu trabalho pioneiro no plano de renovação do centro de Filadelfia, Edmund BACON, foi um dos

fundadores do curso daquela cidade e escreveu um dos livros mais influentes de sua geração sobre o desenho das cidades (BACON 1967). Entretanto, nem a época ainda seria propícia para tanto, nem a visão abraçada pelo "Civic Design" ultrapassou a "grande arquitetura", restando sempre na tradição modernista e monumentalista como, aliás, seu nome já faz conotar.

A situação do Planejamento Urbano ao fim dos anos 50 e durante os anos 60 já foi herança direta da II Grande Guerra, com os países do Primeiro Mundo saindo de terrível recessão, a demanda por planejadores pelo poder público aumentou de forma considerável. Com o Estado envolvido nos esforços de reconstrução e reestruturação econômica, e com o desenvolvimento do sistema capitalista, necessitava-se de planos, principalmente econômicos e de investimentos. O planejamento regional e urbano passariam a assumir posição de destaque neste processo de desenvolvimento, a fim de garantir sua racionalização e implementação de objetivos.

Por isto o Planejamento impunha-se como um "processo para determinar ações futuras através de uma sequência de opções", no dizer de DAVIDOFF & REINER (1973: 11), e como "aplicação de um método científico... ao processo de elaboração de políticas", segundo Andreas FALUDI (1973: 1). Planejar não mais seria encarado como atitude "socialista", depois da guerra, mas como uma necessidade para integração de ações e maximização dos investimentos, segundo opções necessariamente políticas.

O poder público incentivaria, portanto, a criação e o desenvolvimento de cursos de Planejamento, inclusive em nível de graduação. Fortaleciam-se os procedimentos "racionais" para a tomada de decisões, auxiliado por várias disciplinas, como a

economia, a sociologia e a geografia (FALUDI 1973). A visão necessariamente globalizante e integrada buscada pelo Planejamento resultou em um tratamento da cidade como um sistema, ou conjunto de sistemas, racionalmente dispostos.

Os enfoques generalizantes advindos desta visão ignoravam muitas especificidades do urbano, tanto a nível físico-espacial, quanto sócio-cultural, ou mesmo micro-econômico. Os planos urbanos eram elaborados a partir de estatísticas e dados ditos objetivos, os zoneamentos eram meras manchas coloridas com pouca ou nenhuma relação com o território do real, e as plantas seriam tratadas em escala de, no mínimo, 1:20.000. Além disto, o planejador tornou-se um profissional basicamente preocupado com alocação de recursos. Portanto "...no Planejamento Urbano as propostas físico-espaciais são formuladas a partir de diretrizes ou planos sócio-econômicos e institucionais... o espaço urbano é pré-figurado através de outros campos disciplinares, quando não é totalmente omitido" (KOHLSDORF 1985: 41).¹

Enquanto isto, com a "descoberta" do Planejamento e o seu novo status acadêmico, ao fim dos anos 60, os arquitetos, conturbados em sua identidade profissional, transformam-se em planejadores urbanos, "abandonando o ferramental básico de sua profissão, e buscando nas ciências sociais... novos instrumentos para intervir no tecido urbano sem entretanto, abandonar os

1: Compreensão semelhante desta questão é compartilhada por diversos outros estudiosos (p.e. ATKINSON 1979, GOODEY 1979, BARNETT 1982, APPLEYARD & JACOBS 1982, GOSLING & MAITLAND 1985).

preconceitos e o formalismo do Movimento Moderno da Arquitetura" (GASTAL 1984: 74). Os arquitetos-planejadores acabaram por levar ao planejamento os processos projetuais rígidos e paradigmáticos do modernismo, tratando a cidade praticamente como um problema arquitetônico, com uma diferença apenas de escala.

Tudo isto fez com que a dimensão urbanística e a escala vivencial do cotidiano dos cidadãos, aquilo que percebemos e vivemos diretamente, fosse totalmente ignorado pelos planos diretores e outros instrumentos do Planejamento Urbano. Os zoneamentos, por exemplo, eram manchas coloridas em um mapa, tratados as vezes até com preocupação estética de uma pintura, sem qualquer relação com as características do local: morfológicas, topográficas, fundiárias ou sócio-culturais e políticas. As especificidades paisagísticas ou ambientais, as identidades dos bairros, e o caráter das cidades não eram objeto de preocupação. Os códigos de obra, ainda hoje, preveem tipologias construtivas rígidas comuns a todo o território bem como zonas homogêneas independentemente das características locais; uma situação fomentada até há pouco na grande maioria das cidades brasileiras, com Brasília como paradigma.

Por sua vez, a Arquitetura tampouco mostrava-se com maiores preocupações pelo cotidiano dos cidadãos ou pelas especificidades físico-ambientais das cidades e seus sub-compartimentos. Por um lado, ainda como nos lembra KOHLSDORF (1985), a formação profissionalizante, sem tradição de pesquisa, investigação e teorização, gerava uma ausência de reflexão na produção arquitetônica. Pelo outro lado, o Modernismo em quase nada, ou

nada, preconizava uma interrelação biunívoca entre a edificação e o seu contexto, formal ou socialmente.

São inúmeros os exemplos desta problemática de distanciamento contextual da Arquitetura. Cidades repletas de boa arquitetura não possuem, necessariamente, um bom Desenho Urbano geral: o resultado final não é a simples soma das partes (BARNETT 1982, GOODEY 1985). As preocupações da Arquitetura em plenos anos 60 e início dos 70, resumiam-se quase que exclusivamente a buscas formalistas e debates de estilo sobre a edificação, vista como um objeto independente do contexto, ou a novas tecnologias e métodos construtivos.

Evidentemente, não se trata aqui de subestimar estas temáticas, mas de apontar a subestimação da contextualidade da obra arquitetônica. Ainda assim, campos de pesquisa foram explorados neste sentido, como a participação comunitária e a semiologia. A semiologia foi, inclusive, uma das fontes originadoras da Arquitetura Pós-Moderna no incentivo à utilização de repertórios imagéticos de grande significado à cultura ou contexto das populações.

Com a importância dada ao símbolo, enquanto transmissor de valores sócio-culturais específicos, os estilos assumiram prioridade na produção arquitetônica, principalmente naquela ligada a classe dominante e a burguesia ascendente, nos anos 70. Uma postura, aliás, bastante coincidente com a situação então buscada pelo Modernismo e o Internacional Style: muito diferente do engajamento social-democrático de suas origens. Prevalciam os modelos formais ou de funcionalismo extremado, a "corporation image" e o "high tech" com as últimas inovações tecnicistas.

O ensino e a prática da Arquitetura, como vimos, estavam ignorando preocupações tão vitais para a qualidade das cidades quanto a inserção da obra em seu contexto urbanístico: respeito a tipologias, a morfologias, à paisagem, ao sítio, e às interrelações entre os vários elementos urbanos e seus usuários. A arquitetura, como o Planejamento, não conseguia uma perfeita integração de seu objeto de estudo e trabalho ao "genius loci"; expressão holística popularizada por NORBERG-SCHULZ (1980) e que tão bem conota a força, o caráter e a identidade de um lugar.

Já no fim dos 70, chamava-se a atenção para a importância de um novo redirecionamento da prática arquitetônica para a questão da "criação do Lugar", ou seja, para uma "redefinição crítica porém criativa das qualidades concretas do domínio do construído" (FRAMPTON 1981: 10). Este tema conforma uma das preocupações principais do Desenho Urbano.

Vimos, portanto, o distanciamento das preocupações do Planejamento daquelas da Arquitetura, e o quanto que as cidades ainda sofrem com o surgimento deste "gap" um verdadeiro abismo disciplinar no tratamento do urbano em sua dimensão mais evidente para a população: o espaço vivencial público de seu cotidiano. Foi para responder à necessidade de complementar este "gap" que impôs-se o Desenho Urbano, com suas novas categorias de análise e atuação sobre o urbano.

II. 3. Desenvolvimento Acadêmico e Desenho Urbano:

A situação acadêmica na Grã-Bretanha em 1970 foi analisada por importante relatório do Real Instituto Britânico de Arquitetura (RIBA) que admitia a necessidade de profissionais

treinados em Desenho Urbano no mercado e no Poder Público (citado in GOSLING & MAITLAND 1985: 7). Uma década depois, GOODEY (1982) relatava para o Conselho de Pesquisas em Ciências Sociais (Social Science Research Council, SSRC) como o Planejamento Urbano e a Arquitetura colaboravam na formação do campo disciplinar do Desenho Urbano.

Neste documento afirma-se que o apoio de entidades oficiais, como o próprio SSRC e os Reais Institutos de Arquitetos e de Planejadores da Grã-Bretanha (RIBA e RITP), foi instrumental para o desenvolvimento dos cursos de Desenho Urbano e sua sobrevivência, em termos de alocação de recursos. Da mesma forma, este apoio foi vital para a conquista do "espaço profissional" no mercado de trabalho. Neste ponto os graduados em Desenho Urbano, segundo o documento, encontravam poucas dificuldades em obter emprego, pois eram vistos como portadores de uma série específica de conhecimentos, boas e novas idéias.

Portanto, já no início dos oitenta existiam nove cursos de pós-graduação em Desenho Urbano na Grã-Bretanha captando, inclusive, grande clientela de alunos do exterior. Estes cursos, por convicção, preocupavam-se em oferecer um treinamento pragmático para seus estudantes, visto como essencial para o Desenho Urbano, uma disciplina de "design". Eram programas que geralmente situavam-se entre os departamentos de Planejamento Urbano e de Arquitetura das Faculdades, que percebiam sua atuação também como uma espécie de "remédio": os inscritos, se planejadores, teriam que receber formação em temas de natureza físico-espaciais, de "design" e estética, se arquitetos, teriam

que passar a compreender e saber atuar sobre todo o entorno imediato de sua área e o contexto urbano como um todo.

Em relação a esta questão, estudos encomendados pelo SSRC ao seu Comitê de Planejamento concluíram que os cursos de Desenho Urbano deveriam ser multidisciplinares, incluindo disciplinas de Arquitetura, Paisagismo, Planejamento e disciplinas instrumentais, como Sociologia, Antropologia e Psicologia, em sua preocupação principal de relacionar os sistemas analíticos das Ciências Sociais com possibilidades de compreender e desenhar a cidade e seus espaços. Entretanto, um nível mínimo de competência em desenho projetivo era exigido dos estudantes inscritos nos cursos a fim de que pudessem envolver-se na atividade projetual e medir consequências físico-espaciais.

Quanto a uma possível definição de Desenho Urbano, o Grupo de Trabalho do SSRC, em 1980, concluía que:

"Como Planejamento, o termo Desenho Urbano está aberto a uma série de interpretações. Nós o entendemos, de uma maneira geral, como significando o projeto e gerenciamento do meio ambiente tridimensional, maior que a edificação individual. Consideramos que seu campo de interesse localizou-se na interface entre a arquitetura paisagística e o planejamento urbano, inspirando-se na tradição de projeto da arquitetura e da arquitetura paisagística, e na tradição de gerenciamento ambiental e de ciências sociais do Planejamento contemporâneo" (in B. GOODEY 1982: 13).

Também Kevin LYNCH (1979: 65) considerava o Desenho Urbano mais como uma atividade de planejamento do que de "arquitetura grande", pois lida com objetivos para períodos de tempo consideravelmente grandes, tratados através de políticas, programas e diretrizes, mais do que através de projetos específicos. Entretanto, enquanto fazia questão de frisar tratar-se mais de uma arte do que de uma ciência, afirmava que

não é tarefa específica de arquitetos. Este mesmo autor reafirmaria esta posição em obra posterior, a última antes do seu precoce falecimento, quando afirma que "o Desenho é uma arte... uma mistura peculiar de racionalidade e irracionalidade" (LYNCH 1981: 290).

Paralelo aos estudos do SSRC, nos EUA o ensino do Desenho Urbano era oferecido em diversos cursos, sendo que o seu primeiro programa, como o conhecemos hoje, parece ter sido iniciado em Harvard, por volta de 1960 (BARNETT 1982). A matéria foi objeto de importante seminário nos E.U.A. em 1979, na Universidade da Califórnia, em Berkeley, onde dava-se o tom da disciplina naquele País. Concluía-se na ocasião que o interesse do público no Desenho Urbano ultrapassa a questão de implantação de edificações específicas ou de detalhes de projeto, dirigindo-se à questão de qual vai ser o estilo de vida e a imagem da sua cidade, o seu "caráter" geral (FAREBEE 1982).

Portanto, poder-se-ia afirmar, segundo as conclusões da Conferência, que as comunidades estariam engajadas em lutas relativas à imagem de sua cidade, uma imagem da qual dependeriam para identidade própria e auto-respeito. O Desenho Urbano, portanto, é frequentemente utilizado para proteção ou instituição desta imagem urbana (LYNCH 1960 e 1976, GOODEY 1979).

Enquanto o Desenho Urbano se concentra, atualmente, em compreender as complexidades do processo de desenvolvimento urbano e em elaborar possibilidades para intervenções a nível da qualidade físico-ambiental, já em sua institucionalização acadêmica inicial admitia-se que ele não poderia ignorar

praticamente nenhuma área de conhecimento do ambiente urbano e da vida de seus habitantes. Assim, são utilizadas teorias, procedimentos e técnicas de Arquitetura, Psicologia, Planejamento Ambiental, Geografia, História, Paisagismo, Planejamento Territorial, Ciência Política, Engenharia, Transportes, Administração de Imóveis, Micro-Economia e tantas outras.

Por isto, em trabalho recente, TURKIENICZ (1984) afirma a necessidade de atentarmos para as formas espaciais pois hoje já admite-se que, uma vez gerada uma forma espacial particular, ela tende a institucionalizar e a determinar, em certos aspectos, o futuro desenvolvimento dos processos sociais. Segundo o autor, os arquitetos há muito teriam deixado de trabalhar a interseção entre os processos sociais e a morfologia urbana tendo "... ou estudado o espaço independentemente da sociedade real, ou discutido a sociedade real colocando em segundo plano a configuração dos espaços" (TURKIENICZ 1984: 10).

Concordamos, também, com SAMPAIO (1986: 36) quando afirma que "... a complexidade do fenômeno urbano induz a categorias de análise ao nível interdisciplinar, inclusive para clarear as especificidades do próprio espaço físico". Segundo ele, estas categorias em muito ajudam a definir o próprio sentido da forma, mas nunca antes estiveram instrumentadas para operações de criação e de dar forma ao espaço.

O Desenho Urbano concentra-se, então, em algumas temáticas de desenvolvimento disciplinar, as quais podemos identificar como sendo:

- técnicas e instrumentos de controle do desenvolvimento do meio ambiente construído,

- interpretação de valores e necessidades comportamentais individuais e de grupo,
- identificação de qualidades físico-espaciais,
- desenvolvimento de técnicas operacionais do ambiente urbano,
- resolução de problemas interdisciplinares,
- desenvolvimento de meios de implementação.

Portanto, além da pesquisa fundamental em campos disciplinares diferentes, aplicados ao ambiente urbano, às percepções, ao comportamento e aos valores da população, é fundamental que o Desenho Urbano possa desenvolver programas e projetos operativos, com horizontes de médio e longo prazo de implantação.

A marginalidade do Desenho Urbano em relação aos campos acadêmicos e profissionais tradicionais vem fazendo com que ele atravesse uma intensa limitação de recursos e pesquisa para pesquisa, ou mesmo para o próprio funcionamento dos cursos (GOODEY 1982). Isto gera situação difícil, indicando que as fronteiras profissionais estão se fortalecendo e que o Desenho Urbano corre o risco de se perder neste "jogo". Esta vem sendo, sem dúvida, a situação na Grã-Bretanha, principalmente face aos grandes cortes de subsídios promovidos pelo Governo Thatcher.

Já nos EUA a atuação do Desenho Urbano sempre foi bastante forte, se não conscientemente, ao menos em termos das práticas de governo e profissional. Lá, a dimensão pública das cidades e dos bairros é motivo de grande interesse por parte da população, que dela participa ativamente. Os programas de Desenho Urbano vêm, inclusive, cedendo espaço acadêmico aos de "environmental design", ou desenho ambiental, em que tenta-se um enfoque ainda

mais amplo para a questão do meio ambiente. Talvez um dos motivos principais para esta modificação tenha sido a institucionalização dos relatórios de impacto ambiental e suas consequências para o planejamento e o projeto, bem como a importância assumida pelos estudos de percepção e comportamento; em ambos casos assume-se definitivamente um caráter interdisciplinar à atuação sobre o ambiente construído.

De qualquer forma, nos EUA o Desenho Urbano é visto como importante área profissional, onde a maioria dos atuantes são arquitetos ou "planners" (graduados em planejamento), tal qual o perfil encontrado na Grã-Bretanha. A diferença é que no contexto de desenvolvimento norte-americano a questão da qualidade da dimensão físico-espacial da cidade adquire importância fundamental para a reprodução do Capital e para a satisfação política dos grupos de comunidade. Este contexto é, acredito, de especial interesse para nós, uma vez que o sistema capitalista norte-americano no que diz respeito à questão da ocupação do solo urbano e dos empreendimentos imobiliários, possui situações extremas e equiparáveis à situação das grandes metrópoles brasileiras.

Concordamos com BENTLEY (1979: 41) que afirma que deve-se cada vez mais entender o "desenhador urbano" como um promotor imobiliário consciente. Ele deve ser capaz de conquistar as habilidades para o controle do desenvolvimento urbano que o permitam engajar-se na negociação em todos os níveis do processo, principalmente quanto às implicações financeiras e econômicas das imagens e formas que está promovendo para um determinado ambiente. Com isto não está se tentando minimizar a importância

dos aspectos físico-espaciais, mas atentar para fortes aspectos determinantes de sua implantação e seu sucesso real.

Sobre esta questão, destacamos importância dos trabalhos e publicações de BARNETT (1974, 1982) um arquiteto que instituiu e liderou o departamento responsável pelo Desenho Urbano da prefeitura da cidade de Nova Iorque, EUA. Segundo BARNETT (1982: 241):

"O futuro do desenhador urbano está naquelas instituições governamentais que detêm o poder sobre as decisões de larga-escala no meio ambiente, e naqueles negócios e indústrias cujas atividades tem um grande impacto em nosso entorno físico.

Colocando em outras palavras, as mesmas instituições que já foram consideradas os "caras maus" (bad guys) no desenho das cidades possuem a maior capacidade de serem os caras bons (good guys).

Tal transformação deve certamente começar no topo. O sucesso das atividades cotidianas depende de gente para fazer o trabalho, entretanto, as inovações maiores são praticamente impossíveis em grandes instituições sem que as lideranças estejam a favor da mudança".

Este mesmo autor, assim como cada vez mais outros pesquisadores do Desenho Urbano, destaca o importante e crescente papel do investidor corporativo ("corporation investor") como crucial na qualidade emergente do nosso meio ambiente. Entretanto, seja qual for a área de pesquisa/atuação apontada como a mais importante para o Desenho Urbano, nos diferentes contextos de trabalho, destacamos a necessidade de atenção especial deste tema dentro da complexidade das cidades modernas.

BARNETT (1982) também afirma que, para que possam produzir resultados significativos do ponto de vista prático ou artístico, os desenhadores urbanos devem se livrar da noção negativa de que seu trabalho ficaria "contaminado" se partissem para a compreensão dos processos decisórios político e do mercado de

capitais (BARNETT 1982: 12). Postura tradicional e ingênua entre arquitetos, ainda comum atualmente, que "tapam o sol com a peneira" quanto a processos imobiliários e especulativos, formação e reprodução do lucro nos projetos urbanos, e que não pode mais ter vez no campo do Desenho Urbano, sob pena de distanciamento do real e dos consequentes riscos na capacidade de implementação dos objetivos.

Os pensamentos de CUTLER & CUTLER (1983: 87) elucidam as tendências atuais deste campo profissional e acadêmico. Dizem os autores que o Desenho Urbano é onde negócios, desenvolvimentos, governo, planejamento e projeto convergem. Ainda, ele seria uma tentativa de substituir a especialização por um compreensão geral dos processos de produção e apropriação do espaço urbano, alcançada através da combinação de alguns estudos em profundidade com uma maior consciência dos diversos campos disciplinares que possam contribuir para um enfoque mais correto do urbano.

II. 4. Definindo O Desenho Urbano:

Já vimos como surgiu e se impôs a necessidade de desenvolver novas categorias de análise e atuação sobre o urbano, e como ela expressou-se academicamente enquanto Desenho Urbano. Apresentaremos a seguir algumas considerações para sua definição. É importante desenvolver esta questão pois ela não se limita a filigranas semânticas mas trata de bem localizar o campo de atuação acadêmica e profissional do Desenho Urbano, e seu consequente papel no processo de controle do desenvolvimento.

No nosso entender, o Desenho Urbano é, antes de tudo, um campo disciplinar. Com nossas considerações anteriores, pudemos

verificar que seu surgimento deu-se no "preenchimento do vazio" entre as disciplinas de Arquitetura e Planejamento, cobrindo o campo vivencial mais próximo do usuário dos sistemas e estruturas urbanas. Suas duas características principais são:

- a) interdisciplinaridades nas categorias de análise,
- b) essencialmente físico-ambiental.

Acreditamos serem necessárias estas considerações, principalmente no atual momento brasileiro de desenvolvimento acadêmico e profissional quando utiliza-se da expressão Desenho Urbano como "... bálsamo para as feridas abertas pela recente fase, da qual ainda não saímos, do urbanismo e da arquitetura irresponsáveis" (DEL RIO 1987: 103). Em outras ocasiões já discutimos definições de Desenho Urbano para o contexto brasileiro pois vimos o risco da expressão ser adotada irrestritamente por mero modismo, dos que nosso país se vê seguidamente vítima (DEL RIO 1985b, 1990).

É importante entender, de início, que um dos problemas que enfrentamos é que o termo inglês "design" possui conotações muito mais amplas do que seu correlato em nossa língua. Significa muito mais do que desenho, uma atividade basicamente artística, em português, e não é plenamente tradusível para projeto, como querem muitos. Isto porque "design" possui toda uma conotação que engloba desenho, projeto, planejamento e processo: não é uma palavra limitadora e estática como desenho. O dicionário de Oxford traz toda uma série de definições para "design", são pelo menos oito entre as quais a de "adaptação dos meios aos fins" (The Concise Oxford Dictionary, 6a. Edição, 1976). Uma conotação, portanto, que embute a noção de planejamento.

Por outro lado, apesar de campo interdisciplinar por definição, o profissional que lida com Desenho Urbano deveria possuir um bom embasamento de formação acadêmica na dimensão físico-espacial, o que por vezes o confunde, limitada e erroneamente, ao arquiteto e ao engenheiro.

Por estas razões, podemos tão somente estar sempre abertos ao debate quanto a esta questão, enquanto temos adotado, até mesmo por falta de melhor substituto, a palavra desenho como sua equivalente em inglês, conotando todos os significados daquela. Por isto também há referências aos profissionais que atuam neste campo como "desenhistas urbanos". Como é o caso de outras disciplinas, como a própria Arquitetura e o Planejamento Urbano, as definições são difíceis pois há margem para interpretações diversas a partir dos contextos sócio-culturais ou até mesmo da formação do pesquisador. Entretanto, o debate em torno ao assunto é positivo e só pode tender a um consenso. Por isto, o mais indicado parece ser a busca de definições a partir do objeto em que se pretende atuar e dos objetivos a se alcançar, observando o contexto onde estará inserido, no caso, o brasileiro.

Não podemos, entretanto, concordar com o tratamento que alguns têm dando ao Desenho Urbano no Brasil. Existe uma certa confusão de definições aplicáveis: vem-se tratando o Desenho Urbano como um novo modismo. Como afirmamos em ocasião anterior, utiliza-se desta expressão inconsequentemente, apenas por que veem nela uma nova roupagem para suas antigas práticas de "arquitetura grande" ou para substituir a já impopular expressão planejamento urbano.

Há poucos anos passávamos por processo semelhante, quando da adoção da palavra "planejamento": sua institucionalização como uma nova disciplina cedeu a um aporte anglo-saxão, um modismo que muitas vezes ignorava seus reais significados potenciais. A situação acadêmica e profissional tornou-se confusa no caso do "planejamento urbano" pois sua inserção em nosso contexto ignorou o já tradicional termo "urbanismo". Nos anos 70 muitas das escolas de Arquitetura até mesmo alteraram o nome da disciplina de Projeto por Planejamento de Arquitetura.

Como observado por GASTAL (1984: 74) "... nos anos 70, a elite urbana buscava seus símbolos de progressão nas fontes da vertente cultural anglo-saxônica", a inventora do **city** ou **urban planning**. O mesmo autor ainda mostra como os processos de projetos urbanos àquela época eram voltados para a solução e não a interpretação dos problemas, gerando propostas baseadas em conceitos de eficiência, sob o ponto de vista etnocêntrico da elite cultural dominante. Realmente, constatamos que hoje em diversos casos, parece que o simples fato do profissional adotar a expressão Desenho Urbano como nova etiqueta classifica-o melhor para atuação, mesmo que ela não difira em seu conteúdo das anteriores, quanto à qualidade e legitimação de seus produtos finais.

Temos vivido situação delicada no Brasil, típica do estabelecimento de um novo campo de conhecimentos, quando ainda não se possui quadro conceitual próprio e específico, a definir sua área de atuação e suas preocupações primordiais. Exemplo disto é a grande variedade de interpretações de desenho urbano, temas de estudo e enfoques adotados observáveis na literatura

recente no país, cujos exemplos mais significativos são os anais dos Seminários de Desenho Urbano organizados pela Universidade de Brasília (TURKIENICZ 1984, TURKIENICZ & MALTA 1986). Em alguns trabalhos pode-se identificar a adoção da expressão desenho urbano por puro modismo, sua inconsistência teórica e falta de quadro conceitual; uma atitude irresponsável que chega até ser explícita em alguns casos (RODRIGUES 1984).

O desenho urbano, a nosso ver, tampouco comporta definições aplicadas a áreas geograficamente limitadas da cidade, como o bairro ou o espaço entre os edifícios. No caso da importante obra de GOSLING & MAITLAND (1984), por exemplo, os autores certamente acertaram considerando que o Desenho Urbano lida com a dimensão pública ("public realm") mas também afirmam que ele "... lida com a forma física da esfera pública em área limitada da cidade e, portanto situa-se entre as bem estabelecidas escalas da Arquitetura e do Planejamento..." (GOSLING & MAITLAND 1984: 9). É evidente que a forma física das partes da cidade é aspecto importante na determinação de sua qualidade ambiental, mas o Desenho Urbano não se limita a isto, como veremos adiante.

É curioso relembrarmos o ponto de vista tradicionalista de BACON (1974), embora com restrições pois carregado de etnocentrismo, quando afirma que a forma da cidade é um indicador do estágio de uma civilização. Entretanto, poderíamos aceitar tal afirmação se lembrarmos que, realmente, as relações entre as formas urbanas e os processos sociais que as produzem e delas se apropriam são, realmente, indicativos das características de uma sociedade. Neste ponto concordamos com ROSSI (1966) e com LUCAIN

(1981) quando afirmam que qualquer função só é visível e possível através de uma forma, e que é a forma que permite a existência do fato urbano.

Importante é frisar que as características democráticas e pluralistas do Desenho Urbano constituem a própria essência de suas categorias de análise e da sua atuação, identificáveis nos discursos dos mais importantes profissionais e pesquisadores, e em suas definições para Desenho Urbano. Trata-se, aliás, como afirmam MACKIE & METHUEN (1978), do que o público mais identifica como Planejamento Urbano por sua evidência no cotidiano. Já BACON (1974: 13) apresentava a interessante afirmação que "... a partir de uma visão clara da idéia de desenho, a multiplicidade de vontades que constituem nosso processo democrático contemporâneo podem se fundir em ação positiva, unificada, em escala de tamanho tal que possa alterar substancialmente o caráter de uma cidade". Aqui, o autor nos transmitia otimismo talvez em demasia, mas certamente um cenário desejável enquanto produto contínuo de um processo político democrático.

A "escola americana" nos ajuda a compreender o contexto de atuação e possíveis definições para Desenho Urbano. RAPOPORT (1977), por exemplo, diz que o Planejamento difere do Desenho Urbano, em parte, por uma questão de escala pois não se pode desenhar uma cidade inteira mas organizá-la e estruturá-la: enquanto o Planejamento lida com decisões políticas e locacionais, o Desenho Urbano trata da natureza dos elementos urbanos e suas interrelações, como experimentados e compreendidos pela população. Outra definição eficiente é dada por CUTLER & CUTLER (1983: 81) que afirma ser o Desenho Urbano "a disciplina

que lida com o processo de dar forma e função a conjuntos de estruturas, bairros inteiros ou à cidade em geral.

Mas no nosso entender, uma importante contribuição em termos de definição vem da parte de um geógrafo; GOODEY (1979) destaca as seis características básicas que marcam seu campo de atuação, sem limitar-se a uma delas apenas:

- a) **Escala espacial:** o espaço entre os edifícios, o bairro, locais das atividades do cotidiano;
- b) **Escala temporal:** transformações e evolução, meio ambiente como processo, programas e linhas de ação;
- c) **Interações Homem/Meio Ambiente:** campo onde usuários e grupos sociais são identificáveis, análise de suas realizações e das transformações que promovem;
- d) **Cliente Múltiplo:** negociações e conciliação de interesses, o profissional como animador ou catalizador;
- e) **Multiprofissional:** capaz de compreender as capacidades e os limites de outras profissões, poder coordenar suas ações em relação a dimensão físico-espacial do urbano e suas funções;
- f) **Monitoração/Orientação:** capacidade de controle do desenvolvimento urbano, dirigir o processo de transformação de uma área ou da cidade.

Por outro lado, Kevin LYNCH, o autor considerado como o mais influente no campo do Desenho Urbano e da percepção urbana, como veremos com mais detalhes nos Capítulos seguintes, não se utilizava da expressão Desenho Urbano, mas "City Design" acreditando ser esta mais ampla e aplicável à atuação em nossos contextos socioculturais (LYNCH 1979, 1981). Esta expressão, no entanto não "pegou", talvez por ter conotações muito limitadoras no passado, como já vimos anteriormente, e pelo fato de "urban design" já estar sendo amplamente utilizada naquela época.

LYNCH sempre buscava inserir em suas preocupações de pesquisa e, conseqüentemente, nas definições que apresentava para

"City Design" ou Desenho Urbano tanto a dimensão físico-espacial quanto a temporal, a idéia do gerenciamento do Habitat, e os seus efeitos nos cotidianos e nas experiências individuais da população (LYNCH 1979). Em sua última e importante obra afirmava que o Desenho Urbano é:

"... a arte de criar possibilidades para o uso, gerenciamento e forma de assentamentos ou de suas partes significantes. Ele manipula padrões no tempo e no espaço, tendo sua justificativa na experiência humana cotidiana destes padrões. Não lida exclusivamente com coisas grandes, mas também com políticas para coisas pequenas -como bancos, árvores e o sentar em pórticos de entradas- onde quer que estes aspectos afetem o performance do assentamento. O "City Design" preocupa-se com objetos, com atividades humanas, com instituições de gerenciamento e com processos de transformação" (LYNCH, 1981: 290).

Partindo, portanto, do campo de atuação do Desenho Urbano, podemos finalizar conceituando-o como o campo disciplinar que trata da organização da dimensão físico-ambiental da cidade. A dimensão físico-ambiental deve ser entendida como conjunto de sistemas físico-espaciais e sistemas de atividades que interagem com a população através de suas vivências, percepções e ações cotidianas.

Como vimos, procura-se tratar da produção, da apropriação e do controle do ambiente construído, processos estes que estão, necessariamente, permeados pela dimensão temporal e mediados pela percepção na composição e perseguição de imagens ideais.

II. 5. Desenho Urbano e Percepção Ambiental:

Embora a partir do exposto tenha ficado evidente a importância e o potencial do desenho urbano em lidar com imagens,

avaliações e atitudes ambientais, não podemos ser tão enfáticos quanto às possibilidades de efetividade do desenho urbano no que diz respeito a seu potencial decisório em padrões de comportamento e alterações nos sistemas de valores.

Existem limitações evidentes devido à complexidade da questão da percepção ambiental, senão mesmo devido à diferença entre "reagir" e "conhecer", uma vez que a atividade representativa é diferente de respostas comportamentais (MOORE & GOOLEIDGE 1976). Os resultados de estudos perceptivos não poderão garantir que os grupos populacionais assumirão as condutas prováveis definidas pelas cognições e expectativas encontradas pelo pesquisador.

Entretanto, como veremos no Capítulo que se segue, existe um consenso teórico de que o conjunto homem-meio ambiente seja um sistema de interações mútuas. Evidências empíricas sustentam esta noção e comprovam que a compreensão sistemática de "conjuntos de cognições e de atitudes podem predizer alternativas de condutas" (BELL et al 1978).

Por isto, existe uma tendência epistemológica forte, em considerar o potencial da psicologia ambiental para o desenvolvimento de teorias de arquitetura, em contraposição àquelas que apoiavam-se em paradigmas essencialmente estéticos (clássicos) ou simbólicos (modernos) (LANG et al 1974, CANTER 1977, LANG 1987).

DOWNS (in PIPKIN 1983: 56) também desenvolve a noção que o enfoque buscado pelo estudo da conduta humana tem valorizado o papel do indivíduo por sobre a de massa, como unidade fundamental para o desenvolvimento de uma teoria do espaço.

No Capítulo que se segue comentaremos com maiores detalhes sobre as correntes principais da psicologia e seu rebatimento no processo de conhecimento; LANG (1987: 100/101) destaca os consequentes reflexos deste debate sobre as posições teóricas relativas às interrelações entre ambiente construído e conduta. Quatro noções principais dominam nosso campo disciplinar: vontade livre, possibilismo, probabilismo e determinismo.

Na noção de "vontade livre" não se aceita o impacto do ambiente na comportamento humano, o que é insustentável se apenas pensarmos em nossas próprias condicionantes físico-biológicas. A noção "possibilística" diz apenas que o ambiente é pouco mais que um facilitador do comportamento, mas já se sabe que nossas opções e conduta dependem bem mais do ambiente do que isto.

O "probabilismo" é a noção que prevalece atualmente, a qual conceitualizamos suficientemente nas páginas anteriores. Nela, reconhece-se que o ambiente oferece possibilidades de comportamento, sendo que a sua percepção e o seu uso acontece principalmente em função de necessidades e competências. É neste sentido que GIBSON (1966, 1979), por exemplo, desenvolveu o conceito de "affordances" (capacidades), dentro de sua teoria "ecológica" de percepção (LANG 1987), já comentada anteriormente.

Por muito tempo, a noção de "determinismo" dominou o pensamento arquitetônico considerando as relações entre ambiente e comportamento como simples relações de causa e efeito, segundo a linha da psicologia "behaviorista". Ambiente nesta noção é utilizado mais no sentido geográfico e físico do termo. Toda a ideologia do Movimento Moderno, por exemplo, era baseada nesta visão: alterando-se o ambiente construído necessariamente altera-

se o Homem. Segundo LANG (1987), esta noção ainda é a que prevalece na prática geral da arquitetura e do urbanismo.

As ciências sociais durante décadas abordaram as relações entre ambiente construído sobre o bem estar mental de seus usuários, segundo a noção behaviorista e determinística. Este fato já foi comentado anteriormente, e destacamos que as "patologias" sociais eram muitas vezes explicadas a partir de fenômenos meramente físicos, como, no caso do Rio de Janeiro e suas favelas, cujo mito de marginalidade patológica só foi desmentido a partir de trabalhos como de PERLMAN (1976) e LEEDS (1977).

Embora o "determinismo arquitetônico" exacerbe a capacidade determinística dos elementos físico-espaciais como simples relações diretas de causa e efeito, independentemente de outras variáveis (sociais, econômicos ou políticos), não se pode negar que são elementos que possuem grande força como catalizadores de percepções, condutas, reações e comportamentos específicos. Dependendo das condições contextuais, os elementos físico-espaciais podem realmente facilitar ou despertar as respostas sociais.

PARR (1964 in MERCER 1975: 81) sugeria dependência entre a monotonia ambiental, como o monofuncionalismo, e a delinquência juvenil por causa da pouca presença de estímulos sensoriais para o bem estar cerebral. Veremos no Capítulo III que alguns teóricos defendem que o Homem necessita de um nível mínimo de excitação cerebral para seu equilíbrio emocional (MERCER 1975, GOLD 1980). Também NEWMAN (1972) concluiu em seus estudos de conjunto

habitacionais nos E.U.A. que o projeto acabaria por influenciar decisivamente nos níveis de satisfação, delinquência e identidade ao não gerar suficiente definição e interrelação entre as dimensões pública e privada.

Hoje o consenso teórico, baseado em evidências empíricas, assume a noção probabilística nas relações entre o Homem e o ambiente construído (RAPOPORT 1977, GOLD 1980, LANG 1987). Conseqüentemente, o Desenho Urbano é compreendido através de suas potencialidades de participar ativamente da percepção e da conduta humana (LYNCH 1960, 1981; APPLEBYARD 1976) e da organização do espaço, tempo, significado e comunicação (RAPOPORT 1977). Estas noções reforçam nossa definição conceitual de Desenho Urbano, já exposta anteriormente, como organização da dimensão físico-ambiental da cidade, enquanto sistemas físico-espaciais e de atividades.

II. 6. Desenho Urbano e Qualidade Ambiental:

A noção clássica de qualidade do ambiente construído pressupõe conceitos e categorias, sejam apenas estéticas sejam de fundo ideológico, com base em sistemas de valores eruditos, oriundos de uma visão ideossincrática e de classe do próprio teórico ou profissional de "design" (JACOBS 1961, GANS 1968, RAPOPORT 1969, LANG 1987).

Entretanto, no âmbito deste trabalho, entendemos a questão da promoção de qualidade no ambiente urbano como intimamente ligada à sua percepção pela população em geral, e pelos diferentes grupos de usuários em particular. As várias fases do processo de percepção, que comentaremos detalhadamente no

capítulo que se segue, destacam-se por seu papel no processo de pensamento, e nossa conduta, inevitavelmente, baseia-se em avaliação dos atributos que as imagens e memórias do ambiente nos permitem conceitualizar. Portanto, algumas destas imagens e seus atributos percebidos são classificados pelo observador em sua avaliação ambiental como aspectos qualitativos, positiva ou negativamente, participando de sistemas de valores, sociais e individuais.

Além disto, os atributos ambientais percebidos interrelacionam-se com as expectativas e as imagens ideais do observador, para que o quadro avaliativo seja complementado, definindo o que é entendido como qualidade ou não. Como argumentou LYNCH no prólogo de sua última obra, "sem algum senso do melhor, qualquer ação é perversa", e é este senso que deve orientar o trabalho do "designer" (LYNCH 1980: 1). As expectativas e os ideais sempre formam a motivação maior para a conduta humana (RAPOPORT 1977).

O estudo das imagens urbanas e seus atributos, da avaliação ambiental e da identificação de suas qualidades, ajuda a entendermos a adequabilidade deste ambiente para os seus usuários e sugere uma base empírica nas intervenções físico-ambientais para sua reabilitação e melhoria (ZUBE 1984).

Talvez a conceituação mais popularizada de qualidades ambientais ligadas à percepção da cidade seja a sugerida no trabalho pioneiro de Kevin LYNCH (1960). Para ele "nada é experienciado por si próprio, mas sempre em relação a seu entorno, à sequência de eventos que leva àquilo, às memórias de experiências passadas" (LYNCH 1960: 1).

A partir desta noção, ele desenvolveu o conceito de qualidade visual na cidade que chamou de "legibilidade", "...a facilidade com que suas partes podem ser reconhecidas e podem ser organizadas em um padrão coerente" (LYNCH 1960: 2/3). Mais adiante em seu trabalho, ele especifica mais esta qualidade com um conceito complementar, a "imageabilidade", definida como "a qualidade em um objeto físico que lhe dá alta probabilidade de evocar uma forte imagem em qualquer observador" (LYNCH 1960: 9). Embora ele reconheça que estas não sejam as únicas qualidades a se destacar relativas à aparência da cidade, são vitais por possibilitar na população, entre outros efeitos: senso de segurança emocional, maior intensidade e aprofundamento da experiência humana, domínio de símbolos populares e memória coletiva. Neste sentido, elas permitiam mais fácil orientação dentro do todo e maior identidade das partes, fatores que com LYNCH assumiam posição de destaque na utilização das cidades. O autor iria confirmar e desenvolver esta posição em todos os seus trabalhos e consultorias posteriores.

Realmente, como observado por DOWNS & STEA (1977: 252) "para que qualquer ambiente espacial seja humano e vivenciável (sic. "livable") ele deve ser legível... temos de conviver com a escala e a complexidade do ambiente construído reduzindo-o a um nível humano de compreensibilidade".

Sem dúvidas, LYNCH inspirou-se nas obras de PIAGET e GIBSON, o que será evidenciado por nossa discussão no Capítulo III, do desenvolvimento do conhecimento humano através do domínio de estruturas progressivamente mais complexas em termos cognitivos. A "orientação", por exemplo, exige um esquema

topográfico que se sobrepõe ao mundo visual pois nosso campo visual muda constantemente com o movimento e mudanças em nossa posição, portanto, nosso mundo visual infere uma "rede de ordenadas" entre os diversos campos visuais (GIBSON 1974). Veremos adiante que, a partir desta noção, uma das contribuições mais importantes de LYNCH em seus estudos foi de como e através de que elementos nosso processo de cognição formaria esta rede de ordenadas na percepção das cidades.

A identificação e/ou implementação de aspectos qualitativos na paisagem urbana iriam ainda orientar inúmeros trabalhos posteriores, derivados da teoria de LYNCH, tanto no exterior (p.e. DE JONGE 1962, GOODEY et al 1971, APPLEYARD 1976, NASSAR 1979, BAILLY 1979) quanto no Brasil (p.e. KOHLSDORF 1979, BLEY 1982, BAUZER 1983, TURKIENICZ & MALTA 1986). Outros estudos abordam especificamente a questão das avaliações e preferências ambientais a partir, não de conceituações propostas pelo pesquisador como empiricamente evidentes, mas através de identificação dos atributos ambientais percebidos e avaliados como de qualidade (LOWENTAL 1972; KAPLAN in BELL et al 1979: 49; SANOFF 1974, ZUBE 1984)

Estas pesquisas tentam, portanto, determinar as categorias qualitativas a partir das avaliações preferências dos entrevistados. Dentro desta tipologia, é exemplar o pioneiro de LOWENTAL (1972) que, através das impressões e julgamentos de grupos percorrendo percursos urbanos pré-estabelecidos, pode inferir atributos ambientais e aspectos qualitativos para cada trecho estudado, tais como sossegado, limpo, bonito, limpo, caótico, mal cheiroso, etc.

A nível da avaliação visual estética de ambientes, alguns pesquisadores chegaram a expor conjuntos fotos ou slides de determinados ambientes aos entrevistados para identificar os atributos mais significativos e sua avaliação qualitativa a partir de uma listagem deles organizados por pares semânticos opostos (SANOFF 1974, KAPLAN in BELL et al 1979: 47). Atributos que os pesquisadores concluíram que significavam qualidade, por exemplo, foram os de coerência, textura, identidade, complexidade, sensualidade e novidade, enquanto não foram classificados como positivos, por exemplo, os de simplicidade, homogeneidade, simetria e universalidade.

Ao menos em termos visuais, esta linha de conclusões confirma a polêmica tese do arquiteto Robert VENTURI (1967), a respeito do valor da complexidade e da contradição de significados na arquitetura como valores estéticos, à qual já nos referimos no Capítulo II, assim como as argumentações de RAPOPORT & KANTOR (1967) que defendem a complexidade e ambiguidade como fatores de qualidade na forma urbana.

Outra área de interesse dos pesquisadores é o estudo de preferências e avaliação em ambientes exclusivamente residenciais. Especificamente dentro dos objetivos de nosso trabalho, no Capítulo I já destacamos porquê a percepção da dimensão residencial revela-se como uma das problemáticas mais importantes para a revitalização consequente e ampla das áreas centrais. Um dos atributos ambientais a nível residencial que diversas pesquisas têm concluído como de grande importância na avaliação de uma área é o "status social" percebido (PROCHANSKY & ALTMAN 1979, NASAR 1979). Evidentemente, as avaliações dos

atributos percebidos dependem de sistemas de valores, o que leva muitos técnicos e leigos a conclusões apressadas quanto a qualidade de áreas populares ou antigas.

Mesmo sob um ponto de vista marxista, onde o espaço é visto como expressão de poder e do conflito de classes, o sistema de valores da população em geral tende a ressaltar os bairros cujos atributos da imagem percebida (como qualidade de construção, manutenção e equipamentos urbanos) garantem seu "status social" (HOLANDA 1985, MACHADO 1985). A lógica de valorização do solo também se apoia nestes sistemas de valores.

Em suas pesquisas, PROCHANSKY & ALTMAN (1979), por exemplo, observaram que as variáveis sócio-econômicas têm demonstrado ser mais importantes para as pessoas quando são perguntadas sobre "o que mais gostam" em um ambiente residencial, ao contrário do que respondem se perguntadas sobre "o que menos gostam", quando destacam fatores físicos nas respostas.

No Brasil, este tipo de avaliação residencial é confirmado por algumas estudos. O "status social" era valorizado por moradores de Copacabana, em detrimento de outros aspectos ambientais e na Selva de Pedra, em detrimento do "sentimento de comunidade" (SANTOS org.1981). MOCELLIN (1977) em seu estudo sobre as preferências residenciais na região do Grande Rio, também destacou o status sócio-econômico como principal fator diferenciador e agregador, contribuindo para o que chamou de força e conteúdo da imagem.

A questão de avaliação do espaço e preferências ambientais faz surgir conceitos de territorialidade a nível de sua expressão urbana, como o bairro percebido (BAILLY 1979); seja segundo noção

nativista/hereditária ou socio/cultural (GOLD 1980). Ao destacar coincidências nas "configurações totais" dotadas de qualidades formais e sociais na determinação de um bairro, LEE (1976: 147) certamente não estava subestimando a percepção do "status" socio-econômico como variável na definição de bairro.

Embora alguns pesquisadores destaquem a qualidade da unidade residencial em si (p.e. BAILLY 1979: 49), a imagem do bairro e os valores inerentes a ela parecem ser maiores definidores de julgamentos e condutas residenciais. TUAN (1974: 250) já reconhecia que "os moradores da cidade atribuem mais valor à qualidade do bairro do que às vantagens da cidade ou à qualidade de sua casa", embora se equivoque ao afirmar que a acessibilidade da moradia também é secundária, fator comprovadamente importante para os grupos de baixa-renda (TURNER 1976, PERLMAN 1977, VALLADARES 1978).

A percepção de alternativas e o sentimento de comunidade são outras variáveis qualitativas, verificadas tanto nos grupos de baixa quanto nos de alta renda, que MEEKER (in BAILLY 1979: 113) destaca em relação à percepção ambiental e conseqüente satisfação residencial.

Enfim, entendemos que a satisfação com o ambiente urbano é uma avaliação qualitativa positiva das imagens e atributos percebidos em uma área urbana, face a valores, concepções e expectativas. Portanto, mais uma vez frisamos a importância da compreensão do processo de percepção ambiental através da própria população, para direcionar eventuais intervenções urbanísticas.

Em resposta ao quadro conceitual de "revitalização" definido no Capítulo I, não se pode prescindir da participação do

Desenho Urbano em um processo de planejamento com que possua como objetivos a recuperação física, socio-cultural e econômica de uma área central decadente. As qualidades físico-ambientais que ela possa revelar e vai permitir administrar são indissociáveis de nossas experiências e condutas cotidianas. É por isto que por sua própria conceituação e características metodológicas, o Desenho Urbano permite a flexibilidade necessária para lidar com temáticas de percepção inerentes aos objetivos da revitalização.

Além disto, porque os resultados do Desenho Urbano são essencialmente visíveis e vivenciáveis em nosso dia-a-dia, destacando-se do processo de desenvolvimento e planejamento urbano, ele possui o papel de ser talvez o maior agenciador de percepções, imagens, significados e atitudes em relação à cidade.

CAPÍTULO III:

PSICOLOGIA, PERCEPÇÃO AMBIENTAL E IMAGENS MENTAIS

"Oedipus, who has been called the greatest single individual in Greek tragedy, is primarily a man without a place" (WALTER 1988: 98)

Os três temas sugeridos no título deste Capítulo e que comentaremos nas linhas seguintes, por si próprios já poderiam ser (como são) objeto de diversas teses específicas. No entanto, é necessário que, dentro dos objetivos pretendidos por este trabalho, possamos definir um quadro teórico-conceitual sobre estes três temas que nos possibilite sua correta aplicação na problemática que nos dispusemos a enfrentar, a contribuição da percepção ambiental na identificação de diretrizes de desenho urbano para revitalização da Área Portuária do Rio de Janeiro.

Como já frisamos na Introdução, é fundamental que no processo de gestão pública de áreas urbanas, compreendam-se as temáticas ligadas à percepção da cidade, de suas partes componentes e de suas imagens públicas, segundo os diferentes grupos sociais envolvidos neste processo.

Se, por um lado, o desenvolvimento da democracia na gestão pública tende cada vez mais à composição de diferentes objetivos sociais e políticos na definição das alternativas viáveis para a revitalização, pelo outro, atualmente entende-se política pública como a expressão de valores públicos que precisa lidar com

percepções, valores e expectativas. Portanto, o desenho urbano que, como vimos, é parte integrante deste processo de planejamento e gestão pública no que diz respeito à organização físico-ambiental, assume papel fundamental nesta questão.

Dizia LYNCH (1981) que qualquer ação sem uma noção do ideal é perversa; o Desenho Urbano lida portanto com a organização físico-ambiental em nível das expectativas coletivas e de imagem, ou imagens, ideais compartilhadas pela população.

Portanto, para a operacionalização de políticas públicas consequentes, será vital lidar conscientemente com os elementos mais característicos naquelas imagens e com seus atributos percebidos, sua avaliação pela população, as atitudes, expectativas e condutas resultantes.

Nas linhas seguintes, trataremos de comentar este tema, a partir de conceitualizações sobre meio ambiente, desenvolvimento humano, psicologia ambiental e das diversas etapas de nossa inteligência que contribuem para a interação ambiental. Neste processo de interação ambiental, destaca-se a importância das etapas de percepção e de cognição, por lidar com imagens mentais, e das de avaliação e conduta. A formação do conhecimento e o desenvolvimento cognitivo são, neste contexto, sempre entendidos como pressupostos à opinião e à ação.

III. 1. Meio Ambiente e Desenvolvimento Humano:

Antes de mais nada é necessário definir o conceito de meio ambiente que estará determinando o nosso emprego do termo; toda categorização depende do propósito a que serve (LANG 1987). Para nossos fins, adotaremos um dos conceitos mais aceitos atualmente,

originalmente defendido por GIBSON (1974), que entende o meio ambiente como tudo aquilo que nos rodeia no globo terrestre: seja natural, construído, social ou cultural.

Na mesma linha, SAARINEN (1976) menciona que meio ambiente é a combinação de condições externas ou extrínsecas que afetam e influenciam o crescimento e o desenvolvimento de organismos. É um conceito globalizante e altamente integralizado, onde linhas divisórias e classificatórias são difíceis de determinar. Da mesma forma, LEE (1977) e OLIVEIRA (1983) defendem que meio ambiente é tudo aquilo que rodeia o Homem como indivíduo ou grupo, e LANG (1987) vai mais além, frisando que qualquer descrição válida do meio ambiente humano deve sempre fazer referência ao comportamento humano.

A partir desta conceituação podemos derivar uma sub-classificação útil e relacionada diretamente com interesses de estudo em arquitetura e urbanismo. É a que identifica o "ambiente construído" como o conjunto de adaptações que o Homem promove em seu meio ambiente terrestre e cultural (LANG 1987: 81).

Em todas estas concepções modernas, nenhuma das dimensões percebidas do meio ambiente esgota-se em si mesma, ao contrário, todas estão interagindo constantemente. Como a interação é pressuposto para a existência de qualquer sistema, conclui-se que o meio ambiente deve ser considerado como um sistema. Portanto, é fácil concordar que o homem e suas relações sociais são influenciados pelo sistema ecológico do qual eles mesmos fazem parte. A psicologia há algum tempo já reconhece estas influências, principalmente a chamada corrente comportamentalista (behaviorist), como veremos adiante.

Os resultados do processo cognitivo de processamento de informações, o nível dos valores e imagens, passando pelo nível de avaliação e julgamento, leva inevitavelmente ao nível de condutas e ações, que não podem ser explicados sem referência ao ambiente físico e social que os contextualiza. Isto não é adotar postura determinística, mas destacar a importância de considerarmos a interrelação Homem/meio ambiente como bi-unívoca, ou seja, ambas as partes afetam-se mutuamente, não havendo determinismos diretos (GOLD 1980). O ser humano transforma e é transformado pelo meio ambiente, objetiva ou fenomenologicamente, consciente ou inconscientemente. E, ao mesmo tempo, como afirma RAPOPORT (1977: 9), o meio ambiente constitui-se de uma série de relações entre elementos e pessoas, relações estas que são ordenadas e possuem estruturas, ele não é um conjunto de coisas dispostas ao azar.

Por outro lado, também notamos uma natural diferenciação do mundo "objetivo" que cerca o indivíduo e o mundo "fenomenológico" que é percebido por ele, afetando consciente ou inconscientemente a sua conduta e respostas emocionais (TUAN 1980, LANG 1987). Foi neste sentido que GIBSON (1974) desenvolveu o conceito de "affordances" (capacidades) inerentes a um objeto ou ao ambiente, como as propriedades que os possibilitam serem usados de uma determinada maneira, por membros de uma determinada espécie. Ou seja, as capacidades ambientais, seu potencial de uso e de significado, são necessariamente dependentes dos sistemas sociais, particularmente, dos culturais.

Portanto, entende-se que o meio ambiente gera concepções subjetivas entre os diversos indivíduos, tão variadas quanto são

os indivíduos, que as utilizam de formas diferenciadas (MOORE & GOOLEEDGE 1976). CARR (1970) comentava que qualquer interação com o meio ambiente se dá através de cinco fases: direta, de inteligência, de planejamento, de ação e de reavaliação. Embora achemos que a primeira fase apontada por CARR deveria ser complementada também com o conceito de processo de interação "indireta" (contacto com o meio ambiente sem estímulos diretos), estes parecem ser realmente os processos mentais básicos de nossas interações ambientais e que não podem ser entendidos como estanques e independentemente exclusivos.

Ao estudar a importância do significado no ambiente construído, RAPOPORT (1977: 60) observa que "...a avaliação ambiental...é mais uma questão de resposta afetiva geral do que de uma análise detalhada de aspectos específicos, é mais questão de função latente do que manifesta, e é largamente afetada por imagens e ideais". Para ele, as pessoas reagem aos ambientes afetiva e globalmente antes de analisá-los de maneira mais específica e objetiva; daí parte a sua conceituação de qualidade ambiental.

Portanto, para a compreensão da experiência humana e suas interações com o mundo, fecha-se o ciclo entre os dois sistemas interdependentes: o sistema social e o sistema ecológico (meio ambiente). "O comportamento humano não pode ser compreendido sem referência a um sistema social e uma cultura, nem tampouco sem referência a seu meio ambiente terrestre" (LANG 1987: 80). É por isto que pode-se afirmar que "a crise ecológica atual é crise de percepção, conhecimento e de afetividade (MACHADO 1988: V). Conceituação esta que, evidentemente, contraria a noção que o

cientificismo tende a possuir, ao entender o meio ambiente como essencialmente composto de fatos físicos, mensuráveis e controláveis.

É neste contexto que devemos considerar o processo de desenvolvimento da experiência humana. MOORE & GOOLEGE (1976) destacam três classes de teorias epistemológicas de base sobre como adquirimos experiência e conhecimento ambiental, que poderiam estar representadas em um continuum desde as teorias que defendem que a experiência e a conduta são inteiramente determinadas pelas forças ambientais externas, até o outro extremo, em que os fatores comportamentais são vistos como hereditários.

Assim, num extremo do continuum, situa-se o empirismo dos filósofos britânicos do início do Século XVIII, que propunha que nosso conhecimento da realidade era construído por sensações a partir de uma "tábula-rasa" e que esta realidade pode ser medida cientificamente. Esta escola deu origem ao Positivismo e, mais tarde, às teorias em psicologia de estímulo-resposta como do pavlovianismo clássico e do skinnerianismo, como veremos adiante.

No outro extremo, MOORE & GOOLEGE (1976) situam o racionalismo, derivado dos filósofos do século XVII como DESCARTES e LEIBNITZ, onde o conhecimento é entendido como inato, a-priorístico de qualquer experiência. Defendiam o pensamento puro, conceitos inatos que seriam manifestados em situações particulares (como os conceitos de arquétipos de JUNG). "A existência de uma realidade externa é admitida, mas o conhecimento da forma da realidade é considerado como dado pela mente sob a forma de idéias inatas prévias à experiência" (MOORE

& GOOLEEDGE 1976: 13). Existiria, portanto, uma total supremacia da mente mas uma negação do conhecimento empírico.

Numa posição mais intermediária neste continuum classificatório das bases epistemológicas, situa-se o transacionalismo, interacionalismo ou construtivismo, oriundo do filósofo alemão Immanuel KANT no século XIX. MOORE & GOOLEEDGE lembram que KANT estabeleceu uma distinção fundamental entre matéria e o conteúdo do saber (que corresponderia às sensações) e a forma do saber (o que provoca com que a matéria seja arranjada de determinada maneira); o primeiro conceito é remanescente do empirismo, enquanto o segundo do racionalismo. KANT dizia que o que tomamos por verdadeiro é produto do ato do saber, uma construção do pensamento. Esta escola filosófica prevalece sobre as outras e outros pensadores importantes, como CASSIRER e PIAGET extrapolaram e desenvolveram seus conceitos ainda mais. As transações entre o organismo e o meio ambiente são mediadas pelo conhecimento ou representações mentais, numa noção de que estas estruturas evoluem no tempo.

Como um pensamento mais radical do transacionalismo, MOORE & GOOLEEDGE situam o enfoque fenomenológico, a compreensão holística da relação homem-ambiente. Situado como oriundo em 1935 do filósofo KOFFKA e mais tarde desenvolvido por Kurt LEWIN com sua teoria de homem-espaco (PROSHANSKY et al. 1970), este enfoque hoje conforma importante frente de estudos ambientais, bem desenvolvido no campo da geografia, com trabalhos como os de TUAN (1980), WALTER (1988) e , no Brasil, OLIVEIRA (1978, 1983) e MACHADO (1988), ou, ainda, em arquitetura com NORBERG-SCHULZ (1971, 1979) e ALEXANDER (1969, 1977).

TUAN (1980: 260) defende que "a experiência pode ser definida como o somatório dos meios através dos quais conhecemos a realidade e construímos o mundo... inclui sentidos, sensação, percepção e concepção ou cognição". WALTER (1988: 2) diz que "...preocupações com a lógica do espaço tendem a suprimir o sentimento do espaço..." e que só "... chegamos a conhecer um lugar quando participamos do imaginário local. A síntese completa da experiência localizada...".

Hoje, existe consenso entre os estudiosos em que o conhecimento é construído a partir da interação entre sensação e pensamento, através de um organismo ativo (MOORE & GOOLEGE 1976). A conduta, portanto, só pode ser compreendida a partir de contexto específico e um sistema socio-cultural e psicológico, também específico ao indivíduo. A combinação entre sensações (estímulos externos) e razão e sentimentos (estímulos internos) produz num organismo ativo o conhecimento, o saber, e gera as condutas e comportamentos.

Esta noção tem como uma de suas bases as teorias sobre o desenvolvimento mental e intelectual de PIAGET: o conhecimento do indivíduo desenvolve-se primeiro a partir de modos de funcionamento simples e reflexivos, através de funcionamento perceptivo e orientado para a ação, até modos mais complexos de mecanismos de funcionamento conceitual e abstrato (PIAGET 1963, GOLD 1980). Esta noção é compartilhada por outro famoso psicólogo transacionalista, BRUNNER (in LEE 1976) que explica o aprendizado como sucessão dos estágios ativo, icônico e simbólico.

Outro ponto que também parece claro, é a importância da motivação em uma criança ou, de forma geral, no Homem, para o seu

desenvolvimento enquanto indivíduo e enquanto espécie. O aprendizado é movido pela motivação e, conseqüentemente, dela depende o conhecimento. É o caso da teoria de MASLOW, dos degraus de motivação crescente em nossas conquistas, desde a luta pela sobrevivência até estágios mais avançados de satisfação. Ou então, da noção de que somos motivados pelo desejo de ultrapassar limites, ou mesmo pelo desejo de novidade, tensão e neutralização de estímulos. Não existe conduta ambiental, sem estímulo, emoção, ou motivação originária; daí a importância de compreendermos as noções de psicologia do meio ambiente e de percepção.

Por outro lado, deve-se considerar as capacidades dos sistemas de socialização e informação simbólica, principalmente a linguagem. Se eles permitem transmitir idéias, conceitos e valores, também fazem com que a realidade percebida seja "filtrada" ou condicionada às limitações que eles mesmos impõem; assim conformam-se as diferentes "realidades culturais". Este é um dos objetos de estudo da semiologia, que toma todos os fenômenos culturais como fenômenos de comunicação ou sistemas de signos (ECO 1976). Este autor analisa a arquitetura, por exemplo, como sistema de signos portadores de dois níveis de significados, um diretamente ligado à sua função, outro à seu significado simbólico, ainda que ambos dependentes do código formado pelo sistema de expectativas e hábitos adquiridos, ou seja, em outras palavras, a cultura.

Esta importante noção é defendida por pensadores estruturalistas, em estudos linguísticos, sociais e antropológicos sobre comunicação. O influente LEVI-STRAUSS (1955), por exemplo, foi o primeiro a desenvolver a tese do

interrelacionamento entre sistema simbólico, rituais sociais e expressões espaciais.

Mais recentemente, RAPOPORT (1969, 1977, 1982) também apresenta estudos sobre a questão, analisando o significado do ambiente construído, no sentido que nossos sistemas lógicos, de pensamento e de expressão, estarem intimamente ligados com nossa capacidade de expressão: são sistemas interdependentes. Os esquimós, por exemplo, possuem diversas palavras para conotar os vários tipos de neve, o que demonstra que seu correto reconhecimento e a relação com o meio ambiente são vitais para sua própria sobrevivência; já os japoneses possuem quatorze palavras diferentes para a chuva (TUAN 1980, GOLD 1980).

O pensamento de PIAGET (1969: 356) possui rebatimento claro nesta questão da linguagem, pois afirmava que "todo conhecimento tem a ver com estruturas ... (que) podem ser figurativas, por exemplo percepções e imagens mentais, ou operativas, por exemplo as estruturas de ação e operação...". Ele entendia conhecimento como a capacidade de capturar ou compreender o mecanismo de uma determinada construção (objeto real). O aspecto figurativo do conhecimento representa os estados percebidos dos objetos ou eventos (configurações), enquanto o aspecto operativo tem a haver com suas transformações.

PIAGET mostrava que ambos aspectos são essenciais e integrados mas de maneira que as configurações subordinam-se às transformações. Ele propunha um "estruturalismo genético, onde cada estrutura é produto de uma gênese e cada gênese é a passagem de uma estrutura menos desenvolvida para uma mais complexa (PIAGET 1969, 1973).

VURPILLOT (in OLIVEIRA 1978), discípula de PIAGET, também esclarece este ponto, referindo-se à noção de que vivemos mergulhados em um meio ambiente com o qual trocamos informações e transformações. Segundo esta autora, tomamos consciência do mundo físico mediante informações a nível prático, orientando comportamentos imediatos, e a nível representativo, construindo modelos do meio ambiente.

Na mesma linha de raciocínio, KAMERON (1973), em estudo sobre as descrições ambientais, ou seja, verbalizações resultantes de processos de conhecimento, concluiu que elas podem ser "estruturais" (termos objetivos) ou "experenciais" (sentimentos e impressões), sugerindo complementaridade e interdependência entre as duas dimensões.

Enfim, é nesta concepção que o processo de desenvolvimento do conhecimento é tido como uma evolução de estruturas cognitivas, baseada em processos perceptivos, da interação do Homem com o seu meio. LEE (1977: 13) afirmava que "a experiência do meio ambiente através da sensação e da percepção deixa um resíduo de conhecimento, ou de cognições, no sistema nervoso central... a pessoa nunca é inteiramente a mesma em qualquer momento sucessivo de tempo..." .

Do exposto, fica evidenciado que o processo de conhecimento ambiental é conformado através da interação de dois níveis e de duas dimensões (Fig. 16). Os dois níveis que tratamos são os relativos à forma de conhecimento, se direto, resultante de insumos ambientais com a presença do observado, ou indireto, resultantes de processos de socialização, como aprendizado, em que não é necessário a presença do objeto para formação de

conhecimento. As duas dimensões são a objetiva, em que depreende-se a natureza do observado e suas "leis de conformação" (PIAGET 1967), e a subjetiva, em que são acionados fatores como emoção, sentimento ou "tonalidade afetiva" (LEE 1976: 13)

III. 2. Psicologia e Meio Ambiente:

A psicologia ambiental ("environmental psychology") é uma expressão adotada em um congresso de 1946, tendo ganho reconhecimento institucional nos EUA em 1973 quando foi objeto de um capítulo no Annual Review of Psychology (PROCHANSKY & ALTMAN 1979). Os pesquisadores comentam que ela é um campo de estudos nascido de necessidade social, que tomou corpo nos anos 60 e ainda não possui uma estrutura teórica definida e de consenso (PROSCHANSKY et al 1970, GOLD 1980). Em português, as traduções adotam indiferentemente as expressões psicologia ambiental ou do meio ambiente (OLIVEIRA 1978, 1983; MACHADO 1988); neste trabalho estas expressões serão tratadas como sinônimos.

Entretanto, antes de tratarmos da psicologia ambiental ou do meio ambiente, fazem-se interessantes algumas considerações a respeito das principais correntes de pensamento em psicologia, seguindo principalmente comentários de LEE (1977) e GOLD (1980), a fim de melhor conceituarmos o seu ramo que trata do meio ambiente e do espaço em geral. Estes autores analisam cinco como as escolas de psicologia mais influentes:

O estruturalismo fundado por WUND na década de 1870, tomava a consciência como a totalidade dos pensamentos e sentimentos do indivíduo; como vimos, em antropologia LEVI-STRAUSS foi um de seus expoentes. Já o funcionalismo, desenvolvido na mesma época a

partir do pensamento de DARWIN pelo americano William JAMES, considerava a mente do indivíduo em função de sua adaptação ao meio ambiente; segundo o seu expoente CARR (1925 in GOLD 1980: 8) a mente estaria orientada para a "aquisição, fixação, retenção, organização e avaliação de experiências e em sua subsequente utilização na orientação da conduta".

A corrente do comportamentalismo (behaviorismo) foi uma reação às anteriores, iniciada por WATSON, SKINNER e PAVLOV, nos princípios deste século, e entendia a psicologia como estudo científico do comportamento; compreender seria questão de ser capaz de controlar e prever fenômenos sociais (MERCER 1975). Apenas importava o que era mensurável, baseava a grande maioria de conclusões em experiências com animais controladas em laboratório e tratava o comportamento como simples respostas aos estímulos ambientais. Os críticos acusam que este enfoque destrói a noção de livre arbítrio (LEE 1977).

Já a teoria da gestalt, desenvolvida por alemães no início do século, foi revolucionária na medida que entendia a percepção como mediadora entre estímulos e respostas, ou seja, o comportamento mediado pelo mundo tal qual percebido. Assumia, entretanto, habilidades inatas organizando estímulos ambientais em padrões formais coerentes, segundo as chamadas "leis da gestalt", tais como "similaridade" e "proximidade" (Fig. 17). Há algum tempo já se possui suficiente conhecimento empírico para demonstrar que o mais verdadeiro é assumir que determinadas estruturas coerentes são formadas muito cedo no desenvolvimento de uma criança, e não inatas. PIAGET (1969) acusou esta teoria de "estruturalismo sem gênese".

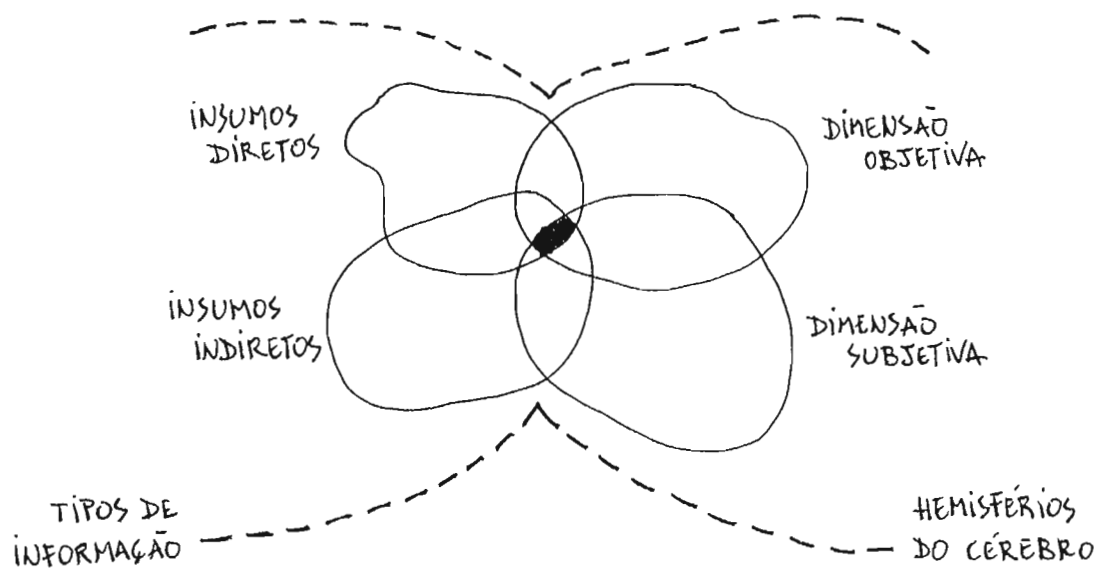


Fig. 16: Um esquema teórico do processo de conhecimento ambiental.



Fig. 17: Exemplo da Lei da Continuidade da Gestalt; a percepção tende a dar continuidade às linhas e figuras. (in PRAK 1977)

Por fim, uma última escola de pensamento, e ainda pouco explorada no campo ambiental das relações humanas, é a da psicanálise, desenvolvida principalmente por FREUD no século XIX. Segundo esta escola, o meio ambiente seria conformado quase que exclusiva e decisivamente pelo contexto social familiar; o comportamento seria portanto determinado principalmente a partir de impulsos adquiridos na infância. A psicanálise também enfatiza o papel da motivação inconsciente mas, dentro da temática ambiental, seus críticos apontam que ela retrata "o indivíduo como um ser não-racional cuja conduta reflete resoluções de conflitos internos." (GOLD 1980: 9).

Ao conceituar que um lugar deve ser entendido como localização de formas, poderes, sensações, sentimentos e significados, WALTER (1988) também faz uma análise sobre o rebatimento das teorias de FREUD para o estudo dos "lugares". Diz WALTER (1988: 97) que "... a psicologia de FREUD nunca integrou a identidade pessoal com o senso de pertencer (a um lugar) e com o poder real dos lugares" ao deslocar sua teoria da experiência localizada, abstraindo o paciente do lugar das experiências. Ele faz uma interessante análise da dramaturgia de SÓFOCLES e de Édipo, assim como FREUD o fez, demonstrando, através da última peça, em que Édipo volta e reestabelece a relação com a sua cidade natal, que sua tragédia girava basicamente ao redor de ser um "homem sem lugar" (WALTER 1988: 98).

Na verdade, como observa GOLD (1980), estas escolas não eram totalmente excludentes e a psicologia moderna, principalmente a norte-americana, por ser orientada para problemas específicos (problem-oriented), guarda a visão

filosófica dos behavioristas, o positivismo, concentrando-se em fenômenos observáveis e no estudo das interações entre estes fenômenos através de métodos científicos de análise e síntese. Estes estudos, entretanto, diferentemente da corrente behaviorista, não se baseiam em experiências de laboratório mas em ambientes reais, sob pena de esterilidade e irrelevância.

Dentro deste escopo, a psicologia ambiental ocupa-se, de uma maneira geral, dos vários conceitos que o Homem criou para representar o espaço e do estudo das respostas aos estímulos ambientais, sempre compreendidos em situações reais (LEE 1977, CANTER 1977, GOLD 1980). O ambiente é entendido como fonte de variações do nosso comportamento e percepções no cotidiano (MERCER 1975: 23) e, por isto, ele define nossa conduta e modela parcialmente nossas personalidades (LEE 1977: 27).

Diversos estudos mostram que a psicologia ambiental tomou, a princípio, dois rumos de estudos, sem dúvida influenciada, por um lado pela escola da Gestalt, pelo outro pela escola comportamentalista e pela psicologia social.

O primeiro foi no sentido do desenvolvimento da chamada psicologia da percepção, em que estudava-se a influencia de determinados elementos físico-espaciais na estética, valores inatos e, de forma geral, em nossa conduta. Este caminho era facilmente aplicável ao estudo e ao projeto de arquitetura e urbanismo, até mesmo por herança da escola BAUHAUS, que originou toda uma importante corrente de estudos e aplicações (CULLEN 1974, SMITH 1974, PRAK 1977, KOHLSDORF 1976 & 1985). Até LYNCH iniciou-se nesta "escola" através de seu professor Gyorgy KEPES, oriundo da Bauhaus.

Embora partindo de noções importantes, como a que nosso mundo mental é mediado por nossas percepções do real, como já observado anteriormente, e de determinadas "regras perceptivas" consensualmente verdadeiras para a cultura ocidental, alguns autores mostraram as limitações inerentes das teorias da Gestalt para aplicação a situações reais (BAILLY 1979, GOLD 1980). Primeiramente pela impossibilidade de universalizar estas regras perceptivas transculturalmente, ou mesmo entre grupos sociais diferentes de uma mesma cultura. Segundo porque fora de laboratório as regras apresentavam problemas, já que suas variáveis não mais podiam ser estudadas independentemente.

O segundo rumo inicialmente tomado pela psicologia ambiental desenvolveu-se a partir de conceitos como territorialidade, espaço pessoal, densidade e privacidade. Este ramo de pesquisas gerou estudos que se intitulam psicologia comportamental, ou do comportamento, que muitos, principalmente nos EUA, hoje já adotam como a terminologia mais geral incluindo, inclusive, a percepção ambiental.

Muitos destes conceitos, atualmente clássicos em psicologia, derivaram de observações sobre animais em laboratório, daí nossa observação de seu desenvolvimento a partir da escola behaviorista. Comprovou-se, por exemplo, que o conceito de território animal encontrava paralelo no comportamento humano, de necessidade de demarcação de área espacial e controle de seu acesso a estranhos: esta seria uma "linguagem" espacial, manifestações físicas através das quais transmitiríamos nossas mensagens e nossa individualidade (HALL 1977). O mesmo pode-se dizer em relação aos gestos e sinais; SAARINEN (1976) menciona

pesquisa em que se estimava que apenas 30 a 35% do significado social em uma transação é transmitido verbalmente (SAARINEN 1976). Outro conceito importante nesta mesma linha, desenvolvido por SOMMER (1973), é o de "espaço pessoal", volume definido em volta de nosso corpo onde intrusos são indesejados e que é determinado por sistema socio-cultural e pelas instâncias contextuais. Interessante é que alguns destes conceitos, como o da territorialidade, aparentam ser inatos e resultantes de processos evolutivos mas ainda aparentes nas manifestações humanas mais inconscientes (MERCER 1975, GOLD 1980).

Outra importante linha teórica desenvolvida a partir do comportamentalismo, é a de BARKER (1978) e sua psicologia ecológica, que se baseia na determinação de unidades de comportamento ("behavior settings"). Nestas unidades as ações, o espaço onde elas ocorrem e os seus elementos participantes, são vistos como um conjunto inseparável e interdependente. Embora partindo de base comportamentalista, BARKER desenvolveu noções altamente pertinentes e imersas em situações reais, revalorizando a observação, a categorização e a interpretação de fenômenos espaciais, principalmente os de escala arquitetônica (MERCER 1975, ZEISEL 1981, LANG 1987).

Os "behavior settings" chegam a ser considerados unidades geradoras de informação para o projeto arquitetônico e urbano pois conforma um conjunto estável entre atividade e lugar (LeCOMPTE 1974, LANG 1987). Muitos estudos, inclusive, frisam a concepção de "congruência espacial", quando mostram a necessidade de compatibilidade entre o ambiente construído, o comportamento social e as atividades humanas para o significado das cidades e

suas partes (LERUP 1972; LYNCH 1976, 1980).

Muito útil para o propósito dos planejadores, também é o relevante conceito desenvolvido por LEE (1970, 1977) para o bairro. Ele demonstrou que a identificação e delimitação de bairros deveriam ser tratados através de um método fenomenológico, diretamente dependente da experiência dos moradores, pela impossibilidade de distinguir-se relações físicas das sociais. Em suas pesquisas, a partir de fatores julgados determinantes dentre aqueles mencionados pelos entrevistados (relações de amizade e localização de comércio/serviços locais), LEE conceituou um "quociente de vizinhança", dependente do grupo social e do tempo de moradia, na delimitação dos bairros. Seus achados demonstram que existem aspectos urbanísticos que são vitais para os moradores em sua percepção do bairro, como o nível de socialização e as características morfológicas, enquanto outros, como a densidade, são secundários. Noções estas que, aliás, confirmam as teses clássicas defendidas por Clarence PERRY (por volta dos anos 1920) que um bairro com limites bem definidos e heterogêneos tendem a possuir alto nível de participação social.

Depois desta primeira fase, a psicologia ambiental desenvolveu campo de estudos próprio, complementando as duas linhas de estudos mencionadas com outras mais abrangentes, que tratam a questão dos processos de formação de conhecimento ambiental e formação de imagens, valores, expectativas, atitudes e condutas.

O psicólogo CANTER (1977) apontou que nesta temática o pioneirismo cabe ao geógrafo WRIGHT que, em 1947, já propunha que

o mundo fosse estudado da forma como é percebido, para complementar os estudos convencionais do mundo dito "real"; hoje os geógrafos britânicos fazem uso da expressão "geografia comportamental" (behavioral geography) (GOLD 1980, GOLD & GOODEY 1986). Por outro lado, muitos pesquisadores usam a expressão "psicologia ambiental/do meio ambiente" (environmental psychology) como mais abrangente (PROSCHANSKY et al 1970, LEE 1977, BELL et al 1978) ou, ainda, simplesmente "percepção do meio ambiente/ambiental" (CANTER 1977, WHYTE 1977, BAILLY 1979, GOODEY & GOLD 1987). Entre as disciplinas de "design" é comum empregar-se a expressão "comportamento ambiental" (environmental behavior) como a mais geral (LANG et al 1974, LANG 1987).

Seja qual for a expressão empregada, o objetivo final sempre revela-se o mesmo: compreender as relações entre experiência e conduta humana e o meio ambiente (PROCHANSKY & ALTMAN 1979). Mas sem dúvidas pode-se afirmar que uma das grandes características deste campo de estudos é que ele não pode se classificar nos moldes clássicos que fazem distinção entre pesquisa "pura" (teórica) da "aplicada" e que os fenômenos estudados não podem ser explicados por simples relações lineares de causa-efeito (BELL et al 1978, PROSCHANSKY & ALTMAN 1979). Neste sentido, estes autores observam que, na psicologia ambiental, é comum a utilização conjunta de métodos de pesquisa diferenciados: experimentais (fenômenos controlados), de correlações (relações causa-efeito) e descritivos (simples descrição de fenômenos). E, finalmente, os estudos de psicologia ambiental são sempre orientados para solução de problemas e, portanto, a integridade entre os atores e o ambiente deve sempre

ser mantida (PROSCHANSKY & ALTMAN 1979).

Um ponto em que os pesquisadores parecem concordar é em destacar a psicologia ambiental como área de estudos interdisciplinares, por definição, e as temáticas estudadas têm comprovado isto. GOODEY (1974), por exemplo, em trabalho sobre qualidade ambiental elaborado para a UNESCO (programa homem/biosfera), relacionou os temas mais estudados relativos à percepção ambiental como territorialidade, espaço pessoal, percepção do ambiente visual, estética arquitetônica e riscos ambientais. Dentre as disciplinas ou profissões envolvidas nestes estudos relacionadas por GOODEY estão: antropologia, arquitetura, psicologia, paisagismo, engenharia, sociologia, geografia, saúde pública, psiquiatria, etc.

Também frisando a interdisciplinaridade, ALTMAN (in MERCER 1975) apontou três temas que poderiam ser considerados básicos em suas pesquisas: lugares (edifício, bairro ou cidade), fenômenos (territorialidade, privacidade, etc.) e processos (avaliação, utilização, projeto, etc.). Enquanto por seu lado, CRAIG (in PROSHANSKY & ALTMAN 1979: 25) identificava as seguintes sub-áreas de pesquisa como as principais: avaliação ambiental (as dimensões que o público emprega), percepção ambiental (reações e impressões; fatores culturais relacionados a fatores ambientais), representações cognitivas, atitudes públicas e qualidade do ambiente sensorial.

Uma das associações mais importantes nesta área de estudos, a norte americana Environmental Design Research Association (EDRA), tratou o espaço público como tema de um de seus últimos congressos e de seus anais depreende-se que os principais temas

de discussão foram, além da participação comunitária, os efeitos da cultura nos usos e percepções dos ambientes, orientação espacial em relação a interiores e exteriores de prédios públicos, e avaliação pós-ocupação (HARVEY & HENNING 1987).

Enfim, todas estas temáticas, é importante que se sublinhe, sempre partem do pressuposto que "qualquer ato é feito em relação ao contexto em que o indivíduo pensa (grifo nosso) que está... o organismo reconhece, se conscientiza ou de alguma forma leva em consideração o seu contexto, o que, se falhar, torna qualquer ação difícil, e a ação apropriada, impossível" (CANTER 1977: 1).

Disto tudo, depreende-se que a psicologia ambiental não pode ser obsessiva quanto a metodologias estatísticas e generalizações, que depois podem mostrar-se tendenciosas ou acabam por não se aplicar a nenhum indivíduo. Tenta-se compreender os problemas ou fenômenos como únicos, segundo variantes de tempo, ambiente e ator, para a elaboração das teorias explicativas. Como observado por WHYTE (1977: 11), importa "a visão de dentro... caracterizada por familiaridade e longa experiência... vista como personalizada e subjetiva".

III. 3. O Processo de Interação Mental com o Ambiente:

O processo de interação mental do Homem com o seu meio ambiente possui, como seu viabilizador exclusivo, a percepção, que não deve nunca ser confundida com apenas a visual, como veremos. É por meio da percepção que nossa mente se conscientiza e processa toda a informação adquirida, seja através de meios diretos, os sentidos, seja através de meios indiretos, o imaginário, a socialização e o aprendizado.

Conforme PIAGET (1969: 359) "as percepções funcionam como conectores que estabelecem contactos locais e constantes entre, por um lado, ações ou operações e, pelo outro, objetos e eventos. As mensagens perceptivas são transmitidas de uma forma figurativa, que é a única forma disponível, e são decodificadas através de sua integração, tanto quanto possível, no sistema de transformações".

Já comentamos anteriormente que PIAGET entendia que este sistema de operações correspondia a uma estruturação progressiva e a uma dedução como coordenação de operações, ao invés de um simples exercício de lógica: "funcionalmente falando existe apenas diferença de grau entre estruturas de experiência e constructos dedutivos" (PIAGET 1969: 358), onde "constructos" são os conjuntos mentais significantes. Existiria um continuum de atividade perceptiva entre a percepção propriamente dita e a inteligência. Esta conceituação introduz a importante noção de que o percebido não apenas aumenta em quantidade com nossa idade e experiência, mas aumenta em qualidade.

Assim, segundo PIAGET (1969) existiria um saber figurativo, relativo a configurações momentâneas através de contacto direto e imediato, e um saber operativo, relativo a operações da inteligência com que transformamos partes do mundo em "esquemas" ou estruturas reconhecíveis. A percepção visual é uma das formas do saber figurativo, enquanto a inteligência e a cognição se baseiam no modo operativo (MOORE & GOOLEGE 1976). Afirma OLIVEIRA (1978: 58) que em PIAGET a distinção entre espaço perceptivo e espaço cognitivo relaciona-se com suas proposições sobre percepção e inteligência.

A partir deste conceito e, principalmente baseando-nos nas obras de LANG et al (1974) e RAPOPORT (1977), podemos chegar a um quadro conceitual em nosso trabalho, onde o processo de interação mental com o ambiente é entendido como composto de cinco componentes ou processos psicológicos básicos. Estes componentes são sempre necessários e interagem de maneira integrada, em uma cadeia sucessiva; como em um moto perpétuo pois a cadeia é sempre realimentadora e define o continuum da inteligência (PIAGET 1969). São eles a motivação, a percepção, a cognição, a avaliação ou julgamento e, finalmente, a conduta (Fig. 18).

O conceito de motivação, já comentado anteriormente, é relativamente simples e está diretamente associado a nosso interesse, consciente ou inconsciente, de gerar o processo de interação com o ambiente. Já vimos que sua importância está em que toda a percepção é dependente de motivação, componente essencial de todo aprendizado. A motivação é "...o processo de gerar a ação, sustentar a atividade em curso e regular o padrão daquela atividade" (LANG et al 1974: 84). Além disto, estes autores relacionam a necessidade como a força maior por traz da motivação para interação, de forma que os resultados transformem aquela necessidade inicial. Assim, a motivação pode ser gerada com fins de superação de patamares de necessidades ou de atingir níveis de expectativas, como no conceito da escala de necessidades de MASLOW, comentada acima (RAPOPORT 1977).

Já a avaliação ou preferência ambiental é um componente do processo onde se expressam com mais intensidade nossos valores culturais, sociais e de grupo. É aqui que se expressa a identificação de atributos ambientais e o julgamento da situação

específica; é onde definem-se as categorias de qualidade ambientais em um processo de conhecimento (RAPOPORT 1977). Também é neste nível que podemos identificar a formação de expectativas em função de imagens ideais.

A conduta, é outro conceito interessante e o finalizador do processo de interação ambiental, uma vez que compõe-se das respostas que a mente processa, sejam elas manifestas, sob forma de ações e comportamentos, ou não, sob a forma de novas imagens mentais, atitudes ou opiniões que realimentarão imediatamente o sistema cerebral. Evidentemente, devemos considerar também que a conduta gerará uma re-alimentação no próprio processo de interação, causando alterações em todos os seus níveis.

Seja como for, a conduta sempre reflete uma escolha ou opção do indivíduo, seja mais ou menos independente, e é o componente final para a formação de opinião. Sobre a conduta expressam-se mais fortemente as influências individuais afetivas e temporais, tais como o "humor", que não são fortes o suficiente para alterar os valores sociais ou de grupo expressos na preferência ambiental, mas podem originar atitudes e respostas temporariamente diferenciadas.

Entretanto, quanto aos componentes percepção e cognição, ainda existe bastante confusão no emprego destes termos e é conveniente que apresentemos a conceituação que norteia este trabalho.

Na noção clássica de percepção, não mais aceita atualmente, os psicólogos experimentais consideravam-na como uma recepção passiva de estímulos ambientais, um resultado de excitações fisiológicas dos receptores sensoriais que conota, portanto,

imediatismo e dependência direta da existência dos estímulos (MOORE & GOODLEDGE 1976, RAPOPORT 1977, CANTER 1977). Os indivíduos perceberiam sempre os mesmos objetos e elementos ambientais, independentemente de fatores culturais ou de personalidade, em uma massa de informações ou estímulos, todos captados pelo cérebro, que em seguida os decodificaria.

Esta foi a orientação dos estudos pioneiros de "psicologia da percepção" aplicada às artes ou à arquitetura, como as que fundamentaram-se nas teorias da gestalt, quando viam na forma observada padrões coesivos inatos que, por definição, subentendiam certos fatores, qualidades ou sentimentos, como já observamos anteriormente. As reações ou condutas relativas a determinadas percepções seriam universais e sempre previsíveis. Destacamos como exemplo o influente artigo de RAPOPORT & KANTOR (1967), em que defendiam maiores níveis de complexidade e ambiguidade como fatores de qualidade universal para aumentar nosso interesse no espaço construído.

Nesta altura, devemos lembrar-nos dos conceitos relativos a este tema propostos por GIBSON (1966, 1974). Segundo ele, "as sensações são a matéria prima da experiência humana e as percepções são o produto elaborado" (GIBSON 1974: 29). Ele parte de que os sentidos são como sistemas de percepção que se complementam, embora seja a visão o que normalmente prevalece. Assim, considerados como sistemas, conceitua-se que os sentidos captam informação do meio ambiente de uma maneira seletiva; aí já aparece uma distinção entre os "inputs" ao sistema nervoso que evocam sensação daqueles que evocam percepção.

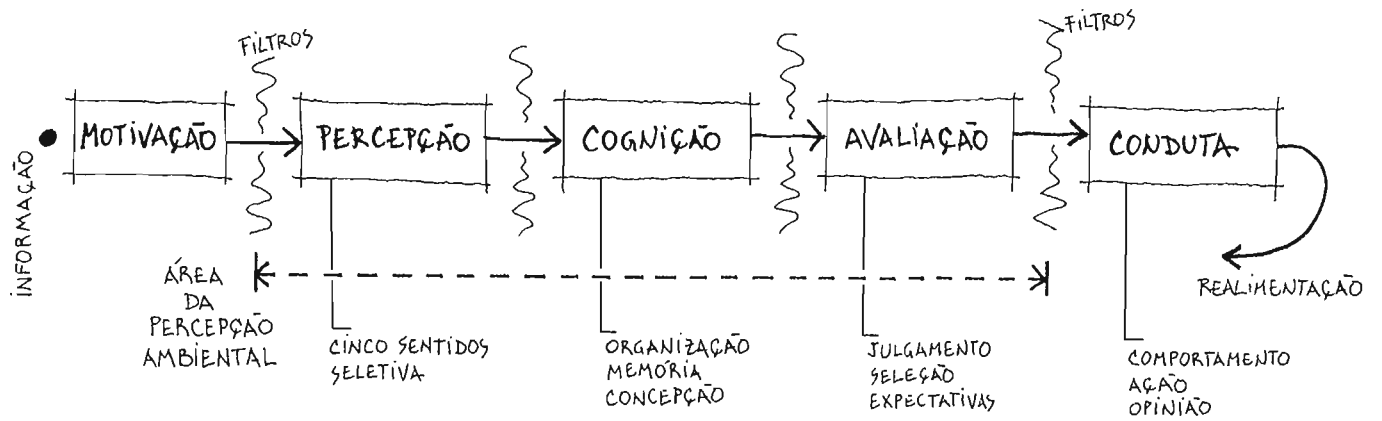


Fig. 18: Esquema teórico do processo de interação ambiental.

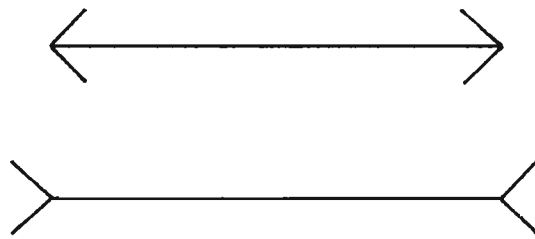


Fig. 19: Ilusão de Mueller-Lyer; exemplo de como a cultura influencia a percepção: algumas sociedades enfatizam a dimensão horizontal e outras a vertical, variando na conclusão sobre o tamanho das figuras idênticas.

Segundo GIBSON, o que é percebido, o "percepto", é essencialmente subjetivo e depende de contribuições do observador, através de peculiaridades e experiências anteriores. O processo mental que comanda as sensações visuais, diz GIBSON (1974) pode ser considerado como um processo de associações e inferência.

Por isto ele desenvolve a importante distinção entre campo visual e mundo visual. Campo visual é o que alcançamos perceber da realidade através dos sentidos; o percebido está atrelado às sensações e possui limites. Já mundo visual refere-se ao percebido para além dos estímulos sensoriais diretos: sendo inferido, não possui limites físicos objetivamente identificados.

Mas, mesmo que se aceite o pensamento de GOLD (1980) que a percepção é fundamentada no aprendizado, não podemos esquecer dois pontos importantes. Primeiro, que pesquisas experimentais sugerem que a percepção de distância e de profundidade estão presentes nas crianças mais jovens e podem até ser habilidades inatas e possuírem caráter evolutivo. Segundo, que não podemos descartar os argumentos de que determinadas manifestações espaciais são adquiridas hereditariamente, como a territorialidade.

Por outro lado, a conceituação aceita de cognição a apresenta como o processo do saber operativo, que é reconhecidamente amplo, permitindo lidar, consciente e inconscientemente, por um lado com a informação selecionada e apreendida, pelo outro com a sua organização em representações simbólicas, conjuntos significativos, sistemas de valores e tendências para determinados tipos de conduta.

É interessante ilustrar a conceituação de cognição com um modelo operacional informático, que simula bem o trabalho da mente humana (LANG et al 1974: 91). Neste modelo, "inputs" de sensações e percepções competem com informação interna para serem estocadas em uma pequena memória de vida curta. Esta memória de primeira fase filtra os "inputs" para uma memória intermediária chamada de aquisição, que gera as funções, reconhece e conceitualiza as informações em representações. Esta memória pode ser vista como a de trabalho do pensamento naquele momento e guarda as representações durante algumas horas até serem transmitidas à memória chamada permanente, de tamanho ilimitado, onde são estocadas as imagens para uso futuro.

DOWNS (1970 in SAARINEN 1976: 10) nos apresenta uma interessante descrição de um esquema conceitual que traduz o processo básico de percepção ambiental:

"O mundo real é tomado como ponto de partida e é representado como fonte de informação. O conteúdo da informação penetra no indivíduo através de um sistema de receptores perceptivos e o significado preciso da informação é determinado pela interação entre o sistema de valores do indivíduo e a sua imagem do mundo. O significado da informação é então incorporado à imagem. Com base nesta informação, o indivíduo pode precisar se ajustar com relação ao mundo real. Esta decisão é expressa como uma decisão que pode, evidentemente, não envolver nenhuma reação manifesta. Existem duas cadeias a partir do conceito de uma decisão (embora elas possam ser juntadas). A primeira é um processo de reciclagem, chamado busca, onde o indivíduo decide que suficiente informação já foi adquirida, ou alguma limitação de tempo ou custo atua como restrição a mais uma busca. A decisão é então tomada e pode ser expressada como um conjunto de comportamentos que, por sua vez, irá afetar o mundo real. Porque o mundo real muda, nova informação poderá resultar e o processo todo pode continuar. O esquema, portanto, permite que o processo de percepção do espaço ocorra em um contexto tanto espacial quanto temporal".

Evidencia-se que, dentro desta conceituação de processo geral de percepção, a cognição é gerada por processos mentais específicos de categorização, organização e reconhecimento destes estímulos (CANTER 1977: 8). O processo cognitivo está, portanto, sujeito a "filtros" socio-culturais, categorias e sistemas resultantes do processo de socialização do indivíduo, e a "filtros" psicológicos", dependentes do sistema interpretativo pessoal, de valores e expectativas de cada pessoa (Fig. 19).

RAPOPORT (1977: 38) também reconhece a importância destes "filtros" para os processos cognitivos, definindo a diferença entre "mundo real" e "mundo percebido" através de diversos filtros, como os de informações (conhecimento) e o de atitudes (objetivos). Ele exemplifica isto com o clássico estudo sobre o West End de Boston escrito por GANS (1971) em que o autor notava que quando mudou-se para aquele bairro, sua cognição da área mudou dramaticamente, não mais vendo-a como deteriorada e decadente como a imagem popular da maioria dos não-residentes, mas como local de intensas e significativas atividades humanas.

Ora, se as estruturas cognitivas pré-existentes influenciam a percepção, desde a motivação para iniciar o processo, seleção das sensações processadas, em sua avaliação e na predisposição à conduta, a percepção é subordinada à cognição que a pressupõe funcionalmente (PROSHANSKY 1974, MOORE & GOODLEGE 1976).

O estudo da cognição ambiental, portanto, lida com "...as informações subjetivas, imagens, impressões e crenças que as pessoas possuem do meio ambiente, as maneiras com que estas concepções surgem com a experiência, e as maneiras como afetam a conduta subsequente em relação ao meio ambiente" (MOORE &

GOOLEEDGE 1976: 3). Para estes mesmos autores, as cognições são "...a consciência, imagens, informação, impressões e crenças que indivíduos e grupos possuem sobre os aspectos elementares, estruturais, funcionais e simbólicos de ambientes reais e imaginários, sejam eles físicos, sociais, culturais, econômicos e políticos" (MOORE & GOOLEEDGE 1976: 5)

Assim é que para muitos arquitetos, sociólogos e geógrafos, o significado do termo percepção ampliou-se, seguindo a conotação mais global e popular, incluindo percepções, imagens, memórias, preferências e atitudes, ou seja, todos os fatores psicológicos que afetam o comportamento (MOORE & GOODLEDGE 1976, RAPOPORT 1977, GOODEY & GOLD 1987).

Adotaremos a visão que parece prevalecer, coincidente com a de RAPOPORT (1977) que trata a percepção ambiental como um contínuo dos seguintes processos: percepção, propriamente dita, cognição e avaliação. Nunca esquecendo que "toda percepção inclui julgamentos" (RAPOPORT 1982: 51). Portanto, a percepção ambiental é definida pelo que você vê (realidade), pelo que você conhece (experiência) e pelo que você espera (expectativas).

Esta também já havia sido a postura de LYNCH (1961) ao analisar a percepção urbana, embora concentrando-se em aspectos puramente visuais. Na mesma linha, mas ampliando-a para incluir aspectos funcionais e sociais, APPLEYARD (1977) desenvolveu o seu famoso trabalho em Ciudad Guayana. Nele abordava-se as diferentes percepções que os grupos de usuários e planejadores tinham da cidade, no sentido em que estas permitiam diferentes interpretações de significados e de utilização da cidade.

SAARINEN (1976) também adota esta conceituação, referindo-se à Enciclopédia Internacional de Ciências Sociais para defender que percepção depende, além do estímulo presente, das experiências passadas, valores, necessidades, expectativas, etc.

No Brasil está é a noção de percepção que prevalece, como quando MACHADO (1988), em seu estudo da Serra do Mar enquanto paisagem valorizada, apresenta-a como processo de atribuição de significados às informações sensoriais. Isto, na realidade, implica tanto no conhecimento direto e atual, quanto na atribuição de valores pois subentende seleção dos impulsos sensoriais recebidos, já conformando atividade inteligente e ligada à cognição.

Portanto, como comentado por WHYTE (1977: 15), a expressão percepção ambiental hoje em dia é mais utilizada para significar a conscientização e compreensão humana do meio ambiente em um sentido geral" e, embora este seja o sentido popular adotado para "percepção", ele fica mais próximo à "cognição" em termos psicológicos estritos.

III. 4. A Formação de Imagens Mentais:

Dentro do processo de interação ambiental que descrevemos anteriormente, e do processo de percepção ambiental especificamente, vão nos interessar os conceitos de imagem mental e de avaliação ambiental. A razão para destacarmos estes dois conceitos é por acreditarmos que é neles que se apoia fundamentalmente a conduta e, conseqüentemente, nossas opiniões sobre o ambiente, construído e urbano em particular. Já apresentamos comentários suficientes para introduzir esta questão

e sua importância no processo geral de interação ambiental, mas traremos a seguir alguns comentários mais específicos.

É sabido que a comunicação humana foi iniciada através de sons e gestos, que alcançavam significados bastante limitados, para depois desenvolver-se através do desenho rupestre. WALTER (1988: 83) menciona que "vinte e cinco mil anos antes dos primeiros traços de linguagem, o Homem já venerava animais, rezava à mãe-Terra, estabelecia locais sagrados... e expressava sua religiosidade através de desenhos que marcavam, pintavam ou modelavam nas paredes das cavernas".

Sem dúvida, o desenho foi dominado antes da escrita, uma vez que esta solicita uma maior sofisticação de raciocínio, abstração e domínio de um sistema simbólico e, provavelmente, antes do desenvolvimento de uma linguagem falada (ECO 1976). A facilidade de comunicação do desenho, tomado como signo icônico, é por sua semelhança com o objeto que representa, deixando pouca margem para conotações diferenciadas. O historiador Arnold HAUSER (1951: 21) chegou mesmo a sugerir que, em relação aos motivos de caça, a arte pré-histórica rupestre "...não era... uma função simbólica, senão uma ação objetivamente real..." antecipando o feito e assumindo função mágica ou mitológica.

Depois disto, em estágio de desenvolvimento mais avançado, o Homem pôde organizar sistemas de símbolos escritos, primeiramente iniciados por pictogramas e ideogramas justamente pela sua facilidade construtiva e semelhança imagética com os objetos que representavam (MUNFORD 1961, MORRIS 1979). Vemos que o desenho e a imagem são constantes na cultura das civilizações, acompanhando o seu desenvolvimento.

Por isto LANG et al. afirmam que o pensamento sempre foi caracterizado pela habilidade de pensar visualmente e utilizar conscientemente imagens ambientais (LANG et al 1974: 92). KAPLAN também afirma que "conhecer é ser capaz de vê-lo em sua mente, pensar muito sobre ele, imaginá-lo, senti-lo. Algumas vezes conhecer algo é ser capaz de dizê-lo..." (in STEA 1974: 187).

Portanto, nosso processo de cognição, anteriormente conceituado, tem por base informações mentais que nada mais são do que representações ou constructos hipotéticos que permitem evocação simbólica de realidades ausentes (MOORE & GOOLEEDGE 1976). Estas representações ou imagens assumem importante papel na memória e nos processos de reconhecimento (LEE 1977) e podem ser adquiridas através de experiência direta ou através da indireta, na socialização, como vimos antes; o mais provável é que sejam um amálgama de ambas. Segundo LYNCH (1960: 6):

"Imagens ambientais são resultado de um processo de dois sentidos entre o observador e seu ambiente. O ambiente sugere distinções e relações, e o observador, com grande adaptabilidade e à luz de seus próprios propósitos, seleciona, organiza e presta significado àquilo que ele vê. A imagem assim desenvolvida agora limita e enfatiza o que é visto, enquanto a imagem propriamente dita vai sendo testada contra o input perceptivo filtrado em um processo interativo constante".

OLIVEIRA (1978: 55) ao analisar a obra de PIAGET e seus associados, comenta que a imagem mental é por eles definida como "...imitação interiorizada, como uma espécie de suporte do pensamento" e que fazem diferenciação desta para a imagem espacial em que "...destacam o problema do movimento e de suas relações com o elemento figural e sensível". Também RAPOPORT (1977) diz que imagem em geral é vista como uma representação interna e que imagem ambiental é a representação mental do

indivíduo de partes da realidade externa conhecida por ele através de quaisquer tipos de experiência, inclusive indireta. A imagem mental supervaloriza alguns aspectos em detrimento de outros, segundo os filtros sociais e individuais (BAILLY 1979).

Além disto, se o percebido transforma-se qualitativamente com a experiência e o desenvolvimento intelectual, como estudado por PIAGET e já comentado anteriormente, estas representações cognitivas ou imagens mentais vão tornando-se cada vez mais próximas das reais, embora nunca possam chegar a ter uma correspondência perfeita com a realidade (MOORE & GOOLEEDGE 1976).

Dizia PIAGET que:

"...a adequabilidade relativa de qualquer percepção em relação a qualquer objeto depende no processo construtivo e não de um contacto imediato...(quando) o sujeito tenta fazer uso de toda e qualquer informação que ele possui... e de construí-la em um sistema que corresponda tanto quanto possível às propriedades do objeto. Ele apenas pode fazer isto através de um método que é simultaneamente cumulativo e corretivo..." (PIAGET 1969: 365).

Estas representações cognitivas são tratadas por nomes diferentes mas seguem basicamente a mesma conceituação, que é possibilitar o processo cognitivo, o raciocínio e o pensamento. Assim, encontramos: "percepto" (GIBSON 1974), representações ou imagem mental (PIAGET & INHELDER 1967), imagens mentais (LYNCH 1960, APPLEYARD 1976, OLIVEIRA 1978, BAILLY 1979), constructo (LEE 1977) ou imagens cognitivas (PIPKIN 1983).

Como nos lembra RAPOPORT (1977) até em marketing e publicidade utiliza-se do conceito de imagem, onde ela é entendida como a capacidade do produto de satisfazer a determinadas expectativas, personalidades e sistemas de valores.

Sobre a consolidação do papel da imagem em nossa

vida, diversas publicações apontam a importância dos trabalhos de Frederick BARTLETT, de 1932, e de Kenneth BOULDING, de 1956. O primeiro publicou um livro intitulado "Remembering" (Lembrando) onde defendia a existência de processos mentais direcionados à lembrança e às imagens, mostrando a importância destas representações quando o indivíduo tenta reconstruir um quadro conceitual.

Com o livro "A Imagem", publicado em 1956, BOULDING é apontado como o responsável pelo estímulo aos estudos da imagem nas ciências sociais e na geografia em geral (RAPOPORT 1977, CANTER 1977, GOLD 1980). Ele defendia que toda nossa conduta é dependente da imagem, ou do que acreditamos ser verdadeiro, definindo imagem como todo conhecimento adquirido e acumulado. Dizia ainda que elas são muito resistentes à alteração e rejeitam a princípio todas as mensagens que as contrariam, num processo muito parecido com a noção de mudanças de paradigmas nas ciências (RAPOPORT 1977). BOULDING conceituou ainda dez tipos de imagens que RAPOPORT (1977: 43/47) resumiu a três: relativas a valores e preferências, relativas a conhecimento factual, e relativas a estruturas e propriedades comuns.

Ainda sobre a questão da imagem, PIAGET (1969) propõe adotarmos dois tipos de representação: a representação cognitiva, ou conceitual, (representação no sentido do saber) e a representação simbólica (re-apresentação de realidades ausentes). Ele chama a combinação destas representações de "esquemas" ou estruturas de representação, que possibilitam o processo de pensamento e a inteligência.

LEE foi aluno de BARTLETT e aplicou suas noções de formação

de imagens no contexto urbano (CANTER 1977), e em seu estudo sobre bairros, já mencionado anteriormente, referiu-se a "schemata" sócio-espacial ou mapa cognitivo como o constructo hipotético do bairro da forma como ele é apreendido por seus habitantes (LEE 1974, 1977). Recentemente, LANG (1987) também se utilizou do termo "schemata" como as representações cognitivas que viabilizam a experiência e o pensamento, concentrando informações em padrões coerentes. Este autor diz ainda que as imagens ambientais que carregamos conosco são um tipo de "schemata" e classifica-as como imagens icônicas (mapas cognitivos) ou associativas (simbólicas).

Segundo GOLD (1980), os "esquemas" são um sistema de codificação que permite respostas apropriadas, são dinâmicos e incorporam seletivamente novo material; propõe ainda duas subcategorias para os "schemata" espaciais: locacional e conhecimento de atributos.

Parece, portanto, que estes autores sugerem que os "schemata" são uma versão mais elaborada das imagens mentais, como estruturas mais complexas, que incluem símbolos e combinações operacionais entre eles. Entretanto, não nos importando neste estudo tanto o rigor acadêmico, sacrificando-o em prol de maior pragmatismo, trataremos os dois conceitos acima, de imagem mental e schemata, em relação à percepção ambiental, como sub-categorias da imagem ambiental, a exemplo da maioria dos autores. Os próprios resultados das cognições possíveis se revelam, por si mesmos, mais ou menos complexos.

Finalmente, cabe mencionar que podemos falar da existência de "imagens públicas" ou "coletivas", comuns a determinados

grupos sociais ou culturais (LYNCH 1960, APPLEYARD 1976, CANTER 1977, LEE 1977, GOLD 1980, OLIVEIRA 1983). Se aceitamos a hipótese de que valores, assim como determinados conhecimentos, são compartilhados e seguem determinados padrões, podemos falar em uma imagem pública como o amálgama de imagens individuais que possuem características compartilhadas e comuns (Fig. 20).

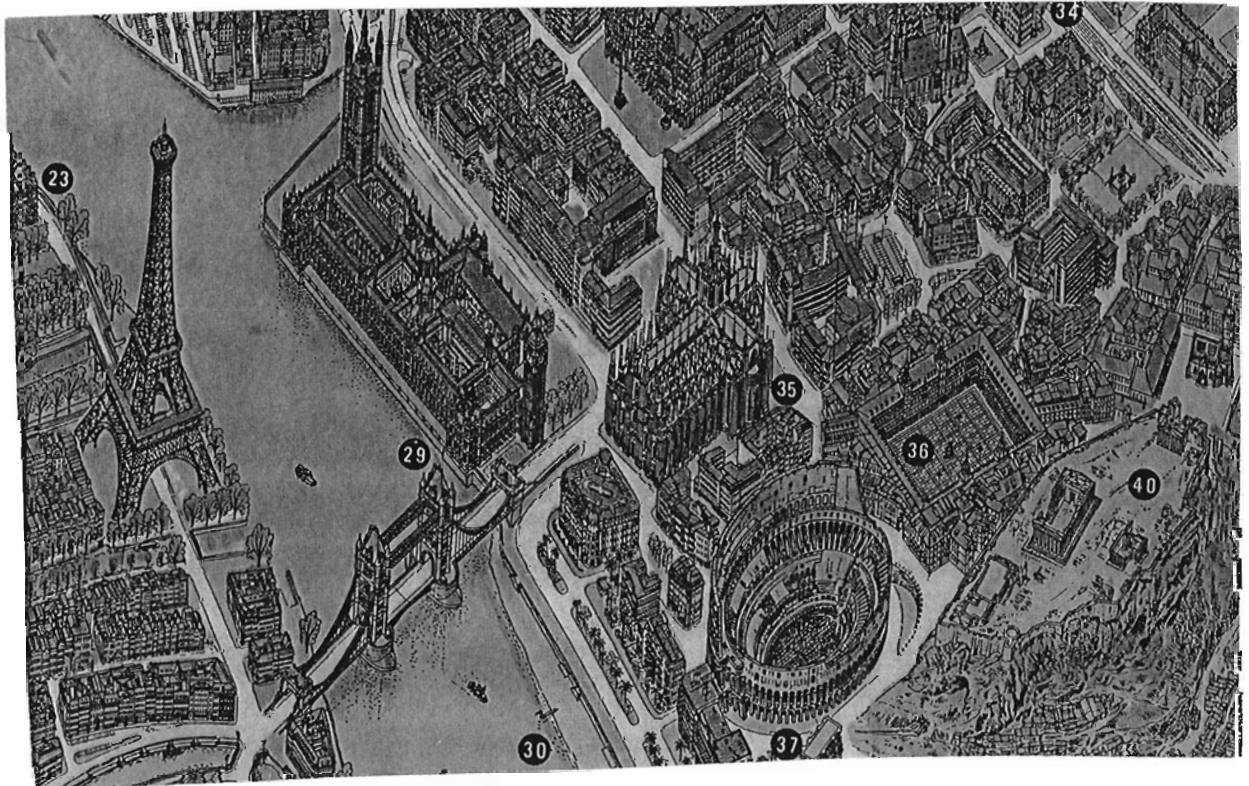
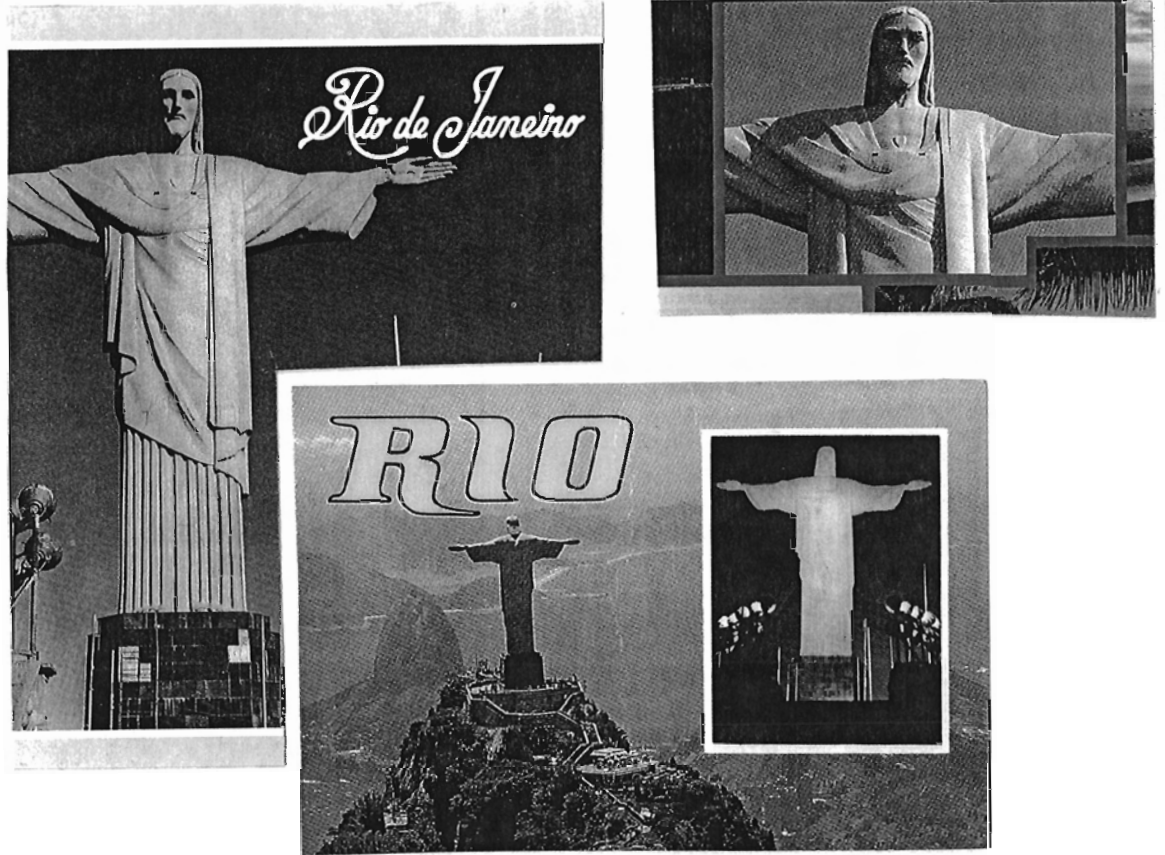
Se existe uma hipótese básica comum aos inúmeros estudos e pesquisas sobre "imagem da cidade", constantes na literatura especializada, ela resume-se à possibilidade de concluirmos imagens públicas a partir da composição de imagens individuais, onde pode-se inferir aspectos comuns a partir de cognições comuns. Aspectos estes que poderiam ser tomados como conformadores de uma essência imagética da área estudada, um conjunto de imagens compartilhadas.

III. 5. Avaliação Ambiental e Conduta:

Em seguida destacaremos a importância da avaliação ambiental e da conseqüente conduta, os dois estágios finais no processo de percepção ambiental. É na atividade de avaliação que nossa mente atribui valores e forma julgamentos (TUAN 1980, MACHADO 1988). Já a definição da conduta, como vimos, pode ser formada por atitudes, formação de opinião ou ação manifesta sobre uma área ou bairro.

CANTER (1977: afirmava que qualquer menção a um lugar possui em si avaliação e expectativas diretamente relacionadas com a conduta considerada apropriada para eles. "A avaliação é uma componente frequente e recorrente de nossas concepções dos lugares" (CANTER 1977: 163).

Fig. 20: Imagens públicas são compartilhadas por todos em sua percepção sobre os lugares, como o Cristo Redentor no Rio e como explora o anúncio da SWISSAIR ao formar uma cidade ideal com as imagens públicas de diversas.



Como vimos antes, também RAPOPORT (1977: 60) chama atenção para a avaliação ambiental ser mais uma resposta afetiva e de função latente, do que uma análise de detalhes específicos e de funções manifestas. Estas avaliações e preferências ambientais evidentemente são fatores essenciais na definição do caráter de um bairro em relação à sua cidade, dos valores de mercado alcançados pelos seus imóveis, do seu prestígio social, sua fama ou "imagem" junto à população, se negativa ou positiva.

LEE (1977) reconhecia da mesma forma a importância dos estados de ânimo, predisposições, emoções e motivações para a complementação do processo perceptivo e sua consequente organização para a conduta, "...numa síntese organizada de sentimentos, cognições e motivações que nos predispõem para o comportamento" (LEE 1977: 57).

Fica assim evidente a importância dos processos de avaliação e de preferências ambientais para a tomada de decisões. Neste sentido, por exemplo, é que pesquisa-se a maneira como diferentes grupos sociais avaliam diferentemente os riscos ambientais ("hazards"), como as causadas por vulcões ou pragas, e de como as consequentes percepções destas ameaças definem condutas opostas (DOWNS & STEA 1977, WHYTE 1977, GOLD 1980, ZUBE 1984). Os valores e as expectativas de determinadas populações muitas vezes fazem-nas ignorar ameaças eminentes, seja por acharem que a possibilidade de outro desastre é "muito remoto" ou porque encontram-se "nas mãos de Deus".

Os tipos de conduta adotados pelas populações atingidas por estes riscos ambientais, segundo suas diferentes percepções e julgamentos, podem ser a absorção do risco, a aceitação das

perdas, a redução dos prejuízos ou a mudança da área (WHYTE 1977, OLIVEIRA em aula 1988). A mesma noção de avaliação e conduta, a partir de diferentes percepções, pode ser aplicada à problemática do lixo urbano e seu destino final (OLIVEIRA 1983).

Para uma avaliação ambiental e definição de preferências é necessária a identificação concomitante de seus atributos físico-espaciais, sociais, etc, que contribuirão para o julgamento (CANTER 1977). Assim é que diversas pesquisas para estudar a avaliação de um lugar, relacionam atributos espaciais e físicos, por exemplo, em escalas de pólos opostos, a fim de que os respondentes identifiquem uma gradação, mais positiva ou negativa, para cada um (LOWENTHAL 1972, LOWENTHAL & RIEL 1972, SANOFF 1974).

A lógica para uma análise avaliativa, segundo esta metodologia, pode ser justificada através de TUAN (1980), que mostra que ao longo da história, dos rituais religiosos e práticas sociais, a mente do Homem tende a organizar fenômenos em pares opostos, refletindo uma tendência binária, em um sistema lógico dualista, intuitivo e arquetípico.

A existência de expectativas ambientais, durante e na atividade de avaliação, também nos prèdispõe para a ação ou a conduta prevalecente, no sentido que conforma uma situação ideal ou um conjunto de possibilidades assumidas como reais num contexto determinado. O processo de desenvolvimento do conhecimento adquirido, em conjunto como o de socialização, também ajuda a conformar estas possibilidades de expectativas. As expectativas podem ser tomadas como "imagens ideais" ou símbolos sociais a perseguir (RAPOPORT 1977).

A atitude, componente do processo de conduta, pode ser também definida como uma tendência ou pré-disposição para responder a uma situação de modo favorável ou não, assumindo-a como positiva ou não (BELL et al 1978, GOLD 1980). Ela predispõe para determinadas condutas e é relativamente duradoura no tempo. A diferença entre expectativas e atitudes está em que atitude pode ser entendida como um resultado do processo de avaliação na percepção ambiental, em que a situação é medida e avaliada também face às expectativas que possuímos.

BELL et al. (1978) apontam os três tipos de formação de atitudes a partir do aprendizado: condicionamento clássico ou pavloviano (estímulo-resposta), condicionamento instrumental (atitude como função das consequências) e aprendizado social (teoria de desenvolvimento de PIAGET). Como vimos, este tipo de formação de atitudes é o mais aceito se analisado face ao desenvolvimento das capacidades cognitivas do Homem.

TUAN (1980) e SAARINEN (1976), por exemplo, comentaram como as atitudes em relação à cidade eram negativas para a maioria dos pensadores norte-americanos desde Thomas Jefferson a Frank Lloyd Wright, arraigadas ao sistema de valores puritano. A vida urbana era associada a uma série de amoralidades e decadência, enquanto o campo era visto como o reduto da pureza. Já na Europa, o passado servia para situar o urbano além do bem e do mal, embora não era esta a visão de muitos dos chamados socialistas utópicos como Robert OWEN e Charles FOURIER, que buscavam mudanças sociais instrumentadas por projetos físico-espaciais (BENEVOLO 1971).

Ao analisar as diferentes percepções da Serra do Mar Paulista, por exemplo, MACHADO (1988: 252) descobriu que sua

percepção geral é altamente positiva. Consoante com os valores afetivos e as atitudes dos diferentes grupos de respondentes, elas eram "...bastante positivas, coerentes e vigorosas, tanto em relação à proteção, preservação e manutenção das encostas serranas, como em relação à consequência da ação sobre ela...".

É por isto que ZUBE (1984) descreve que a noção de metas ou objetivos refere-se a uma estado final desejado ou ideal, expresso em termos de valores. Diz ainda que "os valores são antecedentes essenciais para a avaliação, pois ajudam a especificar as necessidades e os problemas, constituindo-se em um ponto de partida no processo de avaliação" (ZUBE 1984: 3). Cada decisão ou conduta relativa a um lugar, ainda segundo o mesmo autor, significa julgamento entre percepções específicas e as projeções de nossas necessidades e valores pessoais.

Por seu lado, os sistemas de valores dos grupos sociais já são mais difíceis de se identificar através da pesquisa direta, uma vez que são sócio-culturalmente adquiridos, fazem parte inseparável dos sistemas lógicos e possuem maior constância no tempo. É muito mais difícil a alteração dos valores do que das atitudes. O racismo, por exemplo, é tido como um sistema de valores e, embora a atitude de uma pessoa racista possa modificar-se em relação a uma situação específica, seus valores não necessariamente serão alterados.

Em relação ao nosso estudo de caso, para a revitalização da Área Portuária do Rio de Janeiro, estará lidando-se com a identificação de repertório de imagens, seus elementos conformadores, atributos e atitudes ambientais, e uma série de expectativas de desenvolvimento. Estes aspectos participam do

processo de percepção, mais especificamente da cognição ambiental, e seu estudo deverá viabilizar o desenvolvimento de diretrizes de desenho urbano mais consequentes no sentido de viabilizar a consolidação de imagens e condutas positivas em relação aos investimentos e usuários da área. O Capítulo seguinte tratará da operacionalização dos estudos de percepção ambiental.

CAPÍTULO IV:

OPERACIONALIZAÇÃO DO ESTUDO DA PERCEPÇÃO AMBIENTAL PARA O DESENHO URBANO E A REVITALIZAÇÃO

"... there are some significant and fundamental constancies in the experience of the same place by different people" (LYNCH 1981: 131)

Nos capítulos anteriores desenvolvemos um quadro teórico relativo aos conceitos e noções de percepção ambiental, desenho urbano e revitalização, integrados e capazes de nortear o desenvolvimento de nossa pesquisa. Agora, nas linhas que se seguem, comentaremos como os estudos da percepção ambiental podem vir a ser aplicados e operacionalizados dentro de um contexto de intervenção urbanística de desenho urbano para revitalização.

Ficou claro que os objetivos de uma política pública consciente no sentido de respostas ideais a anseios legítimos da população interessada, e que busque a revitalização de áreas centrais, devem lidar com o processo de percepção ambiental destes grupos populacionais. Vimos que o estudo da percepção pública da área em questão deve evidenciar quais as imagens e atributos qualitativos positivos, assim como avaliações e expectativas; isto dá ao pesquisador possibilidades de direcionar as diretrizes de desenho urbano no sentido de cognições públicas positivas, valorização e, conseqüentemente, de novas condutas dos usuários existentes e em potencial para com a área revitalizada.

Resta-nos ainda comentar como os estudos da percepção ambiental podem vir a ser operacionalizados com estes objetivos, a fim de definir um quadro metodológico para nossa pesquisa. Para tanto, trataremos de algumas conceituações operacionais e evidências empíricas publicadas na literatura especializada. Por operacionalização queremos dizer metodologias, instrumentos e técnicas aplicadas, suas vantagens e limitações nos contextos apresentados.

Também é importante observar que a complexidade do tema da percepção ambiental, bem como a sua relativa pouca idade em termos de pesquisa, fazem com que existam diversas dificuldades metodológicas reconhecidas (LANG et al. 1974, SAARINEN 1976, MOORE & GOOLEGE 1976, DOWNS & STEA 1977, GOLD 1980, PIPKIN 1983). Tampouco existe um método tido consensualmente como "melhor" ou "mais válido" para estudar o tema, principalmente em se tratando de estudos que, por definição, devem estar relacionados a contextos reais, não de laboratório, e em que importa mais a qualidade do que a quantidade de informações (MACHADO 1988). No entanto, já é possível identificar alguns métodos e critérios mais amplamente aceitos.

Estas dificuldades foram bem expressas em um exemplo de SAARINEN (1976: 9) quando, comentando a complexidade de se tentar generalizar o estudo de situações reais, cita uma pesquisa em que se estudou apenas cento e dezenove crianças de uma cidade norte-americana e estimou-se que elas se engajavam em mais de 36 milhões de episódios comportamentais ao longo de um ano! E isto foi uma pesquisa de cunho comportamental, supostamente mais simples que uma de cunho perceptivo, mais epistemológico.

IV. 1. Pressupostos Para a Operacionalização da Percepção Ambiental para o Desenho Urbano:

No sentido da operacionalização dos conceitos e resultados de estudos de percepção ambiental para o desenho urbano e a revitalização, em termos de objetivos e diretrizes, é necessário que sejam aceitos quatro pressupostos básicos, que concluímos da discussão anterior e mais especificamente dos trabalhos de PROSHANSKY et al (1976), WHYTE (1977) e ZEISEL (1981). Inúmeras evidências empíricas publicadas comprovam a propriedade destas suposições na maioria dos casos.

Primeiramente, supõe-se que possam existir características ambientais, elementos físico-ambientais e/ou símbolos, suficientemente compartilhados por parcelas significativas da população a ponto de contribuir para nossa aferição de imagens públicas ou coletivas. Esta possibilidade, dentro da temática da formação da imagem no processo cognitivo, já foi discutida anteriormente, bem como a sua importância no desenvolvimento do conhecimento, raciocínio e socialização.

Em segundo lugar, supõe-se que a percepção e a consequente conduta humana em relação a um ambiente seja consistente e duradoura o suficiente para viabilizar medições, conceituações e generalizações. Consistência e duração no sentido de compreensão do fenômeno, sua manutenção em determinado período de tempo, a probabilidade de sua repetição, a replicabilidade da situação e verificabilidade no mesmo grupo e contexto.

Em terceiro lugar, é necessário aceitar que alguns elementos, imagens, valores e expectativas, visuais ou não, podem ser identificados e a sua intensidade medida. Da mesma forma, a

importância relativa e absoluta destes elementos no processo de percepção devem poder ser compreendidas, bem como a relação e os processos operativos entre eles.

Finalmente, o quarto pressuposto para a operacionalização dos estudos de percepção ambiental é que seus fenômenos possam ser medidos e representados de forma que possibilitem a análise e as comparações. Evidentemente, para completar o processo de comunicação humana, as estruturas cognitivas e de avaliação internas devem poder assumir representações externas, tomando a forma de algum dos sistemas simbólicos de comunicação e socialização, como o desenho, a escrita ou a fala.

É apenas através destes quatro pressupostos que podemos partir da hipótese básica que os resultados de estudos de percepção em princípio serão sólidos o bastante como para viabilizar sua operacionalização em políticas públicas e diretrizes físico-ambientais consequentes.

Esses pressupostos conformam o quadro das metodologias mais populares no estudo da percepção ambiental para o desenho urbano e que nortearão nossa pesquisa, segundo a definição temática que traçamos nos Capítulos anteriores, e excetuando-se os enfoques comportamentalistas que possuem outras especificidades (LANG et al 1974, MICHELSON 1975, WHYTE 1977, GEHL 1980, ZEISEL 1981).

Sobre esta questão metodológica e de representatividade, é preciso frisar que a própria natureza dos estudos de percepção ambiental coloca a qualidade da informação em primeiro lugar. O tamanho da mostra escolhida, por sua vez, ao contrário de sua representatividade enquanto sub-grupo, não possui muito

significado pois se fôssemos determinar uma amostragem estatisticamente "válida" para representar a população envolvida, a questão da qualidade de informação fica necessariamente prejudicada e a pesquisa, geralmente, inexequível (WHYTE 1977, BAILLY 1979, ZEISEL 1981).

Com base em MOORE & GOOLEGE (1976: 19), podemos dizer que existem duas áreas metodológicas básicas, essencialmente diferentes, para a pesquisa da percepção ambiental no desenho urbano: a que se utiliza de questionários, entrevistas e outros levantamentos de campo, e aquela que apoia-se em análises da literatura e outras fontes indiretas.

IV. 2. Operacionalização Através de Fontes Indiretas:

As fontes indiretas de pesquisa da percepção ambiental viabilizam principalmente o estudo e compreensão no conhecimento dito "indireto", conforme definido no Capítulo III, no que diz respeito ao aprendizado e à socialização mais formalizada. Dentre estas fontes podemos destacar a literatura, a imprensa, os mapas e fotografias, os textos escolares, a música, a televisão. Algumas destas fontes fazem parte do que chama-se de "educação formal", como currículos escolares, outras do que se pode chamar de "educação informal", que complementa o processo de socialização do indivíduo.

Não são muitos os exemplos de pesquisas ambientais que apoiam-se exclusivamente em fontes indiretas, que também podem ser chamadas de introspectivas. No Brasil, por exemplo, temos conhecimento de apenas dois estudos que incluíram em seu desenvolvimento aspectos do conhecimento indireto do ambiente.

OLIVEIRA (1978), ao estudar entre crianças como o mapa pode ser entendido enquanto meio de comunicação espacial, sob ponto de vista cognitivo, abordou como ele pode ser visto como uma forma de representação de percepção e de realidades geográficas.

MACHADO (1988) objetivando o estudo das atitudes e valores do público em relação à paisagem da Serra do Mar Paulista, chegou a avaliar as contribuições do noticiário dos jornais a nível de denúncia dos problemas ecológicos e sensibilização da opinião pública para a questão. Além do aspecto denunciador da terminologia adotada pela imprensa, esta autora destaca a grande afetividade revelada pelos usuários com maiores elos, como moradores e trabalhadores, neste seu cenário de vida cotidiana.

Evidentemente, uma das mais importantes fontes de pesquisas indiretas é a imprensa, os jornais e outros órgãos de divulgação de notícias, tanto a escrita quanto a falada. É reconhecido o enorme potencial da imprensa e noticiários na divulgação de imagens, avaliações e na conseqüente formação de opiniões e influência de condutas. A publicidade já há muito estuda esta questão e dela utiliza-se em seus objetivos mercadológicos. Também o faz a política e todos os regimes políticos autoritários necessariamente controlam estes veículos pois sabe-se que na base de toda a democracia está o acesso à informação.

Não nos cabe desenvolver aqui este tema, cuja especificidade foge aos objetivos de nosso trabalho. Apenas frisamos que a importância dos veículos de informação revela-se em relação ao alcance que possuem na divulgação de imagens e opiniões junto à população, constatado em dois níveis: penetração e confiabilidade.

Primeiramente, os jornais e órgãos afins possuem grande alcance junto à população por suas próprias características como veículo: baixo preço relativo, imediatismo e diversidade de notícias, exposição de imagens fotográficas, praticidade e apelo popular; características que evidentemente não são encontradas nos veículos literários e sim, em maior ou menor grau, nos jornais e na televisão ou no rádio. No caso da televisão, inclusive, ressalte-se a força da imagem "ancorada" pela palavra, que lhe tira as ambiguidades possíveis (ECO 1976: 161).

Em segundo lugar, a imprensa escrita e falada possuem uma conotação de veracidade. As notícias são fiéis aos "fatos" que ocorreram ou estão ocorrendo, apenas relatados pelo noticiário. Este noticiário também é presumidamente "imparcial" para o leitor ou telespectador; um tipo de "vestimenta" adotada por alguns veículos: quanto maior o tom de imparcialidade transmitido, maior a "veracidade" da informação (vide telejornais como Jornal Nacional, da Rede Globo).

Por outro lado, acreditamos que maior ênfase deveria ser dada à compreensão da contribuição da literatura em geral à percepção ambiental, especialmente pelo desenho urbano tratar-se de uma atividade que visa à perseguição de "imagens ideais". Literatura que, segundo TUAN (1976), por um lado é uma evidência diagnóstica da cultura, pelo outro é uma força criativa que direciona a cultura.

TUAN (1976) afirma ainda que não mais pergunta-se se a literatura revela valores comuns: já se sabe que ela pode impor valores comuns. A efetividade dos meios de comunicação de massa, inclusive da literatura, em alterar nossa percepção ainda é

menosprezada pelo pesquisador ambiental, embora há muito seja reconhecida e usada por publicitários, políticos e pregadores.

É interessante fazer alusão ao grande escritor francês Victor HUGO, que já entendia que "...se modificava-se a forma do pensamento humano, modificava-se também o seu modo de expressão..." (in CHOAY 1976: 499). No seu clássico "Notre Dame de Paris", publicado pela primeira vez em 1831, ele se mostrava fascinado pela noção de cidade como a metáfora de um livro, cujas páginas são lidas com a nossa vivência: "a arquitetura é o grande livro da humanidade, a expressão principal do Homem em seus diversos estágios de desenvolvimento... o pilar que é uma letra, o arco que é uma sílaba, a pirâmide que é uma palavra" (in CHOAY 1976: 499/500).

As obras literárias vão escrevendo camadas sucessivas de histórias sobre os lugares, histórias que seguem as modificações do pensamento social e cujas percepções são conseqüentemente completadas e re-formadas. Em artigo em que aplicava noções semiológicas na leitura da cidade, Roland BARTHES (1970) concluiria que é necessário a multiplicação de nossas leituras sobre a cidade, particularmente com os textos não científicos dos escritores. Mais tarde, BAILLY (1979: 161), fazendo um estudo da percepção da cidade através da novela do Século XIX, afirmaria que "os romancistas... ambicionaram apreender a cidade, reconstituindo-a mediante a descrição de uma imagem, esclarecem com seu discurso os valores e significados da sociedade, ao mesmo tempo que expressam melhor que ninguém os mitos coletivos".

Ao escrever sobre literatura, experiência e conhecimento ambiental, TUAN (1976) observa que a literatura é cognição em um

determinado nível de síntese, possuindo o poder de clarificar e unificar a experiência, ao mesmo tempo que revela ambiguidades e discontinuidades profundas, possibilitando uma multiplicidade de significados. Ele aponta os tipos de informação ambiental, sempre relativa a um tempo e um lugar determinados, que podem ser estudados através da literatura: condições materiais de vida, preocupações intelectuais do povo, esclarece a natureza da experiência, espelha e media as contradições da sociedade.

Uma questão importante também abordada por TUAN (1976) é a da representatividade; o quanto a literatura é ideossincrática, refletindo percepções e valores do autor, e o quanto ela espelha fenômenos sócio-culturais? Quanto a isto ele comenta que, quando bem sucedida, ela transcende estas limitações; menciona, por exemplo, uma pesquisa sociológica de cunho estatístico que já havia provado, nos anos 50, ser verdadeiro que os valores expressados em histórias para o consumo de massa representam perfeitamente aqueles do norte-americano de classe média.

IV. 3. Operacionalização Através de Fontes Diretas:

Como já comentado anteriormente, nesta área metodológica já existem métodos, técnicas e instrumentos cujo caráter têm sido aceitos consensualmente. As divergências e críticas existentes nestes casos, em sua maioria, são relativas ao quadro conceitual ou à representatividade e tamanho da amostra escolhida, que limita a generalização dos resultados. Já existe um significativo corpo de literatura e de estudos específicos sobre a questão metodológica, dentre eles destacamos os de LANG et al (1974), MICHELSON (1975), WHYTE (1977), GOLD (1980) e ZEISEL (1981). As

publicações e anais dos congressos anuais do Environmental Design Research Association-EDRA (Associação de Pesquisa em Desenho Ambiental), que tem por base os E.U.A., também são importantes instrumentos de acompanhamento deste "estado da arte".

BELL et al (1978) observam três métodos de pesquisa direta da percepção ambiental. Os métodos experimentais são os únicos que permitem identificação precisa de variáveis a partir da localização de seus efeitos. Os métodos de correlação partem da observação das ocorrências e dos efeitos, no ambiente, identificando as possíveis relações. Os métodos descritivos, destacados como os mais utilizados atualmente, simplesmente descrevem as reações em uma dada situação sem a necessidade de sempre inferir relações causais ou associações; estes seriam os mais comuns para pesquisas em "avaliação de qualidade ambiental" e "estudos de satisfações dos usuários".

Para o estudo dos níveis cognitivo, avaliativo e de atitudes da percepção ambiental (vide Capítulo III e Fig. 18) o cunho pragmático de nosso trabalho solicita utilização de um misto de métodos: ao mesmo tempo que identificaremos imagens, atributos qualitativos e expectativas, através de métodos de levantamento descritivos, estaremos correlacionando estes fatores com possíveis efeitos ambientais no sentido das condutas e opiniões possíveis.

IV. 3.1. Nível do Processo Cognitivo:

Do processo cognitivo que discutimos no Capítulo III, dois conceitos revelam-se particularmente instrumentais para o estudo e a operacionalização da percepção urbana em termos de

planejamento e intervenção, as noções de imagem urbana e de mapa mental.

Neste sentido, é interessante a conceituação proposta por TUAN (1980: 259) ao colocar que "a cidade grande é frequentemente conhecida em dois níveis: um de grande abstração e outro de experiência específica. Em um extremo, a cidade é um símbolo ou uma imagem... no outro é o bairro intimamente experienciado ("experienced")". Isto implica duas noções: primeiramente, que nossa percepção ambiental é composta por um nível simbólico e outro operacional; em segundo lugar que, quanto mais difícil a percepção e apreensão de estruturas operativas, mais fácil a aferição de símbolos representativos.

Portanto, para a operacionalização do desenho urbano, podemos distinguir em nossa cognição do ambiente, dois tipos principais de imagens mentais. O primeiro, normalmente conhecido apenas por imagem, possui caráter altamente simbólico, figurativo e associativo (RAPOPORT 1977, LANG 1987). Esta imagem mental possui sentido por si mesma, numa representação externalizada do real seja visual seja sob forma de palavras e sentimentos (Fig. 21). PIAGET & INHELDER (in OLIVEIRA 1978: 55) a definiam como uma "imitação interiorizada... uma espécie de suporte do pensamento". Neste caso, a imagem substitui a realidade, uma noção consonante com o conceito de signo, gerado a partir de uma relação dinâmica entre objeto, significante e significado (ECO 1976).

O segundo tipo de imagem mental é o icônico, estrutural, que corresponde a estruturas perceptivas mais complexas e, neste sentido, poderíamos tratá-las como "esquema", pois a sua retenção

pela inteligência pressupõe uma estruturação de imagens simbólicas em algum esquema lógico operacional (RAPOPORT 1977, BAILLY 1979, LANG 1987). Este tipo também é vulgarmente conhecido como "mapa mental", expressão popularizada a partir do trabalho pioneiro de LYNCH (1960) e outros (GOODEY et al 1971, GOULD & WHITE 1974, DOWNS & STEA 1977).

Este segundo tipo de imagem mental corresponde à noção de conhecimento operativo de um lugar, quando nosso pensamento já possui a capacidade de re-construção do lugar, capturando seus mecanismos operativos e identificando lógicas estruturais (PIAGET 1969, PIAGET & INHELDER 1967, BELL et al 1978) (Fig. 22). Como já comentamos anteriormente, o desenvolvimento do nosso conhecimento e raciocínio tende a levar-nos a maiores capacidades de abstração, síntese e compreensão de estruturas complexas; aumenta a quantidade e a qualidade de informações.

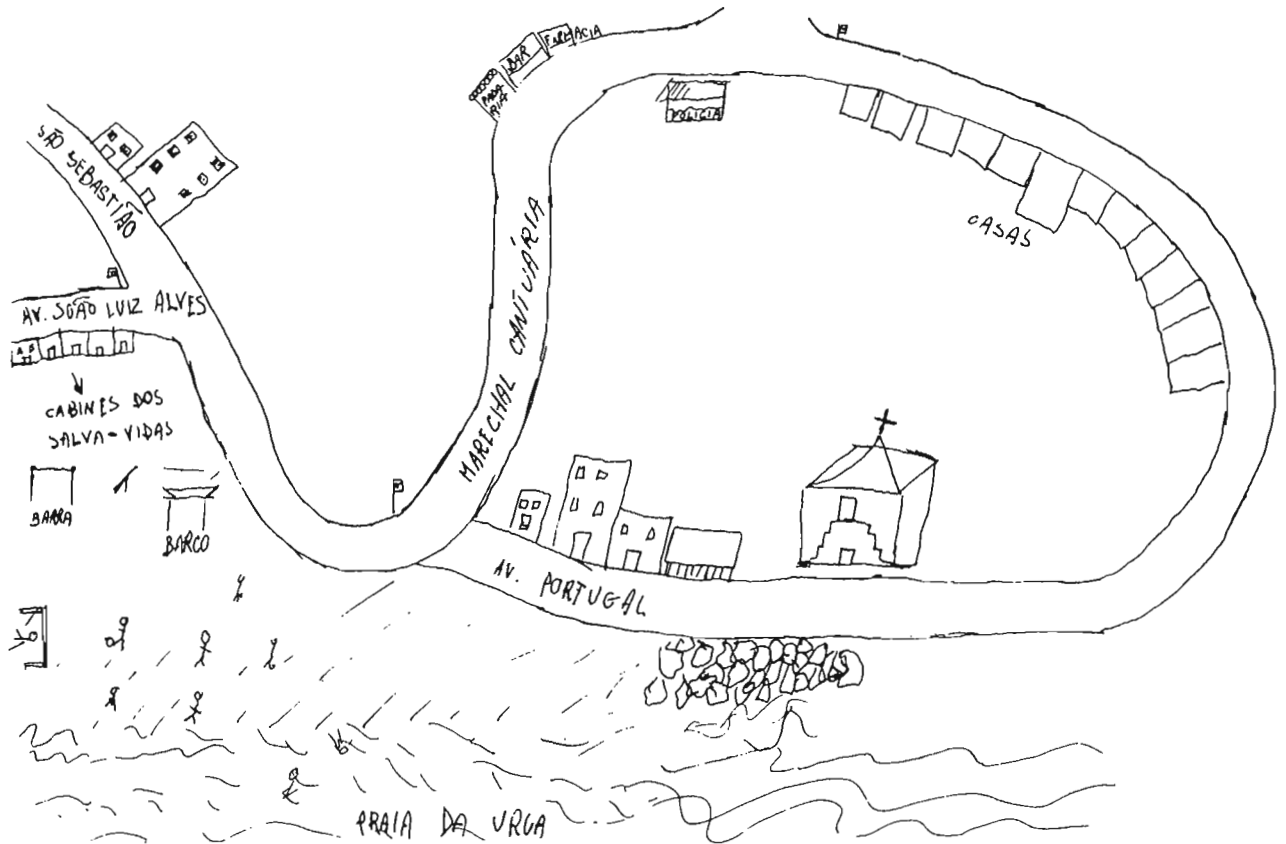
O mapa mental pode também ser compreendido como um "mapa cognitivo", e MOORE & GOOLEGE (1976: 5) definiram mapeamento cognitivo como "...o processo pelo qual as pessoas adquirem, codificam, armazenam, relembram e decodificam informação sobre as localizações relativas e os atributos de fenômenos no ambiente espacial do cotidiano". DOWNS & STEA (1977) observam que o mapeamento cognitivo é a habilidade que nos permite lidar com os problemas de compreender o ambiente espacial em que vivemos, ele é essencial para nossa sobrevivência; para eles esta habilidade é um pressuposto para o comportamento.

O conceito de mapa cognitivo do ambiente foi originalmente sugerido por TOLMAN em 1948, a partir de experiências com ratos em laboratório, ao defender que todos os organismos o possuem e



Fig. 21: Desenho de criança para sua escola ideal; imagem mental do tipo figurativo/simbólico/associativo.

Fig. 22: O bairro da Urca, Rio, por uma pescador de 22 anos; imagem mental do tipo estrutural/esquema operativo; um mapa cognitivo ou mental.



que o aprendizado é adquirido através de relacionamentos mais do que com fatos (RAPOPORT 1977, GOLD 1980).

No entanto, é importante que se atente para que o conceito de imagens mentais, sejam do tipo figurativo, sejam do tipo icônico ou mapas cognitivos, não possui necessariamente representação gráfica específica. Uma das críticas maiores aos métodos gráficos de obtenção de imagens e mapas mentais é que eles acabam por tornar-se testes de habilidade gráfica, traduzindo capacidades do entrevistado que não são diretamente ligadas à cognição ambiental, tais como abstração e redução de escala.

Os métodos de pesquisa visam, portanto, a compreender o processo cognitivo: identificar quais são estas imagens, como elas são adquiridas, sua importância relativa e como elas se interrelacionam no processo de conhecimento e conduta ambiental.

a) Operacionalização de Imagens Mentais:

Ao contrário do que acontece no campo da arquitetura, os estudos que desenvolvem a noção específica de imagens mentais de ambientes e sua operacionalização ainda não foram suficientemente desenvolvidos, principalmente devido à enorme influência exercida pelo trabalho de LYNCH (1960) que privilegiava "mapas mentais" para a obtenção da imagem da cidade.

Em arquitetura os últimos trinta anos viu um grande desenvolvimento de teorias e metodologias que exploram a noção da imagem mental ou dos símbolos. Assim, vimos enfoques desenvolvidos a partir da psicologia da gestalt (SMITH 1974, PRAK 1977, CHING 1979), da semiologia (ECO 1976, VENTURI 1966 & 1972,

BROADBENT 1970, JENCKS & BAIRD 1975), da antropologia estrutural (RAPOPORT 1969, 1977), da psicanálise e da noção de arquétipos (BACHELARD 1969, COOPER 1974) ou da fenomenologia (NORBERG-SCHULZ 1971 & 1980; ALEXANDER 1969 & 1977).

Ainda no nível arquitetônico, mas fortemente relacionado com seu significado e papel na estruturação urbana, encontram-se os estudos de APPLEBYARD de como as edificações são conhecidas (ou reconhecidas) pela população, derivados de suas pesquisas em Ciudad Guayana (APPLEBYARD 1976). Seu principal pressuposto era que uma edificação seria lembrada, ou seja a sua imagem seria formada, por uma combinação dos atributos de distinção de sua forma, sua visibilidade, seu papel nos sistemas de atividade e seu significado cultural. Em relação à construção da imagem em termos formais, supunha-se que os atributos mais significativos seriam os relativos à intensidade de sua intensidade e singularidade (movimento, tamanho, silhueta, superfície, qualidade, forma e signos). Suas conclusões apontaram os conflitos entre as imagens edilícias ideais da população e as dos "designers" e a relativa pouca importância da forma "per se" na construção da imagem dos edifícios e, conseqüentemente, na estruturação dos mapas mentais; os maiores destaques das edificações ficavam por conta de seu significado social e sua visibilidade relativa.

Na escala territorial, um dos autores que originaram a preocupação pelo estudo da percepção em geografia e sua conseqüente determinação de preferências ambientais foi GOULD (1966, GOULD & WHITE 1974). Preocupado pela questão da localização relativa, ele desenvolveu a noção de que as

preferências residenciais, resultado de percepções dos diferentes grupos populacionais, poderiam ser traduzidas em uma versão de "mapas mentais". Assim, em seus estudos as respostas sobre desejabilidade residencial na Inglaterra, por exemplo, foram traduzidas através de técnicas estatísticas em curvas de intensidades de preferências, concluindo um mapa mental que reflete resultados com profunda influência dos sistemas de valores e emocional dos entrevistados (Fig. 23).

Outro exemplo interessante nesta área de pesquisa foi relatado por GOODEY (1974), que estudou a percepção geográfica (geografia no sentido amplo) de estudantes norte-americanos em torno aos temas localização de cidades, preferências residenciais relativas às diversas cidades, preferências para férias na Europa, julgamentos sobre nações e seus líderes. Inspirado no trabalho original de GOULD (GOULD & WHITE 1974) sobre mapas mentais, a pesquisa constatou as diversas imagens compostas dos entrevistados e concluiu na importância educacional da discussão das imagens mentais e na questão da influência da mídia em sua formação.

Um outro método válido de estudar as imagens mentais foi utilizado por NASAR (1979), em pesquisa que já mencionamos anteriormente, para identificar o "mapa mental avaliativo" dos aspectos visuais de duas pequenas cidades norte-americanas. Entrevistas por telefone e face-a-face, a moradores e visitantes, permitiram-lhe identificar as áreas e aspectos físicos que os entrevistados mais gostavam e desgostavam. As avaliações obtidas sugeriram cinco aspectos desejáveis na imagem avaliativa das

idades, e evidentemente relacionados à imagem ideal dos entrevistados, presença de natureza, conservação, áreas livres, ordem e significado histórico.

b) Operacionalização de Mapas Mentais:

Aponta-se que o principal problema desta noção é que ela tem sido interpretada erroneamente como uma analogia direta de representação cartográfica, como se carregássemos pequenos mapas na cabeça (CANTER 1977, GOLD 1980). Como afirmou DOWNS (1976) esta metáfora é confortável e perigosa pois nos leva a tratar o conhecimento espacial como se fosse um imenso "atlas" cognitivo; segundo ele deveríamos, portanto, enfatizar o processo e os mecanismos internos de elaboração destes mapas mentais, não os mapas em si.

Para o estudo do mapa mental que uma população possui de uma área ou cidade, ainda hoje adota-se principalmente uma das técnicas desenvolvidas por LYNCH (1960), que se resume em solicitar ao entrevistado que desenhe de cabeça o mapa da área destacando todos os elementos que entende por importantes. Uma variação desta técnica é a elaboração de um "mapa" esquemático a partir de respostas apenas verbais, chamado de "mapa mental indireto" por WHYTE (1977). De qualquer modo, o objetivo é sempre o pesquisador poder obter um mapa composto a partir do cruzamento de todas as informações "cognitivas", ou seja, obter um "schema" público da área.

Segundo SAARINEN (1976) a pesquisa mais massiva de coleta de dados de mapeamento mental baseou-se em 1.118 entrevistas para delimitar o centro da cidade holandesa de Karlsruhe. Cada

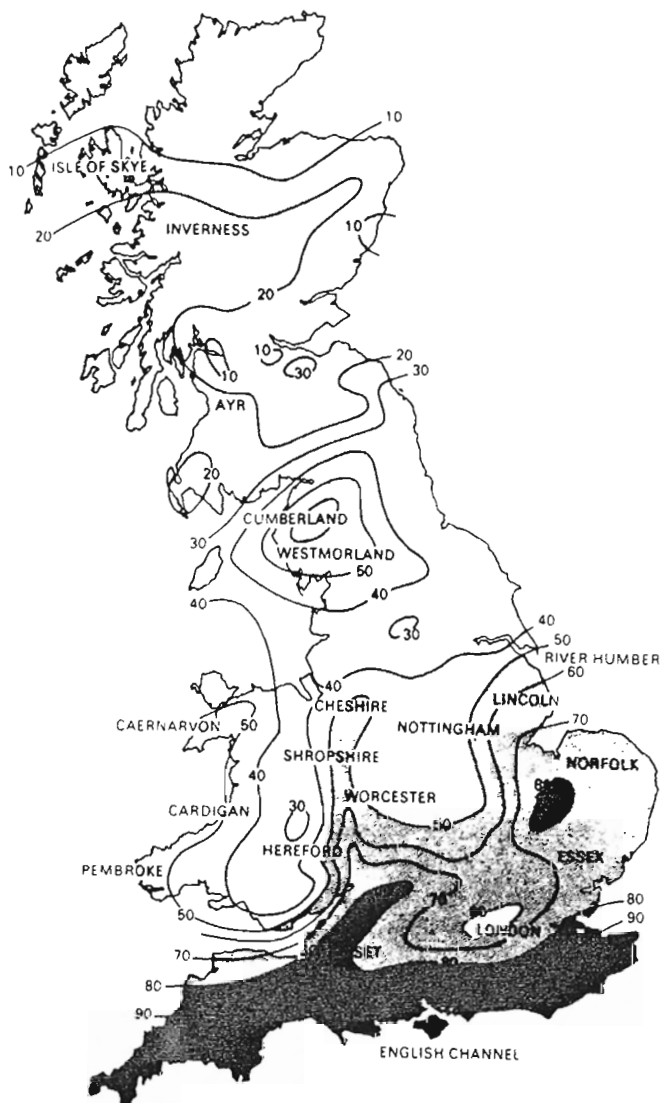


Fig. 23: Mapa mental de GOULD; curvas de preferência na Grã Bretanha.

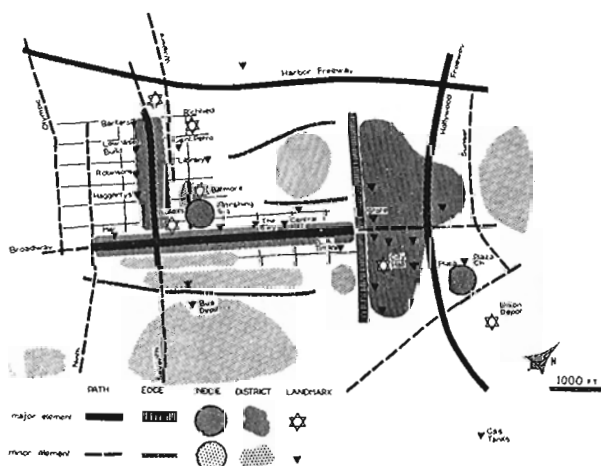


Fig. 24: Mapa composto de LYNCH da forma visual de Los Angeles.

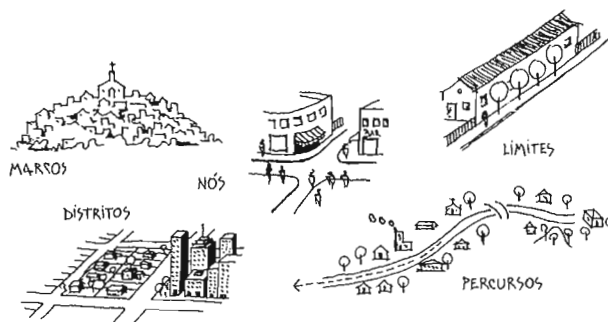


Fig. 25: Representação dos cinco elementos estruturadores da imagem da cidade de LYNCH.

entrevistado tinha de escolher, de um jogo de cartões com imagens de lugares e ruas, quais os que consideravam no centro. As imagens obtidas foram relativamente coerentes, mas destacaram-se diferenças: residentes mais antigos incluíam área maior que os novos, o lugar de moradia influiu nas tendências direcionais dos limites, o sexo e o nível sócio-econômico geraram respostas diferenciadas.

É preciso reconhecer a importância e a prevalescência da dimensão física e visual em nossa percepção. Já comentávamos isto quando discutíamos a importância da imagem visual em nossa cultura, no desenvolvimento do conhecimento e no processo de raciocínio. Mesmo as imagens mais elaboradas, com conotações sociais mais profundas, participantes de "schemata" mais complexos, formam-se a partir de evidências visuais ou visualizadas, a partir do momento que o conhecimento está desenvolvido suficientemente para abstrair-se de denotações diretamente funcionais e de conotações puramente estéticas, e passa para estruturas operacionais e mais abstratas.

Esta prevalescência de fatores físico-espaciais norteou o trabalho pioneiro em percepção ambiental de LYNCH, pois ele entendia a imagem urbana como essencialmente visual e interessava-se em saber "que formas geram imagens fortes" para a "imageabilidade" e o desenho urbano (LYNCH 1960: 14). Este continua constituindo um quadro conceitual básico e o ponto de partida para todos os trabalhos do gênero, apesar de diversas críticas que identificam algumas de suas limitações, inclusive pela pouca importância depositada nos fatores sociais que geram significados e as próprias imagens. É interessante que comentemos

quais são as razões principais ou os critérios de cunho associativo que, segundo LYNCH, levam nossa mente a distinguir determinados elementos, uma estrutura e um território em sua imagem mental de uma área.

LYNCH estudou a percepção de áreas centrais de três cidades norte-americanas, para identificação de sua "imagem pública", através de dois tipos de análise: um reconhecimento de campo por observadores treinados (mapeamento dos elementos urbanos, suas características, força, visibilidade, interações) e uma longa entrevista, que tardava uma média de 1 1/2 hora, a grupo limitado de moradores (evocando a imagem do ambiente físico). Esta técnica e os instrumentos desta entrevista constituíram a parte mais original do trabalho; os entrevistados descreviam percursos, quais elementos consideravam de destaque na cidade e desenhavam o "mapa mental" da área central. Os resultados conformavam um mapa composto da imagem da cidade, onde salientavam-se seus elementos estruturadores (Fig. 24).

Algumas críticas conceituais e, principalmente, metodológicas foram levantadas quanto ao trabalho de LYNCH, como por sua excessiva obstinação pelo aspecto visual (HARRISON & HOWARD 1972, APPLEBYARD 1976, GOLD 1980), fato já comentado anteriormente, ou pelo número de sujeitos ser exíguo e de pouca representatividade (LEE 1977: 142). A própria técnica e instrumento podem ser contestados pois dependiam de grande disponibilidade de tempo do entrevistado, de uma certa educação de base para compreensão das perguntas e de capacidades de representação gráfica. O próprio LYNCH (1960: 152/153), embora demonstrando a grande consistência interna nos resultados que

obteve, reconheceu limitações relativas a: tamanho das amostras (não mais que trinta entrevistados em cada cidade), sua homogeneidade (quanto à idade, sexo e nível sócio-econômico) e falta de distribuição territorial mais randômica das entrevistas (quanto a locais de residência e trabalho).

LYNCH (1960) partiu dos conceitos qualitativos de "legibilidade" e "imageabilidade", discutidos no Capítulo II, para concluir a importância de imagens públicas urbanas evidentes e claras para o usuário da cidade. Ele estudou a imagem mental de três cidades norte-americanas através de mapas mentais e de entrevistas colhidos com um grupo de entrevistados. Embora contestada no âmbito metodológico, como vimos acima, os conceitos gerais de LYNCH e sua estratégia nunca foram totalmente desmentidos (GOODEY et al 1971, HARRISON & HOWARD 1972, APPLEYARD 1976, BAILLY 1979, GOLD 1980).

Com as informações das entrevistas e dos desenhos, LYNCH confeccionou mapas compostos da imagem da cidade e identificou sua conformação estruturada basicamente a partir de cinco elementos físicos: nós, percursos, setores, limites e marcos (Fig. 25).

Os nós (nodes) seriam locais estratégicos com forte função, concentração de atividades, convergência física do tecido e onde o observador pode penetrar. Os percursos (paths) são os canais de movimento do observador e em muito influenciam na determinação da imagem mental. Os setores (districts) são as áreas da cidade que o observador identifica com uma certa clareza e que geralmente possui limites e identidade bem definidos. Os limites (edges) são

elementos lineares não utilizáveis como percursos que demarcam um setor ou uma área conhecida pelo observador, determinando uma interrupção na continuidade urbana. Finalmente, os marcos (landmarks) conformam referências externas, ou seja, destacam-se na paisagem como constância física observável.

Alguns autores discutem esta tipologia concluída por LYNCH, como de aplicabilidade não tão generalizável pois seus elementos se confundem entre si e ela tampouco é verificável em todas as situações (GOODEY et al 1971, GOLD 1980). Este último autor, por exemplo, propõe como tipologia básica para os elementos conformadores dos mapas mentais: edificações (monumentos ou marcos), percursos e áreas (território reconhecível).

Mas o que nos interessa de imediato, a nível de operacionalização dos estudos de percepção ambiental, é uma definição de categorias cognitivas que permitam a compreensão do conceito de mapa mental enquanto imagem mental estruturada do ambiente urbano, ou seja, enquanto uma cognição organizada, coerente e operativa para os usuários. Para estas estruturações mais complexas, os "schematas" ou mapas mentais, STEA (in KAMERON 1973) definiu o que chamou de "fatores" mais importantes para nossas concepções sobre o ambiente são: hierarquias, ligações, localizações, relações entre pontos e conexões ou caminhos.

Sobre este mesmo tema, BAILLY (1979) faz interessante sugestão para resumir a três os critérios perceptivos mais importantes em sua formação: a escala, os esquemas lógicos e as referências. A percepção da escala é o que permite a ordenação e estruturação da paisagem, os esquemas lógicos preestabelecidos pela cultura e educação permitem acesso à lógica de funcionamento

esperada, e as referências evitam que nos desorientemos e são, com frequência, visuais.

Com base no quadro teórico traçado no Capítulo III e nestas considerações para operacionalização, sugerimos a seguinte categorização cognitiva na formação de mapas mentais ou cognitivos: escala/território, estrutura e referências. Nunca é demais relembrar que estas categorias servirão apenas para facilitar a análise e a compreensão do fenômeno cognitivo, nunca existindo independentemente uma das outras, mas sempre reforçando-se em suas funções significantes.

a) Escala/Território:

Esta categoria que inclui as variáveis de escala e território parecem ser das mais significativas na formação de uma mapa mental de uma área ou bairro, segundo os achados de diversos pesquisadores (LYNCH 1960, LEE 1977, BAILLY 1979, MACHADO 1988). O tamanho da área e a clareza de sua delimitação, ou seja a definição de seu território, estão diretamente relacionados à nossa capacidade de abstração e apreensão do todo e de suas estruturas operativas; ao mesmo tempo que permite o grau de familiaridade com os elementos constitutivos.

Ou seja, enquanto é mais difícil captarmos uma imagem clara e operativa de uma área de escala muito grande, como uma região ou país, a indefinição de seu território, principalmente se os limites não são precisos e significantes, também dificulta a cognição. Por isto, as áreas reconhecíveis, ou lugares, são destacadas por alguns pesquisadores, principalmente pelos geógrafos, como as unidades cognitivas básicas para a percepção

ambiental (CANTER 1977, GOLD 1980). Esta noção, inclusive, confirma a importância cognitiva do conceito fenomenológico já discutido do "bairro" como unidade sócio-espacial (LEE 1974, 1977) e como expressão de territorialidade, como visto.

Realmente, os limites dos bairros costumam ser alterados a partir de necessidades perceptivas. ALTMAN (1968 in MERCER 1975) observava que a territorialidade humana é muito mais passiva de ser expressa simbolicamente, daí o bairro-território tomado como símbolo social, expressão física de identidade (LEE 1974, BLEY 1982). Por exemplo, quando em áreas de fraca definição física de limites demarcatórios de dois bairros, os moradores costumam declarar que moram no bairro com a "imagem" socialmente mais valorizada. Pelas mesmas razões, os moradores de favela só atingem "status" perante às possibilidades de financiamento nas lojas de departamento e à sociedade em geral quando possuem um endereço formalizável.

Outro exemplo conhecido de alteração das percepções do bairro revela-se nas táticas adotadas pelo marketing da especulação imobiliária que, quando o empreendimento está situado entre bairros distintos, "opta" por vendê-lo como do bairro de maior status socio-econômico e maiores qualidades percebidas, ampliando seus limites (Tijuca em oposição a Andaraí, Ipanema em oposição a Copacabana, Lagoa a Jardim Botânico, etc.).

Os conflitos existentes relativos a percepções dos bairros entre moradores ou usuários e o poder público é temática constante nos trabalhos de urbanismo. BLEY (1982) em seu estudo de percepção do centro de Curitiba, por exemplo, observou que das várias delimitações citadas em entrevistas, nenhuma correspondeu

^] oficial. Na nossa área de estudo, Área Portuária do Rio de Janeiro, este tipo de conflito foi notado nas entrevistas que fizemos com usuários da área em campo, assim como especificamente expressa pelos membros de movimentos comunitários.

b) Estrutura:

Nesta categoria cognitiva da definição de mapas mentais, ampliamos a noção classificatória proposta por BAILLY (1979) para o que chama de "esquemas lógicos". Por um lado os esquemas ou estruturas percebidas podem traduzir uma lógica operativa seja a nível físico quanto em nível social. Por outro lado, a categoria tanto pode traduzir lógicas operativas em nível geral (estrutura urbana) quanto em nível operativo específico (operação do lugar ou do equipamento).

A noção de esquemas lógicos lembra a de conhecimento operativo de PIAGET. Quanto a esta questão, perguntando-se o quanto podemos comparar o desenvolvimento de nosso mapa mental ao de nossos sistemas cognitivos, CANTER (1977: 77), tomando por base evidências empíricas, destacando inclusive pesquisas feitas com cegos aplicando mapas em braille, afirma que "... é o arranjo espacial dos lugares, não sua organização visual que é crucial" pois as imagens mentais estão longe de serem registros fotográficos, mas sim conceituações sumarizadas.

A maioria dos pesquisadores concluíram que a imagem que possuímos da cidade é parcialmente setorial (bairros conhecidos) e estas áreas se relacionam mediante fluxos visuais contínuos correspondentes aos eixos de deslocamento; as partes mais claras são as ligadas às atividades cotidianas do indivíduo (TUAN 1980,

RAPOPORT 1977, CANTER 1977, BAILLY 1979). Realmente, em termos de experiência e utilização funcional da cidade, impõe-se um conhecimento operativo de suas estruturas.

Dentro desta categoria de "estruturas", importância singular é assumida pela estrutura viária, ou as interligações formais de deslocamento entre os diversos elementos e partes significantes. Neste sentido, BAILLY (1979: 129), por exemplo destaca que os eixos de deslocamento podem ser vistos como subsistema do meio urbano, em que cada indivíduo elabora uma geografia subjetiva e que é esta "geografia" que tende a estruturar as outras percepções.

Em suas entrevistas para composição de mapas mentais, LYNCH (1960) já observava que os percursos eram os elementos predominantes, embora sua importância variasse de acordo com o grau de familiaridade com a cidade e a facilidade de sua legibilidade. Resultados semelhantes de predominância do sistema viário e articulação de outras imagens e referências ao longo dele, foram concluídos do estudo de mapas mentais nas pesquisas de DE JONGUE (1962), GOODEY (1968), CARR (1970), APPLEYARD (1976) e BAILLY (1979).

c) Referências:

Como "referências" classificamos todos os fenômenos particularizáveis como definidores das categorias anteriores de "estruturas" e "escala/ território". Portanto, nesta categoria cognitiva incluímos tanto as referências físicas, as mais popularizadas a partir de LYNCH e da prevaência da percepção visual, quanto as referências sócio-culturais.

Para a navegação e a orientação na cidade, as referências físicas assumem destaque evidente, como apontou LYNCH (1960), em sua conceituação de "legibilidade". De JONGUE (1962) logo depois também concluiria que quando o plano da cidade é confuso, recorreremos a maiores detalhes visuais e pontos de referência. RAPOPORT (1977: 142) também observa que a orientação é de extrema importância e básica para o comportamento de todos os organismos, ligada à sobrevivência e à sanidade mental.

Entretanto, uma das limitações apontadas para o enfoque de LYNCH, principalmente em sua tipologia de elementos e, em especial da identificação dos marcos, é a de que ele teria se concentrado demasiado na dimensão meramente físico-espacial em detrimento do "significado" dos elementos imagéticos (HARRISON & HOWARD 1972, RAPOPORT 1977, MOORE 1979, GOLD 1980, PIPKIN 1980). É o argumento, por exemplo, que "...as pessoas lembram das edificações primeiro e principalmente por seu significado de uso, não por suas características arquitetônicas, e que lembram de objetos no ambiente mais facilmente se puderem encaixar-lhes uma etiqueta linguística" (MOORE 1979).

APPLEYARD (1969: 153) afirmava que "a evidência aponta a noção de que todos os elementos do ambiente urbano... são conhecidos por alguma combinação de sua forma, visibilidade, uso e significado". Mas observa que, especificamente no caso por ele estudado de Ciudad Guayana, revelou-se a grande importância da "visibilidade", ou o grau de exposição das edificações em relação às rotas de transporte principais. Logo, em importante trabalho posterior, APPLEYARD ressaltaria a importância do ambiente como símbolo social e do significado na questão da imageabilidade: "o

ambiente se torna símbolo social quando é concebido ou percebido como representativo de alguém ou de algum grupo social" (APPLEYARD 1979: 272).

Outras pesquisas apontam diferentes categorias e ordenamentos relativas ao significado e conseqüente destaque dos elementos estruturadores nos "schemata" ou mapas mentais. HARRISON & HOWARD (1972) concluem de sua pesquisa que as categorias mais importantes eram o significado, a localização, as componentes funcionais e, por último, a aparência físico-arquitetônica. Por sua vez, MOCELLIN (1977) aponta os aspectos funcionais, histórico/sociais e a dominância visual e ROZELLE & BAXTER (in BAILLY 1979) sugerem as categorias construídas pelo homem, referências ao meio social e referências ao meio natural.

Enfim, seja como for, BELL et al (1978) resumem bem toda esta discussão ao observar que "a capacidade de estímulo de um elemento físico e o reconhecimento é função de fatores sociais (significado social, psicológico, etc.) e físicos (centralidade, distinção, visibilidade, etc.)". Assim, qualquer que seja o elemento destacado na imagem mental urbana pelo respondente, o destaque pode ser adquirido por seu significado, composto social e fisicamente. As estruturas mais complexas, traduzidas por mapas cognitivos, são conformadas pelo conjunto destes elementos, interrelacionados, cujos significados possuem conotações idênticas, apenas em dimensões cognitivas de ordem superior.

As referências cognitivas, com destaque para as visuais, são destacadas por todos os resultados de pesquisas aplicadas como importantes elementos estruturadores do espaço. A nível físico-espacial, sua capacidade estruturadora tem se verificado

por fatores como visibilidade, localização e destaque no contexto. A nível de significado, sua capacidade verifica-se por suas funções, usos e papel socio-cultural.

IV. 3.2. Nível dos Processos de Avaliação e Conduta:

O segundo nível de estudos ambientais a que nos referimos, abrange as atividades mentais de avaliação e conduta, do processo de percepção e interação ambiental, conforme explicitamos no Capítulo III. Conforme dissemos, a atividade de avaliação engloba seleção e julgamento de atributos ambientais; a atividade de conduta comporta a organização de expectativas e a tomada de atitudes e opiniões, como preparação para a ação e o comportamento e realimentação do processo interativo.

Neste nível de estudos, é comum a utilização de entrevistas com perguntas cujas respostas apoiam-se em repertório de atributos, sentimentos ou alternativas de atitudes (WHYTE 1977, ZEISEL 1981). Para tanto, muito utilizam-se questões cujas respostas são organizadas em escalas de diferenciais semânticos: pares de conceitos ou adjetivos opostos dispostos em uma escala linear de gradações de valores onde o entrevistado deve manifestar sua preferência (do tipo "tenso X relaxado"). Outros métodos comuns são o de complementação de afirmativas (do tipo "este ambiente é ___"), a manifestação frente a afirmativas ("este ambiente é bonito: sim/não") e o uso de cenários que representam possíveis alternativas de desenvolvimento.

Um dos mais interessantes estudos de âmbito geográfico no estudo da avaliação e preferências ambientais foi desenvolvido em 1966, coordenado por LOWENTHAL (1972), mencionado brevemente no

Capítulo III. Neste estudo, objetivava-se a compreensão das préconcepções e atitudes do público em relação a uma série de estímulos ambientais em cinco cidades norte-americanas. O trabalho tinha por base solicitar, em cada uma das cidades, que um grupo escolhido de umas noventa pessoas andassem por percursos prèdeterminado pelos pesquisadores. Instruções escritas esclareciam como os entrevistados deveriam registrar as suas impressões (atributos, sentimentos e preferências) durante estes percursos e fazer certos julgamentos: direção do deslocamento, dia da semana e hora, deveriam fazer os percursos sozinhos, etc. As instruções evidentemente visavam que as condições das informações para a análise fossem relativamente uniformes.

A partir de uma listagem de atributos em pares opostos os entrevistados tinham que classificar em uma escala de cinco pontos o que mais se aplicava em cada percurso (natural/artificial, feio/bonito, pobre/rico, etc). Depois deveriam destacar quais as cinco qualidades mais significativas do percurso e os sentimentos para com ele através de quatro palavras não existentes na listagem de atributos. Análises estatísticas, como de conteúdo, significância e variância, permitiram o grupamento de classes descritivas e concluir as diferentes avaliações e preferências dos grupos entrevistados.

Por sua vez, BELL et al (1979: 47) descrevem pesquisa de KAPLAN em que foi constituído um modelo de preferências ambientais também a partir de classificação por pares opostos de atributos, cujos entrevistados responderam a partir de exposição de slides dos ambientes. A análise dos resultados levou os pesquisadores a concluírem as seguintes qualidades ambientais

positivas: coerência, textura (quanto mais suave mais positivo), identidade, espaçoso, complexidade, mistério. Segundo os autores, parece que o modelo obtido enfatizava o conteúdo de informações transmitido pelas cenas em slides, ou seja, quanto mais informação, mais positiva a resposta.

Resultados coerentes aos de KAPLAN (in BELL 1979: 47) também obteve SANOFF (1974), que afirmou que existe relação entre a satisfação visual e os atributos de complexidade, ambiguidade e novidade. Em experiência metodologicamente semelhante à de LOWENTHAL, ele comparou as respostas de dois grupos de entrevistados ("designers" e estudantes de planejamento) sobre uma série de atributos, também ordenados por pares semânticos opostos, primeiro em relação a um ambiente ideal hipotético, depois com base em uma tipologia de quatro paisagens residenciais. As conclusões apontaram as qualidades preferidas como "complexidade", "estímulos", "sensual", e "dinâmico", em oposição a "simplicidade", "universalidade" ou "simetria".

No Brasil, já mencionamos que MACHADO (1988), estudou as manifestações "topofílicas" relativas à Serra do Mar Paulista. Topofilia é um conceito desenvolvido por TUAN (1974) para definir o elo afetivo entre o indivíduo e o ambiente físico incorporando percepções, atitudes e valores, manifestações cognitivas e afetivas. Estudando estes temas em campo, a partir de questionário com perguntas abertas distribuído a três grupos significativos da população (moradores/trabalhadores, técnicos e administradores/políticos), MACHADO aferiu também considerações sobre atitudes e possibilidades de condutas relativas à ação ambiental e preservação de determinados aspectos da Serra do Mar.

IV. 4. Grupos Diferenciados, Percepções Diferenciadas:

A maioria das pesquisas aplicadas já concluíram que a cognição é função de cinco variáveis principais: nível sócio-econômico, sexo, idade, experiência pregressa e capacidades individuais (LYNCH 1960, APPLEYARD 1976, BELL et al 1978, MOORE 1979, BAILLY 1979, GOLD 1980). Realmente, estes achados empíricos nos confirmam as suposições teóricas já comentadas, uma vez que o processo de percepção admite, principalmente em suas fases de seleção das informações, cognição e avaliação, condicionantes (os chamados "filtros") de grupo e individuais.

Se aceitamos que as percepções, como vimos, são dependentes da experiência e do universo de vida de cada observador, fica evidente que os diversos sub-grupos de uma sociedade, ou de usuários de uma área, tenham percepções e atitudes diferenciadas em relação a ela. O que varia, no entanto, e não é tão simples de ser previsto para cada situação, é o quanto esta variância é significativa e em relação a quê aspectos.

O desenvolvimento de um estudo de percepção ambiental deve levar em conta todas estas variáveis, tanto em nível do planejamento da pesquisa e dos questionários em si, quanto no da análise e correlação dos dados obtidos.

a) nível sócio-econômico:

O nível sócio-econômico manifesta-se principalmente pelo embasamento cultural que ele acarreta, ou seja, a quantidade de aprendizado via socialização e experiências diretas pregressas. De uma maneira geral, quanto mais alto o nível, maior a área reconhecida pelos processos cognitivos, mais acurado este

reconhecimento e mais objetivas as informações representativas nas respostas colhidas pelos pesquisadores, além de maior a capacidade de inferir conhecimento (APPLEYARD 1976, BELL et al 1978, MOORE 1979).

Por outro lado, MOORE (1979: 33) afirma que o que se está descobrindo é que "...a educação geral per se, inteligência geral e raciocínio verbal não estão significativamente relacionados com a capacidade de mapeamento cognitivo por si próprios, enquanto determinadas habilidades cognitivas específicas são possivelmente muito importantes, tais como operações concretas, capacidade de lidar com relações espaciais, coordenação de perspectivas, rotação, abstração e redução de escala".

Os níveis sócio-econômicos também pressupõem sistemas de valores diferenciados, que geram reflexos evidentes nas fases do processo de interação ambiental e percepção. Deve-se esperar que os grupos de renda mais baixa relacionem-se diferentemente com o ambiente, em suas motivações, avaliações e expectativas, do que aqueles grupos cujos rendimentos já lhes garantem os confortos mínimos da vida urbana.

Outra variável ligada ao nível socio-econômico que não se deve subestimar é o tipo de meio de locomoção utilizado pelo entrevistado, na apreensão de determinadas características e atributos ambientais. Os possuidores de carro, por exemplo, têm maior liberdade de locomoção e acessibilidade do que aqueles que necessitam utilizar-se dos transportes públicos (certamente os mais carentes em termos perceptivos neste caso são os usuários do metrô). De uma forma geral, a atividade de caminhar é a que permite mais intimidade com o ambiente (LEE 1977, MOORE 1979).

APPLEYARD (1976), por exemplo, em seu estudo sobre Ciudad Guayana, registrou uma diferença significativa entre os respondentes que se deslocavam de carro do que os de ônibus. Os primeiros representavam mapas mentais mais coerentes, com maior domínio espacial e capacidade inferencial, enquanto os segundos resumiam-se a representações lineares e pouco coerentes do sistema urbano. As mesmas características foram encontradas entre os residentes com maior ou menor capacidades de deslocamento; entretanto, embora estes últimos tivessem apresentado menor capacidade para articular a cidade como um todo, eram capazes de perceber os seus bairros de maneira mais detalhada.

b) sexo:

Em segundo lugar, deve-se atentar para as eventuais diferenças em percepção relativas ao sexo dos entrevistados. Uma vez que os papéis do homem e da mulher na sociedade são diferenciados, serão diferentes suas motivações, sistemas de valores e percepções.

A maioria das pesquisas mostram, por exemplo, que as esposas tendem a utilizar-se mais o lar como base de referência e tendem a produzir mapas mentais da área de entorno imediato ao lar mais coerentes que os maridos, enquanto estes se utilizam de coordenadas mais abstratas e tem uma imagem composta mais completa da cidade, talvez porque se desloquem mais para o trabalho (MOORE 1979, BAILLY 1979, BELL et al 1978).

Pesquisas citadas por MOORE (1979) demonstram que as habilidades de domínio espacial relativas ao sexo não são de cunho biológico, mas derivadas da socialização, estilo de vida e

educação; assim, por exemplo, na maior parte dos grupos sociais, as meninas adolescentes, em relação aos meninos, já apresentam menor domínio de território além do entorno imediato à casa.

c) idade:

Quanto a esta variável, o consenso aponta para a noção do desenvolvimento das capacidades cognitivas segundo as conceituações de PIAGET, já discutidas no Capítulo II. Entretanto, como já observado nas linhas acima em relação ao nível de educação, o nível de desenvolvimento cognitivo, capacidades espaciais ou operações concretas não é dependente da idade per se (MOORE 1979).

Portanto, a idade é fator que tende a fazer com que os mais jovens tendam a possuir percepções incompletas. Primeiro, pelas tendências desenvolvimentais demonstradas por PIAGET. Segundo devido às próprias limitações de locomoção e independência impostas pelas regras sociais e a segurança real; evidentemente, esta segunda razão se verifica diferentemente segundo a classe sócio-econômica, os mais pobres "ganhando a rua" mais cedo.

MOORE (1976), com base em PIAGET, propôs três níveis de desenvolvimento da ordenação de representações cognitivas, tanto para crianças quanto para adultos. O primeiro nível chamou de "concreto egocêntrico" não diferenciado, que inclui representações simbólicas primitivas. O segundo nível chamou de "diferenciado e parcialmente coordenado" em sub-grupos fixos, que incluem representações simbólicas intermediárias. Finalmente, o terceiro nível de desenvolvimento das representações cognitivas seria o "operacional", que se vê hierarquicamente integrado.

Algumas pesquisas corroboram este esquema geral de desenvolvimento de representações cognitivas (APPLEYARD 1976). Entretanto, como apontado por GOLD (1980) deve-se aceitar apenas o princípio conceitual mas de forma muito esquemática pois é duvidoso que o aprendizado de um adulto siga a mesma sequência do de uma criança uma vez que ele possui uma capacidade inferencial muito superior. Talvez esta mesma dúvida repita-se ao relativizarmos a escala do ambiente a representar, já que em ambientes urbanos de grande área, por exemplo, também em muito aumenta nossa necessidade inferencial.

d) experiência pregressa:

Finalmente, como todo nosso quadro teórico anterior nos leva a pressupor, a evidência empírica demonstra que a experiência anterior dos entrevistados além daquela expressa na idade, em muito influenciam as percepções e cognições.

Os padrões de respostas das pesquisas existentes indicam que as áreas ou trajetos de uso cotidiano são as mais conhecidas e seus mapas tendem a apresentar menos distorções e áreas "vazias" (LYNCH 1960, SAARINEN 1974, APPLEYARD 1976, NASAR 1979, BLEY 1982). O desenvolvimento de habilidades de mapeamento cognitivo mostram que mapas sequenciais se relacionam com pequeno tempo de residência no local, enquanto mapas espacialmente coerentes se relacionam com maior tempo de residência.

O aumento da familiaridade com a área pesquisada faz com que os mapas cognitivos e as respostas em geral sejam mais claras e apresentem maiores detalhes. A familiaridade com o ambiente é conseguida, geralmente, através de repetido uso ativo como, por

exemplo, fazer compras (MOORE 1979). Esta especificidade também foi notada por TUAN (1980: 74) quando observa que "a avaliação do meio ambiente pelo visitante é essencialmente estética".

Em seus achados sobre a pesquisa em Ciudad Guayana, APPLEBYARD (1976: 219) também confirma que "no primeiro encontro, a forma física da cidade tende a dominar as percepções de uma pessoa, mas a repetição faz com que aspectos funcionais e sociais cresçam crescer em importância. Com mais experiência, espera-se uma visão progressivamente mais ampla, mais complexa e mais profunda no conhecimento ambiental de uma pessoa e um aumento de conscientização das mudanças na estrutura urbana". Em termos de familiaridade espacial, ele observava que, em Ciudad Guayana, "existia uma tendência clara que o não-familiar dependia da visibilidade" dos elementos e edificações (APPLEBYARD 1976: 86).

Entretanto, este mesmo pesquisador concluiu que "em ambientes onde existe um alto grau de congruência entre forma, visibilidade e significado, tanto estranhos quanto moradores possuíam imagem similar do assentamento" (APPLEBYARD 1976: 85).

Portanto, verifica-se uma tendência entre recém-chegados em uma área, que desconhecem os significados mais profundos relativos à cultura e história do lugar, de fazer prevalecer imagens visuais, tomadas primordialmente como leituras estéticas. Assim, por exemplo, para um visitante quando chega por primeira vez em uma praça em cidade desconhecida para ele, podemos esquematizar que seu processo de percepção e raciocínio provavelmente incluirá três fases principais, se pudermos dissecar o processo de interação apenas para clareza de análise.

Primeiramente, ele avaliará o local segundo critérios meramente visuais e estéticos, que o possibilitará a formação de suas primeiras opiniões e condutas. Em um segundo momento o visitante comparará o seu repertório de imagens, valores e experiência, aos novos fatos, inferindo significados, o que novamente o levará a avaliações e possibilidades de condutas. Finalmente, em uma terceira fase, com o tempo, ele terá conhecimentos suficientes sobre o contexto em que aquele lugar visitado está mergulhado para voltar a alimentar seu processo cognitivo, formando seus julgamentos e opiniões, agora mais duradouras. As imagens, progressivamente, vão recebendo componentes que não apenas visuais na complementação das representações internas da realidade percebida.

e) capacidades individuais:

A variável das capacidades individuais representa a variabilidade ou a não efetividade nas respostas segundo a interpretação que o entrevistado faz das perguntas ou das instruções, variações que refletem os fatores anteriores, mas também introduz uma variável diretamente dependente do indivíduo.

Assim o seu humor, pressa para responder, correta compreensão da pergunta, interpretação das palavras e conceitos utilizados, capacidade de raciocínio, e tantas outras, sem dúvidas podem influenciar nos resultados obtidos. Algumas destas variáveis são inevitáveis, como o humor, outras podem ser evitadas pelo pesquisador, como o tempo para responder.

Uma das maiores críticas ao instrumento de estudo ambiental conhecido por "mapa mental" em nível de sua obtenção por

representação gráfica do entrevistado, é justamente a limitada capacidade deste tipo de expressão por parte de grupos da população e dos indivíduos. A representação gráfica pressupõe primeiro, uma grande capacidade de abstração, segundo, as capacidades de orientação, miniaturização, projeção e simbolização (CANTER 1977). Acaba-se confundindo capacidade de representação gráfica com capacidade cognitiva em si, que independe dela.

Assim, como vimos, nosso quadro conceitual pôde ser finalizado com noções sobre a operacionalização dos estudos da percepção e cognição ambiental no sentido do desenho urbano e na revitalização de cidades. Embora ainda se esteja longe de poder utilizar conceitos, procedimentos metodológicos ou instrumentos de medida plena e universalmente aceitos, vimos que alguns obtêm consenso. Esta base conceitual nos permitirá a pesquisa de campo e o estudo desenvolvido nos dois últimos capítulos.

Mas como nos lembra TUAN (1980), para se compreender as atitudes e preferências de um grupo, é necessário que conheçamos sua história cultural e sua experiência ambiental. É isto que pretendemos com a Parte Segunda deste trabalho. Trataremos de caracterizar o contexto ambiental da Área Portuária do Rio de Janeiro, através da análise de sua evolução e dos aspectos principais de seu desenvolvimento. Veremos que o contexto que se revela é realmente propício para ações do poder público no sentido de promover a revitalização da área, justificando, portanto, a própria aplicabilidade de nossa tese.

P A R T E II

O Estudo de Caso: A Área Portuária do Rio de Janeiro



"A cidade... (é feita) das relações entre as medidas de seu espaço e os acontecimentos do passado... A cidade se embebe como uma esponja dessa onda que reflui das recordações e se dilata... não conta o seu passado, ela o contém como as linhas da mão, escrito nos ângulos das ruas, nas grades das janelas, nos corrimãos das escadas... cada segmento riscado por arranhões..."

("As Cidades e a Memória" in CALVINO, Italo "As Cidades Invisíveis", São Paulo: Companhia das Letras, 1990, pag. 14)

CAPÍTULO V:

A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA ÁREA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO

Para a melhor compreensão de nosso objeto de estudo, sua caracterização e identificação de seu papel no contexto da cidade do Rio de Janeiro, trazemos a seguir algumas considerações sobre sua evolução histórica. A abordagem será a mais livre possível, abordando os aspectos relevantes para o desenvolvimento urbano, como os geográficos, sociais, econômicos e urbanístico-arquitetônicos.

Esta análise está subdividida em diversos ciclos, entendidos como os principais momentos históricos na definição do desenvolvimento da área e de suas funções. Evidente que estes ciclos não podem ser vistos como estanques e definitivos, apenas como uma maneira mais fácil de sistematizar as informações.

Entretanto, através das informações deste Capítulo, complementadas pelas do seguinte, veremos que a Área Portuária viveu quatro grandes momentos principais bastante característicos (Fig. 26). O primeiro foi o momento de sua formação e consolidação como lugar de atividades portuárias, atracação, armazéns e trapiches. O segundo momento foi o de fortalecimento e definição de seu papel como o principal porto brasileiro através das grandes obras urbanísticas de Rodrigues Alves e Pereira Passos. O terceiro viu a consolidação de suas funções econômicas e de sua área de influência para importações e exportações.

Finalmente, o quarto grande momento da Área Portuária, que como dissemos será melhor explorado adiante, já a mostra esvaziada de sua importância original, problemática em sua resposta às funções portuárias e sofrendo diversas pressões oriundas de sua localização e do próprio desenvolvimento da cidade que ajudou a formar.

V. 1. Século XVIII: Consolidação da Ocupação

Este período se destaca na evolução da Cidade, marcado pela intensificação do crescimento de suas funções e da malha urbana. Para isto, alguns fatores foram essenciais tais como a cotação do açúcar no mercado internacional e a expansão da mineiração, cujo escoamento da produção dava-se pelo porto do Rio. A metrópole portuguesa passa, então, a cuidar mais da cidade, agora importante entreposto comercial e político, principalmente após as tentativas de invasão dos franceses. Estes chegam, inclusive, a estabelecer um fortim no Morro da Conceição, em nossa área de interesse, junto ao Palácio Episcopal, nos primeiros anos do Século XVII. Depois, ali seria construído um ponto fortificado pelos portugueses. A cidade registrava aumento populacional de 12.000 habitantes em 1713 para 30.000 em 1760.

A malha urbana cresce para além das fronteiras originais definidas pelos morros do Castelo, São Bento, da Conceição e Santo Antonio. As obras de melhorias promovidas pelos portugueses a fim de acolher este crescimento, principalmente as de tratamento de áreas de mangues e lagoas, definiram dois vetores básicos de expansão urbana para o Norte. Um deles partindo do antigo Largo da Prainha, atual Praça Mauá, ao longo da Baía,

encontraria dificuldades devido às conformações geo-morfológicas e ao trabalho da maré. Outro, buscava o interior pelo outro lado destas formações a partir da planície central e do núcleo histórico. A expansão da malha através de grandes aterros viria a ser uma característica da Cidade.

Existem indícios de ocupação em nossa área de estudo desde o Século XVI com pequenas casas de pescadores, chácaras e capelas nos morros. Entretanto, segundo os historiadores, esta ocupação só torna-se significativa a partir do século XVIII. As condições geo-morfológicas da área tornavam seu acesso e sua ocupação difíceis, entre o sopé dos morros, as áreas alagadiças e as águas da Baía. Sua ocupação, portanto, justificaria-se apenas a partir da premência de expansão do núcleo histórico e das suas funções portuárias ao longo da costa (Fig. 27).

A Cidade chegava até o Largo da Prainha, que já funcionava como complemento e extensão do Porto principal, localizado no Largo do Carmo, atual Praça XV. Já no início do Século XVIII o entorno da Prainha havia recebido construções significativas como a Forca, a Casa dos Presos, a Capela de São Francisco de Paula, trapiches e atracadouros. Da mesma forma, o Morro da Conceição já possuía além de moradias de pescadores, duas vias públicas, entre elas a ladeira da Prainha (atual João Homem), que levavam à capela e ao castelo fortificado, no topo do morro.

Um pouco mais tarde também iria se destacar a famosa Rua do Jogo de Bola (ver Fig. 61), que desembocava na Pedra do Sal, local onde se dava o comércio do sal, então monopólio da Coroa. Atualmente a pedra encontra-se tombada pelo Patrimônio Histórico estadual como local significativo da cultura negra no Brasil.



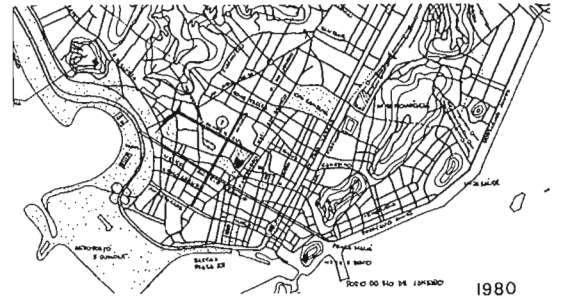
1567



1902



1700



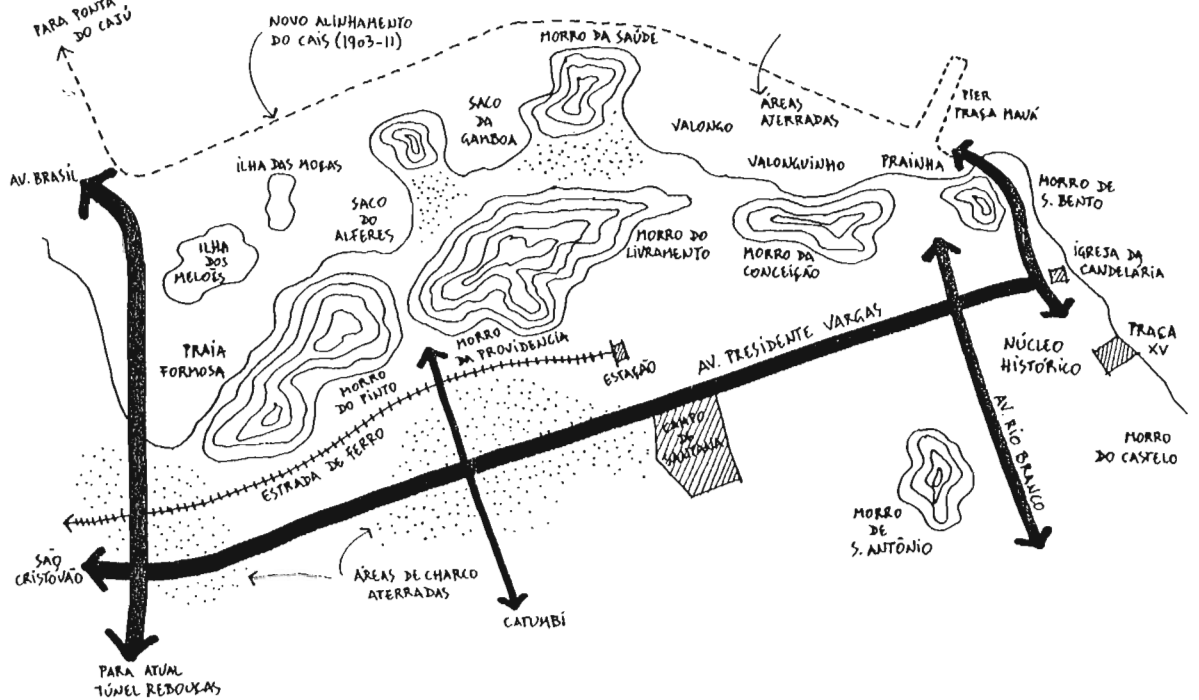
1980



1808

Fig. 26: Esquemas das distintas fases de expansão do centro do Rio.

Fig. 27: Croquis com os principais vetores e elementos do crescimento da Área Portuária e seu entorno.



Alguns trapiches viriam a surgir também nesta época junto à Praça do Valongo, onde desembocava a Rua da Saúde, hoje conhecida por Rua Sacadura Cabral, o que confirmava um dos vetores básicos de expansão da Cidade mencionados acima. Assim, também o Morro da Saúde, um pouco mais longe do núcleo central, viria logo a receber a Igreja de Nossa Senhora da Saúde, por sua fama de local de bons ares marinhos.

Em 1831, a transferência do Mercado de Escravos do Largo do Carmo para o Valongo, por ato do Marquês do Lavradio, seria de grande importância como um primeiro indício de "especialização espacial" da Cidade pois o núcleo central já não comportava este tipo de atividade (COARACY 1955, LAMARÃO 1984). Daí talvez a origem de um processo de desvalorização da área que, junto com as próprias características das funções portuárias, trariam uma conotação bastante negativa que se mantém, de certa forma, como veremos em capítulos adiante, até os dias de hoje.

Na segunda metade deste século também se inicia a ocupação do Morro do Livramento, também por retalhamento das antigas chácaras, e surge o Cemitério de Pretos Novos, no caminho da Gamboa entre o Saco e o Valongo, onde seriam enterrados os escravos e os negros recém chegados para o Mercado. Evidentemente que este local iria contribuir bastante para a imagem negativa da área. de qualquer forma, veria-se a consolidação da ocupação urbana das áreas junto aos morros da Conceição, Saúde e Livramento, com novas estruturas geralmente voltadas para as funções portuárias tais como depósitos, armazéns, atracadouros, mercados, e afins (Fig. 28).

V. 2. Século XIX: Primeira Metade e Consolidação de Funções

Neste século seria dado o grande impulso de expansão e consolidação de funções na área devido à chegada da Família Real em 1808 e à abertura dos portos a nações amigas. O comércio exportador também sentiria um grande crescimento com o início do ciclo do café, superando o açúcar em valores e quantidades, vindo do Vale do Paraíba e comercializado e exportado inteiramente pelo porto do Rio. A nível global, a expansão do capitalismo e a cristalização do mercado internacional, com o desenvolvimento da navegação, iriam gerar profundas mudanças nos sistemas sociais no Brasil e no resto do mundo (Fig. 29).

Como se sabe, a Inglaterra foi a principal beneficiária da Abertura dos Portos, em troca de proteção contra a expansão do bonapartismo na Europa e de empréstimos à Portugal. A mercadoria vinda da Inglaterra, por exemplo, pagava apenas 15% em tarifas alfandegária, enquanto as portuguesas pagavam 16% e as dos outros países pagavam 24%. LAMARÃO (1984) registrou um aumento significativo do total de embarcações a se utilizarem do Porto do Rio neste período, de 778 em 1807 a 5000, de várias nacionalidades, em 1811. A intensificação do tráfico de escravos, um dos sustentáculos da economia, também marcava a utilização do Porto do Rio com 53.000 escravos chegando à cidade apenas em 1829 (LAMARÃO 1984).

Estes fatores ajudaram no rompimento do equilíbrio da Cidade que em apenas duas décadas teria a sua população duplicada, chegando a 100.000 habitantes em 1822 (BENCHIMOL 1982). Calcula-se que apenas a vinda da Corte contribuiu com



Fig. 28 : Aspecto geral do Rio em 1624, gravura de N. GEELKERKEN.
Ao fundo, a letra H indica o Mosteiro de São Bento.

Fig. 29 : Carta topográfica da Cidade do Rio de Janeiro, pelo
Capitão A. FIGUEIRA, 1775.



cerca de 15.000 novos habitantes. Tudo isto veio gerar novos valores e interesses, a intensificação dos vetores de crescimento, ampliação dos tipos arquitetônicos praticados e uma ampliação inusitada da demanda habitacional, concorrendo para a especialização espacial e um início de processos de valorização do solo.

Incentivos fiscais apoiavam aterros de mangues e a ocupação de áreas como a Cidade Nova, ao longo do Canal do Mangue, confirmando o vetor de crescimento consolidado com a instalação do palácio real na Quinta da Boa Vista, São Cristóvão. As obras de saneamento, melhorias e embelezamento representavam valores trazidos pela Corte e confirmados pelas missões francesas, com o simbolismo e a monumentalidade transmitidos pelo estilo neo-clássico. O centro da cidade já iria sentir esta modificação da dinâmica urbana e as residências mais nobres mudam para São Cristóvão e Flamengo, dando lugar ao surgimento de cortiços e casas de cômodos, além de permitir a expansão das funções não habitacionais.

Por decreto de 1809, D. João afora terrenos na Praia da Gamboa e no Saco do Alferes para trapiches, sendo favorável à construção de um cais na Praia do Valongo. A Prainha, por esta época, tornava-se o principal entreposto para o comércio de madeiras e de café, advindos da região do Rio e do vale do Paraíba. As atividades portuárias fazem intensificar a ocupação da área de estudo que recebe uma série de pequenos aterros ao longo da Rua da Saúde, atual Sacadura Cabral, e geram o surgimento de novos parcelamentos das antigas chácaras nas encostas dos morros.

A orla marítima começa a especializar-se funcionalmente e a ser regulamentada com inúmeros trapiches e atracadouros, até o Valongo. Como resultado natural, aí também iriam surgir as primeiras atividades industriais, representadas por oficinas de fundição, serralherias e pequenas fábricas de objetos ligados às atividades portuárias. Segundo LAMARÃO (1984) a mais antiga fundição, a Imperial, localizada no caminho do Valongo, foi inaugurada em 1829. Isto se dava de forma ampla, mas sempre ligada ao mar; o Cemitério dos Ingleses e seu cais, por exemplo, também seriam construídos no Saco da Gamboa, em 1811.

Os estudiosos consideram este período como crítico na definição do perfil socio-econômico e urbanístico que o Rio viria a ter. O centro tornava-se, então, "... cada vez mais o locus de um conjunto de realidades críticas, oriundas da crescente incompatibilidade entre a antiga estrutura material da cidade e as novas relações econômicas capitalistas que nela se enraizavam" (BENCHIMOL 1985: 600). Esta preocupação crescente iria eclodir no período Rodrigues Alves, já no início do Século XX, como logo veremos. Os excedentes de capital da produção agrícola e extrativa começavam a ser reinvestidos na cidade, o que se refletia em obras públicas, construção residencial e expansão dos serviços públicos (Fig. 30).

A primeira obra urbanística de vulto para intervenção na própria imagem da cidade foi a construção da primeira praça monumental do Rio para celebrar a chegada da Princesa de Tereza Cristina em 1843, para o matrimônio com D. Pedro II. Projetada por Grandjean de Montigny e construída no lugar do antigo Mercado de Escravos, ela era o início do percurso festivo que ligava o

Fig. 30: A Cidade do Rio de Janeiro no início do Século XIX
(in ABREU 1987)



Reprodução a Mão do Mapa encontrado na Biblioteca Nacional.
ARC 15.1.2 por Jorge Enriave Janna H.

Porto ao Largo do Carmo, hoje Praça XV. Outras edificações importantes também estavam sendo construídas na área de estudo, consolidando suas funções, como a Escola Naval no Largo da Prainha, que funcionou de 1849 a 1867, e o segundo maior mercado da cidade, no Largo da Harmonia, junto à Rua da Saúde em 1855. No decorrer da segunda metade do século a área já estaria perfeitamente integrada ao resto da cidade.

Foi nos setores de serviços públicos urbanos que o capital estrangeiro seria investido, mostrando sua operacionalidade, principalmente no que diz respeito ao abastecimento e distribuição de água, linhas e companhias ferroviárias e de bonde, eletricidade, iluminação pública, etc. As concessões iriam aumentar em muito durante a segunda metade do século, acompanhando a expansão do Capital e a maior inserção do país no mercado internacional. O Rio, como a principal metrópole, representava papel primordial funcional e simbolicamente.

V. 3. Século XIX: Segunda Metade e Especialização Espacial

Os reflexos da Revolução Industrial nos países centrais, a intensificação das relações capitalistas de produção e a internacionalização dos investimentos já começavam a marcar profundamente o sistema urbano e o espaço das cidades no Brasil. Este, por exemplo, foi o caso dos impactos causados pela introdução da ferrovia, da energia a vapor e, logo depois, da eletricidade.

Com o crescente aumento das atividades portuárias, grandes interesses vão rebater-se na Área Portuária, expectativas de sua modernização. Neste período, até pelo menos 1870, houve uma série

de projetos propostos para estas obras, incluindo novas docas, interligação à ferrovia, novo maquinário a vapor, etc. (LAMARÃO 1984). A maioria destes projetos incluía a Doca da Alfândega como principal preocupação, ao longo do núcleo histórico central da cidade, cujo início das obras de melhorias ocorreu em 1853 e se estenderiam ainda por quase toda a segunda metade do século.

A primeira ferrovia do Brasil, inaugurada em 1854, foi iniciativa do Barão de Mauá e ligava o Porto de Mauá, no fundo da Baía onde hoje é o município de Magé, à Raiz da Serra de Petrópolis. Para chegar lá, tomava-se um barco na Prainha (Praça Mauá), cujos trapiches também haviam sido absorvidos pelo Barão, ao Sopê do Morro de São Bento. Segundo LAMARÃO (1984) já nesta época pensava-se construir um terminal ferroviário de cargas entre o Porto e a Estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, que seria inaugurada junto ao Campo de Santana em 1858.

Mas foi apenas após as sucessivas obras sanitárias e o aterro do Saco de São Diogo, em 1850 com a criação da Cidade Nova, e da consolidação de São Cristóvão que a via férrea vai passar a ditar o vetor de expansão da cidade para o Norte, os subúrbios e o Vale do Paraíba (ABREU 1987). Acompanhando a orla marítima para o Sul e os bairros mais elegantes, das mansões da alta burguesia e do casario de classe média, o vetor consolida-se com as linhas de bonde até Botafogo e o Jardim Botânico.

Este novo dinamismo econômico e social iria imprimir modificações profundas no perfil da cidade, estabelecendo tendências de desenvolvimento determinantes de seu caráter atual. Diversos autores observam que é nesta época que vai se definir uma hierarquização social e funcional da cidade como um todo,

ficando a área de estudo, entre os morros e a Baía, com os trapiches, oficinas, unidades de grande porte e bolsões residenciais de baixa renda junto aos bairros dos morros (BENCHIMOL 1982, RAHBA 1985, LAMARÃO 1984, ABREU 1987).

Enquanto isto, o Morro do Pinto era loteado e ocupado em questão de poucos anos no início da década de 1870. No Morro da Gamboa instalava-se uma das primeiras casas de saúde do Rio, para doenças infecciosas, em 1853 e no Caminho da Gamboa (atual Rua Pedro Ernesto), um teatro de amadores em 1863, e a primeira escola pública do bairro, iniciativa de D. Pedro II, em 1877.

A dinamização do comércio exterior e das atividades portuárias levaria a intensa disputa entre grupos de interesses para o domínio das funções do Porto, conflitos detalhadamente descritos por LAMARÃO (1984). As atividades de grupos privados no controle dos serviços urbanos e infraestrutura eram defendidas como de muito maior dinamismo e efetividade, em relação aos gerenciados pelo Estado. Evidentemente, estes grupos privados possuíam fortes alianças com o capital internacional, principalmente o inglês. Finalmente, o Império iria conceder a criação de duas companhias para exploração do Porto. A primeira delas, a Companhia Docas da Alfândega, objetivava o alinhamento do cais e melhoramento de seus serviços desde o Arsenal de Guerra ao da Marinha, ao longo do núcleo histórico; o início de obras se deu em 1853, estendendo-se atribuladamente até o fim do século.

A outra companhia, a Docas D. Pedro II originou-se de um plano entregue ao governo pelo engenheiro André REBOUÇAS, em 1868, em que defendia um porto moderno, com estação marítima diretamente ligada à Estação D. Pedro II, linhas férreas ao longo

do cais, mais armazéns, estaleiros e diques, desde a Prainha à Saúde. O próprio REBOUÇAS, que foi o primeiro diretor da Companhia Docas da Alfândega, apontava suas insuficiências mesmo após remodelado, no atendimento do movimento de carga e descarga. Ele destacava a necessidade de expansão do porto para além da Prainha, águas de bom calado e áreas de um nível de consolidação não tão comprometedor quanto o entorno da Alfândega. LAMARÃO (1984) observa que a Companhia de D. Pedro II seria formada em 1870 e, cinco anos depois, inaugurava um cais de 160 m de extensão entre a Pedra do Sal e a Praça Municipal (hoje Barão de Tefê) (Fig. 31).

Diversos empresários e casas comerciais se interessariam em investir na Companhia, que tinha o direito de desapropriar e indenizar, isenção de impostos até dez anos após o término das obras para compra de material, e cobrava taxas de atracação por metro linear ocupado por embarcação (LAMARÃO 1984). Embora o Imperador cedesse por decreto a criação da Companhia, como resultado das pressões dos grupos de interesse, foi impedida a ligação do Porto com a Estação D. Pedro II. A competição entre estes grupos e entre as duas companhias formadas, que se tornariam quase rivais, viria a inviabilizar a Companhia Docas D. Pedro II, cujo arrendamento foi rescindido pelo Império em 1879.

Entretanto, importante impulso representou para a cidade e, especificamente, para a área portuária a formação da Comissão Melhoramentos da Cidade, em 1874. Esta Comissão foi a primeira resposta do Estado para a crescente necessidade de adaptação da cidade, suas funções e estrutura físico-espacial, aos modos e relações de produção que se impunham. Dela participou o

engenheiro Pereira Passos que depois viria a ser o atuante e controvertido Prefeito da cidade. A Comissão propôs onze pontos, que LAMARÃO (1984) diria constituir-se, na verdade, o primeiro plano urbanístico da cidade, dentre os quais já se identificava a questão portuária como uma das básicas, com o ramal ferroviário e o terminal.

Quando Pereira Passos assumiu gestão como Diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1876, identificou o sítio da Gamboa como ideal para o terminal marítimo já pensado havia anos, e logo iniciou obras de instalação do ramal ferroviário, com extensão total de 989 m e dois túneis através do Morro da Providência, um de 82 m e outro de 313 m de comprimento (LAMARÃO 1984). As obras do cais e do terminal marítimo terminariam no início dos anos 1880 e iriam ocupar de 9.575 m². Este foi talvez o maior aterro na nossa área de estudo até então registrado. Autores como BRASIL (1965) observam que o impacto do terminal foi importante dinamizador para a área portuária, fortalecendo suas modernas funções portuárias (Fig. 31).

Toda a segunda metade do Século foi marcada por sucessivos surtos epidêmicos. A primeira grande epidemia foi em 1850, de febre amarela, e teve seus pontos de irradiação justamente na área da Prainha e da Saúde. Até 1891, com surtos de febre amarela, varíola, malária e influenza, a população morria aos milhares e a área portuária foi, seguidamente, a mais atingida. REIS (1977), por exemplo, destaca o princípio de legislação obrigando conservação de edificações e a modernização do matadouro público a partir da criação da Comissão de Saneamento em 1895. Aponta-se, inclusive, que a associação da área com as

epidemias foi o motivo para bloqueio, durante muito tempo, de melhorias públicas na área.

Proclamada em 1889, a República já herda o país endividado e comprometido com o Capital internacional. Autores vários observam que no fim do Século já havia grave crise orçamentária e déficit na balança de pagamentos da Prefeitura do Distrito Federal, com dívidas internas e externas (REIS 1977, CARVALHO 1985, ABREU 1987) devido principalmente à expansão econômica e financeira dos países centrais, o aumento das despesas do Estado Republicano, e à baixa de câmbio para facilitar as exportações (FURTADO 1977). Por outro lado, chegava ao fim a era das concessões frente à incapacidade do poder privado de implantar grandes obras urbanísticas, como foi o caso das modernizações portuárias. A própria Proclamação da República parece ter resultado em um maior empenho dos homens públicos e do próprio Estado, na busca por identidade e legitimação.

V. 4. Século XX: Estruturas em Crise

A virada do Século traria ao País e à cidade tempos bastante conturbados, com mudanças sociais, políticas e econômicas. A mudança no regime político iria precipitar grandes transformações econômicas e sociais que gestavam há algum tempo, principalmente através de uma nova consciência política ampliada da população, como observou CARVALHO (1985). Este autor também destaca cinco alterações básicas que afetariam o Rio profundamente: aumento demográfico (imigração e abolição), surtos epidêmicos, déficit habitacional (quantidade e qualidade), inflação (emissão de moeda sem lastro), e especulação financeira.

Mostra, também, como os republicanos não conseguiram, contraditoriamente, a adesão das camadas populares, como os negros, que apoiavam a monarquia. Também, como forma de neutralizar o então Distrito Federal, com suas forças mais progressistas, o Estado aliava-se às oligarquias dos Estados.

Para o Rio, a situação mais explosiva era gerada, sem dúvida, pela intensa crise habitacional. O mercado não dispunha de habitação suficiente para a crescente camada social de baixa-renda, principalmente oriunda das áreas rurais: escravos libertos, camponeses europeus descontentes com as condições do campo brasileiro, e todo tipo de gente atraída pelo nascente setor industrial ou pelo setor informal de trabalho. Por outro lado, um problema talvez maior, com reflexos imprevisíveis, era o da qualidade da habitação disponível: edificações precárias, alta densidade, falta de saneamento e de higiene.

As estimativas mostram que a população do Distrito Federal superava os 680.000 habitantes em 1900. O recenseamento de 1906 já acusava um crescimento para 811.443, e LAMARÃO (1984) estima que a área portuária detinha parcela significativa desta população pois abrangia quase toda a área das freguesias de Santa Rita e Santana (Gamboa), com 87.978 habitantes, dos quais 40% eram estrangeiros. Os cortiços e estalagens eram os tipos residenciais mais comuns, com grande densidade e precárias condições de saúde, e a área portuária concentrava muitos deles.

Também ali, no Morro da Providência, se formaria a primeira favela do Rio de que se tem notícia, por volta de 1897, com precários casebres dos soldados (e suas famílias) que retornavam da Guerra dos Canudos, sob permissão de seu quartel militar

situado junto ao Campo de Santana (Fig. 32). Logo iria inchar-se com a população pobre expulsa do Centro com o início da repressão aos cortiços, como o famoso "Cabeça de Porco" (ABREU 1986, 1987; VAZ 1986). Para se ter idéia da gravidade da situação, VAZ estima que o "Cabeça de Porco", localizado na área do entorno à Estação D. Pedro II, teria chegado a abrigar 4.000 pessoas.

Ao mesmo tempo que apresentava condições precárias para as funções portuária e residencial, a área portuária havia se tornado em importante concentração de indústrias e oficinas, fundições e serralherias (Fig. 33). Desde o fim do Século XIX, inclusive, já abrigava duas grandes unidades fabris: o Moinho Inglês e o Fluminense, cujos prédios existem até hoje, beneficiadores de trigo, que possuíam seus próprios cais e trapiches. A área também seria servida por várias linhas de bonde, na virada do século, ligando-a ao Norte, através de São Cristóvão, e aos bairros do sul (LAMARÃO 1984).

Nesta época o Poder Público partiria, então, para tentar controlar o crescimento da cidade e "ordenar" as atividades urbanas. Ao lado das razões sanitárias e de excesso demográfico já mencionados, duas outras revelam-se não menos importantes: a "explosividade potencial do centro... em caso de conflito social" (ABREU 1986: 51), e a importante imagem da capital do país num mercado internacional em que tentava impor-se. Surgiam os primeiros Códigos de Posturas (1890) e outros regulamentos, edilícios e de atividades, que passaram a exercer forte controle na área do Distrito Federal, trazendo nítidas desvantagens à população pobre. Como observado por ABREU (1986), a estes só restavam duas alternativas: submeter-se às precaríssimas

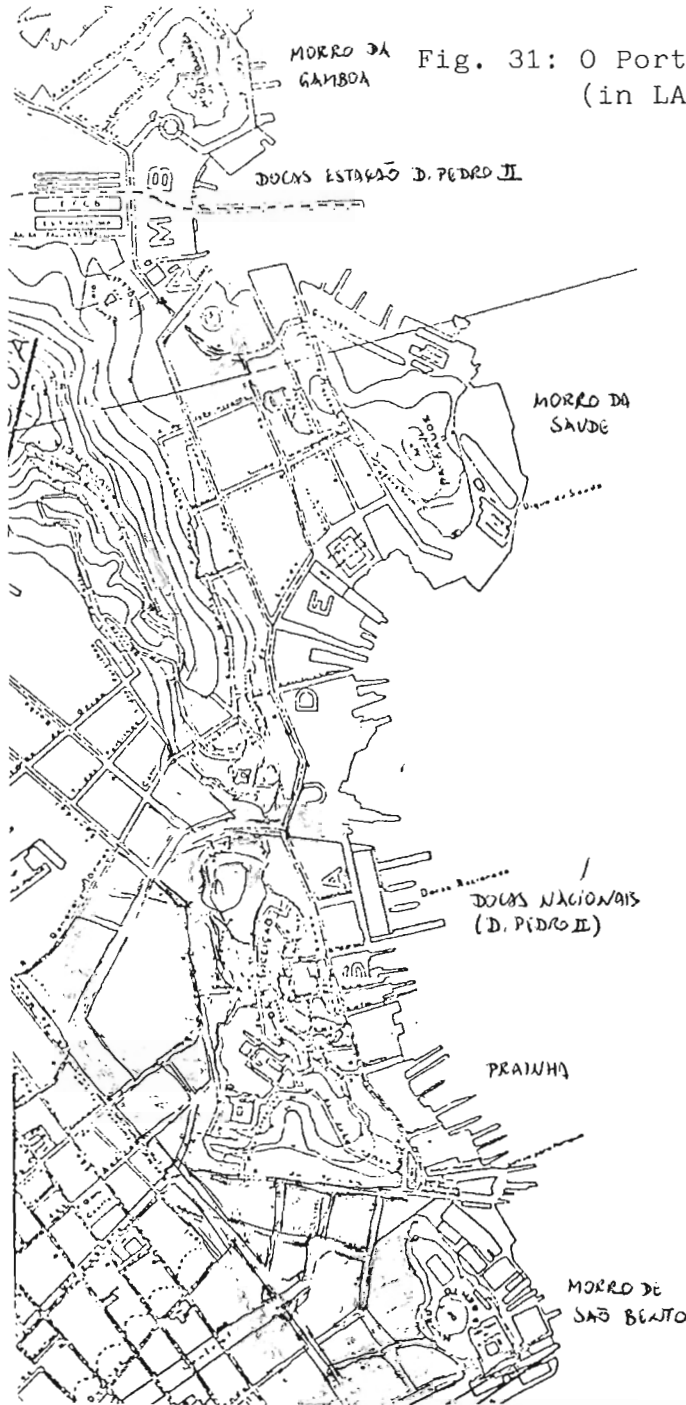


Fig. 31: O Porto no fim do Seculo XIX. (in LAMARÃO 1984)

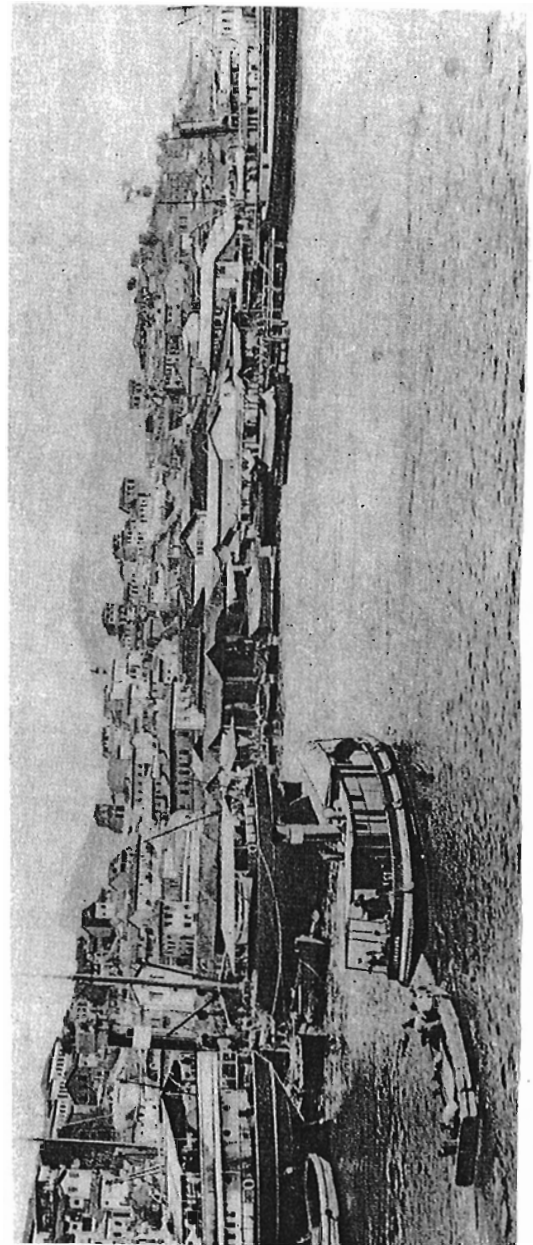


Fig. 33: Vista do Porto por volta de 1875 (in CARDOZO et al. 1987).

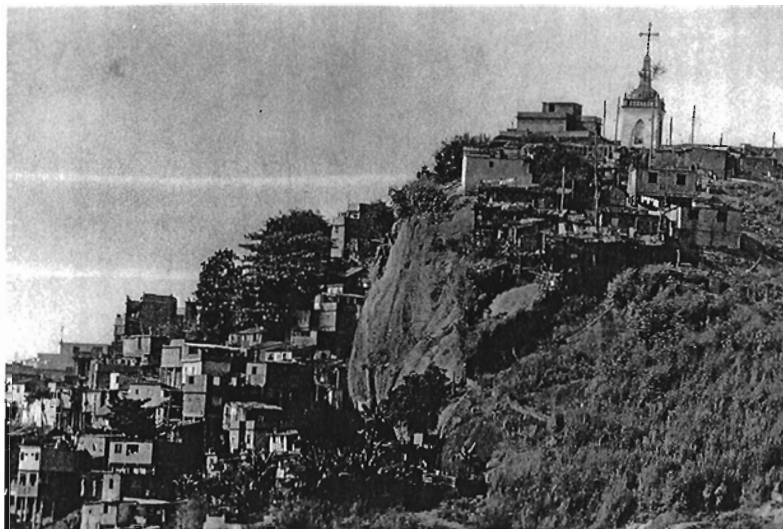


Fig. 32: Favela do Morro da Providência, surgida entorno de 1897; no alto o antigo oratório.

condições das já iniciadas favelas e nos densos cortiços ou estalagens que sobravam, ou abrir mão da centralidade para habitar um longínquo subúrbio, onde não havia o controle edilício do Distrito Federal. Surge, aí, uma característica de nossa cidade na dicotomia centro-periferia.

As novas relações sociais estabelecidas e aquelas entre o Estado e o Capital descobrem os mecanismos para valorização do solo, a especulação imobiliária, os requisitos da funcionalidade urbana, e a importância da questão da imagem da cidade. Esta última revelava-se cada vez mais determinante no comércio exterior e na atração do capital estrangeiro; o Rio identificava-se como o necessário cartão postal da nação emergente, local a receber investimentos e promoção. Portanto, junto com as ameaças sentidas pelas classes dominantes, pelas epidemias e pela expansão da pobreza urbana, o Estado vai ter razões suficientes para promover uma série de ações a fim de corrigir esta situação. Neste panorama, diz CHIAVARI (1985: 569), "a ação violenta, de destruir, desabrigar... transforma-se em conceito positivo de destruição do mal". O mesmo nacionalismo e expansão do sistema econômico já vinha ditando ações públicas, como nos lembra a mesma autora, no sentido de conquista do interior, desenvolvimento e progresso: linhas férreas, novas regiões abertas e novas cidades implantadas, como Belo Horizonte.

A crescente preocupação social é resposta a uma situação ameaçadora, explosiva, e à incapacidade da cidade responder aos anseios da população, à novas relações sociais e aos meios de produção. Situação semelhante já havia sido vivida no princípio

do Século XIX em países da Europa, onde a Revolução Industrial forneceu as bases para expansão do capitalismo (BENEVOLO 1963).

Neste sentido é que as intervenções urbanísticas promovidas por Rodrigues ALVES e Pereira PASSOS são comparadas com as ações do Barão von HAUSSMAN, em Paris (BENCHIMOL 1982, BRENNAN 1985). No Rio, BENCHIMOL (1985) aponta, para tanto, três grandes agentes dinamizadores: o crescimento do comércio internacional a níveis sem precedentes, a exportação de capital em termos de empréstimos e investimentos, e o desenvolvimento tecnológico. Tudo isso seria permeado pelo "progresso pela ciência" e por um "autoritarismo iluminado" do Estado, como analisado por CARVALHO (1985), num positivismo que caracteriza nossa cultura até hoje.

V. 5. Rodrigues Alves e Pereira Passos:
Novas Relações e Novas Imagens para a Capital

O período do Presidente Rodrigues ALVES (1902-1906), foi de intensas mudanças na situação político-econômica do País. O Estado, como vimos, encontrava-se necessitado de intervir drasticamente na Capital Federal a fim de resolver problemas de diversos níveis, que refletiam conflitos surgidos de uma só fonte: da expansão das relações de produção capitalista. Estes problemas rebatiam-se particularmente na área portuária, entendendo-se prioritária.

Funcionalmente, as condições do porto e sua infraestrutura de apoio não davam vazão ao fluxo comercial, entrada e saída de mercadorias, e as embarcações costumavam ficar ancoradas ao largo da Baía por dias, aguardando a vez para atracar, ou se submetiam a difícil processo de desembarque das mercadorias por

"baldeação". Situação insustentável pois o Rio já seria responsável, em 1906, por 45% da receita da União oriunda de direitos alfandegários (LAMARÃO 1984). Em paralelo a estas razões, tínhamos as necessidades das próprias casas comerciais e indústrias da área. que complementavam as atividades portuárias e significavam importante setor econômico de pressão.

Em termos sociais, a área portuária não poderia possuir pior fama e piores condições de vida que as verificadas na entrada do Século. Em insalubres habitações coletivas, focos de epidemias, ao longo da Rua da Saúde, junto a áreas alagadiças, nas encostas dos morros, ou misturadas às atividades portuárias, a maioria da população era de baixa-renda. Conhecido "antro de malandragem", lá muita gente estava ligada à marginalidade (como os famosos grupos de capoeira, então fora-da-lei), à prostituição, ou simplesmente eram ex-escravos não integrados ao mercado de trabalho formal. A Saúde era, inclusive, pejorativamente conhecida por Pequena África e é tida como o berço do samba, carnaval, capoeira, futebol e violão.

Ironicamente, no entanto, como observado por CARVALHO (1985), muitas destas manifestações culturais e sociais, repudiadas àquela época, formariam a primeira identidade coletiva da cidade. A imagem da área, portanto, era das mais negativas, tanto no âmbito da sociedade carioca, quanto no exterior, através do comércio internacional.

O Estado já vinha intervindo crescentemente na questão urbana, cristalizando as novas relações sociais, viabilizando a reprodução e concentração do Capital. Em 1901 se iniciava o desmonte do Morro do Senado, no Centro, que gerou 125.000 m² para

aterros no Mangue e no Saco de São Diogo (REIS 1977, LAMARÃO 1984). Em busca de investimentos estrangeiros, também se iniciava maciça campanha internacional para recuperação da imagem positiva do Rio, através de jornais, revistas, exposições e feiras, descritas por BRENNAN (1985). O novo "cartão postal" da cidade seria no espírito "Belle Epòque", cujo auge foi na primeira década do Século, e o Rio vai tomar Paris como modelo urbanístico a perseguir (vide Fig. 1). As intervenções de HAUSSMAN eram os exemplos: funcionalidade, monumentalidade, elegância, controle social e valorização fundiária.

Com a posse de Rodrigues ALVES, o governo federal assume a coordenação e implantação dos projetos e obras para o porto, visto como pólo de extenso projeto de remodelação e saneamento da Capital (LAMARÃO 1984, BENCHIMOL 1985). Como pré-requisito à ampla intervenção planejada na cidade, que não só restringiria aos seus aspectos físico-funcionais mas afetaria os próprios costumes da população, foram aprovados decretos e promulgadas leis de exceção que viabilizariam a arbitrariedade, a urgência e o dinamismo destas ações. Exemplo maior disto foi a própria indicação do novo Prefeito, o Engenheiro Pereira PASSOS, empossado um dia após a suspensão por seis meses do Conselho Municipal, o que lhe daria plenos poderes para promover arrocho fiscal, novos impostos, novos artificios para facilitar desapropriações (BENCHIMOL 1982 & 1985). Destes artificios destacam-se, por exemplo, venda e permuta de terrenos em hasta pública, não indenização da desapropriação de prédios considerados ruinosos, ou tomar por base o valor declarado dos imóveis para as indenizações.

Os interesses políticos e econômicos das nações centrais, como a Inglaterra, e dos grupos internacionais fariam com que crescessem os investimentos no Brasil. Os créditos e empréstimos externos seriam facilitados: tudo isto fomentado pelas reduções cambiais que facilitavam nossas exportações de café, açúcar e cacau (FURTADO 1977). A modernização do porto e as obras de melhoramentos do Rio se deram graças a elevados endividamentos do País com, principalmente, o Banco Rotschild, num processo de progressiva dependência externa. O ciclo de produção dependente é estabelecido, onde todos os elos da cadeia dependem de insumos externos: financiamento/obras/produção/exportação. BRENNNA (1985) menciona que no início de 1903, o Brasil conseguiu um empréstimo no valor de 8,5 milhões de libras esterlinas para a renovação do porto e obras complementares, incluindo aí a implantação da Av. Central (atual Rio Branco), considerada como obra complementar e artéria para distribuição das mercadorias descarregadas.

Interessante acompanhar, na obra de BRENNNA, as notícias e críticas nos jornais da época, ao montante dos custos, à forma dos contratos e ao próprio endividamento externo (Fig. 34). O Jornal Avenida, de 8/8/03, por exemplo, dizia que os maiores interessados nas obras do Porto e da Avenida eram o Barão ROTHSCHILD e o Dr. Rodrigues ALVES (in BRENNNA 1985: 90).

Neste ponto seria importante atentarmos até que ponto a dependência externa veio a ditar padrões diretamente no estabelecimento de novas morfologias urbanas. Acho que fica claro que muito pouco, ou quase nada, dos modelos e parâmetros urbanísticos de então eram originados em nossa própria cultura, muito pelo contrário, esta era reprimida ao máximo como

manifestação cultural sub-desenvolvida, como foi o caso com o samba e o violão. De forma talvez mais evidente, alguns tipos arquitetônicos, que respondiam a novas funções antes desconhecidas, eram diretamente importados como era o caso das fábricas e moinhos de beneficiamento, ou armazéns ligados aos novos processos de cabotagem e armazenamento.

Antes de mencionarmos as realizações urbanísticas mais significativas do Governo Federal no Rio e do Prefeito PEREIRA PASSOS, vale lembrar a sua forte atuação no setor de higiene e saúde pública, o que iria interferir diretamente na vida da população, já estimada em mais de 800.000 pessoas, e ditar tantas obras. São as preocupações com as epidemias que iriam legitimar a ação pública, normas urbanísticas e edilícias, e códigos de postura. É neste período que atuou Oswaldo CRUZ, encarregado da saúde pública, no combate às epidemias e seus focos.

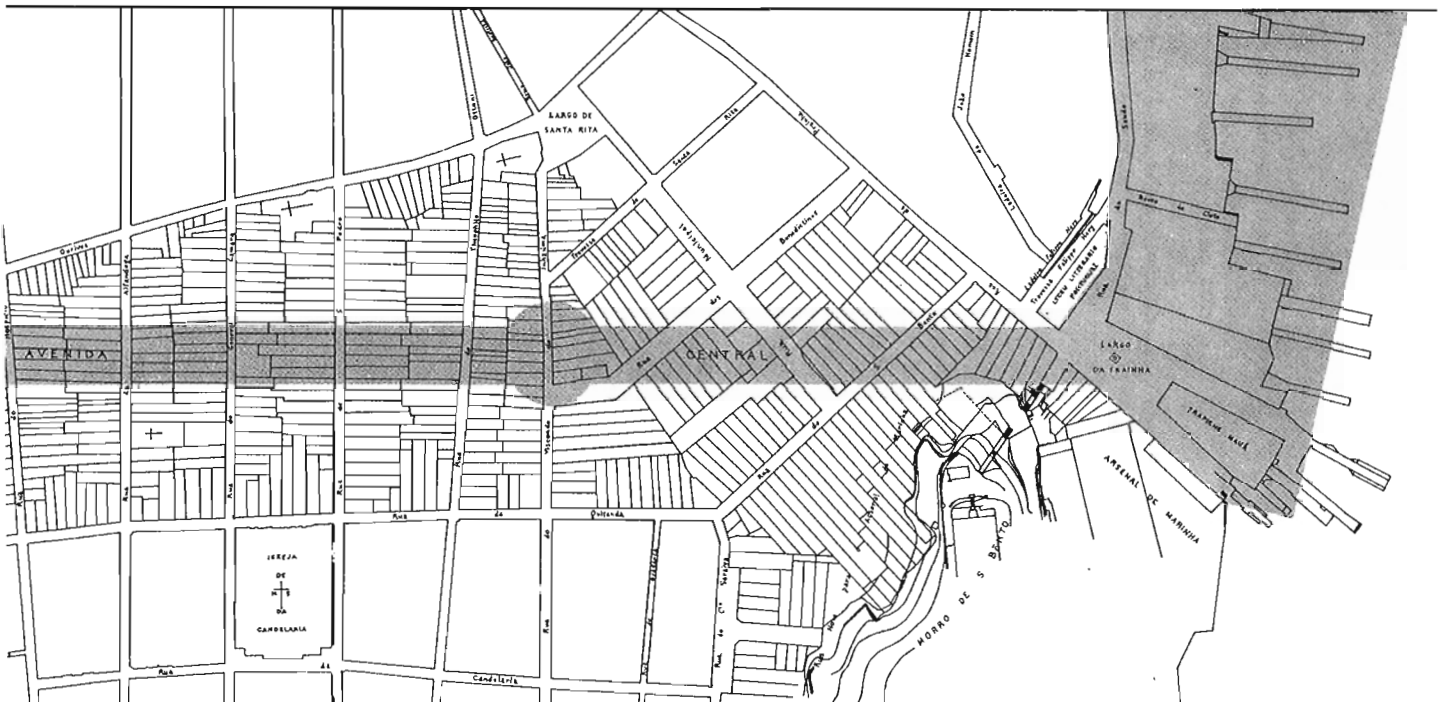
Grandes problemas, entretanto, eram causados pela forma com que se dava esta atuação, sempre autoritária e sem conscientização prévia da população. Os registros da época mostram que as "brigadas sanitárias" de CRUZ espalhavam verdadeiro terror nas comunidades, resultando, inclusive, na Revolta da Vacina de outubro de 1904. A população, principalmente aquela das habitações coletivas no centro, revoltava-se violentamente à vacinação compulsória contra a varíola e febre amarela. A situação gerou verdadeiras batalhas campais, com armamentos e barricadas, com importante foco de resistência nos bairros da Saúde e Gamboa (LAMARÃO 1984, BENCHIMOL 1982). Chegou-se a decretar Estado de Sítio na Capital, em outubro de 1904, para facilitar a ação da polícia.



Fig. 34: Charge sobre o embelezamento da cidade promovido por P. PASSOS, revista "A Avenida" 8/1903). (in BRENN 1985)



Fig. 35: Projeto da Av. Central e foto na sua inauguração. (in ABREU 1987)



V. 6. As Intervenções Urbanísticas do Período Rodrigues Alves:

Estaria fora de nosso objetivo principal estudo detalhado de todas as intervenções urbanísticas no Distrito Federal do período ALVES (dez. 1902, nov. 1906). Foi um tempo pleno de realizações, numa escala e intensidade nunca vista no Brasil, e que leva autores como Paulo SANTOS (1981), famoso historiador de nossa arquitetura, a afirmar que a remodelação da cidade promovida por ALVES e PASSOS foi o fato mais importante que assinalou a passagem do Império à República. Já outros autores, como BENCHIMOL (1982 & 1985) e BRENNAN (1985), comparam o Prefeito, implementador das ações municipais, ao Barão HAUSSMAN, Prefeito da Paris napoleônica, com conotações negativas devido aos inúmeros problemas sociais gerados a partir destas intervenções. Sem querer tomar partido neste debate, abordaremos a seguir as principais realizações urbanísticas do período, detendo-nos naquelas referentes à área portuária.

PASSOS iria promover uma série de intervenções e obras públicas, diversas delas baseadas em planos de períodos anteriores, como os da Comissão de Melhoramentos da Cidade, da qual fez parte em 1874. Tendo estudado em Paris e grande admirador de HAUSSMAN, PASSOS iria ao encontro do objetivo de transformação da imagem do Rio e promoção dos símbolos "Belle Epòque". Baseando-se em uma série de atos de excessão (a partir da suspensão da Câmara) e novos instrumentos de controle, PASSOS iria atingir "... áreas cuidadosamente selecionadas no Centro, desarticulando uma trama de relações econômicas e sociais cuja permanência ali se tornara incompatível com a cidade requerida

pelo grande Capital e com a Capital requerida pelo Estado Republicano" (BENCHIMOL 1985: 604).

O Prefeito iria atuar abrangentemente nas melhorias urbanas e o "embelezamento" urbanístico enchia os olhos das classes mais favorecidas. Edificações "ruinosas" seriam demolidas, vias seriam rasgadas e calçadas, criavam-se novos passeios à beira-mar, praças e avenidas eram remodeladas, arborizadas e iluminadas. Dar-se-ia início, ainda, à pavimentação asfáltica e à moda das calçadas em pedras portuguesas. Segundo SANTOS (1981), a atuação de PASSOS seguiria três grandes eixos viários básicos: as Avenidas Mem de Sá, Beira Mar e Central (Rio Branco), obra do governo federal. REIS (1977) destaca que 196 projetos seriam realizados, além das vias citadas, entre eles: a importante remodelação do Canal do Mangue e sua continuação até o mar pela nova Avenida Francisco Bicalho, o Túnel do Leme, as Avenidas Salvador de Sá e Atlântica, as ruas da Assembléia, Carioca, Marechal Floriano, etc. (vide Figs. 1 & 2).

Talvez a obra mais conhecida do período ALVES tenha sido a Avenida Central (hoje Rio Branco) que, além de importante artéria para a circulação do centro da cidade, tornar-se-ia local preferido para o "footing" vespertino. Entretanto, calcula-se que hajam sido demolidos 590 prédios para sua implantação, num total de 1975 m desde o Largo da Prainha à Av. Beira Mar, e largura de 33 m, considerada um exagero na época (SANTOS 1981) Alguns autores sustentam que esta intervenção expulsou milhares de famílias pobres que se aglomeravam nas inúmeras habitações coletivas existentes na faixa da nova avenida, que tiveram de ir aumentar a densidade de outros locais ou subir as favelas já

numerosas (BENCHIMOL 1982, BRENNAN 1985, LAMARÃO 1984) (Fig. 35).

Embora apenas sua cabeceira seja situada fisicamente em nossa área de estudo, a construção da Av. Central nos interessa por haver sido parte integrante dos planos de modernização do Porto do Rio. Estes destacariam a importância da Avenida, motivo para que o Ministro de Viação nomeasse uma Comissão Construtora da Avenida Central, em fins de 1903. Como obra de impacto, nos lembra SANTOS (1981), alguns sustentavam que a Avenida deveria ser mais larga que a Av. de Mayo, em Buenos Aires, nossos principais rivais comerciais. Assim, seu traçado iniciou o desmonte do núcleo histórico original de fundação da cidade, o Morro do Castelo, totalmente arrasado nas décadas seguintes.

Em sua cabeceira foi totalmente remodelado o Largo da Prainha, então batizado Praça Barão de Mauá, que recebeu estátua aos moldes da de NELSON, em Trafalgar Square (SANTOS 1981). Realizou-se para as construções de toda a extensão da Av. Central um concurso de fachadas, cuja marca foi o ecletismo. Outras edificações monumentais e de grande importância para a cidade foram construídas como o Teatro Municipal (objeto de outro concurso, organizado por PASSOS em 1904), a Escola Nacional de Belas Artes (obra iniciada em 1906), a Biblioteca Nacional (inaugurada em 1910), o Palácio Monroe (reconstrução do Pavilhão Brasileiro da Feira de St. Louis, em 1906, e demolido pelo METRÔ), entre outros.

V. 7. A Modernização do Porto e de seu Entorno:

Em 1903, o Ministro da Viação e Obras Públicas formou uma comissão para estudar obras visando a modernização do porto do

Distrito Federal que, como vimos, não acompanhava as necessidades da metrópole e do País. As dificuldades de funcionamento do porto vai causar sua perda da liderança nacional como exportador para Santos já no início do Século XX (LAMARÃO 1984). O Rio continuaria, no entanto, a afirmar-se como principal porto importador e origem de mais de 45% das receitas da União relativas a tarifas alfandegárias, na primeira década do Século.

Um mês após sua formação, a Comissão apresentou relatório tomando por base, largamente, os planos da antiga Empresa de Melhoramentos do Porto, de 1890. Logo depois, levantar-se-ia um vultoso empréstimo com os banqueiros ROTHSCHILD, em Londres, e contratava-se firma inglesa para a empreitada iniciada em 1904. Tanto o montante do empréstimo de 8,5 milhões de libras, equivalente à metade do orçamento da União para o ano, quanto o contrato da firma sem concorrência, foram motivo de fortes protestos por parte da imprensa e de vários grupos (LAMARÃO 1984, BRENNAN 1985). Uma série de decretos federais também viriam a facilitar o financiamento das obras, como estabelecimento de regime cambial especial, emissão de apólices, baixa dos valores-base para desapropriação, etc. (LAMARÃO 1984).

Os equipamentos mais expressivos da área em 1903, segundo GERSON (1965), eram: o Trapiche Mauá (Prainha), as Docas D. Pedro II, a Estação Marítima da Ferroviária, o Moinho Fluminense e o Inglês com seus cais, um dique do Lóide Brasileiro junto ao Morro da Saúde, e um cais de 160 m na Gamboa. Todos estavam na área objeto das propostas da Comissão, limitada pela Av. Central, com a remodelação do Largo da Prainha em Praça Barão de Mauá, e o Canal do Mangue, a ser finalizado até a Baía através a Avenida

Francisco Bicalho. Os objetivos dos planos eram então três: o porto propriamente dito, a construção da Av. Central, e o remodelamento e finalização do Canal do Mangue.

Os planos previam uma linha contínua de cais, com excessão de um dique na Saúde, de 3.500 m de extensão, com profundidade útil de 10 m por 2.500 m e 8 m por 1.000 m. Previa-se que os 2.000 m restantes, desde a foz do Canal do Mangue à Ponto do Cajú, seriam objeto de estudos específicos e concessão futura. A linha do cais passaria a uma distância relativamente grande da orla e liberaria grande espaço para a infraestrutura de serviços necessária totalizando 175.000 m² de área na primeira fase; o aterro resultaria de material procedente de dragagem, do desmonte final do Morro do Senado e de trecho do Morro do Castelo (retirado para construção da Av. Central). Citação de época estimava o volume dos aterros em 25 milhões m³ (in BRENNAN 1985).

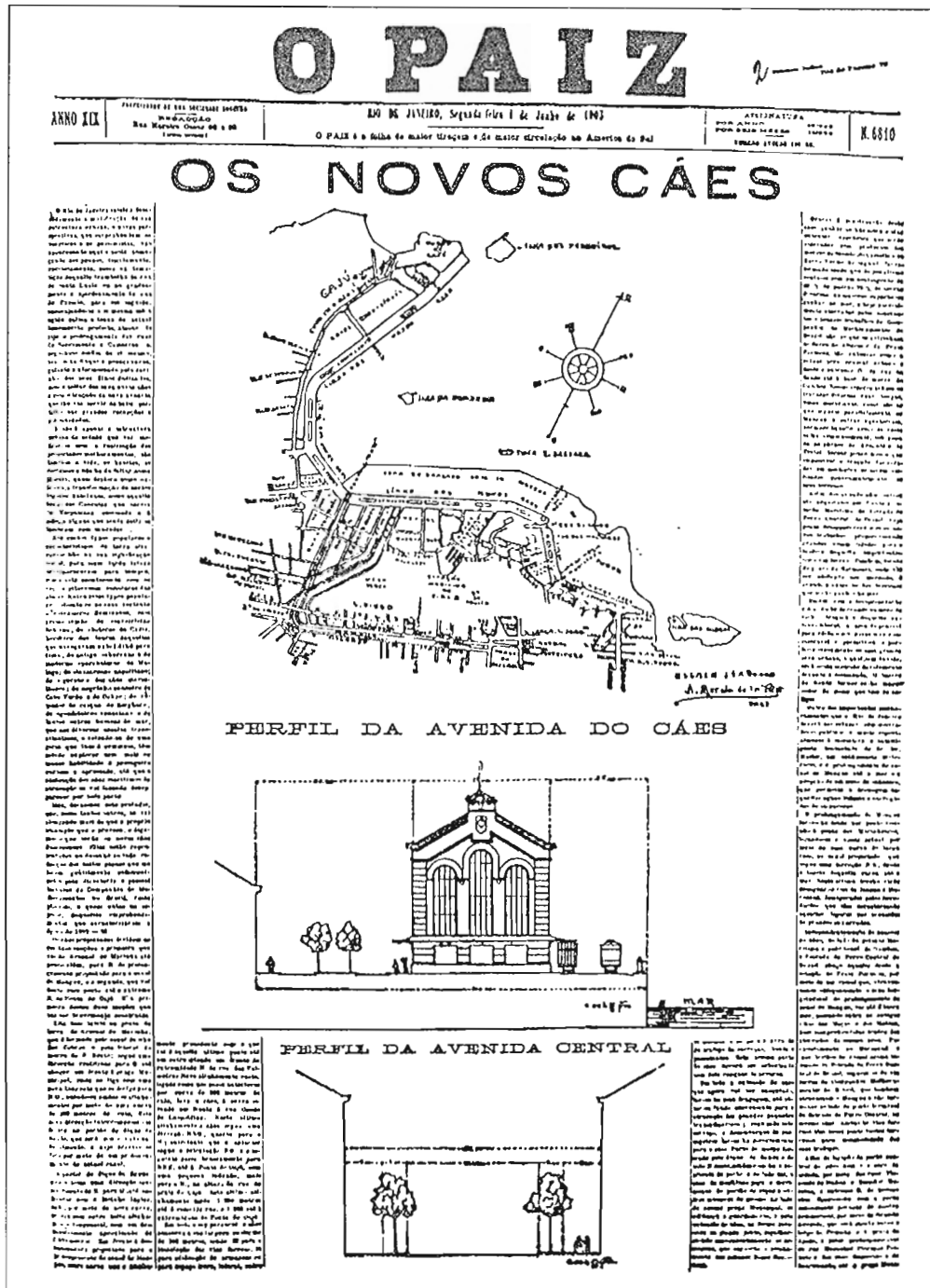
O novo espaço urbano ficaria, assim, determinado nos planos da Comissão como uma faixa de 100m, a partir do cais (REIS 1977, LAMARÃO 1984). Os primeiros 25m destinavam-se ao cais propriamente dito, à área de carga e descarga, e às linhas férreas com os novos guindastes movidos à eletricidade. Depois, 35m ocupados por 20 armazéns e casas de máquinas. Por último, 40m servindo a uma Avenida de pista dupla e de 3.090 m de extensão, que viria a ser chamada Av. Rodrigues Alves, com detalhes de passeios especiais para atendimento da carga e descarga. Após esta faixa "institucional" previu-se uma faixa para os particulares, constando de duas quadras separadas por três linhas férreas, que serviam a 32 armazéns (Fig. 36).

A primeira parte do primeiro trecho da obra, de 600 m de extensão de cais, entre a embocadura do Mangue e a Gamboa, seria iniciada em março de 1904, envolvendo mais de dois mil operários, e inaugurada em novembro de 1906 (LAMARÃO 1984). Este autor observa que, já em 1907, ficaria claro que os planos haviam subestimado o movimento comercial, que já superava o dobro das estimativas. Aprovou-se, então, a eliminação do dique na Saúde com a retificação do cais naquele trecho, bem como o projeto para o trecho entre o Mangue e o Cajú (só executado em 1924). Como é característico na nossa cultura política, estas obras foram objeto de várias inaugurações parciais, entretanto, registra-se que 3.500 m de cais do primeiro trecho (Mauá-Mangue) seriam definitivamente terminados em 1911. Calcula-se o custo total destas obras em 12,5 milhões de libra-ouro (REIS 1977).

Complementando as intervenções do governo Federal na área portuária, o Prefeito PASSOS melhorava as suas condições de acesso, alargando vias como a Rua Camerino, que também foi prolongada, e a do Acre. Ao mesmo tempo, implantava códigos de posturas e intervenções no entorno. Para a Prefeitura, tudo isto gerou grande peso financeiro e a administração seguinte teve que tomar novo empréstimo externo de 10 milhões de libras, para fazer face às dívidas (REIS 1977).

Curiosamente, o entorno imediato à área portuária, ou seja, os bairros assentados nos morros desde o da Conceição até o do São Diogo, e alguns bolsões nas áreas planas, mantiveram-se relativamente estáveis, não apresentando muitas mudanças morfológicas, ou mesmo em sua tipologia arquitetônica. RABHA (1985) desenvolveu trabalho que versa sobre esta característica ,

Fig. 36: A primeira página do jornal "O Paiz", de 1/6/1903, celebrando as novas obras do Porto. (in BRENNAN 1987)



a que denomina "cristalização", e aponta algumas razões para tanto: infraestrutura e condições topográficas desvantajosas, incerteza do futuro devido aos Projetos Aprovados de Alinhamento de grandes eixos viários, os vetores de crescimento do centro que "by--passaram" a área, e o próprio complexo perfil fundiário dos pequenos lotes. A autora observa, ainda, que a população depende bastante das atividades do porto, até mesmo historicamente, ocupando um espaço estratégico e de forte identidade coletiva, pontilhando a sua evolução com lutas comuns.

Como veremos com detalhe adiante, recentemente, em 1984, os Bairros do Santo Cristo, Saúde e Gamboa, por estas suas características físico/ambientais típicas de um importante período evolutivo do Rio, foram objeto de proteção por decreto da Prefeitura (Fig. 37). Também o Morro da Conceição, à mesma época, foi protegido através de Portaria do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN).

Finalmente, cabe observar que foi no período ALVES, através das ações diretas do governo Federal e daquelas complementares do Prefeito PASSOS, que firmaram definitivamente as funções principais da área portuária e seu entrono imediato. A grande intervenção do Estado, que aparecia por primeira vez como interventor racional da globalidade das ações capitalistas, tentava definir as funções daquele território e homogeneizar seu papel na economia urbana, vializando a divisão social do espaço da cidade.

Isto representava grande carga ideológica na legitimação do Estado, na consolidação das forças dominantes e do sistema capitalista: finalmente o Rio era uma Capital digna de uma nação

emergente, alinhada com os melhores valores da cultura dos países centrais, e possuía um porto moderno e funcional. Em termos da área portuária, não muito será modificado do Projeto abordado nos períodos posteriores e as referências consideram que já se encontrava totalmente implantado por volta de 1911.

V. 8. Consolidação da Área Portuária:

Além da frágil situação financeira da Prefeitura no fim da primeira década do Século, a cidade apresentava grave problema de déficit de moradia para a população mais carente. Com a implantação de rígidas normas de controle da construção, inclusive nos subúrbios, esta população seria expulsa para áreas mais distantes fora do Distrito Federal, originando novo surto de loteamentos e novas ruas ou, se dispunha de menos recursos, localizar-se-ia nas favelas (REIS 1977, ABREU 1986 & 1987). As condições habitacionais iriam deteriorar-se progressivamente, enquanto a falta de "unidade de elaboração" caracteriza os projetos urbanos até o Plano Agache, em 1930 (REIS 1977: 54).

Em 1915 aprovava-se projeto para a Rua da América, alargando o seu domínio para 30 m, aumentando a acessibilidade ao Porto pela sua área central, através da garganta entre os Morros da Providência e o do Pinto, desde o Catumbi. Já previa-se sua ligação, através de túnel, ao bairro das Laranjeiras e Zona Sul. Em 1919 perfura-se o Túnel João Ricardo, durante a gestão do Prefeito Paulo de FRONTIN, que conectaria a Rua Bento Ribeiro à Rua Rivadávia Correia, antiga Rua da Gamboa.

Nos anos seguintes nada fez-se especificamente em relação à nossa área de estudo. Ações determinantes na estrutura urbana,

no entanto, aconteceriam no início dos anos 20. Preparava-se a cidade para o 1o. Centenário da Independência com a continuação do desmonte do Núcleo Histórico original, o Morro do Castelo, construção de cais e enrocamento até a Glória, saneamento da Lagoa Rodrigo de Freitas, construção de diversos edifícios comemorativos, etc. Logo, em 1927, inaugurava-se a estação de passageiros, que recebia os navios, um elegante prédio localizado na Praça Mauá, que depois seria ocupado pelo TOURING Clube até 1983 quando teve suas funções de recepção reforçadas e foi transformado em Museu do Porto (Fig. 38).

É interessante notar que o Morro do Castelo teve seu desmonte iniciado com as obras da Av. Central em 1903, mas só seria finalmente arrasado em 1938 e 1959, com a implantação de projeto do Plano Agache para a área. REIS (1977) alerta que, logo após a Semana de 1922, a cidade vai se notar novamente no "buraco" financeiro, confirmando os ciclos "grandes obras-falência-empréstimos externos" que nossos políticos tão bem sabem assumir.

Nesta mesma época, o Prefeito de então convidou o urbanista francês ALFRED AGACHE, internacionalmente conhecido e expoente do movimento "city beautiful", para uma série de palestras. Acabou contratado, com aval da Câmara Municipal, para elaboração do chamado "1o. Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento da Cidade", publicado em 1930. A cidade já possuía, então, quase 2,5 milhões de habitantes.

O plano respondia às expectativas da burguesia urbana, que perseguia o modelo progressista francês, e tratava apenas os aspectos físico-territoriais (REZENDE 1982). Fazia, entretanto,



Fig. 37: Conjuntos histórico-arquitetônicos na Área Portuária; Ladeira do Livramento (A) e Morro da Conceição (B).



Fig. 38: O antigo prédio do Touring, estação de passageiros do Porto, Praça Mauá.

Fig. 39: O Conjunto dos Portuários, a favela e o velho oratório no Morro da Providência.



considerações a respeito da engenharia urbana, tráfego e saneamento, que completavam os objetivos de remodelação físico-territorial na busca por funcionalidade e beleza. Tratava de zoneamento, hierarquização viária, regulamentos de edificação e cidades-satélite para o operariado. As imagens resultantes eram as das grandes perspectivas, blocos de quarteirão compactos e pátio central, portais de entrada à cidade, praças monumentais, "rond-points", galerias cobertas para pedestres, etc. Alguns destes elementos, como as galerias e o setor conhecido por Castelo, no centro do Rio, foram realmente implantados.

Também em 1930, um movimento revolucionário que deslocou as oligarquias cafeeiras das classes dominantes, tendo por base diversos levantes militares e a população urbana, principalmente as classes médias (REZENDE 1982, FURTADO 1977). Ascendem ao poder as classes industriais e fortalece-se o sistema capitalista industrial, devido à grande depressão e decréscimo das exportações agrícolas brasileiras. Com isto o país acabaria crescendo economicamente através de uma expansão do mercado interno e da substituição das importações, fato que depois, quando da 2a. Guerra Mundial, vai ser ainda mais vantajoso pois terá novo impulso com o estímulo às exportações de produtos primários pelos países centrais envolvidos no conflito.

Na área de estudo é construído, no início dos anos 30, um pequeno conjunto habitacional na Gamboa, ao sopé do Morro da Providência junto ao Largo de Santo Cristo. Realização da Caixa de Pecúlios dos Portuários, é importante por ser exemplo de uma das primeiras tentativas do Movimento Moderno, autoria de Lúcio

COSTA e Gregory WARCHAVSKI, com interessantes resultados em suas relações com a rua.

Logo, com a ascensão de VARGAS, criava-se a Comissão Plano da Cidade, aliás uma antiga recomendação do próprio AGACHE, que teria por objetivo investigar o Plano do urbanista francês (REIS 1977). Acabam por aconselhar sua adoção e regulamentação, bem como a criação de comissão permanente. Na gestão seguinte, entretanto, o Plano seria revogado oficialmente e, em 1937, o famoso Primeiro Código de Obras era publicado para a cidade. O seguinte Prefeito retoma, por sua vez, o Plano Agache, criando uma Comissão para sua revisão e acompanhamento.

É nesta gestão de Henrique DODSWORTH (1937-1945) que vai se construir a Av. Presidente Vargas, de 72m de largura, "boulevard" monumental com o Canal do Mangue ao centro, desde a Igreja da Candelária à Ponte dos Marinheiros. Calcula-se que cerca de 526 prédios foram demolidos, em uma faixa de três quarteirões por uma extensão de 2 km. Como observado por REIS (1977), a intervenção tratou-se de novo conceito pois, após desapropriar os imóveis, traçou novos lotes às margens da avenida, que foram vendidos em hasta pública como parte do pagamento ao financiamento obtido. A tipologia arquitetônica gerada ao longo, foi ditada pelo máximo aproveitamento da testada e da área com 100% de ocupação.

Acreditamos que o intenso fortalecimento deste antigo vetor de expansão do centro da cidade tenha sido um dos fatores primordiais no desvio dos interesses econômicos (especulação imobiliária e expansão das atividades de negócios) da área portuária. Curiosamente, por diversos motivos dentre os quais o próprio perfil fundiário, a localização de vários equipamentos

estatais, e as características do mercado imobiliário do centro do Rio, a Av. Presidente Vargas encontra-se até hoje sub-ocupada em mais de 2/3 de sua extensão.

Com a queda de Getúlio VARGAS em 1946, o Prefeito interventor do Rio elevou a Comissão e o Serviço Técnico do Plano a Departamento de Urbanismo, na Secretaria de Viação e Obras Públicas. O arquiteto Afonso REIDY seria um dos primeiros diretores deste Departamento, e responsável por grandes projetos de intervenção urbana como o da renovação da Esplanada de Santo Antonio (1950) e, depois, o do Parque do Flamengo (1960). Na Área Portuária foi inaugurado importante equipamento regional, em 1948, que é muito atuante até hoje: o Hospital dos Servidores do Estado, à Rua Sacadura Cabral, mandado construir ainda por Vargas (REIS 1977). No mesmo ano, na Gamboa, inaugurava-se um grande conjunto habitacional de edifícios, do Instituto de Pensões dos Portuários, na encosta do Morro da Providência (Fig. 39).

Já no início dos anos 50 a cidade iria ver um anteprojeto para Metrô, contratado a firma de consultoria francesa, e a realização de um grande projeto viário, a Avenida Perimetral, que só seria plenamente implantado no início dos anos 70. Neste projeto estava incluído grande trecho em elevado, cortando a cidade, inclusive por sobre toda a extensão da Av. Rodrigues Alves, na área portuária. Vindo em elevado desde o Aeroporto Santos Dumont por sobre o centro, a Perimetral faria a ligação de tráfego expresso desde a Zona Sul à Av. Brasil e Zona Norte.

No fim dos anos 50 é criada a Superintendência de Urbanismo e Saneamento para gerir fundo especial do Governo da Capital. Em 1960 estaria terminado o Túnel Santa Bárbara, ligando o Catumbi a

Laranjeiras, complementando importante eixo viário de acesso ao centro da área portuária, interligada por entre os Morros da Providência e do Pinto, à altura do Santo Cristo (Fig. 40).

O impacto desta intervenção nos bairros do Catumbi e de Fátima foi extremamente negativo, sob a égide da renovação urbana, expulsando milhares de famílias de baixa-renda. No Catumbi, as residências deram lugar à implantação dos anéis do novo sistema viário que interligava Laranjeiras à Rodrigues Alves e à Perimetral (este trecho nunca implantado; o contexto urbanístico tradicional e as lutas da comunidade foram registrados por SANTOS (1981) e SANTOS (org.1981). Já o bairro de Fátima foi afetado pelo projeto Cidade Nova, misto de edifícios administrativos do governo municipal e de alguns edifícios para habitação de classe média-baixa pelo sistema BNH, além de uma estação de metrô. Este projeto modernista impunha-se inclusive como alternativa moralizadora contra a maior área de prostituição da cidade, a "zona do Mangue", mas ainda não foi totalmente implantado, apenas umas poucas edificações em altura contrastam com a área arrasada, à margem da Av. Presidente Vargas. Recentemente, construiu-se o controverso Sambódromo, no Catumbi, quase em paralelo ao eixo viário Santo Cristo-Laranjeiras, como que para coroar o desrespeito àquela população.

No início dos 60 foi construída a Rodoviária Novo Rio, para ônibus interurbanos, em antigo terreno pertencente ao Corpo de Bombeiros, no extremo de nossa área de estudo junto à foz do Canal do Mangue (Fig. 41). Tal equipamento, ampliado no final dos anos 70 com um terminal de chegada e outro, urbano, em nova área fronteira, causou bastante impacto na circulação e gerou

Fig. 40: Plano geral da cidade e do sistema viário básico, onde se pode notar a localização estratégica da Área Portuária.



utilização constante da área, embora não tenha acarretado muitas alterações de uso. Com a implantação deste novo pólo de tráfego e a continuidade da antiga rodoviária junto à Praça Mauá, agora utilizada como terminal metropolitano, em muito se intensificou o tráfego de passagem de ônibus pela área de estudos, principalmente na Avenida Rodrigues Alves.

Também no início da década de 60, o principal produto importado pelo porto passou a ser o petróleo e inaugurou-se as refinarias de Duque de Caxias e Manguinhos. Em 1962 concluíam-se as obras do cais do Parque de Minério e Carvão, ampliando o porto em direção ao Cajú. Em 1967 extinguiu-se a autarquia Administração do Porto do Rio de Janeiro e autorizava-se a formação da Companhia Docas da Guanabara; com a fusão seria transformada em do Rio de Janeiro (CDRJ) em 1975, que passava a administrar todos os portos do estado.

No fim dos anos 60 as exportações do porto concentravam-se em café e minério, e as importações continuavam lideradas pelo petróleo, carvão e trigo. O Rio era porto tipicamente importador, perfil só alterado a partir de 1983, como veremos adiante.

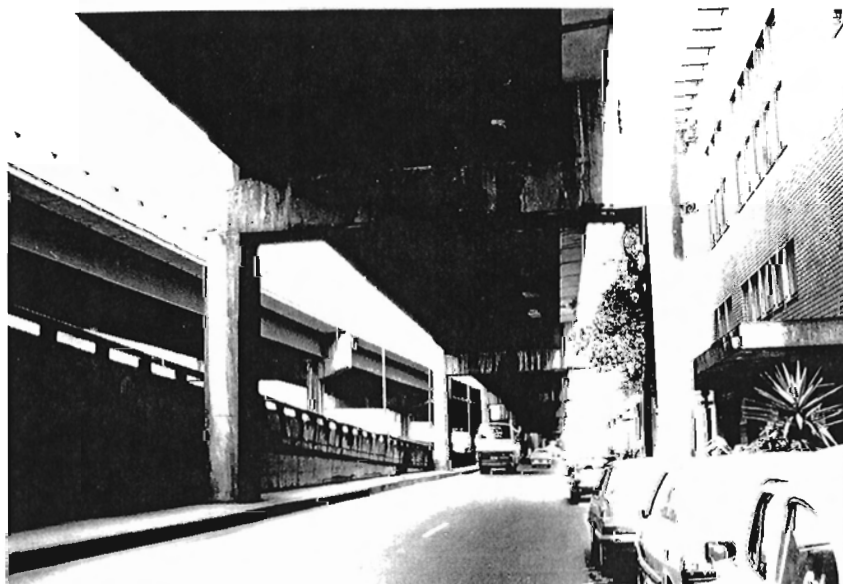
Sem dúvidas um dos maiores impactos na área de estudo nestas últimas décadas, depois da construção da ligação Santo Cristo/Laranjeiras, deu-se na segunda metade dos anos 70 com a construção do elevado da Perimetral, sobre a Av. Rodrigues Alves, um forte bloqueio para a continuidade do espaço em altura equivalente a cinco pavimentos (Fig. 42). O viaduto possui rampas de acesso e saída, inclusive junto à Praça Mauá, mas o projeto ainda carece da conexão ao sistema viário Santo Cristo/Laranjeiras, passando direto por todo o resto da área portuária.



Fig. 41: A Rodoviária Novo Rio, no limite da Área Portuária junto ao Mangue; ao longe o Morro da Providência.



Fig. 42: O Viaduto da Perimetral visto de cima, junto à Rodoviária, e de baixo, junto a uma das rampas de descida na Av. Rodrigues Alves.



Em relação às operações do porto propriamente ditas, o grande impacto esteve por conta da inauguração do Porto de Sepetiba, que passou a concentrar os terminais de carvão e minérios. Isto veio a liberar uma grande área no cais do porto do Rio, para que se firmassem ainda mais suas operações containerizadas e de exportação de veículos; mas esta temática será abordada com maiores detalhes a seguir.

CAPÍTULO VI:

TENDÊNCIAS OPERACIONAIS DO PORTO DO RIO DE JANEIRO

Por sua evidente importância na determinação do desenvolvimento em nossa área de interesse, impõe-se a compreensão do papel do Porto do Rio de Janeiro na rede estadual portuária, seu papel na economia da região de sua influência, bem como as suas características principais de movimentação de carga e de instalações físicas e tendências para o futuro.

Desde 1976 o Porto de Rio de Janeiro integra rede estadual administrada pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), sociedade de economia mista com maioria acionária da PORTOBRAS, empresa vinculada ao Ministério dos Transportes e responsável pelo sistema portuário nacional.

Passando por várias transformações ao longo de sua existência, como vimos, o Porto do Rio sempre marcou a economia nacional e, especialmente, a da sua cidade e de sua área de influência econômica (hinterlandia). Atualmente ele insere-se na diversidade da produção brasileira e em suas necessidades de consumo. Entretanto, a própria lógica de mercado e a racionalização das atividades econômicas a nível nacional fazem com que a antiga variedade de cargas venha se traduzindo em crescente especialização.

Em obediência ao planejamento desenvolvido pela PORTOBRAS, a CDRJ opera com uma política de racionalização de atividades, tão intensa quanto permitem as limitações impostas por fatores conjunturais e políticos. A CDRJ vem se esforçando na implantação de especialização nos movimentos de seus portos, buscando compatibilizar os tipos de cargas com as instalações e características de cada porto, fato não só demonstrado pelos relatórios e declarações oficiais, como também pela opinião de especialistas em publicações especializadas.

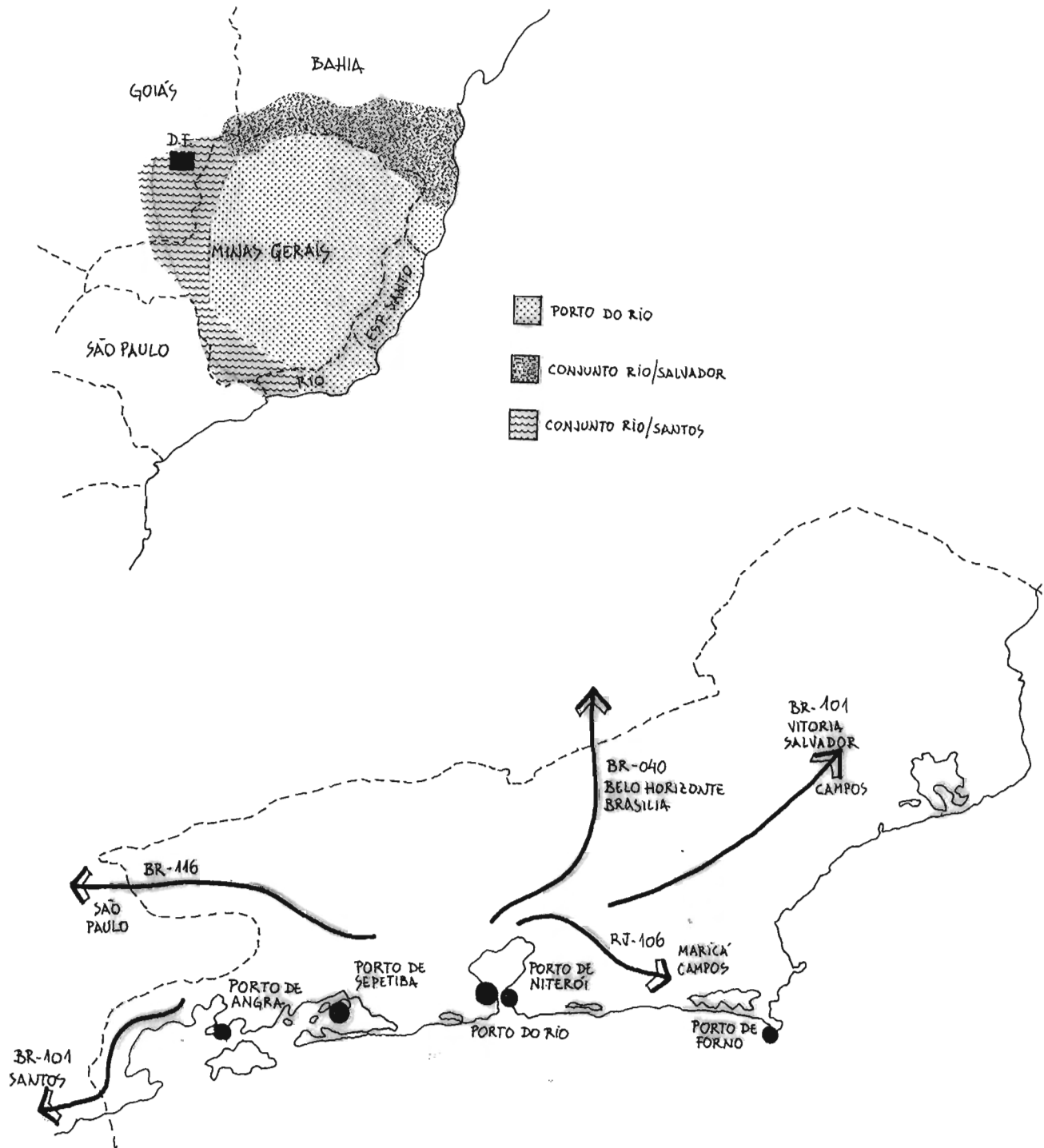
Entende-se por condições das instalações a capacidade dos piers e armazéns, as condições de navegabilidade dos canais de acesso e atracação, a capacidade operativa dos guindastes e maquinário, até a funcionalidade da retroárea. A retroárea, também chamada retaguarda, é constituída pela área envolvente ao porto propriamente dito e que presta-se como apoio às atividades portuárias, com pátios de estocagem e manobras, terminais de carga, rodoviários e ferroviários, pátios de containeres, etc.

Evidentemente, a localização de um porto revela-se como uma de suas características mais importantes pela capacidade de acessibilidade e facilidade de escoamento dos produtos, boa integração aos sistemas ferroviário e rodoviário, e por suas interrelações com a hinterlândia e o sistema portuário nacional. Estas duas últimas características são essenciais para o bom rendimento operacional de qualquer porto e estão presentes em grau bastante satisfatório, como veremos, no Porto do Rio.

Além do Porto do Rio, a rede portuária administrada pela CDRJ é integrada pelos portos de Niterói, Angra dos Reis, Arraial do Cabo e Sepetiba (Fig. 43).

Fig. 43: Hinterlândia do Porto do Rio de Janeiro (A),
rêde da CDRJ e acessibilidade (B).

("Plano Diretor Portuário do Brasil 1979/83", Portobrás)



O Porto de Niterói, na Baía de Guanabara, movimenta principalmente o trigo, exerce forte vocação de terminal pesqueiro e vem tornando-se importante centro de reparação naval e apoio às atividades "off-shore" das plataformas de petróleo na Bacia de Campos, norte fluminense. Embora os seus 420 metros de cais com profundidade média de 8.5 metros tenha sido fisicamente interrompidos pela Ponte Rio-Niterói, ao contrário do que muitos previam na época de sua construção, isto veio a facilitar e reforçar as funções portuárias, aumentando sua integração com o Rio e o escoamento das cargas.

No Município de Angra dos Reis, o Porto segue uma operação a partir de pequenos terminais especializados, com um total de 340 metros de cais e 9 metros de calado médio. Concentra suas operações na exportação dos produtos siderúrgicos da CSN de Volta Redonda, movimentando mais da metade de sua produção, além da importação do trigo e do petróleo, este principalmente através do terminal exclusivo da PETROBRAS em Ilha Grande. Tem se destacado como um dos maiores importadores de petróleo bruto, juntamente com São Sebastião, em São Paulo.

Já o Porto do Forno, em Arraial do Cabo, Município de Cabo Frio, possui apenas 100 metros de cais acostável com calado de 10 metros, e tornou-se, quase exclusivamente, terminal salineiro e receptor de óleo combustível, atendendo às indústrias da região dos Lagos, particularmente a Companhia Nacional de Alcalis.

Finalmente, o Porto de Sepetiba fica no Município de Itaguaí, nas costas da Ilha da Madeira e banhado pelas águas da baía de Sepetiba. É o mais novo integrante da rede estadual, inaugurado em princípios de 1983. Possui um cais acostável de

mais de 540 metros de extensão e calado de 18 metros, o que revela sua capacidade para atracação e movimentação de carga. Segundo o II Plano Nacional de Desenvolvimento, Sepetiba torna-se o terminal graneleiro da rede estadual e está ligado diretamente à Ferrovia do Aço. Atualmente já concentra as operações com o carvão para a indústria siderúrgica e da alumina de Volta Redonda e do resto do Estado e de parte de Minas para, futuramente, centralizar as exportações de minérios e operações com outras cargas compatíveis. Parece que uma das funções principais de Sepetiba será eventualmente implantada, após estar suspensa durante anos, que é integrar um complexo portuário-industrial de porte planejado para o Município de Itaguaí, o que incluiria uma nova usina da Companhia Siderúrgica Nacional com capacidade bem superior à de Volta Redonda.¹

Recebendo a movimentação de minérios e de carvão, o Porto de Sepetiba deverá possibilitar funções antes só possíveis no Porto do Rio, de maneira limitada, melhorando seu desempenho operacional específico pelas características físicas e de equipamento. Outro produto que também tem concentrado sua movimentação em Sepetiba é a soja (em farelo ou torta) que vem sendo um dos principais itens da exportação brasileira.

1: Esta foi, aliás, a razão que levou a Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana (FUNDREM) a elaborar seu primeiro Plano Diretor, em 1977/78, para o Município de Itaguaí, receosa dos impactos que o súbito desenvolvimento industrial traria à vida municipal e metropolitana.

Podemos afirmar que a área de influência econômica direta, a hinterlândia da rede portuária fluminense abrange os estados do Rio, Minas Gerais, sul do Espírito Santo e da Bahia, e sudoeste de Goiás (vide Fig. 43). Pela extensão deste território e sua evidente importância na economia nacional, a partir do papel estratégico da rede portuária da CDRJ, torna-se evidente que o Porto do Rio continuará a exercer funções vitais que excedem o simples interrelacionamento com a cidade e seu território metropolitano.

VI. 1. O Porto do Rio de Janeiro:

É necessário fazer notar que as excelentes condições geográficas e as características do Porto do Rio possibilitam que assumam cinco funções principais, como demonstrado por MAGALHÃES (1968). É porto distribuidor, recebendo navios para redistribuir a sua carga para outros portos por cabotagem ou longo curso, e para a sua hinterlândia. É porto consumidor, destinando carga para o parque industrial e comercial da própria cidade. Mostra-se como porto de trânsito por ser depositário de cargas para futuro traslado. Os atrativos do Rio e da região o fazem porto turístico e a sua posição estratégica no território nacional impõe sua função de porto militar.

Os especialistas afirmam que a importância do Porto do Rio de Janeiro deu-se a princípio pelos determinantes históricos, consolidando-se por suas ligações com os meios de transporte e por sua integração com o interior e o sudeste do país. Logo após a sua fase inicial de exportador do açúcar cultivado na região, passou a movimentar o ouro que, vindo das Minas Gerais, embarcava

em seus navios. O outro porto mais próximo das minas era Parati que revelava-se muito exposto aos piratas e ataques estrangeiros. Como vimos no Capítulo anterior, a cidade e seu porto se consolidaram economicamente a partir de meados do século XVIII e, a partir desta data as funções urbanas iriam se multiplicar e o seu porto teria de corresponder a este dinamismo.

O aumento da importância da produção do café no Vale do Paraíba e sul de Minas, somado à instalação da família Real no Rio de Janeiro, foram fatores primordiais para a economia e o estabelecimento da hinterlândia do porto. O advento das estradas de ferro deram grande impulso a este processo e realçou a capacidade de integração do porto. Mesmo com a queda da produção de café na região, ele manteria seu papel na economia como importador de produtos básicos para o nascente processo de industrialização e continuariam as importações de algodão, trigo e carvão. O movimento destes produtos, como vimos, já era facilitado pelas obras de ampliação das instalações portuárias promovidas na administração Rodrigues Alves, durante a primeira década do século.

As importações intensas feitas através do Porto do Rio eram destinadas principalmente às indústrias têxteis, até 1930. Já as indústrias de base e os produtos para o seu processamento, como cimento e as siderúrgicas, assumiriam a ponta das importações apenas a partir de 1940. Já no início dos 60, fato reforçado com a inauguração das refinarias de Mangueiras e Duque de Caxias, o petróleo tornou-se o principal produto importado através do Rio. No fim dos 60, as estatísticas nos mostram que este ainda era o principal produto importado, seguido do carvão para Volta Redonda

e do trigo para os moinhos do Rio de Janeiro, enquanto o café e o minério de ferro eram os principais exportados.

O Porto do Rio iria caracterizar-se como porto importador até 1983, quando voltou a ser um dos maiores exportadores do país, registrando que 85% da carga movimentada destinava-se à exportação, tendo por base o incremento da produção siderúrgica. Estes produtos representavam aproximadamente 50% da tonelagem total daquele ano, oriundos basicamente de Volta Redonda (CSN, 33%) e do Rio (COSIGUA, 20%).

Os relatórios do movimento de cargas da rede portuária mostram que, na última década, os três produtos que lideraram as importações no Rio foram o óleo bruto, o carvão mineral (energético e para as cimenteiras) e o trigo, diferenciando-se apenas na disputa pelo primeiro lugar. Os dados mostram que no intercâmbio comercial com o exterior, o porto do Rio manteve-se em quarto lugar em valor total importado no período 1981 a 1987, e em terceiro em 1988 (Tab. 1).

As exportações também mostram um quadro pouco variado nestes últimos dez anos, com o minério de ferro, o óleo combustível e as peças de aço apresentando sempre a maior movimentação de longo curso, e os automóveis assumindo importante posição. A evolução do intercâmbio comercial com o exterior mostra o Rio mantendo uma média de terceiro colocado entre os portos brasileiros, mais constante de 1985 a 1988 (Fig. 44).

O Rio é importante centro de navegação de cabotagem, em que movimenta principalmente o petróleo, o álcool hidratado carburante e o carvão energético. Em relação ao embarque para cabotagem, também se destacaram os produtos genericamente

Tab 1: Evolução do Intercâmbio Comercial com o exterior
nos quatro principais portos brasileiros; 1984/88

IMPORTACAO (em US\$ 1000 FOB)

COLOCACAO	1984	1985	1986	1987	1988
1o.	Angra 3.810.589	Angra 3.325.276	Angra 3.560.520	Angra 3.571.822	Santos 3.388.022
2o.	Santos 2.398.753	Santos 2.479.994	Santos 2.655.439	Santos 2.366.175	Angra 1.877.814
3o.	S.Sebast. 2.362.730	S.Sebast. 1.911.942	S.Sebast. 2.047.201	S.Sebast. 1.302.342	Rio 1.110.835
4o.	Rio 1.002.652	Rio 871.388	Rio 933.034	Rio 990.542	S.Sebast. 1.075.607

EXPORTACAO (em US\$ 1000 FOB)

COLOCACAO	1984	1985	1986	1987	1988
1o.	Santos 9.898.467	Santos 8.932.350	Santos 8.089.677	Santos 9.000.759	Santos 11.189.409
2o.	Rio 2.820.170	Vitoria 2.964.003	Vitoria 2.882.284	Vitoria 2.746.556	Vitoria 3.726.700
3o.	Vitoria 2.682.521	Rio 2.508.615	Rio 1.937.811	Rio 2.208.943	Rio 2.794.257
4o.	Paranagua 2.500.397	Paranagua 2.448.319	Rio Grande 1.786.370	Rio Grande 2.076.366	Rio Grande 2.573.685

Fonte: CACEX/Banco do Brasil, CIEF/Ministerio da Fazenda
PORTOBRAS 1988

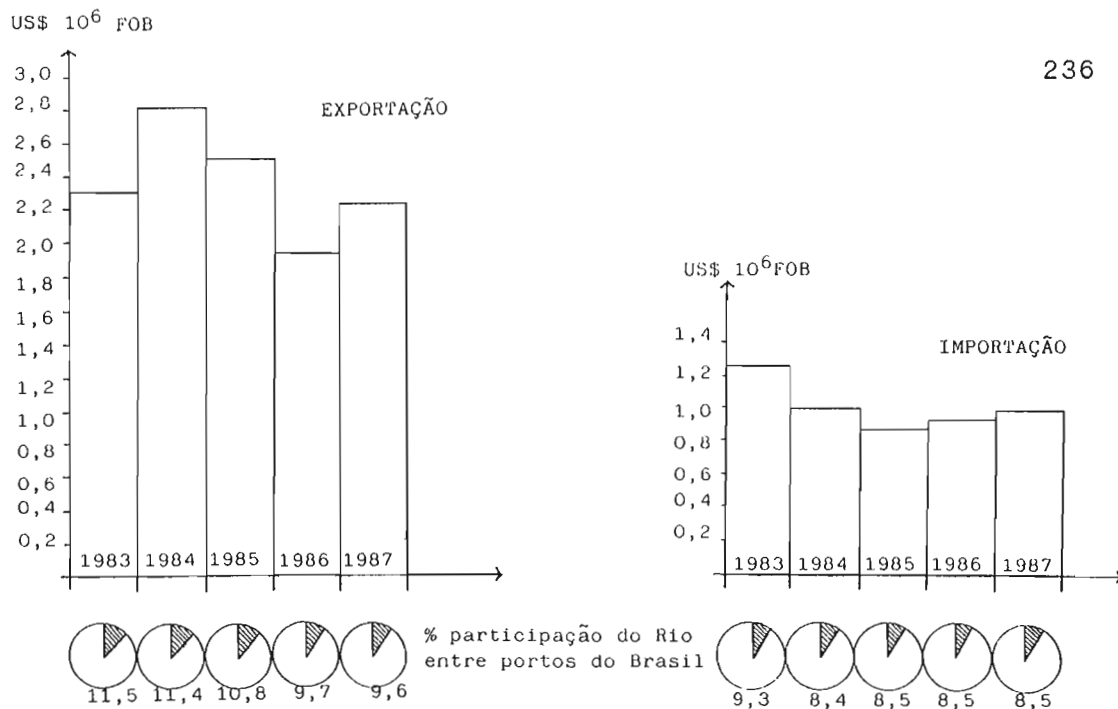


Fig. 44: Histogramas da movimentação de valores no Porto do Rio de Janeiro, 1983/87.

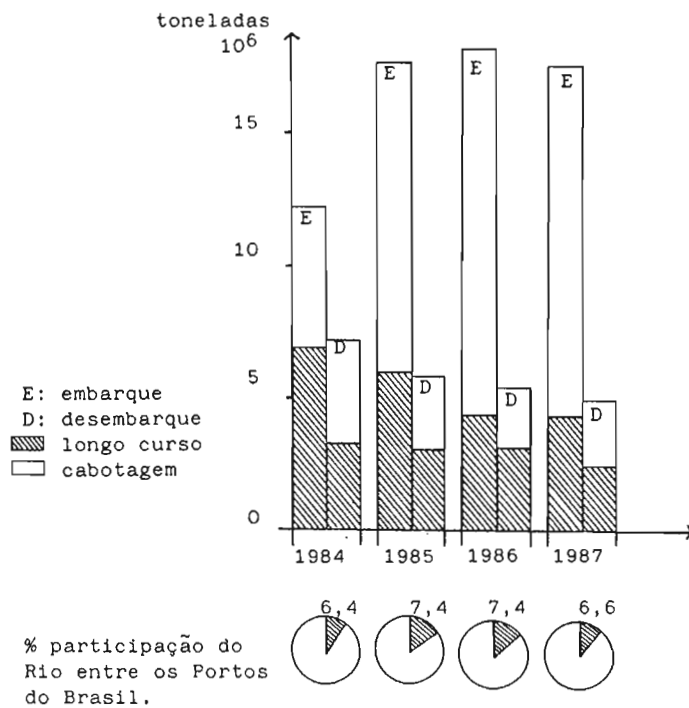


Fig. 45: Histograma da evolução anual das tonelagens em embarque/desembarque por tipo de navegação, no Porto do Rio.

classificados como graneis líquidos: petróleo, óleo combustível e diesel, nafta e gasolina. Sua tendência de firmar importância maior como originário da cabotagem (Fig. 45). Em 1986, o Porto do Rio foi registrado como tendo apresentado o maior movimento de cabotagem em águas brasileiras.

Se observarmos a movimentação geral de mercadorias no país, em total de cargas no período 1982/5, últimos dados disponíveis nesta data, veremos que o Porto do Rio vem se mantendo no quarto lugar da rede nacional. Entretanto, é significativo que dados da CDRJ para o mesmo período mostram que o seu movimento de desembarque em tonelagem caiu em 50%, enquanto o total de embarque permaneceu praticamente inalterado. Dados sobre o intercambio comercial em valores monetários mostram que para o período 1981/85, o valor total importado caiu em 50% enquanto que o exportado manteve-se praticamente estável.

Atualmente, o Rio tende a tornar-se um grande porto de carga geral limpa, com ênfase na exportação em produtos siderúrgicos, veículos e acessórios, produtos químicos, café solúvel e carne de gado vacuum. A tendência é da movimentação ser containerizada, por suas evidentes vantagens operacionais, ou através do sistema "roll on/roll off" ("ro-ro"), que utiliza-se de navios especiais com rampas.

Para importações o Porto do Rio deverá continuar a concentrar-se em óleo bruto, trigo e outros produtos alimentícios. Interessante que notemos a efetividade da política de desenvolvimento do Governo Federal nesta área, a partir do II PND, pois enquanto até 1976 o Rio era apenas grande recebedor de produtos siderúrgicos importados pelo Brasil, já no início dos

anos 80 ele passaria a grande exportador deles.

Em 1986, um ano bastante atípico pelas medidas econômicas do Plano Cruzado, houve sobrecarga no trabalho portuário pelo incremento das importações de produtos alimentícios. O cais permaneceu lotado por alguns meses, tendo navios ancorados ao largo esperando espaço para desembarque por diversas vezes. Mesmo assim, o petróleo e seus derivados foram os responsáveis pela maior parte da movimentação de importação, registrando até 77.8% do total em setembro de 1986. Também foi grande o movimento de exportação dos produtos siderúrgicos, minério de ferro, sal e o terminal "roll on/roll off".

Finalmente lembramos, ainda quanto à questão da funcionalidade e economia portuárias, da importância do Porto do Rio na geração de empregos diretos, possuindo um quadro de aproximadamente 3600 empregados. Quanto ao total de empregos indiretos, é impossível precisarmos a população exata envolvida nos setores formal e informal, mas supondo um índice de 4 empregos indiretos para cada direto, chegamos a uma estimativa de 14.400 pessoas dependentes da economia portuária. Evidentemente, boa parte desta população ainda encontra sua habitação nos bairros do entorno imediato, conformados pelo próprio desenvolvimento do porto, como vimos.

VI. 2. Condições Físicas e Operacionais:

Para atividades portuárias, a Baía de Guanabara realmente oferece condições excepcionais não só por sua localização no território nacional, como por suas características próprias como porto natural. Possui uma barra de acesso com 1600 metros de

largura e suas profundidades variam até 50 metros, oferecendo condições seguras para o fundamento de navios em seus 412 km² e 160 km de perímetro. Várias ilhas em seu interior são utilizadas por funções portuárias, com tanques de óleo combustível ou estaleiros navais. Além disto, o Porto do Rio, por suas profundidades médias, não está sujeito a contingências da maré, cuja média é de 2.40 metros.

As condições de acessibilidade por terra são bastante boas, dentro das limitações geomorfológicas da região. Este fato, aliás, foi primordial para o processo de consolidação econômica e política da antiga capital federal. É o porto brasileiro que oferece as maiores facilidades viárias, com acesso relativamente fácil às principais rodovias e diretamente ligado às ferrovias Leopoldina e Central do Brasil (RFFSA), com bitolas estreita e larga, possuindo três terminais rodoviários (vide Fig. 40). Internamente, o Porto conta com um sistema ferroviário próprio ao longo de toda extensão de seu cais, com três linhas férreas de bitola mista.

Estas instalações são complementadas pelo equipamento de apoio: guindastes sobre trilhos e pneus, empilhadeiras, frota de caminhões e carretas, frota de locomotivas e vagões, etc. Tudo isto viabiliza não só o movimento de cargas como também a atracação de navios em áreas disponíveis mas que estejam distantes do ponto mais adequado para o embarque, desembarque ou armazenagem. É o caso, por exemplo, dos containeres, que podem ser movimentados por toda a faixa do cais, embora o seu terminal específico esteja no Cajú.

As informações disponíveis nos revelam que a área total de armazenagem do Porto é de aproximadamente 1 milhão de m², entre cobertas e descobertas. Estas instalações de armazenagem dividem-se entre os pátios descobertos, 22 armazéns de 1a. linha situados junto ao cais, chamados internos, e 9 armazéns de 2a. e 3a. linhas, chamados externos, inseridos na malha urbana. Muitos destes funcionam apenas como reserva para os maiores piques de carga, como aconteceu durante o Plano Cruzado com o excesso de importações. Os armazéns internos perfazem área total de 93.600 m². e os externos 66.274 m². Evidentemente, as condições de acessibilidade e disponibilidade destes armazéns são das maiores responsáveis pelas vantagens operacionais ao Porto.

A CDRJ também possui instalações externas para abrigar serviços auxiliares e de apoio às instalações do porto, como oficinas de manutenção, almoxarifados, serviços da Receita Federal, guarda de cargas apreendidas ou abandonadas, depósitos variados, etc. Como diversas destas instalações e armazéns externos, inseridos à malha urbana, encontram-se arrendados a empresas privadas ou simplesmente desativados, a CDRJ vem encontrando alguns problemas quanto à sua utilização. No recente episódio do Plano Cruzado, a Companhia teve de expulsar de seus armazéns algumas escolas de samba para quem os havia emprestado como depósito de alegorias utilizadas nos desfiles de carnaval.

O Porto possui um cais acostável de 8.0 km, estendendo-se desde a Praça Mauá, onde está limitado pelas instalações da Marinha no sopé do Morro de São Bento, até o Cajú (Fig. 46). O cais comercial é composto por 41 berços (sem contar os terminais privados) e está subdividido em cinco segmentos principais com

diferentes finalidades. Estudos especializados mostraram que, em 1987, 17 destes berços estavam especializados em carga geral, 2 em trigo e 14 encontravam-se sub-utilizados (PLANAVE 1987).

A seguir, descrevemos sucintamente as características e as condições dos trechos do cais comercial:

Pier Mauá:

É o trecho mais versátil do cais por seu calado (7 a 10 metros) e pela área disponível de 38.512 m², dos quais 20.000 podem ser utilizados para armazenagem, com seus 880 metros de cais acostável e 80 metros de largura.

Este pier é utilizado principalmente para movimentação de produtos siderúrgicos e carregamentos de veículos por "ro-ro", e eventualmente para atracação de navios da Marinha e de passageiros. É junto deste pier que encontra-se o elegante prédio da antiga Estação de Passageiros (1927), hoje recuperado para suas funções originais e Museu do Porto (exposições, biblioteca e pesquisa).

Apresenta problemas de retroárea pois suas condições de acessibilidade para o sistema viário são limitadas por sua localização junto à Praça Mauá e o início da Avenida Presidente Vargas.

Cais da Gamboa:

Estende-se da Praça Mauá ao Canal do Mangue, com 3.175 metros de extensão e calado variando de 7,20 a 10,30 metros. Ao longo deste cais, que tem capacidade para uns vinte navios de porte médio, encontram-se a unidade de entrada de passageiros, a administração central, além dos armazéns internos de no. 1 ao 18, com as seguintes destinações de uso:

- Armazém 1: embarque e desembarque de passageiros, instalações do setor de exportação;
- Armazém 2 a 5: carga geral de longo curso, importação e exportação;
- Armazém 6: movimentação de trigo importado para o Moinho Fluminense, cujo transporte é feito por sugadores de grãos por sob a Av. Rodrigues Alves até os silos do Moinho;
- Armazéns 7 e 8: carga geral de longo curso; entre os dois há um túnel com esteiras para transportar carga congelada até o frigorífico da CIBRAZEM, do outro lado da Avenida;
- Armazém 9: frigorífico para carga geral perecível, de quatro andares e capacidade de estocagem para até 15.600 toneladas em 56 câmaras;
- Armazéns 10 a 15: carga geral de longo curso;
- Armazéns 16 a 18: carga geral de cabotagem;

O trecho inicial deste cais é muito antigo e não admite sobrecargas maiores que 4 t/m², não aceitando, portanto, carga pesada. A partir do berço 314, ele apresenta problemas de calado devido ao assoreamento causado pelo Canal do Mangue, cujos mau cheiro e má qualidade da água também afetam os sistemas de refrigeração dos navios. Outro fator que restringe a operacionalidade do Cais da Gamboa é a sua estreita faixa de retaguarda de apenas 30 m, que impede serviços de embarque/desembarque mais flexíveis e intensos. Finalmente, o armazém frigorífico é hoje utilizado muito aquém de suas capacidades originais de armazenagem de frutas pela paralização quase que total desta movimentação e por não adaptar-se facilmente a outras operações.

Cais de São Cristóvão:

Com 1.350 metros de cais acostável e profundidades de 6.00 a 8.50 metros. Ao longo deste cais, além de pátios para o

armazenagem e carga e descarga e atracação de rebocadores junto à embocadura do Canal do Mangue, situam-se os seguintes armazéns:

- Armazém 22: carga geral de longo curso ou cabotagem;
- Armazém 30: carga geral de cabotagem e produtos siderúrgicos para longo curso.

Junto ao Armazém 22 situa-se a trigueira e sugadores para transporte do trigo aos Moinhos da Guanabara e da Luz. O terminal de sal possui pátio com aproximadamente 2.200 m². de capacidade de armazenagem. Neste segmento de cais também existem instalações especiais para recepção de óleo cru e derivados de petróleo, oleodutos diretos para as refinarias e para as empresas distribuidoras.

O Cais de São Cristóvão apresenta problemas quanto a insuficiência de energia elétrica e dos efeitos gerados pela embocadura do Canal do Mangue, mencionados acima.

Cais do Caiú:

Os seus 1.300 metros de extensão de cais e calado máximo de 6.00 metros destinam-se principalmente à operação de "containers" de navegação de longo curso e cabotagem e operações com barcaças. Após descarregados, os containeres são transportados por vagões e caminhões para seu grande pátio e os adjacentes Armazéns 32 e 33.

Em uma de suas extremidades foi recentemente implantado o Terminal "Roll On-Roll Off" com área de cerca de 30.000 m², entre o Armazém 33 e o Parque de Minério e Carvão. Segundo o planejamento da CDRJ, futuramente este constituirá um terminal intermodal, principalmenter após a construção da Linha Vermelha (variante da Av. Brasil), facilitando a movimentação da crescente exportação de veículos.

Parque de Minério e Carvão/Terminal de Containeres (TECON)

Inicia-se logo após o cais do Cajú, até o cais da ISHIKAWAGIMA. Originalmente dimensionado para alcançar exportação anual de 4.5 milhões de toneladas de minério de ferro e um movimento de 3 milhões de toneladas de carvão, em seu cais de 765 metros e profundidades de 11,50 a 12,00 metros.

Com a inauguração do Porto de Sepetiba em 1983, o terminal de carvão foi desativado e o de minério, embora ainda se encontre em funcionamento, com área de estocagem de 250.000 toneladas, também terá suas funções encerradas em breve.

Nestas áreas liberadas, um cais de dois berços e 450 m., implantou-se um terminal de containeres (TECONT) em 50.000 m², cuja capacidade deverá ser ainda dobrada em uma segunda fase de implantação. Este novo terminal significou aumento da capacidade portuária de 50% pois anteriormente estas operações estavam espalhadas ao longo de todo o porto.

Finalmente, há um trecho do cais do Cajú também ocupado por 12.081 m² de terminal "ro-ro", para movimentação de veículos, mas encontra-se hoje sub-utilizado para este tipo de operação.

VI. 3. Tendências de Funcionamento do Porto:

O Porto do Rio chegou a apresentar um gradativo declínio de movimento apesar de apresentar aspectos favoráveis de funcionamento e acessibilidade. O volume total de carga movimentada relativa à navegação de longo curso, por exemplo, registrou significativo decréscimo real no período 1976/85: no desembarque, de 17.101.242 t/ano a 3.135.906 t/ano, no embarque, de 13.246.142 t/ano para 5.902.478 t/ano. Na última década

registrou-se uma queda de 50% do movimento de importações.

Entretanto, o Porto do Rio continuará a representar importante papel na economia urbana e regional do Rio de Janeiro, assim como funções específicas na rede portuária nacional. Sua recuperação parece estar bem representada pelos números recentemente divulgados: a CDRJ informou que o volume de carga movimentado pelo Porto do Rio foi de 19,3 milhões de toneladas em 1989, resultado que supera os do ano anterior em cerca de 2% (O GLOBO: 12/4/90). Estes totais foram atingidos devido à estabilidade de suas exportações e ao aumento da cabotagem (vide Figs. 44 & 45). Os crescimentos significativos neste período foram da movimentação de containers que totalizaram 784,7 mil ton., um acréscimo de 12% em relação a 1988, e das operações de "roll-on-roll-off", que cresceram em 15% no mesmo período.

Portanto, o Rio tende a firmar-se como porto de carga geral movimentada, principalmente, por containeres, de exportação de produtos siderúrgicos, veículos e acessórios, e importação de alimentos como o trigo. Embora os estudos indiquem que o índice de containerização ainda esteja baixo (na ordem dos 15% do total movimentado em 1988) devido à grande participação de produtos não-containerizáveis, como os siderúrgicos, a tendência é que este tipo de processo de movimentação aumente sua participação (PORTOBRAS 1988).

O desembarque de álcool carburante e a importação de produtos derivados do petróleo e o óleo bruto, cuja movimentação se dá fora do cais comercial e em cais privados como os da PETROBRAS, deverá manter sua importância pela proximidade das grandes refinarias e distribuidoras.

A liderança como porto central na navegação de cabotagem também deverá ser mantida: como embarque de cargas o porto do Rio tem seguidamente se apresentado como o líder brasileiro desde 1986, tendo triplicado o seu movimento nos últimos dez anos; como destino de carga manteve a média de movimento neste mesmo período.

Entretanto, a possibilidade do crescimento de sua importância e especialização nestas funções parece estar limitada por diversos fatores que extrapolam a simples atuação de sua administração, derivados diretamente de suas próprias características. As dificuldades que neste sentido podem ser agrupadas em quatro classes de fatores distintas.

Primeiramente, independente mesmo das próprias especificidades do porto, a atual situação é um reflexo das tendências mundiais de diminuição do transporte marítimo em detrimento do rodoviário e aéreo, mais flexíveis e rápidos. Esta tendência também se reflete a nível interno no Brasil e o transporte rodoviário é, indubitavelmente, o responsável pelo maior movimento de cargas no território nacional.

A segunda classe de fatores é gerada pelo papel definido para o Porto do Rio no desenvolvimento nacional, na sua rede portuária e nas especificidades de sua hinterlândia. Tanto os dados disponíveis quanto as evidências expressas na política nacional de desenvolvimento, apontam para uma significativa diminuição no total de carga importada contra uma relativa manutenção do total exportado. Com o país tendendo a aumentar suas exportações, o movimento de cargas no Rio deverá evidenciá-lo crescentemente.

O Rio vem mantendo-se entre a quarta e a quinta posição em importância na rede portuária nacional, quanto à navegação de longo curso. As políticas do Ministério dos Transportes e da PORTOBRAS que maximizam as potencialidades de outros portos, num planejamento de especificidades, irão sem dúvidas se refletir na distribuição da movimentação portuária por todo o território nacional. Se, por um lado, a especialização almejada é funcionalmente positiva, pelo outro isto significará diminuição da importância relativa do Porto do Rio. Foi o que aconteceu, por exemplo, após a inauguração do Porto de Sepetiba e sua concentração de movimentos de carvão e minério.

A terceira classe de fatores que identificamos refere-se à limitada capacidade de suas áreas de retaguarda, ou seja, a área de apoio às atividades portuárias que devem não apenas estar fisicamente bem interrelacionadas com ele, como possuir características e capacidade próprias para o bom desempenho. Neste sentido, podemos destacar o ordenamento físico-espacial, o sistema viário compatível, edificações próprias em bom estado, áreas disponíveis para flexibilidade e crescimento, facilidades no deslocamento de equipamentos, entre outros fatores. Atualmente, como a análise dos dados cadastrais e dos mapas de caracterização da Área Portuária vai comprovar mais adiante, as atividades do Porto encontram-se limitadas pelo próprio desenvolvimento da cidade e pela ocupação de seu entorno imediato por funções não diretamente ligadas a elas.

Finalmente, o próprio valor do solo e as pressões de desenvolvimento exercidas, principalmente, pelas funções centrais fazem com que a situação da área em situação de exercer funções

de retro-porto estejam comprometidas com ocupação ou irreversivelmente à espera da realização de uma mais-valia semelhante às da área central; as soluções para reverter esta situação seriam evidentemente complexas e extremamente onerosas.

Além desta questão da retro-área, a capacidade operacional da Área Portuária também encontra-se relativamente limitada, particularmente no trecho ao longo dos Armazens 1 a 18, pelo intenso tráfego de veículos pesados e ônibus na Avenida Rodrigues Alves -principal via de escoamento de inúmeras linhas Centro/Subúrbios, e pelo próprio acesso à Avenida Brasil, bastante complicado. Os atrasos causados às operações portuárias são comuns e uma medida a ser implementada, segundo os planos oficiais do governo do Estado, que deverá minorar este problema será a criação de uma variante à Avenida Brasil a partir da altura do Armazém 22. A transferência gradual dos grãos sólidos para Sepetiba também vem colaborando no alívio de operações que envolvem tráfego viário.

Por suas características morfológicas, o Porto do Rio tende a desenvolver e ampliar as suas atividades e instalações de forma longitudinal ao longo da orla e, necessariamente, em direção Noroeste, para o fundo da Baía. As informações existentes relativas às funções desempenhadas pelo Porto nos permite concordar com a opinião de especialistas (entrevista a Pedro Batouli, ex-presidente da CDRJ) e estudos existentes (PLANAVE 1987, 1989) que apontam o Cais de São Cristóvão e a área do Cajú como as que apresentam condições mais propícias para a consolidação e expansão das atividades portuárias. Devido a seu calado relativamente limitado, entretanto, sua plena utilização

deverá contar com obras de dragagem de canais navegáveis. Note-se que, mesmo sendo esta área a mais propícia para consolidação de novas instalações, ela também é limitada ao crescimento no sentido Noroeste pela própria malha urbana consolidada e pelos dificilmente contornáveis problemas de assoreamento. A solução alternativa seria a onerosa construção de piers e canais de profundidade na forma de costelas, perpendiculares à atual linha de cais; o que, aliás, seria uma retomada dos projetos do início do Século.

Além disto, atualmente, o bairro do Cajú possui uma confusa configuração urbanística, fruto de sucessivos aterros e do intenso uso industrial e de serviços de porte, mesclando-se a habitações de baixa renda.² A Superintendência para o Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE) também possui planos de ali instalar uma colônia de pesca e seus escritórios, mudando-se das atuais instalações na Praça XV. Mesmo assim, dentre as opções disponíveis no entorno do Porto, o Cajú ainda possui áreas para melhor instalação de atividades de retro-porto.

Os estudos existentes sobre o Porto do Rio de Janeiro, indicam que o aproveitamento de suas áreas está inferior aos padrões internacionais, com baixa utilização em relação à área bruta disponível; estima-se em 1/3 de berços acostáveis com

2: Neste área existe uma antiga colônia de pescadores, instalada desde fins do século XIX e erroneamente classificada como favela (vide SA 1985), habitações faveladas que a ela se aglutinaram, uma favela urbanizada nos anos 70, um pequeno conjunto de prédios da COHAB, e inúmeras edificações residenciais populares.

ocupação ociosa (PLANAVE 1989). Detecta-se também que o porto necessita evoluir no que diz respeito à movimentação de carga geral e, para isto, o "lay-out" territorial mostra-se incompatível com esta demanda e suas exigências. Some-se a isto, as pressões para expansão de outros usos urbanos de seu entorno.

Portanto, as limitações da retro-área e as tendências expostas, de containerização de suas operações e de consolidação e crescimento da exportação de veículos, mantendo-se os atuais níveis de importação de alimentos, farão com que o Porto do Rio procure a fixação de suas operações ao longo dos segmentos de São Cristóvão e, particularmente, do Cajú (Fig. 47). Por outro lado, a movimentação de passageiros registra significativos decréscimos e a concentração de suas operações é quase insignificante em relação ao total, verificando-se apenas na Praça Mauá.

Em termos operacionais, os dados e os comentários expostos demonstram que todo o cais e as instalações portuárias de sua retaguarda imediata, desde a Praça Mauá até o Canal do Mangue, mantidas as mesmas tendências de desenvolvimento do comércio marítimo, deverão continuar apresentando trechos com significativa diminuição de utilização.

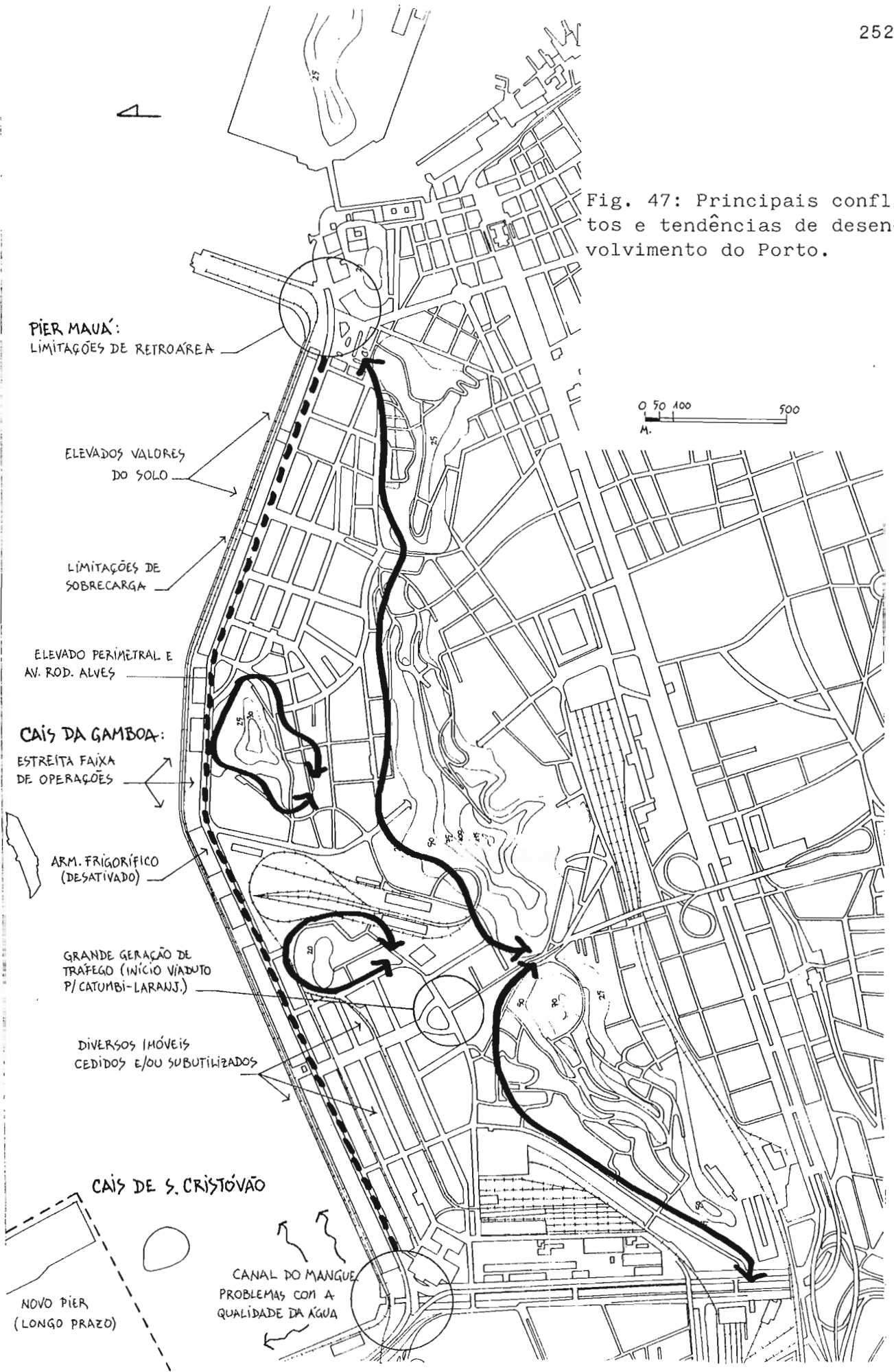


Fig. 47: Principais conflitos e tendências de desenvolvimento do Porto.

CAPÍTULO VII:**CARACTERIZAÇÃO E DINÂMICA RECENTE DA ÁREA DE ESTUDO**

Já vimos como as atividades de atracação e portuárias em geral davam-se ao longo de todo o litoral da área central, em maior ou menor grau, desde a formação da cidade, apenas deixando de fazê-lo desta forma quando na consolidação de determinadas funções centrais, econômicas e políticas, a partir do início deste século. No Capítulo anterior vimos também como a especialização funcional do território e as necessidades de operacionalidade econômica vieram a concentrar atividades portuárias em uma área determinada, conhecida como Porto do Rio de Janeiro, e todas as operações e funções de apoio vieram a localizar-se em seu entorno imediato.

Atualmente, a Área Portuária do Rio de Janeiro propriamente dita, estende-se por significativa área litorânea da Baía de Guanabara, desde os limites do Aeroporto Santos Dumont e as propriedades da Aeronáutica, até o bairro do Cajú, onde a pequena profundidade da Baía já impossibilita maiores operações (vide Fig. 46). Como vimos, as funções portuárias comerciais, administradas pela Companhia Docas do Rio de Janeiro em seu Porto, localizam-se a partir do limite noroeste das propriedades utilizadas pela Marinha.

Portanto, a área objeto deste estudo, a que denominamos simplesmente Área Portuária do Rio de Janeiro, representa apenas parcela do território da cidade dedicado a esta função. Nossa área de interesse direto é limitada ao Norte pelo Porto e a Baía, ao Sul pelos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo e os Morros da Conceição, Livramento e Pinto, ao Oeste pela Avenida Francisco Bicalho e o Canal do Manguê, ao Leste pela Praça Mauá e o Morro de São Bento (Figs. 48 a 50).

Com área total que se aproxima dos 1,85 km², estes limites foram adotados levando-se em consideração quatro fatores básicos, que serão analisados com mais vagar adiante, a saber:

- a) A concentração de atividades e de operações portuárias, reforçada pelas características morfológicas e geográficas, bem como por sua proximidade ao centro, fazem com que a Área de Estudo seja natural e tradicionalmente percebida pela população como a "área portuária";
- b) A sub-utilização de seus espaços e patrimônio construído, situação causada pela própria dinâmica das funções portuárias e econômicas, conjuntamente com a sua situação estratégica e potencialidades para o desenvolvimento junto ao centro da cidade, geraram a formação de interesses político-econômicos específicos que se refletem sobre o seu território;
- c) A implantação de uma zona de proteção ambiental pelo governo municipal, com limites bem definidos e que protege o patrimônio e as funções residenciais existentes nos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo com todo o apoio das comunidades locais;

d) A evidente importância econômica da continuidade e consolidação de determinadas operações portuárias no patrimônio já instalado fará com que grande parte das áreas sob o controle da Companhia Docas do Rio de Janeiro, principalmente aquelas ao longo do litoral, permaneçam com as funções atuais.

Assim sendo, "nossa" Área Portuária possui limites precisos, com compartimentadores ambientais bastante claros, sejam eles geográficos (canal, morros), morfológicos (perfil fundiário, volumetria e tipologia das edificações) ou funcionais.

Os comentários que se seguem complementam as informações trazidas em forma de mapas e tabelas, e caracterizam a área segundo diversas temáticas usualmente abordadas pelo Planejamento (ocupação do solo, transportes e circulação, condições de suas edificações e áreas livres, aspectos sociais, perfil fundiário, condicionantes legais e dinâmica imobiliária). Com estes comentários, poderemos verificar a crescente estagnação de seu desenvolvimento nos últimos anos e como é verdadeiro o potencial existente para sua revitalização como área integrada e complementar às funções centrais da cidade.

VII. 1. Características Urbanísticas da Área:

Fatores geográficos e locacionais foram os primordiais na determinação dos usos e das características de ocupação do solo na nossa área de estudo, uma vez determinada a consolidação da função portuária oficialmente no século XIX, como vimos na análise de sua evolução. Assim, basicamente definiram-se dois "territórios de uso" complementares: as partes baixas e

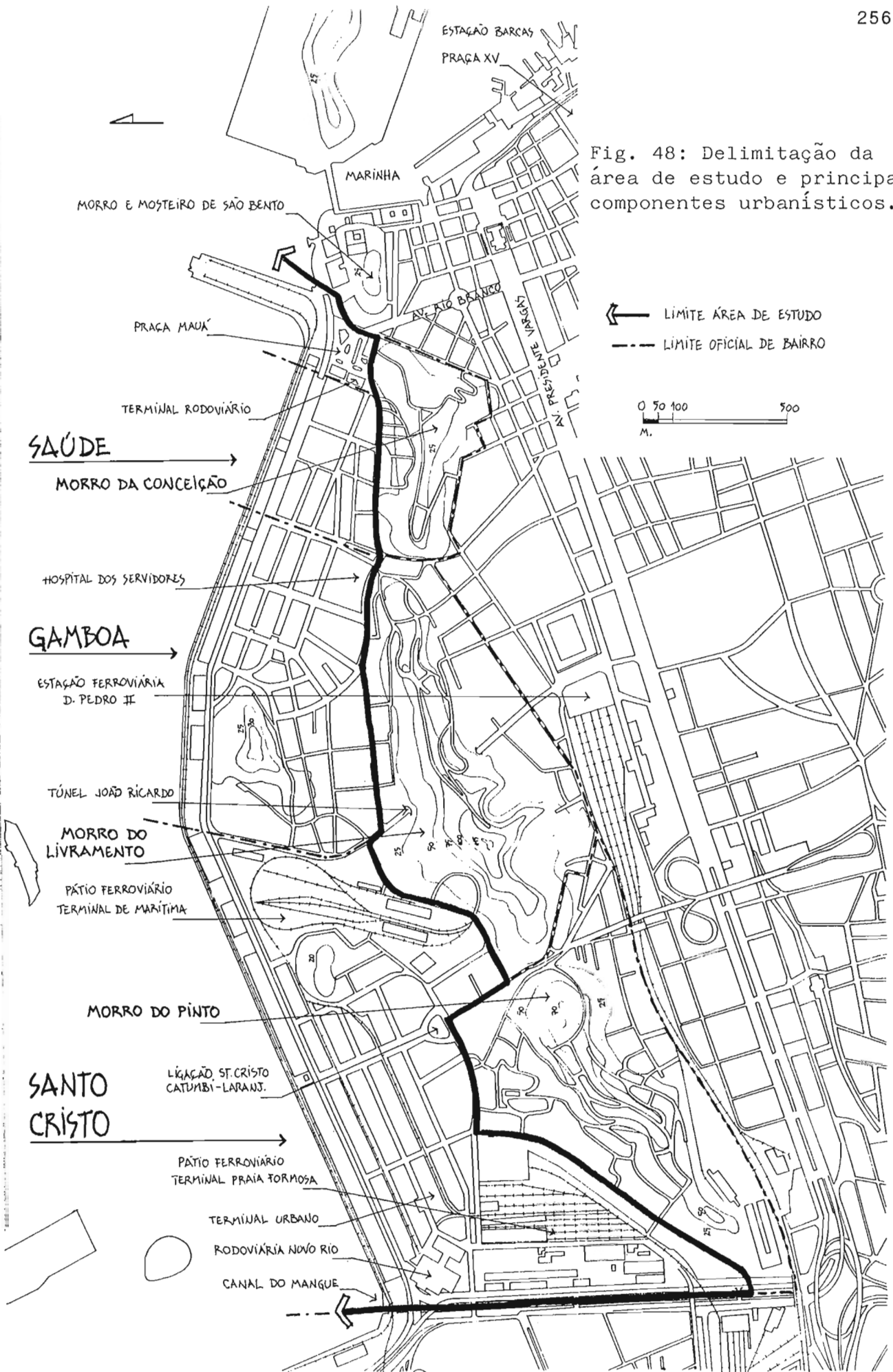


Fig. 48: Delimitação da área de estudo e principais componentes urbanísticos.



Fig. 49: Vistas aéreas gerais da Área Portuária.
Acima, no meio da tomada, o pátio da RFFSA; abaixo
em primeiro plano a Rodoviária e a Av. F. Bicalho.



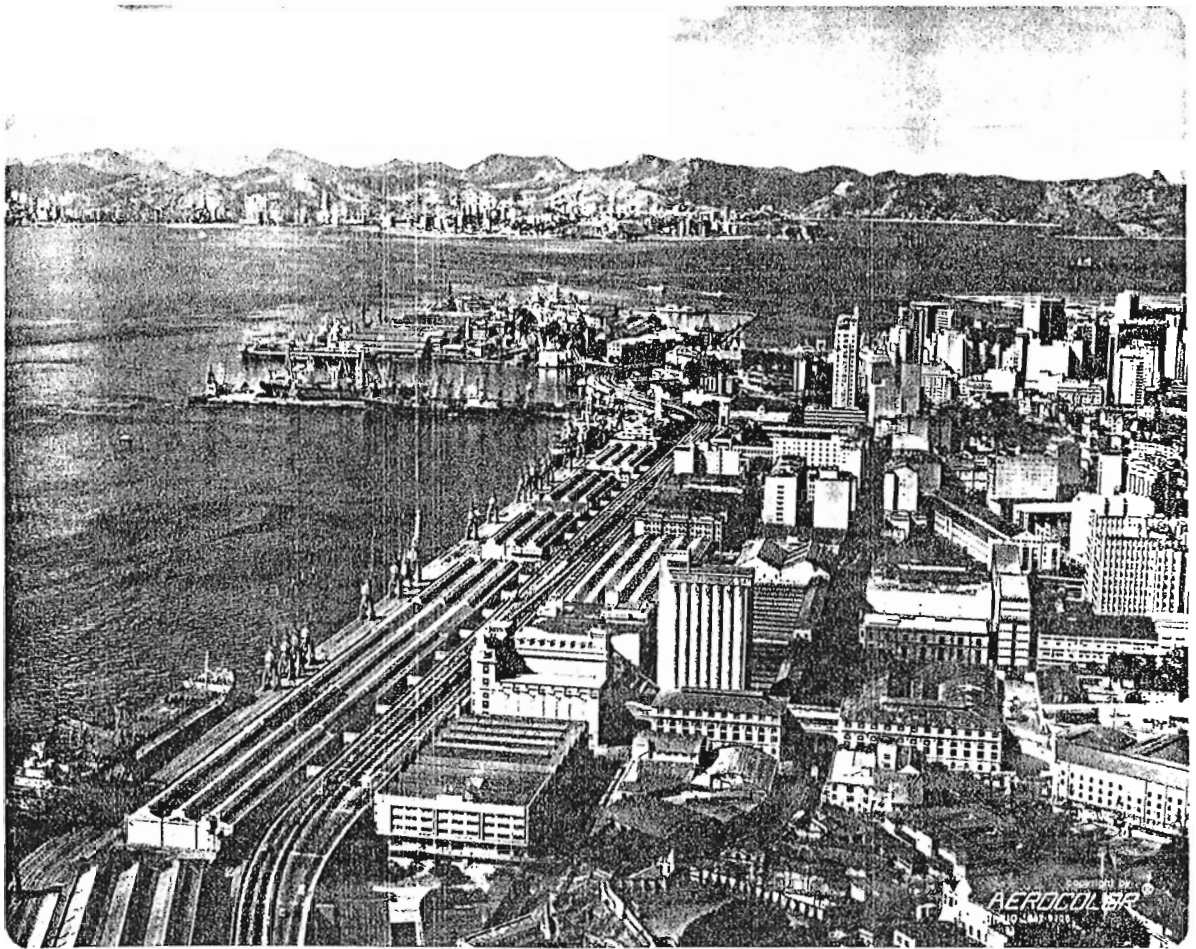


Fig. 50: Vistas aéreas da Área de Estudo. Acima, em primeiro plano, o Morro da Saúde e o Moinho Fluminense, ao fundo, o Morro de São Bento. Abaixo, a área do antigo Moinho Inglês e o pátio da RFFSA.



resultantes dos aterros para construção do porto no início do século, e as partes altas e morros cujas condições de ocupação já haviam sido anteriormente determinadas pelo uso residencial. As operações portuárias, a proximidade do centro funcional da cidade foi relativizada pelos compartimentadores existentes, e o complicado perfil fundiário da área, que comentaremos adiante, fizeram com que as funções centrais nunca viessem a causar séria ameaça; seu desenvolvimento passou ao largo da Área Portuária durante muito tempo.

As principais funções na Área Portuária podem ser identificadas como se segue (Fig. 51):

I. portuária: ocupa toda a orla e a maioria das áreas administradas pela CDRJ e pela CIBRAZEM. Diversos armazéns e áreas de sua propriedade de segunda e terceira linha, originalmente engajados neste tipo funcional encontram-se arrendados a terceiros ou foram vendidos para usos diversos.

II. serviços: diversos imóveis e áreas são utilizados para usos direta ou indiretamente complementares às atividades portuárias, por particulares ou órgãos públicos. Assim, destacam-se os pátios ferroviários da Rede Ferroviária Federal, principalmente o Terminal de Marítima, que ainda apoia a função portuária, e o complexo edificado de silos, armazéns e escritórios do Moinho Fluminense. Existem vários imóveis que são utilizados para serviços de apoio a grandes empresas, como PETROBRAS, BANERJ e CSN, a maioria utilizada como depósitos e garagens, e alguns utilizados como sede de suas empresas, como a XEROX e a MICHELIN.

III. comércio: esta função é bastante incipiente se analisada em relação à escala e situação urbana de nossa área de estudo. O comércio atacadista é de ocupação linear e verifica-se em dois pólos; um com predominância de produtos alimentares e bebidas, outro com venda de papel e artigos de escritório. O uso residencial deu origem a comércio varejista mas bem aquém das necessidades da população local, fato confirmado junto às associações de moradores. No eixo que liga a Praça Mauá à Praça Barão de Tefé, verifica-se um comércio mais intenso complementar a funções específicas, como aos hospitais dos Servidores e o do INAMPS, à Polícia Federal, ao terminal rodoviário ou a escritórios da CEDAE, PORTOBRAS e Ministério da Fazenda. Já no entorno da Praça Mauá há um conjunto de lojas, bares e casas noturnas oriundo do antigo movimento de passageiros, marinheiros estacionados no porto e de portuários.

IV. indústria: a maioria das indústrias que haviam se instalado na área no início do século, como metalúrgicas e serrarias, afastaram-se por causa das limitações do zoneamento e da valorização da área para outros usos e em busca de maiores terrenos, algumas para o Santo Cristo e São Cristóvão. Pequenas indústrias de características urbanas instalaram-se na área, como as de cunho editorial, pequenas gráficas e confecções de têxteis. As unidades fabris mais importantes são o Moinho Fluminense, a indústria de chocolates Bhering, no Santo Cristo, a Companhia Usinas Nacionais e a Almar de alumínio.

V. institucional: função identificada nas áreas militares, nas entidades governamentais e nos serviços de interesse público. O uso militar está presente principalmente no Arsenal de Marinha,

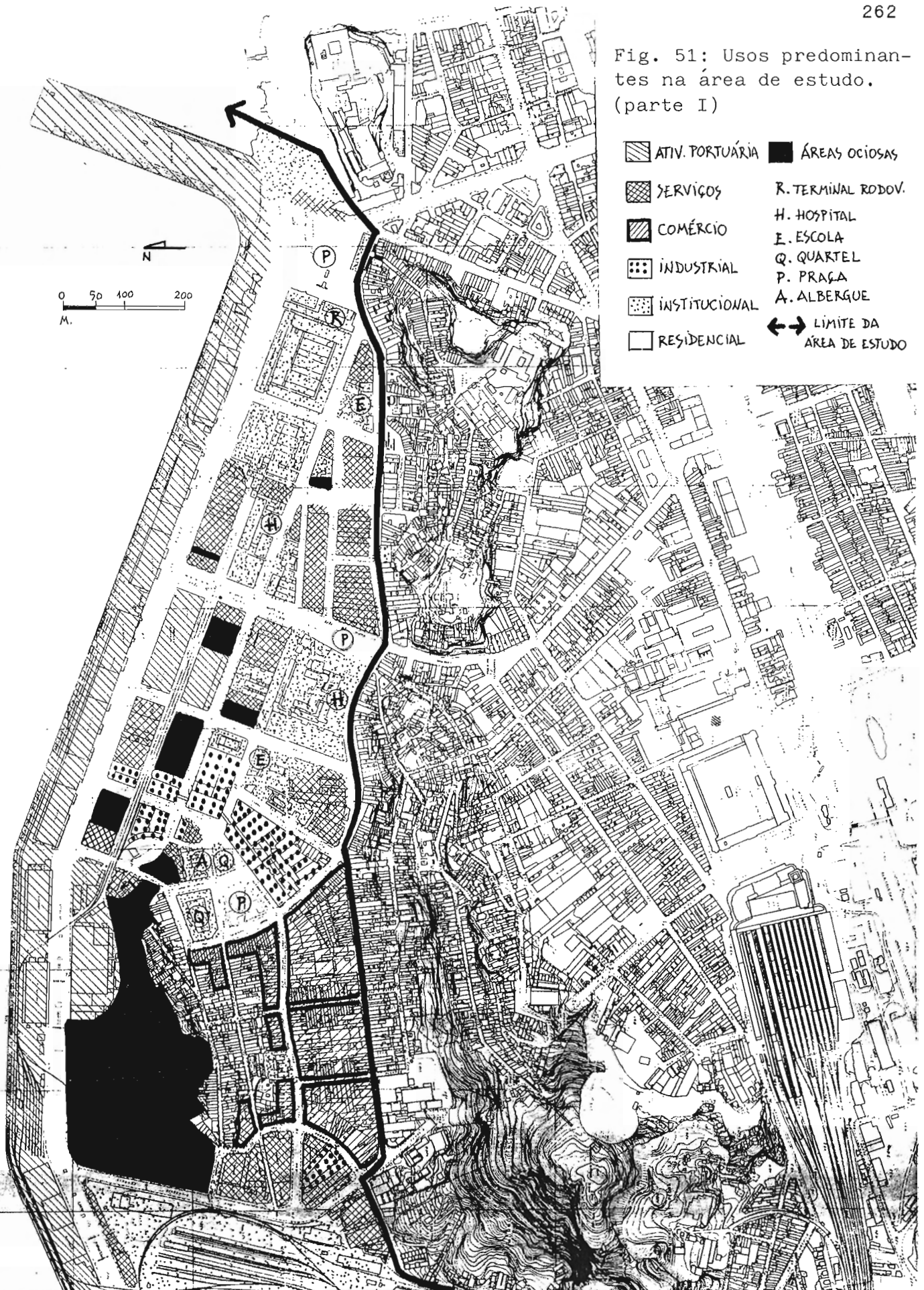
mas também no Serviço Geográfico do Exército e Observatório do Valongo, na Polícia Marítima, na sede do 5o Batalhão de Polícia e na Companhia de Apoio de Material Bélico. O uso governamental expressa-se em diversos prédios dos ministérios da Fazenda, Saúde, Agricultura, e instituições como a Portobrás, Sunamam e Instituto Nacional de Tecnologia. Serviços de interesse público incluem os hospitais dos Servidores do Estado, INAMPS, de Oncologia e Nossa Senhora da Saúde, além de escolas e igrejas.








VI. residencial: função pouco presente em nossa área de estudo mas dominante em larga faixa limitrofe, nos bairros populares tradicionais da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, principalmente nos morros da Conceição, Livramento, Providencia e do Pinto. A tipologia é de pequenas edificações, de ocupação térrea ou assobradada, principalmente remanescente do século passado. Além destes bairros, existem ainda três favelas, a maior representada pela da Providência, reconhecida como a primeira favela do Rio de Janeiro, como vimos anteriormente.

Em termos de circulação e transportes, a área de estudo é bastante singular pois os seus eixos principais comportam inúmeras linhas de ônibus que servem à cidade como um todo e deles se utilizam, principalmente as oriundas nos dois terminais rodoviários situados em suas extremidades, o da Praça Mauá, que comporta as principais linhas para os subúrbios e região metropolitana, e o de Santo Cristo, complementar à Rodoviária Interestadual Novo Rio (vide Fig. 48), por onde passaram, por exemplo, quase 2 milhões de passageiros em 1980.

A Av. Rodrigues Alves, com sua ligação à Avenida Brasil, principal eixo de entrada/saída do Rio, e outros eixos principais

Fig. 51: Usos predominantes na área de estudo. (parte I)



- | | |
|---|---|
|  ATIV. PORTUÁRIA |  ÁREAS OCIOSAS |
|  SERVIÇOS | R. TERMINAL RODOV. |
|  COMÉRCIO | H. HOSPITAL |
|  INDUSTRIAL | E. ESCOLA |
|  INSTITUCIONAL | Q. QUARTEL |
|  RESIDENCIAL | P. PRAÇA |
| | A. ALBERGUE |
| | ←→ LIMITE DA ÁREA DE ESTUDO |

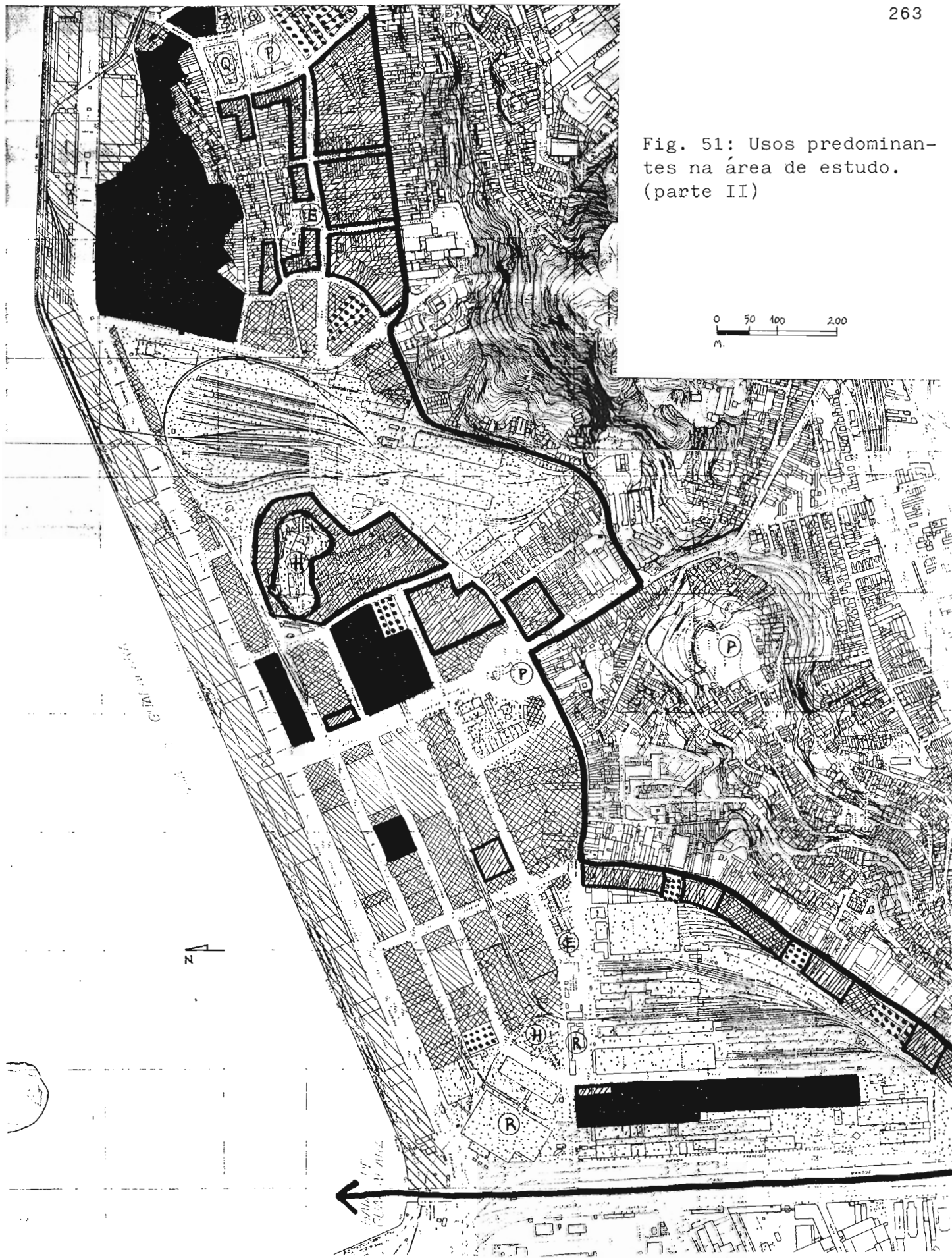


Fig. 51: Usos predominantes na área de estudo. (parte II)

integrantes deste sistema na área comportam assim mais de 130 linhas de ônibus. Através do túnel João Ricardo sente-se, ainda, os reflexos das linhas de ônibus originadas na estação ferroviária Pedro II, cujos ramais fazem importante ligação aos subúrbios cariocas; em 1980 foram transportados mais de 34 milhões de passageiros pelas linhas ferroviárias. Muitos destes passageiros fazem baldeação e tomam linhas de ônibus para o Centro, Praça Mauá ou à Av. Brasil, através da Área Portuária.

Servindo aos movimentos pendulares da população trabalhadora do Grande Rio, a grande maioria destas linhas diminuem significativamente os seus serviços à noite e não servem diretamente os interesses da população residente nos bairros junto à nossa área de estudo. Os usuários dos serviços localizados na área servem-se destas linhas, como para os hospitais e instituições governamentais existentes junto à Praça Mauá. A área também comporta dois eixos viários importantes para circulação de veículos à escala metropolitana, o eixo Santo Cristo-Catumbi-Laranjeiras e o Viaduto Perimetral, que liga o sistema periférico do Aterro do Flamengo à Av. Brasil e possui um acesso e uma saída na Praça Mauá.

O perfil fundiário que a área apresenta, ou seja, a tipologia dos terrenos e seus proprietários, é um dos maiores inibidores de desenvolvimento. Evidente que nas áreas residenciais, por sua formação histórica, o perfil delinea-se em sua maioria como pequenos e estreitos lotes, de uma miríade de proprietários. Os dados relativos à Região Administrativa Portuária, indicam que em 1980, de um total de 12.177 domicílios registrados na área, 58,6% eram alugados, fato que inverte o

perfil típico médio encontrado na cidade (Tab. 2). Sem dúvidas, isto concorda com o perfil sócio-econômico típico encontrado e com as próprias condições de evolução da área, principalmente relativo aos bairros residenciais dos morros, e mostra a fragilidade da população residente à eventuais programas de intervenção inconsequentes.

Já na maioria das áreas planas e oriundas das grandes obras de aterro e construção do porto no início do século são consideradas "terreno de marinha", cujo domínio pode ser direto (União) ou indireto (contratos de aforamento) (Fig. 52). Muitas são as áreas cujos proprietários possuem cartas de aforamento. Mas um facilitador para a intervenção na área, é um decreto presidencial recentemente publicado (decreto 97.101 de 06/12/88) que estabelece procedimentos para a execução de programa de "desimobilização" de bens das empresas públicas e sociedades de economia mista, como a CDRJ. A partir deste decreto, os imóveis considerados não vinculados às atividades operacionais do porto, ou seja, aqueles sub-utilizados, podem ser alienados para outros proprietários e usos que não portuários.

Isto é importante quando se verifica que a maioria das propriedades na área de interesse direto para intervenção são de porte e a maioria dos maiores proprietários são governamentais. Esta área de estudo, que se aproxima dos 1,85 km² está composta assim de grandes proprietários, o maior sendo a CDRJ seguido da RFFSA, com respectivamente 443.793 m² (24,1%) e 289.487 m² (15,7%) da área total (Tab. 3). Estes guardam ampla margem em relação ao terceiro maior proprietário, a União, com apenas 57.557 m² (3,1%) da área.

Tab. 2: Domicílios particulares segundo condição de ocupação por Região Administrativa (R.A.). 1980.

R.A.	Proprio	Alugado	Cedido	Outros	Total
I. Portuaria	4.205	7.130	513	329	12.117
II. Centro	5.701	13.437	749	131	20.018
IV. Botafogo	41.570	33.421	4.808	432	80.231
V. Copacabana	39.431	30.326	5.748	386	75.891
VI. Lagoa	36.073	17.294	5.394	342	59.103
XII. Meier	60.197	38.631	5.989	871	105.688
XV. Madureira	33.131	32.301	5.762	752	71.946
XVI. Jacarepagua	47.565	20.511	6.261	1.845	76.182
XXIV. Barra	6.726	2.117	2.139	404	11.386
TOTAL	737.738	449.624	89.6523	24.119	1.301.104

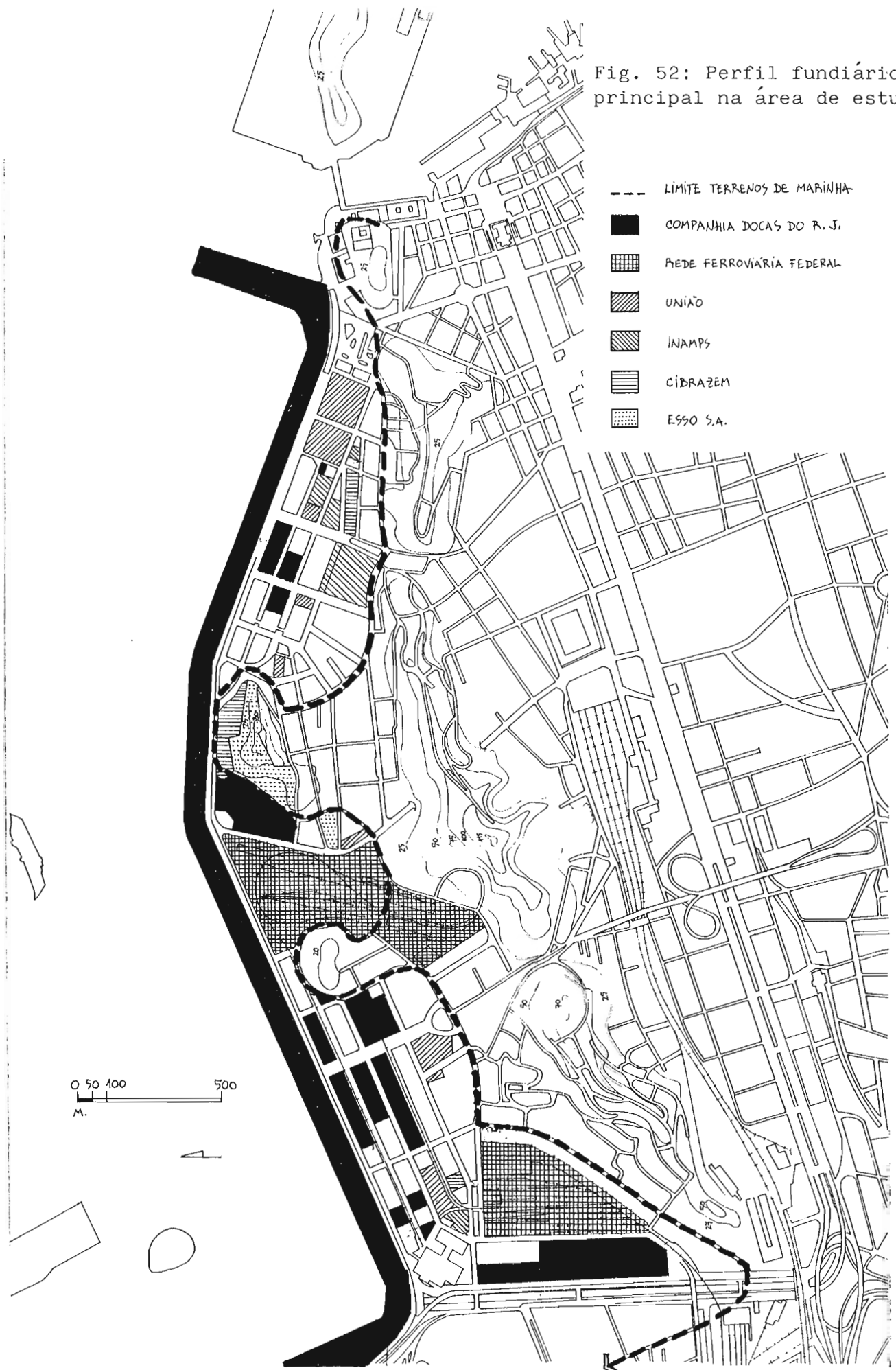
(Fonte: IBGE/IPLAN-Rio)

Tab. 3: Os maiores proprietários na Área de Estudo.

Proprietario	area (m2) aproximada	% do total
1. Companhia Docas do R.J.	443.793	24,1%
2. Rede Ferroviaria Federal	289.487	15,7%
3. Uniao	57.557	3,1%
4. INAMPS	29.340	1,6%
5. CIBRAZEM	29.075	1,6
6. ESSO	28.193	1,5%
7. CODERTE	27.015	1,5%
8. Moinho Fluminense	19.396	1,1%
9. Municipio do R.J.	13.286	0,7%

Base: Levantamentos cadastrais in RIOPART 1983

Fig. 52: Perfil fundiário principal na área de estudo



- LÍMITE TERRENOS DE MARINHA
- COMPANHIA DOCAS DO R.J.
- ▣ REDE FERROVIÁRIA FEDERAL
- ▨ UNIÃO
- ▧ INAMPS
- ▤ CIBRAZEM
- ▦ ESSO S.A.

0 50 100 500
M.



Em termos do estado de conservação dos imóveis da área são inúmeras as áreas e edificações sub-utilizados, vazios e abandonados ou em precário estado de conservação, conferindo à área de estudo uma impressão de abandono (Fig. 53). Os estudos da RIO-PART (1983) indicavam um total de 77.500 m² de terrenos e armazéns abandonados e ociosos; destaca-se aí o terreno do antigo Moinho Inglês, junto à Av. Rodrigues Alves, com 42.000 m². A estes somem-se os imóveis e áreas pertencentes à órgãos públicos que encontram-se em evidente estado de sub-utilização de seu potencial, principalmente por alterações nas funções originais que lhes deram origem, como é o caso dos pátios ferroviários de Marítima e da Praia Formosa e de diversos armazéns originalmente dedicados à funções portuárias, como o Armazém Frigorífico, hoje largamente desativado, e outros. Alguns dos armazéns de segunda linha servem, inclusive, de depósitos "provisórios" emprestados a terceiros, como é o caso de alguns cedidos à escolas de samba para a guarda de alegorias utilizadas durante os desfiles de carnaval (Fig. 54 a 56).

Segundo maior proprietário na área, com 15,7% do total, a RFFSA controla dois pátios ferroviários de porte, citados acima, e diversas faixas de domínio, muitas já desativadas. O potencial de transformação destas áreas é imenso e de grande importância por situarem-se em locais estratégicos no tecido urbano, tanto em termos de localização, quanto em termos de capacitar maior acessibilidade (vide Fig. 52).

Note-se que muitos dos imóveis em mau estado pertencem aos grandes proprietários, principalmente a órgãos governamentais. Esta situação é sintomática de nosso poder público, que prefere

Fig. 53: Estado de conservação dos imóveis na área de estudo.

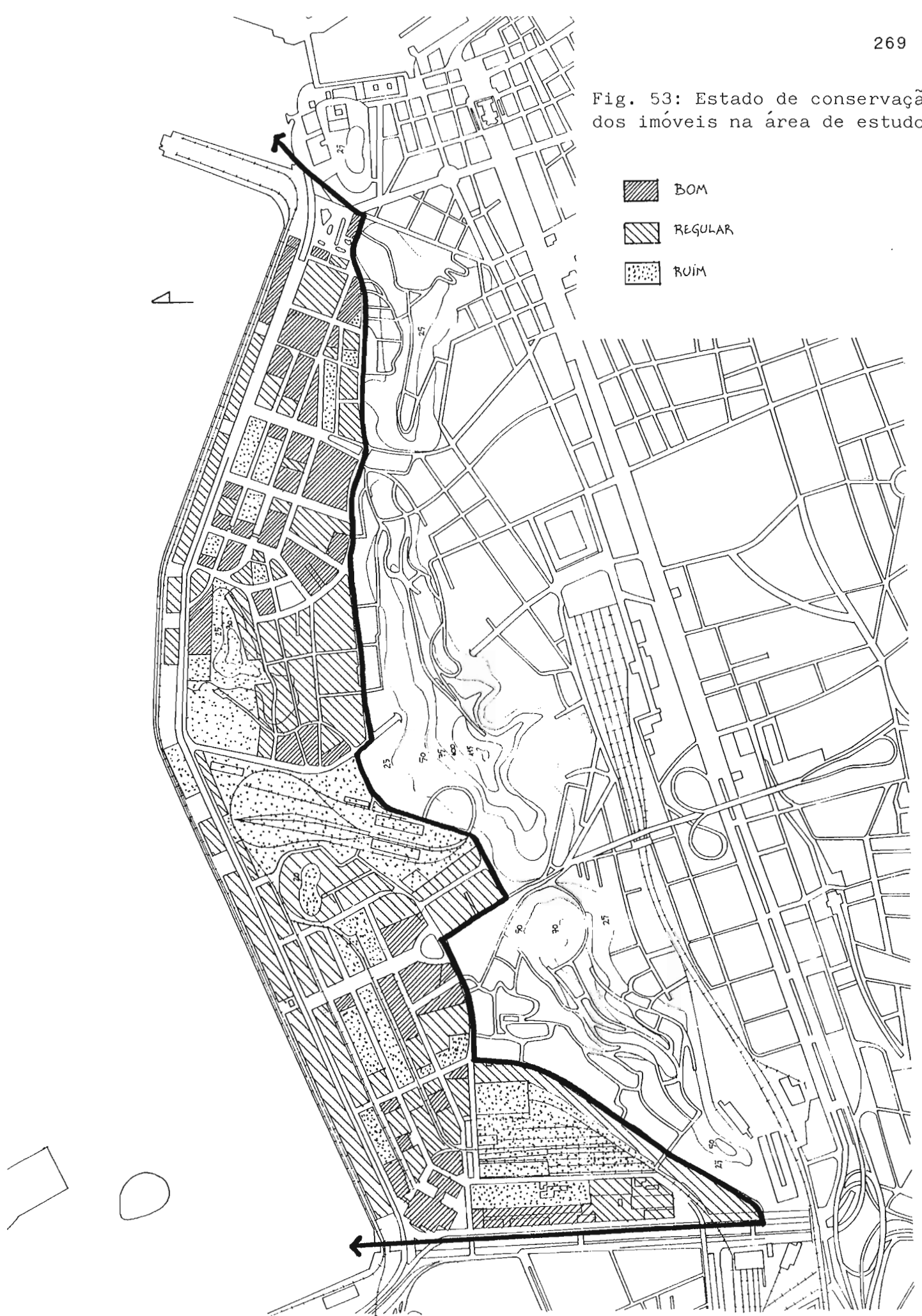


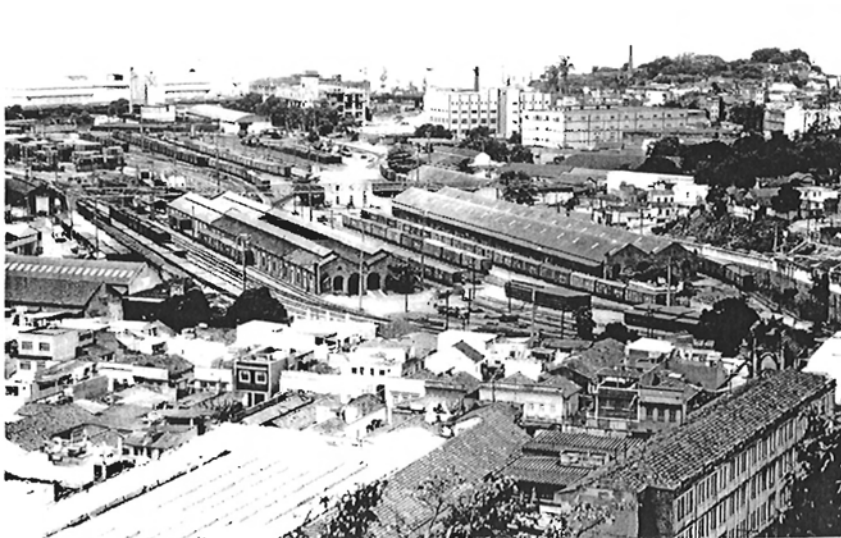


Fig. 54: Imóveis abandonados e mau conservados, a rua como estacionamento de ônibus, o leito da RFFSA inutilizado. Um dos aspectos da Área de Estudo no Santo Cristo.



Fig. 55: Imóvel abandonado na Av. Rodrigues Alves; o trecho escurecido em cima da foto é o Viaduto Perimetral.

Fig. 56: Aspecto do pátio da RFFSA e sua baixa utilização.



manter no que chama de "reservas técnicas" imóveis para os quais não possui utilização prevista, e que tampouco investe em sua conservação. Evidentemente, esta situação está ligada a uma complexa questão política, em que por um lado as administrações não compreendem o verdadeiro significado de patrimônio público, e pelo outro compreendem como "perda de poder" ceder propriedades sob o seu controle para outros usos ou outros órgãos.

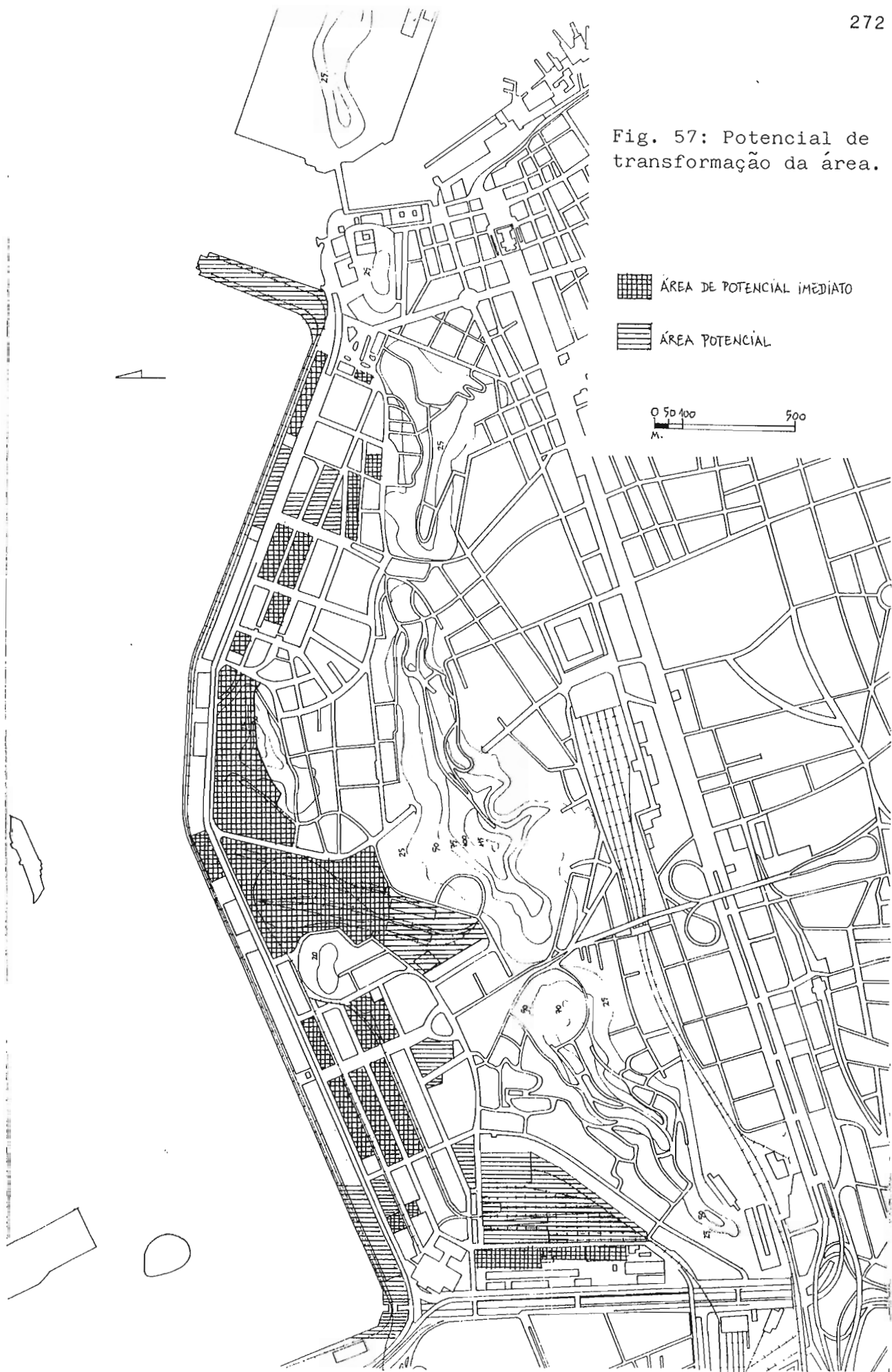
Apresentamos na Fig. 57 uma aproximação composta com estes fatores de sub-utilização e estado de conservação; uma imagem bastante fiel da situação local e seu potencial.

VII. 2. Características Populacionais e Sociais:

Os aspectos populacionais e sociais referentes à nossa área de interesse mostram-se como de difícil análise pois apresentam-se agrupados segundo unidades de planejamento, cujas definições variam segundo o órgão. Assim por exemplo, existem territórios como Regiões Administrativas, Unidade Espacial de Planejamento, Área de Planejamento, Divisões de Licenciamento e Fiscalização, Setores de Educação, etc. E mais, os órgãos nem sempre adotam as mesmas fronteiras para os bairros. Portanto, agrupar e compatibilizar os dados nem sempre é tarefa fácil.

Além disto, também existem significativas discordâncias de dados entre as fontes, ou, às vezes, de uma mesma fonte! Tentamos, no entanto, apresentar os dados mais confiáveis e com o menor número possível de extrapolações para a presente caracterização. Lembramos, a este respeito, que a unidade I & Região Administrativa, utilizada por diversas fontes, inclui além de nossa área de estudo, parte do Centro e do bairro do Cajú.

Fig. 57: Potencial de transformação da área.



Embora a grande maioria da população da Área Portuária a que nos referimos resida às margens do território definido pelos grupos de interesse como passível de uma intervenção direta, como veremos adiante, é evidente que o conhecimento de suas características é primordial para nossa atuação. Isto porque, como já afirmamos antes, uma intervenção para revitalização da área, integrada às potencialidades e aspectos sociais locais, deverá reconhecer as interações políticas e econômicas com esta população, respondendo às suas necessidades.

A taxa geométrica de crescimento anual da população da Iª RA foi de - 1,02, segundo os dados dos censos de 70 e 80, de 51.052 para 46.113, mostrando um decréscimo significativo da população residente. Pela Tabela 4, podemos verificar que esta diminuição reflete certamente uma problemática local, comparando-se os dados de outras RAs do Município que registrou uma taxa de crescimento de 1,8%. A Iª RA apresenta decréscimo populacional semelhante a outras áreas como o Centro e Copacabana, enquanto o município como um todo mostra acréscimo populacional significativo, principalmente em suas áreas mais dinâmicas como os subúrbios do Méier e Madureira, ou as áreas novas de expansão em Jacarepaguá e Barra da Tijuca. Podemos utilizar este raciocínio para trabalhar projeções dos dados dos bairros de nossa área de estudo, extrapolados a partir de dados agrupados pelo IPLAN-RIO para 1980 (Tab. 5).

Seguindo a mesma lógica, a Tabela 6 nos mostra estimativas para o período 1980/88 em que a população favelada da área apresentou incremento insignificante nos últimos anos (não existem dados sobre a população favelada na área em 1970). A

variação 1980/88 foi apontada tomando por base o número de novos domicílios registrados através das ligações novas de eletricidade no período. Isto faz sentido, uma vez que as favelas existentes na área são de encosta, bastante antigas e extremamente densas.

Todo este perfil populacional é, sem dúvida, decorrente de quatro fatores principais, a saber:

- inibição do uso residencial pela legislação de zoneamento em trechos da Área Portuária;
- impossibilidade de adensamento nas áreas controladas por regulamentações de preservação;
- complexa situação fundiária em lotes pequenos e problemas de sucessão e/ou propriedade;
- inibições causadas pela própria indefinição governamental quanto a suas políticas para a área (conhecido por "planning blight") e fatores inerciais de inibição da entrada de outros grupos de renda.

Entretanto, é interessante verificar através da Tabela 7, que embora a população total da I& RA tenha sofrido decréscimo no período 1970/80, a População Economicamente Ativa (PEA) registrada aumentou de 19.618 para 20.167, com o maior aumento para o Setor Terciário, o mais expressivo na área. Os outros apresentados, relativos a distribuição de faixas etárias, renda média e educação, apresentados nas Tabelas 8 e 9, nos indicam que nossa população não se difere da média municipal e nacional.

As Tabelas 2 e 10, respectivamente de condições de ocupação dos imóveis na I& Região Administrativa e de distribuição de renda, são fortes indicativos sociais do nível da

Tab. 4: População por principais Regiões Administrativas (R.A.) incluída a Portuária; 1970/1990.

R.A.	1970	1980	1990	taxa
I. Portuaria	51.052	46.113	41.652	-1.02
II. Centro	59.457	55.108	51.077	-0.76
IV. Botafogo	256.250	267.760	279.787	0.44
V. Copacabana	239.256	228.252	217.754	-0.47
VI. Lagoa	175.586	216.352	266.583	2.11
XII. Meier	364.796	411.641	464.502	1.22
XV. Madureira	267.321	277.353	287.761	0.37
XVI. Jacarepagua	216.748	326.594	492.109	4.19
XXIV. Barra	24.269	50.061	103.264	7.51
TOTAL MUNICIPIO	4.251.918	5.090.700	6.094.950	1.8

Fonte: IBGE (censos 1970/80); IPLANRIO (estimativas c/projecao da taxa geometrica anual de crescimento)

Tab. 5: Projeções da população na Área Portuária por bairros.

	1970	1980	1990
Saude	3.357	3.323	3.289
Gamboa	18.763	18.572	18.383
Santo Cristo	13.739	13.599	13.460
TOTAL	35.859	35.494	35.132

Fonte: IBGE (censo 80); projecao da taxa geometrica anual de crescimento (-1.02%)

Tab. 6: Projeções da população favelada na Área Portuária.

favela	1980	domicilios	1988	domicilios
Morro da Providencia	4.720	1.120	4.720	1.120
Pedra Lisa	1.057	256	1.057	256
Moreira Pinto	175	40	258	59
TOTAL	5.952	1.416	6.035	1.435

Fonte: IBGE (censo 80); Projecoos IPLAN-Rio/LIGHT.

Tab. 7: População Economicamente Ativa (PEA) da Iª Região Administrativa. 1970/80.

	populacao	PEA	primario	secundario	terciario
1970	51.052	19.618	533	4.543	14.542
1980	46.113	20.167	405	4.573	15.189

Tab. 8: População por Idade e Sexo na Iª Região Administrativa.

	0 a 14	15 a 20	21 a 30	31 a 40	41 a 50	+ 50	TOTAL
H	5.932	2.371	5.350	3.520	2.665	3.954	23.792
M	5.617	2.107	4.530	3.011	2.644	4.679	22.588
T	11.549	4.478	9.880	6.531	5.309	8.633	46.380

Tab. 9: Escolaridade da População da Iª Região Administrativa; 1980.

Elementar	1o. Grau	2o. Grau	Superior	Total
15.531	6.181	3.385	536	25.633

Tab. 10: Rendimento Médio Mensal em Salários Mínimos da População da Iª Região Administrativa; 1980

0	ate 1 SM	+1 a 2	+2 a 5	+5 a 10	+10 a 20	20
13.069	4.372	9.209	8.431	2.343	467	60

Fonte: IBGE (censo 1980)/IPLAN-Rio

população residente. Em 1980, por exemplo, identificou-se um total de 7.130 imóveis alugados, contra apenas 4.205 imóveis próprios, enquanto a média da cidade invertia esta proporção. Evidentemente, esta população inquilina será a mais propensa a receber impactos negativos gerados por eventuais intervenções urbanas que possam vir a gerar uma valorização da área e consequentes pressões no mercado para aumento dos aluguéis. A população favelada, que chegava a quase 6.000 pessoas em 1980, deverá também sofrer este tipo de impacto, embora em proporções bem menores do que as áreas mais "formais" do tecido urbano.

Em termos de equipamentos urbanos para o atendimento da população local, a área apresenta diversas carências que, no entanto, são relativamente fáceis de resolução pelo Poder Público. O ensino de 1º Grau, por exemplo, apresenta ótima relação espacial com as comunidades a que serve e também é boa a situação em termos quantitativos (Fig. 58). Estudos realizados pela PLANAVE (1986, 1988) consideravam, por exemplo, que na Área de Planejamento 1 (AP-1, sub-divisão do município que engloba a Área Portuária) a população escolarizável de 1º grau seria de 34.122 pessoas, enquanto o total matriculado é 37.252 alunos, revelando um superavit de ofertas.

Realmente, durante nossas entrevistas com as associações de moradores e pessoas ligadas aos movimentos de bairro, não foram expressadas queixas quanto ao atendimento escolar de 1º Grau, mas sim quanto ao de 2º Grau e falta de opções de ensino profissionalizante e supletivo. Segundo os mesmos estudos da PLANAVE (1988), calculava-se um deficit de 243 vagas de 2º Grau para a população da Ia Região Administrativa.

Também pode-se dizer que a população local possui um bom atendimento médico pois existem na área dois hospitais com serviços de ambulatório, assim como pode-se utilizar o Hospital Souza Aguiar, nas imediações, um dos mais completos centros de atendimento municipal. No entanto, um equipamento social instalado na Praça da Harmonia, na Saúde, que foi unanimemente censurado pelos entrevistados é o albergue administrado pela Fundação Leão XIII, devido à alta concentração de mendigos e indigentes que atrai para a distribuição de comida e abrigo noturno.

Finalmente, devemos comentar a situação local em relação a equipamentos e possibilidades de lazer recreativo e cultural. Neste sentido a área é muito carente e quanto a esta temática todos os entrevistados se manifestaram negativamente. O maior equipamento de lazer de toda a Área Portuária é um parque situado no topo do Morro do Pinto, no Santo Cristo, uma iniciativa municipal do início dos anos 80 (Fig. 58). Com dimensões e localização que garantem a preservação do topo do morro, o parque possui excelente desenho e arborização, sendo equipado com três quadras poliesportivas, iluminação e mobiliário. Entretanto, seu acesso é difícil para a população de outras áreas e, hoje, encontra-se sub-utilizado apresentando sérios problemas de manutenção e de invasão por grupos de contravenção.

O restante do território estudado não possui equipamentos de lazer, excetuando-se as praças municipais, como a antiga Praça da Harmonia e a do Santo Cristo, que não possuem dimensões suficientes e nem estão equipadas para um correto atendimento. Uma das tentativas municipais de suprir estes espaços é a

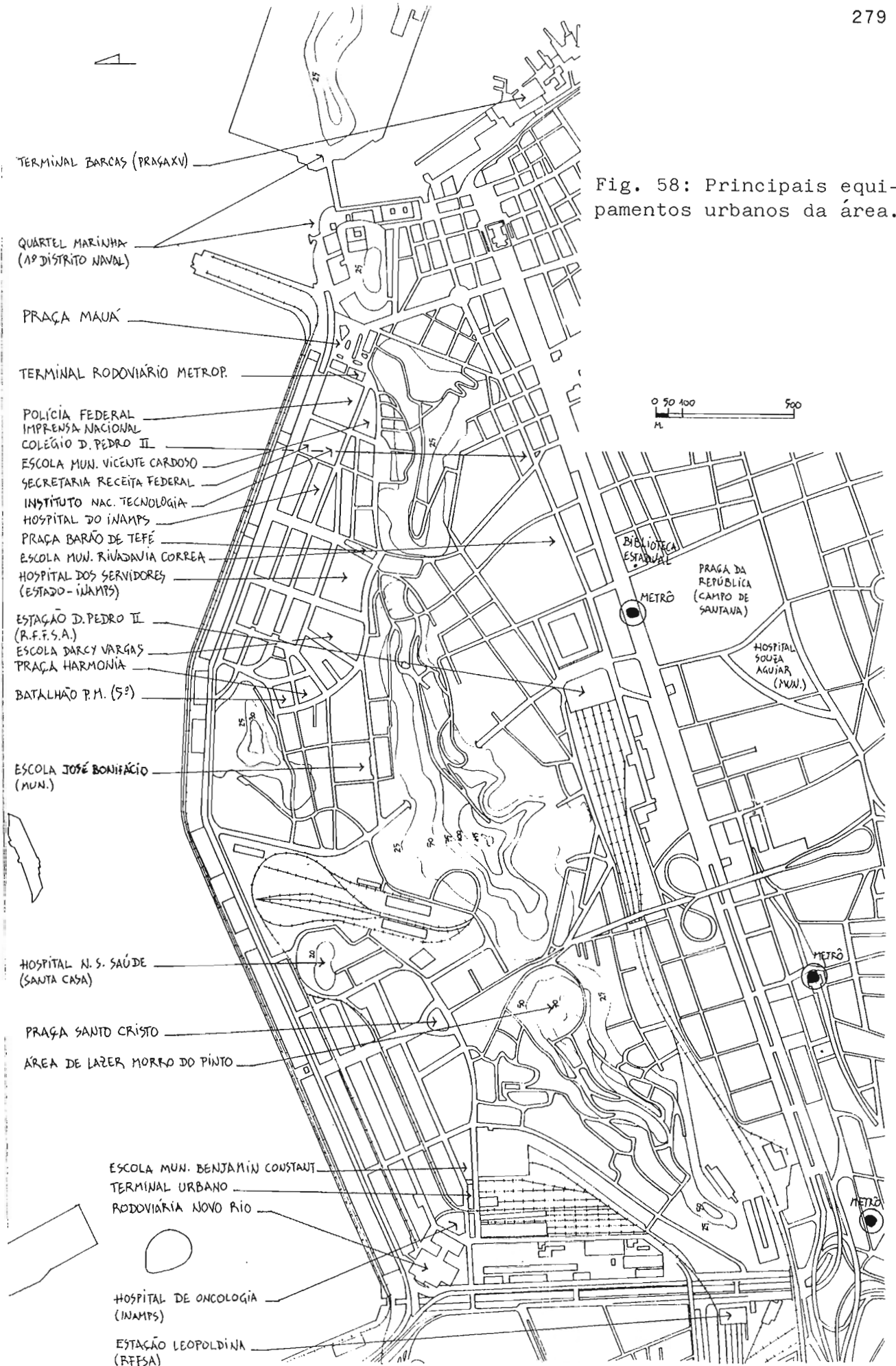


Fig. 58: Principais equipamentos urbanos da área.

pedestrianização de trecho da Rua Sacadura Cabral aos domingos, que é ocupada de forma bastante intensa pela população. A comunidade do Morro da Conceição, por exemplo, havia conquistado uma área non-edificandi no morro, para lazer, mas que no entanto foi apropriada para uso como quadra de futebol do quartel do Exército lá situado (Serviço Geográfico) e é, largamente sub-utilizada.

Há grande carência de lazer cultural, que é parcialmente suprido por dois centros culturais, um localizado em antigo armazém reciclado junto à praça do Santo Cristo, outro na antiga escola Darcy Vargas, na Saúde, onde instalou-se também a associação de moradores do bairro e o escritório técnico do Projeto SAGAS, como veremos adiante.

VII. 3. Condicionantes de Legislação Urbanística:

Dos condicionantes legais que se expressam em nossa área, aqueles que mais dizem respeito a seu potencial e características de desenvolvimento são o Zoneamento e as normas relativas ao patrimônio histórico e bens tombados. No Rio de Janeiro o Zoneamento era, com raras exceções, definido em forma de decreto-lei pelo Executivo até recentemente, com a promulgação da Lei Orgânica no início de 1990, que levou esta prerrogativa de volta ao Legislativo Municipal. Além disto, o Executivo ainda fixa, em paralelo ao Zoneamento, os chamados Projetos de Alinhamento (PA) dos logradouros, que determinam as faixas de domínio, recuos e gabaritos; estes PA prevalecem sobre o zonamento decretado. Comentários detalhados a respeito desta questão fogem de nossos objetivos principais, mas é importante

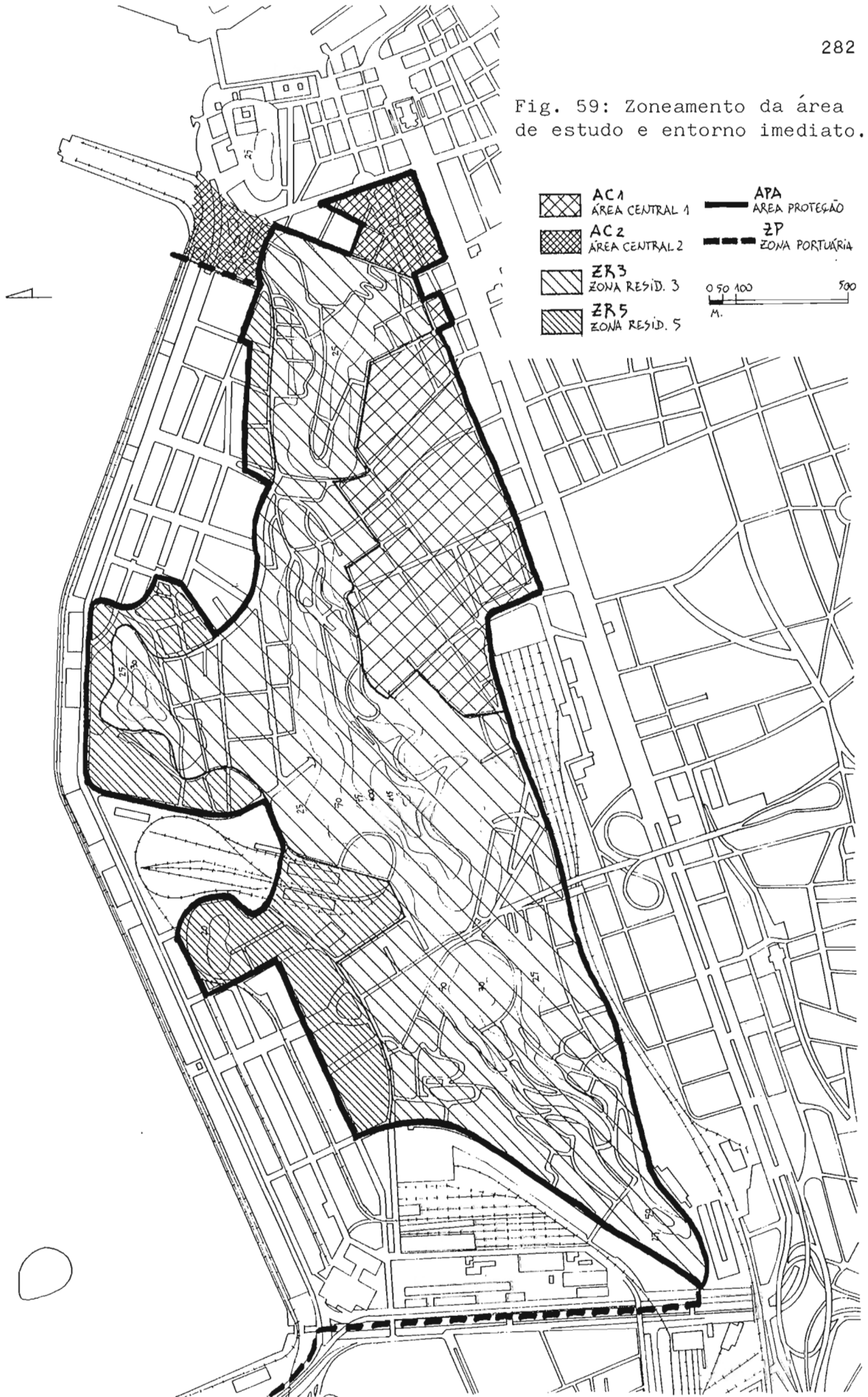
atentarmos para a natureza e de evolução da legislação urbanística incidente em nossa área de estudo para a melhor compreensão da situação atual (Fig. 59).

No caso da Área Portuária, o decreto 322 de 1976 estabelecia a adequabilidade e intensidade de usos, bem como o tipo, as condições e os gabaritos das edificações. Este decreto definia para a área uma Zona Portuária (ZP), Áreas Centrais (AC) tipo 1 e 2, Zona Residencial (ZR) 5, e dois Centros de Bairro (CB) tipos 2 e 3. Dentre as diversas diretrizes, destacamos que a ZR-5 é uma das zonas residenciais menos restritivas da tipologia municipal, possibilitando grande incidência de atividades terciárias e secundárias. Além disto, na ZP o uso residencial, embora tolerado, era na prática bastante desestimulado pelas condições de edificação; as atividades permitidas na ZP aproximam-na à uma zona industrial, excluídos os usos industriais pesados. Os Centros de Bairro possibilitam ocupação mais intensa do solo e usos mais voltados para o setor secundário e terciário.

O decreto 322 ainda representa um dos maiores inibidores de desenvolvimento na Área Portuária, principalmente àquele relativo a usos residenciais. A ele foi sobreposto outro decreto, em 1978, de proteção ambiental para as partes de encosta apenas. Entretanto, como apenas atentava para a volumetria das edificações, não impedia a descaracterização cultural e social dos bairros; era possível a substituição do uso residencial por outros, nem que imóveis de valor cultural fossem destruídos.

A partir da preocupação manifestada por setores da população, comunidades locais e órgãos governamentais como o Instituto Municipal de Arte e Cultura, a Diretoria de Patrimônio

Fig. 59: Zoneamento da área de estudo e entorno imediato.



Cultural da Secretaria Municipal de Educação e Cultura, e o SPHAN, em 1983 foi formado um grupo de trabalho com representantes de todos estes setores, para desenvolvimento de estudos do inventário dos bens culturais existentes e proposta de nova regulamentação urbanística. Denominado Projeto SAGAS (Santo Cristo, Gamboa e Saúde), este relatório veio apoiar a promulgação de um decreto em novembro de 1985 regulamentando a ocupação da área com fins de proteção ambiental. Em maio de 1987 foi promulgada uma Lei Municipal definindo-a como de proteção ambiental, tendo sido regulamentada e detalhada por novo decreto do executivo em janeiro de 1988 (Fig. 59).

Atualmente, o decreto vigente redefine as zonas mencionadas anteriormente e acrescenta uma outra Zona Residencial, a ZR-3. Dentre as diversas normas detalhadas para preservação ambiental, o uso residencial é tornado adequado para toda a área, diversos dos antigos Projetos de Alinhamento modernistas existentes foram revogados e as novas construções passaram a ter de obedecer os alinhamentos tradicionais. As alturas das edificações foram definidas rua por rua com altura máxima de 11,00 metros, e quatro sub-áreas específicas de proteção ambiental foram definidas. Nestas áreas (Morros da Conceição e Saúde, e rua Barão de São Félix), proibiu-se modificações de fachadas e obras de transformação de uso; as novas construções agora devem ser submetidas ao serviço de patrimônio municipal.

Em fins de 1989, a Prefeitura instituiu o Escritório Técnico do Projeto SAGAS, localizado em uma antiga escola municipal no bairro da Saúde, cujo coordenador além de ser funcionário municipal, foi presidente da associação de moradores

deste bairro, e que conta ainda com dois arquitetos. Com isto objetiva-se um trabalho conjunto com a comunidade e uma maior dinamização e efetividade do controle do desenvolvimento na área.

As regulamentações municipais de uso e ocupação do solo atualmente incidente sobre os bairros da Saúde, Santo Cristo e Gamboa, decorrentes destes decretos, visam nitidamente a preservação das características históricas e culturais da área, buscando também a atenuação dos impactos sociais das transformações possíveis.

Enquanto isto a SPHAN desenvolvia e aprovava projeto de proteção de entornos de bens tombados, definindo quatro áreas em torno a pólos, um dos quais engloba o Morro da Conceição, na Área Portuária. Entendiam seus técnicos que esta era "provavelmente, a última área que ainda guarda características da espontaneidade de sua ocupação iniciada no século XVII... ()... manteve-se, de certa forma, imune à especulação imobiliária" (ARNAUT 1984: 98).

A área que encontra-se na Área Portuária, denominada "A" pelo SPHAN, definiu-se a partir dos pólos compostos pelo conjunto arquitetônico do Morro da Conceição: observatório e jardins do Valongo, Igreja Nossa Senhora da Prainha, Palácio Episcopal e Fortaleza da Conceição. As demais áreas e seus respectivos pólos, encontram-se mais próximos à Avenida Presidente Vargas (Fig. 60).

Assim, a atuação da Prefeitura e do patrimônio federal complementam-se e fortalecem-se na proteção das características morfológicas e tipológicas do Morro da Conceição. Quanto à preservação do patrimônio histórico-arquitetônico através da figura do tombamento, um instrumento mais radical e de caráter pontual, a Área Portuária e os bairros limítrofes possuem

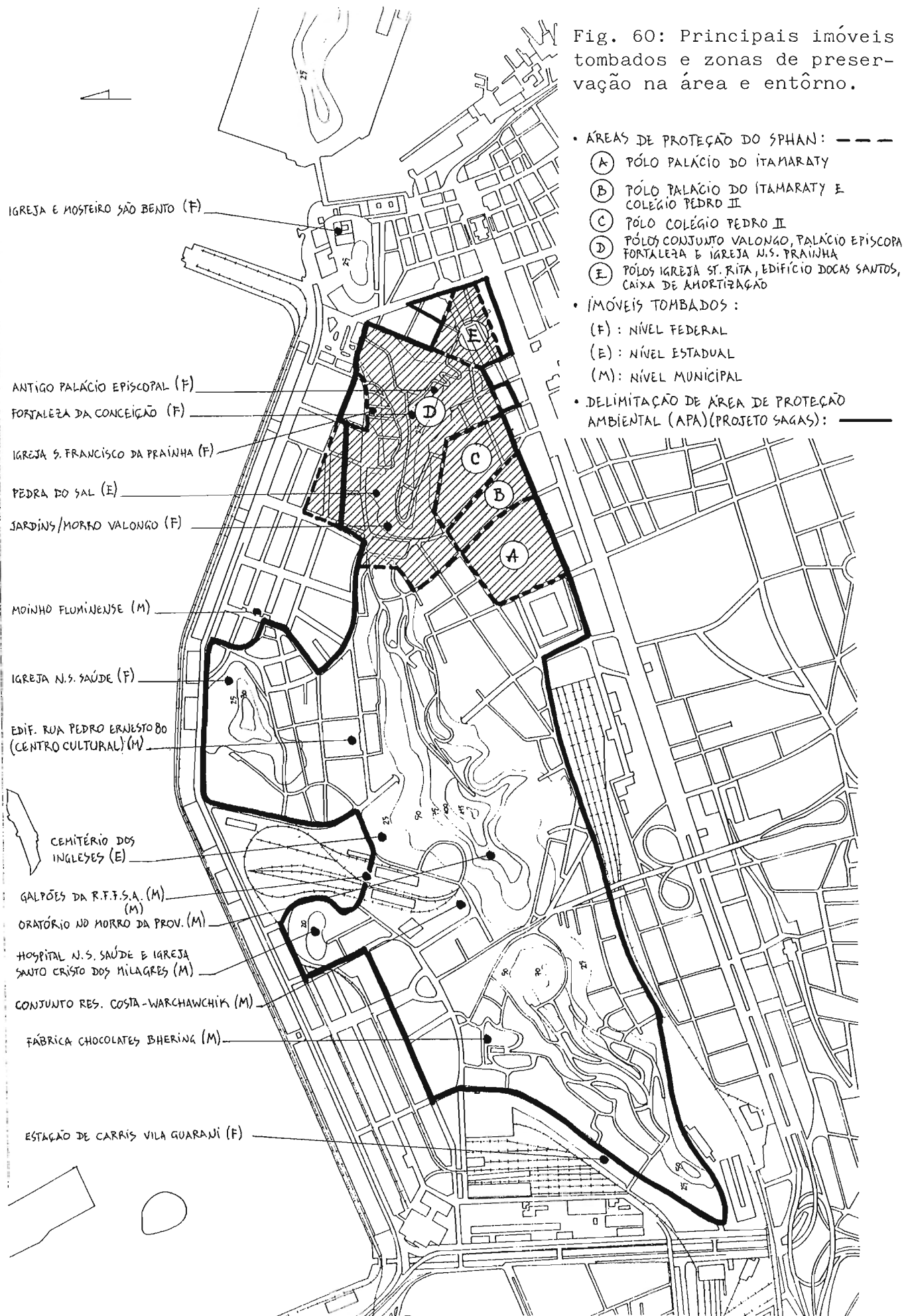
diversos imóveis tombados a níveis federal (Secretaria de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional- SPHAN), estadual (Secretaria de Estado de Educação e Cultura/Instituto Estadual de Patrimônio Cultural- INEPAC) e municipal (Conselho Municipal de Patrimônio Cultural/ Secretaria Municipal de Cultura).

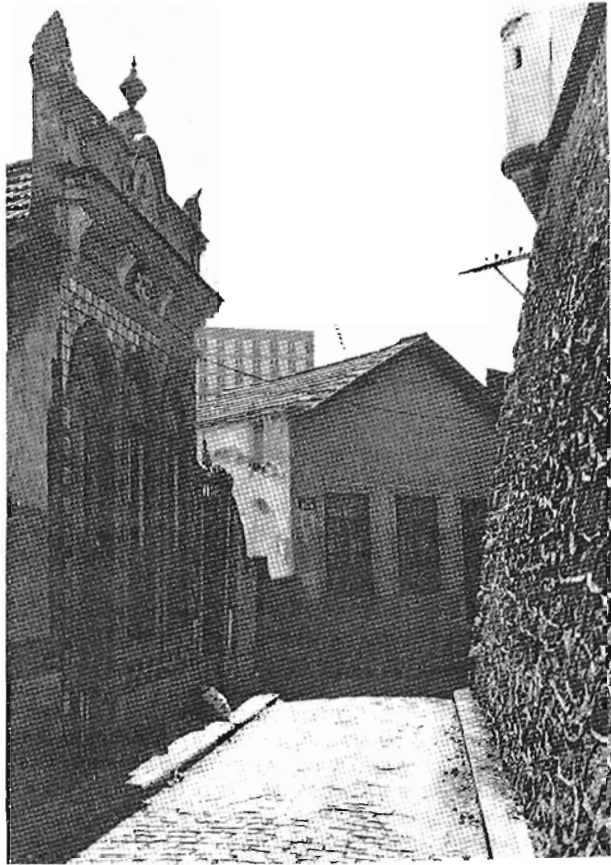
Os imóveis tombados por estas várias esferas constituem importantes testemunhos da evolução histórico-arquitetônica e, portanto, indiscutível patrimônio cultural (Fig. 60 e Anexo II). Infelizmente, apenas recentemente esses conceitos de patrimônio cultural ampliaram-se para incluir os valores não necessariamente ligados à "história oficial", e definidos monumentos por critérios de gabinete, mas também aqueles relacionados à vivência cotidiana das comunidades, refletindo um pouco das imagens populares dos bairros e da cidade (Fig. 61).

Os próprios trabalhos dos órgãos públicos, principalmente do município, que apoiam-se em unidades territoriais chamadas de "bairro", adotam abairramentos estranhos ao repertório e à percepção das comunidades. A Associação de Moradores da Saúde, por exemplo, reclama que o bairro da Saúde foi sub-dimensionado pela prefeitura e que o chamado bairro da Gamboa não existiria por falta mesmo de uma comunidade residente, segundo as tradições aceitas na área e, portanto, às imagens populares.

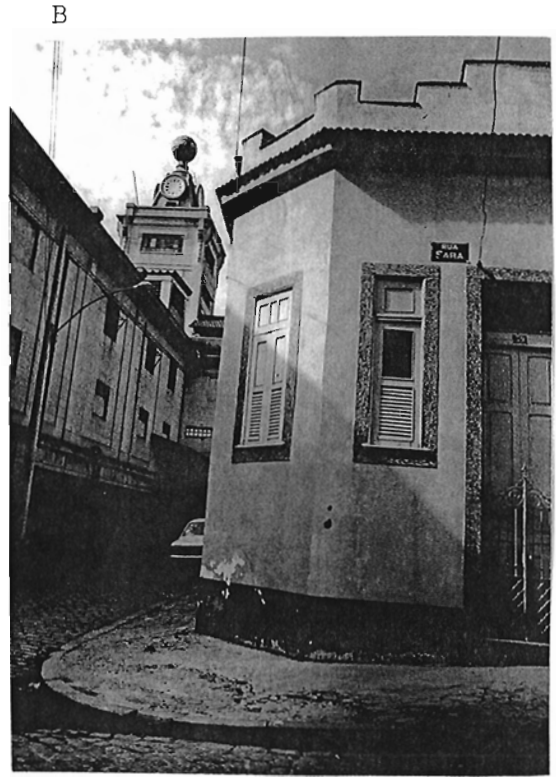
Assim, como vimos, o contexto legal resultante para o desenvolvimento urbano é bastante confuso e restritivo. Duas sub-áreas principais foram geradas, uma que abrange os morros e demais trechos de ocupação mais antiga, de pequenos proprietários e de tipologias assobradadas; nesta sub-área aplica-se uma regulamentação de caráter preservacionista. Outra que abrange

Fig. 60: Principais imóveis tombados e zonas de preservação na área e entorno.





A



B

Fig. 61: Detalhe da Rua do Jogo da Bola e fortaleza do Morro da Conceição (proteção SPHAN) (A); aspecto da Rua Sara e Fábrica Bhering, Morro do Pinto (B) e detalhe de prédio do Moinho Fluminense, Saúde (C) (ambos proteção municipal).



C

básicamente os trechos planos e resultantes dos antigos aterros promovidos pelo Governo Rodrigues Alves na década de 1900, onde a regulamentação é direcionada para o uso portuário e de serviços de grande porte, inibindo a função residencial e outras afins.

Se, por um lado a atitude preservacionista tende manter o "status quo" e, principalmente, as estruturas físicas, embora a dimensão social continue ameaçada pela valorização do solo, pelo outro a manutenção da regulamentação para usos portuários por si só não garante o dinamismo da área e acaba por gerar decadência ambiental ao inibir a possibilidade de outros usos.

VII. 4. Dinâmica de Desenvolvimento Recente:

Um dos melhores indicadores do dinamismo no desenvolvimento formal de áreas urbanas, é o setor da construção civil. Para tanto podemos utilizar-nos de alguns indicadores confiáveis quanto a registros de novas construções, licenças de obra, projetos aprovados e lançamentos imobiliários.

Infelizmente, existem dificuldades significativas pois o referencial tradicional, o IBGE, não dispõe destes dados específicos. Apresenta, no entanto, o total de domicílios registrados para a Área Portuária como um todo que, em 1970 era de 11.918 passando para 13.405 em 1980, um incremento de 1487 domicílios. A mesma fonte registrou no período um decréscimo de edificações de 10.573 para 9.478, indicando um claro processo de adensamento das remanescentes com maior número de domicílios.

Por outro lado, a coleta deste tipo de dados pela prefeitura é feita por distritos de licenciamento e fiscalização

que, para os nossos propósitos, revelam-se totalmente inúteis pois a nossa área de estudo é agregada com diversos outros bairros, resultando em território muito mais amplo.

Portanto, primeiramente, utilizamo-nos dos dados fornecidos pela Pesquisa de Acompanhamento e Análise do Mercado Imobiliário do Rio de Janeiro, realizada pelo Instituto de Desenvolvimento Econômico e Gerencial por encomenda da Associação dos Dirigentes e Empresários do Mercado Imobiliário (ADEMI). Estes são relativos apenas a imóveis novos registrados pelo Departamento de Edificações da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, e não incluem reformas ou ampliações de imóveis existentes. São estes dados que maior se aproximam de um indicador do setor formal imobiliário.

Os dados revelam que no período relativo aos últimos dez anos, de 1980 a 1989, não houve sequer um projeto licenciado ou lançamento imobiliário na área portuária, com exceção do prédio comercial da João Fortes Engenharia situado na Praça Mauá (que será especificamente comentado no capítulo seguinte). O centro como um todo apresentou também um índice baixíssimo de dinamismo formal no setor imobiliário, revelando apenas um total de seis imóveis novos no período, dos quais cinco eram exclusivamente comerciais. De certa forma, estes índices refletem e ampliam, pelas características contextuais específicas da área, o perfil de desenvolvimento apresentado pela cidade que, de 14.000 lançamentos imobiliários em 1982, registrou apenas 4.000 em 1987; e os 27.000 licenciamentos de obra viram-se resumidos a 14.000.

Outro tipo de indicador do qual poderíamos nos utilizar, que apresenta um caráter mais abrangente e inclui indistintamente

os setores formal e informal, são projeções com base no número de novas ligações de eletricidade registradas pela LIGHT. Em relação aos dados de favelas; para o período 1980/88, já vimos na Tab. 6 que estimava-se um incremento de apenas 59 domicílios, todos na favela Moreira Pinto. De qualquer forma, mesmo não podendo considerar os eventuais "gatos" ou ligações ilegais, é muito baixo o índice de ligações revelando um setor favelado pouco dinâmico.

Evidentemente, a dinâmica do setor dito mais informal não pode ser corretamente avaliada por dados deste tipo, apenas cabendo exaustivos levantamentos expeditos, o que fugiria totalmente de nosso escopo. Os bairros históricos de encosta, quase que totalmente ocupados, como vimos, por grupos populacionais de renda média-baixa e baixa, e os assentamentos favelados da área, certamente apresentam este tipo de dinâmica, principalmente a referente a reformas internas e pequenas ampliações das unidades.

Entretanto, é verdade também que, em um setor urbano como o estudado, de ótima localização e acessibilidade em relação ao Centro e ao resto da cidade, condições normais de desenvolvimento fariam com que apresentasse um setor formal tão dinâmico quanto, ao menos, a média da cidade.

CAPÍTULO VIII:

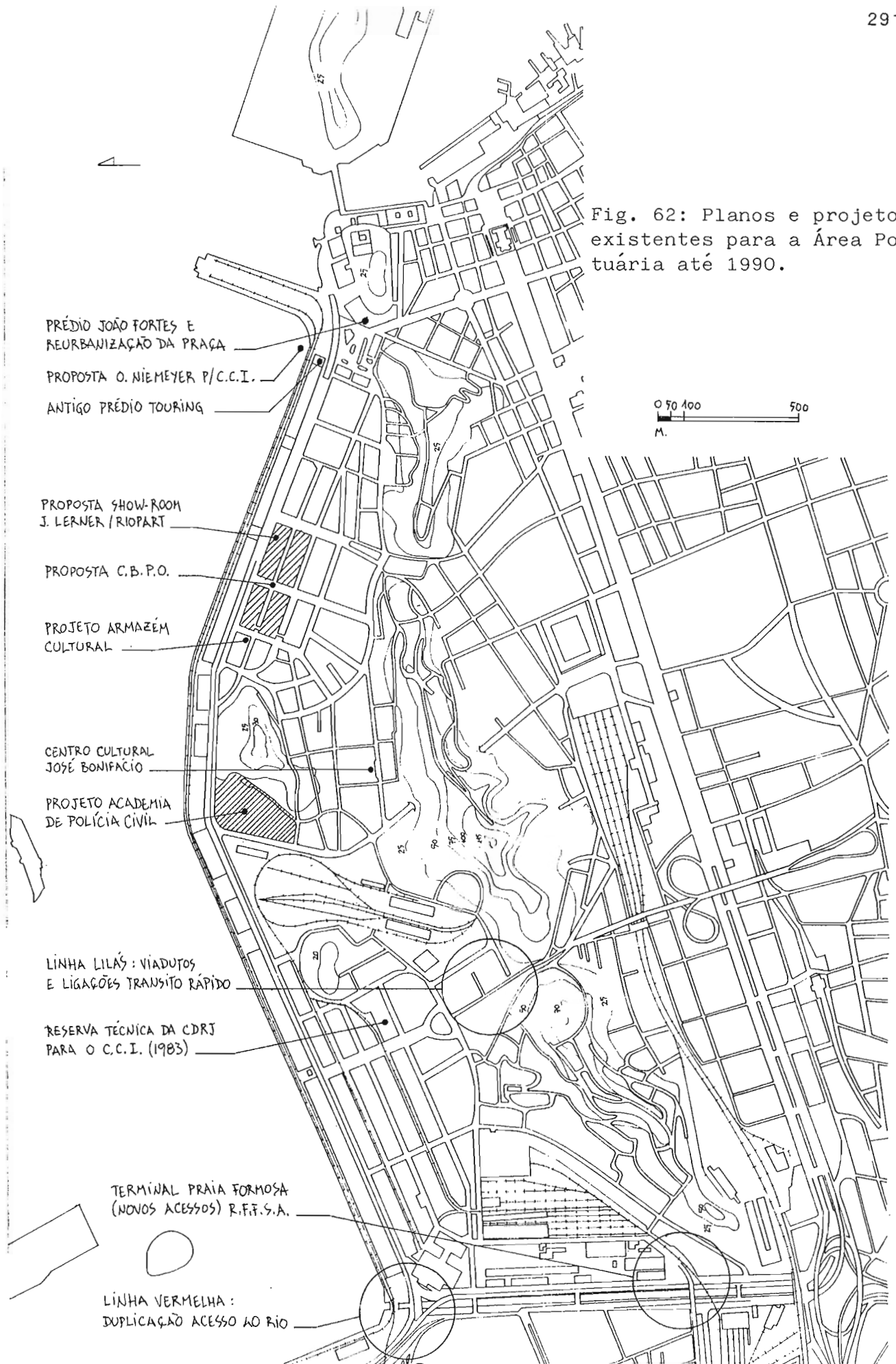
GRUPOS DE INTERESSE E PROPOSTAS PARA A ÁREA

Finalmente, para completar o quadro de caracterização de nossa área de estudo, cabe traçar algumas considerações sobre as pressões socio-políticas que vêm se expressando sobre nossa área de estudo, uma vez que elas serão sempre fatores determinantes nos possíveis perfis de desenvolvimento. Baseamos nossos comentários nas publicações existentes, principalmente jornais, em nossos próprios contactos profissionais e de desenvolvimento da pesquisa, além de entrevistas com diversas pessoas envolvidas nesta questão (vide listagem no Anexo I).

As pressões no sentido de renovação ou revitalização da Área Portuária ou de partes dela foram iniciadas a partir de 1982, e já foram propostos vários projetos neste sentido, a grande maioria de caráter localizado, que comentaremos adiante e representamos na Fig. 62. Os interesses que se expressam sobre a área, quer para sua revitalização, quer para sua preservação, podem ser agrupados em torno a três grupos básicos: o setor privado, o setor público e a comunidade.

VIII. 1. O Setor Privado:

Representado pelas companhias de caráter privado e associações delas, cujo interesse principal é o da reprodução



ampliada de seu capital investido. Os interesses neste lucro sobrepõem quaisquer outros interesses sociais ou culturais, que só são reconhecidos enquanto fortalecem os primeiros. Historicamente, é o grupo mais forte pelo peso político que alcança o seu capital, pela agilidade de seus movimentos e por sua capacidade técnica.

Seus representantes de maior peso são, sem dúvidas, a RIOPART Participações e Empreendimentos S.A. e a Associação Comercial do Rio de Janeiro. Formada em 1983, a RIOPART é uma empresa constituída por 100 cotistas com o objetivo de promover e apoiar a promoção do comércio internacional no Rio de Janeiro. Ela, na realidade, poderia ser considerada como um braço da Associação Comercial uma vez que todos os seus cotistas participam também desta, possuem objetivos complementares e seus diretores-presidente vêm intercambiando-se desde sua criação. Assim, não há nem pode haver conflito de interesse entre as duas.

Em outubro de 1982, a RIOPART e a Associação Comercial promoviam a I Semana Rio Internacional, com apoio do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB-RJ), para discutir as possibilidades de incremento do comércio exportador no Rio de Janeiro. Um dos diversos eventos foi o seminário Desenvolvimento da Área Portuária do Rio de Janeiro, que buscava debater as possibilidades para a renovação e valorização da área. Neste seminário discutiram-se as iniciativas bem sucedidas de outros países, a problemática brasileira e a potencialidade do Rio de Janeiro, acabando por identificar-se as seguintes conclusões básicas:

- a) exportação como uma "necessidade imperiosa" para nossa economia; prioridade nacional para equilíbrio da balança de pagamentos e dinamização do mercado interno;
- b) a vocação "natural" da cidade do Rio de Janeiro (localização no território nacional, existencia do porto, possuidor dos principais agentes, apelo de marketing internacional) como "locus" para ações coordenadas no sentido do mercado internacional e implantação de um centro de negócios.
- c) um Centro de Comércio Internacional -CCI (World Trade Center), é peça fundamental para a dinamização destas operações, facilitando-as e concentrando-as geograficamente, oferecendo ao mesmo tempo toda uma série de serviços complementares de apoio e amenidades aos usuários em um cenário atrativo. Concentrar-se-iam serviços como da CACEX e de bancos, salas e serviços de apoio às empresas, salas para convenções e show-rooms, etc. A implantação de um CCI é o maior objetivo da RIOPART.
- d) a Area Portuária do Rio de Janeiro já oferece diversos atrativos neste sentido: edificações e áreas sub-utilizadas, fácil acessibilidade, potencial turístico e histórico, proximidade ao centro, conjugação com o Porto, proximidade da água e toda a série de conotações simbólicas e possibilidades recreativas que ela permite.
- e) implantação de uma Zona Industrial Livre de impostos, capaz de promover a agregação de componentes obtidos no exterior em produção local para exportação; principalmente se estiver conjugada a pátios industriais na região do Porto de Sepetiba e dos distritos industriais ligados a ela.

- f) reciclagem do comércio atacadista, através de métodos e processos de armazenagem e distribuição modernos em novas bases físicas, assim como dinamização do Porto do Rio de Janeiro através do investimento na melhoria de sua operacionalidade.
- g) exploração das potencialidades turísticas internas e externas destas iniciativas complementares. As novas atividades e melhorias físicas promovidas, como rede hoteleira e de serviços de apoio, causariam efeitos multiplicadores, além de fixar bases para promoção de outros atrativos recreacionais como conjuntos de lojas, atividades marítimas, recuperação e valorização do patrimônio arquitetônico existente, etc.

Algumas destas conclusões citavam especificamente exemplos de outros países para demonstrar o alcance do empreendimento, mas é verdade que a maioria é bastante evidente. A atividade de exportação no Brasil tem sido sempre iniciativa aventureira e individualista dos empresários e a implementação de um centro de negócios ágil e facilitador seria um grande passo para o aumento das exportações. O grande problema que reconhecia-se nas entrelinhas dos documentos e que ainda persiste até hoje é a incapacidade do poder público brasileiro, e o carioca em particular, de gerir processo e iniciativa tão ampla tendo como base instituições tão pouco sólidas e conflitantes. Por isto, defendia-se que o poder privado deveria assumir papel prioritário no processo.

Enquanto acontecia este Seminário, a RIOPART encomendava ao Centro de Apoio à Pequena e Média Empresa do Rio de Janeiro

(CEAG-Rio) um estudo intitulado "Cadastro Físico da Área Portuária do Rio de Janeiro" (RIOPART 1983). Bastante completo, este trabalho teve por objetivo um amplo levantamento físico da área com vistas a sua avaliação para o desenvolvimento. Foram descritos aspectos funcionais, de uso do solo, condicionantes legais e condições de propriedade dos imóveis. O setor privado disporia assim de um importante documento para embasar suas reivindicações. Desta forma, apontava-se os principais conflitos físico-ambientais e funcionais e comprovava-se empiricamente a potencialidade da área portuária para o desenvolvimento.

Desde então, têm surgido projetos para intervenção na área, propondo ou apostando em sua renovação. Evidentemente, a RIOPART e a Associação Comercial apoiam estas iniciativas, sempre que contemplem seus interesses ou, pelo menos, não interfiram com eles. Lutando sempre para implementação do CCI, sua maior reivindicação, a RIOPART e a Associação Comercial filiaram-se à International Association of World Trade Centers (Associação Internacional dos Centros de Comércio Internacionais). Esta iniciativa, antes mesmo de qualquer definição de real implantação institucional ou física do Centro, comprova a confiança dos empresários no sucesso eventual do empreendimento e sua penetração nas esferas do poder. Mais adiante, no Capítulo XI, veremos a força que este "lobby" reflete através de matérias e coberturas jornalísticas sobre a questão.

A própria RIOPART quando na tentativa de buscar capital estrangeiro, particularmente o japonês, para a implantação de um Centro de Comércio Internacional, atraiu a execução de um projeto preliminar de reurbanização oferecido pela firma NIPPON

TELEGRAPH & TELEPHONE. Interessada em vender tecnologia de fibras óticas e "edifícios inteligentes" (plenamente computadorizados), a NTT apresentou projeto totalmente alheio às realidades locais, com o objetivo evidente de manipular as possibilidades de máximo desenvolvimento (Fig. 63). Fisicamente, os cenários apresentados eram radicais e "internacionalistas", com muita demolição, desrespeito ao patrimônio local e prédios altos. O pouco do que se veiculou da proposta foi muito criticado, principalmente pelas associações de moradores locais, receiosas de seus efeitos. A RIOPART engavetou o projeto, classificando-o como "apenas uma oferta para a discussão".

Ainda em relação às tentativas de discutir possibilidades para o CCI, no início de 1985 a RIOPART contratou ao escritório Jaime LERNER um estudo preliminar para reciclagem de um antigo armazém da CDRJ. A edificação histórica estava localizada na linha 2 de armazéns e deveria ser destinada para "show-room" de exportação. Uma estrutura tubular de acrílico transparente serviria de passarela sobre a Av. Rodrigues Alves ligando as novas funções à um restaurante mirador construído sobre o cais entre dois armazéns (vide Fig. 62).

Em 1986, o secretário de Desenvolvimento Urbano do Município do Rio de Janeiro recebeu pessoalmente um projeto preliminar da Companhia Brasileira de Projetos e Obras (CBPO), empresa do grupo ODEBRECHT, para a Área Portuária. A proposta, que totalizava 370.000 m² construídos, previa a construção de um entablamento unificando a área de quatro quarteirões, um conjunto de edifícios "inteligentes", encimados por um de quarenta pavimentos (vide Fig. 62). O embasamento constituiria uma "massa"

construída abrigando um "shopping center" de caráter regional, auditórios, zonas de serviço e um estacionamento com capacidade para 6000 veículos. Embora tendo impressionado o então Secretário Municipal, por seu caráter "progressista", a proposta não possuía nenhum fundamento, revelando-se apenas como uma tentativa especulativa do grupo que, se obtivesse um aval preliminar do poder municipal, partiria para tentativas de incorporação.

Finalmente, talvez o mais importante empreendimento de caráter privado que está realmente sendo implementado em nossa área de estudo seja o edifício comercial da João Fortes Engenharia, situado no início da Avenida Rio Branco, Praça Mauá (vide Fig. 62; Fig. 64). O prédio foi incorporado em conjunto com a ordem dos beneditinos, proprietária do terreno de 2.934 m² no sopé do Morro de São Bento que, como vimos, é um dos importantes redutos históricos do Rio de Janeiro. O projeto, de autoria do escritório Edison MUSA, é pretense representante da arquitetura pós-moderna tardia, mas sem dúvida já representa, por sua altura e características estéticas, um novo marco no centro cidade. Com seus 32 pavimentos a torre oferece andares corridos, galerias comerciais no térreo, restaurante, pequeno centro de convenções e garagem de 10 pavimentos com 750 vagas.

Como toda iniciativa deste calibre, ainda mais por situar-se em local de "reputação duvidosa" às vistas da população e junto à Área Portuária "decadente", o empreendimento da João Fortes precisava apostar na revitalização da área. Portanto, a estratégia de marketing da empresa apoiou-se em que o prédio era, na verdade, o primeiro da importante Avenida Rio Branco (o nome do edifício é Rio Branco 1) e que este era o "endereço interna-

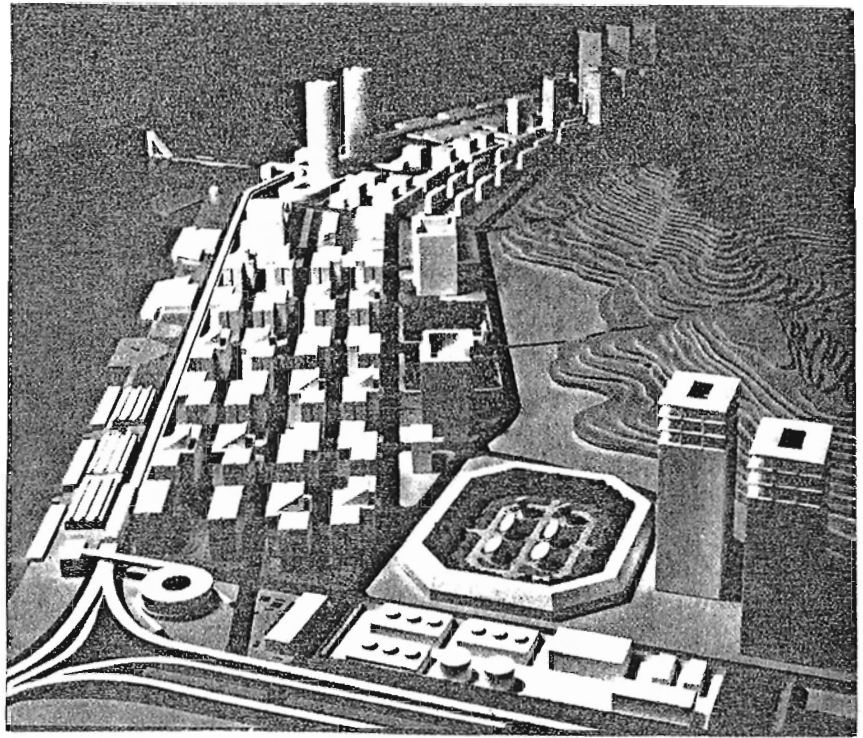
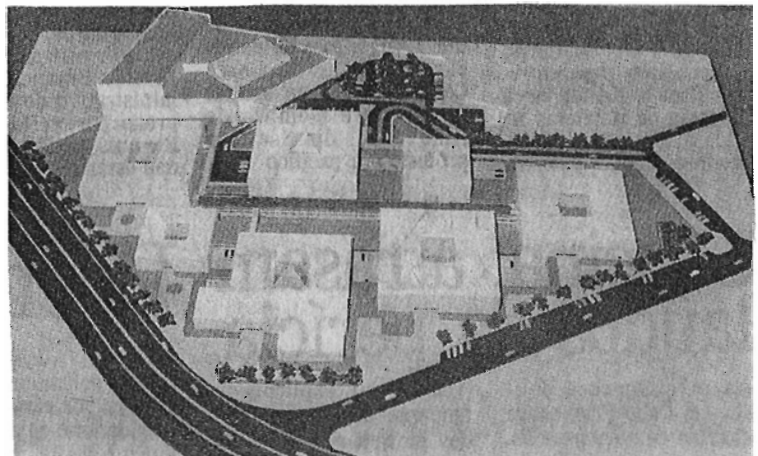


Fig. 63: Proposta de ocupação da Area Portuária com edifícios "inteligentes", da N.T.T.



Fig. 64: Novo prédio da João Fortes na Praça Mauá, o Centro Internacional Rio Branco 1.

Fig. 65: Proposta para Palácio da Polícia Militar, na Gamboa, seis prédios e heliporto.



cional do Brasil" e lugar perfeito para um centro de comércio internacional. Vende-se a idéia de que o empreendimento será um pólo irradiador da revitalização da área, e a empresa está investindo no remodelamento da Praça Mauá e na publicação de dois livros históricos sobre a Área Portuária e a praça. Interessante é que o "projeto de fachada" do prédio foi alterado para "pós-moderno", quando a estrutura já estava terminada, pois a João Fortes buscava uma imagem mais engajada na contemporaneidade internacional. Espera-se a complementação da obra e seu total lançamento para 1990.

Vemos, portanto, que as ações e pressões do Setor Privado são bastante coincidentes, todas buscando possibilidades no sentido de lucrar com a "revitalização" e a utilização de áreas ociosas, para o que em muito de inspiram nos exemplos bem sucedidos do exterior. É também coincidente a busca pela implementação de facilitadores para o mercado internacional, comércio de importação e exportação, e zona de negócios, principalmente através de um Centro de Comércio Internacional e toda a modernidade implícita neste empreendimento. É neste contexto que permite-se falar em preservação histórica, lazer, recreação e patrimônio turístico.

VIII. 2. O Setor Público:

A participação do Setor Público na questão da revitalização da Área Portuária tem sido multi-facetada e, como tipicamente acontece em nosso país, reflete interesses pessoais, conflitos de poderes e fuga de responsabilidades. Como Setor Público queremos dizer não apenas as instituições diretamente responsáveis pela

gestão do território e seu desenvolvimento, mas também as empresas de capital misto, de responsabilidades específicas, e os órgãos setoriais.

Assim, em um primeiro grupo de problemas, encontram-se os conflitos entre os diferentes níveis de poder, que não se expressam exclusivamente em nossa área de estudos mas ali encontram veio fértil. Os imóveis, como vimos, pertencem a diferentes esferas de governo e de empresas públicas. Os poderes federal, estadual e municipal, por não pertencerem ao mesmo partido político, nunca acordaram sobre os destinos da área e de seu patrimônio e, a nosso ver, dificilmente chegarão, dadas as atuais circunstâncias políticas. Os interesses eleitoreiros e suas diferentes visões de desenvolvimento dificultam imensamente que os poderes públicos tomem iniciativas conjuntas.

Em segundo lugar, encontram-se os conflitos de poder que se expressam espacialmente quando, às vistas do funcionalismo brasileiro, perder "espaço físico" é perder poder político. Portanto, as instituições raramente admitem a sub-utilização de seus imóveis, preferindo tratá-los como "temporariamente pouco utilizados" ou como "reservas técnicas". Isto ficou bem claro na análise dos mapas e identificação de sub-utilização de imóveis e seu estado de conservação.

Por último, está o grupo de problemas composto pelo imobilismo típico do setor público, que prefere sempre deixar para amanhã uma decisão que pode tomar hoje, atuando quase que exclusivamente em questões de caráter emergencial. É bem verdade que existem limitações reais na atuação pública, como prioridades de planos de governo e limitações de recursos e pessoal.

Entretanto, a intensa pressão do Setor Privado sobre a área de estudos e sua evidente importância para o desenvolvimento da cidade já deveriam ter gerado uma atuação mais consequente, ao menos por parte do poder municipal.

De qualquer forma, vejamos quais têm sido as principais expressões do Setor Público em relação à área, desde o surgimento da discussão sobre a sua revitalização, em 1982. O que caracteriza estas diferentes expressões é, sem dúvida, a não tomada de decisões abrangentes, ou mesmo uma política de desenvolvimento para a área. O máximo que se conseguiu foi a instituição de áreas de preservação ambiental nos bairros residenciais adjacentes, como já vimos no Capítulo anterior. Nem mesmo as proposições de preservação e controle de desenvolvimento constantes nas políticas relativas ao projeto Corredor Cultural, que abrange significativa área do centro do Rio, principalmente na Rua da Carioca, Praça XV e adjacências, geraram estudos que as estendessem à Área Portuária como um todo.

Evidentemente que toda esta situação relativa à administração pública é fruto de interesses particulares, do casuismo eleitoreiro e da grita das associações de moradores. Mas não nos cabe aqui desenvolver esta abrangente temática já abordada por muitos estudos competentes (SANTOS 1981, REZENDE 1982). Basta dizer que, também em relação à nossa área de estudos, as propostas e projetos públicos são, sintomaticamente, pontuais, setoriais e desintegradas, o que veremos a seguir.

Dentro do grupo de atores pertencentes ao Setor Público e de maior rebatimento sobre a Área Portuária, destaca-se a autoridade portuária, a CDRJ. A época do seminário patrocinado

pela RIOPART e Associação Comercial, o então presidente da CDRJ era pessoalmente concordante com a implantação de um CCI na Área Portuária, declarando-se receptivo à qualquer sugestão que possa valorizar o Porto (Jornal O GLOBO 13/10/83). Declarava ele que o antigo prédio da estação de passageiros, localizado na Praça Mauá, sendo recuperado pela CDRJ poderia servir de embrião ao CCI. O arquiteto Oscar NIEMEYER teria sido contratado pela CDRJ para um projeto de CCI a ser localizado sobre a água, em frente à Praça Mauá; infelizmente, jamais pudemos comprovar esta notícia e parece não se ter saído do plano das idéias. Mas a antiga estação de passageiros e prédio-sede do Touring Club do Brasil, foi totalmente recuperado e agora também abriga um centro de exposições e a biblioteca da CDRJ, que não revela grande impacto público na Praça Mauá, onde se localiza (vide Fig. 62).

Depois disto, as administrações da CDRJ vêm alternando-se em suas posições relativas ao destino das áreas de retaguarda do porto e sua eventual revitalização com outros usos. A cada novo presidente, apoiava-se ou não as iniciativas da RIOPART e da Associação Comercial. Era sintomático e bastante respeitoso da moda, o apoio da CDRJ a iniciativas culturais, como em 1988, para a implantação pela Secretaria de Educação do Estado, em conjunto com a RIOPART, de um "armazém cultural" no antigo Armazém Interno A, destivado havia oito anos. O prédio reciclado abrigaria escritórios culturais, teatro, cinema, auditório, biblioteca e um restaurante. Apesar da declarada liberação de verbas estaduais para início dos trabalhos, o projeto não saiu do papel.

Recentemente, em 1987, a PLANAVE, empresa de consultoria encarregada pela PORTOBRAS do desenvolvimento de um plano diretor

portuário, como já vimos no Capítulo VI, iniciou o desenvolvimento de estudos para a retaguarda imediata do porto onde parte-se da premissa que seus índices de produtividade poderiam melhorar sensivelmente sua conceituação de operacionalidade e desitribuição espacial fosse repensada. Para tanto pensa-se basicamente na concentração e melhoria operacional de suas atividades, conduzindo à liberação de retro-áreas e à condução de aproveitamentos múltiplos de suas possibilidades de uso e comercialização de seus imóveis; com isto pretende-se gerar recursos para reinvestimentos nas próprias operações portuárias. As proposições finais destes estudos, que teriam grande alcance caso aprovadas, no momento da elaboração deste trabalho, ainda encontram-se sob caráter sigiloso.

Em nossas entrevistas, um ex e o atual diretor-presidente da CDRJ, o primeiro bem mais enfaticamente ¹, chegaram a admitir a possibilidade de destinação de propriedades controladas pela companhia para outros usos que não os portuários, segundo um programa de revitalização. Este, evidentemente segundo eles, deveria também contemplar possibilidades de melhoria operacional e concentração de atividades portuárias em áreas mais próximas ao Cajú. Segundo o seu depoimento, estes investimentos deveriam preceder à liberação das áreas mais centrais.

Outro importante agente de desenvolvimento na Área Portuária é a Rede Ferroviária Federal, que ali controla os

1: Este ex-diretor presidente, o engenheiro Pedro BATOULI foi, inclusive, um dos promotores, junto da RIOPART e Associação Comercial, do seminário sobre o desenvolvimento da Área Portuária em 1983, já comentado anteriormente.

terminais de Praia Formosa e Marítima. O Plano Diretor de Modernização e Ampliação do Sistema de Trens Urbanos do Rio de Janeiro, de 1986, mencionava a previsão de desativar o Terminal de Marítima principalmente pelas crescentes dificuldades de convivência entre os trens metropolitanos de passageiros e os de carga, pois utilizam-se de linhas comuns. O terminal de Formosa teria o mesmo problema, agravado por maiores dificuldades de acesso e de limitação de área. Entretanto, já em um estudo posterior encarregado pela CBTU à METROCONSULT/DUCTOR (1988), as análises não foram tão coincidentes, negando sua desativação e indicando os dois terminais como de grande importância para a função retro-portuária e com potencial de utilização intermodal para distribuição e recebimento de carga.

Ao que tudo indica, parece-nos que esta possibilidade não é tão real, ao ser analisada em conjunto com as próprias tendências portuárias que já expusemos acima e com os elevados custos relativos às adaptações necessárias dos acessos ferroviários. Conclusões deste tipo devem ser cuidadosamente analisadas face a objetivos integrados de um plano de desenvolvimento local mais amplo e, necessariamente, em conjunto com a autoridade portuária.

Em relação a outros planos setoriais que possam rebater-se na área de estudo, parece ainda existir ameaça por parte de dois planos viários de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado (DER-RJ). O primeiro, mais antigo e datando dos anos 50 como vimos em nossas considerações históricas de capítulo anterior, determinava complexos anéis viários para continuidade do sistema Catumbi-Santo Cristo (chamada Linha Lilás) conectando-o ao resto do sistema viário municipal e estadual, inclusive ao

elevado da Perimetral; isto acarretaria substantivas demolições e intervenções viárias no bairro do Santo Cristo e adjacências (vide Fig. 40 & 62). Embora esquecido atualmente, sem dúvida por sua grandiosidade, a ameaça deste plano ainda persiste.

O segundo plano viário de importância para a Área Portuária é o da Linha Vermelha, antiga intenção de duplicar a possibilidade de acesso ao Rio através de uma via paralela à Avenida Brasil. Ainda com os projetos vagarosamente em desenvolvimento, ao que tudo indica o seu início seria na Avenida Rodrigues Alves, à altura do Cajú e recebendo uma aba de acesso vinda do Elevado da Perimetral, continuando pela margem da baía. Embora os possíveis reflexos em nossa área de estudo pareçam ser apenas marginais devido à localização desta via planejada e seus acessos, quando no detalhamento dos projetos deveriam ser previstos estudos aprofundados relativos aos eventuais impactos na área e seu funcionamento, principalmente oriundos da geração de tráfego do Centro e do Catumbi.

A última novidade em termos de proposições para a área partiu do governo estadual, através de um decreto de desapropriação em setembro de 1989, para construção do complexo da Polícia Civil em uma área de 46.000 m² (vide Figs. 62 & 65). De autoria do arquiteto Maurício ROBERTO, o complexo terá 77.000 m² de área construída, em terreno do antigo Moinho Inglês junto à Avenida Rodrigues Alves, e abrigaria uma academia, setores de microfilmagem e polícia científica, além dos institutos Félix Pacheco (identificação civil), de criminalística e médico-legal. A CDRJ censurou a iniciativa pois pretendia para ali a instalação de um pátio de atividades portuárias pela iniciativa privada. As

associações de moradores locais, através dos jornais e em suas entrevistas, também têm protestando contra o que entendem vá ter impacto negativo na área, principalmente temerosos com o eventual mau cheiro que possa ser produzido pela manipulação dos cadáveres no IML, a exemplo do que acontece com o atual e o seu entorno, também no centro do Rio.

VIII. 3. A Comunidade:

Entendemos aqui por comunidade aquela representada pelas associações formais de moradores da área e que têm demonstrado uma atuação constante na defesa de seus direitos civis e de reivindicações relativas à qualidade de vida junto ao poder público (CASTELLS 1971, SANTOS 1981). Encontramos apenas três grupos que enquadram-se nesta definição, sendo que um deles, a Associação de Moradores e Amigos da Praça Mauá na realidade nunca teve existência prolongada; o grupo foi formado por alguns moradores apenas em função de uma reivindicação específica e logo diluiu-se.

Optamos por não considerar as reivindicações provenientes dos sindicatos de estivadores e outros portuários, uma vez que são grupos representativos que não caem em nossa classificação; suas reivindicações são exclusivamente relativas a situações trabalhistas e extremamente contrárias a qualquer possibilidade de mudança, entendida por eles como ameaça a sua fonte de renda. Como comentado anteriormente, o total empregado diretamente pelo porto do Rio é de 3.600 pessoas, e o total estimado de empregos indiretos pode ser fixado em pelo menos 14.400.

Embora não sejam totais precisos, evidenciam a importância econômica das atividades portuárias para significativa parcela da população, principalmente residente nas áreas de entorno ao porto. Portanto podemos concluir que os trabalhadores do porto que habitam na área estão perfeitamente representados pelas associações de moradores, em suas preocupações por uma melhor qualidade de vida. Historicamente, como já vimos anteriormente, estas populações são oriundas e descendentes, em sua maioria, da estiva ou de atividades com ela relacionadas.

A preocupação imediata destes grupos de trabalhadores, segundo nossas fontes e entrevistas, é com a sua fonte de renda e, em segundo lugar, com seu local de moradia; estes fatores fazem com que sejam extremamente avessos a possibilidades de mudanças, cujos resultados quase nunca são conhecidos e dominados. Demonstram-se preocupados com as possibilidades de declínio do movimento de operações portuárias e com quaisquer projetos específicos que ameacem diretamente o seu mercado de trabalho. Portanto, eventuais alterações com a tipologia de oferta de trabalho, resultado de políticas de revitalização, por exemplo, ou transferência de operações portuárias, deveriam considerar o futuro desta população.

Veremos a seguir quais as principais preocupações e reivindicações das associações de moradores. Cabe comentar que, enquanto muitas das informações relativas aos Setores Privado e Público eram constantemente veiculadas pelos jornais, como veremos adiante no Capítulo XI, aquelas relativas às associações de moradores apenas raramente alcançavam as manchetes públicas e, portanto, nossos comentários serão baseados principalmente nas

entrevistas mantidas com, sempre que possível, três representantes membros da diretoria, de cada uma delas.

Estes, de uma forma geral, revelaram-se extremamente conscientes e orgulhosos do caráter histórico de seus bairros e da manutenção do patrimônio arquitetônico. Talvez esta seja a maior razão de caráter físico-espacial expressa pela maioria, em seu receio relativo às propostas de intervenção urbanística na Área Portuária. A seguir uma declaração que obtivemos do presidente da associação de moradores do Santo Cristo, Manoel de Sã Rodrigues, o Neca, sobre o Morro do Livramento:

"...tem coisas que é bom uma pessoa dar uma volta lá por cima... aquele traçado, aquela rua... acho aquilo superinteressante, como que aqueles homens antigos conseguiam fazer um traçado de uma rua daquelas com os poucos recursos que tinham naquela ocasião... hoje em dia se faz uma avenida que é uma régua, uma reta, e eles fizeram aquilo cheio de curvas e nós vamos ter lá em cima na capela, no monumento para a santa... eu acho aquilo sensacional..."

Outra temática de que estão plenamente conscientes, é da existência de inúmeras áreas e edificações ociosas na Área Portuária, e defendem uma atitude oficial a respeito, seja porque estão conscientes dos inúmeros reflexos negativos que geram sobre o seu entorno, seja pelo potencial de sua utilização suprimindo a escassez de áreas públicas para o atendimento de diversas de suas reivindicações, como novas áreas de lazer.

A Associação de Moradores e Amigos da Praça Mauá (AMA-Mauá) foi formada quase que exclusivamente por moradores do Morro da Conceição, a partir da vontade de proceder a um levantamento das necessidades da área, em 1986. Alguns representantes preocupados com os possíveis impactos da expansão do centro de negócios e a conseqüente valorização dos imóveis e expulsão de

moradores, já haviam colaborado com o trabalho do SPHAN e do Projeto SAGAS, comentados anteriormente, para preservação do patrimônio histórico-arquitetônico. Entretanto, a AMA-Mauá jamais alcançou grande expressão, não obteve o apoio dos comerciantes do bairro e, pouco tempo depois, desestruturou-se desmotivada. Hoje a comunidade empenha-se apenas em organizar festas religiosas junto à Igreja Santa Rita, no alto do morro, como a quermesse e festa de Natal.

As preocupações principais reveladas pelos entrevistados, antigos participantes da AMA-Mauá, foram por um lado com as condições de habitabilidade do bairro, tais como a carência no abastecimento de água, o comércio de primeiras necessidades deficiente, a falta de áreas de lazer, estacionamento de veículos alheios ao bairro durante o horário comercial, e o descaso geral do poder municipal na conservação. Pelo outro, sua preocupação com os possíveis impactos do desenvolvimento sobre suas vidas é consciente e primordial; enquanto não negam as eventuais vantagens de um projeto de revitalização para a Área Portuária, receiam seus impactos sobre o patrimônio histórico-arquitetônico do bairro, além da intrusão de novos usos em detrimento do residencial.

A Associação de Moradores e Amigos do Santo Cristo (AMA-Sto. Cristo) revelou-se mais interessada em manter a constância de certas atuações relacionadas a carências básicas dos moradores, como a distribuição de tiquetes de leite. O seu presidente, comerciante com humilde oficina de metais local, foi candidato a vereador pelo PMDB e possui trânsito fácil entre alguns políticos municipais. Os entrevistados ligados à AMA-SC mostraram-se muito

conscientes da importância do patrimônio histórico da área, da necessidade e da função social de novas áreas de lazer (principalmente direcionada para "a mocidade ter o que fazer nos dias de domingo), da carência de comércio local, do ensino do 2o grau e profissionalizante. Quanto a equipamentos para suprir a estas demandas, o presidente defende sua localização no parque situado no alto Morro do Pinto, em seu bairro, como uma das maneiras de livrar-se da marginalidade que hoje lá impera. Ele também alega desrespeito a leis municipais que proíbem expansão do uso industrial em Santo Cristo e cita os impactos negativos dos grandes armazéns e da circulação de grandes carretas.

Recentemente a associação foi parcialmente vitoriosa em suas reivindicações relativas a uma antiga estação de carris, situada na rua Pedro Alves e tombada pelo SPHAN. Queriam que o prédio fosse destinado a usos comunitários, como um novo centro de saúde, mas o máximo que conseguiram foi obter uma obra para sua recuperação por seu proprietário, a empresa de ônibus Útil, que o utiliza como dormitório eventual para empregados.

Finalmente, a Associação de Moradores e Amigos da Saúde (AMA-Saúde) deve ser destacada como a mais atuante e organizada dentre as analisadas. Ativistas do Projeto SAGAS (vide Capítulo VII), atualmente o seu ex-presidente, um funcionário da prefeitura, é coordenador do recém criado escritório técnico para análise de projetos na zona definida como de proteção ambiental. Outra grande conquista da comunidade foi a transformação da antiga escola municipal José Bonifácio, um bonito palacete republicano, em centro cultural administrado pela prefeitura em conjunto com a associação de moradores. Neste centro estão

instalados a sede da associação, o escritório técnico, cursos de dança, música, exposições, dentre outras atividades comunitárias.

Os membros da AMA-Saúde que entrevistamos reclamaram da falta de critérios de base social local para definição dos limites dos bairros, censurando a atuação da prefeitura que "inventou" o bairro da Gamboa artificialmente. Foram também muito críticos quanto ao albergue da Fundação Leão XIII localizado na principal praça do bairro, Coronel Assumpção (antiga Harmonia), com os planos viários ainda existentes que prevêem a demolição de muitas áreas dos bairros, e comércio "nocivo" aos moradores, como os grandes armazéns de atacado. Um de seus grande motivos de preocupação atual é o projetado complexo estadual de polícia, já comentado anteriormente, e os impactos negativos que temem causar no entorno.

CAPÍTULO IX:

TENDÊNCIAS DE DESENVOLVIMENTO DA ÁREA PORTUÁRIA

A partir da análise das informações e dados contidos nos capítulos anteriores, apresentamos alguns comentários conclusivos relativos às tendências de desenvolvimento verificadas na Área Portuária, objeto de nosso estudo.

Pudemos observar que os indícios revelados pelos dados e aqueles observáveis diretamente em campo nos levam a concluir que, realmente, a Área Portuária apresenta características típicas de área urbana em deterioração. Vimos, no entanto, que ao mesmo tempo ela também oferece condições favoráveis à intervenções urbanísticas com vistas à sua revitalização econômica e social. Estas intervenções deverão, como visto, procurar o objetivo maior de reintegrar a área à vida da cidade, participando de forma singular no desenvolvimento urbano.

Históricamente, a área perdeu importância e muitas de suas funções, mas vimos que toda uma série de fatores existentes ainda permitem que uma recuperação seja possível, viável e desejável, em um tempo relativamente curto. Politicamente, nossos comentários anteriores sobre os grupos de interesse na área mostraram que estes objetivos também são viáveis e compatíveis, através da liderança e monitoração do poder municipal.

Assim, resumindo, verificamos que:

I. Existe um perfil tendencial de transformações na própria natureza das movimentações portuárias. O Porto do Rio revela-se como concentrando suas operações de exportação em produtos siderúrgicos e de automóveis, as de importação em graneis sólidos, e a movimentação geral em operações containerizadas.

Esta especialização faz com que a estrutura portuária existente, ainda originária da época em que o porto era tipicamente importador e as mercadorias permaneciam muito tempo nos armazéns, revele entraves operacionais. Estes entraves, inclusive, já originaram a implantação de alterações conceituais nos próprios métodos e sistemas operativos. Grande número de armazéns, oriundos das épocas de farta importação encontram-se atualmente sub-utilizados.

II. As operações portuárias atuais e as alterações previstas encontram condições negativas nas próprias condições físico-espaciais das instalações portuárias. As operações estão espalhadas longitudinalmente por quase três quilômetros de cais, em uma restrita faixa de 30 metros, e por diversos armazéns e áreas espalhadas em meio ao tecido urbano.

As faixas ligadas diretamente ao cais encontram-se saturadas, uma situação que diminui a operacionalidade. Não há áreas de retaguarda suficientes, nem corretamente dispostas, para o apoio eficiente às atividades de embarque/desembarque, ou mesmo de estocagem estratégica.

III. A evolução normal da cidade e do entorno da Área Portuária, em conjunto com sua localização estratégica central, gerou uma invasão de usos estranhos às práticas portuárias, inibiu o

desenvolvimento de outros que poderiam a elas estar integrados (como o uso industrial, por exemplo) e causa outros inibidores significativos em termos de circulação e transportes. Ao mesmo tempo, o tecido urbano existente e destinado à vida normal da cidade atrapalha as operações portuárias que por ele permeiam.

- IV. Por estas razões existem diversas áreas sub-utilizadas e edificações abandonadas. Mais áreas poderiam ser ainda liberadas através da implantação do novo lay-out reorganizativo do Porto, defendido pelos técnicos especializados. Neste novo lay-out, objetiva-se a eficiência e a concentração das operações portuárias, utilizando-se das capacidades instaladas e do potencial existente de áreas mais propícias para tanto que oferecem retaguardas compatíveis, junto aos Cais de São Cristóvão e do Cajú.
- V. As pressões de expansão do desenvolvimento do centro do Rio, assim como o regime jurídico e o perfil de proprietários de grande parte destes imóveis facilitam sua incorporação a um plano integrado de intervenção urbanística para revitalização. A viabilização da utilização de imóveis de empresas e sociedades controladas pela União, como a CDRJ, já foi instituída por decreto presidencial que permite a alienação de imóveis não vinculados às suas atividades operacionais.
- VI. As operações portuárias, suas instalações e sua administração, encontram-se carentes de recursos. A participação do setor privado nesta temática é essencial, assim como a implementação de meios diferenciados de geração de recursos, como através do próprio desenvolvimento urbano

das áreas de retaguarda e outras, identificadas como desnecessárias pelo novo lay-out portuário que se pretende.

VII. É real a necessidade de implantação de um organismo centralizador e viabilizador de exportações, concentrando facilidades e serviços, que se convencionou chamar de Centro de Comércio Internacional (CCI). Isto seria facilitado através de instalações fisicamente concentradas e complementadas com serviços diversos de apoio. Este CCI apresenta fatores que o identificam como um catalizador urbano positivo para a revitalização de áreas centrais, simbólica e socialmente.

Simbolicamente, este CCI deve localizar-se no Rio, utilizando-se das evidências de que a imagem da cidade já participa do repertório internacional cognitivo sobre o Brasil; uma estratégia de marketing para exportação, o Rio ainda é símbolo do Brasil.

VIII. O centro da Cidade do Rio de Janeiro está carente de novas áreas de expansão, que estejam a ele integradas e que apresentem potencial instalado para transformar-se facilmente em catalizadores de atração e animação pública, novos usos complementares ao de centro de negócios. A Área Portuária oferece diversas vantagens a este respeito como patrimônio histórico-arquitetônico, ótima acessibilidade metropolitana, facilitadores de lazer como a baía e as vistas, etc.

IX. As legislações e regulamentações urbanísticas existentes na área revelam-se grandes inibidores do desenvolvimento nas áreas planas, não atingidas pela regulamentação de preservação ambiental, principalmente em relação ao uso residencial e aqueles ditos mais "nobres". Por outro lado, a área já

protegida apenas através de seus aspectos físico-espaciais, pode vir a receber um impacto de valorização do solo que atingirá os moradores de renda média-baixa.

Também é negativo o fato da permanência sobre este território de conflitos entre vários projetos e planos antigos e destrutivos. Portanto, também através deste fator, é possível identificar o fenômeno conhecido por "planning blight" (vazio de planejamento), em que a indefinição do poder público sobre uma área gera um crescente processo de deterioração sobre suas condições físicas e sociais.

X. A cidade do Rio de Janeiro vem perdendo sua capacidade econômica e de captação de novos recursos. A implementação de um programa de revitalização urbana, integrado à implantação do CCI e reorganização das operações portuárias, seria capaz de gerar centenas de novos empregos e amplos recursos econômicos a nível de impostos e atividades econômicas; restabelecer-se-ia, também, a imagem simbólica.

Todos estes fatores nos apontam uma realidade que justifica uma tomada de consciência do poder público, particularmente o municipal e o representado pela CDRJ, por seu evidente peso específico na área e no desenvolvimento da cidade, a fim de gerar um processo de planejamento e gerenciamento urbano com vistas à revitalização deste importante patrimônio instalado.

Caso isto não seja viabilizado em tempo útil, por um lado, determinadas pressões, que não necessariamente as mais positivas para a cidade, prevalecerão às expensas de outras e, por outro se perderá uma oportunidade única no sentido de um aproveitamento ideal de potenciais e respostas à carências.

Como vimos, os próprios estudos de desenvolvimento portuário e abordam a questão das possibilidades de utilização das áreas de retaguarda do Porto para o desenvolvimento urbano. A partir do perfil tendencial do sistema portuário e de novas concepções de operações portuárias, principalmente o Cais da Gamboa deverá apresentar alta ociosidade. O valor comercial desta retro-área, ainda segundo estes estudos, torna questionável a manutenção de seus usos portuários esporádicos e pulverizados e aponta para sua possível reciclagem.

Portanto, a partir da análise das informações cometadas, principalmente aquelas transmitidas pelos mapas das Figuras 52 e 53, 57 a 60, é possível identificarmos um perfil tendencial de potencial para intervenção na Área Portuária do Rio de Janeiro que se nos apresenta com duas sub-áreas e três pólos principais (Fig. 66).

A primeira sub-área, que convencionamos chamar de área de potencial imediato para intervenção, é a que apresenta condições propícias para a implementação a curto prazo de uma política de intervenção expressa por programas e projetos de revitalização. As condições sociais, fundiárias e funcionais já expostas poderiam ser consideradas como os principais fatores catalizadores deste novo desenvolvimento. Como vimos, os grupos externos de interesse que geram as diferentes pressões para o re-desenvolvimento da área expressam-se territorialmente justamente nesta sub-área.

Por seu lado, a sub-área que convencionamos chamar de área de potencial mediato para intervenção, compõe-se dos trechos da Área Portuária em que uma política de intervenção encontraria

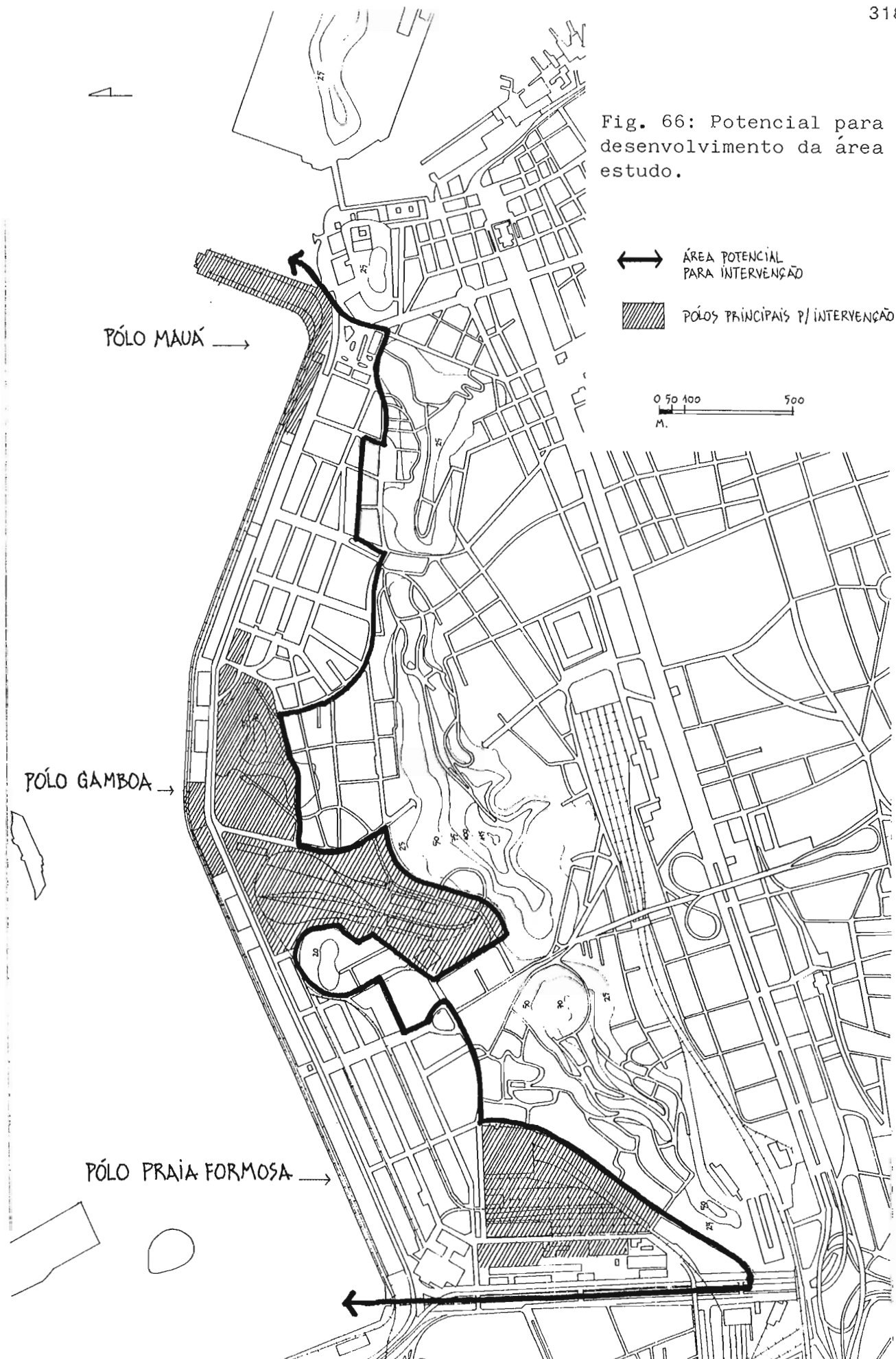


Fig. 66: Potencial para o desenvolvimento da área de estudo.

↔ ÁREA POTENCIAL PARA INTERVENÇÃO
▨ PÓLOS PRINCIPAIS P/ INTERVENÇÃO

0 50 100 500
M.

PÓLO MAUA →

PÓLO GAMBOA →

PÓLO PRAIA FORMOSA →

maiores dificuldades para expressar seus programas e projetos. São as áreas residenciais, principalmente de encosta e incluídas como de proteção ambiental pela municipalidade, onde os programas de revitalização, inclusive, deveriam assumir cuidados especiais e específicos.

Enfim, é evidente que neste processo de planejamento, o desenho urbano possuirá importante papel a desempenhar, na busca por condições físico-ambientais ideais para a consecução dos objetivos da revitalização. O estudo da percepção ambiental desempenhará função primordial nesta papel pois orientará a ação no sentido dos verdadeiros valores, expectativas e imagens coletivas.

P A R T E III

A Realização da Pesquisa



"... construí na minha mente um modelo de cidade do qual extrair todas as cidades possíveis... Ele contém tudo o que vai de acordo com as normas. Uma vez que as cidades que existem se afastam da norma em diferentes graus, basta prever as exceções à regra e calcular as combinações mais prováveis."

(Kublai Khan a Marco Polo in CALVINO, Italo "As Cidades Invisíveis", São Paulo: Companhia das Letras, 1990, pag. 67)

CAPÍTULO X:

A REALIZAÇÃO DA PESQUISA: OBJETIVOS E METODOLOGIA

"A Place is a matrix of energies, generating representations and causing changes in awareness."
(WALTER 1988: 131)

Nossa pesquisa, a ser comentada nos próximos capítulos, teve o propósito de compreender uma das facetas da interação ambiental entre a população e Área Portuária do Rio de Janeiro, no que diz respeito à percepção. O quadro teórico inicial já conceituou a percepção ambiental e a sua importância para intervenções de desenho urbano e revitalização de áreas centrais, assim como o papel dos níveis do processo perceptivo que definimos por cognitivo, de avaliação e de conduta.

Especificamente, irá nos interessar o estudo de elementos conformadores destes níveis, respectivamente as imagens, os atributos ambientais que possam ser interpretados como atitudes e as preferências/expectativas ambientais.

Já observamos anteriormente que, pelas características do campo de estudos da percepção ambiental, principalmente por sua pouca idade, sua interdisciplinaridade e a especificidade do estudo, não existe uma metodologia ou sequer instrumento destacável como mais propício de uma maneira geral; frequentemente utiliza-se de diversas estratégias de pesquisa, métodos e instrumentos (MANDEL 1978, GOLD 1980). A pesquisa teve como quadro metodológico básico aquele definido através dos comentários sobre operacionalização que fizemos no Capítulo IV.

Este tipo de investigação, ou mesmo esta temática, aplicada à Área Portuária do Rio de Janeiro ainda não havia sido objeto de estudos, não dispondo-se de nenhum dado específico anterior que pudesse nos auxiliar. Os resultados obtidos pela investigação e a sua análise viabilizarão algumas considerações em forma de diretrizes de desenho urbano para revitalização da área, que apresentaremos mais adiante, e poderão contribuir efetivamente para o corpo de conhecimentos que venham a viabilizar intervenções mais conscientes em áreas centrais e, especificamente, na área objeto de nossos estudos.

Utilizaremos-nos de uma metodologia formada por dois níveis de investigação: um definido pela análise de fontes de dados indiretos, através de elementos de literatura e veículos de imprensa; o outro definido pela análise de dados diretos, obtidos por uma pesquisa de campo. Em ambos casos, os métodos empregados serão "descritivos", onde não existe o rigor das inferências causais, ou nem sempre pode-se atribuir correlações diretas entre fenômenos (MANDEL 1978).

X. 1. Objetivos da Pesquisa da Literatura e Imprensa:

Nossa investigação por fontes indiretas considerou a literatura e a imprensa, como veículos contribuidores à percepção indireta e à construção do conhecimento. Interessava-nos identificar:

- I) quais os atributos da área e suas imagens ambientais transmitidas pelos veículos analisados a seus leitores, relativas ao "espaço social", "espaço natural" e "espaço físico-cultural";

II) quais as avaliações e atitudes, segundo a dicotomia "positivo/negativo", que representa campos perceptivos opostos, que os textos transmitem implícita ou explicitamente;

Quanto à primeira questão colocada, as três categorias de espaço que nortearão a nossa análise conformam as primeiras categorias perceptivas em que classificamos o espaço na atividade cognitiva, pois refletem as dimensões das relações sociais, da natureza e da geografia natural percebida, e do ambiente edificado; conforma os aspectos principais do "sentido do lugar" (LYNCH 1980).

Em relação à segunda questão, evidentemente que as avaliações destas imagens e as conseqüentes atitudes serão sempre bastante consoantes com aquelas dos autores dos textos analisados, em relação à Área Portuária. Espera-se que a transmissão destas avaliações, que podem ser implícitas ou explícitas, seja exatamente o que o autor quer fazer crer ao seus leitores; este é afinal o fim mesmo de todo processo de socialização indireto, como comentamos no Capítulo IV. As imagens e avaliações transmitidas pela imprensa, particularmente, assumem importante papel neste processo.

Como método de investigação adotaremos a leitura de obras de literatura pré-selecionadas por sua penetração e importância literária, e dos principais jornais da cidade publicados em um período recente de cinco anos, identificando e analisando trechos e artigos que referiam-se à Área Portuária do Rio de Janeiro.

X. 2. Objetivos da Pesquisa de Campo:

A pesquisa de campo a ser apresentada visou a permitir a investigação da percepção da Área Portuária por fontes diretas. Estes dados foram obtidos através da aplicação de questionário (constante do Anexo III) a um determinado número de respondentes, total este definido por nós. Este total foi considerado como subdivisível em três sub-grupos cujas percepções entendíamos ser das mais importantes para os objetivos de intervenção para revitalização: os moradores da Área Portuária, os que lá trabalham e os usuários eventuais.

O questionário foi organizado em quatro partes distintas, sendo que a primeira destinava-se à caracterização do respondente. As outras refletiam três categorias distintas de perguntas relativas à percepção ambiental, correspondentes a diferentes níveis do processo cognitivo e cujos objetivos eram identificar:

I) imagens e mapas mentais:

- a) Em nível das imagens mentais, verificaremos a percepção dos respondentes relativas ao bairro onde eram abordados pelo pesquisador, além das diferentes imagens ambientais que compõem sua percepção de bairro e da Área Portuária como um todo.
- b) Em nível de obtenção de mapas mentais dos respondentes, assim como de suas características e elementos constitutivos, utilizaremos o método de "mapeamento indireto", através de questões sobre quais os elementos mais significativos no bairro e na Área Portuária.

II) atitudes/atributos:

Objetivaremos a identificação de atributos ambientais e atitudes para com o ambiente vivenciado do respondente, através da aferição de pesos na avaliação de uma lista de afirmativas aplicadas, tanto a nível de bairro quanto da Área Portuária como um todo.

III) preferências/expectativas:

As preferências e expectativas dos respondentes relativas ao futuro da área serão identificadas através da exposição comparada de três cenários possíveis de desenvolvimento, acompanhados de listagens de possibilidades ambientais.

Evidentemente, o objetivo geral do questionário cujos resultados de aplicação analisaremos a seguir, consoante com os próprios objetivos da pesquisa como um todo, era o de possibilitar a obtenção de dados perceptivos que pudessem mostrar-se operacionalizáveis a nível de desenho urbano para revitalização. Entretanto, é necessário lembrar que os próprios métodos utilizados, assim como as técnicas e instrumentos, estarão inevitavelmente revestidos do caráter experimental que ainda caracteriza a pesquisa ambiental.

CAPITULO XI:

PERCEPÇÃO DA ÁREA PORTUÁRIA
ATRAVÉS DA LITERATURA E DA IMPRENSA

"Dei uma caminhada grande; mas, sim, senhor, isto aqui é bonito, é curioso; aquelas praias, aquelas ruas, é diferente dos outros bairros. Gosto disso. Hei de vir mais vezes." (Personagem Rubião, após passeio à Gamboa e Saúde, in MACHADO DE ASSIS "Quincas Borba", 1892)

A realização desta pesquisa tomou por base as possibilidades definidas no quadro conceitual e metodológico já evidenciado anteriormente, no sentido da importância do conhecimento ambiental indireto veiculado através da literatura e da imprensa. Evidentemente, este tipo de conhecimento se faz mais importante para aquelas pessoas que nunca foram ou pouco conhecem pessoalmente da área de estudo, mas também serve para complementar o conhecimento direto dos usuários mais assíduos.

A área tradicionalmente conhecida por portuária abrange os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo e seu território já foi definido na Segunda Parte; é neste segmento que concentramos nossa pesquisa de fontes indiretas. Como interessava apenas o estudo de obras literárias e de veículos de imprensa cuja importância e penetração junto à população carioca são indubitavelmente significativos, nossa estratégia metodológica fez-nos proceder à pré-seleção do material estudado.

XI. 1: Método de Pesquisa:

A escolha dos romances, contos e crônicas analisados tomou por base a relevância do autor para a história literária brasileira, e carioca em particular, assim como a repercussão da própria obra junto ao público leitor. As diversas reedições das obras clássicas de até 1950 comprovam a sua permanência e o seu significado, permitindo nosso estudo. No período posterior, a incidência de obras que tratam da Área Portuária é muito menor e fixamo-nos em três delas por seu caráter popular e representativo

Da mesma forma, em relação às imagens, atributos e expectativas transmitidos pela imprensa, interessou-nos apenas as matérias publicadas nos dois maiores jornais da cidade nos últimos quatro anos, período que reporta-se aproximadamente ao início da veiculação da idéia de intervenção na área para a implantação de um Centro de Comércio Internacional, já comentado no Capítulo VIII. Isto corresponde, veremos, à divulgação de imagens e atributos cuja avaliação do público leitor tende a ser negativa, em relação ao ambiente construído e aos aspectos sociais da área. Ao mesmo tempo, estas matérias jornalísticas expunham a possibilidade de melhorias através de intervenção urbana, criando diversas expectativas e perseguindo imagens ideais geradas através da veiculação de experiências internacionais.

XI. 2. As Imagens Transmitidas pelas Obras Literárias Analisadas:

Cometaremos uma a uma cada obra literária analisada, destacando seus aspectos principais no que diz respeito a imagens

ambientais, sua avaliação pelo autor e a consequente atitude transmitida ao leitor.

"Memórias de um Sargento de Milícias", de Manuel A. Almeida

Publicado pela primeira vez em 1852, em fascículos do jornal semanal "A Pacotilha", este romance foi lançado em dois volumes em 1854. Seu autor utilizava-se do codinome "Um Brasileiro" para assina-lo e ambientava-o basicamente no centro do Rio, fazendo referências claras à Conceição e ao Valongo, dois dos bairros que compõem a Área Portuária.

Retomado diversas vezes no texto, o Morro da Conceição apresenta-se como local para onde o protagonista deveria ser enviado para que aprendesse um ofício. A referência ao local como onde havia uma escola primária e de ofícios confirma menções em pesquisas históricas, bem como no livro de GERSON (1965) a ser em seguida analisado, da existência da primeira escola da Gamboa, bem próxima ao Morro da Conceição. Aqui existe uma imagem positiva, se tomarmos a lógica burguesa da educação como ascensão social, tema que é insistentemente abordado no romance.

Por outro lado, ainda sobre o Morro da Conceição, é lá que o escritor localiza uma casa utilizada como refúgio constante de "gaiatos" e onde se cantava cantigas e fados em roda, referência clara de cantos religiosos de umbanda ou candomblé. Esta poderia ser tomada como uma imagem socialmente negativa da área.

Existe ainda uma passagem narrativa ambientada no Valongo, onde recebia-se comboios de comércio de escravos. Por ser obra de caráter romântico, folhetinesco, da linhagem dos de aventuras, a imagem do Valongo pode parecer um tanto superficial ao leitor,

mas isto vai de acordo com as intenções do autor. Dizemos "superficial" pois, embora o Rio fosse à época repleto de escravos, não há praticamente nenhuma referência à escravidão em todo o romance, e o mercado de escravos do Valongo está obviamente ligado à questão. As cenas que deviam ocorrer neste mercado não estão bem descritas ou mencionadas; o autor parece apenas querer mencionar o Mercado sem referir-se à "mercadoria".

Como esta obra constitui-se num folhetim, dedicado ao entretenimento, as passagens constituem episódios engraçados, em que não caberiam imagens que propusessem reflexões sérias por parte do leitor. Por isto, os espaços da Área Portuária que aparecem na obra consistem apenas em cenários para o desenvolvimento das ações narrativas.

"As Mulheres de Mantilha", de Joaquim M. de Macedo.

Este popular autor também escreveu o famoso "A Moreninha", de 1845, e embora a obra analisada não tenha tido o mesmo sucesso, figura dentre os romances brasileiros mais reeditados desde sua primeira edição em 1871. A estória é ambientada a partir de 1766 e segue a linhagem dos romances históricos, reconstituindo fatos e personagens reais, citando edifícios públicos e pormenorizando a vida e a fisionomia da cidade àquela época.

O romance menciona costume da época dos negociantes e homens ricos possuírem chácaras nas vizinhanças do Outeiro da Glória, da Gamboa e do Saco do Alferes, estes dois na Área Portuária. Segundo o narrador "essas chácaras, porém, serviam só para o gozo dos domingos e dos dias santificados". Um dos

personagens, pai das moças mais belas da época, "negociante de grosso tráfico, de bem merecida fama de probidade e de austeros costumes", morava com a família em chácara na Gamboa. Provavelmente "pelo justo receio da insalubridade e das moléstias contagiosas que com frequência eram o flagelo da cidade".

A imagem que o autor faz da Gamboa na época que se passa o romance não condiz com a que passaria ter a área no século XIX. O mercado de escravos, dos mais fortes elementos para esta mudança de percepção, ainda se situava no centro da cidade, de onde seria transferido apenas por volta de 1780. O próprio autor faz a ele a referência de que "o tráfico de escravos já era então muito importante: os míseros filhos d'África, guardados em multidão, em depósitos, dentro da cidade, propagando nela suas moléstias...". A Gamboa, o Saco do Alferes e a Rua do Valongo são apresentados ao leitor como áreas quase que totalmente rurais, suspeitas de maus encontros, sendo conveniente andar armado e em companhia de pagens. Ele não apresenta imagens de negros, escravos ou pessoas de classe socio-economicamente inferior, que viriam a conotar a área de estudo posteriormente.

"Memórias Póstumas de Brás Cubas", "Quincas Borbas" e "Dom Casmurro", de Machado de Assis.

Estes três romances foram analisados principalmente através do trabalho "O Mundo de Machado de Assis", de autoria de Miécio TATI, que trata das paisagens e costumes do Rio de Janeiro retratados na obra do famoso escritor. Apesar de não termos recorrido diretamente às obras originais, o estudo de TATI é de reconhecida qualidade e facilita nossa pesquisa, no que diz respeito às referências à área de estudo.

Segundo MESQUITA (1986), a cidade adquire uma enorme importância na obra de Machado de Assis pois, tratando-a como espaço vivido, ela assume a mesma importância que o tempo como fator estruturante de significados. Ele a trata como uma **arquipersonagem** e "nesta função, ora se relaciona harmoniosamente com as personagens, principalmente com as que pertencem às classes dominantes, ora lhes é hostil, quando não esfinge devoradora, para aqueles que não lhe souberem decifrar o enigma crucial" (MESQUITA 1986: 84)

Em uma das passagens de "Quincas Borba", publicado em 1892, o personagem Rubião "... prosseguiria, saindo dos Cajueiros, pela Rua Larga de São Joaquim (atual Marechal Floriano), dobrando à esquerda pela Rua da Imperatriz, antiga do Valongo (hoje Camerino), ultrapassando o Largo da Imperatriz (Praça dos Estivadores), nas proximidades da Ladeira do Livramento, e atingindo a Saúde, para de lá perambular pelos bairros de praia que se estendiam do Largo da Prainha (Praça Mauá) a São Cristóvão: Praia Formosa, Saco do Alferes, Gamboa, Valongo e Saúde".

O autor continua na narrativa: "Viu ruas esguias, outras em ladeira, casas apinhadas ao longe e no alto dos morros, becos, muita casa antiga, algumas do tempo do Rei, comidas gretadas, estripadas, o caio encardido e a vida lá dentro. E tudo isso lhe dava uma sensação de nostalgia... Nostalgia do farrapo, da vida escassa, acalcanhada e sem vexame. Era bom não ser pobre!". Apesar disto, o narrador de "Quincas Borba" conclui que o lugar era bonito, diferentemente de outros bairros: "...gosto disso. Hei de vir mais vezes".

As imagens narrativas apresentadas nestes e em outros trechos da ficção machadiana nos levam a concluir que esses bairros não serviriam de domicílio a pessoas mais bem colocadas social e economicamente, pois tratava-se de locais de gente humilde e adequados para romances clandestinos, como o do protagonista de "Memórias Póstumas de Brás Cubas". A passagem relatada acima nos permite concluir, inclusive, a existência de favelas nas encostas do Morro do Livramento e de cortiços, o que é confirmado pelos historiadores da época. Apesar disto, o Valongo, a Saúde e a Gamboa nos são apresentados pelas obras como locais aprazíveis, principalmente numa referência à paisagem natural. Os valores socio-econômicos das classes sociais parecem ser o que caracteriza a aparente contradição em considerar-se os bairros da Área Portuária como bons ou não; mas eles são efetivamente locais fora dos projetos sociais dos que aspiravam à realidade da vida burguesa.

Imprimindo insistentemente a relatividade dos fatos humanos, Machado de Assis faz desta temática uma das situações narrativas mais representativas de sua obra. As imagens dos bairros portuários transmitidas corroboram esta relatividade no sentido que mudam de conotação de acordo com quem os olha. A tendência do leitor, no entanto, é de compreender o espaço social descrito como negativo e o espaço geográfico como positivo.

"A Alma Encantadora das Ruas", de João do Rio.

Esta obra é riquíssima em passagens descritivas carregadas de significados, definindo imagens claras do autor sobre elementos e práticas sociais urbanas, em particular, sobre a área

de estudo. Em "A Rua", crônica de abertura deste livro, escrita em 1905, o autor, definindo um "flaneur", discorre "...flanar é ir por aí, de manhã, de dia, à noite, meter-se nas rodas da população... conversar com os cantores de modinha das alfurgas da Saúde". Entenda-se por "alfurgas" ruas estreitas ou qualquer área onde se atira o despejo das casas e, em sentido figurado, pocilga ou antro.

Esta crônica trata também de costumes difundidos na época e menciona que, do mesmo modo que, em tempos antigos, os homens somavam a seus nomes o nome da cidade onde haviam nascido, "os chefes da capadoçagem juntam hoje ao nome de batismo o nome de sua rua", fazendo alusão a Cardosinho e Carlitos da Saúde, sujeitos muito temidos. Isto é ainda mais significativo para o autor que entende por rua muito mais do que um conceito topo/geográfico simples.

Discorre o autor que a rua é muito mais que "...um alinhavo das fachadas por onde se anda nas povoações... a rua faz o indivíduo... e as pedras são a couraça da rua, a resistência que elas apresentam ao novo transeunte. Refleti nessas coisas que a vida cria e haveis de compreender então a razão por que os humildes limitam todo o seu mundo à rua onde moram".

Em seguida, estabelece textualmente uma analogia entre o Beco da Música, ou Beco da Fidalguia, e as ruas de Nápoles, Florença, Portugal e Africa, porque, explica, "são ruas da proximidade do mar, ruas viajadas, com a visão de outros horizontes... chineses bebados de ópio, marinheiros embrutecidos pelo álcool... a estranha vida dos portos do mar... esses becos, essas betesgas têm a perfídia dos oceanos, a miséria das

imigrações e o vício, o grande vício do mar e das colônias".

A partir desta crônica de João do RIO é que as imagens referentes a portos, associadas àquelas específicas da Saúde, transmitem idéias de vícios, vagabundos, marginais. A parte em que se refere às ruas reforça a idéia unindo conceitos por ele definidos: se afirma que "os humildes limitam todo o seu mundo à rua onde moram" e se os que moram em região portuária são, mesmo que de forma indireta, definidos com impressões negativas, podemos concluir que a população residente na área de estudo é socialmente negativa.

Em "Pequenas Profissões ou Profissões sem Academia", o narrador da crônica fala-nos ricamente de algumas profissões pequenas, de miséria: "resultado dos que não se integraram no corpo de trabalhadores das fábricas importantes e que acabam por viver do lixo, do que cai nas sarjetas, dos ratos, dos magros gatos dos telhados, São os heróis da utilidade, os que apanham o inútil para viver, os inconscientes aplicadores à vida das cidades daquele axioma de Lavoisier: nada se perde na Natureza".

Ainda nesta crônica, faz referência direta à Area Portuária na passagem "do cais via-se para os lados do mar o desenho multiforme das ilhas verdejantes, dos navios, das fortalezas. Pelos boulevards sucessivos que vão dar ao cais, a vida tumultuária da cidade... era ainda mais intensa, mais brutal, mais gritada, naquele trecho do mercado, naquele pedaço da rampa, viscoso de imundície e de vícios". Já em "Tres Aspectos da Miséria", segunda parte do livro, apresenta a crônica "Os Trabalhadores da Estiva", um dado significativo de como a área é entendida pelo cronista.

O repertório imagético das crônicas que se referem à Area Portuária (miséria, infelizes, pobres, gatuno, gentalha, vagabundos, ralê, mulambeiro, malandros, birbante) não deixa dúvidas à respeito da avaliação que o autor nos passa sobre a área, de enorme impacto social negativo e, ao contrário de Machado de Assis, sem qualquer juízo de valor quanto às paisagens naturais.

"Recordações do Escrivão Isaías Caminha", de Lima Barreto.

Nesta obra, publicada em 1909, o autor faz alusão, no Capítulo X, à Revolta da Vacina de 1904, uma das metas do saneamento e renovação do Rio de Janeiro durante o período Rodrigues Alves, como já vimos anteriormente. Isto porque o local de maior resistência popular à vacinação obrigatória foi o bairro da Saúde.

É significativo abordar esta parte da narrativa, embora o episódio seja tratado alegoricamente por Lima BARRETO como, por exemplo, tratando-o como "nascera a questão dos sapatos obrigatórios". Mesmo estando a Saúde implícita, o texto trata da questão muitas vezes em tom irônico, mas sempre de maneira defensora em relação aos moradores, como quando fala sobre a "morte de... cidadãos nas barracas improvisadas". As imagens que o texto nos permite construir sobre a área são, sem dúvida, positivas, mostrando o autor ser bastante engajado nas questões sociais do seu tempo.

"Vida e Morte de M. J. Gonzaga de Sá", de Lima Barreto.

Este romance diferencia-se muito das outras obras do autor, principalmente no que diz respeito à sua estrutura, pois mais

parece um pretexto narrativo a justificar diálogos entre os dois personagens a respeito de temas e fatos sociais tipicamente brasileiros. Publicado em 1919, seus personagens, um rapaz de uns vinte anos e um sexagenário, passeando pelas ruas ou sentados num banco do Passeio Público, trocam idéias sobre a Cidade.

A obra produzida, sem dúvida, pode ser chamada de "engajada" e, para alguns, tratar-se-ia de autobiografia. Mulato e funcionário público, Lima BARRETO dissertou repetidas vezes, principalmente em seus romances mais significativos, sobre a discriminação racial, a marginalização social e a burocracia das repartições públicas, desmoralizando-as com razão e ironia. Estes fatos permitem-nos interpretar com a correta significação algumas das cenas da Area Portuária recorridas pelo autor.

Ao afirmar que "o tráfico de escravos imprimiu ao Valongo e aos morros da Saúde alguma coisa de aringa africana", o autor retira destes locais qualquer imagem negativa pois "aringa" era o reduto de grandes chefes tribais africanos em campos fortificados. Desta forma, a metáfora empregada faz com que o Valongo e a Saúde incorporem em sua imagem resistência, força e luta. Já no trecho que diz "a melancolia do Cais dos Mineiros é saudade das ricas faluas (embarcações) pejadas de mercadorias, que não lhe chegam mais de Inhomerin e da Estrela", explicita a situação do país que tem 4/5 de sua história marcados pela condição de colônia exportadora. A Area Portuária, dentro da narrativa, tem o seu eixo espacial deslocado de Rio/Rio para Rio/Europa.

Em relação à topografia da cidade, argumentando que "as montanhas e as colinas afastam e separam as partes componentes da

cidade", Lima Barreto escreve que " a Saúde, a Gamboa, a Prainha- graças àquele delgado cordão de colinas graníticas- Providência, Pinto, Nheco- ficam muito distantes do Campo de Santana". Esta forma poética e cheia de imagens positivas ao referir-se aos morros, já à época redutos de diversas favelas, demonstra bem a postura do autor frente à estigmatização destes lugares e de seus habitantes. Ele era um apreciador das pessoas, das paisagens e da geografia da Area Portuária.

"O Rio de Janeiro do Meu Tempo", de Luis Edmundo.

O segundo capítulo desta obra, de 1938, sobre fatos e costumes da cidade, trata também da "Rua do Ouvidor pela alvorada do século, da elegância da grande artéria" e de como se transformava à medida que corria em direção ao mar. De acordo com o autor "a rua, que a Municipalidade de então chamava Moreira Cezar e o povo, como sempre, rua do Ouvidor, era a artéria principal da cidade, a mais elegante, a mais limpa". Dizia, também, que se tratava da rua com menos aspecto colonial pois reproduzia com perfeição um ambiente de boulevard parisiense.

A Rua do Ouvidor, passando pelo Largo de São Francisco, Rua do Ourives, Uruguaiana e Gonçalves Dias, possuía a imagem urbana onde a vida elegante do Rio mais sobressaía, trecho de trânsito obrigatório para os que chegassem à ao coração da cidade. Entretanto, dizia: "descendo-se mais um pouco, atravessando a Rua Primeiro de Março, em caminho do mar, Santo Deus! Em vez de vitrines ou de lojas, mesmo de aparência regular, o que se vê é o armazém mal arranjado e sujo, com as réstias de cebola dependuradas pelos tectos, mantas de carne seca enodoando

portaes, o toucinho defumeiro, à mostra o bacalhau da Noruega, o polvo seco..."

As palavras com que o autor descreve a parte da Rua do Ouvidor próxima à Area Portuária podem ser incluídas no campo semântico de "sujeira", "desagradabilidade", "obscenidade", "palavrões", "cheirando em demasia ao pouco amável tempo da colônia". Completa o capítulo, entretanto, afirmando que "ao tradicionalista, porém, o trecho sujo e barulhento interessa, porque é o Rio de há cem anos atrás". As imagens fundamentais transmitidas pelo texto ficam sendo, por um lado, a de ambiente sujo e obsceno, pelo outro, a de área tradicional da cidade que manteve presentes as estruturas físicas e, talvez, as sociais do passado.

"Aparência do Rio de Janeiro", de Gastão Cruls.

Este clássico, publicado em 1949, é de reconhecido valor histórico e co-literário, tratando da aparência do Rio, seus usos e costumes do começo do século. Como era de se esperar, a obra faz diversas referências à nossa área de estudo. Junto com a "História das Ruas do Rio", de Brasil GERSON publicada por primeira vez em 1965 e que analisaremos a seguir, é obra de referência obrigatória nos trabalhos que estudam o desenvolvimento da cidade.

Uma nota de rodapé, no segmento do livro intitulado "Ermidas", faz referência à origem do nome do bairro do Valongo, "área compreendida entre o Morro de São Francisco da Prainha e a Ponte da Saúde". Explica que o nome é abreviatura de "vale longo", trazida de Portugal onde, no Porto, há localidade de

igual denominação. A palavra designa, ainda, local propício para chácaras, o que o autor irá confirmar mais adiante no segmento "A Cidade Cresce".

Em "O Marquês do Lavradio", trata dos feitos político-administrativos do período 1769 a 1779 "em benefício" da Capital. O Marquês, como administrador do Rio, teria se preocupado com a defesa e também em cuidar-lhe da aparência, dando-lhe casas, regularizando as ruas, etc. Diz o autor que "para o Valongo- toda a zona compreendida entre a Saúde e a Gamboa- transferiu o **aviltante** (grifo nosso) mercado de escravos, que até ali fora feito no centro da cidade, principalmente na Rua Direita (atual Primeiro de Março)". Uma vez que todo o fragmento referente ao Marquês do Lavradio é em tom elogioso e aprovador, pode-se concluir que a transferência do mercado para o Valongo foi, segundo o texto, atitude feliz e passa a carregar de imagens negativas o bairro portuário, pois, capaz de receber tal equipamento.

Abordando o tema da expansão da cidade em "A Cidade Cresce", CRULS afirma que do que relatou até então "pode-se concluir que o século XVIII aparece como um grande século para a nossa cidade, principalmente depois que a capital se sediou no Rio e passamos a ser governados pelos vice-reis". A cidade começava a delimitar melhor suas zonas centro, sul e norte, definindo como região de chácaras e sítios o que hoje conhecemos por Area Portuária. Já em outro segmento do livro, o autor diz que o intendente da cidade, em 1809, fez construir o cais do Valongo, onde Dom João mandara demarcar terrenos para novos trapiches e armazéns. Confirma, portanto, a mudança de funções

básicas da área neste curto período histórico, premida pela expansão das atividades centrais.

Sabe-se que, devido ao Tratado da Amizade entre Inglaterra e Portugal, os ingleses passaram a gozar de diversas regalias em território brasileiro. Afirma o autor que "do Príncipe Regente tudo conseguiam. O tratado da amizade concedera-lhes privilégios excepcionais no comércio. Podiam também ter liberdade de culto e sepultar os seus mortos em cemitérios particulares", como o cemitério protestante construído no Morro da Gamboa em 1809. Alguns viajantes citados por CRULS deslumbravam-se com a beleza do sítio, como a inglesa Maria Graham que escreveu em 1822 ser "aquele um dos lugares mais bonitos por ela já vistos". Entretanto, o autor nos dá suas impressões colhidas no local já na época de elaboração do seu livro e diz que "o cemitério perdeu muito do que lhe dava a situação privilegiada. À frente, as construções do Cais do Porto e outras minguaram-lhe a vista sobre a baía e, ao fundo, onde, outrora, deviam desdobrar-se vastos planejamentos de verdura, **uma horrível favela agarra-se ao morro acima** (grifo nosso)".

O autor descreve a Saúde como um dos vales criados pelo relevo urbano dos principais maciços a compor a paisagem carioca. Dedicou também um sub-capítulo a este bairro e as imagens narrativas que transmite não são nada positivas, quando diz, por exemplo, que "a Saúde era a antítese do seu nome. Densamente habitada e sem condições higiênicas, a vida promíscua que por ali se fazia em grandes cabeças de porco e infectas baiúcas, trazia em constante preocupação as autoridades sanitárias... Não menor trabalho dava o mesmo bairro à polícia, pois que em tais

pardieiros a rafaméia do crime e da desordem encontrava homizio seguro". Trata-se de imagens estigmatizadoras que marcam estes lugares como ocupados por classe social menos favorecida economicamente, associando-as, quase que numa conclusão, à criminalidade e marginalidade.

No capítulo "Favelas", CRULS lembra que o nome haveria de estar ligado à volta dos soldados que lutaram na campanha dos Canudos, na Bahia, e que instalaram-se com suas famílias em barracos nas encosta do Morro da Providência, como relatamos anteriormente. Sua permanência, ainda segundo Cruls, haveria de dar origem à favela, nome herdado da Bahia e que passou a ser utilizado para este tipo de assentamento. Refere-se também, neste segmento, à Favela da Saúde, que classificou como uma das "favelas famosas" da cidade.

Interessante que, em relação à arborização da cidade, o autor admite que apenas depois da construção de largas avenidas e amplas praças foi que a cidade precisou preocupar-se com o sombreamento, pois antes este era resolvido pela própria proximidade do casario. Vários jardins públicos foram então construídos, como o Jardim do Valongo, no Morro da Saúde.

De acordo com as imagens narrativas mais fortes que CRULS constrói neste livro sobre o Valongo e a Saúde, os dois bairros de nossa área de estudo que aborda, o leitor os associa ao mercado de escravos, cemitérios, favelas e marginalidade. Embora em alguns trechos ressalte as antigas chácaras e o Jardim do Valongo com conotação positiva, é muito provável que o leitor forme uma imagem bastante negativa sobre a área, principalmente no que diz respeito ao seu uso social.

"História das Ruas do Rio", de Brasil Gerson.

Publicado em 1965, trata-se de excelente livro de registro histórico e, como dissemos, junto com o de Cruls, já analisado, é leitura obrigatória para todo pesquisador da história da cidade. Nesta análise literária iremos deter-nos nos fragmentos "Santa Rita e Saúde" e "Valongo e Gamboa".

O texto é extremamente rico de registros históricos, e o autor mantém uma linha narrativa em que descreve os fatos e os locais de forma que passa muito pouco juízo de valores, talvez numa tentativa de construir um texto histórico "neutro". Mas algumas de suas observações deixam transparecer que aqueles locais que analisamos não eram frequentados por pessoas de classe social mais favorecida, como quando diz que o ilustre paulista Alcântara Machado provavelmente nunca teria pisado ou sequer visto a rua que leva o seu nome. Ou, ainda, quando fala do aljube (prisão) e do "pequeno e imundo depósito de cadáveres improvisado em necrotério" na Ladeira da Conceição perto do que hoje é a Rua Acre, deixando uma imagem que a área não deveria ser realmente das mais agradáveis.

Entretanto, o leitor tem a melhor impressão do Morro da Conceição quando o autor menciona a decisão do Bispo de fixar em seu topo casa própria, afirmando que "protegida por uma cerca de limoeiros, dela se desconcertava o mais belo dos panoramas -no mais saudável dos lugares, batido pelos ventos frescos do mar". GERSON faz também referências culturais bastante positivas a determinados lugares que foram berço de práticas sociais tipicamente brasileiras, como o futebol praticado na Rua do Jogo da Bola, para onde afluíam "... todas as tardes centenas de

cariocas..." e que "... mais tarde seria o principal reduto da capoeiragem na zona da Saúde".

Por volta de 1845, afirma, junto à Pedra do Sal, também naquela área e recentemente tombada por seu significado na nossa cultura negra, surgia o nosso primeiro "rancho carnavalesco", o das Sereias, fundado por negros moradores do bairro da Saúde. Portanto, definitivamente, embora associe estes espaços urbanos a uma ocupação por classes menos favorecidas, não se furta a associa-los também a fatos culturais importantes, marcando sua tradição.

A Saúde, segundo o autor, foi se convertendo em nosso principal entreposto para o comércio de madeiras e, posteriormente, de café. A partir de 1910, após as obras de construção do novo porto, iniciativa do governo Rodrigues Alves e do prefeito Pereira Passos, o Largo da Prainha recebeu monumento à Mauá e teve seu nome alterado (atual Praça Mauá), transformando-se na "... nova sala de visita ou porta de entrada da cidade depois que os navios, ao invés de ficarem ao largo como antes, passaram a atracar no cais". Lá também, no elegante edifício da estação de passageiros, instalou-se a sede do Touring Club do Brasil, sendo substituído, no fim dos anos 80, por instalações turísticas mais modernas e por biblioteca e museu do Porto. A praça ainda conformava importante espaço político pois, como destaca o autor, era lá que se reuniam comunistas e anarquistas entre 1920 e 1936.

Quanto à área do Valongo, GERSON também a associa ao mercado de escravos, reafirmando imagens narrativas de outros autores, como CRULS e transcreve descrições de viajantes

estrangeiros a este respeito. Estas são sempre negativas e elaboradas a partir da "...violenta transformação em suas (dos escravos) vidas" e da "...sordidez das casas em que ficavam os homens, as mulheres e crianças separadas por completo, as feridas, disfarçadas com unguentos...". O autor também contrapões em seu texto o cemitério dos ingleses, o British Burial Ground na Gamboa, com o cemitério de valas comuns improvisado para os negros no local. Todas esta área, o Valongo e a Gamboa, após a ilegalidade do mercado de escravos, "...depressa adquiriram as mesmas características da Prainha, com seus armazéns e trapiches de exportação e importação".

Admitindo como fato peculiar a "...circunstância tão curiosa, raríssima em outros bairros da mesma gente humilde" de que quase todas as ruas modestíssimas tragam nomes de pessoas expressivas na História oficial da cidade, GERSON talvez esteja admitindo uma tentativa daquela população de formalizar ou "aburguezar" simbolicamente o seu espaço para melhor aceitação na sociedade.

"Rio de Janeiro em Prosa e Verso", de Manuel Bandeira e Carlos Drummond de Andrade (organizadores).

Esta obra foi organizada para o quinto volume da coleção "Rio Quatro Séculos", editada em comemoração ao quartocentenário do Rio de Janeiro. Destacamos a crônica de J. B. DEBRET intitulada "**Valongo: Mercado de Vidas**", escrita entre 1834 e 1839. A apresentação do texto assemelha-o a um trecho de diário de viagem que parece ter a intenção de registro histórico.

Neste sentido, DEBRET se imbuete do que é, ou seja, um estrangeiro possuidor de certa condição social que lhe permite

certos ares específicos. O curioso, talvez triste, é lembrarmos que também os negros escravos eram "estrangeiros" e que, portanto, deveriam ser possuidores das mesmas regalias. A crônica transparece uma visão de surpresa, curiosidade e excentricidade, próprias das narrativas "de fora para dentro", do colonizador para o colonizado.

São mencionados ainda os rituais negros e o fingimento de alguns em situações específicas, como quando narra o estratagema de um vendedor para conseguir que um de seus escravos, defeituoso fisicamente, fosse também vendido por bom preço, de tal forma que o leitor é levado a interpretar como fingido o escravo, e não o próprio vendedor. Muito embora tenhamos de levar em conta que o texto é de uma época em que a mentalidade social não permitia a incorporação do negro à sociedade, as imagens por ele transmitidas são preconceituosas e negativas, tanto as que se referem ao ambiente analisado quanto aos negros em si.

"Quatro Dias de Rebelião" , de Joel Rufino dos Santos.

Publicado em 1980, o romance parte da realidade histórica da revolta contra a vacina do começo do século para trabalhar sua ficção, utilizando personagens reais, como Rodrigues Alves e Oswaldo Cruz. O autor admite que "...nunca disseram, talvez, as palavras que eu os fiz dizer", mas justifica-se afirmando que "o processo literário em que se atribuem palavras e gestos irrealis a pessoas reais é velho e consagrado".

Ambientado na Saúde, o texto faz referências diretas a elementos arquitetônicos e urbanos, como as hospedarias e a Travessa da Pouca Vergonha, atual Rua do Senado. Sobre esta,

delimita, através de seu personagem, o leque de interpretações do leitor afirmando que "um nome assim, contudo, não faz juz à sociedade dos moradores da nossa rua. Honestos e trabalhadores são a maioria dos viventes da Pouca Vergonha". Com isto faz alusão direta aos que insistem em confundir pobreza com marginalidade. Adiante, o autor trata o cenário básico do protagonista, o açougue Transmontano, classificando-o de sujo e seboso, suas carnes de magras e secas, como a sua clientela moradora do bairro.

Quanto à construção dos personagens moradores nos bairros portuários, o autor imprimiu-lhes a característica significativa de ódio em relação ao poder intitucionalizado, à lei e aos seus representantes. O bairro da Saúde é tratado como o principal foco de resistência popular contra a vacinação obrigatória, fato historicamente comprovado, com destaque ao Morro da Conceição e adjacências. A rebelião seria também insuflada pelo "bota-abaixo" promovido por todo o velho centro da cidade, sob ordens do prefeito Pereira Passos em sua lógica de modernização das estruturas urbanas da Capital, prejudicando principalmente os moradores pobres.

"Manter a Saúde em poder do povo" ou "história de amor e morte" são frases recorrentes no romance e as principais imagens que contribuem para a formatação da narrativa. A Saúde é reconstruída na ficção pelo autor como um lugar em que se luta contra o poder institucionalizado e pelo povo. Seus moradores são apresentados como heróis, sem conotações panfletárias. Estas talvez sejam as principais imagens transmitidas pelo texto, que

resgata toda a dimensão social da área em estudo como positiva e, até mesmo, exemplar em sua ingenuidade.

"História dos Bairros: Saúde, Gamboa e Santo Cristo: Zona Portuária" de Elizabeth Cardoso, Lilian Vaz, Maria Paula Albernaz, Mario Aizen e Roberto Pechman.

Este livro, de autoria de grupo de pesquisadores ligados ao Instituto de Pesquisas em Planejamento Urbano da UFRJ, foi publicado por iniciativa da João Fortes Engenharia, em fins de 1987. Talvez seja a publicação que lida mais especificamente com nossa área de estudo em relação à questão de seu patrimônio instalado, embora trate com maior propriedade das áreas residenciais localizadas nos morros limitrofes ao que definimos inicialmente como área portuária em nosso trabalho.

Na apresentação do livro, o empresário João Augusto Fortes, um dos diretores da empresa patrocinadora, esclarece que com sua publicação gostariam de "...contribuir com a valorização histórica de uma região que tende a receber interesses de desenvolvimento urbano por estar dentro da área central da cidade -com toda a infraestrutura realizada, e próxima à necessidade de evolução natural do pólo principal de comércio e serviços que é o centro da cidade". Ainda segundo Fortes, "em todo o mundo vem crescendo o interesse de uso das antigas áreas portuárias como novas áreas de cultura, lazer, negócios e habitação".

O objetivo principal da pesquisa dos autores é bem transmitido ao público leitor, logo em sua introdução, quando dizem que "só através do conhecimento do seu passado será possível a discussão sobre o seu futuro ainda incerto, pois novas reformas estão sendo planejadas para a área que abrange o

porto...". Este é o tom que vai caracterizar todo o desenvolvimento do livro, um resgate da evolução histórica da área, tocando em seus aspectos sociais, econômicos, e arquitetônicos. O texto é fartamente ilustrado com gravuras, mapas e fotos de época, acompanhados de densas referências.

Pelo seu conteúdo e características, indubitavelmente tenderíamos classificar este como o livro com potencial para gerar as maiores influências no campo da produção de imagens em seus leitores. Entretanto, seu elevado preço e sua restrita circulação --publicado em edição limitada e como brinde de fim de ano da empresa patrocinadora, deverão restringir a sua penetração junto ao grande público.

XI.3. As Imagens Transmitidas pela Imprensa:

Foram pesquisados os jornais cariocas O GLOBO e JORNAL DO BRASIL do período 1980 a meados de 1988, perfazendo um total de 110 reportagens. O período adotado para este estudo levou em conta a incidência de assuntos relativos à Área Portuária a partir de sua identificação como local apropriado para implementação de ações voltadas ao incremento do comércio exportador, tanto quanto a partir da conscientização de seu estado de subutilização e deterioração. Apenas os dois jornais foram estudados por terem sido considerados como suficientemente representativos, tanto por sua penetração regional e nacional, quanto por seu caráter de ponta.

Em outubro de 1982, como vimos no Capítulo VIII, foi promovido um evento chave em toda esta questão sobre a área portuária, a I Semana Rio Internacional, iniciativa da Associação

Comercial do Rio de Janeiro e da RIO-PART. Segundo reportagem publicada (JB, 18/10/82), em meio aos mais de trinta eventos destacou-se um seminário cujo tema foi a "valorização e melhor aproveitamento do Porto do Rio de Janeiro".

A partir deste evento, nota-se uma maior incidência de reportagens sobre a área, destacando a necessidade de sua renovação e o lançamento do Centro de Comércio Internacional, dando ampla repercussão sobre a questão junto aos leitores e à população em geral.

Quanto à posição do setor público, tem-se menção de que a Companhia Docas do Rio de Janeiro estaria "receptiva a qualquer sugestão que possa valorizar o Porto... inclusive à idéia de instalação de um centro de comércio internacional na zona portuária" (O GLOBO, 13/10/83). Fato este comprovado mais tarde pela declaração do presidente da Companhia, Pedro Batouli, quando afirmou que "o prédio da Praça Mauá, de propriedade da Companhia Docas, que já foi ocupado pelo Touring, poderá abrigar o embrião do Centro de Comércio Internacional no Rio" (JB, 09/11/84). Posição esta que seria, entretanto, revista pelo economista A. Theodoro, que passaria a presidir a Companhia em 1985, o que reflete o nível contraditório típico do posicionamento oficial de nossos órgãos públicos frente a questões complexas e de longo alcance.

As matérias publicadas na imprensa apresentaram semelhanças entre si em relação ao conteúdo dos assuntos abordados. Isto permitiu a identificação de quatro grupos temáticos afins, a saber: incremento do comércio exterior (instalação de porto franco e de centro de comércio internacional), a existência de

ociosidade nas edificações e terrenos, referências culturais e históricas, e, finalmente, as de assuntos específicos à Companhia Docas do Rio de Janeiro.

A grande maioria das matérias, 65 das 110 analisadas, trata de propostas e assuntos relativos ao primeiro grupo, incremento do comércio exterior. Mais recentemente, aumentou a incidência de matérias que lidam com o potencial cultural da área, através da ocupação de armazéns ociosos, e algumas poucas que lidam com visões folclóricas das áreas residenciais na Área Portuária. As matérias sobre assuntos específicos da CDRJ não nos interessou mais que marginalmente.

As características dos três primeiros grupos de reportagens, sem dúvidas os mais importantes para nossos estudos, como também no panorama de desenvolvimento da cidade, se resumem a seguir.

I) As matérias classificadas neste grupo refletem principalmente a postura do empresariado carioca, interessado em incrementar o potencial exportador de suas indústrias, gozando de vantagens creditícias e locacionais, expandindo o mercado exterior e, conseqüentemente, aumentando suas margens de lucro.

Menciona-se as grandes dificuldades de exportar das empresas nacionais que não possuem os serviços exportadores centralizados, o que se resolveria através da implantação de um centro de comércio internacional. Ele iria congrega instalações físicas para negócios e exposições, ao mesmo tempo que concentraria a burocracia institucional para os serviços de exportação. De modo a facilitar tudo isto, algumas matérias

defendem o dinamismo e as vantagens economico-financeiras da instituição de uma zona (ou porto) franca no Rio.

Alguns exemplos das matérias do primeiro grupo são:

"...no Porto Franco do Rio, exportadores e importadores vão movimentar, comercializar e industrializar mercadorias gozando de todos os benefícios e isenções do comércio exterior" (JB 28/2/85).

"O Brasil precisa exportar mais e pode comercializar produtos de parceiros latino-americanos e africanos, oferecendo oportunidades crescentes para empresas voltadas para o comércio exterior. E o Rio deve ser base destas operações, saindo na frente de outras cidades, em termos de infraestrutura..." (empresário Amaury Temporal, Presidente da RIO-PART e Vice-Presidente da Associação Comercial, in BARROS, Romualdo "Rio discute novo Centro de Comércio Internacional" in JB pg.13, 4/3/85)

"...esta bateria de armazéns servirá para apoiar a exportação brasileira, facilitando a concentração de produtos do Nordeste e do Sul, de forma a baratear o frete, que representa mais de 10% do valor final na Europa ou nos Estados Unidos" (idem)

"O Brasil precisa passar da fase de país exportador de mão de obra barata para a de vendedor eficiente" (JB 29/3/85).

"...o Centro de Comércio Internacional do RJ, embrião de um Porto Franco e de uma Zona Franca de Comércio fluminense..." (in JB 28/10/85)

"O alemão, o americano ou o francês vêm hoje ao Brasil fechar negócios em São Paulo, mas não deixam de dar uma passadinha no Rio..." (empresário João A. FORTES in THYS, Bruno "Na Beira do Futuro", Caderno Cidade pag.1, JB 14/3/88)

"Esta área vai se transformar inevitavelmente um shopping-center da exportação" (Marcio Macedo, Presidente da CDRJ in Bruno THYS op cit.)

II) Neste grupo classificamos as matérias que apresentam argumentos baseados na constatação da existência de muitas edificações, armazéns e terrenos ociosos. Segundo matéria publicada no Jornal O GLOBO (05/7/83) estas áreas totalizariam 77.500 m² ociosos e a sua subutilização é criticada e ligada diretamente ao seu potencial para receber empreendimentos

voltados ao comércio exterior, ao lazer-cultural e ao turismo. Estas matérias trazem explícitas ou implícitas as intenções de re-valorização ou revitalização da áreas portuária.

As seguintes citações são exemplos representativos do grupo:

"Exportação, turismo e lazer -eis a forma carioca de desenvolvimento que ... vai dar vida nova ao Centro das cidade, principalmente á região portuária..." (BARROS, Romualdo "Rio discute novo Centro de Comércio Internacional" in JB pg.13, 4/3/85).

"Quanto ao aproveitamento da área portuária carioca, que vem se deteriorando do ponto de vista urbanístico, com velhos armazéns deteriorados, a RIOPART... produziu um Cadastro Físico... indicando terrenos e armazens ociosos que somam 77 mil 500 metros quadrados" (idem)

"O arquiteto Oscar Niemeyer aceitou o convite para trabalhar no projeto de revitalização da área portuária carioca e vai projetar um conjunto de edifícios de escritórios e centro de convenções..." (JB 28/10/85)

"...áreas disponíveis junto aos portos de Rio e de Sepetiba" (JB 28/10/85)

"Hoje, existem alguns projetos de reaproveitamento da área ... o mais ambicioso deles, certamente, é o de utilizar espaços ociosos das instalações portuárias -o chamado retro-porto, que são galpões e armazéns tornados obsoletos pela modernização das técnicas de carga e descarga dos navios..." (THYS, Bruno "Rio começa a redescobrir seu passado" in caderno Cidade pag.5, JB 03/11/85).

"Suas (do porto) instalações, adequadas a uma época em que a própria sobrevivência do país dependia de importações ... estão agora subutilizadas. Sem ter o que armazenar, desde que o país virou para a exportação, os depósitos são usados como estacionamentos, estúdios de cinema e até barracão de escola de samba" (THYS, Bruno op cit. 14/3/88)

III) Quanto ao grupo das matérias com referências culturais e históricas, elas geralmente permeiam as dos grupos acima desde o aparecimento do debate sobre a questão da área portuária. Mais recentemente, com o crescimento dos movimentos populares preservacionistas na cidade, veio á tona a necessidade de resgatar o patrimônio das áreas centrais cariocas, valorizando e

divulgando o que ainda resta.

Neste sentido, as influências são as cidades europeias e seus movimentos de recuperação de centros históricos e funções residenciais e culturais. As imagens lidadas pelas matérias pressupõem sempre que os espaços urbanos são democráticos na medida em que mesclam funções basicamente sociais, ou seja, culturais, de lazer e residencial. É neste grupo que se inserem as referências sobre potencialidades turísticas da área, expressas no patrimônio e no folclore urbano existente.

Assim, são representativos deste terceiro grupo:

"Morar no Centro. Por que não? Quem mora, não quer outra vida" (título de matéria de MEDEIROS, Alexandre in JB 19/10/86)

"Rio começa a redescobrir seu passado: Saúde, Gamboa e Santo Cristo só agora vão entrar no Século XX" (título de matéria de THYS, Bruno in Caderno Cidade, JB pag.5, 03/11/87)

"O Moinho Fluminense começará... o trabalho de recuperação da Praça da Harmonia, na Gamboa, onde está instalado, devolvendo ao local o mesmo desenho que apresentava no final do século passado. Uma iniciativa aplaudida pela comunidade e considerada extremamente simpática pelos administradores públicos que vêem no projeto um exemplo a ser seguido..." (THYS in idem)

"Carioca tem sua Ouro Preto" (THYS in idem)

"Cais do Porto vira Centro Cultural" (título de matéria sobre transformação de armazéns da CDRJ em complexo de lazer/cultural, JB pag.7, 29/1/88.

"A cultura atraca no cais: começaram as obras no velho armazem escolhido para centro de arte" (título de matéria in Revista de Domingo JB, 31/1/88.

"...a própria população redescobrirá a área, porque, revitalizada, atrairá hoteleiros, donos de restaurantes, de casas de espetáculos... a Secretaria Municipal de Cultura recupera um velho armazém para abrigar um centro cultural..." (THYS, Bruno "Na beira do futuro" in Caderno Cidade pag 1, JB 14/3/88)

Todas estas matérias, não importa o grupo em que estejam classificadas, não raro fazem comparações com experiências afins

bem sucedidas em outros países cujas áreas portuárias também sofriam de problemática semelhante, questão já por nós abordada anteriormente. As imagens apresentadas são extremamente positivas, relatando os casos de Baltimore, Boston, Londres, Singapura, Nova Iorque, e outras metrópoles:

"A reciclagem de áreas portuárias é uma tendência mundial e o Rio não pode ficar de fora" (Amaury Temporal, presidente da Associação Comercial do RJ, in THYS, Bruno "Na beira do futuro" Caderno Cidade pag. 1, JB 14/3/88)

"...utilizar espaços ociosos das instalações portuárias... para criação de um centro de comércio internacional, a exemplo do que vem sendo feito em cidades como Londres, Nova York e Baltimore." (in THYS, Bruno "Rio começa a redescobrir o seu passado", Caderno Cidade pag.5, JB 03/11/87)

"PYO exemplo de Baltimore: Cidade deve recuperação à ousadia de empresários que investiram e se uniram aos políticos... uma visita que é obrigatória para os turistas" (FERRAZ, Sylvio in JB, Caderno Cidade pag. 6, JB 14/3/88)

Chamava-se a atenção do leitor para o fato que a maioria destas experiências previam íntima ligação entre a implantação de um World Trade Center (Centro de Comércio Internacional) e a revitalização ou renovação da área de seu entorno.

Durante todo o período pesquisado, os periódicos mantiveram aceso o interesse do público leitor pela problemática, na maioria das vezes, sem dúvidas, como recurso de "marketing" utilizado pelos fortes interesses empresariais neste sentido. A própria entrada dos grupos RIO-PART e Associação Comercial na Associação Internacional de Centros de Comércio (International Association of World Trade Centers), antes de qualquer definição de real implantação deste Centro comprova a intensidade do "lobby" e sua penetração nas esferas do poder público com vistas para o futuro.

Em termos visuais propriamente ditos, além das eventuais fotos das condições atuais das edificações na área e de imagens dos projetos no exterior, as matérias parece ter tido potencial de causar maior impacto foram as que incluíram imagens de projeto de renovação oferecido pela empresa japonesa Nippon Telegraph and Telephone (NTT). Como já vimos no Capítulo VIII, convidada pela RIO-PART e interessada em investimentos no Brasil, a NTT ofereceu um ante-projeto urbanístico preliminar, com maquete, para, segundo estas empresas, fomentar o debate sobre a questão. Já havíamos visto também, que a proposta era extremamente radical e modernista e causou um protesto bastante intenso dos grupos comunitários envolvidos, receiosos de que a proposta fosse implantada.

Recentemente, embora o assunto não venha sendo apresentado com a mesma intensidade pelos periódicos, ele foi retomado diversas vezes a partir da construção de um grande edifício de escritórios pela João Fortes Engenharia, a ser finalizado em 1990. Localizado na Praça Mauá, junto ao Morro de São Bento, no nascimento da Avenida Rio Branco, a antiga porta de entrada simbólica da Capital, o prédio pretensamente pós-moderno luxuoso tem levado a empresa a investir na recuperação estético-espacial da Praça. O marketing do empreendimento é direcionado no sentido de captar a imagem de centro internacional de negócios e, ao mesmo tempo, "vender" a idéia de que, com a sua implantação, estaria-se dando início a uma processo de revitalização da própria Area Portuária.

Como parte deste "marketing" a João Fortes patrocinou o lançamento de um livro que trata da evolução dos bairros da

residenciais da Saúde, Santo Cristo e Gamboa, quarto integrante de uma coleção que vem patrocinando sobre a história dos bairros do Rio de Janeiro, anteriormente analisado (CARDOSO, E. et al. 1987). A empresa também já prepara um novo livro nesta linha, este apenas sobre a evolução da Praça Mauá.

XI. 4. Considerações Sobre as Imagens Transmitidas ao Público:

Este estudo nos expôs uma ampla diversidade de imagens geradas sobre a Área Portuária carioca. Intuitivamente, uma pessoa que não a conheça apenas possui sobre ela imagens estereotipadas, formadas pelo folclore, pré-estabelecidas a partir de todo um conjunto de experiências indiretas que dizem respeito a outros contextos: leituras, contos, filmes, viagens, etc. Ou seja, imagens que conotam ambientes físicos deteriorados, sujos e malcheirosos, frequentados pela prostituição e pela marginalidade, que em nossas fantasias (e na vida real até certo ponto) misturam-se muito bem com a população frequentadora de portos e suas atividades.

Entretanto, com o aprofundamento do conhecimento indireto específico, com a leitura das obras e dos periódicos aqui analisados, por exemplo, o público leitor vai percebendo uma diversidade imagética e interpretativa, às vezes contraditória, que lhe possibilita formar a sua própria interpretação daquela realidade que lhe é apresentada.

Evidentemente, nem todos experienciam a leitura de todas as fontes aqui apresentadas, pelo contrário, mas sem dúvida a fonte mais influente são os periódicos. Estes possuem prevalência na formação das imagens públicas pois, além de sua fácil acesso e

^[bvia facilidade de leitura, possuem uma "aura" de imparcialidade de informação, ou de, ao menos, estar comunicando a "verdade".

Na percepção indireta e formação de imagens sobre um tema, seja ele pessoa, fato ou lugar, é esta "imparcialidade" jornalística que, em última instância, adquirirá grande importância para o leitor. Os romances e crônicas, mesmos que muitas vezes baseados em fatos reais, são sempre entendidos como mundos construídos ao bel prazer de seus autores. Evidentemente isto será ainda mais verdadeiro se os veículos jornalísticos são reconhecidos como "sérios", como o são O GLOBO e o JORNAL DO BRASIL; o mesmo poderia afirmar-se dos jornalistas e seu estilo.

Em nosso caso, tomando os textos analisados em sua totalidade, livros e periódicos, somente para facilitar nossos estudos, poderíamos classifica-los através da identificação de três grupos significativos básicos de "espaços", segundo as referências principais dos textos. São eles o espaço social, o espaço físico natural e o cultural. Por espaço social entendemos um referencial semântico que lida basicamente com as relações sociais ocorridas dentro ou relacionadas ao palco da ação. O espaço físico natural diz respeito às referências geográficas propriamente ditas, e espaço físico cultural às referências arquitetônicas.

A obra literária, assim como as outras manifestações culturais humanas, é incomensurável e, por isto, porta dimensões que sempre sabem superar quaisquer esquemas em que possamos tentar classificá-las (TUAN 1976). Entretanto, neste caso, delimitamos a nossa análise e tratamos de abordar especificamente o conteúdo das mensagens a partir, principalmente, da adjetivação

estabelecida socio-culturalmente no campo de valores positivo X negativo, representando o nosso objeto de estudo. Vimos no Capítulo IV, que é da natureza humana a reduzir os fenômenos e as percepções a pares pólos opostos, e que esta tendência pode refletir a própria mente humana (TUAN 1980).

Esta dualidade de valores está formada a partir dos campos semânticos adotados nos textos e em suas conotações imagéticas. Dentro deste campo de valores, a classificação das obras e periódicos segundo os três grupos de espaços referenciais está representada esquematicamente através do Quadro 1.

No caso da obra de Manuel de MACEDO, deveríamos observar que a grande positividade de suas imagens narrativas com certeza se deve ao fato de estar ambientado na Gamboa do Século XVIII, quando sua ocupação ainda era bastante rarefeita e a cidade ainda não havia sentido intensos crescimentos populacionais. Por outro lado, a grande positividade também é transmitida pelo livro de CARDOSO et al. (1987) por seu próprio caráter histórico e preservacionista.

Concluindo o resultado de nossas investigações, podemos constatar que:

- a maior parte das imagens sobre a Área Portuária de nossa cidade pertence ao campo NEGATIVO, no que diz respeito ao seu espaço social e estado geral físico-ambiental, tanto aquelas formadas a partir das obras literárias analisadas quanto, principalmente, as derivadas dos periódicos contemporâneos;
- as imagens que percebemos no campo POSITIVO referem-se, na maioria dos casos, ao espaço arquitetônico e cultural da área, os textos mais antigos evidenciando a concepção de espaço

tropical ou exclusivamente "natural", grande qualidade de nossa posição "abaixo do Equador".

Assim, vimos que algumas temáticas são constantemente veiculadas, influenciam o público para as imagens possíveis e, sem dúvida, colaboram para a formação das imagens coletivas da Área Portuária. Algumas destas temáticas imagéticas possíveis são: desenvolvimento da Área Portuária, dinamização da Praça Mauá, o patrimônio cultural e ambiental dos bairros residenciais (Saúde, Santo Cristo e Gamboa), possibilidade de convivência harmoniosa entre o comércio a ser implantado e estas áreas residenciais, necessidade de intercâmbio de informações entre os diversos centros de comércio internacional, o incremento do lazer e do turismo na área central, etc.

As imagens existentes atualmente em torno a estas temáticas, segundo a leitura dos jornais, estão em estado latente e, como vimos, as vezes aparecem de forma até negativa. Entretanto, a partir do momento que se recorre a outro grupo temático, como condição prévia, como a abertura do porto franco, renovação da estrutura urbana e, principalmente, implantação do Centro de Comércio Internacional, formam-se unicamente imagens possíveis positivas.

Tudo leva o leitor a dissociar o espaço físico cultural e natural do social, como se estas não fossem dimensões complementares e interdependentes de um ambiente. Assim, certas obras e matérias jornalísticas nos são apresentadas como se o verdadeiro problema da Área Portuária fossem os grupos sociais que lá habitam ou frequentam e as atividades econômicas ligadas ao porto, com todas as suas consequências de marginalidade.

Quadro 1: Avaliações ambientais segundo campos de valores por referências imagéticas nas Obras e Periódicos.

TEXTOS	SOBRE O ESPACO SOCIAL	SOBRE O ESPACO FISICO	
		natural	cultural
1. M. Almeida	n.r.	n.r.	n.r.
2. J.M. Macedo	+	+	+
3. Machado Assis	-	+	-
4. Joao do Rio	-	n.r.	-
5. Lima Barreto	+	+	+
6. Luis Edmundo	-	-	+
7. Gastao Cruis	-	+	-/+
8. Brasil Gerson	-	+	+
9. Debret	-	n.r.	-
10. J. Santos	+	n.r.	+
11. Cardoso et alt.	+	+	+
12. Periodicos	-	n.r.	+

Obs.: nao faz referencia = n.r.

O patrimônio físico-espacial "per se" é apresentado como atraente e historicamente importante. Seus elementos deteriorados deveriam dar vez à renovação e expansão da área central de negócios, segundo as interpretações explícitas e implícitas dos jornais atuais; seu ambiente típico e até sua população poderiam (e deveriam) ser explorados pelo turismo e por novos empreendimentos comerciais e culturais.

A este respeito, é a multiplicidade de significados que a literatura permite, enquanto ao mesmo tempo clarifica e unifica a experiência humana, como afirma TUAN (1976). Sem dúvida, hoje compreende-se que as formas e os elementos formadores das cidades perfazem um fenômeno único com suas funções, as idéias, conceitos, valores e condutas associadas. As imagens transmitidas pela literatura possuem papel primordial na experiência urbana.

CAPÍTULO XII:

PERCEPÇÃO DA ÁREA PORTUÁRIA
ATRAVÉS DA PESQUISA DE CAMPO

"The users are the measuring instruments for identifying the quality of different environments. Their past experiences, perceptions, and expectations for the future all enter into the evaluation activity"
(ZUBE 1980: 9)

A seguir, apresentamos como foi realizada pesquisa direta sobre a percepção da Área Portuária, no que diz respeito à metodologia e instrumentos empregados, caracterização das pessoas que responderam aos questionários aplicados, descrição e análise dos dados obtidos. Veremos que muitos dos conceitos desenvolvidos nos Capítulos IV foram identificados e confirmados, sendo o suporte para as considerações que faremos no próximo e último Capítulo, sobre aplicabilidade dos achados para o desenho urbano e a revitalização da Área Portuária.

XII. 1. Definições Operacionais e Instrumento de Medida:

As considerações que se seguem estarão apoiadas no quadro teórico definido na Parte I, mas principalmente no Capítulo IV, relativo a operacionalização do estudo da percepção ambiental direta para os nossos objetivos específicos. Para tanto, concentramos o nosso estudo em dois níveis do processo perceptivo: "cognitivo" e de "avaliação/conduta". Este quadro, não só definiu os conceitos a serem aplicados e verificados, como a própria construção do instrumento de medida, o questionário aplicado em campo que, será comentado em seguida.

Segundo a conceituação de processo perceptivo exposta em nosso quadro teórico, é ao nível da cognição onde se dá a formação, estruturação e organização de imagens mentais. Foi neste nível que também pudemos fazer uma distinção entre dois tipos de imagens ou representações mentais, a que convencionou-se chamar de "imagem mental" e a denominada "mapa mental".

Primeira a ser abordada, lembramos que a imagem mental a que nos referimos, e que anteriormente já classificamos simplesmente de "imagem mental", é a do tipo simbólico, figurativo ou associativo. Já vimos também que, como esta imagem possui sentido em si mesma, ela se revela como substituição da realidade, ou símbolo.

O "mapa mental" constitui a segunda categoria principal que distinguimos dentre as "imagens mentais", com o intuito de ajudar na operacionalização dos estudos da percepção ambiental. Como dissemos no Capítulo IV, os "mapas mentais" (também chamados "cognitivos") são imagens icônicas, guardam em si algum tipo de estruturação interna entre os seus elementos formadores, e remetem a uma lógica operacional. É através dessas imagens, ou "mapas mentais", que nossa cognição é capaz de re-construir um lugar.

Já o nível que definimos como de "avaliação/conduta", é onde se dá a seleção, o julgamento, a formação de expectativas e atitudes, que possibilitam diferentes tipos de conduta final. É aqui que aparece a oposição qualitativa "positivo/negativo" e a definição das preferências e expectativas ambientais.

Seguindo este quadro conceitual, portanto, definimos o instrumento de medida como um questionário composto por quatro

partes complementares (veja Anexo III). Para sua definição foram feitos dois pré-testes no sentido de estabelecer seu desenho final, atentando principalmente para sua lógica interna, clareza e tempo de aplicação (ANASTASSI 1976, WHYTE 1977, MANDEL 1978, BELL 1987). Também interessava-nos atingir o máximo de confiabilidade e validade com o questionário. O tipo de questões e opções de afirmativas utilizadas no questionário foram bastante específicas à problemática e à área de estudo, embora possamos afirmar que a estratégia básica de sua composição possa ser generalizada.

As quatro partes que compuseram o questionário aplicado, os seus objetivos específicos e as suas características, estão descritas a seguir (veja Anexo III):

Parte I do Questionário: Caracterização do Sujeito

A primeira parte do questionário visava a simples caracterização do sujeito respondente, e buscava dados como nome, sexo, idade, ocupação, escolaridade, domicílio, etc (Questões 1 a 9). Nesta parte também buscávamos a identificação da frequência do sujeito ao local da entrevista, bem como o motivo para a sua presença naquele local (Questões 11 e 12).

Parte II do Questionário: Nível da Cognição (Imagens e Mapa Mental)

A segunda parte do questionário visou à avaliação do repertório de IMAGENS e dos elementos físicos mais significativos dos MAPAS MENTAIS. Ambos são componentes da cognição do respondente sobre a área em estudo, tanto em nível do bairro onde se encontrava o local de aplicação do questionário, quanto

em nível da Área Portuária como um todo. Impunha-se, portanto, que as questões dirigidas a este objetivo específico fossem do tipo com respostas livres.

A questão "Em que Bairro nós estamos?" (Questão 10) visava principalmente a verificar o conhecimento das pessoas quanto sua localização, a compatibilidade de sua imagem de bairro com a delimitação oficial e a força da imagem do bairro.

As Questões 13 e 14, "Diga a primeira coisa que vem à sua cabeça quando você pensa neste Bairro" e "... quando você pensa na Área Portuária como um todo", visavam a identificar e avaliar o repertório de imagens ambientais dos respondentes.

Já as Questões 15 e 16, "Diga quais os cinco prédios, lugares ou ruas que você mais lembra aqui do Bairro" e "... da Área Portuária como um todo" visavam a identificar os elementos urbanísticos mais significativos da imagem mental dos respondentes em sua cognição definidora de "mapas mentais".

Parte III do Questionário: Nível de Avaliação/Conduta (Atitudes e Atributos)

Com a terceira parte do questionário, Questões 17 e 18, visamos à compreensão das atitudes ambientais dos respondentes e dos atributos percebidos por eles, tanto em nível do Bairro da entrevista quanto em nível da Área Portuária como um todo.

Estas questões relacionaram dez impressões ambientais, ou seja, afirmativas onde o respondente deveria expressar a sua opinião segundo uma escala de gradação de sete pontos, desde "não concorda" (ponto -3) até "concorda muito" (ponto +3), passando por "indiferente" (ponto 0). Esta construção seguiu os modelos de escalas de atitude de LIKERT (codificação ordenada; no caso de -3

a +3) e de diferencial semântico (campos de valores opostos; no caso "positivo X negativo).

Foi nossa intenção utilizar impressões ambientais que, ao serem interpretadas pelas afirmativas utilizadas, pudessem estar relacionadas a aspectos de desenho urbano, ou seja, operacionalizáveis segundo nossos objetivos de trabalho.

As impressões ambientais expostas ao respondente deveriam ser entendidas segundo os campos perceptivos "positivo" ou "negativo" suscitado; portanto, as respostas puderam ser interpretadas como traduzindo visões do Bairro e da Área Portuária, conforme os campos de concentração das respostas. Entretanto, para não gerar uma tendência inconsciente do respondente de "escolher" sempre o mesmo lado da escala de respostas do questionário, construímos as afirmativas de maneira que fossem às vezes positivas, às vezes negativas, obrigando a uma maior racionalização e consciência pela resposta escolhida.

Sobre a questão da utilização de valores negativos no questionário, na aplicação não deparamos com problemas por parte dos respondentes por incluirmos números negativos nestas escalas; o sistema lógico de valores das pessoas abordadas aceitavam a abstração dos números negativos como significando rejeição.

Parte IV do Questionário: Nível de Avaliação/Conduta (Preferências e Expectativas)

Finalmente, a quarta parte do questionário (Questão 19) visava a identificar as preferências ambientais dos respondentes, em termos do cenário de desenvolvimento que lhes era preferível e de suas expectativas ambientais.

Aqui, novamente, utilizamos cenários e afirmativas referentes a aspectos diretamente relacionados a possíveis intervenções em nível de desenho urbano, perseguindo a operacionalização de nossa pesquisa.

Em um primeiro momento o aplicador expunha ao respondente os três cenários alternativos de desenvolvimento (A, B e C), que deveriam ser numerados segundo sua ordem de preferência. Definimos estes cenários segundo as três classes paradigmáticas de atitudes institucionais para com as áreas centrais: renovação, revitalização e manutenção da situação; segundo a conceituação desenvolvida no Capítulo I.

Logo depois, cinco afirmativas para cada cenário abordavam possibilidades ambientais, para que o respondente definisse a intensidade de suas expectativas relativas a cada uma, segundo uma escala de gradação de três pontos, desde "menos intensa" (-1) até "mais intensa" (+1). Definimos estas possibilidades ambientais considerando as características mais comuns que via de regra acontecem nos diferentes cenários expostos inicialmente ao respondente.

XII.2. Definição dos Respondentes e Técnica de Pesquisa:

Como mencionamos anteriormente, a pesquisa de campo teve como método básico a aplicação de um questionário estruturado a um total que fixamos em 250 respondentes (Anexo III). Consideramos esta número como suficiente para nossos objetivos, viabilizando estrategicamente o experimento e possibilitando uma maior qualidade no nível da informação obtida e sua análise.

Subdividimos este grupo populacional em três categorias distintas pois supúnhamos que as pessoas que os formavam possuíam interações ambientais diferenciadas com a Área Portuária:

- a) seus moradores,
- b) os que lá trabalham e
- c) os que a frequentam esporadicamente.

Assim, embora todos os respondentes possam ser considerados "usuários da área", a discussão que desenvolvemos nos Capítulos III e IV nos fazia supor que seus papéis sociais relativos à área poderiam gerar percepções, avaliações e condutas diferenciadas.

Portanto, além da análise de quantificações estatísticas descritivas, interessava-nos comparar os resultados e verificar possíveis semelhanças ou discrepâncias entre as percepções dos três grupos populacionais, sempre no sentido da operacionalização dos resultados da pesquisa para o desenho urbano.

O questionário não era simplesmente entregue às pessoas para que o respondessem por si mas, enquanto o respondente tinha uma cópia em suas mãos, o aplicador lia as questões e ia marcando em sua própria cópia as respostas obtidas. Esta técnica, que poderia ser considerada como próxima a uma entrevista estruturada, tentou evitar uma série de dificuldades, tanto em nível da simples leitura e interpretação das solicitações, quanto em nível da facilidade de aplicação, receptividade do sujeito e do tempo de aplicação. Durante este processo o aplicador cuidou o máximo para não direcionar ou sugerir as respostas, através de medidas tais como não citar suas próprias impressões ou elementos físicos como exemplos, dentre outras (ZEISEL 1981, BELL 1987).

O tipo de escolha dos respondentes para a aplicação do questionário seguiu um método aleatório simples, onde pessoas foram abordadas compondo grupos de 50 sujeitos, em cinco locais da Área Portuária, totalizando 250 pessoas entrevistadas. Definimos os locais de aplicação segundo um critério que partiu de sua popularidade na área e de respeito pela morfologia do tecido urbano, o que poderia identificá-los como pólos ou "nós", segundo a tipologia de LYNCH (1960), quais sejam: Praça Mauá, Praça Barão de Tefê, Praça da Harmonia, Praça Santo Cristo e Rodoviária Novo Rio (Fig. 67).

Como critério para escolha dos respondentes nos utilizamos de um simples método de tentativa a cada cinco passantes, em horários e dias da semana variados, durante um período total de aplicação de quatro meses. O pesquisador, com ajuda de um auxiliar de pesquisa, procurou evitar tendências no sentido de pré-seleção inconsciente dos sujeitos. Evidentemente, houve momentos em que não podíamos nos limitar a esperar pessoas que se prontificassem a responder o questionário apenas em um ponto específico da área pré-definida para a aplicação, mas sempre nos limitamos a percorrê-las, ou o seu entorno mais imediato, na busca por sujeitos que se prontificassem a participar do estudo. Aproximadamente 10 a 15% das pessoas que responderam o questionário estavam utilizando-se de algum modo das funções localizadas nos pontos de coleta (bancos de praça, pontos de ônibus ou táxi, etc.).

Aliás, desta técnica podemos concluir que, em nossa pesquisa específica, a questão da receptividade ou do interesse dos respondentes não dependiam do seu nível sócio-econômico

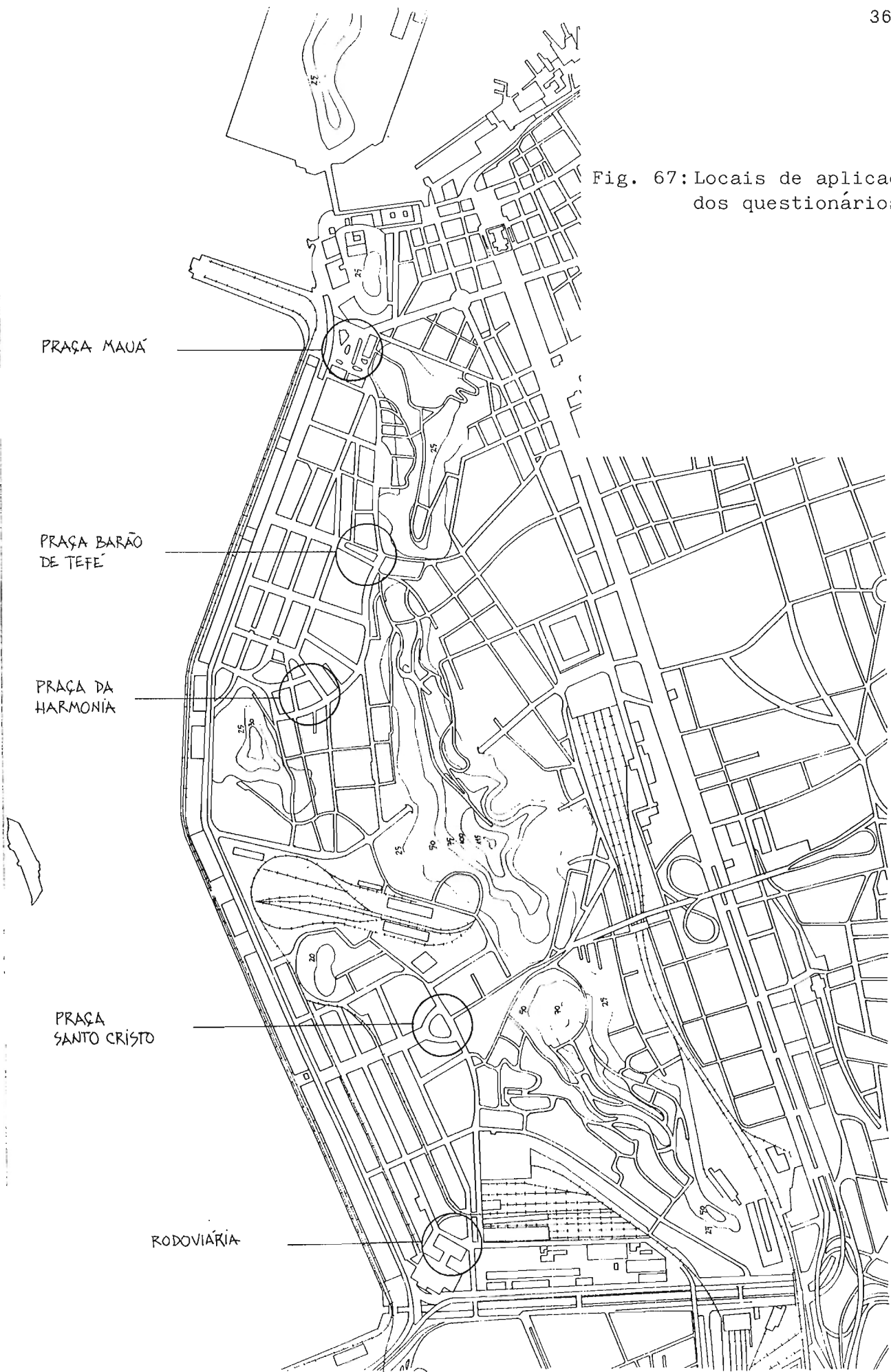


Fig. 67: Locais de aplicação dos questionários

percebido mas muito mais da conscientização que possuíam sobre a importância do meio ambiente enquanto tema de estudo (tema exposto inicialmente pelo pesquisador em sua tentativa de aproximação).

XII. 3. Sobre a Descrição e a Análise dos Dados:

Para sistematização dos nossos dados, obtidos dos questionários, foi inevitável recorrer a métodos estatísticos e, portanto, apresentar inúmeras tabelas de dados, mesmo com o risco de tornar enfadonha a leitura do trabalho. Mas, como já comentamos com relação à operacionalização dos estudos de percepção, não nos interessava rigidez conceitual em nível estatístico, como por exemplo, em definir o número de respondentes de modo que ele fosse significativo em relação ao conjunto populacional carioca ou mesmo ao conjunto de bairros envolvido diretamente nos estudos. A qualidade da informação, em termos de sua profundidade, validade e aplicabilidade mostravam-se como os aspectos mais importantes para nossos objetivos específicos.

Por isto, além das características metodológicas definidas e já comentamos acima, relativas ao tamanho da amostra e técnica de aplicação, resolvemos nos limitar a lidar apenas com análises estatísticas descritivas; mesmo porque estas próprias características metodológicas fazem com que a utilização da estatística inferencial seja questionável.

A análise descritiva partiu de duas grandes classes dos dados obtidos: a primeira classe relativa aos dados gerais obtidos para o conjunto de respondentes; a segunda classe de dados respeitava a subdivisão dos grupos populacionais principais

que pré-selecionamos para análise (moradores, trabalhadores e usuários). Optamos por não continuar a subdivisão dos grupos populacionais possíveis, como em relação a sexo, idade e escolaridade, pois as características do questionário e o número de respondentes fazem com que a criação de muitos sub-grupos por um lado inviabilizasse as análises estatísticas, e pelo outro dificultasse a própria verificação visual de diferenças significativas nas respostas.

A partir das questões relativas a domicílio e local de trabalho, os respondentes puderam ser classificados segundo os grupos principais para análise dos dados. Os que moravam no bairro da entrevista ou em outro no local da Área Portuária foram classificados como "moradores". Os que apenas trabalhavam na área de estudo foram classificados no grupo "trabalham". Os demais respondentes foram classificados simplesmente de "usuários".

Como já afirmamos, esta metodologia buscava viabilizar maior riqueza de análise dos dados perceptivos a partir de eventuais diferenciações significativas no perfil das respostas destes grupos e, conseqüentemente, em suas percepções dos bairros e da Área Portuária. Nossas considerações teóricas precedentes, desenvolvidas no Capítulo III e IV, nos faziam supor que isto seria verdadeiro ou que, ao menos, era o caso de verificarmos esta hipótese.

A seguir, mostraremos a descrição e a análise destes dados, apresentando primeiramente a caracterização dos sujeitos da pesquisa, seguindo-se os dados relativos às outras partes do questionário: IMAGEM e MAPAS MENTAIS, ATRIBUTOS e ATITUDES, PREFERÊNCIAS e EXPECTATIVAS. Lembramos que em relação a estas

três últimas partes do questionário, sempre que possível e desejável, analisaremos os dados segundo um enfoque global (a totalidade das respostas obtidas), segundo o local da aplicação (total das respostas específicas a cada um dos cinco locais) e segundo os três grupos populacionais definidos.

Todas as Tabelas construídas a partir da análise dos dados obtidos em nossa pesquisa de campo, através da aplicação dos questionários, estão destacadas no Anexo IV, pois consideramos que a sua inserção no corpo do trabalho interromperia em demasia a fluidez de sua leitura.

XII. 4. Caracterização dos Respondentes:

A Tabela 11 mostra a distribuição dos 250 respondentes por sexo e faixas etárias; 188 (75.2% da mostra) eram homens e 62 (24.2%) mulheres. A faixa etária de 21 a 30 anos revelou-se ser a de maior incidência de sujeitos, com um total de 85 (34.0%), seguida da de 31 a 40 anos com 75 (30.0%); a faixa que menos sujeitos apresentou foi a de 15 a 20 anos de idade, com 19 (7.6%).

Resolvemos não utilizar como respondentes sujeitos com idade inferior a 15 anos pois, conforme conceituado em nosso quadro teórico dos Capítulos III e IV, julgamos esta como idade limite onde a percepção, principalmente a formação de atitudes e preferências, já se encontra mais consolidada.

O cruzamento entre as categorias de sexo e escolaridade encontra-se na Tabela 12, onde a maior incidência de respondentes revelou-se como com o Primeiro Grau completo, totalizando 56 (22.4%) pessoas. Estes totais foram seguidos de perto pelos

relativos a sujeitos com o Terceiro Grau completo (52 sujeitos; 20.8%) e Primeiro Grau Incompleto (51 sujeitos; 20.4%). Quanto ao Segundo Grau, 31 respondentes (12.4%) o tinham completo e 26 (10.4%) incompleto.

A Tabela 13 mostra a distribuição de sujeitos segundo domicílio e tempo de moradia, revelando que a maior incidência foi dos que moravam em outras partes do Rio, num total de 158 respondentes (63.2%). O total de moradores da Área Portuária foi de 60 (24%), dos quais 36 sujeitos (14.4%) moravam no próprio bairro da entrevista. Quanto a sujeitos moradores fora do Rio, a incidência foi de 31 (12.4%).

Os locais de aplicação de questionários que se revelaram com maior incidência de respondentes de fora do Rio foram a Rodoviária Novo Rio e a Praça Mauá, resultados estes que eram esperados uma vez que junto a estes locais encontram-se, respectivamente, os terminais rodoviários interurbano e o metropolitano, como vimos no Capítulo VII.

Para os objetivos do nosso estudo, agrupamos estas categorias em apenas três, como afirmado anteriormente, e do total de 250 respondentes, cada uma apresentou os seguintes totais: 60 pessoas (24%) que "moram" na Área Portuária, 107 que lá "trabalham" (42.8%) e 83 (33.2%) "usuários" (frequentam eventualmente).

Quanto ao tempo de moradia e trabalho dos respondentes na Área Portuária, as Tabelas 13 e 14 nos revelam que houve uma distribuição bastante equitativa de moradores do bairro da aplicação ou da Área Portuária, com ligeira acentuação nos grupos mais antigos. Ao contrário, a maioria dos respondentes que

trabalhavam na Área Portuária pertenciam aos sub-grupos com menos de 10 anos de ligação com a área.

A Tabela 15 revela a frequência dos grupos de respondentes aos locais da entrevista, dividida em semanal, mensal e raramente/de vez em quando. Dos 250 respondentes, 158 frequentam o local onde responderam ao questionário semanalmente (a maioria com frequências superiores a 5 vezes), revelando uma relação bastante intensa com o lugar, tanto pela própria frequência, como por ter escolhido a alternativa de relação semanal do questionário para responder, em detrimento das outras categorias existentes de frequência. Os respondentes que revelaram uma relação mensal com o lugar foram 34, dos quais o maior grupo o frequenta pouco (14 pessoas, uma vez por mês), embora de forma constante. Um total de 42 pessoas revelou uma relação pequena com o lugar, ao optar por definir sua frequência como "de vez em quando" ou "rara" (a menos intensa).

A razão de encontrar-se no local da aplicação foi definida através da Questão 12 e a Tabela 16 nos revela alguns dados. Um total de 125 respondentes (50%), a maioria, justificaram estar no local por "trabalhar perto", enquanto a segunda maior incidência foi de motivo foi "passagem" pelo local, respondido por 52 pessoas (20.80%). Ora, ambas as categorias são semelhantes, o que revela certa dificuldade do respondente em assumir uma razão específica. No local de aplicação mais inserido ao Centro de Negócios da cidade, a Praça Mauá, a incidência de justificativas de frequência por "trabalhar perto" foi de 58%, enquanto na Rodoviária, a maioria das pessoas (80%) admitiu estar ali "de passagem".

Previsivelmente, a maioria do grupo dos "moradores" da Área Portuária responderam que estavam naquele local por "morar perto", a maioria do grupo dos que "trabalham" estavam lá por "trabalhar perto", enquanto a maioria do grupo de "usuários" responderam que estavam lá de "passagem".

Como conclusão, podemos dizer que os dados quantificados através das respostas dos questionários aplicados, nos revelam que as características dos respondentes correspondem ao que seria esperado como referindo-se a transeuntes médios de uma área urbana com os aspectos revelados no Capítulo VII. Basicamente vimos uma incidência três vezes superior de sujeitos do sexo masculino, com uma concentração de respondentes nas faixas etárias intermediárias. A distribuição relativa da escolaridade também mostrou um perfil semelhante, exceto pela incidência de um número significativo de respondentes que responderam ser universitários; um fato talvez explicado pela proximidade do Centro e o caráter de local de passagem dos pontos de aplicação. A relação dos respondentes com a Área Portuária também revelou-se bastante intensa, tanto em termos do tempo de moradia ou trabalho na Área Portuária, como em relação à intensidade da frequência ao local da aplicação.

XII. 5. Imagens e Mapas Mentais:

A Parte II do questionário buscava, como vimos, identificar imagens e mapas mentais. Para tanto, incluía as Questões 10 ("em que bairro nós estamos?"), as Questões 13 e 14 ("a primeira coisa que vem à cabeça quando pensa..." respectivamente no bairro e na Área Portuária) e as Questões 15 e 16 ("os cinco elementos

físicos que mais lembra..." respectivamente no bairro e na Área Portuária) (vide Anexo III).

As respostas à Questão 10, sobre em que bairro o respondente se encontrava no momento da aplicação do questionário, foram classificadas segundo categorias que incluem não só os nomes populares pelos quais alguns dos locais da área de estudo são conhecidos, mas também os nomes dos bairros oficialmente definidos pelo poder municipal assim como as categorias "não sabe" e "zona portuária". A distribuição destas respostas encontra-se na Tabela 17.

As respostas obtidas às Questões 13 e 14 (Tabelas 18 e 19), relativas às primeiras imagens recorrentes do bairro de aplicação e da Área Portuária, foram classificadas segundo dez categorias imagéticas diferentes: nove relativas a aspectos físico-ambientais gerais e uma relativa a elementos físicos.

As categorias relativas a aspectos físico-ambientais foram consideradas como dentro dos campos perceptivos explicitamente "positivo", "negativo" ou "neutro". Esta definição operacional baseia-se nos conceitos de dualidade perceptiva da mesma forma que o fizemos para a análise de publicações no Capítulo XI.

Assim, as categorias adotadas para classificação das respostas do questionário às Questões 13 e 14 sobre "primeiras imagens", e os seus campos perceptivos, foram:

- abandonado (-): respostas sugerindo estado de abandono da área
- insegurança (-): respostas sugerindo sentimento de insegurança ou presenças indesejáveis na área;
- falta infraestrutura (-): respostas sugerindo descaso das autoridades e/ou mal funcionamento de serviços urbanos;

- má impressão (-): resposta refletindo um sentimento negativo geral mas sem ter expressado especificidade;
- gosta (+): resposta sugerindo sentimento positivo geral mas sem ter expressado especificidade;
- passagem/comércio (neutro): resposta relativa ao uso para passagem em percurso ou para compras/serviços.
- trabalho/escola (neutro): resposta relativa ao trabalho/escola ou local de trabalho/estudo do respondente;
- atividades portuárias (neutro): relativa a motivos portuários
- motivo da visita (neutro): resposta diretamente relativa à razão do respondente estar naquele local, caso diferente das anteriores ou eminentemente pessoal (como pessoas, noiva, etc)
- elemento físico (neutro): resposta como um elemento físico segundo a tipologia "rua", "edificação" e "lugar".

Também incluímos as categorias de "não respondeu" e "não válida", esta última para respostas inconsequentes, não localizadas ou fora da área de estudo.

Para trabalharmos com dados relativos a elementos físicos nesta parte do questionário, foi composta uma listagem daqueles citados nas respostas às Questões 13, 14, 15 e 16, o que revelou um total de 107 elementos válidos, isto é, que se encontravam dentro dos limites de nossa área de estudo (Anexo V). Classificamos estes elementos em três categorias tipológicas imagéticas: "ruas", "edificações" e "lugares".

A identificação de cada tipo de elemento físico não faz merecer nenhuma observação específica, exceto no que diz respeito ao elevado da Perimetral, classificado como "via", e no que diz respeito a ter considerado respostas do tipo "as boites da Praça Mauá", a serem classificadas como citando um "lugar", e não uma edificação específica. Esta listagem nos serviu para identificar a tipologia de todos elementos citados nas respostas (Anexo V).

As Questões 15 e 16 exploraram os cinco elementos físicos que os respondentes mais lembravam do Bairro da aplicação do questionário e da Área Portuária. Neste caso interessava-nos, além do conjunto dos elementos citados, aquele citado em primeiro lugar, uma vez que supunhamos que esta ordenação equivalia à "intensidade" cognitiva do elemento para o respondente.

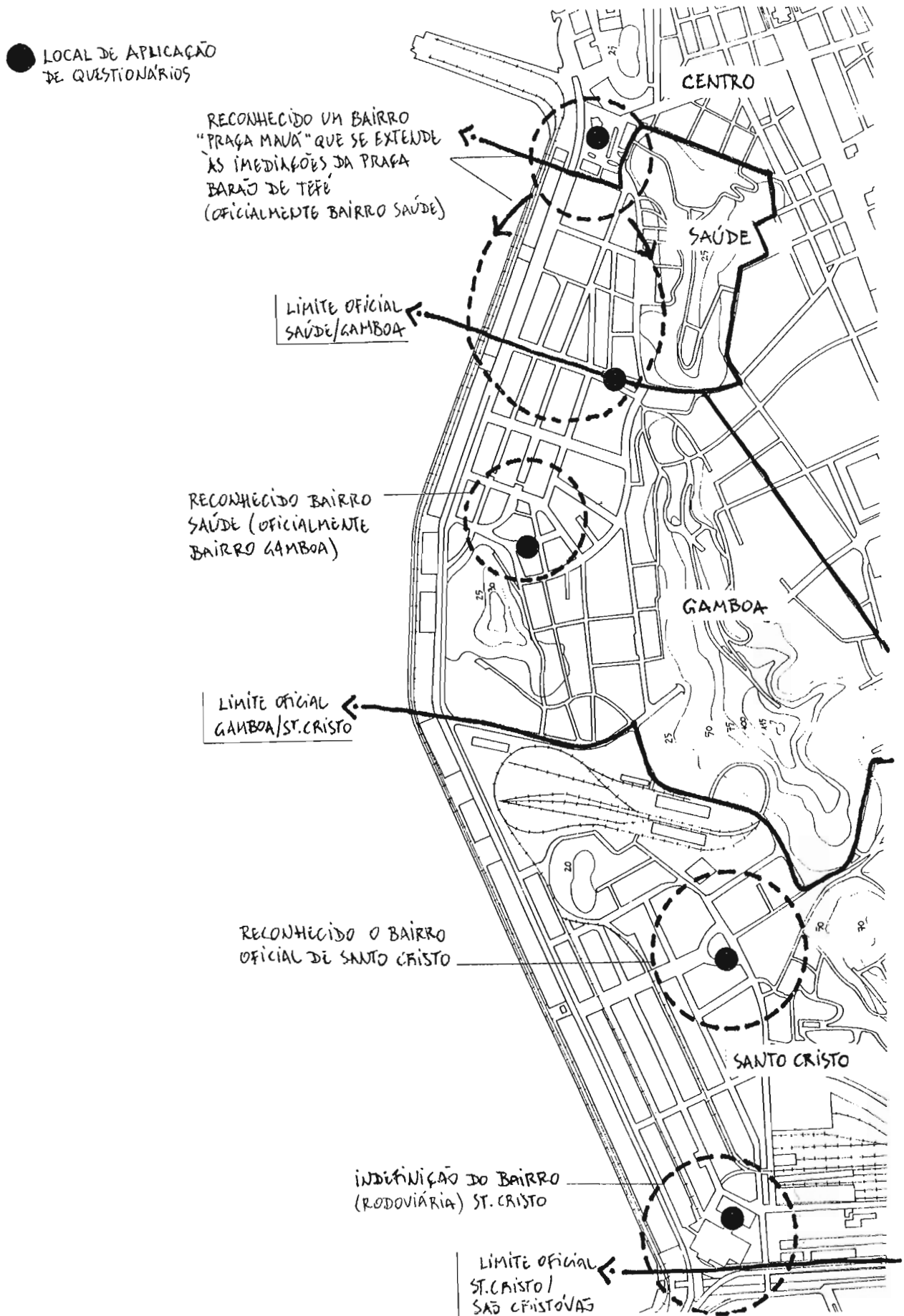
XII. 5.1. Territórios dos Bairros:

Com a Questão 10, "Em Que Bairro Nós Estamos?", objetivávamos obter dados que possibilitassem analisar: o quanto o local de aplicação era percebido como um "Bairro", a margem de acertos das respostas e a compatibilidade desta percepção com os limites oficiais dos bairros. Através da Tabela 17 e da interpretação espacial de sua análise (Fig. 68), podemos verificar alguns aspectos interessantes das imagens dos bairros segundo os respondentes.

A Praça Mauá, embora não constitua oficialmente um bairro, obteve um dos grandes índices de respostas: a maioria das pessoas naquele local (48) a reconheciam como "bairro" (mesmo todos os moradores das redondezas); o mesmo tendo acontecido na Praça Barão de Tefé, já distante dali, onde a grande maioria (37) respondeu que se encontrava no "bairro" Praça Mauá. Segundo a delimitação oficial da Prefeitura, ambos os locais de coleta encontram-se no bairro Saúde (vide Figs. 48 e 67).

Outra incompatibilidade de percepção de território de bairro transmitida pelas respostas foi encontrada no ponto de coleta Praça da Harmonia, oficialmente localizada no bairro da Gamboa. Ali apenas duas pessoas, ambas do grupo dos que

Fig. 68: Mapa indicativo das percepções relativas aos territórios dos Bairros (Questão 12).



"trabalham" na Área Portuária, responderam o nome oficial. A grande maioria (39) respondeu que encontrava-se no bairro da Saúde; com uma única exceção, os respondentes "moradores" neste local também o classificaram como no bairro da Saúde.

Os maiores índices de coincidência das respostas com as delimitações oficiais deu-se, indubitavelmente, na Praça Santo Cristo, localizada no bairro de Santo Cristo. Neste ponto de coleta, os 50 respondentes daquele local de aplicação acertaram em que bairro se encontravam.

Enquanto isto, como se previa devido à grande presença de respondentes apenas "usuários" dos pontos de aplicação, o maior índice de respostas "não sabe" aconteceu na Rodoviária (31), embora o número de respostas certas (Santo Cristo, 11) haja sido superior ao que esperávamos.

Quanto a diferenciações entre percepções de bairros nos locais de aplicação pelos três grupos populacionais, a Tabela 17 também nos permite verificar que não aconteceram grandes heterogeneidades. Encontramos apenas pequena diferença de percepções destes grupos na Praça Barão de Tefé (maioria a identificava como no "bairro" Praça Mauá), onde dentre o grupo "trabalham" alguns (5) acertaram o nome do bairro; um número significativo de moradores errou nas respostas.

XII. 5.2. Sobre os Territórios dos Bairros:

A análise dos dados possibilitou constatar fortes incompatibilidades entre bairros percebidos pelos respondentes e as delimitações oficiais da Prefeitura. A Praça Mauá mostrou-se muito presente na percepção como bairro e foi uma referência

constante nas respostas do questionário, extrapolando limites e impondo-se como um "bairro" na percepção dos respondentes; fato registrado com intensidade até nas respostas obtidas na Praça Barão de Tefé. A percepção dos respondentes também mostrou incompatibilidade com a denominação oficial na Praça da Harmonia, onde a maioria das respostas identificava o bairro como Saúde, embora oficialmente seja denominado Gamboa.

O índice de respostas erradas ou de respondentes "usuários" que ignoravam em que bairro se encontravam mostrou-se muito elevado na Rodoviária, localizada no bairro do Santo Cristo, como poderia se supor a partir de sua utilização como equipamento de uso temporário e comutação.

O único local de aplicação de questionários onde houve uma grande compatibilidade, aliás obtendo índice máximo de acertos, entre as respostas e a denominação oficial foi na Praça de Santo Cristo.

Os achados nos permitem concluir da validade de dois conceitos básicos dentro da questão da percepção dos territórios dos bairros e já desenvolvidos no quadro teórico dos Capítulos III e IV. Primeiramente, o conceito de "imageabilidade" (LYNCH 1960), que como vimos refere-se basicamente à importância de uma forte constância de alguma área ou elemento físico na percepção e cognição ambiental dos seus usuários.

Em segundo lugar, as evidências também parecem reforçar os achados de LEE (1974, 1976) que, como vimos, definia o bairro como unidade socio-espacial, no sentido de uma percepção de imagem funcional mais ou menos homogênea cujo território é definido sócio-espacialmente.

Neste sentido, acreditamos que devemos destacar a importância da funcionalidade, relativa ao cotidiano dos respondentes dos locais de aplicação dos questionários, na formação e constância da imagem dos bairros. Esta funcionalidade pode se expressar pelo uso do espaço em si, como percurso entre origem e destino, de seus equipamentos específicos, como é o caso do mobiliário das praças, ou dos equipamentos e edificações à sua volta.

Finalmente, a percepção dos respondentes exposta por nossos dados nos permitem concluir a predominância de três áreas-bairros no território da Área Portuária por nós estudado. São eles a Praça Mauá, a Saúde e o Santo Cristo.

XII. 5.3. Imagens dos Bairros:

Em seguida, a Questão 13 buscava identificar a "primeira coisa que vinha à cabeça" quando o respondente pensava no bairro onde se encontrava no momento da aplicação do questionário; estes dados estão expostos na Tabela 18 e 19.

A Tabela 18 apresenta a distribuição de respostas por categorias imagéticas, as quais já comentamos acima, segundo os bairros e grupos de respondentes. A Tabela 19 apresenta a distribuição das respostas que fizeram uso da categoria imagética "elemento físico", segundo a tipologia classificatória de: "ruas", "edificações" e "lugares". Primeiro faremos a análise dos dados segundo os totais gerais de respostas obtidas e, depois, segundo os totais obtidos para cada local de aplicação.

No geral, entre as categorias imagéticas destacou-se "insegurança" como a mais citada com 24% das respostas (60

respondentes) seguido da categoria "elemento físico" com 21.2% (53 respostas), e dos aspectos "abandonado" (18.8%), "trabalho/escola" (12.8%), "motivo da visita" (8%) e "falta de infraestrutura" (8%). Entretanto se atentarmos, algumas destas categorias podem ser ainda agrupadas por suas semelhanças: "trabalho/escola" e "de passagem ou utilizar comércio" podem ser aglutinados a "motivo da visita" (por serem relativos ao motivo do respondente encontrar-se no local) e "abandonado" pode ser aglutinado a "falta infraestrutura" (por serem relativos a administração ambiental). Teríamos assim os resultados ordenados: "abandonado/falta infraestrutura" (67 respostas), "insegurança" (60), "trabalho/escola/motivo da visita/passagem/comércio" (57) e "elemento físico" (53).

Pela grande incidência de respostas em categorias imagéticas consideradas no campo perceptivo negativo, ficou evidenciado que a imagem dos bairros da Arca Portuária, segundo a totalidade dos respondentes, é "negativa".

Apenas 4.8% do total de respondentes, ou seja oito pessoas, não responderam a esta questão, sendo metade delas "usuárias". As respostas classificadas como "não válidas" também se reduziram a três. Os resultados destas categorias não permitem que representem maiores consequências para nossa análise.

A categoria "atividades portuárias", ao contrário do que se poderia esperar, não se mostrou como imagem presente na percepção dos bairros. Nota-se que, além dos números terem sido extremamente baixos, nenhum dos que a citaram era "morador".

Quanto aos dados específicos relativos aos cinco pontos de coleta, houve concordância quase que total quanto ao aspecto

"insegurança" em primeiro lugar, exceto na Harmonia, onde a primeira imagem mais citada foi "abandonado". De qualquer forma, também a nível das respostas nos diversos pontos de coleta, podemos repetir o raciocínio que fizemos mais acima, quando mostrávamos que as respostas revelaram uma tendência dos respondentes de perceberem os bairros das áreas de aplicação como sofrendo de conservação e de questões ligadas à administração municipal do espaço público.

Apenas em relação ao Santo Cristo verificou-se respostas na categoria especificamente "positiva", onde 6 respostas conotavam imagens classificáveis na categoria resumida a "gostam". Também foi no Santo Cristo que pode-se notar uma distribuição mais equitativa das respostas nas categorias imagéticas. Aqui, o elemento físico mais citado foi a Praça do Santo Cristo, com 3 votos, sendo o único elemento com mais de um voto dos citados neste local.

Em todos os locais de aplicação notamos uma média significativa de respondentes que citavam a própria razão de lá estar como a primeira imagem recorrente, elegendo as categorias "motivo visita", "passagem/comércio" e "trabalho/escola". Este fato acontece mais intensamente no sub-grupo populacional dos que "trabalham" na área portuária, onde 36 pessoas (33,98%) apresentaram estas três categorias de imagem.

Quanto ao conjunto da totalidade de pessoas entrevistadas, a percepção de bairros da Área Portuária revelou que 131 delas, ou seja 52,40% do total, responderam dentro do campo imagético negativo.

Aprofundando um pouco mais a análise da mesma Tabela 18 em relação aos três diferentes grupos populacionais, outros resultados ainda podem ser destacados. Pelos dados gerais, nota-se que do total de 83 "usuários", 51 (61,45%) tiveram como sua primeira imagem recorrente uma imagem "negativa". A categoria imagética de maior incidência foi "insegurança", com 23 respostas (27,7%).

Podemos observar um campo perceptivo limitado e bastante negativo que se destaca nos respondentes do grupo "usuários" na Rodoviária, que totalizaram 40. Destes, 28 possuem primeiras imagens dentro das categorias de respostas classificadas como "negativas". Da mesma forma, todos estes "usuários" que citaram elemento físico como primeira imagem neste local de coleta, utilizaram o próprio prédio da Rodoviária como referência.

Fato similar ocorre com o grupo dos 107 respondentes que "trabalham" na Área Portuária, pois a maior incidência de respostas é destacada nas categorias "insegurança" (21), "abandonado" (14) e "falta infraestrutura" (9). Entretanto, ainda maior é a incidência de respostas neste grupo relativas a imagens de seu próprio trabalho que totalizam 32: categorias "trabalho/escola" (27) e "motivo da visita" (6).

Quanto ao grupo de "moradores", 60 no total, o campo perceptivo também é bastante negativo no geral, a maior incidência de respostas na categorias "insegurança" (16) e "abandonado" (19). Não consideramos "abandonado" como a primeira entre os moradores pois o resultado final foi "puxado" pela alta incidência desta categoria nos respondentes moradores na Praça da Harmonia (12; 20%). Por outro lado também pode-se afirmar que os

"moradores" possuem uma imagem "negativa" de seus bairros pois 36 respostas, ou seja, 60,6% foram relativas a categorias negativas.

Finalmente, no que diz respeito à categoria imagética de elementos físicos, a Tabela 18 apresenta os 3 mais votados pelo conjunto de respondentes, em cada Bairro, desde que a soma total fosse diferente de 01 (um): como foram poucos, não faria sentido subdividi-los ainda mais identificando os três mais votados em cada uma das três categorias populacionais.

Já a Tabela 19 apresenta a distribuição de respostas de primeira imagem "elementos físicos" segundo a sua tipologia imagética: "ruas", "edificações" e "lugares". Pode-se notar a incidência da tipologia de "edificações" (26 respostas) seguida pela de "lugares" (14), tanto no conjunto de respondentes quanto dentre os diferentes grupos e locais de coleta de entrevista.

Dos grupos dos que "trabalham" na área e seus "usuários", respectivamente 20,6% e 20,5% das pessoas recorreram a "elementos físicos" como primeira imagem, enquanto entre os "moradores" o total foi de 16,7%. Resultados semelhantes em termos relativos aos 21,3% obtidos para a totalidade dos respondentes que recorreram a esta categoria, como observamos anteriormente.

Os resultados relativos a esta categoria imagética parecem indicar que os elementos físicos que se destacaram como primeira imagem mostraram ser aqueles de forte "imageabilidade" devido a seu USO e, no caso de Ruas, por sua importância como elemento de ligação/circulação (que também refere-se a uso), mais do que seus aspectos unicamente visuais: Rodoviária (9), Rua Sacadura Cabral (5), Hospital dos Servidores (5) Quartel da Polícia Militar (4) e as Praças Mauá (4), Harmonia (3) e Santo Cristo (3). Destes, os

^[nicos que podemos dizer apresentam aspectos visuais mais destacados são o Quartel (estilo neo-medieval), a Praça da Harmonia (em frente ao quartel, com coreto e forte presença histórica) e a Praça Santo Cristo (Igreja e área arborizada com mesas de jogos).

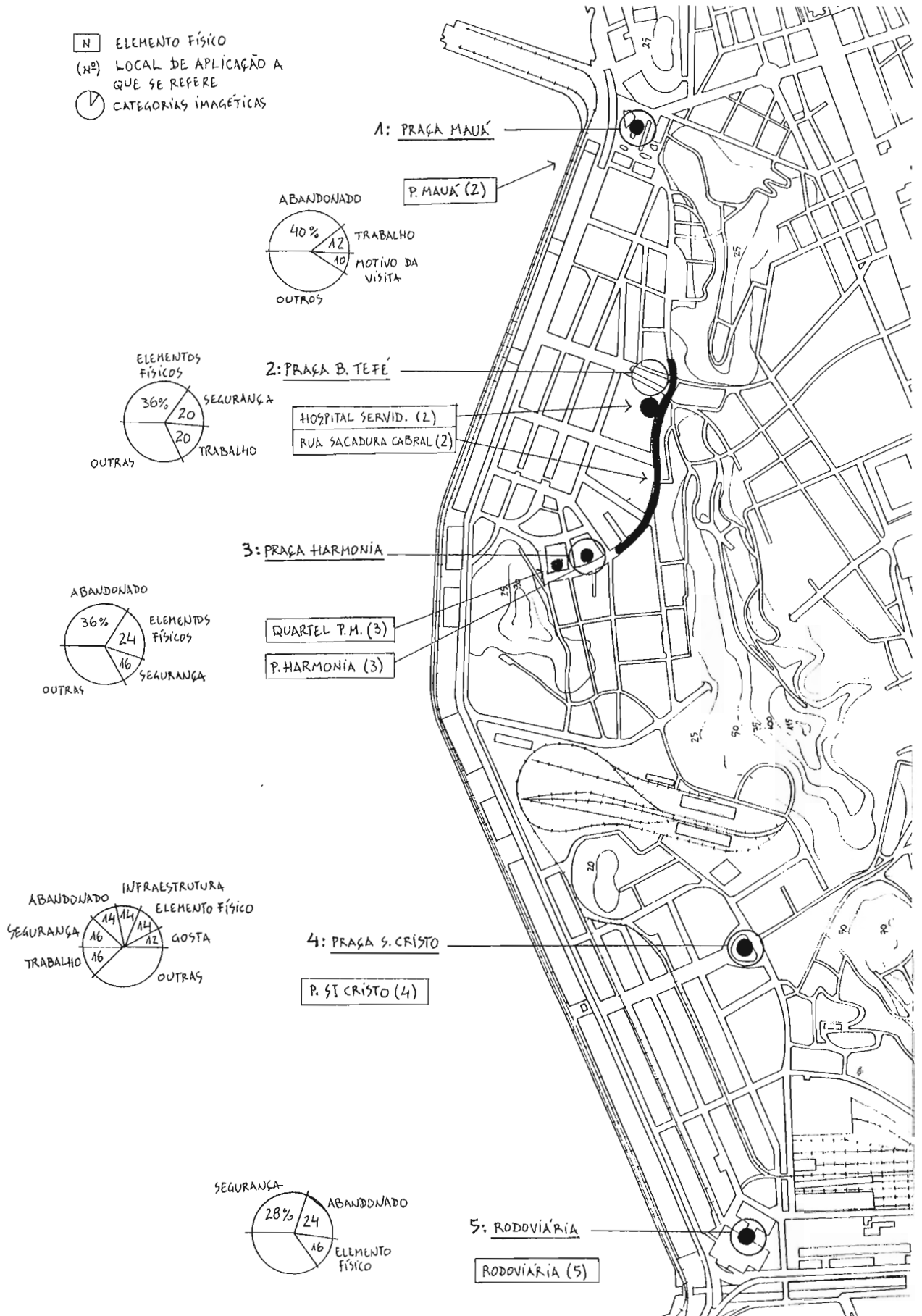
Os resultados parciais de dois pontos de coleta específicos também parecem confirmar esta conclusão. Na Rodoviária, para todos os respondentes cuja "primeira imagem" era elemento físico, a única referência citada foi a própria Rodoviária, elevando-a com isto à categoria de mais votada. Sem dúvida este resultado deve-se a que a maioria dos respondentes naquele local eram "usuários", cuja referência física mais fácil era a da própria edificação onde se encontravam. Na Praça Barão de Tefê foi onde se registrou mais respostas nesta categoria e onde maior variedade de elementos foram citados. Observamos que este local de aplicação é importante foco de atividades (ponto de taxi, passagem, etc), junto do Hospital dos Servidores e a importantes vias de penetração, como a Rua Sacadura Cabral.

O mapa constante da Figura 69 apresenta um resumo indicativo dos principais achados relativos às primeiras imagens mais recorrentes nas respostas à Questão 13, em nível de percepção de bairro, relacionados com cada local de aplicação de questionários.

XII. 5.3. Sobre as Imagens dos Bairros:

Nossa investigação leva-nos a concluir que o campo perceptivo das primeiras imagens recorrentes relativas aos bairros da Área Portuária, tanto para a totalidade dos

Fig. 69: Primeiras imagens referentes a Bairros (Questão 13) mostrando categorias imagéticas principais e os elementos físicos mais citados.



respondentes, quanto para todos os seus sub-grupos e locais de aplicação. Em todos os casos, as categorias imagéticas negativas recorridas nas respostas ultrapassou a casa dos 52%.

As imagens que sobressaem nesta impressão negativa dos bairros são sempre ligadas a questões relativas à administração urbana em geral, principalmente insegurança, aspectos de conservação e do nível dos serviços oferecidos. Dos bairros que compõem o território estudado, índices menos negativos foram alcançados apenas no Santo Cristo e na Praça Barão de Tefé.

Outro resultado com incidência bastante acentuada, como vimos, foi relativo a respostas segundo categorias que não destacavam nenhum aspecto imagético específico, mas limitavam-se a expressar como primeira imagem o seu motivo de se encontrar no local da aplicação ou no bairro. Estes respondentes mostraram uma percepção mais atenta para a atividade-fim do que para o meio onde ele acontece.

Três resultados foram bastante surpreendentes para o pesquisador. Primeiramente a incidência quase nula de imagens de bairros que remetessem às atividades portuárias, inclusive dentre os moradores respondentes. Em segundo lugar a forte presença de elementos físicos como uma das mais recorrentes categorias de primeira imagem. Em terceiro lugar a fraca evidência dos "lugares" nas respostas, uma categoria que os arquitetos citam como a mais importante, pois sua percepção realça valores históricos e paisagísticos dos conjuntos edificados.

Os totais de citações de elementos físicos foi semelhante entre os três sub-grupos populacionais, em média 20% das respostas. Os elementos mais citados foram sempre aqueles mais

intensamente relacionados a um uso localizado, facilmente destacável como pertencente ao bairro. Os destaques foram para as "edificações" e os "lugares"; as "ruas" citadas também apresentam forte característica de uso, quer seja por seu caráter comercial, quer seja por ser itinerário dos ônibus.

Não notamos grandes destaques visual ou estético na maioria dos elementos mais citados, com poucas exceções, como mostramos no Capítulo anterior e dentro de um critério que evidentemente é personalista do autor. Ou seja, quando utilizando-se de um elemento físico como a imagem "símbolo" de seus bairros, os sujeitos tendiam a utilizar-se de algo que melhor representasse a sua relação de uso com o bairro; esta tendência pareceu se acentuar nos sujeitos pertencentes a grupos com menos intimidade com os bairros. Esta tendência vê-se acentuada se notarmos que a maioria dos elementos recorrentes para os bairros são de caráter extra-local e, às vezes até metropolitanos, como é o caso do Hospital dos Servidores do Estado.

Os "usuários", por exemplo, concentraram mais de 70% de suas respostas na categoria de "edificações", em especial no elemento Rodoviária, um equipamento de uso intenso. Nas imagens de bairros, a categoria "rua" foi mais recorrente dos sujeitos "moradores" (mesmo assim "empatada" com "edificações"), o que parece indicar que, em nossa área específica, esta categoria não adquire dimensões extra-locais para cognição de bairros.

Finalmente, embora o questionário não tenha explorado as razões para que os respondentes citassem elementos físicos como primeira imagem, as evidências nos levam a concluir a importância da dimensão utilitária na percepção urbana. Pelas características

das categorias imagéticas incidentes, o uso cotidiano das áreas urbanas pesquisadas e seus elementos formadores parece ser aspecto fundamental em sua "imageabilidade", para os três grupos populacionais indiferentemente.

XII. 5.4. Imagens da Area Portuária:

Os dados sobre as primeiras imagens recorrentes em relação à Area Portuária, possibilitados pelas respostas à Questão 14, encontram-se na Tabela 20, assim como na já apresentada Tabela 19.. A Tabela 20 apresenta a distribuição das respostas segundo categorias imagéticas por ponto de aplicação e cada grupo de respondentes. A Tabela 19 apresentava esta distribuição em relação à tipologias imagéticas de "elementos físicos" citados: "ruas", "edificações" e "lugares".

Em relação ao conjunto de 250 respondentes, a categoria imagética de maior incidência de respostas foi, de uma forma destacada, "abandono", obtendo um total de 107 (42,8%) de respostas. Este resultado refletiu-se em todos os três grupos populacionais, que guardaram aproximadamente a mesma média percentual em relação a seus totais: "moram" (50%), "trabalham" (39,25%) e "usuários" (42,17%).

"Insegurança" foi a segunda categoria imagética mais citada, com o total de 49 (19,6%). Os percentuais desta categoria relativos aos três grupos populacionais também não mostraram diferenças significativas, ficando perto do percentual global.

A terceira categoria mais citada foi a de "elementos físicos", com um total de 36, representando 14,4% das respostas, um total inferior ao obtido na questão anterior, relativa à

primeira imagem do bairro da entrevista. Esta diferença se deu apenas pelo fato do grupo "usuários" haver recorrido bem menos a esta categoria; apenas 4 deles, ou seja, 4.9% do grupo (Tab. 20).

Os resultados referentes à tipologia dos "elementos físicos" foi bastante diferente do obtido para os bairros. Aqui, a categoria imagética mais citada foi a dos "lugares" (16), seguida pela de "ruas" (12) e de "edificações" (8) (Tab. 20). Interessante notar o baixo número de respostas com "elementos físicos" na Praça Mauá e na Rodoviária.

Em relação a respostas de "elementos físicos" dos diferentes grupos, notamos que houve uma maior incidência de respondentes do grupo "trabalham" recorrendo a elementos "ruas".

No geral, segundo o conjunto de respondentes, os elementos físicos mais citados foram: Praça Mauá (8), Av. Rodrigues Alves (7), Porto/Cais e Avenida Perimetral (3). Na resposta a esta questão, notou-se além de um total de citações físicas inferior em comparação com aquelas relativas a Bairros, uma concentração de respostas em um número menor de elementos físicos.

Destaca-se o fato que apenas duas pessoas na Rodoviária citaram "elementos físicos", ambos do grupo dos que "trabalham" na Área Portuária, tendo citado diferentes elementos; resultado não explícito na Tabela 20 onde, lembramos, apenas apontamos os elementos físicos com mais de uma citação. Observa-se, portanto, uma total ignorância do grupo "usuários" na Rodoviária relativa à composição físico-espacial da Área Portuária.

No que diz respeito à categoria "atividades portuárias", ao contrário dos resultados obtidos na questão anterior relativa a bairros, aqui encontramos uma maior incidência de respostas. Um

total de 23, sendo que os "usuários" tiveram uma incidência um pouco maior, principalmente os respondentes na Rodoviária. Portanto, verifica-se uma importância significativa nas imagens relativas ao próprio Porto e seu funcionamento, como primeira imagem recorrente à área de estudo.

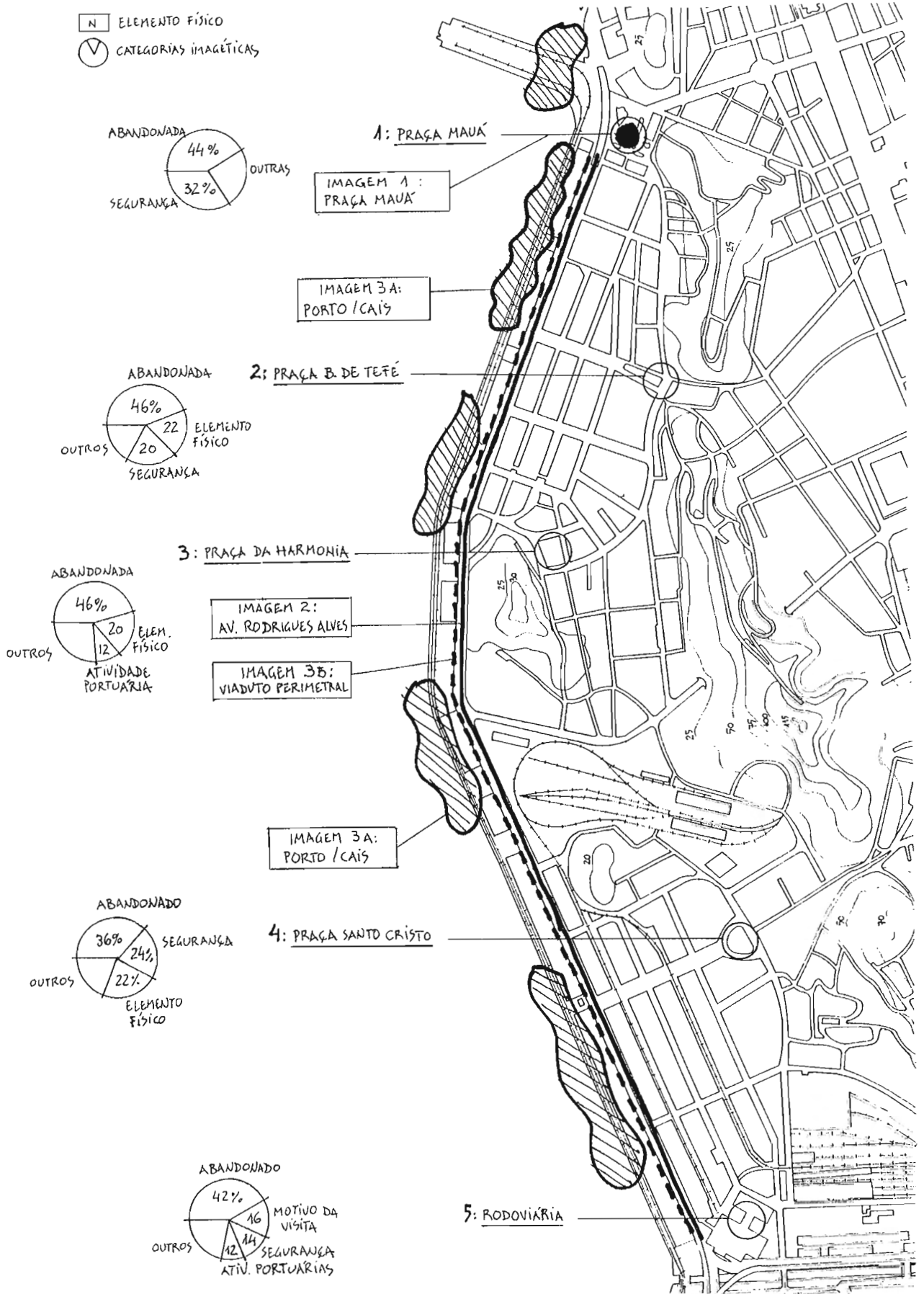
Repetindo-se o raciocínio sobre as categorias imagéticas que fizemos anteriormente, aglutinando-as por suas semelhanças, os resultados obtidos apresentam ordem de importância não muito diferentes: "abandonado/falta infraestrutura"(116), "insegurança" (49) e "elemento físico" (37), "trabalho ou escola/motivo da visita/passagem/comércio" (20).

Quanto aos resultados obtidos para cada um dos locais de aplicação, repete-se o mesmo perfil obtido para o global. Ou seja, nestes locais as percepções primeiras da Área Portuária seguem o padrão do obtido no conjunto de dados: "abandonado" e "insegurança", com "atividades portuárias" e "elementos físicos" alternando-se como terceira categoria mais citada.

Quanto a outras possíveis diferenças entre as percepções dos três grupos populacionais, ao contrário, nota-se a homogeneidade da imagem da Área Portuária entre eles, bastante "negativa", pois as categorias imagéticas negativas concentraram as respostas de: 42 (60%) dos "moradores", 69 (65,1%) dos que "trabalham" e 57 (68,7%) dos "usuários". Totais estes que, aliás, guardam a média da impressão geral que somou 168 respostas nas categorias negativas, ou seja, 67,2% do total de questionários.

O mapa apresentado na Figura 70 resume indicativamente a distribuição de dados relativos às primeiras imagens recorrentes aos respondentes em relação à Área Portuária.

Fig. 70: Primeiras imagens da Área Portuária (Questão 14) mostrando categorias imagéticas principais e os elementos físicos mais citados.



XII. 5.4. Sobre as Imagens da Área Portuária:

Os resultados obtidos com as respostas sobre primeira imagem recorrida para a Área Portuária são semelhantes àquelas obtidos para a questão anterior, relativa a bairros. Tampouco houve grandes diferenças entre as percepções dos três sub-grupos populacionais.

Novamente, a incidência de categorias imagéticas negativas foi muito grande, ainda superior à dos bairros, representada por mais de 67% do total das respostas, como vimos. De novo as questões relativas à administração urbana prevaleceram nestas imagens negativas.

A categoria de elementos físicos foi a terceira mais citada, mas o resultado em termos absolutos de citações foi inferior àquela relativo a bairros. Isto evidencia que os respondentes possuem um conhecimento expresso menor da Área Portuária, fato expresso de forma mais forte entre os respondentes "usuários" e nos locais de coleta com mais pessoas "de passagem" (Praça Mauá e Rodoviária).

Também em relação à Área Portuária, os elementos físicos mais citados possuem dimensão de uso muito acentuada, o que parece ser a razão maior de sua "imageabilidade".

XII. 5.5. Os Cinco Elementos Físicos Citados para os Bairros:

Na Questão 15 solicitava-se que o respondente mencionasse "os cinco elementos que mais lembra" do bairro, dentre ruas, edificações e lugares. Como afirmamos anteriormente, nossa principal intenção era a obtenção de dados que viabilizassem a construção de "mapas mentais" indiretos, além de identificar os

elementos físicos mais significativos na cognição do território dos diversos bairros, suas referências. A listagem dos 107 elementos físicos válidos para a área de estudo, citados nas respostas dos 250 questionários, encontra-se no Anexo V.

Iniciaremos nossos comentários analisando os dados obtidos com os resultados referentes aos elementos físicos que foram citados em primeiro lugar nestas respostas, pois consideramos que, por terem sido lembrados nesta ordem, assumem uma posição mais importante em sua cognição.

Através da Tabela 21 nota-se o total de elementos físicos citados em primeiro lugar é de 244 (6 respondentes não responderam à questão), dos quais 127 eram "ruas", 93 "edificações" e 24 "lugares", que correspondem respectivamente a 52.05%, 38.11% e 9.6%. Quanto a distribuição das respostas válidas obtidas a esta questão, dos respondentes 57 eram "moradores", 102 "trabalhavam" e 75 eram "usuários" da Área Portuária.

Impressiona o destaque obtido pela categoria "ruas" na percepção de bairro, que não apenas foi o elemento mais citado em primeiro lugar no total, como dissemos acima, mas também o primeiro em todos os locais de aplicação dos questionários e dentre os três grupos populacionais.

Os dados obtidos da totalidade das respostas nos permitem ver que os cinco elementos mais mencionados em primeiro lugar, foram, em ordem: Rua Sacadura Cabral (24), Rua Santo Cristo (16), Rodoviária (14) e Hospital dos Servidores (11). Os dois primeiros foram "ruas" e os outros dois "edificações"; note-se que estas "edificações" são fortemente marcantes pelo seu intenso uso, em

detrimento de seus aspectos meramente visuais, que não são especialmente significativos. Estes dados estão parcialmente revelados pela Tab. 22 que, no entanto, só leva em conta os cinco elementos físicos mais citados.

Podemos notar uma tendência de, se o respondente não conhecia bem o local (usuários ou trabalhadores), as respostas concentram-se mais em aspectos mais "visuais" (categorias "edificação" ou "lugar"), como pode ser verificado através dos dados referentes à Praça Mauá e Rodoviária, locais com maior quantidade de "usuários". Os "moradores" parece que se referiram mais intensamente à categoria "ruas".

Em relação aos diferentes pontos de coleta de entrevistas, a média de 14 elementos distintos citados foi mantida em todos eles. A maior coincidência de respostas em primeiro lugar foi obtida pela Rua Sacadura Cabral, com 20 votos obtidos na Praça Barão de Tefê; seguido da Rua Santo Cristo com 15, obtidos no Santo Cristo.

Agora, passaremos a analisar a distribuição de dados relativa à totalidade das respostas à Questão 15, ou seja, todos os cinco elementos físicos citados pelos respondentes para os bairros. Aqui obteve-se um total de 927 citações, sendo 507 (54.59%) referentes a "ruas", 339 (36.57%) a "edificações" e 81 (8.74%) a "lugares" (Tab. 23). Novamente notaremos a predominância da categoria "ruas" na cognição dos respondentes em relação ao bairro da aplicação do questionário, o com a única excessão na Praça Mauá.

Também aqui, os dados nos levam a confirmar que em locais de maior incidência de pessoas com menor conhecimento do bairro,

na Praça Mauá e na Rodoviária, a tendência parece ser do respondente se reportar mais a elementos mais "visuais", representados pelas "edificações", categoria que no primeiro caso foi a mais citada e, no segundo, esteve bem perto da mais citada.

Na quantificação geral destes cinco elementos dentre o total de respondentes, foi o seguinte o ordenamento: Rua Sacadura Cabral com 66 citações, Hospital Servidores (44), Rua Santo Cristo (43) e Polícia Federal (36). Verificamos que dois deles são "ruas", dentre eles o primeiro e o terceiro lugares, e dois são "edificações". Estes resultados aparecem parcialmente na Tabela 24.

Se, por um lado, a categoria "rua" é seguidamente referida em relação às cognições dos bairros, pelo outro nota-se que a categoria "lugar" é sempre a menos mencionada.

Na Rodoviária, o baixo número de elementos físicos citados no total das respostas (111) reflete o pouco conhecimento dos respondentes sobre a área, pois a maior parte deles são do grupo "usuários". Podemos dizer que outro indicador deste "desconhecimento" é a coincidência de elementos mencionados e concentração nos primeiros lugares, também verificado na Rodoviária e na Praça Mauá.

Ainda na Rodoviária, a tabulação dos questionários nos mostrou que apenas três pessoas foram capazes de citar os cinco elementos solicitados, enquanto que nove pessoas não foram capazes de citar nenhum ou citaram elementos irrelevantes à questão.

Dentre as três categorias populacionais, não notamos grandes diferenças no cômputo geral das categorias dos cinco

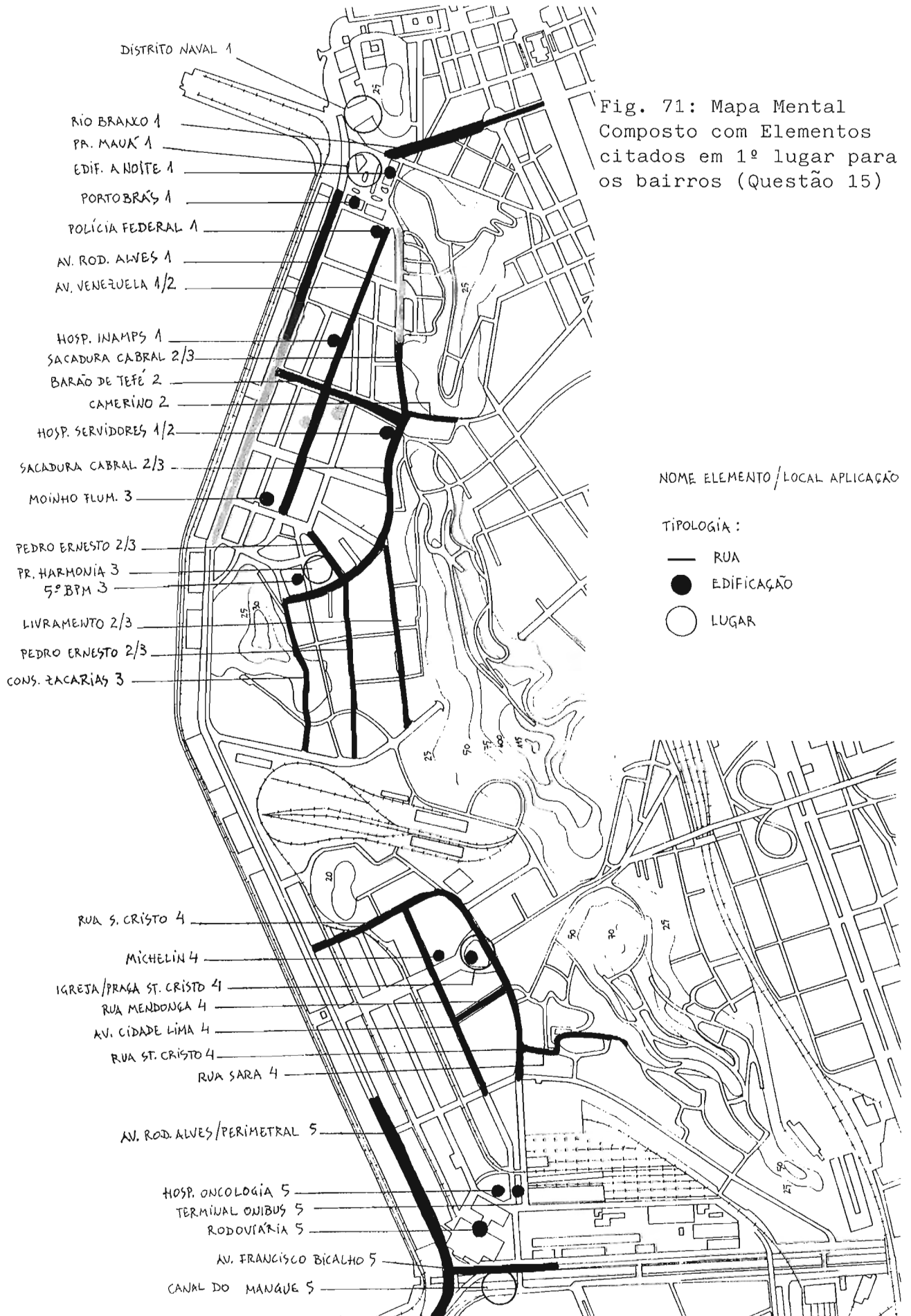
elementos físicos citados, sendo que as "ruas" sempre mantiveram a primazia (média de 15 em cada grupo populacional), seguido de "edificações" (média de 7) e "lugares" (vide Tab. 23).

XII. 5.5. Sobre os Mapas Mentais Indiretos dos Bairros:

A análise da distribuição dos dados nos leva a uma primeira conclusão da importância maior assumida pelo elemento "rua" na formação dos mapas mentais "indiretos" dos Bairros. Na tipologia dos elementos físicos citados, tanto no que diz respeito às citações de primeiro lugar, quanto ao total dos cinco elementos citados por cada respondente, verificou-se a preponderância das "ruas" sobre as "edificações" e "lugares", nesta ordem, que repetiu-se entre os três sub-grupos populacionais e em todos os locais de aplicação de questionários. Se houve uma tendência específica dentro os sub-grupo, foi uma aparente maior intensidade de citações de "ruas" entre os "moradores", sem que isto resultasse em inversão dos resultados.

Ao analisarmos os elementos específicos que assumiram destaque, verificamos sua importância relativa a seu uso no cotidiano dos respondentes em relação aos distintos bairros abordados, ou de funcionalidade expressa. Observação esta que é válida para todos os tipos elementos citados; os seus aspectos simplesmente visuais nos pareceram relegados a segundo plano de importância face sua intensa funcionalidade.

A distribuição das respostas também confirmou que, em locais de maior incidência de respondentes "usuários", como na Rodoviária e Praça Mauá, o número de elementos físicos citados diminui em quantidade e em abrangência.



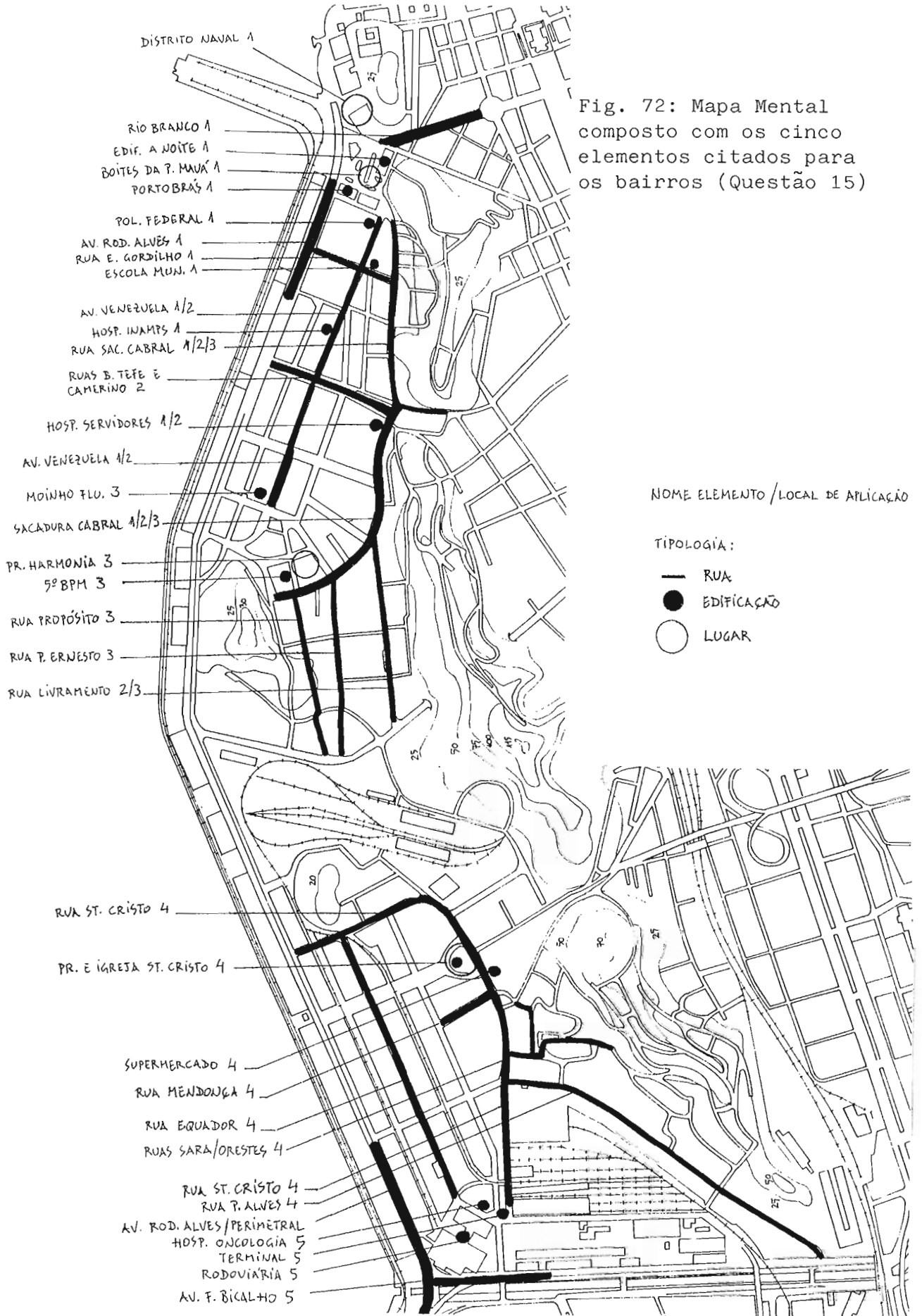


Fig. 72: Mapa Mental composto com os cinco elementos citados para os bairros (Questão 15)

As listagens constantes nas Tabelas 22 e 24 possibilitaram a elaboração dos mapas mentais compostos das Figuras 71 e 72, que respectivamente destacam os elementos citados em primeiro lugar e os cinco citados para os bairros da área de estudo. Através de sua comparação, pode-se verificar que ambas as percepções dos respondentes são bastante semelhantes, ou seja, a cognição revelada pelos primeiros elementos citados é apenas reforçada pela citação dos outros quatro.

Nestes mapas mentais compostos (Fig. 71 & 72) alguns aspectos gerais chamam a atenção:

- proximidade entre as "edificações" e "lugares" com as "ruas";
- distribuição dos elementos acentua a característica de "compartimentos", áreas bem definidas, no território estudado;
- incidência de elementos que compartimentam estas percepções, como vias, áreas e morros;
- importância das vias de ligação;
- todos elementos citados situam-se fisicamente no território estudado, ou seja, nenhum elemento distante, mesmo com presença visual no local, assumiu destaque.

XII. 5.6. Os Cinco Elementos Físicos Citados para Área Portuária:

Similarmente ao que fizemos em relação ao ponto discutido anteriormente, na análise da distribuição de respostas à Questão 16, os cinco elementos físicos citados para a Área Portuária, destacamos inicialmente o elemento citado em primeiro lugar pelos respondentes.

Nos 250 questionários aplicados, as respostas obtidas revelaram um total de 233 elementos citados em primeiro lugar, isto é, dezesseis pessoas deixaram de responder a questão, um número pequeno em relação ao total. Deste total 103 (41.2%) das

citações foram "ruas", 75 (30%) "edificações" e 55 (22%) "lugares" (vide Tab. 21). Perfil de respostas que, aliás, repetiu-se nos três grupos populacionais.

Entretanto, tomados em relação a cada um dos sub-grupos populacionais ou a cada um dos locais de aplicação individualmente, o destaque para as "ruas" como elemento de primeira citação não é tão acentuado quanto o foi na distribuição da Questão anterior. Na Praça da Harmonia, por exemplo, o destaque no conjunto de dados ficou com a categoria "edificação" assim como nos sub-grupos dos "moradores" e dos que "trabalham".

Um indicativo evidente de relacionamento e conhecimento da Área Portuária são os totais de elementos físicos citados e as Tabelas 23 e 26 mostram uma ligeira tendência dos respondentes em locais mais habitacionais (Praças Barão do Tofé, Harmonia e Santo Cristo) de responderem à questão com mais citações, o que podemos interpretar como um repertório mais vasto de elementos cognitivos de seu "mapa mental".

Na Rodoviária, o tabulamento nos mostrou que apenas duas pessoas foram capazes de mencionar os cinco elementos solicitados na questão, enquanto dezenove não foram capazes de citar sequer um elemento ou citaram resposta irrelevante.

No computo geral de respostas, a distribuição das primeiras citações de elementos físicos para a Área foi: Av. Rodrigues Alves (com 39 citações), a Rodoviária (36), a Praça Mauá (35) e as ruas Sacadura Cabral (13) e Santo Cristo (9) (Tab. 25). A quantificação utilizada para gerar a coluna "total" foi obtida na listagem geral de respostas, portanto apenas parcialmente representada pelo somatório das outras colunas que só incluem os

cinco mais citados em cada localidade.

Quatro elementos aparecem entre os cinco mais citados dos três sub-grupos populacionais: Av. Rodrigues Alves, com 39 citações, a Rodoviária, com 36, a Praça Mauá, com 35, e a Rua Sacadura Cabral, com 35. Estes são os elementos físicos mais fortes no mapa mental indireto da Área Portuária, segundo a primeira lembrança de todos respondentes.

Interessante notar que do total de 75 citações de "edificações" em primeiro lugar, 35 são Rodoviária, e das 55 relativas a "lugares", 35 são relativas à Praça Mauá, totais alcançados principalmente pelas citações de pessoas com menor identificação com nossa área de estudo, os "usuários", exatamente nos locais de aplicação de mesmo nome (vide Tab. 21). Isto parece indicar que o repertório imagético dos "usuários" relativo à Área Portuária é extremamente reduzido e concentra-se nos elementos de maior "contato" com a cidade e com seu cotidiano.

Em relação a todos os cinco elementos físicos da Área Portuária, citados nas respostas, as respostas revelaram 81 elementos diferentes em 898 citações: 446 "ruas" (49.67%), 267 "edificações" (29.73%) e 185 "lugares" (20,60%) (Tab. 23).

Dentre os cinco primeiros colocados entre os cinco elementos físicos mais citados para a Área Portuária, no cômputo geral, a distribuição foi: Av. Rodrigues Alves (94 citações), Rodoviária (85), Praça Mauá (79), Rua Sacadura Cabral (47) e Rua do Livramento (37) (Tab. 26). Tivemos, portanto, três "ruas", uma "edificação" e um "lugar" como os cinco mais citados.

Pela Tabela 23, pudemos observar que, neste caso, as "ruas" foram os elementos mais citados nos cinco pontos de coleta. Note-

se, também, como o total de "ruas" citados na Rodoviária, onde há o maior número de respondentes "usuários", é bem menor relativamente às outras categorias, que nos outros pontos.

Se analisarmos o total de elementos diferentes citados para os bairros (107), que já mencionamos na discussão sobre o ponto anterior, com o total citado para a Área Portuária (81), e lembrarmos que por diversas vezes concluímos a observação de quanto menor conhecimento da área do respondente, maior a tendência de citar um elemento físico "visual" que possa conotar uma funcionalidade para o respondente (edificação ou lugar, mais do que rua), verificamos que o relativamente pequeno percentual de "ruas" sobre as demais categorias citadas para a Área Portuária parece também comprovar um conhecimento fraco da área pelos respondentes como um todo.

Mesmo assim, uma análise do conjunto de dados obtidos relativa à tipologia dos elementos físicos entre os cinco mais citados nos mostra: 14 ruas, 7 lugares e 6 edificações (Tab. 24). Comparando este resultado global com a distribuição revelada pela Tabela 23, em relação a cada grupo populacional, os dados mostram um perfil idêntico de respostas, ou seja, preponderância significativa de "ruas".

A Tabela 26 nos permite verificar que dentre os cinco elementos físicos mais mencionados nas listagens gerais de respostas, relacionados na coluna "total", três deles são comuns a todos os sub-grupos populacionais: Av. Rodrigues Alves, com um total de 94 citações, a Rodoviária, com 85 citações, e a Praça Mauá, com 79. Lembrem-se que a coluna "total" da Tabela 26, derivada da listagem total de respostas (assim como já observamos

para a Tab. 24), só representa parcialmente a totalização das outras colunas pois nelas só aparecem os cinco mais votados. Note-se que os mesmos três elementos e segundo a mesma ordenação, revelaram-se como os mais fortes tanto na primeira citação quanto na construção global dos mapas mentais indiretos para a Área Portuária de todos os respondentes.

A mesma Tabela 26, entretanto, permite uma outra leitura analítica. Se verificarmos a distribuição das respostas para cada local de coleta individualmente, os elementos mais citados passam a ser: em primeiro lugar a Praça Mauá (em três locais: Praça da Harmonia, Santo Cristo e Rodoviária), em segundo lugar a Rodoviária (em dois locais: Praça Mauá e Barão de Tefé). Note-se como o grupo "usuários" teve um significativo peso nestes totais.

Desta forma, novamente, identificamos a tendência de que a categoria "rua" adquira maior importância imagética para o grupo populacional que maior relação mantém com a Área Portuária, os "moradores", o que também traduz uma forte relação de uso com aquele tipo de elemento.

XII. 5.7. Sobre os Mapas Mentais da Área Portuária:

A distribuição das respostas relativas aos cinco elementos citados para a Área Portuária, assim como ao primeiro deles, constante na coluna "total" das Tabelas 25 e 26, puderam gerar os mapas compostos expostos nas Figuras 73 e 74. Julgamos que os resultados aparentes nesta coluna transmitem bem as percepções resumidas das diferentes localidades.

Uma análise global dos resultados nos permite concluir que a percepção da Área Portuária como um todo é mais pobre do que a

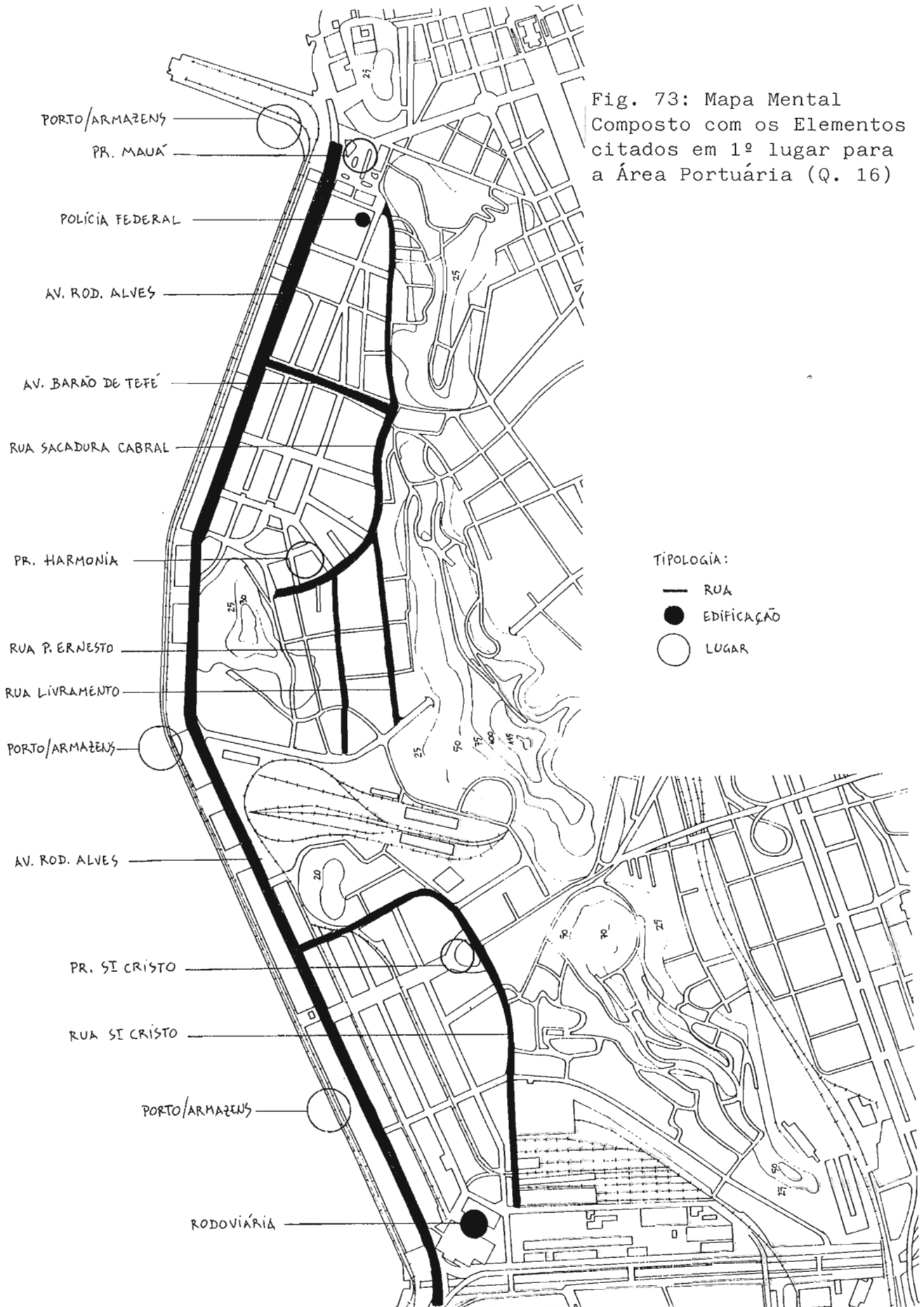
percepção de seus bairros componentes. Não só o número de diferentes elementos físicos citados pelos respondentes foi inferior, como também o foi o total de citações; ou seja, a capacidade de cognição foi menos intensa.

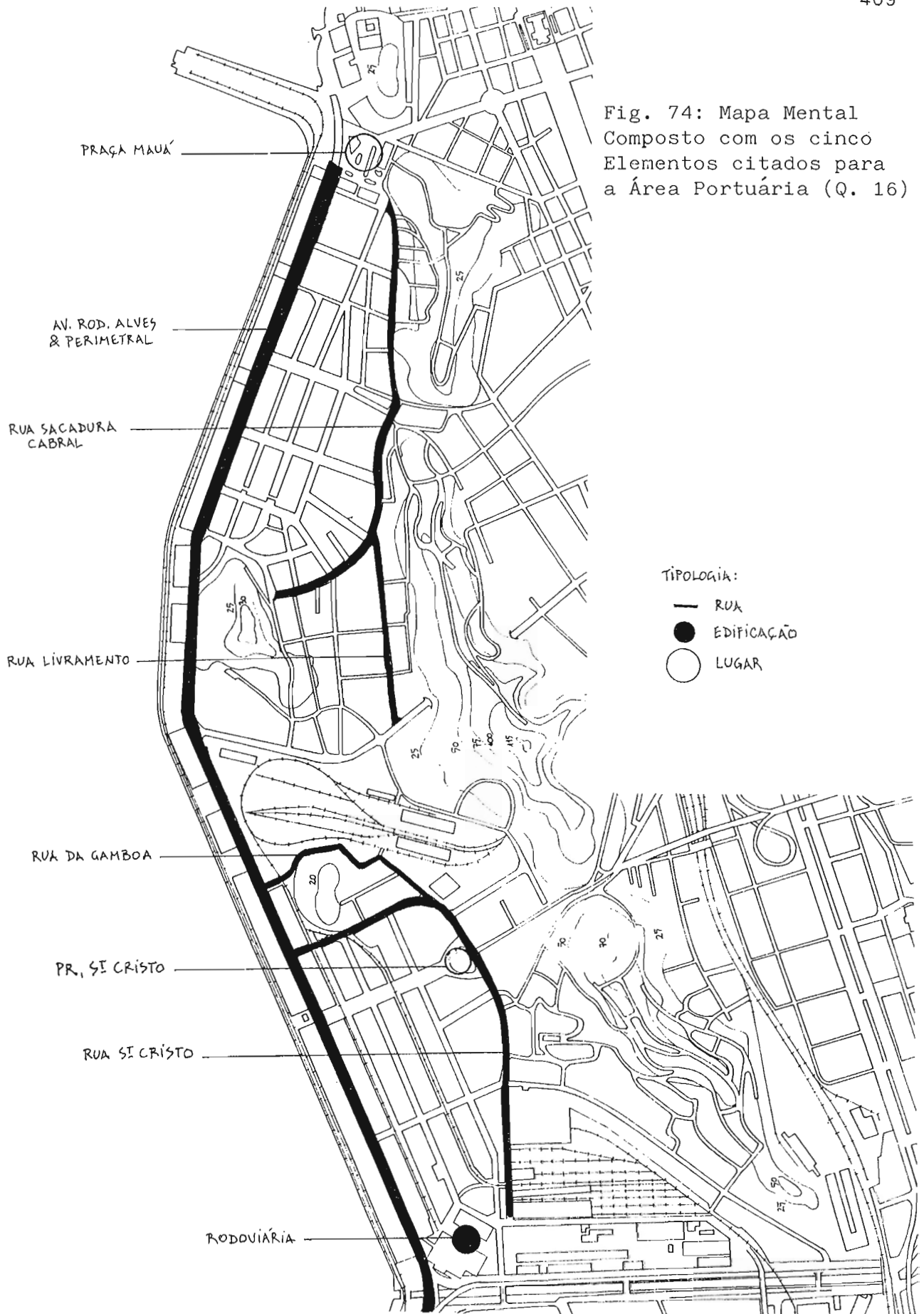
Através da coincidência de resultados dos elementos físicos mais votados em primeiro lugar e na globalidade das citações, verificamos a forte tendência de que os elementos físicos citados em primeiro lugar para a Área Portuária realmente representem os mais significativos na formação dos mapas mentais dos respondentes. Ou seja, caso fizéssemos tentativa de gerar um mapa mental composto apenas com os respondentes citando um único elemento físico, o resultado seria bastante semelhante ao obtido utilizando-se cinco citações por respondente.

Para a formação dos mapas mentais da Área Portuária, nossa análise permitiu verificar novamente a importância para os respondentes da funcionalidade percebida dos elementos que foram capazes de citar. As "ruas" adquiriram primazia, embora menos intensa que quando relacionadas à percepção de bairros, como vimos anteriormente, enquanto elementos funcionais no cotidiano dos respondentes.

Assim, respondentes com menor relação com a Área Portuária, tendiam a citar outros elementos que, por sua funcionalidade percebida, compunham o seu mapa mental da área. Evidentemente, exatamente por este seu menor relacionamento com a área, tendiam a citar menos elementos físicos em suas respostas, e o exemplo extremo foi obtido pelos respondentes na Rodoviária.

Interessante observarmos que, mesmo quando tinham dificuldades de citar elementos para a Área Portuária, ou não o





conseguiam, os respondentes não eram capazes de simplesmente repetir aqueles citados em suas resposta para o bairro que, afinal, faz parte da Área Portuária.

Finalmente, os mapas compostos resultantes dos dados relativos a elementos físicos citados, constantes nas Figuras 73 & 74, também nos permitem as seguintes observações:

- tendência à estruturação espacial a partir de dois pólos (Praça Mauá e Rodoviária) e eixos de ligação limitados às vias de transporte coletivo.
- proximidade entre as "edificações" e "lugares" com as "ruas";
- importância das vias de ligação;
- todos elementos citados situam-se fisicamente no território estudado, ou seja, nenhum elemento distante, mesmo com presença visual no local, assumiu destaque.
- não aparece nenhum elemento de ligação com as áreas de entorno (centro da cidade, etc.), exceto pela continuidade da via Perimetral.

XII. 6. Atitudes e Atributos Percebidos:

Buscando, como destacamos acima, o estudo do nível da avaliação/conduta do processo perceptivo, a Parte III do questionário trazia as Questões 17 e 18 onde relacionamos o que podemos chamar de "impressões ambientais": afirmativas que poderiam revelar as "atitudes" dos respondentes ou o seu julgamento de "atributos" ambientais dos bairros de aplicação e da Área Portuária. Elas eram sempre relativas a questões ambientais que pudessem posteriormente auxiliar em considerações para o processo de desenho urbano e revitalização.

O respondente tinha de manifestar-se sobre cada afirmativa de acordo com uma escala de valores, de "não concorda" (-3) a "concorda muito" (+3), passando por "indiferente" (0). Como já

observamos anteriormente em relação à construção destas questões, as impressões que utilizamos variavam de conotação, para que o respondente não tendesse sempre a optar inconscientemente o mesmo campo de escala (direita ou esquerda); ou seja, ele tinha de pensar se concordava ou discordava de cada uma delas e o quanto.

Estas impressões ou afirmativas possuem conotações que remetem a campos perceptivos opostos e esta interpretação foi a adotada para a tabulação e construção dos gráficos analíticos. Assim, as interpretações das respostas geraram campos perceptivos "positivo" (direita) e "negativo" (esquerda), facilitando a análise visual e gráfica das tendências cognitivas. Por exemplo, se o respondente optava por "concorda muito" com a afirmativa "gostaria de mudar do Bairro", isto revelava uma atitude "negativa" para com o Bairro. Da mesma maneira, respostas positivas para as afirmativas que a Área Portuária "deveria ter mais uso turístico" e "mais habitações" foram tomadas como indicativas de campo cognitivo "positivo", ou seja, atitudes favoráveis. As interpretações de cada afirmativa neste sentido serão colocadas a seguir.

As únicas afirmativas que não seguiram este raciocínio foram as que visavam à atitude dos respondentes relativas à participação da comunidade no planejamento dos Bairros e da Área Portuária, respectivamente as afirmativas 3 e 10 das Questões 17 e 18; estes resultados apresentados em separado (Tab. 27).

Assim, nas Tabelas 28, relativa à uma visão global, e 29 a 33, específicas de cada ponto de coleta, as interpretações das afirmativas segundo os campos perceptivos opostos foram:

1: Este Bairro é bom para morar: Indica uma atitude e pode ser interpretada como resultado final da avaliação dos atributos dos bairros em relação à moradia. Resposta afirmativa indica campo perceptivo positivo.

2: Ele é bom para trabalhar: Aqui o mesmo raciocínio acima foi aplicado e resposta positiva indica campo perceptivo positivo

4: O Bairro é mal frequentado e perigoso: Representa uma percepção diretamente relacionada com a questão da insegurança, já tão presente nas respostas relativas à "primeiras imagens". As respostas afirmativas indicam campo perceptivo negativo.

5: Tem muita sujeira e mau cheiro: Percepção de atributos relativos à manutenção da área, mas que pode ser interpretada também como uma atitude final qualitativa. As respostas afirmativas indicam campo perceptivo negativo.

6: É agradável com casas e paisagens bonitas: Com esta afirmativa, buscávamos explorar as atitudes dos respondentes perante os aspectos paisagísticos estéticos gerais do patrimônio construído. Resposta afirmativa indica campo perceptivo positivo.

7: O bairro tem pouco comércio: Impressão ambiental que diz respeito a um atributo percebido do Bairro, mais do que simplesmente uma atitude para com ele, assim como o nível de satisfação/carência por serviços de primeira necessidade. Resposta positiva indica campo perceptivo negativo.

8: Tem poucas opções para lazer: Outra afirmativa que conota atributos percebidos dos bairros mais do que atitudes perante esta temática. Resposta positiva indica campo negativo.

9: O Bairro precisa de um ponto social central: Impressão ambiental sobre um atributo do Bairro mas, ao mesmo tempo, uma atitude do respondente perante as potencialidades de sua vida social. Respostas positivas indicam campo perceptivo negativo.

10: Gostaria de mudar de Bairro: Representa uma atitude que queríamos explorar, principalmente pelos "moradores", a respeito de possibilidades futuras. Por outro lado, dentre o grupo dos que "trabalham" na área, ela pode ser interpretada como mudança de local de trabalho. Entretanto, em ambos os casos, as respostas positivas indicam campo perceptivo negativo.

Na Tabela 34, relativa à Questão 18 sobre atitudes/atributos da Área Portuária, as interpretações das afirmativas foram:

1: A Área Portuária tem lugares e paisagens muito bonitos: Conota atributos percebidos e uma atitude positiva; as respostas positivas indicam campo perceptivo positivo.

2: Está mal conservada e cheia de lixo: Afirmativa que transmite conotação acentuada de atributos percebidos relativos a manutenção. Resposta positiva indica campo perceptivo negativo.

3: As casas e armazéns antigos deveriam ser preservados: Afirmativa que sugere atributos percebidos na área, enquanto também conota uma necessária atitude para com eles por parte do respondente. A resposta positiva indica campo positivo.

4: Maior integração com o Centro e mais escritórios: Novamente, afirmativa que conota atributos da área assim como uma necessária atitude do sujeito para com eles, no momento em que inserimos advérbios. Respostas positivas indicam campo negativo.

5: Deveria ter mais lazer: Corresponde a atributos percebidos pelo respondente mas também pode conotar uma atitude quanto às potencialidades da área. A resposta positiva indica campo perceptivo negativo.

6: Deveria ter mais uso turístico: Afirmativa ligada a atributos percebidos na área e que pode ser compreendida como bastante relacionada à Afirmativa 1, ao menos no que diz respeito à percepção do potencial do patrimônio arquitetônico e paisagístico. Resposta positiva indica campo perceptivo positivo.

7: As atividades portuárias deveriam ser transferidas para longe: Denotando claramente o que talvez seja o maior atributo da área, esta afirmativa buscava principalmente dados sobre as diferenças de atitudes entre os grupos populacionais respondentes no que claramente ainda é uma das atividades econômicas mais importantes para significativa parcela deles. Respostas positivas indicam campo perceptivo negativo.

8: O viaduto da Perimetral é muito feio: Com esta afirmativa propunhamos medir a atitude dos sujeitos perante o Viaduto da Perimetral cuja construção, na opinião unânime dos técnicos respondentes, e características inseriram impactos negativos na área, principalmente quanto às continuidades visual e morfológica, além de dificuldades para o funcionamento das atividades portuárias. Resposta positiva indica campo negativo.

9: Deveria haver mais habitações: Conota atributos da área, no sentido da existência, ou não, de suficientes habitações para seu potencial, enquanto também conota a atitude do sujeito em relação à adequabilidade da área para a moradia. Resposta positiva indica campo perceptivo positivo.

As tabelas relativas a atitudes e atributos (Tab. 28 a 34) apresentam a distribuição de respostas relativas às diversas impressões ambientais, segundo cada grupo populacional e cada ponto de coleta, bem como a média ponderada de cada uma.

A média ponderada será índice importante na análise dos resultados e em sua interpretação gráfica (Figs. 75 a 81). Estes gráficos interpretativos foram construídos mantendo-se no eixo horizontal a média ponderada entre os valores -3 a +3, de maneira a facilitar as comparações das proporções de resultados entre os grupos populacionais, explicitando os campos perceptivos "negativo" e "positivo".

Um fato evidenciado pela distribuição das respostas, foi a tendência dos respondentes de evitarem marcar o valor 0 na escala de concordância com as afirmativas, ou seja, evitavam se mostrar "indiferentes". Isto poderia ser explicado como sendo uma característica do próprio desenho do questionário, mas não acreditamos que ele tenha gerado uma tendência inconsciente ao respondente de evitar o zero, ao contrário, queríamos que "indiferente" também fosse uma opção viável, e não forçando a ver-se obrigado a optar por um dos campos perceptivos se assim não o desejasse.

Cabe alertar que, principalmente no caso desta Parte III e da Parte IV do nosso questionário, devemos sempre relativizar alguns dos resultados gerais obtidos na análise dos dados, segundo os três grupos populacionais. Estatisticamente, a diferenciação nos totais de respondentes em cada um dos grupos, se individualmente muito acentuadas, podem influenciar em demasia a média ponderada, eventualmente, gerando interpretações equivocadas. Este fato foi levado em conta durante toda nossa análise dos dados gerais e através da utilização de gráficos comparativos lado a lado nas figuras, facilitando a análise visual das distribuições.

Antes de analisarmos os dados relativos, primeiramente, à percepção de bairros e, posteriormente, da Área Portuária, cabe adiantar a análise da distribuição de respostas constante à Tabela 27, da atitude dos respondentes relativa à participação comunitária. Isto porque por um lado, como vimos, esta afirmativa não consta dos procedimentos normais de nossa análise, não tendo sido incluída nas outras tabelas e gráficos. Pelo outro, devido à obviedade dos seus resultados comuns aos dois níveis de percepção, que deixaram evidente que o nosso conjunto de respondentes possui uma atitude extremamente positiva em relação à participação em planos e no planejamento tanto a nível dos Bairros quanto à nível da Área Portuária (Tab. 27).

Em relação à participação comunitária no planejamento do bairro, o percentual de respostas com intensidade +3 supera 95% em todos os grupos populacionais, se verificado em relação aos dados globais, e mesmo em relação aos diferentes locais de aplicação de questionários e aos três sub-grupos populacionais, este percentual nunca foi inferior a 72%, atingindo por vezes picos máximos de 100%. No caso das respostas relativas à participação em plano para a Área Portuária, os percentuais revelados pelas respostas dos três grupos populacionais foram ainda maiores, superiores a 95%.

XII. 6.1. Atitudes e Atributos Relativos aos Bairros:

Por uma questão de facilidade, desenvolveremos os comentários seguintes ordenados segundo cada uma das afirmativas, representativas de atitudes e de atributos ambientais sobre os bairros (Questão 17), a partir dos dados gerais a todos os locais

de aplicação de questionários (Tab. 28 e Fig. 75) para, em seguida abordarmos os relativos a cada uma destas localidades (Tabs. 29 a 33 e Figs. 76 a 80). As Figuras estão todas localizadas ao fim do presente ponto.

Lembramos, mais uma vez, que nas tabelas e figuras mencionadas, as intensidades marcadas correspondem, não às respostas diretas, mas à sua interpretação segundo campos perceptivos opostos (Positivo X Negativo), de maneira a facilitar a análise e possibilitar uma melhor visualização das percepções encontradas.

- Afirmativa 1: "Este Bairro é bom para morar"

Os dados gerais nos mostram que a atitude média em relação à afirmativa é "negativa", com média ponderada de -1.12. Embora deva-se considerar que o grupo de "moradores" sempre teve uma atitude positiva, de média geral +0.42, este resultado não foi forte o suficiente em nenhum local de aplicação para reverter a média ponderada geral, embora no Santo Cristo ela tenha atingido o pique de +0.85.

Quanto aos dados relativos aos locais de aplicação, tomados individualmente, nota-se atitudes semelhantes às médias globais, bastante "negativas", exceto na Praça da Harmonia, onde a média negativa foi cerca do valor zero, influenciada pelas respostas positivas dos "usuários".

O bairro que obteve a menor média ponderada, ou seja, gerou a atitude mais "negativa" dentre os respondentes foi o correspondente à Rodoviária. Interessante é como a percepção das precárias condições ambientais deste local determinam esta atitude negativa, embora tenhamos visto que

11 dos respondentes neste local acertaram que o bairro é Santo Cristo (como vimos na análise das respostas à Questão 10, Tab. 17), um dos bairros que gerou mais atitudes positivas.

Portanto, dentre os respondentes, mesmo "moradores", os bairros da Área Portuária, nas condições existentes, não evocam suficientes atitudes positivas para moradia.

- Afirmativa 2: "Ele é bom para trabalhar"

Ao analisarmos os dados relativos à totalidade de respondentes, chama a atenção a atitude "positiva" perante esta afirmativa, quando em relação a todas as outras impressões ambientais fica patente a forte tendência a atitudes "negativas" dos grupos de usuários.

Neste caso a média ponderada para os valores da escala atingiu +0.98 no geral. O pique máximo foi obtido nas respostas do grupo dos que "trabalham" na Área Portuária, cuja média ponderada foi de +1.66. As médias ponderadas sobre esta impressão ambiental, específicas a cada local de aplicação, também foram em sua maioria positivas, com exceção da impressão dos "usuários" na Barão de Tefé (- 0.20) e de todos os grupos na Rodoviária, onde a média ponderada geral foi de -2.60.

Pode-se dizer que estas impressões demonstram que, com a exceção da área da Rodoviária, todas as outras, enquanto bairros, são vistas positivamente para trabalhar, com variações apenas quanto à intensidade destas atitudes, mas sempre mantendo valores médios.

- Afirmativa 4: "O Bairro é mal frequentado e perigoso"

Afirmativa que conota percepção diretamente relacionada com a questão da "segurança", já tão presente como vimos nas primeiras imagens recorrentes aos bairros.

A média ponderada relativa à totalidade de respondentes foi uma das mais negativas, de -2.54, traduzindo bem as atitudes dos três grupos populacionais em todos os pontos de coleta, que percebem os bairros da Área Portuária como "mal frequentado e perigoso". O pico mínimo de -3.00 foi atingido nas respostas dos "usuários" na Praça Mauá e da Barão de Tefé, e entre os "moradores" na Rodoviária.

- Afirmativa 5: "Tem muita sujeira e mau cheiro"

Tampouco houve discrepâncias nas médias gerais em relação aos grupos populacionais e os distintos pontos de coleta. Sobre esta impressão ambiental, a atitude das pessoas perante os bairros foi "negativa", com intensidade média geral de -2,66, atingindo o mínimo de -2,94 entre os respondentes na Praça Mauá.

- Afirmativa 6: "É agradável, com casas e paisagens bonitas"

Pelos dados gerais, a atitude perante esta afirmativa é "negativa" tanto no conjunto dos sujeitos (-1.07) quanto em cada um de seus grupos. Entretanto, o grupo de "moradores" tendeu em todos os locais a manter uma atitude menos negativa, enquanto os "usuários", ao contrário, tendiam a atitudes mais negativas.

A única exceção foi traduzida pela média ponderada de +0.69 obtida entre os "moradores" no Santo Cristo, o que revela uma atitude positiva bastante significativa (senão em valores absolutos, por destoar dos demais resultados) para com os aspectos paisagísticos daquele bairro.

- Afirmativa 7: "O Bairro tem pouco comércio"

Os dados tabulados e o gráfico de atitudes pela média ponderada não revelam grandes discrepâncias entre as percepções dos diversos grupos e pontos de coleta, os resultados sempre se mantendo "negativo".

Poderíamos, entretanto, interpretar mais detalhadamente os dados no sentido de observar que na Barão de Tefê, os grupos dos "moradores" e "usuários" registraram médias ponderadas significativamente mais negativas do que o grupo dos que "trabalham". Na Harmonia foram os "usuários" que responderam mais negativamente, enquanto na Rodoviária foram os que lá "trabalham".

- Afirmativa 8: "Tem poucas opções para lazer"

Sob o aspecto geral, os dados nos revelam aqui um dos índices (média ponderada) mais negativos de -1.98.

Embora a percepção desta questão dentre os três diversos grupos mantenha-se em média semelhante, os dados sugerem que quanto menor a familiaridade com a área, mais carente de lazer ela parece ser para o respondente. Assim, as médias ponderadas na análise geral foram: "moradores", -1.80, "trabalham", -2.00, "usuários", -2.10.

Este raciocínio serve também para a análise dos dados referentes a bairros nos diferentes locais de aplicação. As médias foram sempre muito negativas com o grupo de "moradores" tendendo a demonstrar uma percepção menos "negativa" do que os outros grupos.

Foi surpreendente a alta média negativa no Santo Cristo, uma vez que o Bairro possui a área de lazer mais equipada das redondezas, no Morro do Pinto, como vimos no Capítulo VII. Até o grupo dos "moradores" apresentaram média ponderada de -2.00. Na Rodoviária foi onde apareceram as percepções mais "negativas" da questão, nos três grupos populacionais.

- Afirmativa 9: "O Bairro precisa de ponto social central"

Segundo os dados gerais, esta questão também sugeriu uma das percepções mais "negativas" do conjunto de pontos de coleta, atingindo média ponderada de -2,14, com o grupo de "moradores" da Área Portuária definindo a percepção mais negativa.

Em relação a cada um dos pontos de coleta individualmente, o grupo "moradores" despontou como apresentando as percepções mais negativas, com pique previsível na Rodoviária, onde a média ponderada deste grupo atingiu -3.00. As outras percepções muito negativas dos "moradores" foram na Praça Mauá, de -2,78, e no Santo Cristo, de -2.38. Neste último caso o resultado surpreende um pouco já que a área possui uma praça bastante central no que diz respeito ao tecido urbano e à própria distribuição

de funções e circulação do bairro, visto no Capítulo VII.

Interessante notar que, mesmo nos locais de alicação que constituíam-se de praças bastante frequentadas por atividades que não apenas de passagem, com importância inclusive na evolução e identidade dos bairros, as percepções dos "moradores" foram muito negativas, sugerindo que estes locais talvez não estejam sendo devidamente utilizados e reconhecidos como centros de encontro.

- Afirmativa 10: "Gostaria de Mudar do Bairro"

Os dados gerais nos mostram uma atitude não muito "negativa", de média ponderada -0.39, média geral esta que reflete bem aquelas relativas a cada um dos grupos populacionais do conjunto de respondentes.

Embora a interpretação e as respostas a esta afirmativa remeta a percepções pertencentes ao mesmo tipo de campo imagético (conotações idênticas), sua natureza é diferente entre os três grupos de sujeitos. Entre "moradores" da Área Portuária ela diz respeito a uma real mudança de moradia.

No caso do grupo dos "moradores", a média ponderada geral foi de -0.20, atitude algo "negativa" mas que não se repete em todos os resultados relativos a cada um dos pontos de coleta. Exceções deram-se na Praça Mauá (+1.22) e, ligeiramente, no Santo Cristo (+0.08), percepção esta que ainda pode ser entendida como reforçada pelas atitudes do grupo de "moradores" que foram respondentes na Rodoviária, local oficialmente no bairro de Santo Cristo.

Por outro lado, a Afirmativa 10 em relação ao grupo de sujeitos que "trabalham" na Área Portuária deve ser vista apenas como referindo-se a possibilidade de eventual mudança de local de trabalho.

Analisados comparativamente com aqueles obtidos com as respostas à Afirmativa 2 (se o bairro era "bom para trabalhar"), os resultados da percepção deste grupo em relação aos bairros parece mostrar atitudes contraditórias. Enquanto a análise da Afirmativa 2 mostrou uma atitude muito "positiva" para com trabalhar no bairro (índice médio de +1.66), o mesmo não pode ser dito com as atitudes concluídas da Afirmativa 10, cuja média ponderada geral foi de -0.43; ou seja, que um percentual significativo de sujeitos gostaria de mudar de local de trabalho. Analisados individualmente segundo locais de coleta, os resultados só mostram atitude "positiva" do grupo "trabalham" na Praça Mauá, com, média de +0.47.

Entre os "usuários" a conotação da Afirmativa 10 é semelhante àquela dos que "trabalham", remetendo a possibilidades de mudanças relativas às razões por que encontram-se no local. A média ponderada dos resultados gerais deste grupo mostra atitude negativa de -0.37. No entanto, os "usuários" respondentes na Praça Mauá, na Praça da Harmonia, com índices respectivos de +0.21 e +0.67, mostraram atitude "positiva" a este respeito. Curiosamente, o índice mais negativo não foi obtido entre os "usuários" da Rodoviária, mas no Santo Cristo (-0.91).

Fig. 75: Gráfico de Intensidade de Atitudes e Atributos segundo Campos Perceptivos, relativos a bairros, no conjunto de respondentes (Questão 17).

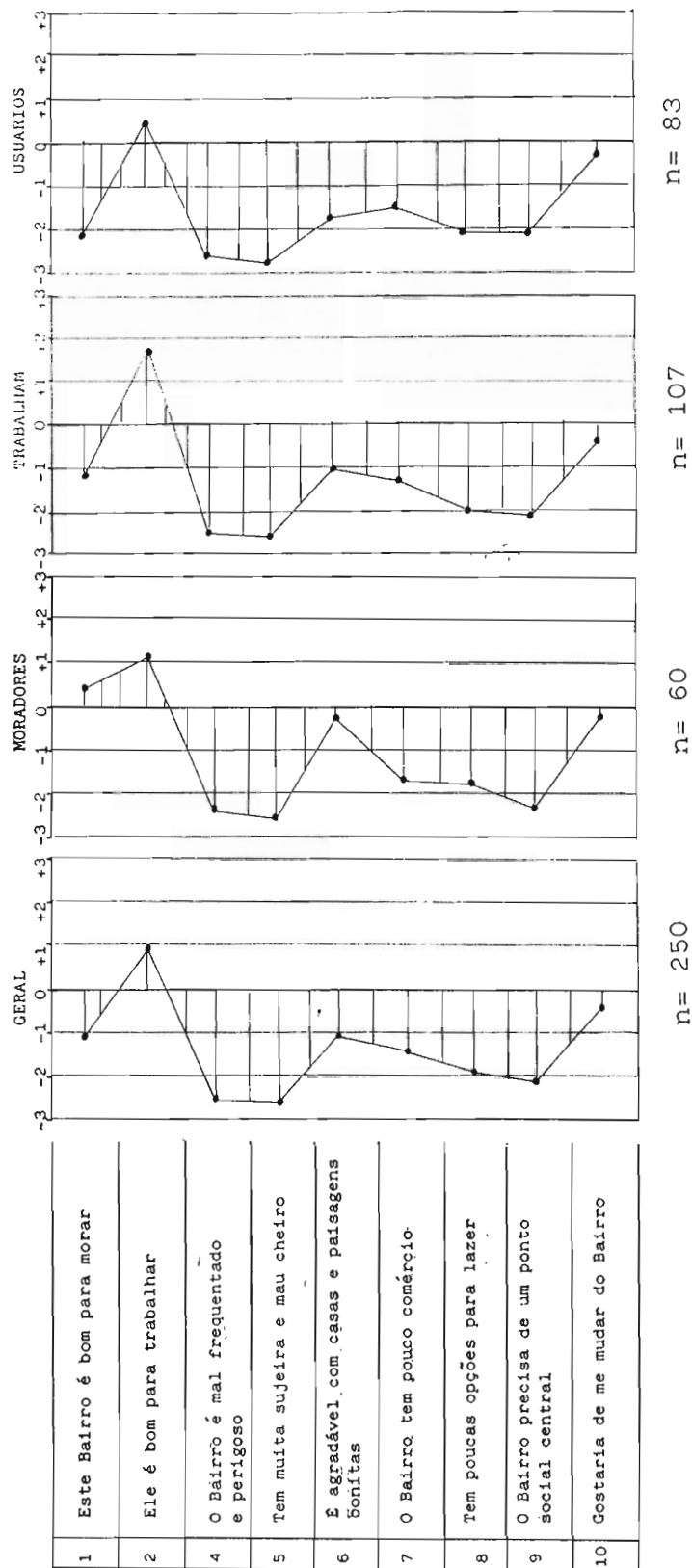


Fig. 76: Gráfico de Intensidade de Atitudes e Atributos segundo Campos Perceptivos, relativos a bairro; local de aplicação: Praça Mauá (Questão 17).

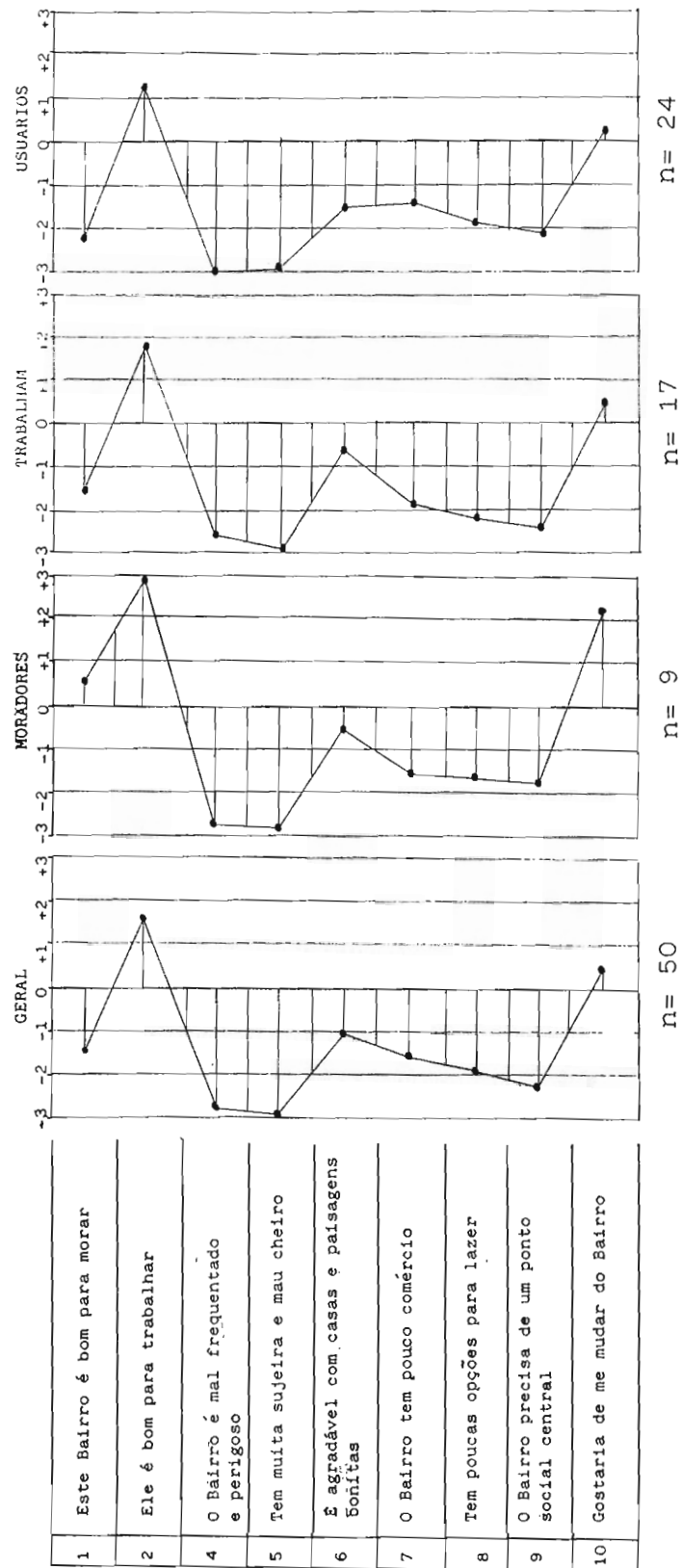


Fig. 77: Gráfico de Intensidade de Atitudes e Atributos segundo Campos Perceptivos, relativos a bairro; local de aplicação; Praça B. Tefé (Questão 17).

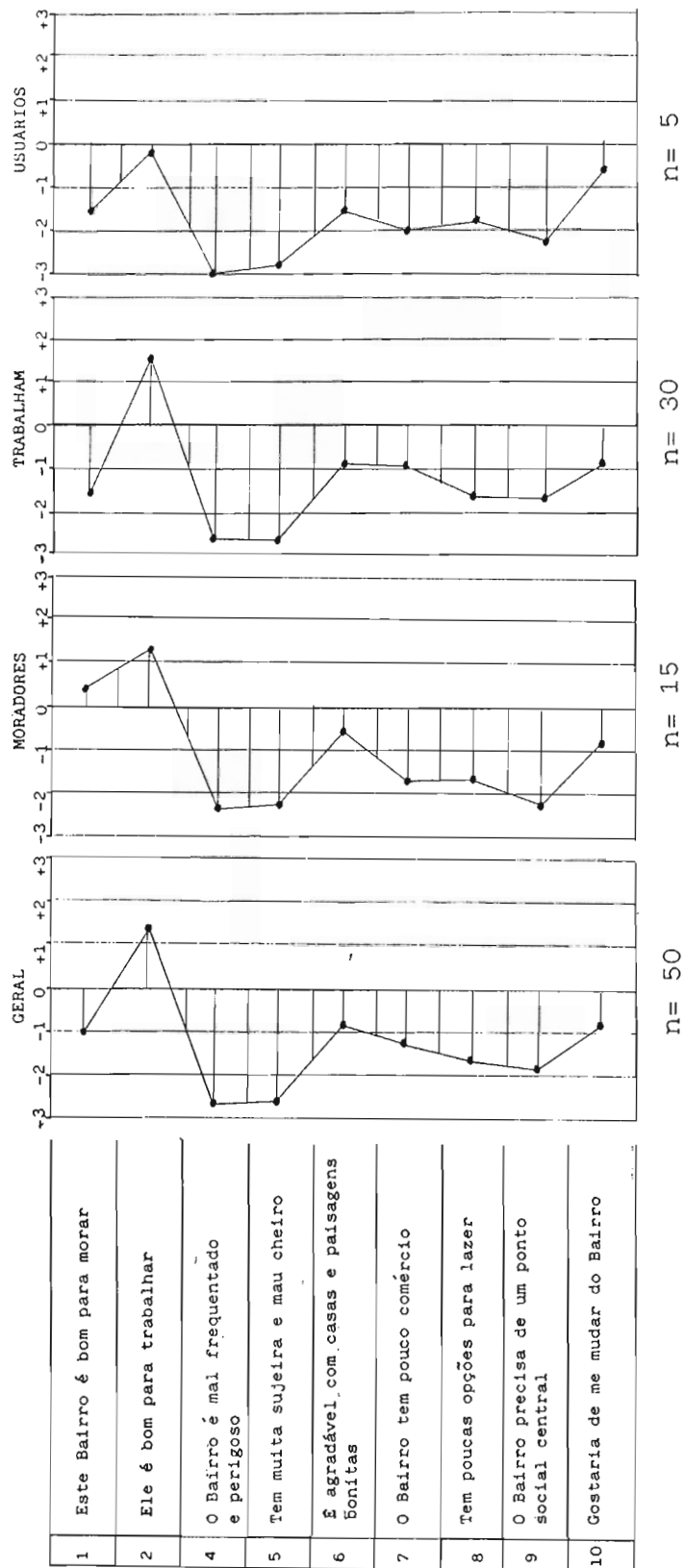


Fig. 78: Gráfico de Intensidade de Atitudes e Atributos segundo Campos Perceptivos, relativos a bairro; local de aplicação: Praça da Harmonia (Questão 17).

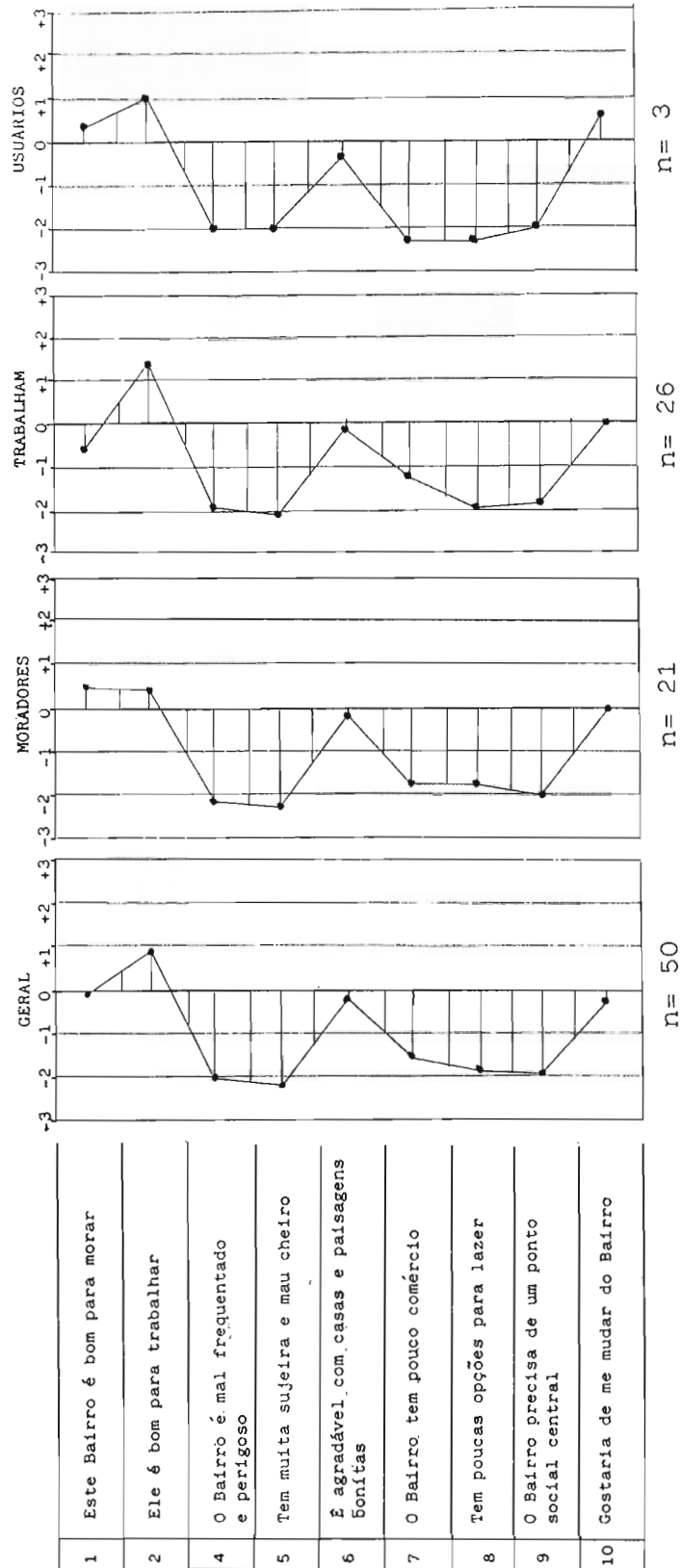


Fig. 79: Gráfico de Intensidade de Atitudes e Atributos segundo Campos Perceptivos, relativos a bairro; local de aplicação; Praça St^o Cristo (Questão 17).

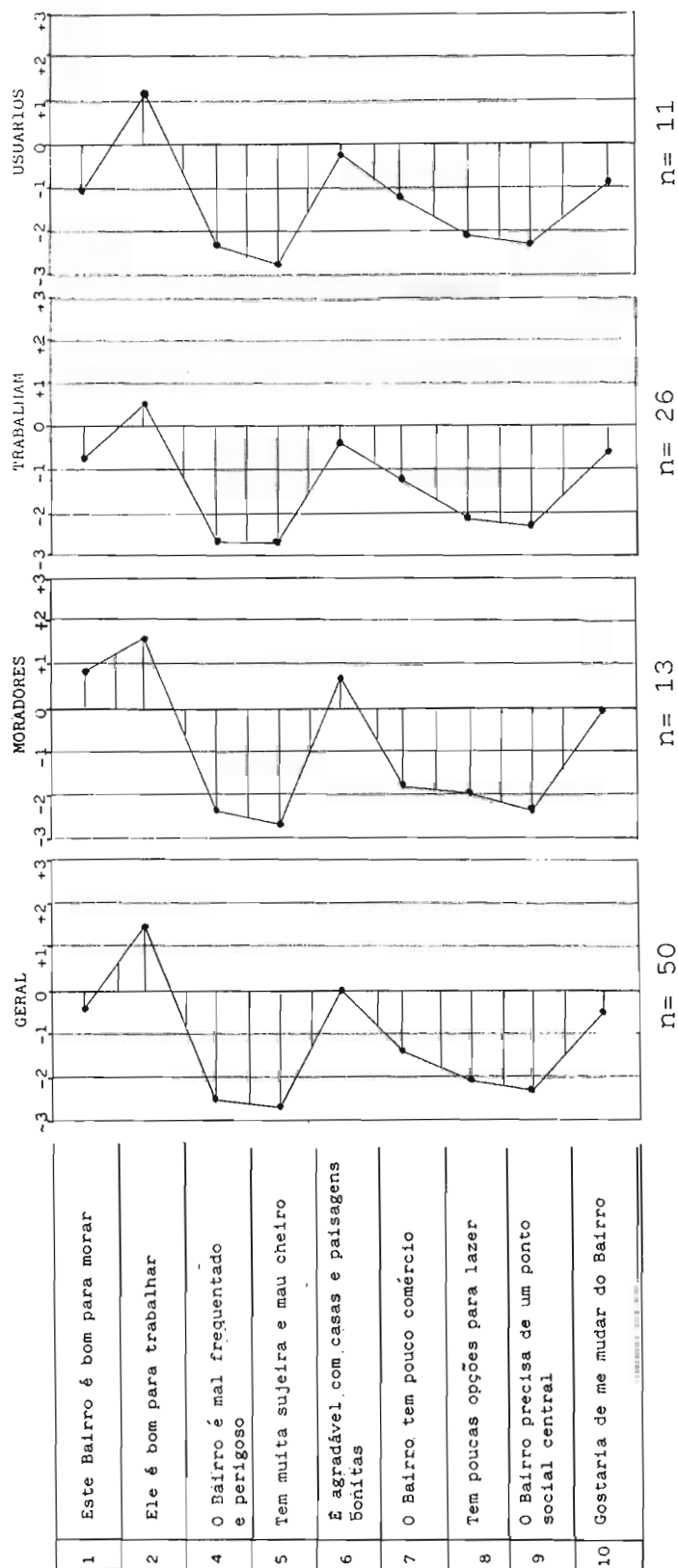
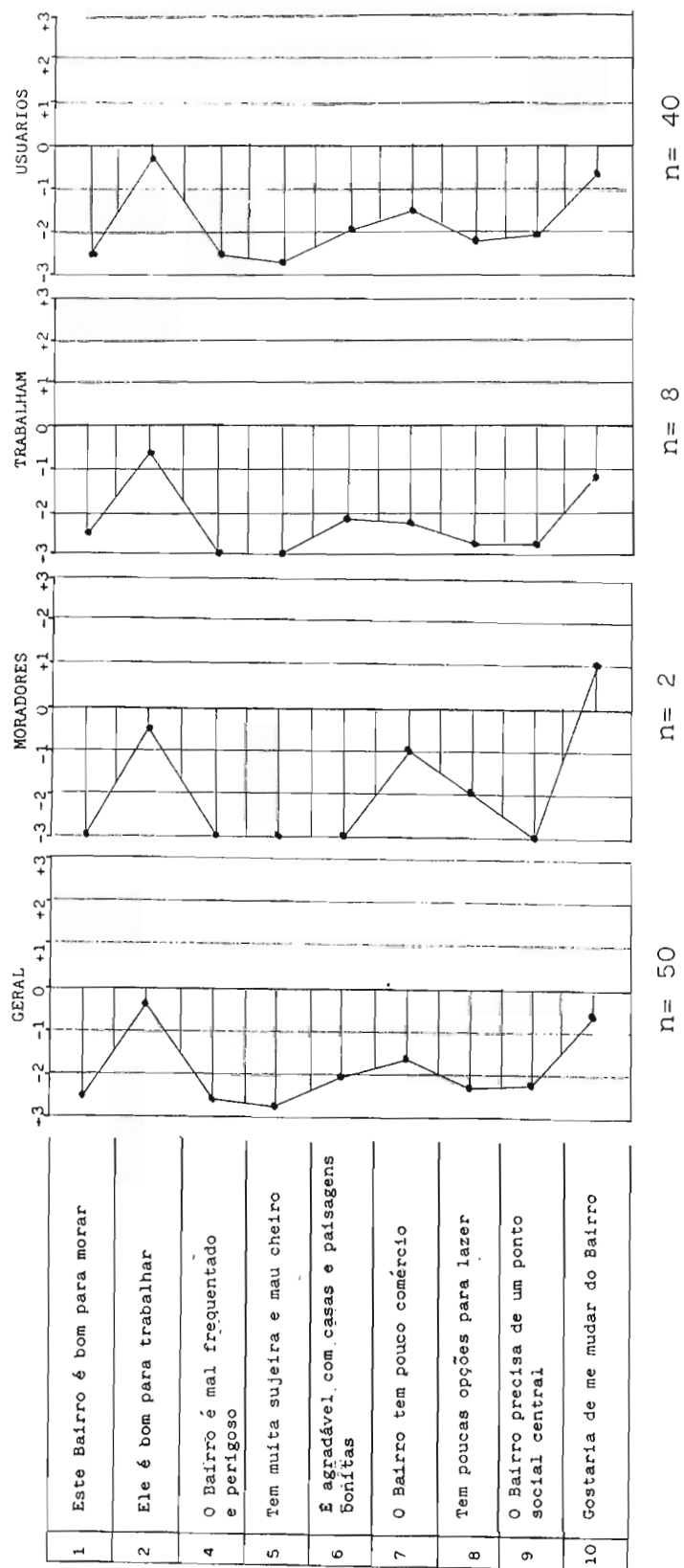


Fig. 80: Gráfico de Intensidade de Atitudes e Atributos segundo Campos Perceptivos, relativos a bairro; local de aplicação: Rodoviária (Questão 17).



XII. 6.2. Sobre Atitudes e Atributos Relativos a Bairros:

A análise que realizamos sobre as atitudes dos respondentes perante os bairros e os seus atributos percebidos, desenvolvida acima, nos permite um resumo conclusivo através dos seguintes pontos:

- em termos médios do conjunto de respondentes, os bairros não são percebidos como bons lugares para morar, embora as respostas dos "moradores" mostrem atitudes ligeiramente positivas, principalmente em relação ao Santo Cristo.
- a afirmativa sobre atributos, cuja interpretação teve a maior concordância no campo positivo por todos os grupos respondentes foi a de todos os bairros serem bons locais para se trabalhar, com única exceção da área da Rodoviária.
- foram das mais negativas as percepções de todos os grupos de respondentes na interpretação das afirmativas 4 e 5, relativas aos aspectos mais obviamente percebidos da administração ambiental: segurança e limpeza.
- apenas o grupo de "moradores" do Santo Cristo manifestaram percepção positiva em relação a atributos paisagísticos e arquitetônicos de seu bairro.
- de uma forma geral, os respondentes possuem percepção negativa de atributos nos bairros diretamente responsáveis por condições de habitabilidade complementares à própria habitação, como comércio, lazer e ponto social central (Afirmativas 7, 8 & 9). A percepção de atributos ligados a lazer e ponto social central, inclusive, foram dos que atingiram índices mais negativos na totalidade das respostas. Em relação a comércio e ponto central os "moradores" e os que "trabalham" na área foram os mais ressentidos, enquanto que em relação ao lazer, a familiaridade do respondente com o bairro pareceu aumentar-lhe a satisfação.
- em relação a possibilidade de mudar de bairro, exposta pela atitude representada na afirmativa 10, os índices revelam que os três grupos possuem percepções negativas dos bairros. Entretanto, algumas exceções foram registradas como percepções positivas: todos os sub-grupos na Praça Mauá, os "usuários" na Praça da Harmonia, e os "moradores" na Rodoviária.

Cabe destacar que as respostas dos respondentes na Rodoviária expressam uma forte rejeição por aquele local, os campos negativos prevaleceram muito se comparados aos outros

locais de aplicação de questionários. Este resultado vem de encontro ao obtido em relação às primeiras imagens recorrentes, quando alto grau de rejeição foi detectado neste local.

A aparente contradição entre as percepções dos "moradores" quanto às Afirmativas 1 (bairro bom de morar) e 10 (gostaria de mudar de bairro), pode ser interpretada como um reconhecimento dos atributos positivos da área e seu potencial, mas uma insatisfação com o estado das coisas.

XII. 6.3. Atitudes e Atributos Relativos à Área Portuária:

Para o desenvolvimento da análise relativa a este aspecto da percepção dos sujeitos respondentes, seguiremos a mesma sistemática do item anterior, segundo a ordem das afirmativas apresentadas no questionário.

O gráfico de intensidade de atitudes e atributos percebidos para a Área Portuária, segundo campos perceptivos, construído a partir das médias ponderadas das respostas encontra-se no final deste ponto (Fig. 81).

- Afirmativa 1: "A Área Portuária tem lugares e paisagens muito bonitos":

A atitude geral transmitida pelos resultados foi "negativa", com média ponderada de -0.79. O grupo de "moradores" apresentou uma atitude um pouco melhor, de -0.13, enquanto os que "trabalham" e os "usuários" demonstraram índices de -0.60 e -1.49, respectivamente, o que indica percepções progressivamente negativas com a diminuição de intimidade com a área.

- Afirmativa 2: "Está mau conservada e cheia de lixo"

Tanto na avaliação geral de dados, quanto em relação aos três diferentes grupos de respondentes, foi a afirmativa de impressão ambiental que mostrou atitudes mais negativas em relação à Área Portuária. Apenas duas pessoas responderam no campo positivo, mesmo assim, dispendo o menor valor disponível.

No conjunto total de respondentes o índice foi de -2.60, enquanto entre os "moradores" de -2.55, entre os que "trabalham" de -2.50 e entre os "usuários" de -2.78. Estes resultados indicam, novamente, uma ampliação das percepções negativas dos indivíduos segundo a diminuição de sua intimidade com a área.

- Afirmativa 3: "Casas e armazéns antigos devem ser preservados":

A média geral de respostas foi no campo positivo, alcançando o índice bastante elevado de +1.86. Neste caso, curiosamente, foi o grupo de "usuários" que apresentou a percepção mais positiva, de +2.33, enquanto o de "moradores" apresentou o mais baixo, de +1.75.

- Afirmativa 4: "Maior integração com o Centro da cidade e mais escritórios":

Os dados gerais mostram índice muito baixo, de -2,13, indicando que indica que os respondentes percebem a área como possuindo pouca integração com o Centro e necessitando de mais escritórios. Previsivelmente, quanto menor a intimidade do respondente, mais negativa esta visão, culminando com os "usuários" com índice de -2.20.

- Afirmativa 5: "Deveria ter mais lazer"

Certamente o lazer não se encontra entre os atributos da área, como vimos, mas interessava também medirmos a intensidade das atitudes negativas a este respeito. No âmbito geral, foi o segundo índice mais negativo obtido no conjunto de afirmativas (-2.26). Também em relação a cada um dos grupos populacionais manteve-se sempre como o segundo índice mais negativo entre "moradores" (-2.27), "trabalham" (-2.17) e "usuários" (-2.39).

- Afirmativa 6: "Deveria ter mais uso turístico"

Poderia ser entendida como relacionada com a Afirmativa 1, enquanto potencial do patrimônio construído. Mas, enquanto aquela foi "negativa", esta afirmativa gerou percepção "positiva" que, embora não muito elevada, pelos dados do conjunto atingiu índice de +0.63. Novamente aqui, a maior intimidade dos sujeitos com a área determinou uma maior atitude positiva nas respostas e os "moradores" atingiram o índice +0.92.

- Afirmativa 7: "As atividades portuárias deveriam ser transferidas para longe".

O índice geral médio foi "positivo" de +1.54, sendo que para o grupo de "moradores" foi de +1.63, para os que "trabalham" de +1.71 e para os "usuários" de +1.25. Os resultados demonstram que a grande maioria dos respondentes possui uma percepção positiva das atividades portuárias na área e sua atitude é de que elas não sejam transferidas daquela área.

- Afirmativa 8: "O Viaduto da Perimetral é muito feio"

O índice geral médio foi "negativo", de -0.80, muito influenciado pelas atitudes expressas pelo grupo de "moradores", cuja média ponderada foi de -1.05; isto demonstra o impacto relativamente forte do viaduto em sua percepção da área. Por outro lado, os que lá "trabalham" e os "usuários" não demonstraram índices tão negativos, de -0.46 e -0.29 respectivamente. De qualquer maneira, pode-se concluir que o impacto do Viaduto da Perimetral sobre os três grupos populacionais gera percepções com atitudes negativas.

- Afirmativa 9: "Deveria ter mais habitações"

A média ponderada atingida pelos dados gerais mostrou uma percepção bastante positiva de +1.70. O grupo de "moradores" novamente "puxou" o resultado com o índice de +2.07, onde apenas uma pessoa respondeu no campo negativo. O grupo dos que "trabalham" na Área Portuária geraram ambos índices de +1.59. Portanto, os grupos de respondentes são concordantes em que deveria haver mais habitações, discordando apenas na intensidade com que defendem esta temática.

XII. 6.4. Sobre Atitudes e Atributos Relativos à Área Portuária:

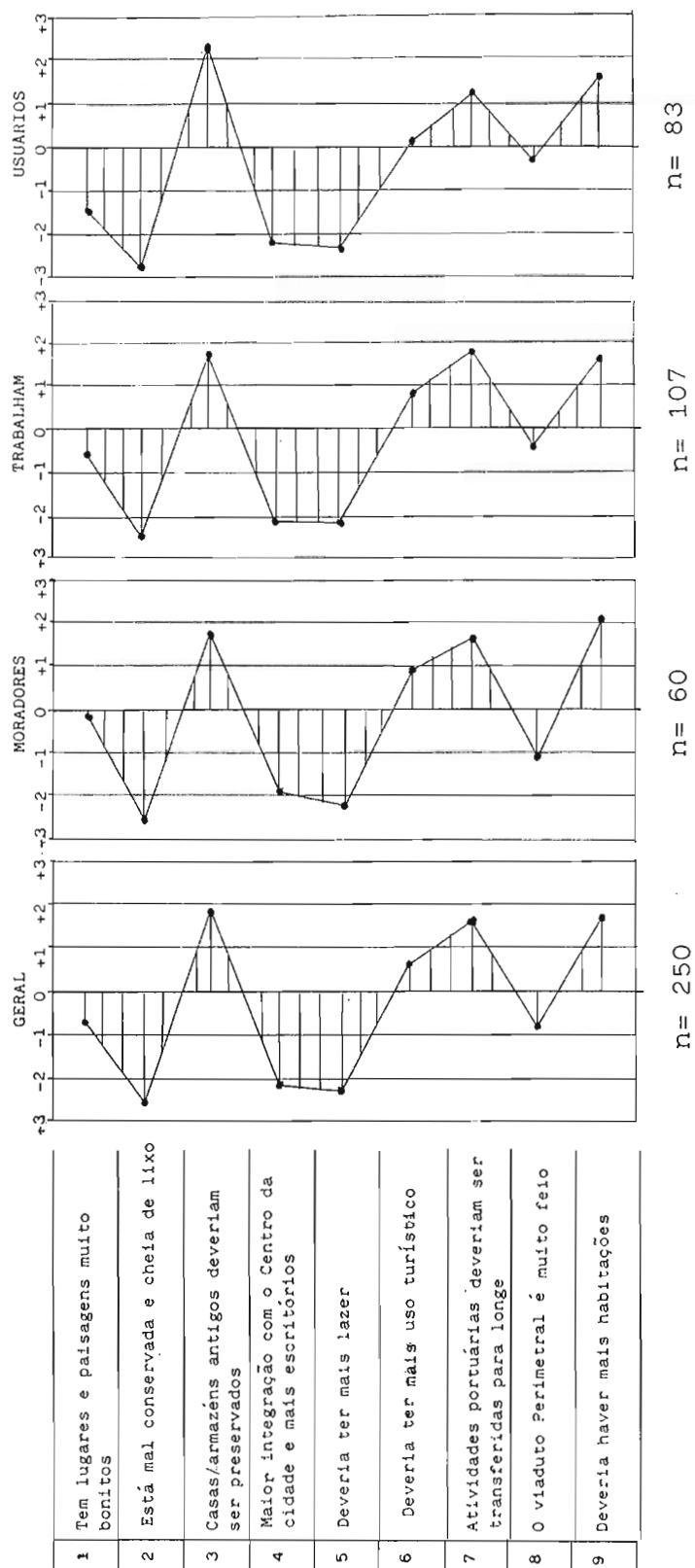
A seguir, alguns pontos que refletem um resumo conclusivo de nossa análise sobre atitudes e atributos percebidos pelos respondentes em relação à Área Portuária como um todo. Não houve diferenças de percepções entre sub-grupos que pudesse comprometer os índices sugeridos pelas médias ponderadas (veja Fig. 81).

- a paisagem da área é percebida negativamente entre os três grupos, sendo que os índices ficam mais intensos à medida que diminui a intimidade do respondente com a área.
- o índice mais negativo foi relativo à administração ambiental e serviços, no que tange a conservação e limpeza.
- a atitude de preservação dos imóveis antigos foi percebida como muito positiva por todos os sub-grupos. Interessantemente, os "usuários" parecem perceber maior potencial nesta questão, uma vez que suas respostas atingiram o índice mais alto, enquanto o mais baixo ficou com os "moradores".
- os índices atingidos e a distribuição de respostas entre os três grupos de respondentes indicam que, segundo sua percepção: a área deveria possuir mais integração com o Centro, mais possibilidades de lazer, mais uso turístico e mais habitações.
- a percepção dos respondentes é bastante positiva quanto à manutenção das atividades portuárias na área.
- todos os sub-grupos mostraram percepção negativa do viaduto da Perimetral, resultado mais acentuado entre "moradores".
- os índices atingidos pelas respostas relativas à possibilidade de mais habitações foram muito positivos, indicando nos respondentes uma clara percepção de atributos positivos na avaliação do potencial da área.

De uma maneira geral, o resultado do julgamento das afirmativas de atitudes e atributos, tanto relativas a bairros quanto à Área Portuária, confirmaram os resultados obtidos com as "primeiras imagens", no sentido dos respondentes possuírem percepção negativa quanto a temas que digam respeito à administração pública e serviços urbanos. Neste caso tampouco encontramos diferenças expressivas entre as manifestações dos diferentes grupos nem entre os diferentes locais de coleta de informação; ou seja, não houveram drásticas mudanças de campos cognitivos, como vimos.

Pode-se também dizer que a área desperta percepções positivas inquestionáveis em relação à seu potencial como local de trabalho, moradia e à possibilidade de preservação de imóveis.

Fig. 81: Gráfico de Intensidade de Atitudes e Atributos segundo Campos Perceptivos, relativos a Área Portuária (Questão 18).



XII. 7. Preferências e Expectativas Ambientais:

Lembramos que esta quarta e última parte do questionário tinha o objetivo de identificar as preferências e expectativas ambientais dos respondentes em relação a possibilidades de desenvolvimento da Área Portuária, possibilitando a sua avaliação com vistas aos processos de desenho urbano e revitalização.

Neste sentido, a Questão 19 expunha o respondente a três cenários alternativos de desenvolvimento, que ele deveria ordenar segundo a sua preferência. Logo depois, o respondente definia a intensidade de sua expectativa frente a grupos de cinco possibilidades ambientais, cada grupo com afirmativas típicas de cada cenário exposto, através de escala com valores de -1 (rejeição), 0 (indiferente) e +1 (aceitação) (Tabs. 35 e 36; Figs. 82 e 83).

XII. 7.1. Preferências Frente a Cenários de Desenvolvimento:

Os três cenários de desenvolvimento apresentados na Questão 19, e sobre os quais as pessoas tinham que se expressar eram (vide questionário, Anexo III):

- Alternativa A: o mais radical, conotando processo de renovação
"Tudo mudaria muito pois a Prefeitura, aliada aos Empresários, resolveria fazer um Plano moderno para renovação total."
- Alternativa B: maior equilíbrio, conotando revitalização
"Tudo mudaria bastante pois a Prefeitura, os Empresários e a Comunidade elaborariam juntos um Plano de Desenvolvimento, integrado e envolvendo todos os aspectos da área."
- Alternativa C: de maior inércia, sugerindo manutenção do estado
"Mudaria muito pouco pois a Prefeitura não tem interesse político ou recursos. Nem a Comunidade nem os Empresários conseguem convencê-la a fazer muitos investimentos no local."

A análise da distribuição das respostas segundo o conjunto de sua totalidade, nos permite concluir que a preferência ambiental dominante é aquela representada pela Alternativa B, ou seja, a que promoveria um processo de desenvolvimento mais equilibrado, de consenso, no sentido de uma revitalização ampla (Tab. 35).

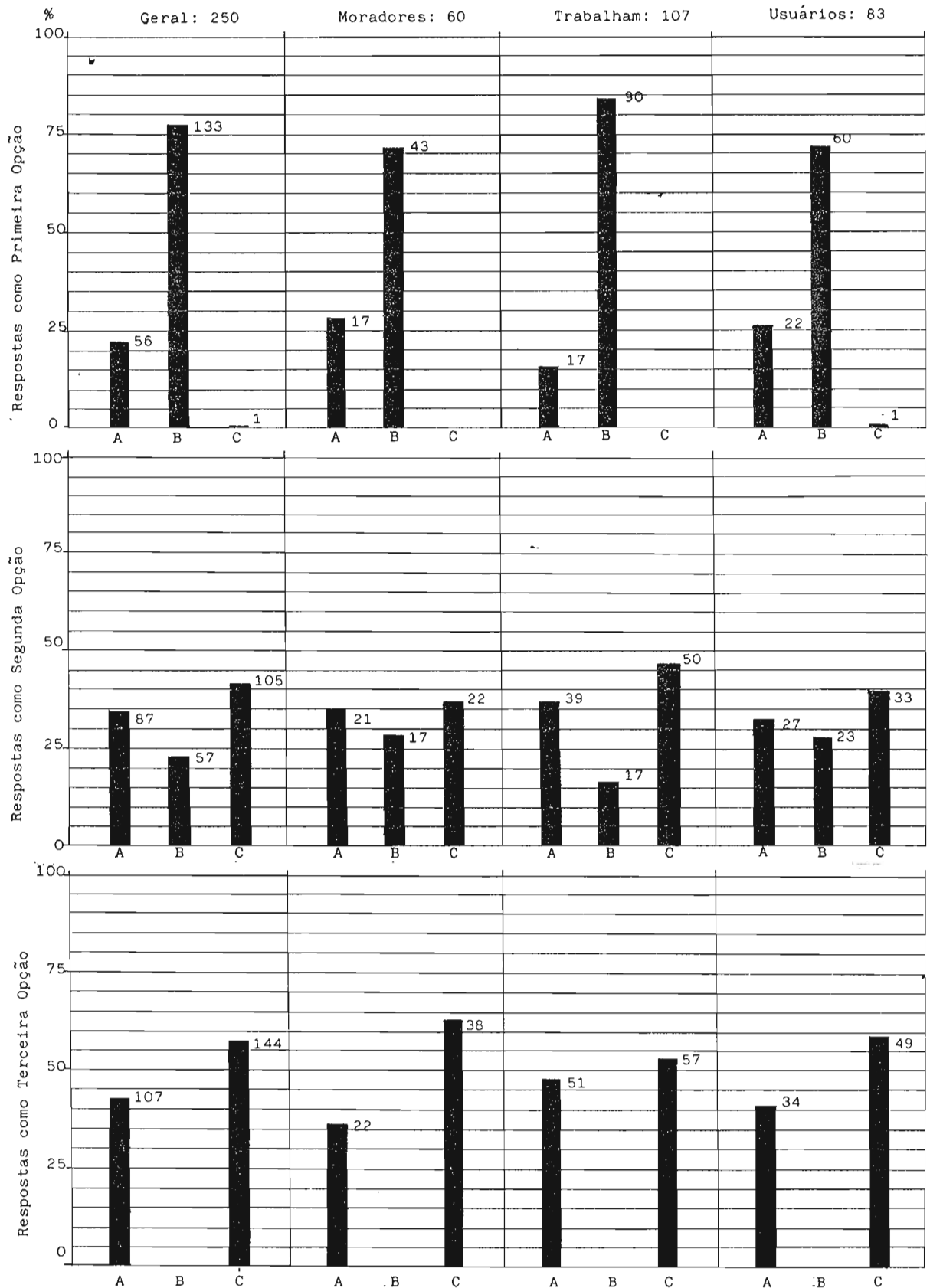
Esta foi a primeira opção de 193 (77,2%) dos respondentes e, aliás, ela tampouco foi registrada como terceira opção em nenhuma das respostas. Este resultado também se verificou entre os três grupos de respondentes, individualmente, com percentuais de primeira opção de 71.7% entre os sujeitos do grupo "moradores", 84.1% do grupo "trabalham" e 72.3% dos "usuários".

A opção do desenvolvimento tipo "revitalização", dados mostram que os respondentes demonstraram preferência a Alternativa A, "renovação" mais radical. A primeira vista podemos ser levados a acreditar que não, pois em números absolutos a Alternativa C, "deixar tudo como está", parece ser a segunda opção pois 105 respondentes (42%) votaram nela em segundo lugar.

Entretanto, matematicamente, pela média ponderada das respostas e seus valores, chegamos à conclusão que o fato de um número significativo de respondentes terem optado pela Alternativa A em primeiro e em segundo lugar, enquanto apenas um sujeito optou pela Alternativa C em primeiro, influi na avaliação final ponderada. O mesmo raciocínio e resultados se aplicam a todos os três grupos populacionais respondentes.

Portanto, os dados indicam que a alternativa de revitalização é a preferência de todos. A não se fazer nada, mantendo-se a situação atual, a larga maioria dos respondentes optaram pelo cenário de renovação mais radical.

Fig. 82: Gráfico de Preferências face a três Cenários de Desenvolvimento, segundo sua ordenação (Questão 19)



XII. 7.2. Expectativas para o Desenvolvimento:

Em seguida, comentaremos os dados resultantes relativos à intensidade de expectativas ambientais para os cenários de desenvolvimento (Tab. 36, Fig. 83). Novamente, nosso raciocínio apoiou-se no cálculo das médias ponderadas, tomadas como índices de aceitação (valor positivo), rejeição (valor negativo) ou indiferença perante a afirmativa apresentada.

Individualmente e em conjunto, as expectativas expressas nas respostas às afirmativas sugeridas nos permitem diferentes tipos de análise. Inicialmente faremos comentários individualmente.

Das afirmativas constantes na Alternativa A (renovação), podemos fazer as seguintes observações:

- 1: "Os edifícios velhos seriam demolidos dando lugar a modernas construções, lojas e escritórios."

Obteve baixo índice de aprovação (+0,07) segundo o conjunto de dados mas "moradores" e "usuários" a aprovaram, ambos com +0,18; os que "trabalham" na área rejeitaram a opção com -0,08.

- 2: "O uso residencial seria desencorajado"

Rejeitada pela maioria segundo o conjunto de dados, com índice de -0,62. Entre os "moradores" obteve índice de rejeição quase máximo (-0,93), bem acima dos obtidos entre os que lá "trabalham" (-0,50) e os "usuários" (-0,54), que mostraram-se semelhantes.

- 3: "Seriam construídos shopping centers"

Baixo índice de aprovação de forma geral (+0,10), sendo que os resultados individuais para os diferentes grupos tampouco foram muito expressivos. O grupo dos que

"trabalham" na área apresentaram, inclusive uma ligeira rejeição à idéia com índice de -0,06.

- 4: "O Porto continuaria funcionando na área, fortalecendo as suas funções"

Tomado o conjunto de respondentes, esta foi a afirmativa que obteve maior índice positivo, de +0,78. Obteve também valores altos, cerca desta média, em cada um dos grupos de respondentes, sendo que entre os moradores obteve um índice ligeiramente maior do que os outros, igual a +0,83.

- 5: "A Área seria uma continuação do Centro como ele é atualmente"

O segundo índice de aprovação mais alto desta Alternativa com +0,62. Os "moradores" aprovaram com +0,75, os que "trabalham" com +0,65, e os "usuários" com +0,49

Em relação ao desenvolvimento sugerido pela Alternativa B (revitalização), as afirmativas apresentadas trazem as seguintes expectativas:

- 6: "As áreas residenciais existentes seriam mantidas e novas residências seriam construídas"

Obteve o segundo maior índice de aprovação entre os "moradores" com +0,97 e índices altos também entre os que lá "trabalham", +0,70, e os "usuários", +0,67. A média ponderada geral refletiu estas expectativas com o valor +0,76.

- 7: "As casas e armazéns antigos seriam preservados e reutilizados"

Obteve o segundo maior índice de aprovação no conjunto de

sujeitos, com +0,97. Foi também quase máxima a aprovação entre os "moradores", com +0,98. Atingiu o valor máximo de aprovação entre os que "trabalham" lá, +1,00.

- 8: "Novos usos comerciais seriam promovidos"

O índice máximo de aprovação no conjunto de sujeitos, com +0,98. Indica bem os elevados índices de cada grupo individual; os "moradores" expressaram sua expectativa máxima (+1,00) apenas nesta afirmativa.

- 9: "Novos usos de lazer e turismo seriam promovidos"

Índice médio de aprovação segundo o conjunto de dados (+0,47) e mantendo-se com comportamento semelhante entre os três grupos de sujeitos, com os "usuários" expressando preferência ligeiramente superior.

- 10: "Em alguns trechos do Porto seria permitido o acesso à água para o lazer"

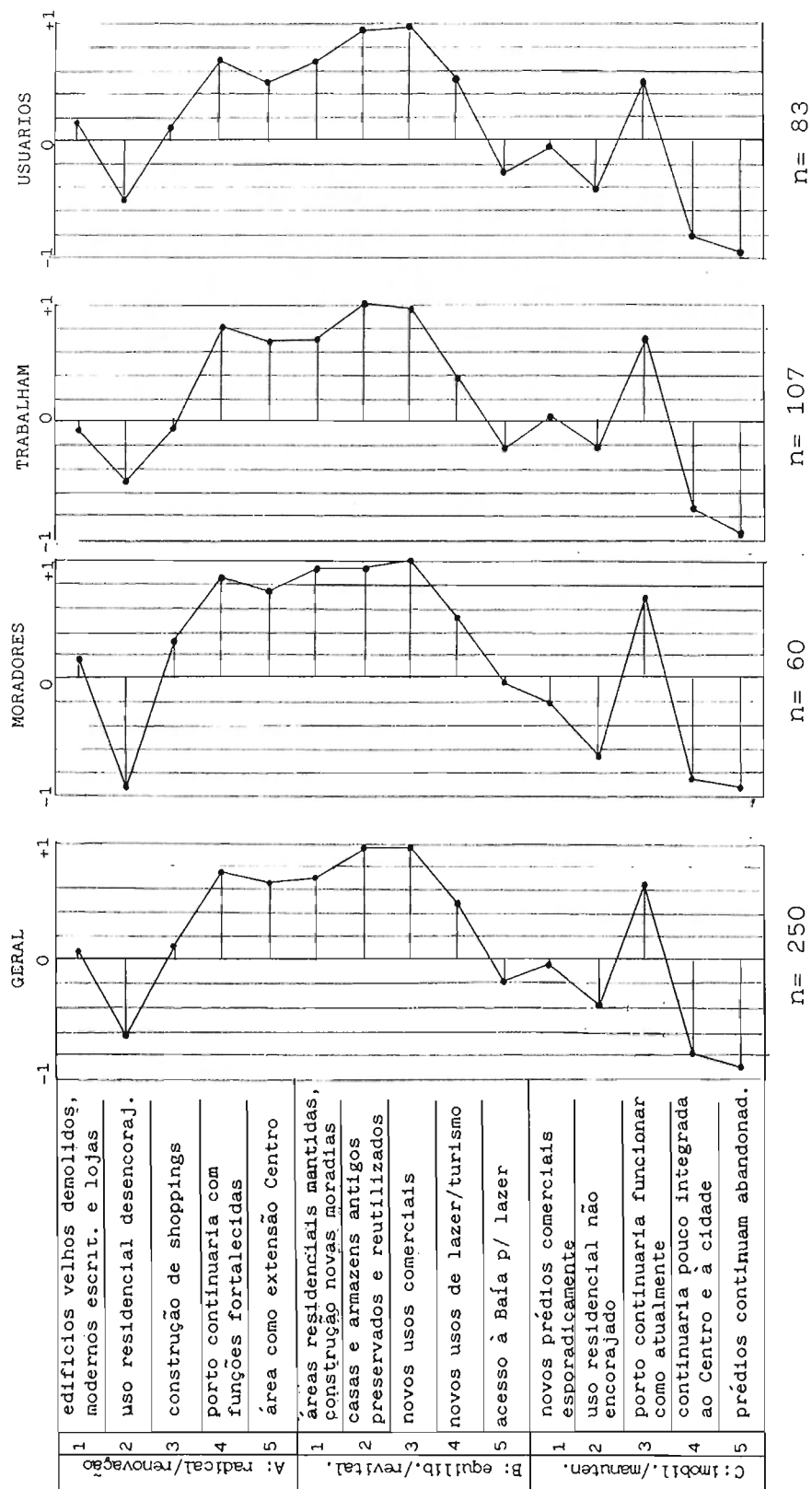
Foi significativo o índice de rejeição geral, de -0,20, puxado muito pelas expectativas negativas do grupo de "usuários" cujo índice foi de -0,29, contra o de -0,23 dos que "trabalham" e apenas -0,02 dos "moradores".

Entretanto, devemos observar que talvez a compreensão desta afirmativa tenha sido prejudicada, pois muitos dos sujeitos consideraram "acesso à água para o lazer" como possibilidade do banho, conforme a observação de alguns durante a entrevista.

O desenvolvimento sugerido pela Alternativa C (manutenção) gerou respostas às expectativas que permitem os seguintes comentários:

- 11: Novos prédios comerciais seriam construídos raramente
No conjunto de dados foi a expectativa que mais se aproximou do índice "indiferente", com o valor de -0,06. Obteve rejeição significativa de -0,23 entre os "moradores", ligeiramente positiva entre os que "trabalham" lá, de +0,01, e negativa entre "usuários", com -0,04.
- 12: "O uso residencial não seria encorajado"
Índice negativo de -0,40 no conjunto de sujeitos e com acentuada rejeição entre o grupo de "moradores" (-0,70), seguido dos "usuários" (-0,41) e dos que "trabalham" (-0,21).
- 13: "O Porto continuaria a utilizar as suas instalações da mesma forma como o faz hoje"
Alto índice de aprovação de +0,63 no conjunto de dados, refletindo o de +0,67 obtido entre os "moradores", de +0,70 entre os que "trabalham" e +0,51 entre os "usuários".
- 14: "A área continuaria pouco integrada ao Centro e ao resto da cidade"
Esta afirmativa obteve o segundo maior índice de rejeição no conjunto de sujeitos, com -0,80. O grupo de "moradores" também demonstrou sua grande rejeição, com -0,87, terceiro maior índice de rejeição deste grupo.
- 15: "Muitos prédios continuariam abandonados"
Afirmativa que gerou o maior índice de rejeição no conjunto de sujeitos, -0,98. Também foi a maior rejeição entre os três grupos individualmente, com médias muito equivalentes.

Fig. 83: Gráfico da Intensidade de Expectativas Ambientais em cada Cenário de Desenvolvimento (Questão 19).



Em conjunto, as expectativas expressas em relação às afirmativas apresentadas aos sujeitos permitem ainda duas observações. Primeiramente, devemos lembrar que aos sujeitos era pedido escolher as Alternativas de Desenvolvimento segundo sua ordem de preferência para, em seguida, marcar a intensidade de expectativa de cada afirmativa segundo o cenário em que se encontrava. Neste sentido, deveríamos considerar apenas as afirmativas constantes no cenário de desenvolvimento preferido em primeiro lugar pelos sujeitos, ou seja, a Alternativa B de revitalização.

Por outro lado, podemos raciocinar que os três cenários de desenvolvimento podem ter apresentado afirmativas cujas expectativas são igualmente válidas para os sujeitos independentemente do cenário em que se apresentam. Assim, todas as possibilidades de desenvolvimento sugeridas pelas afirmativas seriam objeto de uma consideração conjunta e integrada.

XII.7.3. Sobre Preferências e Expectativas para a Área Portuária:

A preferência para cenário de desenvolvimento expressa por todos os sub-grupos de respondentes, como vimos, é a que prevê um processo de revitalização. Em segundo lugar, os respondentes preferiam a alternativa da renovação, demonstrando uma vontade bastante intensa de superação da situação de decadência e imobilismo que vem caracterizando a área, sugerida como a terceira opção da questão.

Dentro das expectativas ambientais sugeridas para que os respondentes se manifestassem em cada cenário de desenvolvimento, podemos chegar às seguintes conclusões. Como observamos

anteriormente, consideraremos o julgamento pelos respondentes das expectativas expostas independentemente de seus cenários, ou seja, qualquer uma das expectativas poderia vir a integrar possibilidades de desenvolvimento co-existent no cenário mais votado pelos respondentes. Como na maioria das percepções consideradas nas questões anteriores, não encontramos muitas heterogeneidades nos resultados obtidos entre os três sub-grupos populacionais, como mostra claramente a Figura 83.

Interessante notar que, embora tenhamos nos utilizado de expressões semelhantes, às vezes com sentido invertido, para diversas das expectativas que caracterizam os cenários expostos nesta questão, os resultados obtidos não foram contraditórios, revelando uma perfeita compreensão da temática e uma constância de percepção dos respondentes. Assim, por exemplo, as interpretações dadas a afirmativas como "área como extensão do Centro" (5ª da opção A) e "continuará pouco integrada à cidade" (4ª da opção C), atingindo campos perceptivos opostos, obtiveram interpretação correta e idêntica pelos respondentes.

As expectativas ambientais que obtiveram os maiores índices de aprovação foram as relacionadas com o uso residencial, a integração com o Centro, e a utilização dos prédios abandonados. Ou seja, as expectativas dos respondentes indicam fortemente que eles gostariam que o uso residencial fosse consolidado e incrementado, que a área estivesse melhor integrada e que os prédios vazios fossem re-utilizados.

Além destes resultados, como indicativos para o desenvolvimento da Área Portuária, também identificamos forte expectativa dos respondentes quanto ao fortalecimento das funções

portuárias, preservação dos imóveis antigos e incremento de novos usos comerciais. Com menos intensidade apareceram as expectativas relativas a incremento de usos turísticos e, bem menor, a possibilidade de construção de shopping-centers. A possibilidade de acesso à Baía para o lazer não foi percebida como expectativa válida pelos respondentes.

De uma forma geral, podemos afirmar que os resultados colhidos relativos a preferências e expectativas confirmam aqueles obtidos nas questões anteriores, relativos à percepção que os respondentes expressaram sobre a Área Portuária.

CAPÍTULO XIII:

DESENHO URBANO E REVITALIZAÇÃO
NA ÁREA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO

"Decisions about urban policy... must use norms about good and bad... Without some sense of better, any action is perverse." (LYNCH 1981: 1)

Iniciamos este trabalho nos colocando uma hipótese básica, complementada com duas hipóteses secundárias que, ao mesmo tempo, a precediam. Interessava-nos comprovar a importância dos estudos da percepção ambiental para o desenho urbano e a revitalização de áreas centrais. Podemos evocar a figura do triângulo isósceles para simbolizar nossa situação teórica: o vértice voltado para o alto (percepção ambiental) apoiado na base dos vértices inferiores (desenho urbano e revitalização). A base do quadro teórico dependia da conceituação tanto do desenho urbano quanto da revitalização; só a partir daí pudemos conceituar a percepção ambiental, definir sua operacionalização e as relações entre os três "vértices".

Ao tomar a Área Portuária do Rio de Janeiro como estudo de caso, fomos capazes de demonstrar o estado de sub-utilização do seu potencial, a ociosidade e má conservação de muitos de seus imóveis. Por outro lado, comprovou-se também que a área possui limitações específicas à expansão das atividades portuárias, as quais, além disto, tendem a concentrar-se em territórios

especializados e a liberar ainda mais terrenos e edificações, pela própria transformação e agilização dos sistemas portuários. A cidade do Rio de Janeiro pode, portanto, tirar partido de vantagens locacionais e das estruturas instaladas expandindo-se neste sentido, consolidando funções centrais e, mais importante, promovendo diversas outras que possam revitalizar a atual Área Portuária, ou seja, dar-lhe nova vida, implementando um novo e completo setor urbano.

O estudo da evolução e das características da Área Portuária nos serviu para mostrar que lá também existe um potencial cultural instalado muito forte, em sua maior parte ainda latente, inexplorado. Potencial que se expressa em uma rica ambiência ainda preservada social e arquitetonicamente. Os grupos moradores, em sua maioria, são representantes destas fortes tradições e guardam estas memórias ainda hoje. É o território da Pedra do Sal, do mercado e cemitério de escravos, onde é forte a cultura negra, da primeira favela do Brasil, do berço da capoeira e do carnaval, da famosa Revolta da Vacina, da estiva, dos marinheiros e suas estórias, dos armazéns e molhes, da indústria nascente no antigo Distrito Federal. Muitas testemunhas arquitetônicas de tudo isto ainda resistem, algumas institucionalmente protegidas, outras mais dependentes das reviravoltas da história urbana.

Entretanto, a impedir o sentido da revitalização e do desenvolvimento da área, pudemos identificar dois entraves principais. Primeiramente, a postura dos grupos sociais envolvidos, a legislação existente e o próprio perfil fundiário se revelaram fortes limitadores: de um lado preservam o

território dos bairros tradicionais, mais residenciais e de encosta, de outro impossibilitam ocupações diferenciadas nos trechos planos e subutilizados. O poder público e os grupos representativos interessados precisam, portanto, trabalhar em conjunto para superar estas barreiras, traçar objetivos comuns para a revitalização, e fazer uso do pleno potencial da Área Portuária.

Em um segundo momento, o entrave localiza-se na realidade definida por uma imagem final negativa que verificamos existir em relação à área. Como vimos inicialmente, um dos problemas primordiais a afligir os centros das metrópoles tem origem na dimensão da percepção humana. As experiências acumuladas da população e as imagens que os diversos grupos sociais percebem como representativos daquelas áreas podem estar recebendo uma avaliação final negativa, acabando por influenciar a formação de opinião e as eventuais condutas resultantes.

No caso da Área Portuária, constatamos que a sua percepção indireta, promovida pelos jornais e pela literatura, de modo geral veiculam imagens negativas da área, principalmente no que diz respeito aos seus grupos populacionais.

A pesquisa de campo revelou que a percepção direta dos respondentes é, no todo, também bastante negativa, estivessem eles morando, trabalhando ou apenas se utilizando da área. Estas imagens negativas mostraram-se conformadas principalmente por categorias imagéticas relativas à administração ambiental, como policiamento, conservação e embelezamento. Os elementos físicos citados e assumidos como formadores de mapas mentais estavam, em sua grande maioria, ligados à sua própria função ou uso

experienciado pelo respondente. Poucos foram os elementos citados que pudéssemos distinguir por singularidades estéticas ou visuais; referenciais de base significativa, portanto.

A partir da identificação e definição de uma política urbana, de um processo de planejamento e programas de ação que possam perseguir os objetivos de revitalização, cuja meta primordial e implícita deverá ser a recuperação de imagens positivas e consolidação de mapas mentais ricos e claros, o desenho urbano assume papel de destaque. Nós o conceituamos enquanto campo disciplinar capaz de lidar com a organização físico-ambiental da cidade através da dimensão do cotidiano do cidadão, de seus valores, percepções e condutas. Portanto, é neste sentido que vai contribuir o estudo da percepção ambiental.

XIII. 1. As Contribuições Específicas da Pesquisa:

Acreditamos que ao longo de nosso trabalho, em especial nos comentários analíticos desenvolvidos nos Capítulos XI e XII, já foram expostos diversos achados concernentes à percepção da Área Portuária que poderão vir a ajudar numa melhor compreensão das questões voltadas para o desenho urbano e sua revitalização.

Nossa contribuição será concluída através de algumas considerações gerais sobre nossos estudos, procurando integrar os achados anteriores e apresentá-los de uma forma mais sintética, reforçando a comprovação de nossa tese inicial, no sentido da utilidade e da operacionalização dos estudos de percepção ambiental.

Evidentemente, os comentários que se seguem, sobre os dados encontrados e sua aplicabilidade, possuem três características

básicas que precisam ser ressaltadas. Primeiramente, apesar de ordenados segundo temas específicos, eles não devem ser tomados como estanques e sempre possuem rebatimentos múltiplos.

Em segundo lugar, os comentários não buscam soluções ou diretrizes específicas de intervenção a partir de constatações, mas apenas fazemos sugestões gerais de caminhos possíveis. Por um lado, porque a pesquisa da psicologia ambiental não busca relações diretas causa-efeito, como já pudemos observar anteriormente, além do limitado corpo de conhecimentos aqui exposto impedir este tipo de atitude. Pelo outro, porque nosso objetivo principal sempre foi o de testar um corpo teórico e uma metodologia decorrente.

Finalmente, tenha-se em conta que as considerações são interpretações de caráter eminentemente pessoal, embora baseados factualmente, principalmente em nossa pesquisa de campo, e em ampla pesquisa teórica. O caráter qualitativo das informações buscadas, fato para o qual chamávamos a atenção em capítulos precedentes, juntamente com o pioneirismo desta temática, tendem a impedir conclusões de caráter unívoco e facilmente generalizáveis.

Os comentários gerais conclusivos seguem definição temática conceituada anteriormente, no Capítulo IV, quando desenvolvíamos considerações sobre a operacionalização dos estudos de percepção ambiental através de fontes diretas.

XIII. 1.1. As Imagens Recorrentes:

As imagens mais recorrentes que encontramos sobre a Área Portuária e seus bairros são em sua maior parte negativas. Fato

que foi confirmado tanto pelos estudos das fontes indiretas, literatura e jornais, quanto das fontes diretas em nossa pesquisa de campo.

Vimos que o público que não possui conhecimento direto da Área Portuária, tende inicialmente a imagens que conotam ambientes deteriorados, física e socialmente, influenciados pelo folclore dominante relativo a áreas de entorno de portos. Com o aprofundamento deste conhecimento indireto, o leitor vai se dando conta de que a diversidade imagética é bem maior do que isto, às vezes contraditória, dependendo mesmo das interpretações que os próprios autores fazem e transmitem a seu público. Entretanto, verificamos que a maior parte destas imagens é negativa, no que diz respeito a características sociais e estado geral da área. Quando positivas, as imagens transmitidas referem-se via de regra aos aspectos arquitetônicos e culturais, principalmente aqueles ligados à potencialidade do patrimônio histórico. Esta dicotomia se dá tanto com as obras literárias quanto com as matérias dos periódicos: como a dimensão física pudesse ser dissociada da dimensão social.

As imagens mais constantes nos periódicos referem-se às possibilidades de desenvolvimento da Área Portuária a partir do fortalecimento do comércio internacional, e um centro com este objetivo é veiculado como o elemento catalizador mais positivo que lá poderia acontecer. Os bairros e os conjuntos arquitetônicos residenciais, tradicionais, poderiam ser mantidos, dentro destas imagens, como fomento ao turismo e ao folclore cultural. Imagens muito citadas neste sentido são de experiências de revitalização de áreas portuárias no estrangeiro. Não se fala,

por exemplo, das dificuldades a serem enfrentadas em conciliar interesses, proteger grupos locais do aumento do valor do solo face às eventuais intervenções urbanísticas, ou de como atrair novas populações e quais seriam elas.

Por sua vez, os dados obtidos através de nossa pesquisa de campo também nos mostraram que as categorias imagéticas recorridas pelos respondentes são negativas, tanto a nível de bairros, quanto, bem mais, a nível da Área Portuária. As imagens destacadas são relativas a questões de administração urbana: insegurança (o grande destaque), conservação e nível de serviços em geral. Não encontramos diferenças perceptivas significativas entre os três grupos populacionais destacados.

Estes resultados mostram a necessidade de priorização de investimentos da atuação pública neste sentido, enfocando, por exemplo, programas de conservação, manutenção geral, policiamento mais ostensivo, e embelezamento através de mobiliário urbano, principalmente nos locais mais importantes dos bairros e da Área Portuária, como aqueles revelados pelas mapas mentais indiretos compostos através das respostas ao questionário.

Os elementos físicos foram uma das categorias imagéticas mais recorridas nas respostas de primeira imagem, tanto do bairro quanto da Área Portuária. Entretanto, o menor número de respostas citando elementos físicos para esta última revela um conhecimento menor do território da Área Portuária como um todo, o que se expressou com maior intensidade no grupo dos "usuários".

Nos dois níveis de percepção, notamos uma prevalência de elementos físicos relacionados a usos intensos e localizados; isto porque os elementos destacados nas primeiras imagens

recorrentes não possuíam, especialmente, fatores físicos ou estéticos de destaque. O fator uso dos elementos físicos foi, portanto, muito importante em seu destaque pelos respondentes, que pareciam escolher para símbolos dos bairros e da Área Portuária os elementos de uso mais intenso, mesmo que em relação aos bairros estes elementos tivessem caráter extra-local ou metropolitano.

Outro resultado que demonstra a importância do uso percebido na formação da imagem do bairro, foi que um significativo número de respondentes apelou para respostas que não sugeriam nenhuma imagem específica, mas utilizavam-se de imagens relativas à razão de estarem no local de aplicação do questionário, como o parente ou amigo a ser visitado, pegar ônibus, usar um serviço, etc.

A categoria imagética de atividades portuárias mostrou resultados interessantes no sentido que não está presente na percepção dos bairros, para nenhum dos sub-grupos populacionais respondentes mas, sim, na percepção da Área Portuária como um todo, ao contrário do que poderíamos pensar.

Aliás, neste sentido, se fez notar que nenhum dos resultados encontrados confirma uma percepção dos respondentes semelhante à nossa, técnicos e especialistas, ao menos a nível consciente e de primeira recorrência. Assim, aspectos de interesse revelados nas entrevistas que fizemos com técnicos (Anexo I), tais como características histórico-arquitetônicas, paisagens e as vistas distantes patrocinadas por certos locais, impacto de elementos como o a via elevada da Perimetral, entre outros, não se mostraram como importantes para os sujeitos

através de nossa pesquisa. Esta questão já foi explorada por outros estudos, mencionados no Capítulo IV, e explica também porque quase nenhum dos elementos físicos citados nas respostas ao questionários foram coincidentes com a listagem de imóveis tombados. O poder público sem dúvidas deveria desenvolver a maiores estudos de percepção diretamente com a população, para proceder à proteção de bens arquitetônicos e ambientais.

XIII. 1.2. As Referências e as Estruturas Ambientais:

As fontes literárias pesquisadas exploram referências ambientais do tipo "lugares", como ambiências para os romances ou para os fatos históricos. Assim menciona-se o Morro da Conceição, a Saúde, o Valongo, a Gamboa, entre outros. Percursos também são explorados, como no caso de Machado de ASSIS em "Quincas Borba", mas apenas como cenário para ambientar a argumentação e imprimir o caráter do lugar buscado pelo autor em sua narrativa.

As matérias jornalísticas destacam, por um lado, edificações e áreas, a maioria não específica, para enfatizar sua sub-utilização, pelo outro, poucos locais e edificações específicas para enfatizar seu potencial cultural e histórico-arquitetônico, como a Praça Mauá e o Morro da Conceição. Os elementos físicos transmitidos por estas matérias não permitem ao leitor sua percepção de forma integrada, dificultando a composição de estruturas espaciais mentais e a compreensão da interrelação destes elementos. Quase sempre eles são abordados em sua individualidade específica.

Já os dados obtidos na pesquisa de campo, revelou que as referências ambientais, ou seja, os elementos físicos recorridos

nas citações, assumiam grande importância por uso e significado, fatores para seu destaque na cognição dos respondentes. A categoria "ruas" foi a mais citada, tanto a nível dos bairros quanto, embora com menos intensidade, a nível da Área Portuária. As ruas destacadas possuem intensa funcionalidade, coincidindo com os percursos dos ônibus; as estruturas lógicas transmitem, portanto, esta funcionalidade do cotidiano. Não só em número de citações as "ruas" tomaram este destaque, mas em diversidade e no fato dos outros elementos mencionados estarem sempre localizados cerca de uma rua também participante do mapa composto.

A diferença notada entre os grupos de respondentes reforça nossa conclusão relativa à importância do fator utilitário dos elementos físicos em sua cognição. Embora os respondentes de menor contacto com a área, como os "usuários", tenham apelado mais às tipologias físicas de "edificações" e "lugares", os elementos citados tinham forte conotação de uso.

Quanto ao repertório imagético de elementos físicos mencionados, verificamos que a quantidade e a variedade são função da intensidade de relação dos respondentes com as áreas e de sua escala. Os "usuários" tendiam a possuir repertório mais limitado, e a escala da Área Portuária tendia a dificultar a expressão deste repertório, não importa qual o grupo do respondente. Os mapas compostos também revelaram esta mesma dificuldade na definição de possíveis estruturações espaciais. Este fato reforça ainda mais a conclusão sobre a dimensão utilitária da percepção dos referenciais físicos e suas interrelações.

Os resultados sugerem que as intervenções nos bairros e na Área Portuária devem vir a reforçar os elementos mutuamente, através de usos diretos e funções especificadas externamente, facilitando não apenas a identificação e o destaque de certos elementos, mas a cognição de uma estrutura que os relacione, facilitando a "imageabilidade", principalmente da Área Portuária. A implantação desta diretriz estaria, inclusive, facilitada pelo potencial que a Área Portuária apresentou para transformação, como a localização e a propriedade das áreas mais propícias à intervenção imediata (vide Figs. 57 & 66). Estas observações e o estudo dos mapas mentais compostos (Figs. 73 & 74) podem sugerir diretrizes para a discussão da re-estruturação da área.

XIII. 1.3. Os Territórios:

Os morros e suas áreas residenciais são os territórios preferidos abordados nas obras literárias mas não há como definirmos delimitações a partir destas leituras. O mesmo se pode dizer das matérias jornalísticas, menos específicas ainda quanto a estes limites.

Com a pesquisa de campo, pudemos constatar que para os respondentes a percepção dos territórios dos bairros, e sua consequente identidade, é auxiliada por dois aspectos principais, a "imageabilidade" do lugar e a sua unidade socio-espacial: a forte constância de alguma área ou elemento(s) físico(s) e a percepção de uma imagem funcional mais ou menos homogênea cujo território é definido sócio-espacialmente.

Por conta destes fatores, encontramos incompatibilidades entre os bairros oficialmente definidos e os reconhecidos pela

população em suas respostas. Este reconhecimento foi verificado tanto através da declaração de que bairro o respondente se encontrava no momento da abordagem, como também pelos elementos físicos por ele citados para o bairro (vide Figs. 68, 71 & 72). Três territórios de bairros destacaram-se na Área Portuária, quais sejam, Praça Mauá, Saúde e Santo Cristo. Estes poderiam ser assumidos pelo poder público como os Bairros formadores da Área Portuária, seus limites e suas identidades específicas a serem consolidados através do reforço a elementos referenciais com a orientação de investimentos públicos como arruamentos, mobiliário urbano, localização de usos não residenciais, entre outros.

No caso da Praça Mauá, sua localização no início da avenida mais importante do centro, seu papel simbólico histórico de porta do Brasil e suas funções ligadas a atividades portuárias, fazem com que sua "imageabilidade" seja muito forte. Os limites perceptivos de seu território são bem definidos apenas junto ao cais e na subida do Morro da Conceição; na direção interna, o único limite forte à "imageabilidade" da Praça Mauá só aparece com o Hospital dos Servidores.

O bairro da Saúde teve sua "imageabilidade" e sua identidade reforçadas através do uso e da tradição da Praça da Harmonia, sua inserção na estrutura viária, das zonas residenciais tradicionais, características morfológicas diferenciadas, e diversos importantes elementos físicos e equipamentos, como o Moinho Fluminense, o centro cultural José Bonifácio, o quartel da Polícia Militar, o Morro e a Igreja da Saúde, dentre outros.

A percepção do território do Santo Cristo é facilitada pela maior importância das vias e seu papel de conexão ao sistema metropolitano, a existência da Praça e da Igrejinha em seu centro, e até pelo fato de praça e bairro possuírem o mesmo nome. Embora as áreas residenciais no Santo Cristo não sejam tão intensas quanto na Saúde, sua localização concentrada nas encostas dos morros reforça os limites percebidos para o território do bairro.

Já a nível da Área Portuária como um todo, parece que, ao mesmo tempo que seus limites externos são bem definidos, sua extensa área, dificuldades de integração interna e características de uso de seus equipamentos extra-locais, não facilitam sua "imageabilidade" aos entrevistados, muito embora possua uma identidade específica de conjunto. Outra prova disto, que já mencionamos acima, é que a categoria imagética "atividades portuárias" só está presente nas primeiras imagens dos respondentes à Área Portuária como um todo, e não em relação aos bairros específicos.

A "imageabilidade" da Área Portuária deve ser dirigida no sentido de reforçá-la como um conjunto de bairros, mas ao mesmo tempo consolidando elementos físico-espaciais que destaquem sua presença e importância como "lugar do Porto", e integrador destes mesmos bairros. Neste sentido poderia-se acentuar a linearidade da Área Portuária através dos elementos físicos junto ao cais, ao mesmo tempo em que se reforçasse a relação cidade/baía através destes mesmos cais.

XIII. 1.5. Avaliações e Condutas:

Um dos mais fortes aspectos de nossa área de estudo, como bem mostrou a pesquisa indireta, e que a tem caracterizado através dos tempos, é justamente o seu caráter contraditório, sua riqueza de leituras diferenciadas, suas imagens complementares. A variedade lá encontrada de fatos, grupos sociais mais populares e tradicionais, usos e atividades, tipologias arquitetônicas, lugares significativos, conteúdos históricos e culturais, enfim, sua complexidade social e ambiental são parte de sua "imageabilidade", sua identidade, seu "genius loci".

Sem dúvidas, como nosso quadro teórico nos fez ver, compreende-se que as formas e os elementos estruturadores das cidades perfazem um fenômeno único com suas funções, as idéias e os valores que as pessoas associam a eles. Mas o problema perceptivo básico que aflige a área, revelado pela pesquisa das fontes literárias e jornalísticas, é que as imagens transmitidas levam a atitudes negativas, na distinção dos atributos relativos a temáticas sociais, enquanto levam a atitudes positivas relativas à paisagem e à arquitetura.

É por isto que deve-se promover a divulgação das possibilidades de intervenção e revitalização na área através de imagens completas e integradas, não só em relação ao território completo atingido, mas também em relação aos diversos programas setoriais específicos e complementares.

Por seu lado, a pesquisa de campo revelou que atitudes e atributos percebidos, assim como as preferências e expectativas de desenvolvimento, expressados pelos respondentes confirmaram percepção negativa de temáticas ligadas à administração pública e

oferta de serviços, como aconteceu nas primeiras imagens mentais recorrentes. O cenário de desenvolvimento preferido pela maioria, de revitalização, é o mais capaz de incorporar as múltiplas imagens e riqueza de leituras, aspectos típicos mostrados pela evolução da área. Não obstante a possibilidade do cenário de "renovação" foi claramente interpretado como "expulsão", os respondentes admitem a necessidade de se fazer algo a respeito do estado atual da área.

Embora reconheça-se o alto potencial da área para trabalhar, decididamente uma percepção no campo positivo, e para receber novos usos habitacionais, também demonstrou-se percepções negativas quanto às condições complementares ao uso habitacional, como o lazer, locais de encontros sociais, e comércio local. Existe um reconhecimento do potencial geral da Área Portuária mas uma insatisfação com o estado das coisas.

De novo ao contrário do que as nossas percepções de técnicos poderiam prever, os aspectos paisagísticos não foram reconhecidos como atributos positivos exceto pelo viés da preservação da arquitetura antiga. Outra área de conflito de imagens foi revelada através da insegurança expressada em relação à possíveis expectativas futuras; fato gerador de muitas atitudes negativas em relação a questões como o impacto do turismo sobre os moradores.

A área da Rodoviária despontou como a de percepções mais negativas, com fortes atitudes de rejeição e não reconhecimento de atributos positivos. Como a grande maioria dos respondentes neste local foi de "usuários", e também revelaram um grande desconhecimento do resto da Área Portuária nos itens anteriores,

pode-se destacar a importância de melhorar a imagem da Rodoviária e seu entorno imediato, além das conexões com o resto do conjunto, como forma efetiva de melhorar a imagem da Área Portuária como um todo para estes usuários.

Neste sentido de promoção da Área Portuária como um todo, as atitudes também mostraram ser desejável uma maior integração da Área Portuária com o centro e manutenção das atividades portuárias, confirmando os objetivos concluídos para a reestruturação sugerida a partir dos mapas mentais.

XIII. 2. As Invisíveis Cidades da Mente:

Acreditamos que o desenvolvimento desta pesquisa, embasado em sólido corpo conceitual, foi capaz de demonstrar a importância e a aplicabilidade do estudo da percepção ambiental para o desenho urbano e a revitalização de áreas centrais de cidades, comprovando nossa hipótese inicial. Isto foi demonstrado através do estudo de caso da Área Portuária do Rio de Janeiro.

Se tivéssemos que destacar algum aspecto específico evidenciado por nossos estudos da Área Portuária, optaríamos por apontar a importância da dimensão utilitária na percepção ambiental urbana, fato destacado tanto a nível cognitivo (categorias imagéticas e elementos físicos recorrentes) quanto a nível de avaliação e conduta (atitudes, preferências e expectativas). A percepção das possibilidades de uso das áreas pesquisadas e de seus elementos formadores, bem como a percepção de sua funcionalidade se revelaram como fundamentais na sua "imageabilidade" e na cognição de suas interações.

As observações constantes neste Capítulo, sobre temáticas levantadas por nossa pesquisa, além dos diversos fatos indicados ao longo dos dois capítulos anteriores, poderão ser válidos e úteis como diretrizes iniciais em um processo de intervenção pública na Área Portuária, com vistas à sua revitalização. Facilmente o Poder Público e as comunidades interessadas podem iniciar um frutífero processo de discussão de objetivos, políticas e programas de gerenciamento físico-ambiental, tomando por base estudos semelhantes e considerações como as aqui levantadas.

Por outro lado, estamos conscientes de que o corpo de conhecimentos que podemos trazer à tona, principalmente em termos de metodologia de investigação e instrumentos de aferição, deverá mostrar-se de utilidade para que futuros pesquisadores possam adiantar ainda mais o fértil campo disciplinar que revela ser o estudo da percepção ambiental aplicada.

Acreditamos que o estudo desta questão revelou-se extremamente importante dentro de uma política maior de revitalização pois, como demonstrou o caso da Área Portuária do Rio de Janeiro, ele evidencia imagens, atitudes e expectativas ambientais de grupos significativos da população usuária. Alguns destes aspectos revelaram-se, inclusive, inéditos ou de conotação conflitante com interpretações comumente aceitas.

Assim, trata-se de buscar o conhecimento da cidade e das suas múltiplas imagens que estão na mente dos usuários, dentro de cada um de nós, na tentativa de alcançar um quadro composto que possa representar a coletividade e suas expectativas de destino. O desenho urbano e a revitalização de áreas centrais deverão

seguir este caminho, fazendo visíveis as invisíveis cidades da mente, se quiserem perseguir o mesmo destino.

Mais uma vez, apelamos para a obra de CALVINO e suas metáforas poéticas para ajudar-nos a simbolizar nosso pensamento em palavras. Em "Cidades Invisíveis", o imperador Kublai Khan reclamava a Marco Polo que, em sua missão de relatar-lhe viagens e visitas a cidades, jamais lhe descrevera sua cidade natal, Veneza; eis o diálogo que se seguiu:

- "- Todas as vezes que descrevo uma cidade digo algo a respeito de Veneza.
- Quando pergunto das outras cidades, quero que você me fale a respeito delas. E de Veneza quando pergunto a respeito de Veneza.
- Para distinguir as qualidades das outras cidades, devo partir de uma primeira que permanece implícita. No meu caso, trata-se de Veneza." (CALVINO 1990: 82)

* * * * *

ANEXO I

Técnicos e Representantes de Entidades e Órgãos
Entrevistados sobre o Desenvolvimento da Área Portuária.

ANEXO I:

Listagem de Técnicos e Representantes de Entidades e Órgãos Entrevistados sobre o Desenvolvimento da Área Portuária.

Associação de Moradores e Amigos da Praça Mauá (AMA-Mauá):

- Carlos Henrique Leite Martins
- Daniel Gonçalves

Associação de Moradores e Amigos da Saúde (AMA-Saúde):

- Carlos Machado
- EneDir Santos

Associação de Moradores e Amigos do Santo Cristo (AMA-St.Cristo)

- Manoel de Sá Rodrigues (Neca)
- Cecilia Noah

Poder Executivo Municipal:

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano

- Lilia Varella dos Santos (superintendente de planos locais)
- Lucia Helena Fontes (superintendente de planejamento)

Escritório Técnico do Corredor Cultural/Fundação Rio-Arte:

- Augusto Ivan de F. Pinheiro (coordenador)

Secretaria Municipal de Educação e Cultura

- Luiz Eduardo Pinheiro (diretor, divisão de preservação de bens arquitetônicos)

Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA)

- Mario Antonio Sidrim Rourp (chefe do sistema operacional Rio)
- Agenor (engenheiro-chefe do pátio de marítima)

Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)

- Marcio Macedo (presidente)
- Pedro Batouli (ex-presidente)

RIO-PART Participações

- Amaury Temporal (presidente)
- Sérgio Aguiar (diretor-executivo)

Associação Comercial do Rio de Janeiro

- Paulo Protassio (presidente)

ANEXO II:

Relação de Bens Tombados na Área Portuária e Entorno Imediato

ANEXO II:

Relação de Bens Tombados na Área Portuária e Entorno Imediato

1. Nível Federal:

- Fortaleza da Conceição, Morro da Conceição (Serviço Geográfico do Exército),
- Palácio Episcopal, Morro da Conceição (Serviço Geográfico do Exército),
- Igreja São Francisco da Prainha, Morro da Conceição,
- Igreja Nossa Senhora da Saúde (Rua Gilvino Montenegro, Saúde),
- Conjunto arquitetônico Jardim e Morro do Valongo (especialmente casa 21, perto da Av. Marechal Floriano),
- Igreja, Mosteiro e Morro de São Bento,
- Antiga Estação Linha Carris e Vila Guarani (Rua Pedro Alves 210, Santo Cristo) (ocupado por empresa de ônibus),

2. Nível Estadual:

- Pedra do Sal (Rua Argemiro Bulcão, Saúde),
- Cemitério dos Ingêleses (Rua da Gamboa 181, Saúde),

3. Nível Municipal:

- Solar à Rua Pedro Ernesto 80, Saúde (antiga escola J.osé Bonifácio, atual Centro Cultural)
- Diversos imóveis situados dentro dos limites do Projeto SAGAS:
 - . Conjunto de casas, Rua Farnese 45, 49 e 51,
 - . Fabrica de Chocolates Bhering, Rua Sara, Santo Cristo,
 - . Galpões da Central do Brasil, RFFSA, Santo Cristo,
 - . Trapiche à Rua Santo Cristo 152, Santo Cristo,
 - . Oratório, Morro da Providência,
 - . Igreja São Pedro, Rua Cardoso Marinho 59, Santo Cristo,
 - . Conjunto do Hospital Nossa Senhora da Saúde e Igreja Santo Cristo dos Milagres, Morro da Gamboa,
 - . Prédio Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores Urbanos de Passageiros do Município, Rua Camerino 66, Saúde/Centro,
 - . Moninha Fluminense, Rua da Gamboa 280, Gamboa,
 - . Escadaria à Rua Costa Barros, Saúde,
 - . Fundação Manuel Lino Costa, Rua Sacadura Cabral 152/154, Saúde,
 - . Loja à Rua Sacadura Cabral 145, Saúde,
 - . Edifício à Rua Barão da Gamboa 164/184, Santo Cristo,
 - . Vila Operária, Rua Barão da Gamboa 150, 152, 154, 156, 160, Santo Cristo,
 - . Vila à Rua Marques de Sapucaí 14, Centro

ANEXO III

Instrumento de Medida: Questionário

ANEXO III:

Instrumento de Medida: Questionário Aplicado a Transeuntes (250)

(os espaços indicados para as respostas são apenas indicativos dos existentes no modelo originalmente aplicado)

Questionário _____ Local _____ Data _____ Hora _____

Este questionário faz parte de uma pesquisa de pós-graduação em Urbanismo e tem por objetivo captar as opiniões da população sobre a Area Portuária do Rio de Janeiro e seus Bairros. Agradecemos se você puder responder as perguntas o mais corretamente quanto possível. Qualquer dúvida pergunte ao entrevistador. Obrigado.

1. Nome (opcional) _____ 2. Sexo _____

3. Idade _____ 4. Ocupação _____

5. Escolaridade: Primeiro Grau C I Segundo Grau C I
Técnico C I Superior C I
Outros _____

6. Domicílio _____ 7. Quanto tempo? _____

8. Local de Trabalho _____ 9. Quanto tempo? _____

10. Em que Bairro nós estamos? _____

11. Se você vem de vez em quando aqui, qual a frequência?
semana _____ (vezes) mes _____ (vezes) outra _____

12. O que normalmente vem fazer? _____

13. Diga a primeira coisa que vem à sua cabeça quando você pensa neste Bairro: _____

14. Diga a primeira coisa que vem à sua cabeça quando você pensa na Area Portuária como um todo: _____

15. Diga quais os cinco prédios, lugares ou ruas que você mais lembra aqui do Bairro: _____

16. Diga quais os cinco prédios, lugares ou ruas que você mais lembra da Area Portuária como um todo: _____

17. Esta pergunta e a próxima são para conhecer as suas preferências. Nas afirmativas abaixo, relativas a este BAIRRO, indique o quanto você concorda com elas, marcando um X seguindo a escala abaixo.

	não concorda	indiferente			concorda muito		
	←----->						
	-3	-2	-1	0	1	2	3
Este bairro é bom para morar	-3	-2	-1	0	1	2	3
Ele é bom para trabalhar	-3	-2	-1	0	1	2	3
A comunidade deveria tomar parte no planejamento do Bairro	-3	-2	-1	0	1	2	3
O Bairro é mal frequentado e perigoso	-3	-2	-1	0	1	2	3
Tem muita sujeira e mau cheiro	-3	-2	-1	0	1	2	3
É agradável, com casas e paisagens bonitas	-3	-2	-1	0	1	2	3
O Bairro tem pouco comércio	-3	-2	-1	0	1	2	3
Tem poucas opções para lazer	-3	-2	-1	0	1	2	3
O Bairro precisa de ponto social central	-3	-2	-1	0	1	2	3
Gostaria de me mudar do bairro	-3	-2	-1	0	1	2	3

18. Nas afirmativas abaixo, relativas à ÁREA PORTUÁRIA como um todo, indique o quanto você concorda com elas marcando um X segundo a escala abaixo:

	não concorda	indiferente			concorda muito		
	←----->						
	-3	-2	-1	0	1	2	3
A área Portuária tem lugares e paisagens muito bonitos	-3	-2	-1	0	1	2	3
Está mal conservada e cheia de lixo	-3	-2	-1	0	1	2	3

As casas e armazens antigos devem ser preservados	-3	-2	-1	0	1	2	3
Maior integração com o Centro da cidade e mais escritórios	-3	-2	-1	0	1	2	3
Deveria ter mais lazer	-3	-2	-1	0	1	2	3
Deveria ter mais uso turístico	-3	-2	-1	0	1	2	3
As atividades portuárias deveriam ser transferidas para longe	-3	-2	-1	0	1	2	3
O viaduto da Perimetral é muito feio	-3	-2	-1	0	1	2	3
Deveria haver mais habitações	-3	-2	-1	0	1	2	3
A comunidade deveria participar de qualquer plano para a Área	-3	-2	-1	0	1	2	3

19. Esta pergunta se refere a possibilidades de desenvolvimento de seu Bairro e da Área Portuária no futuro. São descritas TRÊS possibilidades do que pode acontecer, numere-as segundo sua ordem de preferência, de 1 (mais preferida) a 3 (menos preferida). Em seguida, marque a sua ordem de expectativa para cada uma das afirmativas descritas.

POSSIBILIDADE A:

Preferência: _____

Tudo mudaria muito pois a Prefeitura, aliada aos Empresários, resolveria fazer um plano moderno para renovação total.

- Os edificios velhos seriam demolidos dando lugar a modernas construções, lojas e escritórios -1 0 +1
- O uso residencial seria desencorajado -1 0 +1
- Seriam construídos shopping-centers -1 0 +1
- O Porto continuaria funcionando na Área, fortalecendo as suas funções -1 0 +1
- A Área seria uma continuação do Centro como ele é atualmente -1 0 +1

POSSIBILIDADE B:

Preferência: _____

Tudo mudaria bastante pois a Prefeitura, os Empresários e a Comunidade elaborariam juntos um Plano de Desenvolvimento, integrado e envolvendo todos os aspectos da área.

- | | | | |
|---|----|---|----|
| - As áreas residenciais existentes seriam mantidas e novas residências seriam construídas | -1 | 0 | +1 |
| - As casas e armazéns antigos seria preservados e re-utilizados | -1 | 0 | +1 |
| - Novos usos comerciais seriam promovidos | -1 | 0 | +1 |
| - Novos usos de lazer e turismo seriam promovidos | -1 | 0 | +1 |
| - Em alguns trechos do Porto seria permitido o acesso à água para o lazer | -1 | 0 | +1 |

POSSIBILIDADE C:

Preferência: _____

Mudaria muito pouco pois a Prefeitura não tem interesse político ou recursos. Nem a Comunidade nem os Empresários conseguem convence-la a fazer muitos investimentos no local.

- | | | | |
|---|----|---|----|
| - Novos prédios comerciais seriam construídos raramente | -1 | 0 | +1 |
| - O uso residencial não seria encorajado | -1 | 0 | +1 |
| - O Porto continuaria a utilizar as suas instalações da mesma forma como o faz hoje | -1 | 0 | +1 |
| - A Área continuaria pouco integrada ao Centro e ao resto da cidade | -1 | 0 | +1 |
| - Muitos prédios continuariam abandonados | -1 | 0 | +1 |

ANEXO IV

Tabelas a Partir de Dados Obtidos na Pesquisa de Campo

Tab. 11: Distribuição dos Respondentes por Sexo e Faixa Etária

FAIXAS ETARIAS	MASC.	%	FEM.	%	TOTAL	%
15 a 20	16	6,40	3	1,20	19	7,6
21 a 30	63	25,2	22	8,8	85	34,0
31 a 40	54	21,6	21	8,4	75	30,0
41 a 50	36	14,4	12	4,8	48	19,2
+ 50	4	7,6	19	1,6	23	9,2
TOTAL	188	75,2	62	24,8	250	100%

Tab. 12: Distribuição dos Respondentes por Sexo e Escolaridade

ESCOLARIDADE	MASC.	%	FEM.	%	TOTAL	%
1o. Grau Comp.	46	18,4	10	4,0	56	22,4
1o. Grau Incomp.	41	16,4	10	4,0	51	20,4
2o. Grau Comp.	23	9,2	8	3,2	31	12,4
2o. Grau Incomp.	17	6,8	9	3,6	26	10,4
3o. Grau Comp.	37	14,80	15	6,0	52	20,8
3o. Grau Incomp.	6	2,40	7	2,80	13	5,2
CURSO TECNICO	13	5,2	1	0,4	14	5,6
Nao Respondeu	5	2,00	2	0,80	7	2,8
TOTAL	188	75,2	62	24,8	250	100%

Tab. 13: Distribuição dos Respondentes por Domicílio e Tempo de Moradia.

TEMPO	DOMICIL.	BAIRRO DA ENTREVISTA	AREA PORTUARIA	NO RIO	FORA DO RIO	TOTAL
< 1 ano		4	4	12	1	22
≥ 1 a 5 anos		4	1	27	8	40
≥ 5 a 10 anos		2	4	17	7	30
≥ 10 a 15 anos		5	3	40	3	51
≥ 15 a 20 anos		8	6	27	2	43
≥ 20 anos		13	6	35	10	64
TOTAL		36	24	158	31	250

Obs.: Sem Resposta/Prejudicado: 1 (0,4%).

Tab. 14: Distribuição dos Respondentes por Local e Tempo de Trabalho.

TEMPO	LOCAL TRAB.	BAIRRO DA ENTREVISTA	AREA PORTUARIA	NO RIO	FORA DO RIO	NO LAR, EM CASA, APOSENT.	TOTAL
< 1 ano		15	2	9	0	47	73
≥ 1 a 5 anos		24	8	21	0	2	55
≥ 5 a 10 anos		29	15	16	2	1	63
≥ 10 a 15 anos		10	2	8	0	1	21
≥ 15 a 20 anos		7	8	7	0	1	23
≥ 20 anos		7	7	3	1	0	15
TOTAL		92	64	64	3	52	250

Obs.: Desempregados: 8 (3,2%)
Prejudicados: 4 (1,6%)

Tab. 15: Frequência dos Respondentes ao local de aplicação do questionário (Questão 11).

	FREQUÊNCIA SEMANAL							FREQUÊNCIA MENSAL						OUTROS		
	TOTAL DE RESPONDENTES							TOTAL DE RESPONDENTES						PARAMENTE	DE VEZ EM QUANDO	TOTAL DE RESPONDENTES
	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6			
A. MORAD. TRAB.	-	-	-	-	9	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Á. USUAR.	1	1	3	2	5	2	-	3	2	-	-	1	11	4	3	10
À. TOTAL	1	1	3	2	14	6	2	3	2	-	-	1	11	4	3	10
B. MORAD. TRAB.	-	-	-	1	1	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Á. USUAR.	-	1	3	-	5	12	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
À. TOTAL	-	1	3	-	5	12	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
C. MORAD. TRAB.	-	-	4	1	1	5	-	1	-	-	1	1	3	1	-	2
Á. USUAR.	-	1	1	2	7	20	5	-	-	-	1	1	3	1	-	2
À. TOTAL	-	1	2	2	7	20	5	-	-	-	1	1	3	1	-	2
D. MORAD. TRAB.	-	-	1	1	1	1	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Á. USUAR.	-	-	1	-	2	9	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
À. TOTAL	-	-	1	-	2	9	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E. MORAD. TRAB.	-	-	6	1	1	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Á. USUAR.	-	-	6	2	4	14	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
À. TOTAL	-	-	6	2	4	14	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
F. MORAD. TRAB.	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Á. USUAR.	-	-	1	3	15	1	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-
À. TOTAL	-	-	1	3	15	1	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-
G. MORAD. TRAB.	-	3	1	2	-	1	1	2	2	2	1	1	8	3	2	5
Á. USUAR.	-	3	1	3	3	15	4	2	2	2	1	1	8	3	2	5
À. TOTAL	-	3	1	3	3	15	4	2	2	2	1	1	8	3	2	5
H. MORAD. TRAB.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Á. USUAR.	-	-	-	-	-	5	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
À. TOTAL	-	-	-	-	-	5	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I. MORAD. TRAB.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Á. USUAR.	-	-	-	-	-	5	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
À. TOTAL	-	-	-	-	-	5	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
J. MORAD. TRAB.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Á. USUAR.	-	-	2	3	1	1	1	7	-	3	1	1	12	17	6	23
À. TOTAL	-	-	2	3	1	1	1	7	-	3	1	1	12	17	6	23
K. MORAD. TRAB.	-	-	9	8	20	10	25	14	3	8	5	3	34	27	15	42
Á. USUAR.	-	-	9	8	20	10	25	14	3	8	5	3	34	27	15	42
À. TOTAL	-	-	9	8	20	10	25	14	3	8	5	3	34	27	15	42

Obs.: Respostas Inválidas/Não Respondidas = 16

Tab. 16: Atividades dos Respondentes no local de aplicação do questionário (Questão 12).

ATIV. LOCAL	MORA PERTO	TRABALHA PERTO	USAR SERVIÇO	USAR COMERCIO	DE PASSAGEM	FAZER VISITA	LAZER	DEFICIENCIADO	TOTAL DE RESPONDENTES
P. MAIRA	-	4 14 11	2 - 3	-	1 1 2	- 1 5	1 1 3	1 - -	9 17 24
B. TEFÉ	6	5 27 2	- - 1	1	- - 1	- 3 1	2 - -	- - -	15 30 5
HARMONIA	9	6 23 -	- - 1	-	2 1 1	- - 1	4 2 -	- - -	21 26 3
ST. CRISTO	9	2 19 15	- 1 1	1	- 3 -	1 - 3	1 2 -	- - -	13 26 11
RODOVIARIA	1	- 7 -	- - -	-	- 1 39	1 - 1	- - -	- - -	2 8 40
TOTAL DE RESPONDENTES	25	17 90 18	3 1 6	1 1 2	3 6 43	2 4 11	8 5 3	1 - -	60 107 83
	25	125	10	4	52	17	16	1	250

OBS.: RESPONDENTES:

M	T	U
TOTAL		

M = Moradores
T = Trabalhadores
U = Usuários

Tab. 17: Respostas a "em que bairro nós estamos?" segundo os locais de aplicação dos questionários (Questão 10)

BAIRRO	PRACA MALIA	BARRO DE TEFÉ	HARMONIA	SANTO CRISTO	GAMBORA	SUADE	PORTO/Z.P.	RODOVIARIA	NAO SABE	TOTAL DE RESPONDENTES
MALIA	9 17 22	- - -	- - -	- - -	- - -	- 1 -	- - -	- - -	- - 1	9 17 24
TEFÉ	12 20 5	1 2 -	2 2 -	- - -	- 1 -	- 5 -	- - -	- - -	- - -	15 30 5
HARMONIA	37	3	4	-	1	5	-	-	-	50
SANTO CRISTO	1 1 -	- - -	- 1 -	1 4 -	- 1 -	20 18 1	- 1 1	- - -	- - 1	21 26 3
RODOVIARIA	1	-	1	5	1	39	2	-	1	50
SANTO CRISTO	-	-	-	13 26 11	-	-	-	-	-	13 26 11
RODOVIARIA	-	-	-	2 4 5	-	-	-	-	-	21 8 40
TOTAL	21 38 27	1 2 -	2 3 -	16 34 16	- 2 -	20 23 4	- 1 3	- 1 3	- 3 130	60 107 83
RESPONDENTES	86	3	5	66	2	47	4	4	33	250

M = MORADORES
T = TRABALHADORES
U = USUARIOS

M	T	U
TOTAL		

OBS.: RESPONDENTES:

Tab. 18: Respostas a "primeira imagem do bairro" segundo os locais de aplicação dos questionários (Questão 13).

CATEG. LOCAL	ABANDONADO (-)	INSEGURANÇA (-)	NA IMPRESSAO (-)	FALTA INFRA-ESTRUTURA (-)	GOSTA (+)	TRABALHO/ ESCOLA	MOTIVO DA VISITA	PASSAGEM/ COMERCIO/ SERVICO	ATIVIDADES PORTUARIAS	No. ELEMENTOS FISICOS CITADOS	NAO VALIDA	NAO RESPOSTA	TOTAL DOS RESPONDENTES
P. MARIA	1 3 4	5 5 10 20	-	1 2 1 4	-	2 4 6	3 2 5	1 1 2	- 1 1	0 1 1 6 7	- - -	- - -	9 17 24 50
S. TEFÉ	3 3 6	5 5 10	-	2 2 2	-	1 9 10	2 1 3	- 1 1	- - -	6 9 3 18	1 1 1	2 1 1 3	15 30 5 50
HARMONIA	12 6 18	4 4 8	-	1 1 1 1	-	1 5 6	2 2 4	- - -	- 1 1 1	4 7 1 12	2 2 2	- 2 - 2	21 26 3 50
ST. CRISTO	3 3 5	3 3 8	-	1 4 7	2 4 6	1 7 8	1 4 5	- 1 1	- - -	3 4 7	- - -	1 - 4	13 26 11 50
BOQUINHATA	1 1 12	1 4 14	-	1 6 6	-	2 2 2	- 3 3	- 1 1	- 1 1	1 1 7 8	- - -	- - 3 3	2 8 40 50
TOTAL	19 14 47	16 21 60	-	11 9 20	2 4 6	5 27 32	3 6 20	- 3 5	- 1 3	13 22 52	3 3 3	3 3 12	60 107 250

OBS.: RESPONDENTES: M = Moradores
T = Trabalhadores
U = Usuários

M	T	U
---	---	---
TOTAL		

Tab. 19: Tipologia dos Elementos Físicos citados como "primeira imagem" do bairro e da Área Portuária, segundo locais de aplicação dos questionários (Questões 13 & 14).

LOCAL	1a. IMAGEM DO BAIRO				1a. IMAGEM DA AREA PORTUARIA			
	RUA	EDIFICACOES	LUGARES	TOTAL	RUA	EDIFICACOES	LUGARES	TOTAL
P. MAUA	- 1 1 - 1	- 1 1 3 4	- 1 - 2 2	- 1 1 6 7	- 1 - - 1	1 - 1 2	- 1 - - -	1 1 1 3
B. TEFÉ	3 2 1 6	1 4 1 6	1 3 1 5	5 9 3 17	- 2 - - -	1 - - 1	2 5 1 8	3 7 1 11
HARMONIA	- 1 - - 1	2 3 1 6	- 3 - - 3	2 7 1 10	1 1 - 2	1 1 - 2	1 1 - 2	3 7 - 10
ST. CRISTO	1 - - 1	1 1 - 2	1 3 - 4	3 4 - 7	- 2 1 - 3	2 1 - 3	1 2 1 4	3 5 2 10
RUBENIARIA	- 1 - - -	- 1 1 7 8	- 1 - - -	- 1 1 7 8	- 1 - - -	- 1 - - -	- 2 - - 2	- 2 - - 2
TOTAL	4 3 2 9	4 10 12 26	2 9 3 14	10 22 17 49	1 10 1 12	5 2 1 8	4 10 2 16	10 22 4 36

DES.: RESPONDENTES:

M	T	U
TOTAL		

M = Moradores

T = Trabalhadores

U = Usuários

Tab. 20: Respostas a "primeira imagem da Área Portuária" segundo locais de aplicação dos questionários (Questão 14)

CATEG. LOCAL	ABANDONADO (->)	INSEGURANÇA (->)	MR IMPRESSAO (->)	FALTA INFRA-ESTRUTURA (->)	GOSTA (+)	TRABALHO/ ESCOLA	MOTIVO DA VISITA	PASSAGEM/ COMERCIO/ SERVICO	ATIVIDADES PORTUARIAS	No. ELEMENTOS FISICOS CITADOS	MAR VALIDA	MAR RESPOSTA	TOTAL DOS RESPONDENTES
P. PAUA	4 7 11 22	3 7 6 16	- - -	- 1 1	- 1 1	- - -	- - -	- 1 1	- - 4	1 1 1	- - -	- - 1	9 17 24
B. TEFE	7 14 2 23	4 5 1 10	- - -	- - -	- - -	- 1 -	- - -	- 1 -	1 2 1	3 7 1	- - -	- - -	15 30 5
HARMONIA	15 8 2 25	1 3 - 4	- - -	- 2 -	- - -	- 2 -	2 - -	- 1 -	2 3 1	3 7 -	- - -	1 1 -	21 26 3
ST. CRISTO	4 10 4 18	4 6 2 12	- - 1	- 1 1	- 1 1	- 1 -	- - 1	- 1 -	1 2 0	3 5 2	- - -	- - 1	13 26 11
RIOVIARIA	2 3 16 21	- 3 4 7	- - 2	- 4 4	- - -	- - -	- 8 -	- - -	- 6 -	- 2 -	- - -	- - 6	21 8 40
TOTAL	30 42 35 107	12 24 13 49	- - 3	- 3 9	1 1 2	- 4 4	1 1 11	1 3 5	4 7 23	11 22 37	- - -	- - 9	60 107 83

RES.: RESPONDENTES: M = Moradores
T = Trabalhadores
U = Usuários

M	T	U
TOTAL		

Tab. 21: Tipologia dos Elementos Físicos citados em 1º lugar dos cinco citados para o bairro e a Área Portuária, segundo locais de aplicação (Questões 15 & 16).

LÓGICAL	TIPOLOGIA	RUA			EDIFICACAO			LUGAR			TOTAL DE ELEMENTOS VALIDOS			FORA DA AREA			PESSOAL/ NAO LOCALIZADO			NAO RESPONSTA			TOTAL DE RESPONDENTES		
		3	4	7	6	13	10	-	7	24	9	17	24	-	1	-	1	1	1	-	-	-	9	17	24
B	P. MAUA	14			29		7	50																	
		12	21	4	3	9	1	-	-	5	15	30	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	30	5
A	B. TEFE	37			13		-																		
		9	12	1	10	9	1	2	5	1	21	26	3	-	-	-	4	3	-	-	-	-	21	26	3
I	HARMONIA	22			20		8																		
		11	13	8	2	8	2	-	5	1	13	26	11	-	1	-	2	3	2	-	-	-	13	26	11
R	ST. CRISTO	32			12		6																		
		2	2	18	-	4	15	-	-	3	2	6	36	-	1	6	-	-	2	-	2	4	2	8	40
O	RODOVIARIA	22			19		3																		
		37	52	138	21	43	29	2	10	12	60	105	79	-	3	6	7	7	15	-	2	4	60	107	83
S	TOTAL	127			93		24																		
		6	11	10	3	3	12	-	2	1	9	16	23	-	-	-	-	-	-	-	1	1	9	17	24
A	P. MAUA	27			18		3																		
		8	15	2	3	11	3	4	4	-	15	30	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	30	5
R	B. TEFE	25			17		8																		
		5	9	2	8	12	-	8	5	1	21	26	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	26	3
A	HARMONIA	16			20		14																		
		5	11	5	4	5	2	4	10	4	13	26	11	-	-	-	1	-	-	-	-	-	13	26	11
R	ST. CRISTO	21			11		18																		
		2	-	12	-	2	7	-	4	8	2	6	27	-	-	5	-	-	-	-	2	13	-	-	-
A	RODOVIARIA	14			9		12																		
		26	46	131	18	33	24	16	25	14	60	104	69	-	-	5	1	-	-	-	3	14	60	107	83
A	TOTAL	103			75		55																		
		6	11	10	3	3	12	-	2	1	9	16	23	-	-	-	-	-	-	-	1	1	9	17	24

Obs.: RESPONDENTES: M = Moradores
U = Trabalhadores
U = Usuarios

Tab. 22 : Os cinco Elementos Físicos mais citados em 1º lugar para o bairro, segundo locais de aplicação (Questão 15).

(Nome do Elemento Físico/Tipologia/No. de Citacoes)

		P. MAUA			B. TEFE			P. HARMONIA			P. ST. CRISTO			RODOVIARIA		
G E R A L	1o.	P. FEDERAL	E	7	SAC.CABRAL	R	20	5o. BPM	E	7	ST.CRISTO	R	15	RODOVIARIA	E	11
	2o.	A NOITE	E	6	H.S.E	E	6	P.HARMON.	L	6	IG.ST.CRISTO	E	6	R. ALVES	R	5
	3o.	VENEZUELA AG.CORREIO	R L	4 4	B. TEFE	R	5	MOINHO FL.	E	5	P.ST.CRISTO	L	5	TERMINAL	E	4
	4o.	H.S.E. D. NAVAL R. ALVES	E L R	3 3 3	CAMERINO	R	3	SAC. CABRAL	R	4	SARA	R	3	HOSP.ONCOL. F. BICALHO	E R	3 3
	5o.	PORTOBRAS HOSP.INAMPS RIO BRANCO P. MAUA	E E R L	2 2 2 2	LIVRAMENTO VENEZUELA P. ERNESTO	R R R	2 2 2	LIVRAMENTO C. ZACARIAS	R R	3 3	CIDADE LIMA MENDONCA RODOVIARIA MICHELIN	R R E E	2 2 2 2	PERIMETRAL C. MANGUE	R L	2 2
M O R A D	1o.	P. FEDERAL	E	2	SAC.CABRAL B. TEFE	R R	3 3	5o. BPM MOINHO FL.	E E	3 3	ST.CRISTO	R	6	-	-	-
	2o.	-	-	-	H.S.E. CAMERINO	E R	2 2	C. ZACARIAS	R	2	-	-	-	-	-	-
T R A B A L H A M	1o.	AG.CORREIO P. FEDERAL	E E	3 3	SAC.CABRAL	R	15	P.HARMON.	L	5	ST.CRISTO P.ST.CRISTO	R L	6 5	TERMINAL	E	2
	2o.	PORTOBRAS A NOITE VENEZUELA	E E R	2 2 2	H.S.E	E	4	5o. BPM	E	4	IG.ST.CRISTO	E	4	-	-	-
	3o.	-	-	-	B. TEFE	R	2	LIVRAMENTO SAC. CABRAL P. ERNESTO	R R R	2 2 2	RODOVIARIA SARA	E R	2 2	-	-	-
U S U A R I O S	1o.	D. NAVAL A NOITE	L E	3 3	SAC.CABRAL	R	2	-	-	-	ST.CRISTO	R	4	RODOVIARIA	E	11
	2o.	P. FEDERAL P. MAUA RIO BRANCO H.S.E. R. ALVES	E L R E R	2 2 2 2 2	-	-	-	-	-	-	MENDONCA	R	2	R. ALVES	R	4
	3o.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	PERIMETRAL F. BICALHO	R R	3 3
	4o.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	HOSP.ONCOL. TERMINAL	E E	2 2

OBS.: E (Edificacao), R (Rua), L (Lugar)

Tab. 23: Tipologia dos Elementos Físicos citados para o bairro e a Área Portuária, segundo locais de aplicação (Questões 15 & 16).

LOCAL	TIPOLOGIA	RUA			EDIFICACAO			LUGAR			TOTAL DE ELEMENTOS VALIDOS			FORA DA AREA	PESSOAL/NAO LOCALIZADO			NAO RESPONSTA	TOTAL DE RESPONDENTES							
		13	29	26	23	40	41	3	5	23	39	74	90		-	2	1		3	-	-	-				
P. MAUA		68	13	29	26	23	40	41	3	5	23	39	74	90	-	2	1	3	-	-	-	9	17	24		
		104								31			203					6						50		
B. TEFE		151	54	82	15	11	39	3	2	8	-	67	129	18	-	2	2	7	3	0	-	-	15	21	4	
		53								10			214				4		10					50		
HARMONIA		103	49	49	5	31	42	4	6	11	1	86	102	10	-	-	11	12	1	-	-	-	21	26	3	
		77								18		198						24						50		
ST. CRISTO		128	35	68	25	19	30	12	2	8	2	56	106	39	-	1	-	3	9	8	-	-	13	26	11	
		61								12		201					1		20					50		
RODOVIARIA		57	3	1	43	3	8	33	2	1	7	8	20	83	1	2	15	-	3	-	2	4	2	8	40	
		44								10		111					18		3		6			50		
TOTAL		507	154	239	114	87	159	93	15	13	33	256	431	240	1	7	18	23	25	15	-	2	4	60	107	83
										81		927				26		63			6			250		

LOCAL	TIPOLOGIA	RUA			EDIFICACAO			LUGAR			TOTAL DE ELEMENTOS VALIDOS			FORA DA AREA	PESSOAL/NAO LOCALIZADO			NAO RESPONSTA	TOTAL DE RESPONDENTES							
		23	32	45	13	16	34	4	11	5	40	59	84		-	-	6		-	3	-	1 <td>1</td> <td>9</td> <td>17</td> <td>24</td>	1	9	17	24
P. MAUA		100	23	32	45	13	16	34	4	11	5	40	59	84	-	-	6	-	3	-	1	1	9	17	24	
		63								20			183				6		3			2			50	
B. TEFE		105	41	57	7	12	46	8	12	23	2	65	126	17	1	1	-	1	3	-	-	-	15	21	4	
		66								37		208				2		4						50		
HARMONIA		98	38	54	6	28	32	-	22	24	3	88	110	9	-	3	1	6	2	-	-	-	21	26	3	
		60								49		207				4		8						50		
ST. CRISTO		108	30	56	22	17	25	11	13	25	11	60	106	44	2	-	1	2	-	-	-	-	13	26	11	
		53								49		210				3		2						50		
RODOVIARIA		35	3	2	30	4	6	15	2	4	24	9	12	69	-	-	12	-	1	-	2	13	2	8	40	
		25								30		90				12		1			15			50		
TOTAL		446	135	201	110	74	125	68	53	87	54	262	413	223	3	4	120	9	5	4	-	3	14	60	107	83
										185		698				27		19			17			250		

OBS.: RESPONDENTES:

M = Moradores
 U = Trabalhadores
 U = Usuarios

M	T	U
TOTAL		

Tab. 24: Os cinco Elementos Físicos mais citados para o bairro, segundo local de aplicação (Questão 15).

(Nome do Elemento Físico/Tipologia/No. de Citações)

	P. MAUA			B. TEFÉ			P. HARMONIA			P. ST. CRISTO			RODOVIARIA		
G E R A L	10.	P. FEDERAL	E 131	SAC.CABRAL	R 38	50. BPM	E 24	ST.CRISTO	R 36	RODOVIARIA	E 22				
	20.	RIO BRANCO A NOITE	R 17 E 17	H.S.E	E 26	SAC. CABRAL	R 21	IG.ST.CRISTO	E 16	F. BICALHO	R 11				
	30.	BOITES PRACA MAUA	L 13	B. TEFÉ	R 24	MOINHO FL.	E 19	SARA	R 15	R. ALVES	R 5				
	40.	R. ALVES	R 12	CAMERINO	R 22	LIVRAMENTO P.HARMON.	R 14 L 14	MENDONCA	R 13	HOSP.ONCOL.	E 8				
	50.	VENEZUELA PORTOBRAS	R 11 E 11	LIVRAMENTO VENEZUELA	R 15 R 15	PROPOSITO	R 11	RODOVIARIA	E 12	TERMINAL ONIBUS	E 5				
M O R A D O R E S	10.	P. FEDERAL H.S.E. A NOITE	E 4 E 4 E 4	SAC.CABRAL	R 13	SAC. CABRAL MOINHO FL.	R 9 E 9	ST.CRISTO	R 11	-	-				
	20.	AG.CORREIO R. ALVES	E 3 R 3	B. TEFÉ	R 10	50. BPM	E 7	MENDONCA	R 7	-	-				
	30.	RIO BRANCO BOITES	R 2 L 2	H.S.E CAMERINO	E 8 R 8	LIVRAMENTO PROPOSITO	R 6 R 6	SARA SUPERMERCADO	R 5 E 5	-	-				
	40.	EDGARD G. PORTOBRAS	R 2 E 2	VENEZUELA	R 6	P. ERNESTO	R 5	RODOVIARIA	E 4	-	-				
	50.	-	-	LIVRAMENTO	R 4	H.S.E.	E 4	ORESTES	R 3	-	-				
T R A B A L H A M	10.	P. FEDERAL	E 19	SAC.CABRAL	R 22	50. BPM	E 16	ST.CRISTO	R 16	RODOVIARIA	E 3				
	20.	RIO BRANCO A NOITE VENEZUELA	R 6 E 6 R 6	H.S.E	E 17	P.HARMON.	L 11	IG.ST.CRISTO	E 11	F. BICALHO R. ALVES HOSP.ONCOL.	R 2 R 2 E 2				
	30.	PORTOBRAS AG.CORREIO BOITES	E 4 E 4 L 4	CAMERINO	R 13	SAC. CABRAL	R 10	SARA	R 10	TERMINAL PEDRO ALVES	E 2 R 2				
	40.	E. GORDILHO R. ALVES CONCEICAO	R 3 R 3 R 3	B. TEFÉ	R 10	LIVRAMENTO	R 8	PT.ST.CRISTO EQUADOR	L 7 R 7	-	-				
	50.	H.S.E. INAMPS ESC. MUNIC.	E 2 E 2 E 2	VENEZUELA	R 9	MOINHO	E 7	SUPERMERCADO	E 5	-	-				
U S U A R I O S	10.	P. FEDERAL	E 14	B. TEFÉ	R 4	MOINHO	E 3	ST.CRISTO	R 9	RODOVIARIA	E 18				
	20.	RIO BRANCO	R 9	SAC.CABRAL LIVRAMENTO	R 3 R 3	SAC.CABRAL	R 2	IG.ST.CRISTO MENDONCA	E 4 R 4	F. BICALHO	R 9				
	30.	A NOITE BOITES	E 7 L 7	-	-	-	-	-	-	R. ALVES	R 7				
	40.	R. ALVES	R 6	-	-	-	-	-	-	HOSP.ONCOL.	E 5				
	50.	DIST. NAVAL PORTOBRAS	L 5 E 5	-	-	-	-	-	-	ST. CRISTO PERIMETRAL TERMINAL	R 3 R 3 E 3				

OBS.: E (Edificação), R (Rua), L (Lugar)
Apenas considerados os elementos com + 1 citação

Tab. 25: Os cinco Elementos Físicos mais citados em 1º lugar para a Área Portuária, segundo locais de aplicação (Questão 16).

(Nome do Elemento Físico/Tipologia/No. de Citações)

	P. MAUA		B. TEFE		P. HARMONIA		P. ST. CRISTO		RODOVIARIA		TOTAL		
G E R A L	10.	SAC.CABRAL RODOVIARIA	R 10 E 10	RODOVIARIA	E 13	PRACA MAUA	L 9	PRACA MAUA	L 13	PRACA MAUA	L 9	ROD. ALVES	R 39
	20.	R. ALVES	R 8	R. ALVES	R 12	R. ALVES	R 8	R. ALVES	R 6	R. ALVES	R 6	RODOVIARIA	R 36
	30.	ST. CRISTO GAMBOA P. ERNESTO	R 2 R 2 R 2	ST. CRISTO	R 5	RODOVIARIA	E 7	RODOVIARIA	E 5	PORTO/ ARMAZENS	L 3	PRACA MAUA	L 35
	40.	-	-	PRACA MAUA	L 4	ST. CRISTO B. TEFE H.S.E. P. FEDERAL	R 2 R 2 E 2 E 2	P. HARMON.	L 4	B. TEFE P. FEDERAL	R 2 E 2	SAC. CABRAL	R 13
	50.	-	-	PC.HARMONIA PR.ST.CRISTO RIV.CORREA	L 2 L 2 R 2	PR.ST.CRISTO PR.ST.CRISTO PORTO/ARMAZ	L 2 L 2 L 2	VENEZUELA LIVRAMENTO CAMERINO P. ERNESTO	R 2 R 2 R 2 R 2	-	-	ST. CRISTO	R 9
M O R A D O R E S	10.	SAC.CABRAL	R 3	R. ALVES RODOVIARIA	R 3 E 3	PRACA MAUA	L 5	P. HARMON. PRACA MAUA	L 2 L 2	-	-	PRACA MAUA	L 9
	20.	-	-	ST. CRISTO PR.ST.CRISTO PRACA MAUA	R 2 L 2 L 2	ST. CRISTO RODOVIARIA IG.ST.CRISTO	R 2 E 2 E 2	-	-	-	-	ROD. ALVES RODOVIARIA	R 6 E 6
	30.	-	-	-	-	PR.ST.CRISTO	L 2	-	-	-	-	PRACA MAUA	L 35
	40.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	PT.ST. CRISTO	L 4
	50.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	LIVRAMENTO	R 3
T R A B A L H A M	10.	R. ALVES	R 4	R. ALVES RODOVIARIA	R 3 E 8	R. ALVES	R 6	PRACA MAUA	L 7	PRACA MAUA	L 3	ROD. ALVES	R 22
	20.	SAC.CABRAL RODOVIARIA	R 3 E 3	ST. CRISTO PC.HARMONIA PRACA MAUA	R 2 L 2 L 2	RODOVIARIA	E 5	R. ALVES	R 4	-	-	RODOVIARIA	E 18
	30.	P. ERNESTO	R 2	-	-	PRACA MAUA	L 3	RODOVIARIA P. HARMON. CAMERINO	E 2 L 2 R 2	-	-	PRACA MAUA	L 15
	40.	-	-	-	-	B. TEFE SUPERMERCADO	R 2 E 2	P. ERNESTO	R 2	-	-	PR. HARMONIA PEDRO ERNESTO	L 4 R 4
	50.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	SAC. CABRAL BR. DE TEFE PORTO/ARMAZ.	R 3 R 3 L 3
U S U A R I O S	10.	RODOVIARIA	E 7	RODOVIARIA	E 2	-	-	PRACA MAUA	L 4	PRACA MAUA	L 6	RODOVIARIA	E 12
	20.	SAC.CABRAL R. ALVES	R 4 R 4	-	-	-	-	RODOVIARIA	E 2	R. ALVES	R 4	ROD. ALVES PRACA MAUA	R 11 L 11
	30.	-	-	-	-	-	-	-	-	B. TEFE P. FEDERAL PORT./ARM.	R 2 E 2 L 2	SAC. CABRAL	R 5
	40.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	ST. CRISTO BR. DE TEFE POL. FEDERAL PORTO/ARMAZ.	R 2 R 2 E 2 L 2

Tab. 26: Os cinco Elementos Físicos mais citados para a Área Portuária, segundo locais de aplicação (Questão 16).

		P. MAUA					B. TEFE					P. HARMONIA					P. ST. CRISTO					RODOVIARIA					TOTAL				
G	10.	RODOVIARIA	E	26	RODOVIARIA	E	26	PRACA MAUA	L	25	PRACA MAUA	L	27	PRACA MAUA	L	19	ROD. ALVES	R	94												
E	20.	SAC. CABRAL R. ALVES	R	18 18	R. ALVES	R	23	R. ALVES	R	23	R. ALVES	R	22	PORTO/ ARMAZENS	L	10	RODOVIARIA	E	85												
R	30.	LIVRAMENTO	R	13	GAMBOA	R	15	RODOVIARIA	E	20	SAC. CABRAL	R	19	R. ALVES	R	8	PRACA MAUA	L	79												
A	40.	PR. ST. CRISTO	L	11	ST. CRISTO	R	14	ST. CRISTO	R	11	RODOVIARIA	E	12	H.S.E.	E	5	SAC. CABRAL	R	47												
L	50.	P. ERNESTO	R	8	50. BPM	E	13	PR. ST. CRISTO	L	9	LIVRAMENTO P. HARMONIA	R	11 11	P. FEDERAL	E	4	LIVRAMENTO	R	37												
M	10.	LIVRAMENTO	R	6	R. ALVES	R	8	PRACA MAUA	L	11	PRACA MAUA	L	7	SAC. CABRAL	R	2	ROD. ALVES	R	20												
O	20.	SAC. CABRAL	R	5	GAMBOA	R	7	RODOVIARIA	E	7	RODOVIARIA	L	6	P. HARMONIA	L	-	PRACA MAUA	L	18												
R	30.	ST. CRISTO PR. ST. CRISTO	R L	4 4	RODOVIARIA ST. CRISTO	E R	5 5	R. ALVES	R	6	LIVRAMENTO PRACA MAUA	R L	4 4	RODOVIARIA	-	-	RODOVIARIA	E	17												
A	40.	H.S.E.	E	3	P. ST. CRISTO 50. BPM P. HARMONIA	L E L	4 4 4	ST. CRISTO GAMBOA PR. ST. CRISTO	R R L	5 5 5	R. ALVES 50. BPM RODOVIARIA CAMERINO	R E E R	3 3 3 3	R. ALVES 50. BPM RODOVIARIA CAMERINO	-	-	SAC. CABRAL	R	16												
D	50.	B. DE TEFE GAMBOA RODOVIARIA M. FLUMINENSE	R R E E	2 2 2 2	PROPOSITO R. CORREA PERIMETRAL	R R R	3 3 3	B. DE TEFE H.S.E. PERIMETRAL PORTO/ARMAZ. SUPERMERCADO	R E R L E	3 3 3 3 3	VENEZUELA B. DE TEFE PROPOSITO CEM. INGL.	R R R L	2 2 2 2	ST. CRISTO GAMBOA PR. S. CRISTO	-	-	ST. CRISTO GAMBOA PR. S. CRISTO	R R L	14 14 14												
O	10.	RODOVIARIA	E	9	RODOVIARIA	E	17	R. ALVES	R	15	PRACA MAUA	L	15	PRACA MAUA	L	13	ROD. ALVES	R	48												
T	20.	SAC. CABRAL R. ALVES	R R	6 6	R. ALVES	R	13	RODOVIARIA	E	13	R. ALVES	R	13	R. ALVES	E	2	RODOVIARIA	E	44												
R	30.	PR. ST. CRISTO	L	5	GAMBOA 50. BPM	R R	8 8	PRACA MAUA	L	12	SAC. CABRAL	R	9	SAC. CABRAL	-	-	PRACA MAUA	L	36												
A	40.	LIVRAMENTO P. ERNESTO	R R	4 4	ST. CRISTO LIVRAMENTO P. ST. CRISTO	R R L	7 7 7	ST. CRISTO	R	6	H.S.E. PERIMETRAL	E R	6 6	H.S.E. PERIMETRAL	-	-	LIVRAMENTO	R	17												
H	50.	ST. CRISTO GAMBOA PERIMETRAL	R R R	3 3 3	MOINHO FL. P. HARMONIA P. MAUA	E L L	6 6 6	B. DE TEFE PORTO/ARMAZ.	R L L	5 5 5	RODOVIARIA	E	5	RODOVIARIA	-	-	P. ST. CRISTO	L	16												
A	10.	RODOVIARIA	E	15	RODOVIARIA	E	4	R. ALVES P. MAUA	R L	2 2	PRACA MAUA	L	8	PRACA MAUA	L	15	ROD. ALVES	R	26												
U	20.	R. ALVES	R	11	ST. CRISTO R. ALVES	R R	2 2	ST. CRISTO R. ALVES	R R	6 6	R. ALVES	R	6	PRACA MAUA PORTO/ ARMAZENS	L	8	PRACA MAUA	L	25												
S	30.	SAC. CABRAL	R	7	-	-	-	RODOVIARIA	E	4	RODOVIARIA	E	4	R. ALVES	R	5	RODOVIARIA	E	24												
U	40.	ST. CRISTO LIVRAMENTO PERIMETRAL P. ERNESTO CEDAE	R R R R E	3 3 3 3 3	-	-	-	SAC. CABRAL LIVRAMENTO	R R	3 3	SAC. CABRAL LIVRAMENTO	R R	3 3	P. FEDERAL	E	4	SAC. CABRAL	R	12												
R	50.	B. DE TEFE IG. ST. CRISTO PR. ST. CRISTO	R E L	2 2 2	-	-	-	GAMBOA H.S.E. 50. BPM P. ERNESTO PROPOSITO	R E E R R	2 2 2 2 2	GAMBOA H.S.E. 50. BPM P. ERNESTO PROPOSITO	R E E R R	2 2 2 2 2	MOINHO FL. PERIMETRAL	E R	3 3	PERIMETRAL	R	8												

(Nome do Elemento Físico/Tipologia/No. de Citações)

Tab. 27: Atitudes relativas a Participação Comunitária no planejamento do bairro e da Área Portuária, segundo locais de aplicação (Afirmativa 3/Questão 17; Afirmativa 10/Questão 18)

I) A Comunidade deveria tomar parte do planejamento do bairro

	RESPONDENTES (n)	NAO CONCORDA			INDIF	CONCORDA MUITO			MEDIA PONDERADA
		-3	-2	-1	0	1	2	3	
G E R A L	MORAD. (60)	-	-	-	-	3	6	51	+ 2,80
	TRAB. (107)	-	-	1	-	2	13	91	+ 2,80
	USUAR. (83)	-	-	-	-	1	8	74	+ 2,88
	GERAL (250)	-	-	1	-	6	27	216	+ 2,83
P. M A U A	MORAD. (9)	-	-	-	-	-	1	8	+ 2,89
	TRAB. (17)	-	-	-	-	-	3	14	+ 2,82
	USUAR. (24)	-	-	-	-	-	4	20	+ 2,83
	GERAL (50)	-	-	-	-	-	8	42	+ 2,84
B. T E F E	MORAD. (15)	-	-	-	-	1	-	14	+ 2,87
	TRAB. (30)	-	-	1	-	1	4	24	+ 2,67
	USUAR. (5)	-	-	-	-	-	-	5	+ 3,00
	GERAL (50)	-	-	1	-	2	4	43	+ 2,76
H A R M O N.	MORAD. (21)	-	-	-	-	1	3	17	+ 2,76
	TRAB. (26)	-	-	-	-	1	2	23	+ 2,85
	USUAR. (3)	-	-	-	-	-	-	3	+ 3,00
	GERAL (50)	-	-	-	-	2	5	43	+ 2,82
ST. C R I S T O	MORAD. (13)	-	-	-	-	1	2	10	+ 2,69
	TRAB. (26)	-	-	-	-	-	3	23	+ 2,88
	USUAR. (11)	-	-	-	-	-	3	8	+ 2,73
	GERAL (50)	-	-	-	-	1	8	41	+ 2,80
R O D O V.	MORAD. (2)	-	-	-	-	-	-	2	+ 3,00
	TRAB. (8)	-	-	-	-	-	1	7	+ 2,75
	USUAR. (40)	-	-	-	-	1	1	348	+ 2,93
	GERAL (50)	-	-	-	-	1	2	47	+ 2,92

II) A Comunidade deveria participar de planos para a Area Portuaria

	RESPONDENTES (n)	NAO CONCORDA			INDIF	CONCORDA MUITO			MEDIA PONDERADA
		-3	-2	-1	0	1	2	3	
	MORAD. (60)	-	-	-	-	-	2	58	+ 2,97
	TRAB. (107)	-	-	-	-	1	4	102	+ 2,94
	USUAR. (83)	-	-	-	-	-	3	80	+ 2,96
	GERAL (250)	-	-	-	-	1	9	240	+ 2,96

Tab. 28: Atitudes e Atributos Percebidos relativos ao bairro, segundo Campos Perceptivos Negativo e Positivo, no conjunto dos respondentes (Questão 17)

	NEGATIVO			INDIF	POSITIVO			MEDIA PONDERADA
	-3	-2	-1		+1	+2	+3	
1	70	42	75	7	33	13	10	- 1,12
2	14	6	27	15	69	100	19	+ 0,98
4	173	44	30	2	-	1	-	- 2,54
5	178	59	13	-	-	-	-	- 2,66
6	51	42	73	3	61	18	2	- 1,07
7	30	112	85	2	17	2	2	- 1,49
8	88	92	58	5	5	1	1	- 1,98
9	136	61	30	7	10	4	2	- 2,14
10	38	25	31	73	49	15	9	- 0,39
G E R A L								
1	47	12	15	3	6	-	-	- 2,10
2	8	3	11	11	26	22	2	+ 0,42
4	67	7	7	1	-	1	-	- 2,65
5	69	10	4	-	-	-	-	- 2,78
6	30	18	20	-	12	2	1	- 1,76
7	11	37	27	2	4	-	2	- 1,52
8	35	24	22	1	1	-	-	- 2,10
9	48	16	8	6	1	3	1	- 2,10
10	11	6	2	42	9	2	1	- 0,37
U S U A R I O S								
1	7	4	11	-	20	9	9	+ 0,42
2	2	2	9	3	14	23	7	+ 1,03
4	38	12	10	-	-	-	-	- 2,47
5	39	18	3	-	-	-	-	- 2,60
6	9	8	10	2	23	8	-	- 0,23
7	10	28	20	-	2	-	-	- 1,73
8	15	27	14	-	3	1	-	- 1,80
9	33	17	8	-	2	-	-	- 2,32
10	11	5	14	2	17	5	6	- 0,20
M O R A D O R E S								
1	16	26	49	4	7	4	1	- 1,22
2	4	1	7	1	29	55	10	+ 1,66
4	68	25	13	1	-	-	-	- 2,49
5	39	18	3	-	-	-	-	- 2,60
6	12	16	43	1	26	8	1	- 1,04
7	9	47	38	-	11	2	-	- 1,35
8	38	41	22	4	1	-	1	- 2,00
9	55	28	14	1	7	1	1	- 2,09
10	16	14	15	28	23	8	2	- 0,43
T R A B A L H A M								

OBS.: n = GERAL 250; MORADORES 80; TRABALHAM 107; USUARIOS 83.

Tab. 29: Atitudes e Atributos Percebidos relativos a bairro, segundo Campos Perceptivos Negativo e Positivo por respondentes na Praça Mauá (Questão 17).

	NEGATIVO			INDIF	POSITIVO			MEDIA PONDERADA
	-3	-2	-1		0	+1	+2	
1	16	14	12	1	2	4	1	- 1,50
2	-	-	3	1	23	13	10	+ 1,52
4	43	5	2	-	-	-	-	- 2,82
5	47	3	-	-	-	-	-	- 2,94
6	11	9	17	1	8	4	-	- 1,04
7	4	25	19	1	1	-	-	- 1,60
8	17	17	14	-	2	-	-	- 1,94
9	32	9	5	1	1	2	-	- 2,28
10	1	3	2	21	15	4	4	+ 0,48
G E R A L								
1	1	1	1	-	2	3	1	+ 0,56
2	-	-	-	-	5	1	3	+ 2,89
4	7	2	-	-	-	-	-	- 2,78
5	8	1	-	-	-	-	-	- 2,89
6	1	1	3	1	3	-	-	- 0,56
7	-	5	4	-	-	-	-	- 1,56
8	2	4	2	-	1	-	-	- 1,67
9	7	2	-	-	-	-	-	- 2,78
10	-	-	2	-	4	-	3	+ 1,22
M O R A D O R E S								
1	13	4	7	-	-	-	-	- 2,25
2	-	-	2	1	12	7	2	+ 1,25
4	24	-	-	-	-	-	-	- 3,00
5	23	1	-	-	-	-	-	- 2,96
6	7	7	6	-	3	1	-	- 1,50
7	1	11	10	1	1	-	-	- 1,42
8	7	9	7	-	1	-	-	- 1,88
9	15	3	2	1	1	2	-	- 2,08
10	1	1	-	15	5	1	1	+ 0,21
U S U A R I O S								

OBS.: n = GERAL 50; MORADORES 9; TRABALHAM 17; USUARIOS 24.

Tab. 30: Atitudes e Atributos Percebidos relativos a bairro, segundo Campos Perceptivos Negativo e Positivo por respondentes na Praça Barão de Tefé (Questão 17).

	NEGATIVO			INDIF	POSITIVO			MEDIA PONDERADA	
	-3	-2	-1		0	+1	+2		+3
1	9	13	16	2	5	2	3	- 1,02	
2	2	1	4	-	12	26	5	+ 1,34	
4	38	9	3	-	-	-	-	- 2,70	
5	32	18	-	-	-	-	-	- 2,64	
6	9	11	15	-	10	4	1	- 0,86	
7	6	20	16	-	7	-	-	- 1,30	
8	12	20	13	2	1	1	1	- 1,66	
9	25	13	4	2	4	1	1	- 1,92	
10	15	5	9	7	10	1	3	- 0,86	
	1	1	1	5	-	3	2	3	+ 0,40
	2	1	-	2	-	2	8	2	+ 1,27
	4	12	2	1	-	-	-	-	- 2,41
	5	8	7	-	-	-	-	-	- 2,24
	6	3	3	2	-	5	2	-	- 0,53
	7	4	5	5	-	1	-	-	- 1,73
	8	4	7	2	-	1	1	-	- 1,67
	9	9	3	2	-	1	-	-	- 2,27
	10	5	1	4	-	3	-	2	- 0,80
	1	2	1	1	-	1	-	-	- 1,60
	2	-	1	1	-	2	1	-	- 0,20
	4	5	-	-	-	-	-	-	- 3,00
	5	4	1	-	-	-	-	-	- 2,80
	6	2	1	1	-	1	-	-	- 1,60
	7	1	3	1	-	-	-	-	- 2,00
	8	2	-	3	-	-	-	-	- 1,80
	9	3	1	-	1	-	-	-	- 2,20
	10	1	-	1	2	1	-	-	- 0,60
	1	6	11	10	2	1	-	-	- 1,63
	2	1	-	1	-	8	17	3	+ 1,57
	4	21	7	2	-	-	-	-	- 2,63
	5	20	10	-	-	-	-	-	- 2,67
	6	4	7	12	-	4	2	1	- 0,90
	7	1	12	10	-	6	1	-	- 0,97
	8	6	13	8	2	-	-	1	- 1,63
	9	13	9	2	1	3	1	1	- 1,70
	10	9	4	4	5	6	1	1	- 0,93
	1	2	1	1	-	1	-	-	- 1,60
	2	-	1	1	-	2	1	-	- 0,20
	4	5	-	-	-	-	-	-	- 3,00
	5	4	1	-	-	-	-	-	- 2,80
	6	2	1	1	-	1	-	-	- 1,60
	7	1	3	1	-	-	-	-	- 2,00
	8	2	-	3	-	-	-	-	- 1,80
	9	3	1	-	1	-	-	-	- 2,20
	10	1	-	1	2	1	-	-	- 0,60

OBS.: n = GERAL 50; MORADORES 15; TRABALHAM 30; USUARIOS 5.

Tab. 31: Atitudes e Atributos Percebidos relativos a bairro, segundo Campos Perceptivos Negativo e Positivo por respondentes na Praça da Harmonia (Questão 17).

	NEGATIVO			INDIF	POSITIVO			MEDIA PONDERADA
	-3	-2	-1		+1	+2	+3	
1	2	4	21	1	16	4	2	- 0,10
2	1	3	8	2	10	25	1	+ 0,92
4	17	19	13	1	-	-	-	- 2,04
5	19	21	10	-	-	-	-	- 2,18
6	2	7	16	1	21	3	-	- 0,18
7	7	20	20	-	2	1	-	- 1,54
8	12	24	12	1	1	-	-	- 1,90
9	19	15	13	-	3	-	-	- 1,94
10	4	7	10	11	13	5	-	- 0,26
G E R A L								
1	1	2	16	1	4	2	-	- 0,58
2	1	1	1	-	5	18	-	+ 1,35
4	7	11	7	1	-	-	-	- 1,92
5	8	12	6	-	-	-	-	- 2,08
6	-	3	10	1	12	-	-	- 0,15
7	2	7	15	-	1	1	-	- 1,23
8	6	13	6	1	-	-	-	- 1,92
9	9	8	7	-	2	-	-	- 1,85
10	-	3	5	10	6	2	-	- 0,04
T R A B A L H A M								
1	-	-	1	-	2	-	-	+ 0,33
2	-	-	1	-	-	2	-	+ 1,00
4	1	1	1	-	-	-	-	- 2,00
5	1	1	1	-	-	-	-	- 2,00
6	-	-	2	-	1	-	-	- 0,33
7	1	2	-	-	-	-	-	- 2,33
8	1	2	-	-	-	-	-	- 2,33
9	-	1	1	-	-	-	-	- 2,00
10	-	-	-	-	1	2	-	+ 0,67
U S U A R I O S								
1	1	2	4	21	16	4	2	- 0,10
2	1	3	8	2	10	25	1	+ 0,92
4	17	19	13	1	-	-	-	- 2,04
5	19	21	10	-	-	-	-	- 2,18
6	2	7	16	1	21	3	-	- 0,18
7	7	20	20	-	2	1	-	- 1,54
8	12	24	12	1	1	-	-	- 1,90
9	19	15	13	-	3	-	-	- 1,94
10	4	7	10	11	13	5	-	- 0,26
M O R A D O R E S								
1	1	2	4	-	10	2	2	+ 0,43
2	-	2	6	2	5	5	1	+ 0,38
4	9	7	5	-	-	-	-	- 2,19
5	10	8	3	-	-	-	-	- 2,33
6	2	4	4	-	8	3	-	- 0,19
7	4	11	5	-	1	-	-	- 1,80
8	5	9	6	-	1	-	-	- 1,81
9	9	6	5	-	1	-	-	- 2,05
10	4	4	5	-	5	3	-	- 0,09

OBS.: n = GERAL 50; MORADORES 21; TRABALHAM 26; USUARIOS 3.

Tab. 32: Atitudes e Atributos Percebidos relativos a bairro, segundo Campos Perceptivos Negativo e Positivo por respondentes na Praça de St^o Cristo (Questão 17).

	NEGATIVO			INDIF	POSITIVO			MEDIA PONDERADA
	-3	-2	-1		0	+1	+2	
1	1	4	17	-	2	1	1	- 0,81
2	1	-	-	-	4	6	-	+ 0,50
4	20	4	2	-	-	-	-	- 2,69
5	18	8	-	-	-	-	-	- 2,69
6	2	2	11	-	8	3	-	- 0,42
7	1	13	8	-	4	-	-	- 1,27
8	11	11	2	1	1	-	-	- 2,15
9	16	7	1	-	2	-	-	- 2,35
10	5	4	5	4	5	2	1	- 0,62
T R A B A L H A M								

	NEGATIVO			INDIF	POSITIVO			MEDIA PONDERADA
	-3	-2	-1		0	+1	+2	
1	2	2	4	1	2	-	-	- 1,09
2	1	-	-	-	4	6	-	+ 1,18
4	5	5	1	-	-	-	-	- 2,36
5	9	2	-	-	-	-	-	- 2,82
6	1	2	2	-	6	-	-	- 0,27
7	-	5	5	-	-	-	1	- 1,27
8	4	4	3	-	-	-	-	- 2,09
9	6	3	2	-	-	-	-	- 2,36
10	1	4	-	5	1	-	-	- 0,91
U S U A R I O S								

	NEGATIVO			INDIF	POSITIVO			MEDIA PONDERADA
	-3	-2	-1		0	+1	+2	
1	5	6	22	1	9	3	4	- 0,44
2	1	-	2	2	14	28	3	+ 1,48
4	33	10	7	-	-	-	-	- 2,52
5	38	12	-	-	-	-	-	- 2,76
6	4	4	14	1	21	6	-	- 0,02
7	3	25	17	-	4	-	1	- 1,38
8	19	20	9	1	1	-	-	- 2,10
9	28	16	4	-	2	-	-	- 2,36
10	8	8	8	10	11	3	2	- 0,50
G E R A L								

	NEGATIVO			INDIF	POSITIVO			MEDIA PONDERADA
	-3	-2	-1		0	+1	+2	
1	2	-	1	-	5	2	3	+ 0,85
2	-	1	1	1	2	8	1	+ 1,54
4	8	2	4	-	-	-	-	- 2,38
5	11	-	-	-	-	-	-	- 2,85
6	1	-	1	1	7	3	-	+ 0,69
7	2	7	4	-	-	-	-	- 1,85
8	4	5	4	-	-	-	-	- 2,00
9	6	6	1	-	-	-	-	- 2,38
10	2	-	3	1	5	1	1	+ 0,08
M O R A D O R E S								

Obs.: n = GERAL 50; MORADORES 13; TRABALHAM 26; USUARIOS 11.

Tab. 33: Atitudes e Atributos Percebidos relativos a bairro, segundo Campos Perceptivos Negativo e Positivo por respondentes na Rodoviária (Questão 17).

	NEGATIVO			INDIF	POSITIVO			MEDIA PONDERADA
	-3	-2	-1		+1	+2	+3	
1	38	5	4	2	1	-	-	- 2,54
2	10	2	10	10	10	8	-	- 0,36
4	42	1	5	1	-	1	-	- 2,64
5	42	5	3	-	-	-	-	- 2,78
6	25	11	11	-	1	1	1	- 2,04
7	10	22	13	1	3	-	1	- 1,64
8	28	11	10	1	-	-	-	- 2,32
9	32	8	4	4	-	1	1	- 2,22
10	10	2	2	24	-	2	-	- 0,64
G E R A L								
1	2	-	-	-	-	-	-	- 3,00
2	1	-	-	-	-	-	-	- 0,50
4	2	-	-	-	-	1	-	- 3,00
5	2	-	-	-	-	-	-	- 3,00
6	2	-	2	-	-	-	-	- 3,00
7	-	-	-	-	-	-	-	- 1,00
8	-	2	-	-	-	-	-	- 2,00
9	2	-	-	-	-	1	-	- 3,00
10	-	-	-	1	-	1	-	+ 1,00
M O R A D O R E S								
1	30	5	2	2	1	-	-	- 2,53
2	7	2	7	2	8	6	-	- 0,30
4	32	1	5	10	-	1	-	- 2,53
5	32	5	3	-	-	-	-	- 2,73
6	20	8	9	-	1	1	1	- 1,98
7	8	16	11	1	3	-	1	- 1,53
8	21	9	9	1	-	-	-	- 2,25
9	23	8	3	4	-	1	1	- 2,08
10	8	1	1	19	-	1	-	- 0,65
U S U A R I O S								
1	6	-	2	-	-	-	-	- 2,50
2	2	-	3	-	2	1	-	- 0,63
4	8	-	-	-	-	-	-	- 3,00
5	3	-	-	-	-	-	-	- 3,00
6	2	3	2	-	-	-	-	- 2,13
7	7	6	-	-	-	-	-	- 2,25
8	7	-	1	-	-	-	-	- 2,75
9	7	-	1	-	-	-	-	- 2,75
10	2	1	1	4	-	-	-	- 1,13
T R A B A L H A M								

OBS.: n = GERAL 50; MORADORES 2; TRABALHAM 8; USUARIOS 40.

Tab. 34: Atitudes e Atributos Percebidos relativos a Área Portuária, segundo Campos Perceptivos Negativo e Positivo, no conjunto dos respondentes (Questão 18).

	NEGATIVO			INDIF			POSITIVO			MEDIA PONDERADA
	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3			
1	57	33	75	-	60	20	5	-0,79		
2	169	67	11	-	2	-	-	-2,60		
4	8	2	14	-	38	96	92	+1,86		
5	103	101	33	2	8	-	2	-2,13		
6	118	94	32	1	2	1	2	-2,26		
7	18	9	50	16	77	40	40	+0,63		
8	18	17	8	2	32	70	103	+1,54		
9	59	68	28	16	39	17	23	-0,80		
10	9	5	10	2	51	97	76	+1,70		
G E R A L										
1	37	12	17	-	9	5	3	-1,49		
2	69	12	1	-	1	-	-	-2,78		
4	3	1	1	-	13	27	38	+2,33		
5	39	32	7	2	2	-	1	-2,20		
6	45	28	8	1	-	-	1	-2,39		
7	11	6	19	6	16	13	12	+0,17		
8	10	8	2	2	5	21	35	+1,25		
9	25	24	8	4	9	4	9	-0,29		
10	6	3	1	-	18	26	29	+1,59		
U S U A R I O S										
1	9	4	14	-	25	8	-	-0,13		
2	37	19	4	-	-	-	-	-2,55		
4	2	-	6	-	7	25	20	+1,75		
5	18	27	13	-	2	-	-	-1,98		
6	28	22	9	-	1	-	-	-2,27		
7	3	2	8	5	18	12	12	+0,92		
8	4	2	1	-	12	20	21	+1,63		
9	16	17	7	4	10	2	4	-1,05		
10	-	-	1	1	14	21	23	+2,07		
M O R A D O R E S										
1	11	17	44	-	25	8	2	-0,60		
2	63	36	7	-	1	-	-	-2,50		
4	3	1	7	-	18	44	34	+1,78		
5	46	42	14	-	4	-	1	-2,14		
6	45	44	15	-	1	1	1	-2,17		
7	4	1	23	5	43	15	16	+0,79		
8	4	7	5	-	15	29	47	+1,71		
9	18	27	13	8	20	11	10	-0,46		
10	3	2	8	1	19	50	24	+1,59		
T R A B A L H A M										

OBS.: n = GERAL 250; MORADORES 60; TRABALHAM 107; USUARIOS 83.

Tab. 35: Preferências relativas a Cenários de Desenvolvimento para a Área Portuária (Questão 19).

	OPCAO DE ESCOLHA	REFERENCIAS AMBIENTAIS		
		A) RADICAL RENOVACAO	B) EQUILIBRIO REVITALIZACAO	C) IMOBILISMO MANUTENCAO
GERAL	1a.	56	193	1
	2a.	87	57	105
	3a.	107	-	144
MORADORES	1a.	17	43	-
	2a.	21	17	22
	3a.	22	-	38
TRABALHAM	1a.	17	90	-
	2a.	39	17	50
	3a.	51	-	57
USUARIOS	1a.	22	60	1
	2a.	27	23	33
	3a.	34	-	49

OBS.: n = GERAL 250; MORADORES 60; TRABALHAM 107; USUARIOS 83.

Tab. 36: Expectativas Ambientais por Cenários de Desenvolvimento para a Área Portuária (Questão 19).

		GERAL				MORADORES				TRABALHAM				USUARIOS (83)			
		-1	0	+1	MEDIA PONDERADA	-1	0	+1	MEDIA PONDERADA	-1	0	+1	MEDIA PONDERADA	-1	0	+1	MEDIA PONDERADA
A	1	115	3	132	+ 0,07	24	1	35	+ 0,18	58	-	49	- 0,08	33	2	48	+0,18
	2	201	3	46	- 0,62	58	-	2	- 0,93	80	1	26	- 0,50	63	2	18	- 0,54
	3	111	2	137	+ 0,10	20	-	40	+ 0,33	56	1	50	- 0,06	35	1	47	+ 0,14
	4	26	2	222	+ 0,78	5	-	55	+ 0,83	10	1	96	+ 0,80	11	1	71	+ 0,72
	5	46	1	202	+ 0,62	7	1	52	+ 0,75	18	-	88	+ 0,65	21	-	62	+ 0,49
B	1	27	6	216	+ 0,76	1	-	59	+ 0,97	14	4	89	+ 0,70	12	2	68	+ 0,67
	2	3	2	245	+ 0,97	-	1	59	+ 0,98	-	-	107	+ 1,00	3	1	79	+ 0,92
	3	2	-	248	+ 0,98	-	-	60	+ 1,00	1	-	106	+ 0,98	1	-	82	+ 0,98
	4	61	11	178	+ 0,47	15	-	45	+ 0,50	31	3	73	+ 0,39	15	8	60	+ 0,54
	5	146	7	96	- 0,20	29	3	28	- 0,2	64	4	39	- 0,23	53	-	29	- 0,29
C	1	132	2	116	- 0,06	37	-	23	- 0,23	53	-	54	+ 0,01	42	2	39	- 0,04
	2	172	5	73	- 0,40	51	-	9	- 0,70	63	4	40	- 0,21	58	1	24	- 0,41
	3	46	-	203	+ 0,63	10	-	50	+ 0,67	16	-	91	+ 0,70	20	-	62	+ 0,51
	4	224	1	25	- 0,80	56	-	4	- 0,87	93	-	14	- 0,74	75	1	7	- 0,82
	5	247	-	3	- 0,98	59	-	1	- 0,97	106	-	1	- 0,98	82	-	1	- 0,98

OBS.: n = GERAL 250; MORADORES 60; TRABALHAM 107; USUARIOS 83.

ANEXO V

Elementos Físicos da Área Portuária
Citados nos Questionários segundo Tipologia Imagética

ANEXO V:

Listagem dos Elementos Físicos Citados nos Questionários Identificados como Pertencentes à Área Portuária, segundo Tipologia Imagética.

1. Categoria RUAS:

Cordeiro da Graça
Capibaribe
Orestes
Rivadãvia Maia
Souza e Silva
Silvino Montenegro
Cidade de Lima
Sacadura Cabral
Santo Cristo
Rua do Livramento
Ladeira do Rodrigues Alves
Barão de Tefé
Venezuela
Gamboa
Av. Rio Branco
Edgar Gordilho
Conceição
Camerino
Pedro Ernesto
Propósito
Conselheiro Zacarias
Mendonça
Sara
Equador
Prof. Pereira reis
União
Francisco Bicalho e Viaduto
Pedro Alves
Rivadãvia Correa
Renato Teixeira
São Francisco da Prainha
Senador Pompeu
Viaduto da Perimetral
Viaduto para Catumbi/Túnel Santa Bárbara

2. Categoria EDIFICAÇÕES:

Corpo de Bombeiros
Agência BANERJ (Santo Cristo)
Colégio Benjamim Constant
padaria Sublime
Indústria de Café Sublime
Paróquia Sagrada Família

Armazém Frigorífico
 Albergue Fundação Leão XIII
 Hospital dos Servidores do Estado (HSE)
 Polícia Federal
 Quartel do 5o Batalhão de Polícia Militar
 Rodoviária Novo Rio
 Moinho Fluminense
 Viaduto Perimetral
 Igreja de Santo Cristo
 Armazém 18
 Hotel Barão de Tefê
 Escritório Central CEDAE (Cia. Estadual de Água e Esgotos)
 Agência Banco do Brasil (Praça Mauá)
 Hopedagem Livramento
 Hopedagem Portuária
 Prédio "A Noite"/Rádio Nacional
 Agência dos Correios (Praça Mauá)
 Terminal Rodoviário Praça Mauá
 Portobrás
 Rádio Tupy
 Igreja N.S. Benção
 Sociedade dos Alcolatras Anônimos
 Jornal do Comércio
 Escola Municipal Darcy Vargas
 Escola Municipal José Bonifácio
 Estande de Tiro do 5o B.P.M.
 Sindicato dos estivadores
 Supermercado Mundial
 Companhia de Pneus Michelin
 Posto Shell (Praça Santo Cristo)
 Hospital de Oncologia
 Terminal de Onibus Marechal hermes
 Bar Recanto da Saúde
 Agência BANERJ (Av. Rodrigues Alves)
 Vila Portuária
 Armazem 6
 Edifício Garagem junto à Rodoviária
 Hospital do INAMPS
 Escritórios da XEROX
 Escola Municipal Vicente Cardoso
 Caixa Beneficente Servidores do Estado
 Armazem do Ministério da Agricultura
 Instituto Nacional de Tecnologia
 Agencia UNIBANCO (Rua do Propósito)
 Hospital Pró-Matre
 I Delegacia de Polícia Civil

3. Categoria LUGARES:

Boites da Praça Mauá
 Trilhos
 Praça da Harmonia (Cel. Assumpção)
 Praça Santo Cristo
 Praça Mauá

Morro da Conceição
Distrito Naval
Praça Barão de Tefé
Porto/Armazens/Cais
Largo João da Bahiana
Morro da Saúde
Cemitêrio dos Ingêses
Morro do Pinto
Canal do Mangue
Gamboa (bairro)
Pier da Praça Mauá
Mosteiro/Colégio São Bento
Morro do Livramento

BIBLIOGRAFIA

- ABRAMS, Charles. "Man's Struggle for Shelter in an Urbanizing World", Cambridge MA: M.I.T. Press, 1964.
- ABREU, Maurício. "Da Habitação ao Habitat: A Questão da Habitação Popular no Rio de Janeiro e sua Evolução" in Revista Rio de Janeiro, Universidade Federal Fluminense, vol.1 #2, pp. 47-58, 1986.
- "Evolução Urbana do Rio de Janeiro", Rio de Janeiro: IPLANRIO/Zahar, 1987.
- ALBRECHT, Johann. "Current Downtown Revitalization: A Precarious Assumption" in Urban Design Review, Chicago, vol.8 # 1/2, pp. 12-13, 1985.
- ALEXANDER, Christopher. "A City is not a Tree" in Architectural Forum, vol.122 #1 (pp. 58-62) & #2 (pp. 58-61), 1965.
- "A Pattern Language", Oxford: Oxford University Press, 1977.
- ANASTASI, ANNE. "Psychological Testing", 4a. Edição, Nova Iorque: Collier MacMillan, 1976.
- ARNAUT, Jurema Kopke. "Morro da Conceição, Rio: Uma Proposta de Preservação sem Tombamento" in Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional #19, 97-111, 1984.
- ASSIS, J.M. Machado de. "Memórias Póstumas de Brás Cubas", Rio de Janeiro: Lia, 1881.
- "Quincas Borba", Rio de Janeiro: Tecnoprint, 1892.
- APPLEYARD, Donald. "Why Buildings are Known: A Predictive Tool for Architects and Planners" in BROADBENT G., BUNT R. & LLORENS T. (org.) "Meaning and Behavior in the Built Environment", Londres: John Wiley, 1980.
- APPLEYARD, Donald. "The Environment as a Social Symbol" in Ekistics #278, pp. 272-281, 1979.
- (org.) "The Conservation of the European City", Cambridge MA: MIT Press, 1979.
 - "Planning a Pluralist City: Conflicting Realities in Ciudad Guayana", Cambridge MA: MIT Press, 1976.

Nota: Quando entendido como essencial à argumentação do texto, incluímos a data da edição original da obra, ao final da nota bibliográfica.

- APPLEYARD, Donald and JACOBS, Allan. "Toward an Urban Design Manifesto", Berkeley: Institute of Urban and Regional Development/University of California, Work Paper #384, 1982.
- BACON, Edmund. "Design of Cities", 2a edição, Londres: Thames & Hudson, 1974 (edição original 1967).
- BAILLY, Antoine S. "La Perception del Espacio Urbano: Conceptos, Metodos de Estudio y su Utilización en la Investigación Urbanística", Madri: Instituto de Estudios de Administración Local, Colección Nuevo Urbanismo #29, 1979.
- "La Perception des Paysages Urbains" in BAILLY, Antoine. "L'Organisation Urbaine: Theorie et Modeles", Paris: Centre de Recherche d'Urbanisme, pp. 161-187, 1975.
- BANDEIRA, M. e ANDRADE, Carlos Drummond de (org.) "O Rio de Janeiro em Prosa e Verso", Rio de Janeiro: José Olympio, Coleção Rio de Janeiro Quatro Séculos Vol.5, 1965.
- BARKER, Roger et al. "Habitats, Environments and Human Behavior", São Francisco: Jossey Bass, 1978.
- BARNETT, Jonathan. "Introduction to Urban Design", Nova Iorque: Harper and Row, 1982.
- BARREIROS, Eduardo. "Atlas da Evolução Histórica do Rio de Janeiro: 1565 a 1965", Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1965.
- BARRETO, A.H. Lima. "Vida e Morte de M.J. Gonzaga de Sá", (editora desconhecida), 1919.
- "Recordações do Escrivão Isaias Caminha", Rio de Janeiro: Editora Ática, 1909.
- BARTHES, Roland. "Semiologie et Urbanisme" in L'Architecture d'Aujourd'hui, Paris, #153, 1970.
- BATCHELOR, Peter & LEWIS, David. (org.) "Urban Design in Action", Raleigh: School of Design, North Carolina State University, Student Publication #29, 1985.
- BAUZER, Riva. "Crescer numa Cidade Grande: Percepções de um Grupo de Adolescentes Moradores do Rio de Janeiro", Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1983.
- BECHTEL, Robert. "The Semantic Differential and Other Paper-and-Pencil Tests" in MICHELSON W. (org.) "Behavioral Research Methods in Environmental Design", Stroudsburg: Dowden-Hutchinson & Ross, 1975.
- BELL, Judith. "Doing Your Research Project: A guide for First Time Researchers in Education and Social Science", Milton Keynes: Open University Press, 1987.

- BELL, Paul; FISHER, Jeffrey & LOOMIS, Ross. "Environmental Psychology", Filadelfia: W.B. Saunders, 1978.
- BENCHIMOL, Jaime. "Pereira Passos: Um Haussmann Tropical. As Transformações Urbanas na Cidade do Rio de Janeiro no Início do Século XX", Rio de Janeiro: dissertação de MSc, PUR/COPPE, UFRJ, 1982.
- "A Modernização do Rio de Janeiro" in BRENNAN, Giovanna del. (org.) "O Rio de Janeiro de Pereira Passos", Rio de Janeiro: PUC/Index, 1985
- BENEVOLO, Leonardo. "The Origins of Modern Town Planning", Cambridge MA: MIT Press, 1971 (edição original 1963).
- "O Último Capítulo da Arquitetura Moderna", Lisboa: Martins Fontes, 1985.
- BENTLEY, Ian. "The Urban Designer as Socially Conscious Developer" in GOODEY B. (org.) "Five Papers on Urban Design", Oxford: Oxford Polytechnic, mimeo, 1979.
- BIRKHOLZ, Lauro B. "O Estudo do Planejamento Territorial", São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, tese de cátedra, 1967.
- BLAKE, Peter. "Form Follows Fiasco: Why Modern Architecture Hasn't Worked Out", Boston: Little Brown, 1974.
- BLAY, Lineu. "Percepção do Espaço Urbano: O Centro de Curitiba", Rio Claro: Instituto de Geociências e Ciências Exatas, UNESP, tese de MSc., 1982.
- BOUCHER, Frédérique. "Pour une Approche Réaliste des Problemes de Rénovation" in "L'Architecture d'Aujourd'hui", Paris, #202, pp. 2-6, 1979.
- BUCHANAN, Peter. "Quays to Design: Urban Design Guidelines in London Docklands" in "Architectural Review", Londres, #1106, pp. 39-44, 1989.
- BURNETTE, Charles. "The Mental Image and Design" in LANG J. et al. (org.) "Designing for Human Behavior: Architecture and the Behavioral Sciences", Stroudsburg: McGraw Hill, 1974.
- CADMAN, David. "Large-Scale Urban Renewal: Mechanisms for Change" in "Built Environment", Oxford, vol.12 #4, pp. 187-188, 1987.
- CANTER, David. "The Psychology of Place", Londres: Architectural Press, 1977.
- "Introducción a la Psicología Ambiental" in CANTER D. & STRINGER P. (org.) "Interacción Ambiental", Madrid: Instituto Estudios de Administración Local, Nuevo Urbanismo #26, 1978.

- CARDOSO, Elizabeth et al. "História dos Bairros: Saúde, Gamboa e Santo Cristo: Zona Portuária", Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia/Editora Index, 1987.
- CARR, Stephen. "The City of the Mind" in PROSHANSKY, H.; ITTELSON, W. & RIVLIN, L. (org.) "Environmental Psychology: Man and His Physical Setting", Nova Iorque: Holt-Rinehart & Winston, 1970.
- CARVALHO, José Murilo de. "O Rio de Janeiro e a República" in Revista Brasileira de História, São Paulo, vol.5 #58/9, pp. 117-138, 1985.
- CASTELLS, Manuel. "La Questión Urbana", México: Siglo XXI, 1979.
- "Problemas de Investigación en Sociología Urbana", México: Siglo XXI, 1979.
- CASTEX, J.; DEPAULE, J. & PANERAI, P. "Formes Urbaines: de l'Illet a la Barre", Paris: Dunod, 1977.
- CHIAVARI, Maria Pace. "As Transformações Urbanas do Século XIX" in BRENNAN, G. (org.) "O Rio de Janeiro de Pereira Passos", Rio de Janeiro: PUC/Index, 1985.
- CHING, Francis "Architecture: Form, Space, Order", Nova Iorque: Van Nostrand Reinhold, 1979.
- CHOAY, Françoise "The Modern City: Planning in the XIX Century", Nova Iorque: George Braziller, 1969.
- "El Urbanismo: Utopias y Realidades", Barcelona: Editorial Lumen, 1976. (edição original 1965).
- COARACY, Vivaldo. "Memórias da Cidade do Rio de Janeiro", Rio de Janeiro: José Olympio, 1955.
- COLLINS, C. J. "Large-Scale Urban Renewal: A Developer's Viewpoint" in Built Environment, Oxford, vol. 12 #4, pp. 208-215, 1987.
- CRULS, Gastão. "A Aparência do Rio de Janeiro", Rio de Janeiro: José Olympio, 1949.
- CULLEN, Gordon. "El Paisaje Urbano", Madri: Blume, 1974. (edição original 1961)
- CUNNINGHAM, Michael. "Can Downtown be Reinvented?" in Ekistics, Atenas, # 256, pp. 159-164, 1977.
- CUTLER, Lawrence & CUTLER, Sherry. "Recycling Cities for People: The Urban Design Process", Nova Iorque: Van Nostrand Reinhold, 1983.

- DAVIDOFF, Paul. "Advocacy and Pluralism in Planning" in FALUDI, Andreas. (org.) "A Reader in Planning Theory", Oxford: Pergamon Press, 1973. (edição original 1965).
- DAVIDOFF, Paul & REINER, Thomas. "A Choice Theory in Planning" in FALUDI Andreas. (org.) "A Reader in Planning Theory", Oxford: Pergamon Press, 1973.
- DAVIES, Colin. "Ad Hoc in the Docks" in Architectural Design, Londres, #1080, pp. 30-37, 1987.
- DEL RIO, Vicente. "Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento", São Paulo: Editora Pini, 1990.
- "Um Caso de Revitalização Urbana: Baltimore, EUA", São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, fotocopiado, trabalho programado p/doutoramento, 1985.
 - "Urbanismo e Desenho Urbano: Para Um Debate de Definições" in XII Congresso Brasileiro de Arquitetos, Belo Horizonte, 1985. Anais, Rio de Janeiro: Avenir/Revista Módulo, 1985b.
 - (org.) "Desenho Urbano" Rio de Janeiro: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UFRJ, Publicação #9, 1982.
- DOWNS, Roger & STEA, David. "Maps in Minds: Reflections on Cognitive Mapping", Nova Iorque: Harper and Row, 1977.
- ECO, Umberto "A Estrutura Ausente", 3a. edição, São Paulo: Perspectiva, Edição, 1976. (edição original 1968)
- EDMUNDO, Luis "O Rio de Janeiro do Meu Tempo", Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1938.
- EMBRATUR "Rio Antigo: Roteiro Turístico-Cultural do Centro da Cidade", Rio de Janeiro: Empresa Brasileira de Turismo, 1979.
- FALUDI, Andreas (org.) "A Reader in Planning Theory", Oxford: Pergamon Press, 1973.
- FAREBEE, Ann (org.) "Education for Urban Design", Anais do Urban Design Educators' Retreat (San Juan, Porto Rico). Nova Iorque: Institute for Urban Design, 1982.
- FERRARA, Lucrecia D'Alessio. "Ver a Cidade" São Paulo: Nobel, 1988
- FURTADO, Celso. "Formação Econômica do Brasil", São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977.
- GANS, Herbert "People and Plans", Nova Iorque: Basic Books, 1968.
- GASTAL, Alfredo. "Desenho Urbano X Identidade Cultural" in TURKIENICZ, Benamy (org.) "Desenho Urbano III", São Paulo: Projeto, 1984.

- GERSON, Brasil. "História das Ruas do Rio", Rio de Janeiro: Brasiliense Editora, 1965.
- GIBSON, James. "The Senses Considered as Perceptual Systems", Boston: Houghton Mifflin, 1966.
- "La Percepción del Mundo Visual", Buenos Aires: Infinito, 1974. (edição original 1950).
- GEHL, Jan. "A Changing Street Life in a Changing Society" in Places, Nova Iorque, vol.6 #1, pp. 8-17, 1990.
- "Life Between Buildings: Using Public Space", Nova Iorque: Van Nostrand-Reinhold, 1987. (edição original 1980).
- GOLD, John. "An Introduction to Behavioral Geography", Oxford: Oxford University Press, 1980.
- GOODEY, Brian. "Towards a Participatory Culture in the Built Environment", Estrasburgo: Conselho de Europa, 1981.
- "Towards a Debate on Urban Design" in GOODEY, B. (org.) "Five Papers on Urban Design", Oxford: Oxford Polytechnic, 1979.
- GOODEY, Brian & GOLD, John. "Geografia do Comportamento e da Percepção", Belo Horizonte: Instituto de Geociências, UFMG, Publicação Especial #3, 1986.
- "Environmental Perception: The Relationship with Urban Design" in Progress in Human Geography, Londres, vol.11 #1, pp. 127-133, 1987.
- GOODEY, Brian et. al. "City Scene: An Exploration into the Image of Central Birmingham as Seen by Area Residents", Birmingham: Centre for Urban and Regional Studies, University of Birmingham, Research Memorandum #10, 1977.
- GOODMAN, Robert. "Después de los Urbanistas. Qué?", Madri: Blume, 1977. (edição original de 1971)
- GOODRICH, Ronald J. "Surveys, Questionnaires and Interviews" in LANG J. et al. (org.) "Designing for Human Behavior: Architecture and the Behavioral Sciences", Stroudsburg: McGraw Hill/Dowden-Hutchinson Ross, 1974.
- GOSLING, David & MAITLAND, Barry. "Concepts of Urban Design", Londres: Academy Editions, 1984.
- GOULD, Peter & WHITE, Rodney. "Mental Maps", Nova Iorque: Penguin, 1974.
- GUSEVICH, Miriam. "Meaning and Means in Urban Design: A Case Study in American Urbanism, South La Salle Street, Chicago" in Journal of Architectural Education, Washington DC., vol.39 #3, pp. 24-30, 1986.

- GUTMAN, Robert (org.) "People and Buildings", Nova Iorque: Basic Books, 1972.
- HALL, Edward. "A Dimensão Oculta", Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1977. (edição original de 1966).
- HARRISON, James & HOWARD, William. "The Role of Meaning in the Urban Image" in BROADBENT, G; BUNT, R. & LLORENS, T. (org.) "Meaning and Behavior in the Built Environment", Londres: John Wiley, 1980.
- HARVEY, Joan & HENNING, Don. (org.) "Public Environments", Ottawa: Anais do XVIII Congresso da Environmental Design Research Association (EDRA), Ottawa, 1987.
- HAUSER, Arnold. "Historia Social de la Literatura y del Arte" (Volume I), 12a. Edição, Madri: Guadarrama, 1974.
- HOME, Robert K. "Inner City Regeneration", Londres: Spon, 1982.
- INTERNATIONAL Building Exhibition "First Projects in Careful Urban Renewal", Berlim: catálogo de exposição, 1984.
- JACOBS, Jane. "The Death and Life of Great American Cities", Middlesex: Pelican, 1974. (edição original de 1961)
- JENCKS, Charles. "The Language of Post-Modern Architecture", Londres: Academy Editions, 1977.
- "Modern Movements in Architecture", Middlesex: Penguin, 1973.
- JENCKS, Charles & BAIRD, George "El Significado en Arquitectura", Madri: Blume, 1975. (edição original de 1969)
- JOHNSON-MARSHALL, Percy. "Renovación de Ciudades", Madri: Instituto de Estudios de Administracion Local, 1979. (edição original 1966)
- KELLER, Suzanne. "The Urban Neighborhood: A Sociological Perspective", Nova Iorque: Random House, 1968.
- KAMERON, Joel. "Experimental Studies of Environmental Perception" in ITTELSON W. (org.) "Environment and Cognition", Nova Iorque: Seminar Press, 1973.
- KOHLSDORF, Maria Elaine. "Breve Histórico do Urbano como Campo Disciplinar" in FARRET, R. (org.) "O Espaço da Cidade", São Paulo: Projeto, 1985.
- "As Imagens de Brasília" in PAVIANI A. (org.) "Brasília: Ideologia e Realidade. Espaço Urbano em Questão", São Paulo: Projeto, 1985b.
- "Manual de Técnicas de Apreensão do Espaço Urbano", Brasília: DAU/UnB, mimeo, 1984.

- KOHLSDORF, Maria Elaine. "A Apreensão do Espaço Urbano: Sobre as Possibilidades e Limitações das Técnicas de Análise Visual no Caso de Barra das Garças", Brasília: DAU/UnB, dissertação de MSc., 1979.
- "Gestalt Urbana: Considerações sobre os Espaços do Plano Piloto de Brasília", Brasília: DAU/UnB, mimeo., 1975.
- KRIER, Rob. "Urban Space", Londres: Academy Editions, 1975.
- LAMARÃO, Sérgio. "Dos Trapiches ao Porto: Uma Contribuição ao Estudo da Produção da Área Portuária do Rio de Janeiro", Rio de Janeiro: PUR/COPPE, UFRJ, dissertação de MSc., 1984.
- LANG, Jon. "Teaching Urban Design: The Penn Experience", Porto Alegre: trabalho apresentado no Encontro Nacional sobre Ensino de Projeto Arquitetônico, UFRG, 1989.
- "Creating Architectural Theory: The Role of the Behavioral Sciences in Environmental Design", Nova Iorque: Van Nostrand Reinhold, 1987.
- LANG, Jon et al. (org.) "Designing for Human Behavior: Architecture and the Behavioral Sciences", Stroudsburg: McGraw Hill/Dowden-Hutchinson & Ross, 1974.
- LeCOMPTE, William F. "Behavior Settings as Data-Generating Units for the Environmental Planner and Architect" in LANG, J. et al. (org.) "Designing for Human Behavior: Architecture and the Behavioral Sciences", Stroudsburg: McGraw Hill/Dowden-Hutchinson & Ross, 1974.
- LEE, Terence. "Psicologia e Meio Ambiente", Rio: Zahar, 1977.
- "Urban Neighbourhood as a Socio-Spatial Schema" in PROSHANSKY, H.; ITTELSON, W. & RIVLIN, L. (org.) "Environmental Psychology: Man and His Physical Setting", Nova Iorque: Holt-Rinehart & Winston, 1970.
- LEEDS, Anthony. "Tipos de Moradia, Proletarização e Estrutura Social da Cidade" in LEEDS, A. & LEEDS, E. (org.) "A Sociologia do Brasil Urbano", Rio de Janeiro: Zahar, 1977.
- LERUP, Lars. "Environmental and Behavioral Congruence as a Measure of Goodness in Public Space: The Case of Stockholm" in Ekistics, Atenas, #204, pp. 341-358, 1972.
- LÉVI-STRAUSS, Claude "Tristes Trópicos", Lisboa: Edições 70, 1955
- LOWENTAL, David. "Environmental Assessment: A Case Study of Boston", Nova Iorque: American Geographical Society, Publications in Environmental Perception #2, 1972.
- LOZANO, Eduardo. "Visual Needs in the Urban Environment" in Town Planning Review, vol.45 #4, pp. 351-374, 1974.

- LUCAIN, Pierre. "Art Urbain, Urban Design ou Urbanité?" in L'Architecture D'Aujourd'Hui, Paris, #217, pp. 2-7, 1981.
- LYNCH, Kevin. "A Theory of Good City Form", Cambridge MA: M.I.T. Press, 1981.
- "Teaching Urban Design" in GOODEY, B. (org.) "Five Papers on Urban Design", Oxford: Oxford Polytechnic, 1979.
 - "Managing the Sense of a Region", Cambridge MA: M.I.T. Press, 1976.
 - "The Image of the City", Cambridge MA: MIT Press, 1960.
- MACEDO, J. Manuel de. "As Mulheres de Mantilha", Rio de Janeiro: Tecnoprint, 1871.
- MACHADO, Lucy M.C.P. "A Serra do Mar Paulista: Um Estudo de Paisagem Valorizada", Rio Claro: Instituto de Geociências e Ciências Exatas, UNESP, tese de doutoramento, 1988.
- MACKIE, D. & METHUEN, A. "Design Briefing in Towns", Edimburgo: JOHNSON-MARSHALL & Ass/Scotland Department of Development, relatório mimeo., 1978.
- MACQUADE, Walter. "O Centro Urbano se Renova" in "Conservação Ambiental: Uma Missão Nacional para a Década dos Setenta", Rio de Janeiro: Fundação Brasileira para a Conservação da Natureza/Fundação Getúlio Vargas, 1972.
- MAGALHÃES, José Cezar de. "O Porto: Fator de Expansão da Cidade" in ASSOCIAÇÃO DE GEOGRAFIA BRASILEIRA (Seção Rio) "Curso de Geografia da Guanabara", Rio de Janeiro: IBGE, 1968.
- MANDEL, David. (1978) "Methodological Approaches to Environmental Psychology" in BELL, Paul; FISHER, Jeffrey & LOOMIS, Ross. "Environmental Psychology", Filadelfia: W.B. Saunders, 1978.
- MANGIN, William & TURNER, John. "Barriada Movement" in Progressive Architecture, Nova Iorque, #5, pp. 154-162, 1968.
- MARANS, Robert W. "Survey Research" in MICHELSON, William (org.) "Behavioral Research Methods in Environmental Design", Stroudsburg: Dowden-Hutchinson & Ross, 1975.
- MARMOT, Alexi & WORTHINGTON, John. "Great Fire to Big Bang: Private and Public Designs on the City of London" in Built Environment, Oxford, vol.12 # 4, pp. 216-233, 1987.
- MESQUITA, Samira N. de. "A Cidade do Rio de Janeiro e a Obra de Machado de Assis" in Revista Tempo Brasileiro, Rio, #85, 1986
- MERCER, Charles. "Living in Cities: Psychology and the Urban Environment", Middlesex: Penguin Books, 1975.

- METROCONSULT/DUCTOR. "Projeto de Remodelação dos Sistemas de Transporte Ferroviário de Carga e Urbano de Passageiros na Área de Influência do Subúrbio do Grande Rio" (Volume II: Análise do Sistema Atual de Carga e Passageiros), Rio de Janeiro: CBTU/STU, 1988.
- MOCELLIN, Raquel Jardim. "Percepção do Meio Urbano: O Caso do Grande Rio", Rio de Janeiro: Dept. de Geografia, Instituto de Geo-ciências, UFRJ, dissertação de MSc., 1977.
- MOORE, Gary. "Knowing About Environmental Knowing: The Current State of Theory and Research on Environmental Cognition" in Environment and Behavior, vol.11 #1, pp. 33-70, 1979.
- MOORE, Gary & GOOLEEDGE, Reginald. "Environmental Knowing: Concepts and Theories" in MOORE, G. & GOOLEEDGE, R. (org.) "Environmental Knowing: Theories, Research and Methods", Stroudsburg: Dowden-Hutchinson & Ross, 1976.
- MUNFORD, Lewis. "The City in History: Its Origins, Its Transformations and Its Prospects", Nova Iorque: Harcourt/Brace/Jovanovich, 1961.
- NASAR, Jack L. "The Evaluative Image of the City" in X Congresso Anual da Environmental Design Research Association (EDRA). Anais. Washington: EDRA, 1979.
- NEWMAN, Oscar. "Defensible Space: People and Design in the Violent City", Nova Iorque: MacMillan, 1972.
- OLIVEIRA, Livia de. "O Lixo Urbano: Um Problema de Percepção Ambiental" in VII Simpósio Anual da ACIESP. Anais. São Paulo: Publicação ACIESP, #40 vol.II, 1983.
- "Estudo Metodológico e Cognitivo do Mapa", São Paulo: Instituto de Geografia, Universidade de São Paulo, Série Teses e Monografias #32, tese de livre docência, 1978.
- PERIN, Constance. "With Man in Mind: An Interdisciplinary Prospectus of Environmental Design", Cambridge: MIT Press, 1970.
- PERLMAN, Janice "O Mito da Marginalidade: Favelas e Políticas no Rio de Janeiro", Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- PFEIFFER, Toni "Behaviour and Interaction in Built Space" in Built Environment, Oxford, vol.6 #1, pp. 53-50, 1980.
- PIAGET, Jean. "Main Trends in Interdisciplinary Research", Nova Iorque: Harper Torchbooks, 1973.
- "The Mechanics of Perception", Nova Iorque: Basic Books, 1969. (edição original 1961)

- PIAGET, Jean. "Le Développement des Perceptions en Fonction de l'Age" in PIAGET, J. & FRAISE, P. (org.) "Traité de Psychologie Experimentale: La Perception", Paris: Presses Universitaires de France, 1963.
- PIAGET, Jean & INHELDER, Barbel. "The Child's Conception of Space", Nova Iorque: Norton, 1967. (edição original 1948)
- PIPKIN, John. "Structuralism and the Uses of Cognitive Images in Urban Planning" in PIPKIN, J.; La GORY, M. & BLAU, J. (org.) "Remaking the City: Social Science Perspective on Urban Design", Nova Iorque: State University of New York, 1983.
- PLANAVE. (dados em elaboração para Plano de Desenvolvimento da Retaguarda do Porto do Rio), Rio de Janeiro, 1989.
- "Plano de Desenvolvimento Portuário 1987/1996: Porto do Rio Janeiro", Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes/Portobrás, 1987.
- PORTAS, Nuno. "Notas Sobre a Intervenção na Cidade Existente" in Revista Sociedade & Território, Porto, #2, pp. 8-13, 1985.
- PORTOBRAS. "Anuário Estatístico Portuário", Rio de Janeiro: Portobrás, diversas datas.
- PRAK, Niels. "The Visual Perception of the Built Environment", Delft: Delft University Press, 1977.
- PROCESS (Revista de Arquitetura) "Waterfronts", Toquio, #52, 1984
- PROSHANSKY, Harold "Environmental Psychology and the Design Professions" in LANG, Jon et al. (org.) "Designing for Human Behavior: Architecture and the Behavioral Sciences", Stroudburg: McGraw Hill/Dowden-Hutchinson & Ross, 1974.
- PROSHANSKY, Harold & ALTMAN, Irwin (1979) "Overview of the Field" in WHITE, W. (org.) "Resources in Environment and Behavior", Washington: American Psychological Association, 1979.
- PROSHANSKY, Harold; ITTELSON, William & RIVLIN, Leanne. "The Influence of the Physical Environment on Behavior: Some Basic Assumptions" in PROSHANSKY, ITTELSON & RIVLIN (org. 1970) "Environmental Psychology: Man and his Physical Setting", Nova Iorque: Holt-Rinehart & Winston, 1970.
- RABHA, Nina Maria. "Cristalização e Resistência no Centro do Rio de Janeiro" in Revista Rio de Janeiro, Niterói, vol.1 #1, pp. 35-44, 1985.
- RAGGETT, Brian. "Post-War Urban Renewal: Past and Present Partnership Schemes" in Built Environment, Oxford, vol.12 #4, pp. 189-197, 1987.

- RAPOPORT, Amos "The Meaning of the Built Environment: A Non-verbal Communication Approach", Beverly Hills: Sage, 1983.
- "Human Aspects of Urban Form", Oxford: Pergamon Press, 1977.
 - "House, Form and Culture", Englewoods: Prentice Hall, 1969.
 - "Whose Meaning in Architecture?" in Interbuild/Arena, Londres, #83, pp. 44-46, 1967
- RAPOPORT, Amos & KANTOR, Robert. "Complexity and Ambiguity in Environmental Design" in American Institute of Planners Journal, Chicago, vol.33 #4, pp. 210-221, 1967.
- REIS, José de Oliveira. "O Rio de Janeiro e seus Prefeitos: Evolução Urbanística da Cidade, 1889 a 1960", Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal, c. 1975.
- REZENDE, Vera. "Planejamento Urbano e Ideologia: Quatro Planos para a Cidade do Rio de Janeiro", Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.
- RIO, João do. "A Alma Encantadora das Ruas", Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1908.
- RIOPART. "Cadastro Físico da Área Portuária do Rio de Janeiro", relatório elaborado pelo Centro de Apoio à Pequena e Média Empresa do Rio de Janeiro para a RIOPART Participações e Empreendimentos S.A., 1983.
- RODRIGUES, Ferdinando. "Desenho Urbano: Cabeça, Campo e Prancheta", São Paulo: Projeto, 1985.
- ROTHEMBERG, J. "Elimination of Blight and Slums" in STEWART, M. (org. 1972) "The City: Problems of Planning", Middlesex: Penguin, 1972.
- ROSENTHAL, Donald (org.) "Urban Revitalization", Beverly Hills: Sage, 1980.
- ROSSI, Aldo. "La Arquitectura de la Ciudad", Barcelona: Gustavo Gilli, 1979. (edição original 1966).
- ROWE, Collin & KOETTER, Fred. "Collage City", Cambridge MA: M.I.T. Press, 1978.
- RUDOWSKY, Bernard. "Arquitectura sin Arquitectos", Buenos Aires: Editorial Universitária, 1976. (edição original 1964)
- SAARINEN, Eliel. "La Ciudad: Su Crecimiento, Su Declinación y Su Futuro", México: Limusa Wiley, 1967. (edição original 1943).
- SAARINEN, Thomas. "Environmental Planning, Perception and Behavior", Boston: Houghton Mifflin, 1976.

- SAMUELS, Ivor. 1987) "The Historical Centre in Britain", Oxford: Oxford Polytechnic, mimeo, c. 1987.
- SAN FRANCISCO Department of City Planning. "Urban Design. An Element of the Master Plan of the City and County of San Francisco", São Francisco: Prefeitura de São Francisco, 1984.
- "Downtown: Proposal as Adopted by the City Planning Commission as Part of the Master Plan (29/11/1984)", São Francisco: Prefeitura de São Francisco, 1984.
- SAUNDERS, Peter. "Urban Politics: A Sociological Interpretation", Middlesex: Penguin, 1980.
- SAMPAIO, Antonio H. (1986) "Desenho urbano: Indagações Críticas" in TURKIENICZ, B. & MALTA, M. (org.) "Desenho Urbano", São Paulo: CNPq/Pini, 1986.
- SANOFF, Henry. "Measuring Attributes of the Visual Environment" in LANG, Jon et al. (org.) "Designing for Human Behavior: Architecture and the Behavioral Sciences", Stroudsburg: McGraw Hill/Dowden-Hutchinson & Ross, 1974.
- SANTOS, Carlos N. F. "Movimentos Urbanos do Rio de Janeiro", Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- (coord.) "Quando a Rua Vira Casa", São Paulo: Projeto, 1981.
- SANTOS, J. Rufino dos. "Quatro Dias de Rebelião", Rio de Janeiro: José Olympio, 1980.
- SANTOS, Paulo. "Quatro Séculos de Arquitetura", Rio de Janeiro: Instituto de Arquitetos do Brasil, 1981.
- SCOTT, Mel. "American City Planning Since 1890", Berkeley: University of California Press, 1969.
- SCHUMACHER, E. F. "Small is Beautiful: Economics As If People Mattered", Nova Iorque: Harper & Row, 1973.
- SENNET, Richard. "The Fall of Public Man", Cambridge: Cambridge University Press, 1974.
- "The Uses of Disorder: Personal Identity and City Life", Nova Iorque: Alfred Knoff, 1970.
- SERRA, Carlos A. T. "A Função Portuária" in INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA "Area Central do Rio de Janeiro", Rio de Janeiro: Divisão de Geografia, IBGE, 1967.
- SILVA, Sérgio Costa e. "Os Setenta Anos do Porto do Rio" in "Revista Portos & Navios", #251, 1980.
- SINGER, Paul. "Economia Política da Urbanização", São Paulo: Brasiliense, 1978.

- SHIRVANI, Hamid. "The Urban Design Process", Nova Iorque: Van Nostrand Reinhold, 1985.
- SIMMIE, James. "Citizens in Conflict: The Sociology of Town Planning", Londres: Hutchinson Educational, 1974.
- SMITH, Peter F. "The Dynamics of Urbanism", Londres: Hutchinson Educational, 1974.
- SOMMER, Robert. "Espaço Pessoal: As Bases Comportamentais de Projetos e Planejamentos", São Paulo: Editora Pedagógica Universitária/Editora da USP, 1973. (edição original 1969).
- STEA, David. "Architecture in the Head: Cognitive Mapping" in LANG J. et al. (org.) "Designing for Human Behavior: Architecture and the Behavioral Sciences", Stroudsburg: McGraw Hill/Dowden-Hutchinson & Ross, 1974.
- STRINGER, Peter. "La Comprensión de la Ciudad" in CANTER D. & STRINGER P. (org.) "Interacción Ambiental", Madrid: Instituto Estudios de Administración Local, Nuevo Urbanismo #26, 1978.
- TANGHE, J.; VLAEMINCK, S. & BERGOEF, J. "Living Cities: A Case for Urbanism and Guidelines for Reurbanization", Oxford: Pergamon Press, 1984.
- TATI, Miécio. "O Mundo de Machado de Assis", Rio de Janeiro: SEEC/Livraria São José, 1961.
- TUAN, Yi-Fu. "Literature, Experience and Environmental Knowing" in MOORE, G. & GOLEDGE, R. (org.) "Environmental Knowing: Theories, Research and Methods", Stroudsburg: Dowden-Hutchinson & Ross, 1976.
- "Topofilia: Uma Estudo da Percepção, Atitude e Valores do Meio Ambiente", São Paulo: Difel, 1980 (edição original 1974)
- TURKIENICZ, Benamy et al. "As Dimensões Morfológicas do Processo de Urbanização: Uma Possível e Necessária Metodologia de Pesquisa" in TURKIENICZ, B. & MALTA, M. (org.) "Desenho Urbano" (Anais do II Seminário de Desenho Urbano no Brasil, Brasília), São Paulo: CNPq/Pini, 1986.
- (org.) "Desenho Urbano" (Anais do I Seminário de Desenho Urbano no Brasil, Brasília), São Paulo: Projeto, Cadernos Brasileiros de Arquitetura #12/13/14, 1984.
 - "A Forma da Cidade: Agenda para um Debate" in TURKIENICZ B. (org.) "Desenho Urbano" (Anais do I Seminário de Desenho Urbano no Brasil, Brasília), São Paulo: Projeto, Cadernos Brasileiros de Arquitetura #12/13/14, 1984.
- TURKIENICZ, Benamy & MALTA, Mauricio. "Desenho Urbano" (Anais do II Seminário de Desenho Urbano no Brasil, Brasília), São Paulo: CNPq/Pini, 1986.

- VALDEZ, Ney Câmara. "Sugestões para o Porto do Rio" in Revista Portos e Navios #251, 1980.
- VALLADARES, Licia do Prado. "Passa-se uma Casa: Análise do Programa de Remoção de Favelas do Rio de Janeiro", Rio de Janeiro: Zahar, 1978.
- VAZ, Lilian Fessler. "Notas sobre o Cabeça de Porco" in Revista Rio de Janeiro, Niterói, vol.1 #2, UFF, pp. 29-36, 1986.
- VENTURI, Robert. "Complexity and Ambiguity in Architecture", Nova Iorque: The Museum of Modern Art, 1966.
- WARD, Reginald "London: the Emerging Docklands City" in Built Environment, Oxford, vol. 12 #3, pp. 117-127, 1987.
- WHYTE, Anne "Guidelines for Field Studies in Environmental Perception", Paris: UNESCO, MAB Technical Notes #5, 1977.
- WOLFE, Tom "From Bauhaus to Our House", Nova Iorque: Washington Square Press, 1981.
- ZEISEL, John "Inquiry by Design: Tools for Environment-Behavior Research", Cambridge: Cambridge University Press, 1981.
- ZUBE, Erwin "Environmental Evaluation: Perception and Public Policy", Cambridge: Cambridge University Press, 1980.