



UFRJ

Fernando Antonio Lima Damasceno

Pensando Sobre o Potencial Turístico para um Circuito na Região de Vargem Grande e Recreio, Rio de Janeiro, Brasil.

Projeto de Dissertação apresentado à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, para obtenção do grau de Mestre em Ciências (M.Sc) da Arquitetura.

Orientador:

Prof. Luís Manoel Cavalcanti Gazzaneo, Dsc

Rio de Janeiro
2006

Damasceno, Fernando Antonio Lima.

Pensando Sobre o Potencial Turístico para um Circuito na Região de Vargem Grande e Recreio, Rio de Janeiro, Brasil. / Fernando Antonio Lima Damasceno. - Rio de Janeiro: UFRJ/ FAU, 2006.

vi, 127.: il.; 31 cm.

Orientador: prof. Luis Manoel Cavalcanti Gazzaneo, Dsc.

Dissertação (mestrado) – UFRJ/ PROARQ/ Programa de Pós-graduação em Arquitetura, 2006.

Referências Bibliográficas: f. 114-117.

1. Desenvolvimento urbano sustentável. 2. Turismo sustentável. 3. , Percepção ambiental. I. Gazzaneo, Luis Manoel Cavalcanti. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Arquitetura. III. Título.

Pensando Sobre o Potencial Turístico para um Circuito na Região de Vargem Grande e Recreio, Rio de Janeiro, Brasil.

Fernando Antonio Lima Damasceno

Orientador: Prof. Luis Manoel Cavalcanti Gazzaneo, Dsc.

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Ciências em Arquitetura, área de concentração em História e Preservação do Patrimônio Cultural.

Aprovada por:

Presidente, Prof. Luís Manoel Cavalcanti Gazzaneo, Dsc. PROARQ-FAU-UFRJ

Prof. Cláudia Barroso Krause. Dsc. PROARQ-FAU-UFRJ

Prof. Marta de Azevedo Irving, Dsc. EICOS-UFRJ

Prof. Reiner Rosas, Dsc. Dep. de Geografia-UFF-RJ

Rio de Janeiro
2006

“O cientista não estuda a natureza por ela ser útil; estuda-a porque ela lhe apraz, e ela lhe apraz por ser bela. Se a natureza não fosse bela, não mereceria ser conhecida, e se não merecesse ser conhecida, não valeria a pena viver.”

Henri Poincaré

In: Weber, Renée, “Diálogos com Cientistas e Sábios: A Busca da Unidade”, 1986

AGRADECIMENTOS

À coordenação, corpo docente e aos funcionários do PROARQ da FAU- UFRJ.

Ao Prof. Luís Manoel Cavalcanti Gazzaneo, pela dedicação e ajuda, sem as quais, este trabalho não seria possível.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho aos meus pais e minha esposa, pela dedicação, compreensão e apoio. E a minha filha nascida durante este curso, que ajudou a iluminar a minha vida.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
CAPÍTULO I – O TURISMO SUSTENTÁVEL COMO ALTERNATIVA DE DESENVOLVIMENTO LOCAL	17
1.1 – Sustentabilidade: mudando os paradigmas do desenvolvimento humano.....	17
1.2- O Turismo Sustentável: Construindo um Turismo com Consciência Sócio-Ambiental.	22
1.3 - Corredores Turísticos: conceitos e definições.	31
1.3.3- Estrada Real.....	36
1.3.4- Caminhos Singulares do Turismo e do Artesanato da Baixada Litorânea – RJ.....	39
1.3.5- A Rota Jardim: Cidade do Cabo- Port Elisabeth, África do Sul	44
CAPÍTULO II – ARQUITETURA, PERCEPÇÕES E CAMINHOS.....	48
2.1 - A Relação Objeto-Observador e Aspectos Históricos e Filosóficos da Percepção da Paisagem pelo Homem.....	48
2.2 - A Importância dos Objetos Arquitetônicos e Sua Percepção Como Produto Turístico. A Construção da Imagem do Lugar.	58
2.3 - Legibilidade e Percepção do Cenário	63
2.3.1 - Percepção ambiental: instrumento para releitura dos espaços turísticos e auxiliar dos inventários.....	69
CAPÍTULO III_ ESTUDO DE CASO	71
3. 1 - Histórico e tendências de desenvolvimento urbano de Vargem Grande e Recreio dos Bandeirantes.....	71
3. 2 - Políticas públicas e projetos do poder municipal para o local.....	77
3.3 - Atrativos do caminho entre Vargem Grande e Recreio: avaliação e percepção do percurso.	79
CAPÍTULO IV- CRIANDO CAMINHOS ALTERNATIVOS PARA O DESENVOLVIMENTO.....	108
V- CONSIDERAÇÕES FINAIS	113
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	118
ANEXO.....	122
PEU – VARGENS.....	122

RESUMO

Pensando o Desenvolvimento Urbano Sustentável da Região de Vargem Grande e Recreio, Através de Estudo de Percepção Ambiental

Damasceno, Fernando Antonio Lima

Orientador: Gazzaneo, Luis Manoel Cavalcanti, Dsc.

Resumo da Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Ciências em Arquitetura.

Este estudo propõe uma reflexão sobre as alternativas para o desenvolvimento sustentável dos bairros de Vargem Grande e Recreio dos Bandeirantes, zona oeste do Rio de Janeiro. Entre as possibilidades existentes, o turismo sustentável pode viabilizar o crescimento em harmonia com a natureza e respeito às futuras gerações, se colocar em prática a integração entre os diversos campos de conhecimento, a correta compreensão do espaço e a consolidação de atrativos que atendam as demandas turísticas, sem cair no fenômeno do uso de padrões visuais repetitivos.

O urbanista Lúcio Costa ao desenvolver o Plano Piloto para a Barra da Tijuca em 1969, objetivou preservar as características ambientais do ecossistema desta região. Entretanto, a contínua necessidade de áreas de expansão do Rio, transformou a idéia original, causando grandes impactos ambientais, levando o poder público a discutir a implantação de um novo Projeto de Estruturação Urbana, em busca da solução destes conflitos.

A metodologia de percepção ambiental desenvolvida por Kevin Lynch, influenciado pela escola da “Gestalt”, fez um trabalho pioneiro sobre a impressão que

as cidades americanas provocavam na imaginação de seus habitantes e obteve dados sobre a memória coletiva com os quais, poderiam ser traçadas diretrizes de design. Aqui utilizaremos partes desta metodologia para inventariar os principais atrativos e elementos identitários, hierarquizando sua relevância numa rede estruturada de objetos arquitetônicos.

Este estudo, portanto, oferece um panorama crítico da região em questão e um ponto de vista alternativo, na busca do equilíbrio entre crescimento e preservação, se pautando pela opção pragmática da sustentabilidade.

Palavras-chave: Desenvolvimento urbano sustentável, Meio ambiente, Turismo sustentável, Objetos arquitetônicos, Inventário de atrativos turísticos, Percepção ambiental, Projeto de Estruturação Urbana

ABSTRACT

Evaluation of Sustainable Touristic Potential in Vargem Grande and Recreio Region,
Using Environmental Perception Techniques

Damasceno, Fernando Antonio Lima

Orientador: Gazzaneo, Luis Manoel Cavalcanti, Dsc.

Abstract da Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Ciências em Arquitetura.

This study proposes a reflection about the alternatives for the sustainable development of Vargem Grande and Recreio dos Bandeirantes, west of Rio de Janeiro city, Brazil. Amongst many choices, the sustainable tourism can improve growth in harmony with nature and respect to the next generations, if combines different knowledge fields, environmental understanding and develop facilities which could satisfy touristic demands, without repetitive architectural patterns.

In 1969, the brazilian urbanist Lúcio Costa developed the planning for Barra da Tijuca and moved by modernism influences, delimited spaces with predefined functions, trying to preserve environmental and landscape conditions. However, the continuous growing of Rio urban area, changed the original idea, causing harmful impacts as illegal occupations and pollution of water resources. Alarmed by these conditions, municipality started to develop a new urban planning process, in order to solve and mediate those conflicts.

The environmental perception techniques developed by Kevin Lynch, who was influenced by “Gestalt” researches, resulted in the first effort to comprehend the impression caused by american cities in their citizens’ imagination. He obtained important data about collective memories, which could be used in urban design methods. Some elements of this methodology will be used in the present study, in

order to make an inventory of touristic attractive sites and achieve their relevance in this structured net of architectonic objects.

This paper offers a contribution and an alternative point of view about the search of sustainable alternatives for Rio Janeiro city, and its main challenge: balance of economic growth and environmental preservation.

Key-words: Sustainable urban development, Environment, Sustainable Tourism, Architectonic objects, Touristic sites inventory, Environmental Perception, Urban structure project

INTRODUÇÃO

A região da Barra da Tijuca, na zona oeste da cidade do Rio de Janeiro, se manteve até meados do séc. XX como um espaço relativamente preservado, devido ao seu isolamento geográfico em relação à malha urbana carioca. Com o Plano Lúcio Costa de 1969, a Barra, Jacarepaguá e suas áreas adjacentes Vargem Grande e Recreio dos Bandeirantes, tiveram um modelo de desenvolvimento diferenciado do restante da cidade.

O modelo modernista adotado por Lúcio Costa, reconhecido pela primazia dada aos automóveis e grandes áreas livres pontuadas por conjuntos de torres, dotou a Barra de uma organização espacial peculiar em comparação a outros bairros já consolidados. Representa na história do Rio, o espaço ideal de expansão de sua área urbana, e desta forma, a partir do final dos anos 60 e início da década de 70 do séc. XX, esta região se configurou como novo “Eldorado” para a indústria imobiliária e da construção. O crescimento populacional acelerado não foi acompanhado com a mesma rapidez, pela infra-estrutura de saneamento básico, água e serviços públicos. Em consequência, o complexo sistema de lagoas e canais da área, se tornou saturado pelo despejo do esgoto *in natura* e lixo.

Vargem Grande,¹ (ver fig.1) está situada na vertente leste do Maciço da Pedra Branca e forma com Vargem Pequena, Camorim, um conjunto de bairros que possuem encostas de forte gradiente, com cobertura de floresta de grande diversidade de vegetação e contíguos a uma grande baixada inundável, que os separa do litoral. Dentro do zoneamento do Plano Lúcio Costa, Vargem Grande estava situada dentro da área agrícola ou zona rural do município do Rio de Janeiro, e pelo menos até trinta anos atrás, se destacava pela produção de hortaliças, mas devido a falta de

¹ COSTA, Vivian Castilho da. “Potencial para o turismo ecológico das trilhas Rio Grande e Camorim- Parque Estadual da Pedra Branca (PEPB-RJ)” In X SIMPÓSIO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA FÍSICA APLICADA site : < geografia.igeo.uerj.br> acessado 20 de abril 2004.p2

manutenção de canais de drenagem pelo poder público, entrou num rápido processo de decadência². Desde então, gradualmente, sítios e fazendas vem se transformando em sedes de empresas, clubes, haras e principalmente, a partir da década de 1990, em condomínios residenciais para a classe média.

O Recreio dos Bandeirantes e a Barra da Tijuca, apresentam características naturais mistas de áreas de baixada litorânea com ocupação rarefeita, vegetação de restinga, lagoas e um litoral com praias ainda em excelente condições de balneabilidade e preservação de suas paisagens naturais. Da mesma forma que Vargem Grande, o Recreio também sofre problemas de caráter ambiental devido ao crescimento urbano acelerado, invasões e loteamentos clandestinos e, o mais grave, falta de saneamento básico abrangente e uma ausência de normas de construção mais atuais, que façam frente às pressões da indústria de construção civil e sejam adequadas aos limites de crescimento impostos pelo meio ambiente local. Há alguns anos, a prefeitura do Rio de Janeiro vem realizando estudos no sentido de formular um novo P.E.U. (Plano de Estruturação Urbana) para a região e após diversas consultas aos diversos atores sociais envolvidos, o projeto está sob a análise da Câmara de Vereadores e será um dos temas de nosso estudo, por envolver propostas que possivelmente causarão importantes desdobramentos na evolução urbana local.

No processo milenar de criação das cidades e vitória sobre os limites impostos pela natureza, a percepção humana e a cultura moldaram o espaço geográfico, antropomorfizando-o. Antes plena de reverência ou medo, a relação *Homo-Sapiens-Natureza* a partir da revolução técnico-científica, ficou marcada pela ambição que julgou inesgotáveis os recursos oferecidos pela Terra. Atualmente a humanidade se encontra num patamar crítico, devido ao nível de degradação causado pela exploração

² BICALHO, Ana Maria de Souza Mello, in ABREU, Maurício de Almeida (org.), "Natureza e Sociedade no Rio de Janeiro" Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes. Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração. 1992. p.309

desenfreada de recursos não renováveis, chegando ao ponto de gerar conseqüências que ultrapassam fronteiras, alteram o clima e o equilíbrio das estações.

A partir da década de 1960, ambientalistas e cientistas de diversas áreas preocupados com este quadro, começaram a propor novas formas de relacionamento com a natureza, de gestão de processos industriais, padrões de consumo e em formas alternativas de energia. Após mais de 40 anos de debates, pode-se perceber que os conceitos de sustentabilidade, vem se afirmando como a alternativa para uma transformação cultural e ideológica.

A sustentabilidade possui também entre suas principais características, servir como paradigma das transformações de políticas públicas de planejamento urbano e atividades empresariais. Conciliando a ambas, surge a alternativa do Turismo Sustentável. O turismo é uma indústria que vive de um paradoxo: sua matéria-prima, a paisagem, não pode ser afetada pelo crescimento desordenado da atividade em si, sob o risco de degeneração ou extinção de ambas. O turismo sustentável, carrega em si, a necessidade de um exercício de inter-disciplinaridade, se utilizando de conhecimentos de áreas diversas como arquitetura, urbanismo, psicologia, geografia ou economia. Em complemento, precisa respeitar as necessidades específicas do viajante, visualizar os impactos no meio ambiente e dar voz às populações e culturas visitadas, principais interessadas e normalmente, as que sofrem as maiores conseqüências do excessos do fluxo turístico.

O primeiro capítulo esboçará um quadro histórico e conceitual buscando o entendimento da transformação da ideologia ecológica, de uma utopia de convivência harmônica com a natureza no fim dos anos 60, para sua assimilação pelos meios científicos, empresariais e políticos, como demanda da sociedade por uma maior qualidade de vida agregando entre suas idéias, conceitos filosóficos humanistas reafirmados no contexto pós- Conferência Rio 92.

Continuando nesta linha de raciocínio, a indústria turística também viu surgir como resposta aos impactos naturais e sociais decorrentes de suas atividades o turismo ecológico, onde pequenos grupos exploravam regiões ainda preservadas do planeta em busca de paisagens inéditas ou exóticas longe do turismo de massa. Neste capítulo se avaliam os potenciais do turismo realizado sob a forma de caminhos cênicos, complexos estes, que envolvem diversas variáveis e seu impacto real no meio-Ambiente e nas culturas locais. Serão utilizados para este fim exemplos nacionais e internacionais de caminhos turísticos similares ao proposto neste estudo.

O segundo capítulo dá maior peso aos conceitos e metodologias de percepção dos diversos componentes do espaço urbano. Os objetos arquitetônicos e suas ambiências tem uma importância fundamental na construção e estruturação de caminhos turísticos, pois ajudam na elaboração de um modelo coerente, uma identidade específica que se destaca entre as diversas paisagens existentes dentro de um ambiente urbano. Conforme Milton Santos (*apud* Meneses,2002:30) afirma, o espaço são estas paisagens mais a vida que o anima, ou seja um fluxo entre dois pólos; o observador e o objeto perpassados pelo continuum do tempo. Entre estes existe uma sutil relação, que é filtrada pela memória, os estereótipos pessoais e os sentidos. Nesta estreita vinculação se pode identificar as pistas da “imaginabilidade”³, característica fundamental das cidades marcantes e caminhos turísticos bem sucedidos.

No capítulo seguinte será apresentado o perfil histórico da região de estudo, mostrando sua evolução urbana e uma análise do P.E.U local preparado pela Secretaria de Urbanismo do Município do Rio de Janeiro e seus possíveis impactos para o futuro e a sustentabilidade local. E, concluindo o trabalho, a partir da metodologia de pesquisa de Kevin Lynch, serão demonstrados os dados obtidos em

³ Conforme **Lynch**, Kevin. “ A Imagem da Cidade”. São Paulo: Martins Fontes, 1997, pp.11

campo a partir de levantamentos e mapas- síntese, comparando se os dados obtidos a partir da observação direta, estão contemplados nas diretrizes de desenho urbano atualmente desenvolvidas pelo poder público, além de investigar a imagem mental provocada por estes espaços, estabelecendo um inventário das atrações e objetos arquitetônicos relevantes.



Figura 1 - área de estudo. Esc 1:35000 .Fonte: Secretaria Municipal de Urbanismo da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro,“PEU de Vargem Grande e Recreio”, In ADEMI-RJ (2004)

CAPÍTULO I – O TURISMO SUSTENTÁVEL COMO ALTERNATIVA DE DESENVOLVIMENTO LOCAL

1.1 – Sustentabilidade: mudando os paradigmas do desenvolvimento humano.

“Desenvolvimento Sustentável é aquele que atende às necessidades do presente sem limitar o potencial para o atendimento das necessidades das gerações futuras.”
(COMISSÃO MUNDIAL SOBRE MEIO AMBIENTE e DESENVOLVIMENTO apud RÜGER et al., 2003, p77)

A definição acima é o ponto de partida para que Tuleda em seu artigo “Por Uma Cultura de Sustentabilidade Urbana” (*In* ALVA, 1997:24), traga à tona o conflito entre o crescimento urbano e econômico e o equilíbrio ecológico, procurando demonstrar que o conceito de desenvolvimento sustentável não se compara a um estado final a ser alcançado, mas a um processo :

“... uma transição para graus de racionalidade crescente, regida por um projeto cultural que transcende os âmbitos biofísicos, econômico ou político, ainda que envolva a todos eles...” (TULEDA, *In*: ALVA,1997, p.24)

Mesmo assim, o próprio pesquisador revela a contradição que aflige a humanidade, que se vê entre conservar os recursos ambientais e manter aberto o leque de opções das futuras gerações. Complementa este entendimento outra definição importante:

“... Sociedade Sustentável é aquela que satisfaz suas necessidades sem diminuir as perspectivas das gerações futuras” (LESTER BROWN apud MARTINS, 2004: 1)

Mas até se chegar a estas definições um longo caminho foi percorrido. Devido aos impactos causados pela poluição industrial dos países ricos e o crescimento

populacional explosivo dos países em desenvolvimento, verificados a partir das décadas de 60 e 70, a comunidade científica internacional voltou sua atenção para a questão ecológica e começou a desenvolver novas diretrizes comportamentais e técnicas em relação ao meio-ambiente. A pressão dos grupos ecológicos nascentes e o apoio da mídia garantiram à causa ecológica, o status de uma ideologia política pragmática, numa época de extremos como a Guerra Fria.

Datam desta época os primeiros foruns internacionais, organizados a fim de se diagnosticar de maneira precisa, o real estado do planeta e estabelecer formas de convívio entre o crescimento econômico e a preservação dos diversos ecossistemas. Entre eles, destacam-se: o Relatório “Limites do Crescimento” do Clube de Roma de 1971 e a Conferência Mundial de Estocolmo realizada em 1972. A conferência de Estocolmo teve como méritos, colocar pela primeira vez frente a frente, os países ricos do norte e os países em desenvolvimento do hemisfério sul e tornar claras as diferenças ideológicas entre ambos.

A Conferência de Estocolmo resultou na explicitação das diferenças ideológicas daquele momento. Elas eram fortes o suficiente para dividir a opinião pública internacional através do jogo da mídia, e de interesses estratégicos e políticos. A pecha de “vilão” ambiental começou a ser atrelada ao Brasil a partir daquele momento pela mídia européia, que o acusava de pretender destruir a Amazônia, o “pulmão do mundo”, além de tentar atrair indústrias poluentes que pretendessem fugir dos rigores da legislação ambiental mais exigente em nos países desenvolvidos.

Ao final da conferência foi aprovada a Declaração de Estocolmo, que espelha bem a divisão ideológica presente durante todo o evento e teve como principais resultados, a reafirmação da soberania dos Estados sobre seus territórios e seus recursos naturais, além da responsabilidade de assegurar que suas atividades não causassem danos além de suas fronteiras e a criação do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente, PNUMA, cuja responsabilidade seria de coordenação, divulgação e discussão de temas ambientais.

Estocolmo 1972 representou para muitos países inclusive o Brasil, a chance de perceber que o problema ambiental era um problema comum tanto aos países ricos como aos pobres e que todos sofreriam limitações em seu desenvolvimento. Para o Brasil, como consequência direta da conferência, houve uma mudança na sua administração ambiental com a criação em 1973 da Secretaria do Meio Ambiente, subordinada ao Ministério do Interior.

Após os dois choques do petróleo da década de 70, a preocupação com a busca por alternativas energéticas renováveis e limpas começou a se tornar estratégica para a sobrevivência das nações. E ao redor do mundo, continuaram novas tentativas de modificar o padrão de utilização de recursos naturais, com o início da aplicação das iniciativas de reciclagem de lixo doméstico e industrial através de várias campanhas de conscientização. Simultaneamente, eram divulgados mais dados sobre o “efeito estufa” (aquecimento do planeta devido a retenção do calor solar por uma camada de gases poluentes) e do enfraquecimento da camada de ozônio resultando na exposição de certas regiões do planeta às perigosas radiações ultravioleta. Este último fato levou à assinatura de um protocolo internacional banindo o uso dos CFCs, ou clorofluorcarbonos existentes em sprays e gases de ar-condicionado e refrigeradores responsáveis pela destruição do ozônio.

A década de 80 testemunhou uma mudança de paradigma em relação aos usos e responsabilidades sobre os recursos do meio ambiente, além do fortalecimento das organizações não governamentais. Em 1987, a publicação do relatório da Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento das Nações Unidas: Nosso Futuro Comum, revelou os impactos dos diversos conflitos entre o interesse econômico e a capacidade de adaptação e resiliência⁴ dos ecossistemas. Além disso reflete a urgência na adoção de parâmetros atualizados para o desenvolvimento que tenham como metas principais a qualidade de vida e das atividades humanas em harmonia com a

⁴ Capacidade do meio ambiente de se regenerar após uma intervenção antrópica, segundo Bremer, Ulisse Franz in “Por Nossas Cidades Sustentáveis”. In CONFEA (Org.). “Exercício Profissional e Cidades Sustentáveis”. São Luis, CONFEA, 2004, p.143 /182.

preservação do meio ambiente. Divisor de águas do novo paradigma, o relatório reafirma o conceito de “desenvolvimento sustentável”, percebendo que o curso da história atual, baseada no crescimento econômico infinito, no materialismo, egoísmo, desigualdade e na visão superficial da natureza como depósito de lixo ou fonte de riquezas sem fim pode levar a humanidade a auto-extinção.

A partir deste importante documento se percebe que:

“a noção de desenvolvimento humaniza-se e passa a incluir a preocupação com as futuras gerações. Enxergando o desenvolvimento sustentável como um processo, o documento preconiza a reorientação de uso dos recursos naturais, da tecnologia, de investimentos, das instituições e das leis, bem como a adoção de novos valores nos quais o respeito à equidade, à justiça, à vida prevaleçam.” (FRAGA, 2003.p2)

Em decorrência deste quadro alarmante e no intuito de revisar os avanços obtidos desde Estocolmo, a Assembléia Geral da Nações Unidas aprovou uma resolução convocando a primeira conferência internacional de grande porte após o fim da Guerra Fria, a Rio-92, que viria a se tornar um marco histórico para a prática do Desenvolvimento Sustentável e uma oportunidade singular para o Brasil reverter sua imagem de vilão ambiental e passar também a ser formulador de propostas e experiências ambientais de relevância mundial.

A partir da Conferência do Rio – a RIO-92, o conceito de desenvolvimento sustentável é enriquecido com novas reflexões e vai se firmando a noção de sustentabilidade ampliada e de sustentabilidade como um processo. A primeira promove a integração da Agenda Ambiental com a Agenda Social, enunciando a indissociabilidade entre os fatores sociais e os ambientais – apresenta a necessidade de se tratar, concomitantemente, os problemas ambientais com aqueles relacionados à pobreza. A segunda proclama que a sustentabilidade não é um estado permanente, mas um processo que deve passar por revisões e adaptações impostas pelas respostas, dentro de uma visão sistêmica dos fenômenos que a envolvem.

Sintetizando, na sua essência, o conceito de desenvolvimento sustentável promove, de acordo com Fraga (2003.p3):

- ampliação da visão de desenvolvimento: quando o define como mais do que o crescimento econômico
- a permanência do desenvolvimento: quando insere a preocupação com as futuras gerações
- a extensão do desenvolvimento: quando o apresenta como necessário em todos os países (implicações planetárias do desenvolvimento)
- um processo de mudança para o desenvolvimento: quando indica a necessidade de reorientação de uso dos recursos naturais, da tecnologia, dos investimentos, das leis e das instituições, e a adoção de novos valores pela sociedade.

A busca por ações realistas e pragmáticas está entre um dos principais esforços da ONU, que mesmo enfraquecida politicamente, reafirmou na Conferência Rio+10 em Joanesburgo, África do Sul, em 2002, o compromisso com a sustentabilidade. O Brasil em conjunto com os países membros da ONU se comprometeram com a extinção da pobreza e a sustentabilidade do planeta.

De acordo com Rürger et al. (2003:78), o desenvolvimento sustentável pode ser entendido como um processo de transformação da sociedade, caracterizado por modificações em sua estrutura produtiva, além de transformações de caráter cultural e política. Para o alcance de metas realistas é necessário uma profunda revisão dos valores há muito arraigados e principalmente, uma relação mais eqüitativa entre os países desenvolvidos, emergentes e subdesenvolvidos.

1.2- O Turismo Sustentável: Construindo um Turismo com Consciência Sócio-Ambiental.

O turismo passou por várias fases evolutivas desde o séc. XIX, quando era restrito a uma camada privilegiada da aristocracia européia, até os dias atuais quando se tornou uma atividade econômica complexa, que movimenta bilhões de dólares ao redor do mundo. O desenvolvimentismo das décadas do pós-2ª guerra e anos 70, no séc. XX, estimulou o crescimento exagerado das cidades em termos populacionais e espaciais, e o turismo, teve uma participação importante no crescimento urbano de regiões de interesse cênico ou histórico, impondo alguns modelos de expansão inadequados.

Pierre Escorrou (1985: 177), identifica as duas principais formas pelas quais o turismo causou impactos no meio ambiente: pelo deslocamento dos turistas e das próprias modificações introduzidas nos espaços para adaptações da atividade turística. Além disso, afirma que a atividade turística carrega em si uma contradição: o turista comum quer desfrutar de novas paisagens ao mesmo tempo em que quer manter o mesmo nível de conforto de seu lar urbano. As conseqüências destas necessidades, revelam que a atividade turística pode se tornar uma “devoradora” de espaços, se manifestando através de um círculo vicioso através do qual o agente inicial, o turista, busca a beleza cênica (ou tradição histórica, cultural, etc), se este desejo é satisfeito e é bem atendido, o marketing informal do boca-a-boca e o marketing institucionalizado realimenta continuamente o fluxo turístico.

Escorrou (op. cit.:178), a partir de suas pesquisas sobre fluxos de visitação em cidades mediterrâneas francesas, percebeu que o aumento das demandas de serviços (hospedagem, traslados, refeições, etc.) para atendimento dos turistas, levou a duas possibilidades: destruição ou decadência do espaço visitado, levando a indústria turística a partir em busca de novos destinos, ou: aplicação dos parâmetros de sustentabilidade e repontencialização do espaço, com controle do fluxo (barreiras

físicas ou econômicas), e renovação do ciclo de vida turístico em bases mais proporcionais à capacidade de assimilação dos destinos.

O turismo de acordo com Escorrou (op.cit:185), pode ser um destruidor do espaço por outras razões, já que ele também ocupa vastas superfícies às vezes se utilizando delas apenas nas altas temporadas; modifica a aparência local não levando em conta tradições construtivas vernaculares e introduz edificações inadequadas em termos de gabarito ou estilo ao espaço, podendo desprezar em nome do lucro fácil, os elementos indispensáveis do conforto ambiental, como temperatura, insolação e vento e a destinação adequada aos despejos hidro-sanitários.

A atividade turística como a maioria das criações humanas, possui ambigüidades, tendo como lado positivo a conscientização, a troca de experiências culturais e da dinamização de cidades; enquanto que o lado negativo se sobressai pela “fome” exagerada por espaços “virgens”, a pasteurização de culturas locais e a tendência a ver a natureza, como simples objeto de consumo (fetichismo). Desta forma, mesmo marcado por essas idiosincrasias, o turismo pela sua abrangência, se torna uma das formas estratégicas de assimilação dos princípios do desenvolvimento sustentável.

A definição de turismo sustentável segundo a Carta do Turismo Sustentável do ICOMOS, de 1997 (apud MARTINS, In: LEMOS,2001:63) o define como:

“...aquele que pretende otimizar o desenvolvimento econômico com base local sob condições que assegurem não só a qualidade dos serviços oferecidos, mas também e principalmente a salvaguarda do patrimônio, que deve ser mantido e restaurado com os recursos auferidos. Garantindo-se assim a manutenção das atividades no presente e no futuro, tendo em vista o ciclo de vida do turismo...”

O planejamento de espaços turísticos sustentáveis envolve mais do que simplesmente bons projetos arquitetônicos ou urbanísticos, transcende estas duas

esferas se apropriando de áreas de conhecimento tão díspares quanto economia; sociologia, geografia ou psicologia. Terminologias específicas à parte, estas áreas acabam por tangenciar simultaneamente o impacto que o homem, como ser cultural, causa e sofre no espaço. Aliás, como afirma Milton Santos (*apud* MENESES,2000:30) : “o espaço é a paisagem mais a vida que o anima”. Sendo assim, o espaço turístico por possuir características peculiares, precisa de abordagens múltiplas para reconhecer a singularidade da “vida” que o anima, vida com diferentes níveis de manifestação e exigência no continuum do espaço-tempo.

O que torna certos trechos das cidades atraentes ao “olhar turístico” e pode passar despercebido ao transeunte comum, é uma soma de diversos fatores concentrados em um dado espaço, por exemplo: a história oficial ou a feita de tradições orais que revestem um monumento ou um bairro antigo, que se diferencia do tecido urbano por transmitir a agradável e difusa sensação de respeito à escala humana. Outros fatores podem intervir também, como o contraste de áreas ambientalmente frágeis nas margens de grandes cidades.

A composição geográfica do espaço turístico também influencia diretamente na forma de sua compreensão. Dado um espaço restrito de uma cidade colonial, teremos uma dinâmica própria de deslocamento e composição dos atrativos, enquanto que nos roteiros mais difusos como estradas cênicas, os atrativos podem estar dispersos ou agrupados por focos de interesses, como vinhedos numa região, cultivo de flores em outra parte, sendo ambas interligadas por um percurso que pode ser efetuado de várias formas conforme sua extensão. Como no exemplo do Caminho de Santiago na Espanha ou na Estrada Real no Brasil. Os caminhos turísticos e/ou cênicos requerem por parte de seus planejadores diversos níveis de interpretação e percepção e como foi dito anteriormente, a consciência de que nenhuma disciplina isolada consegue dar conta na contemporaneidade, dos fenômenos inerentes aos espaços urbanos, mais ainda com o componente do turismo sustentável envolvido entre suas diversas variáveis.

A consciência destas limitações, entretanto, não impede que os planejadores disponham de elementos e ferramentas delineadoras dos anseios do turista. Entre elas, métodos de mapeamento das experiências de percepção das diversas ambiências encontradas nos espaços turísticos, e pesquisas quantitativas e qualitativas que possam aferir tendências comportamentais e expectativas, que habitam no emocional e na psiquê de viajantes e visitados.

O turismo é uma atividade componente da indústria de consumo de massa e vetor de desenvolvimento. Se tornou um fenômeno abrangente e complexo, assim como o comportamento do seu agente principal, o turista, também demonstra variantes que se revelam de acordo com suas expectativas, experiências pregressas e focos de interesse. Uma das formas mais básicas de se classificar o desejo no olhar do turista, foi traduzida na expressão “*tourist gaze*” criada por John Hurry (1990,1995 apud MENESES, 2002:37). Nela se incluem duas modalidades principais: um pólo pertence ao romantismo, individualismo, experiências solitárias, numa busca contemplativa de uma natureza virgem e intocada, onde as mensagens de autenticidade, transcendência e a sensação de um prazer superior não estão reservadas a todos.

Este perfil se encaixa no turismo ecológico ou em roteiros de luxo personalizados. No outro pólo, o indivíduo se deixa levar pela segurança de uma pequena coletividade, na verdade co-participantes que desfrutam de um lugar muitas das vezes “na moda”, reafirmando os valores previamente atribuídos à paisagem pelo mercado. Este último pólo está diretamente associado ao turismo de massa.

Sobre o turismo e sua relação com a paisagem Ulpiano Meneses afirma:

“O turismo e a paisagem tem enorme e inegável potencial de fecundação mútua e enriquecimento da vida humana. Não é, porém, um potencial que se atualize automaticamente. São as hierarquias de interesses humanos e as estruturas dentro das quais eles se expressam e operam que definem as condições segundo as quais esse potencial poderá realizar-se ou, ao contrário, dar lugar a mais um instrumento de exclusão social e embotamento da consciência crítica.” (MENESES,2000:61)

Em “A paisagem como fator cultural” o escritor Ulpiano Meneses (2000:32), explicita que a apropriação estética é fundamental na construção da paisagem, pois liga o universo rico da percepção humana ao mundo externo consolidando a noção de que não há paisagem sem observador. Sendo assim, poderia se afirmar também que sem memória e cultura a paisagem não existirá. Pelo menos não como ícone com significado imanente e sim como mero obstáculo geográfico a ser transposto, possuidor de nomenclatura específica: montanha, deserto, mar, etc.

Meneses em “Turismo: espaço, paisagem e cultura” (1996:96,98), se utiliza de instrumentos de análise interessantes, em que ele descreve a forma que visitantes e habitantes divergem no momento de se relacionarem com o “bem cultural”.

Os visitantes desenvolvem a título de sua restrita gratificação ao sentido da visão e segurança emocional o chamado “voyeurismo cultural”. E em visitas guiadas por roteiros previamente conhecidos, é extremamente corriqueiro o fenômeno descrito como pseudo-evento, onde o que o guia diz aos visitantes que eles estão vendo, é mais importante do que eles estão vendo de verdade. Isto se contrapõe diretamente ao ritmo individual de um habitante com envolvimento mais intenso, sujeito aos ritmos subjetivos de suas memórias afetivas.

Posto isto, percebe-se que identidade e percepção da paisagem são fundamentais na identificação da viabilidade técnica da exploração turística sustentável local, pois grande parte do que é afetivamente precioso para o habitante comum de uma dada localidade, pode esconder um potencial de interesse turístico se colocado de forma valorizada ou atraente, ou conforme a terminologia francesa: *mis en valeur touristique*.

Podemos afirmar então por dedução lógica, que uma atividade do turismo contém em si o potencial econômico comprovado e mais além, o sentido de uma experiência pessoal de caráter educacional, afetando o campo dos sentidos e das emoções.

Entrar em contato real com a natureza ou paisagem idealizada em sonhos nos leva a estimular nossa percepção ou entrar em contradição com nosso modo de ser, causando uma sensação de estranhamento e reeducação. Altera as formas de relacionamento com a vida, enriquece a memória e a cultura pessoal, alargando os horizontes existenciais. Se neste processo houver a incorporação de uma nova ética de interação com o outro e/ou o mundo natural, a experiência turística sustentável pode se converter numa das formas mais eficazes de transformação do mundo.

Após a década de 80, quando o fluxo turístico no Brasil foi drasticamente afetado por problemas da economia nacional ou questões envolvendo sua imagem por causa da violência urbana, a atividade do turismo se recuperou gradativamente, e no biênio de 2002-2004⁵, recebeu mais de 4.5 milhões de turistas internacionais. Entre alguns dos principais motivos, pode-se citar a estabilização econômica trazida pelo Plano Real, o aumento dos vôos *charter* para o nordeste diretamente da Europa, atração do turismo de negócios e um fator muito importante: o grande desenvolvimento do turismo de natureza e aventura, beneficiado pelo incremento do fluxo turístico doméstico. No bojo desta recuperação o Rio de Janeiro, apesar de ter perdido a posição de principal portão de entrada do país para São Paulo, detém ainda cerca de 38% do volume de turistas provenientes do exterior, além de incentivar uma maior permanência dos visitantes pela divulgação de roteiros em suas cidades costeiras famosas como Búzios ou Paraty.

Segundo o Ministério do Turismo⁶, a meta prevista para 2007, é atrair 9.000.000 de turistas, acompanhando a média de crescimento de 5,2% ao mês desde 2000. A previsão divulgada pela OMT é de que o Brasil poderá atrair até 14.000.000 de turistas até 2020. A partir da divulgação destes números, percebemos que as metas além de ambiciosas, causam preocupação pelos impactos negativos ao capital natural e sociocultural.

⁵ Fonte: www.ecobrasil.org.br, site da internet acesso em 10/05/2006

⁶ op. cit.

A fim de se evitar um possível quadro de agravamento da degradação ambiental e na relações sociais e culturais dos destinos turísticos, há a contínua necessidade de uma política de planejamento integrado do desenvolvimento do turismo, dotado de uma abordagem sistêmica e segundo Irving (*apud* FRAGA, op. cit.:6), buscar “...uma nova forma de pensar a democratização de oportunidades e benefícios... centrada em parceria, co-responsabilidade e participação”. Ainda conforme Fraga (op.cit.:6):

“ O aumento esperado do volume de turistas, com uma distribuição cada vez mais dispersa ao redor do mundo, a mudança do perfil do turismo, com maior segmentação, e o desenvolvimento de novas formas associadas à natureza e à cultura, assim como um comportamento mais seletivo, e exigente, por parte dos turistas, exigirão medidas rigorosas que garantam o desenvolvimento sustentável da atividade turística.”

Há quase uma década a “ Agenda 21 para a Indústria de Viagens e Turismo para o Desenvolvimento Sustentável” ⁷, apontou as áreas prioritárias para a implementação do turismo, através de procedimentos e programas a serem utilizadas pelos governos, organizações da indústria turística e empresas de viagem. Entre elas, a que afeta mais diretamente nossa área de enfoque neste estudo, é a necessidade de um planejamento e gerenciamento do uso do solo, atendendo de forma democrática as demandas sociais, além do enfático compromisso com a preservação da natureza e do patrimônio cultural, assim como a geração e aplicação dos recursos obtidos em benefício das comunidades envolvidas.

Então qual poderia seriam algumas das alternativas mais viáveis para implementação do turismo sustentável no Brasil? Uma delas seria a aplicação correta do Estatuto das Cidades⁸, promulgado em 2001 e que exige o estudo e aprovação dos Planos Diretores para cidades com mais de vinte mil habitantes, integrantes de áreas de especial interesse turístico ou inseridas na área de influência de empreendimentos

⁷ UNCED – Conferência das Nações Unidas Sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento. Agenda 21. Brasília: Senado Federal, 1997

⁸ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em 22/05/06

ou atividades com significativo impacto ambiental, de âmbito regional ou nacional. Para cidades com mais de 500.000 habitantes, um plano de transporte urbano integrado é exigido como complemento do Plano Diretor. Somado a aplicação do planejamento urbano em macro-escala, políticas de apoio social e incentivo às comunidades receptoras, através do estudo de suas carências e sua real capacidade de inserção no mercado global do turismo.

O turismo sustentável de base local, não é uma panacéia para resolução dos conflitos sociais existentes em nosso país, mas abre uma porta para alternativas de baixo custo e de retorno a curto e médio prazo, pois aproveita o material humano conforme Solla (1999, *apud* MENDONÇA & IRVING, 2006), para “diversificação da economia e contribuição para o renascimento de lugares em crise”. O investimento nas pessoas, aliado aos recursos naturais e econômicos, pode segundo Kliksberg (2003, *apud* MENDONÇA & IRVING, *op.cit*), despertar as “relações horizontais de reciprocidade, cooperação,...e oportunidades igualitárias”. Uma visão que se opõe ao foco exacerbado no lucro e produtividade em série, que despersonaliza e aliena seus participantes. Portanto, dentro da abordagem deste estudo, as principais diretrizes que norteiam o conceito de turismo sustentável e sua conciliação com o planejamento e desenvolvimento urbano seriam:

- Cumprimento integral das disposições do Estatuto das Cidades, através do estudo, aprovação e implementação de Planos Diretores e PEUs, os Planos de Estruturação Urbana, como forma de estabelecer uma gestão racional do uso do solo, garantindo assim o acesso democrático e equânime à propriedade, e principalmente, a organização espacial do território e preservação das áreas de especial interesse turístico e ambiental;
- Envolvimento de comunidades receptoras no desenvolvimento e implantação dos projetos turísticos como forma de protegê-las de possíveis impactos sociais e ambientais, desenvolvendo um turismo de base comunitária e local em co-gestão com a iniciativa privada e governos.

- Acesso à educação ambiental e conscientização quanto às vantagens econômicas do uso sustentável dos recursos naturais, culturais e sociais.

1.3 - Corredores Turísticos: conceitos e definições.

Na “ Agenda 21 para a Indústria de Viagens e Turismo para o Desenvolvimento Sustentável”, citado por Fraga (2004:3), são indicadas áreas pelas quais o turismo sustentável pode ser implementado. O que permeia o documento, é a preocupação com os impactos econômicos, sociais, culturais e ambientais provocados pela atividade turística. Desta forma, diversas medidas no sentido do ordenamento, prevenção de impactos e planejamento dos empreendimentos são listadas, tendo como a mais relevante para o presente estudo, a seguinte pré-condição: a de que o planejamento e gerenciamento do solo, no contexto da demanda de uso múltiplo e equitativo, tenha em vista o compromisso com a preservação ambiental e cultural, assim como a geração de renda.

Esta diretriz, resume todas dificuldades e desafios impostos pelo paradigma da sustentabilidade, pois exige capacidades gerenciais interligadas. Além disso nos indica a “trilha” a ser percorrida para o desenvolvimento e implantação dos chamados caminhos cênicos turísticos ou circuitos. Estes agrupam em sua organização espacial possibilidades de integração entre serviços, transportes, trechos de espaço natural preservado e o próprio espaço urbano, em suas diversas conformações. Ou na forma de um sistema como o descrito por Beni (*apud* FRAGA,op.cit:6), organizado a partir das relações de interdependência entre:

1. Relações ambientais envolvidas nos sistemas ecológicos, sociais, econômicos e culturais;
2. Organização estrutural;
3. Ações relacionadas com a oferta e a demanda.

O espaço turístico, segundo Roberto Boullón (1985:65): “ é a consequência da presença e distribuição territorial dos atrativos turísticos”, interconectados pela infraestrutura local, regional e nacional. Para fins de análise da abrangência de um espaço turístico, deve-se recorrer ao método empírico de observação e classificação de seus

elementos e componentes. Boullón (op.cit.:66-91) divide os espaços turísticos em categorias e subcategorias agregadas por escala descendente de complexidade, superfície e importância:

Tipos de corredores cênicos

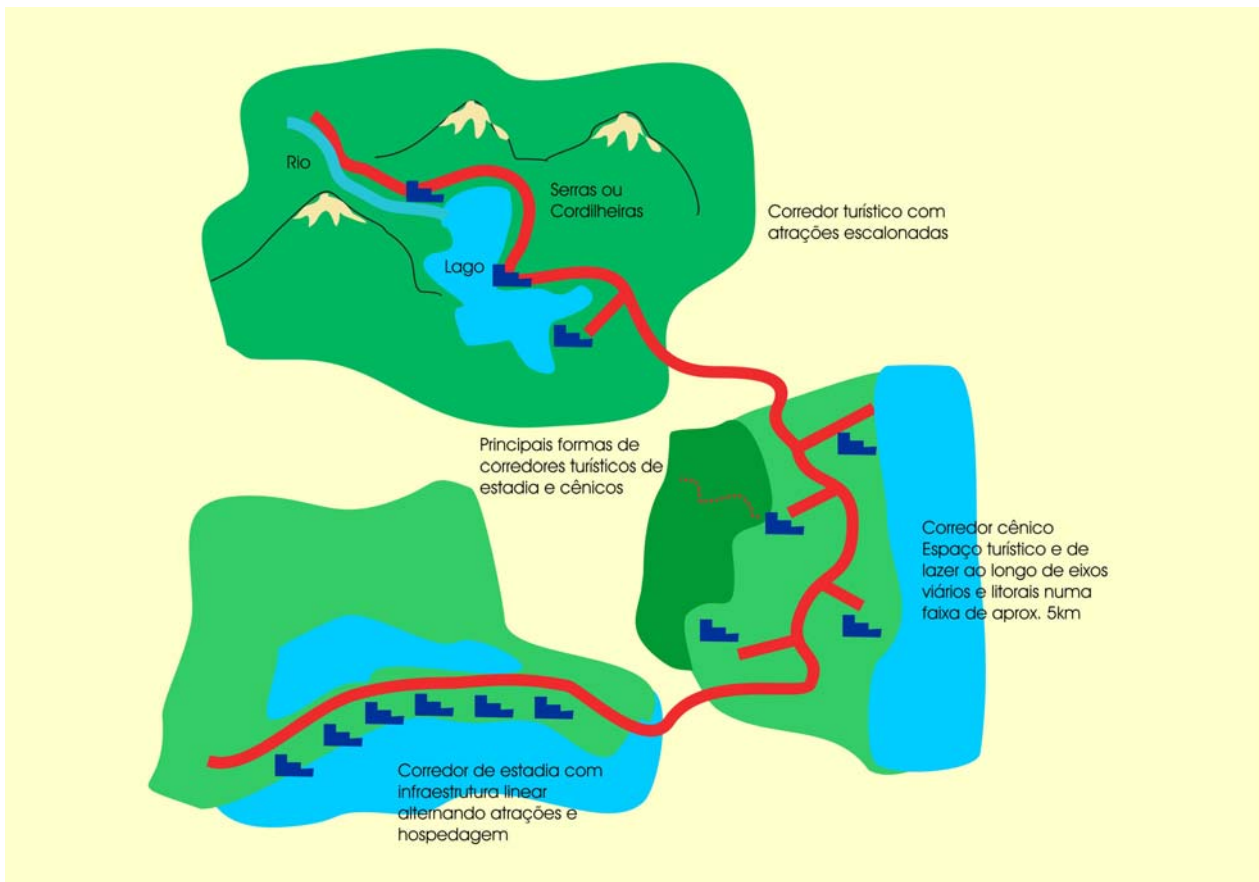


Figura 2 Tipos de corredores turísticos

- **Zona Turística** - Maior unidade de análise do universo espacial turístico do país, contém no mínimo dez atrativos turísticos de diversas categorias;
- **Áreas Turísticas** - Partes pelas quais uma zona é dividida, dotadas de atrativos integrados
- **Complexo** - Conjunto de centros de distribuição e recepção turística afastados por um raio de 120km e com atrativos turísticos compartilhados;

- **Centro** - Dividido segundo o critério funcional em :
 - **Centros de distribuição** - base principal de onde partem e retornam ao fim do dia os turistas
 - **Centros de estadia** - centros focados em atividades de entretenimento temáticas ou concentradas na área de influência da infra-estrutura hoteleira sem necessidade de deslocamentos excessivos
 - **Centros de Escala** - Nós da rede de transporte onde corre o intercâmbio aéreo/terrestre/marítimo
 - **Centros de excursão** - centros receptivos nos quais visitantes permanecem menos de 24hs
 - **Unidade Turística** - Espaço com exploração intensiva de recurso turístico
 - **Núcleo** - Região com menos de dez atrativos localizada de forma isolada num dado território que normalmente evolui para:
 - **Conjunto** - a partir de sua interligação a rede de infra-estrutura local e regional
 - **Corredor** - áreas de interesse turístico de configuração espacial longitudinal dividido em três subcategorias: os de traslado, de estadia e o cênico .

1.3.1- Corredores de Traslado e Estadia

Os Corredores de Traslado são considerados como vias de conexão entre zonas, áreas e/ou complexos, com pontos de distribuição, entradas e saídas. Tem como domínio uma faixa de aproximadamente 500m a partir dos eixos viários principais. Já o Corredor de estadia pode ser descrito como o composto por áreas ou superfícies amplas, em geral paralelas às costas de mares, rios ou lagos ou ainda franjas de encostas, com uma largura que geralmente não supera os 5km do eixo ou alinhamento principal. Sua diferença em relação ao corredor de traslado se dá pela forma de disposição dos atrativos, pelo assentamento de sua planta turística e finalmente pela sua função. Identifica-se claramente o corredor de estadia pela estruturação do espaço urbano e da infra-estrutura hoteleira de forma linear, significando neste caso seu

alinhamento ao longo de litorais ou vias principais, não a forma arquitetônica. Ex.: Cancun, Porto Seguro, etc.

Outra característica importante dos caminhos de estadia é a concentração escalonada de atrativos, ou seja, atrativos posicionados após intervalos causados por acidentes geográficos como praias em semicírculos, intercaladas por promontórios, falésias, etc. Em muitos casos existe previamente no corredor de estadia um interesse turístico causado pela criação espontânea de pequenos núcleos de atividades que preservam usos e costumes locais como vilas de pescadores ou artesãos.

1.3.2 - O Corredor Cênico

O corredor cênico surge como um híbrido dos modelos de traslado e de estadia. Ele pode ser considerado na verdade, um estágio anterior do corredor de estadia. Não oferece ainda infra-estrutura hoteleira comparável aos centros de recepção, porém oferece mais atrativos do que um mero corredor de ligação entre áreas turísticas. Neste sentido ele pode ter uma dupla função como espaço turístico e de lazer já que oferece atrativos que podem ser usufruídos sem a necessidade de hospedagem local. O espaço no caso do corredor cênico também se configura de forma longitudinal, se dando ao longo de um eixo artificial ou natural e suas atrações são alternadas por paisagens de grande impacto visual.

Para que a evolução dos corredores cênicos se dê de forma positiva ao longo do tempo, é necessário um engajamento por parte do poder público no sentido da ordenação dos espaços ao longo dos eixos e franjas. Um instrumento importante no caso brasileiro, como foi dito anteriormente, é a correta implantação do Estatuto das Cidades e dos Planos Diretores e Projetos de Estruturação Urbana. Sendo que os últimos, primordiais no sentido de conferir disciplina e poder fiscalizatório, podem ajudar a evitar a descaracterização do ambiente provocada por ocupações clandestinas e desvalorização dos espaços como um todo.

Os corredores cênicos e de estadia, e os complexos turísticos organizados ao seu redor, tem sido implantados com sucesso em diversas localidades no mundo. No Brasil eles tem sido discutidos e implementados, como formas de integrar o riquíssimo acervo cultural de cidades históricas, preservar tradições e dar um caráter sustentável ao uso de áreas urbanas ambientalmente frágeis. A fim de exemplificar a utilização dos corredores cênicos como forma de turismo sustentável, foram escolhidos três exemplos, dois no Brasil: a “Estrada Real” entre Diamantina e Paraty; Os “Caminhos Singulares do Turismo e do Artesanato da Baixada Litorânea” – RJ (Cabo Frio, Arraial do Cabo e Búzios) e o terceiro localizado na África do Sul, a “Rota Jardim”, unindo a Cidade do Cabo à Queensberry pelo litoral do Atlântico Sul.

1.3.3- Estrada Real

O Projeto Estrada Real visa recriar, planejar e ordenar as potencialidades turísticas do caminho que liga as cidades e pontos históricos que sediavam, nos séculos XVII e XVIII, as áreas de produção de ouro - Ouro Preto, e de diamantes - Diamantina, aos portos de saída de Parati e daí pelo mar até o Rio de Janeiro

O processo de desenvolvimento sustentado para a área de abrangência da Estrada Real foi baseado numa política de melhoria sócio-econômica da população diretamente afetada, através do estímulo e fomento a negócios voltados para turismo, além do treinamento na área de hospedagem e padrões de qualidade nos serviços.



Figura 3 - Mapa da Estrada Real. Fonte: <http://www.estrada-real.com.br>



Figura 4 -Trecho da Estrada Real em Caetés- MG, Fonte: www.estradareal.com.br

Entre as estratégias mais relevantes desenvolvidas pelo consórcio formado pela iniciativa privada, órgãos governamentais e ONGs estão:

- Assessorar, intermediar e articular negócios entre empresários, investidores, governo e entidades governamentais;
- Gerar informações, projetos e divulgação criando demanda para o turismo;
- Desenvolver o sistema de qualidade para os equipamentos turísticos e prestadores de serviços;
- Buscar a auto-sustentação do Instituto Estrada Real gerando receitas permanentes;

De grande importância para a consolidação histórica da ocupação do interior do país e do estado de Minas Gerais, os caminhos reais por muito tempo foram as únicas

vias autorizadas de acesso à região das reservas auríferas e diamantíferas da capitania das Minas Gerais. Conforme Márcio Santos (2001:2), a circulação de mercadorias e pessoas, além das riquezas extraídas como ouro e diamante, era obrigatoriamente feita por eles, “constituindo crime de lesa-majestade a abertura de novos caminhos”.

O nome Estrada Real passou a se relacionar às vias que, pelo seu caráter oficial, eram de propriedade exclusiva da realeza de Portugal. E assim, mesmo após a decadência do ciclo de mineração nos XVIII e XIX, quando estas mesmas vias já não cumpriam a função original, elas acabaram se tornando os principais ramos viários da parte central e sul da enorme colônia brasileira.

Ainda conforme Santos (2001:3) as estradas reais também tiveram a função de induzir o processo de urbanização do centro-sul brasileiro. E acrescenta:

“Ao longo do seu leito ou nas suas margens se distribuíram as centenas de arraiais, povoados e vilas em que se organizou a massa populacional envolvida com a economia da mineração e com as economias a ela associadas. O povoado à beira do caminho, com o cruzeiro, a capela, o pelourinho, o rancho de tropas, a venda, a oficina e as casas de pau-a-pique simbolizou, durante longo tempo, o processo de nucleação urbana do centro-sul da colônia”.
(SANTOS,op.cit:3)

O projeto da Estrada Real, mesmo recente em sua implantação, torna-se um valioso instrumento de desenvolvimento urbano sustentável, por valorizar os eixos históricos-culturais do nosso país, induzindo também à potencial proteção das áreas de preservação ecológica, ao transformá-las em fonte de renda e serviços às comunidades circunvizinhas.

1.3.4- Caminhos Singulares do Turismo e do Artesanato da Baixada Litorânea – RJ



Figura 5 Mapa da Região dos Lagos no Estado do Rio de Janeiro. Sem Escala. Fonte: Guia Quatro Rodas, Brasil 2006 (2006)

Este projeto foi desenvolvido pelo SEBRAE/RJ e diversas entidades num regime de parceria, tendo como principais atores as administrações municipais, universidades, associações comerciais e de hotéis e pousadas e Secretaria Estadual de Turismo - TurisRio, e entidades financeiras como Banco do Brasil. O projeto abrange cerca de 300 micro e pequenas empresas dos municípios de Cabo Frio, Armação dos Búzios e Arraial do Cabo.

Segundo o site do SEBRAE/RJ (2005), O principal objetivo do projeto é fortalecer o turismo com sustentabilidade ambiental, social, cultural e econômica. Pretende reunir os meios de hospedagem, operadoras de atividades náuticas, restaurantes, agências de turismo receptivo e artesãos legalizados. Com a

profissionalização do turismo na região espera-se um crescimento da ordem de 10%, até dezembro de 2007, no fluxo de turistas na região e da taxa de ocupação hoteleira, além do aumento do volume de vendas nas micro e pequenas empresas definidas como público-alvo. Outro objetivo fundamental é aumentar o tempo médio de permanência do turista de dois para três dias.

Entre as ações propostas, podem-se citar as seguintes:

- necessidade de alianças estratégicas envolvendo o poder público, iniciativa privada e entidades;
- melhorar a infra-estrutura turística;
- promover o marketing integrado da região;
- fortalecer as entidades de classe e integrar os municípios e promover a melhoria da qualidade dos serviços e produtos
- integração do turismo de aventura, lazer e vida noturna
- Valorização do patrimônio histórico e arqueológico da região

Os três municípios são famosos nacionalmente pela qualidade de vida, beleza cênica das praias e glamour de sua vida noturna. O trajeto começa por Cabo Frio, a sétima cidade mais antiga do país, fundada em 13 de novembro de 1615. Dos três municípios que fazem parte do projeto Caminhos Singulares do Turismo e do Artesanato, desenvolvido pelo SEBRAE/RJ e por mais 21 parceiros, ele é o município mais populoso, com 150 mil habitantes. Sua história no entanto, de acordo com Lage (2005), avança em direção ao passado pré-histórico do Brasil tendo em seu litoral os sambaquis, antigos depósitos formados de montes de conchas e restos fossilizados de antigos habitantes mostrando que a ocupação humana no litoral brasileiro começou há pelos menos 6000 anos .

Cabo Frio dispõe de um patrimônio histórico rico e preservado que pode ser visto no Bairro da Passagem, com suas ruas estreitas e casario em estilo colonial. No Largo de São Benedito, nos deparamos com a Igreja de São Benedito. Construída em 1701

com a função de abrigar os escravos negros que eram proibidos de freqüentar a igreja junto com os brancos. Outro ponto de interesse é o Forte São Matheus, na praia do Forte, construído no século 17 para proteger a costa da invasão de piratas franceses, inglesas e holandesas em busca do pau-brasil.

Cabo Frio também planeja seu futuro pegando carona no desenvolvimento petrolífero do Norte Fluminense com a ampliação do Aeroporto de Cabo Frio, estratégico para o acesso de turistas e homens de negócio. Mas nem só de passado vive Cabo Frio. A expectativa é de que a cidade cresça ainda mais com a implantação de um grande resort na praia do Perú em 2007.

Em seqüência se chega a Arraial do Cabo. A cidade é considerada capital nacional do mergulho já que possui o privilégio de contar com o fenômeno da ressurgência, encontro das águas quentes do Nordeste com as águas frias da Antártida, o que privilegia Arraial com um mar transparente e uma grande riqueza na fauna marinha. A praia do Farol, que conta com o ecossistema mais completo do país, é considerada uma das praias mais perfeitas do Brasil, só recebe visitantes com autorização da Marinha.

O passeio pelo mar de Arraial do Cabo possui características pitorescas como a visão da padroeira de Cabo Frio, Nossa Senhora de Assunção, cuja réplica em madeira da imagem da santa permanece numa fenda entre duas rochas. A região até hoje é marcada por mitos sobre naufrágios, causados pela geografia recortada do litoral e constante assédio dos antigos piratas

O turista que continuar no trajeto, será recompensado com o glamour de Búzios, onde o movimento é contínuo na famosa Rua das Pedras. O centro de Búzios conta com dezenas de bares e restaurantes, além de ser considerado um sofisticado shopping a céu aberto onde o visitante pode aproveitar para ir às compras. Em lojas de *griffe* nacionais e internacionais. Possui 26 praias, entre elas a famosa praia da

Ferradura, cenário de produções de tv. Búzios é hoje o sexto destino turístico nacional mais procurado por estrangeiros. Uma das razões para esta procura é que o balneário ficou famoso na década de 60, quando a atriz francesa Brigitte Bardot escolheu a cidade como refúgio. Desde então a cidade não se desligou de sua musa. Lá, encontram-se estabelecimentos comerciais e estátuas que representam a atriz, além de anualmente ocorrer um disputado festival de cinema.

O cosmopolitismo da cidade e o caráter brasileiro da hospitalidade, tornou este balneário um porto seguro para estrangeiros, principalmente argentinos. E apesar da cidade ter perdido bastante do clima de aldeia de pescadores que possuía na década de 70, o fluxo turístico não parece dar sinais de enfraquecimento.



Figura 6 Mar de Arraial do Cabo



Figura 7 Centro Histórico de Cabo Frio



Figura 8 Orla Bardot, com a estátua em homenagem à atriz francesa



Figura 9 Pescadores em Cabo Frio

Figuras de 5 a 8, fonte: [http:// www.folhaonline.com.br](http://www.folhaonline.com.br)

1.3.5- A Rota Jardim: Cidade do Cabo- Port Elisabeth, África do Sul



Figura 10 Mapa da Rota Jardim. Feito sobre base publicado em: "O Globo" de 16/06/2005

Na feira de turismo da África do Sul realizada na cidade de Durban⁹ em maio de 2005, novos produtos turísticos foram apresentados na tentativa de tornar o país ainda mais atraente para o turismo internacional. A Cidade do Cabo e os tradicionais safáris ainda são os carros-chefes, mas uma novidade, a Rota Jardim, começa a atrair as atenções por ser um corredor turístico, e fazer juz ao apelido de jardim do Éden sul-africano.

O caminho, se dá ao longo da estrada N2, ligação entre Port Elizabeth e Cidade do Cabo; e é marcado por paisagens floridas e uma grande diversidade de

⁹ Matéria publicada por **Borges**, Ana Lúcia em Site http://www.gda.com/consulta_noticias.php?idArticulo=11094 16/06/2005, acesso em 5/07/2005.

formações geológicas, belas praias e pequenas cidades que mantêm a tradição da hospitalidade sul-africana. Possui 316 quilômetros onde os aventureiros e curiosos encontram diversas possibilidades de entretenimento, sem falar de atrações para os mais jovens, fãs de esportes radicais como rappel, bungee jump, surf e até mergulhos em jaulas ou adepto de opções mais sossegadas existem várias praias praticamente desertas além das visitas aos inúmeros vinhedos e gastronomia típica.

A Rota Jardim se inicia oficialmente no Parque Nacional de Tsitsikamma e vai até a pequena cidade de Heidelberg. Porém o mais indicado é percorrer o trajeto mais amplo, entre Port Elizabeth e Cidade do Cabo, cidades com boa infra-estrutura e dotadas de aeroportos e nas quais se pode alugar carros. A maior parte do percurso é feita pela rodovia N2, e leva-se cinco dias para ir de uma ponta a outra. A estrada é bem sinalizada e pavimentada e ao longo dela existem pequenos desvios levando a diversas pequenas cidades como o que leva até a reserva Shamwari, a 60 quilômetros de Port Elizabeth ou Jeffreys Bay, cidade que vive em função das ondas e do surfe.

Uma atração do roteiro que se destaca pelo aspecto pitoresco é realizado a partir de Knysna, lá uma das principais atrações é o passeio na antiga maria-fumaça Choo-Tjoe. O passeio completo vai até a cidade de George, dura cerca de nove horas ida e volta, e atravessa paisagens como falésias e áreas cobertas de fynbos (vegetação rasteira, com minúsculas flores, típica da região).

A parte final da Rota Jardim, depois de Mossel Bay, vai até Heidelberg que chama a atenção pelo charme de sua arquitetura, com algumas construções em estilo vitoriano ainda preservadas. Saindo de Heidelberg, é possível ir direto pela rodovia N2 até a Cidade do Cabo. Mas vale a pena fazer um desvio e pegar a Rota 62, que se tornou a estrada oficial dos vinhos sul-africanos. São 850 quilômetros marcados por mais de 300 vinícolas tradicionais, que geralmente são mantidas por famílias há

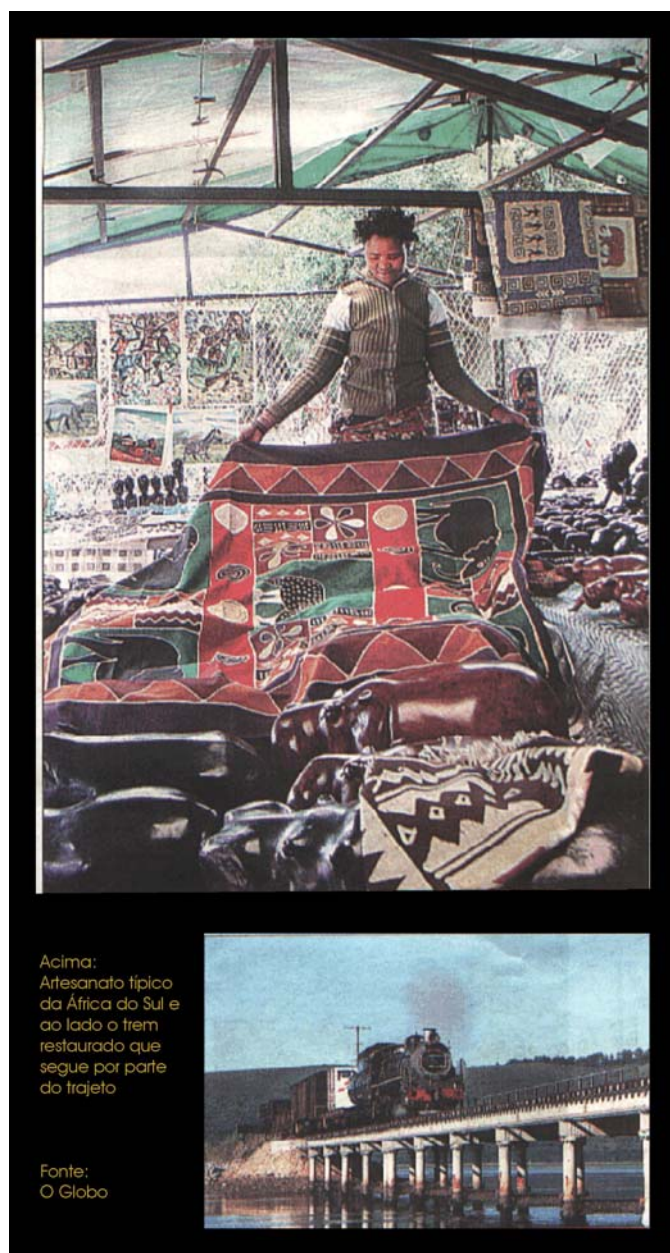
gerações. O roteiro é uma alternativa às áreas de cultivo de uvas mais conhecidas, próximas à Cidade do Cabo, como Stellenbosch, Franschhoek e Paarl. Ao visitar as propriedades, o turista pode degustar vinhos chardonnay, shiraz e moscatel, entre outros.

Os três roteiros citados como exemplo, Caminhos do Mar, Estrada Real e Rota Jardim, nos dão subsídios suficientes para perceber que os princípios do desenvolvimento urbano sustentável se incorporaram de forma efetiva ao planejamento turístico ao redor do mundo e também no Brasil. Em teoria, todos os projetos primam pela complexidade e variedade de roteiros possíveis, além da base ecológica e valorização das tradições culturais e históricas locais. As dificuldades de implantação de cada corredor, derivam do estabelecimento de uma linguagem comum e conciliação dos interesses, entre tantas partes envolvidas: políticos, empresariado, setor hoteleiro de grande, médio e pequeno porte, organizações de conservação ambiental, além é claro de planejadores urbanos e comunidades receptoras.

Outro traço em comum percebido na análise dos três exemplos foi ainda o pouco tempo de amadurecimento deles como destino turístico, ou seja, ainda estão sujeitos a melhorias e consolidação da sua rede de infra-estrutura, variedade de atrações (ponto de vantagem para o caso sul-africano) e recursos humanos, fundamentais para seu correto desempenho. Para todos os casos analisados, é importante lembrar da importância da qualidade em detrimento da quantidade do fluxo turístico, para áreas limítrofes de áreas ambientalmente frágeis, de acordo com a visão de Takahashi (1997) e sua preocupação com o comportamento dos visitantes e seu impacto sobre o meio.

Pode-se perceber a priori a grande importância das características geográficas como relevo, vegetação e o contraste proporcionado pelas diversas etapas de evolução urbana, apropriação e uso do solo. Além disso fica nítido o esforço (em

diferentes escalas e resultados) das autoridades envolvidas em tentar envolver as populações locais no processo de visitação turística em busca da sustentabilidade e desenvolvimento econômico.



**Figura 11 Artesanato africano e Passeio de trem .
Fonte: "O Globo". 16/06/2005**

CAPÍTULO II – ARQUITETURA, PERCEPÇÕES E CAMINHOS

2.1 - A Relação Objeto-Observador e Aspectos Históricos e Filosóficos da Percepção da Paisagem pelo Homem

Num artigo chamado “A Paisagem Como Fato Cultural” (2002) seu autor, Ulpiano Meneses, traça um quadro evolutivo de como a percepção da paisagem se alterou desde civilizações antigas como a da China até a sofisticada sociedade urbana globalizada.

O escritor cita Augusten Berque (op.cit.:31), dizendo que a “paisagem não é universal” e afirma que existiram sociedades “paisagísticas” e outras não e o que as diferenciou foi a capacidade que tiveram de perceber e exprimir a “paisagem” por vocábulos diversos e representações literárias que a descrevem ou celebram seus atributos. E finalmente, a capacidade técnica de construir jardins e espaços planejados para fruição dos sentidos. Nesse sentido somente a Europa a partir do séc. XV conseguiu igualar os chineses.

A apropriação estética é fundamental na construção da paisagem, pois liga o universo rico da percepção humana ao mundo externo consolidando a noção de que não há paisagem sem um observador. E do meu ponto de vista poderia também se afirmar que sem memória e cultura a paisagem também não existirá, pelo menos não como ícone com significado imanente e sim como obstáculo geográfico a ser transposto possuidor de nomenclatura específica: montanha, deserto, mar, etc.

Um fato importante na evolução da forma como o homem percebeu a paisagem, foi a lenta e gradual modificação do antigo pensamento mágico e panteísta da natureza onde árvores, rochedos e riachos se constituíam de signos e significados místicos para o espaço laico dos séc. XVIII e XIX onde a visão científica da natureza e novas formas de reprodução de imagens, alteraram a apropriação da paisagem.

Outra questão relevante para esta nova construção do olhar foram as técnicas de perspectiva criadas no Renascimento, e nos séculos posteriores a criação da fotografia, cinema e maneiras mais práticas e velozes de deslocamento como trens e navios, cujo crescente tecnológico evoluiu exponencialmente até os dias de hoje, causando certos efeitos colaterais sobre a percepção que o ser humano tem de seu próprio mundo, como a fragmentação e a desterritorialização.

O longo percurso do olhar humano em busca da compreensão da paisagem, influenciou decisivamente na forma como ela foi reconstruída sob a forma de cidade, pois os artistas, arquitetos ou urbanistas sempre retiraram inspiração das formas da natureza. E mesmo nos modelos mais radicalmente artificiais de ambientes construídos, existem signos subliminares, ritmos, linguagens que dialogam com o dialeto universal do mundo que é a matemática e os jogos de luz, sombra e cores do espectro que nosso olhar é capaz de perceber.

A cidade em sua relação com a paisagem se torna projeção, devir construído pelo conjunto de indivíduos, que como demiurgos interpretam a vontade sagrada do olhar. Este nunca se cansa, nunca se sacia e em sua busca incansável de estímulos, transforma a natureza do estado bruto que lhe é dada pelo mundo dos sentidos em palheta, e neste processo, transforma-se.

Ao buscar a essência do natural, cria o simulacro e no contínuo exercício de Sísifo, destrói seus ícones, criando camadas, reescrevendo num palimpsesto¹⁰, hieróglifos a serem desvendados pelas gerações sucessivas.

¹⁰ Conforme citado por David Harvey em "Condição Pós-Moderna." São Paulo, Edições Loyola, 1994.p.69: "O pós-modernismo cultiva, em vez disso, um conceito do tecido urbano como algo necessariamente fragmentado, um "palimpsesto" de formas passadas superpostas umas às outras e uma "colagem" de usos correntes, muitos dos quais podem ser efêmeros."

O ato de retratar a paisagem fazia parte da cultura helenística, principalmente sob a forma de afrescos. Esta forma de expressão artística possuía como principal função evocar cenas idílicas de bosques, nuvens, colinas dentro de um conceito de natureza idealizada, como nos mitos gregos do Monte Olimpo e dos Campos Elíseos. Porém, sob o ponto de vista técnico esta forma de arte deixava a desejar, pois o resultado representativo do espaço na superfície plana não conseguia atingir a idéia de profundidade.

Durante o período histórico coberto pelos séculos XV e XVI na Itália, há uma volta do olhar às formas artísticas da Antigüidade Clássica – Grécia e Roma – como motivos de inspiração. Período este a que se convencionou chamar de Renascimento. Nele a forma de pensamento utópico elabora modelos de cidades geométricas ideais, exercitando o olhar visionário, a vida cotidiana se dá nos velhos ambientes medievais, com ruas e becos acanhados. A renovação do tecido urbano se manifestava de forma lenta na construção de ruas novas, com edifícios de ritmo e leitura bastante semelhantes marcados pelas linhas de colunatas.

De forma marcante o planejamento e construção de novas praças, regulares ou adaptadas ao tecido urbano como nos casos de Siena ou Pamplona, serviam como forma de dar destaque aos monumentos em honra a feitos heróicos ou espaço de festividades populares. Estas formas de intervenção urbana foram apropriadas posteriormente pelo barroco, que lhes deu maior imponência e escala.

A visão matemática dos florentinos impôs uma nova forma de se olhar o mundo ao redor. O efeito racionalizante causado pela geometrização das linhas do horizonte, o foco do observador e os pontos de fuga, mudam a relação do artista com o seu objeto de estudo: a paisagem.

A perspectiva como nós a conhecemos, foi desenvolvida por Brunelleschi e Alberti em meados do séc. XV e moldou as formas de se ver o mundo por praticamente quatro séculos. Inclusive, uma das principais características desta técnica de desenho

é que o ponto de vista fixo de mapas e pinturas conforme Edgerton (apud HARVEY, op. cit.:114), se torna elevado e distante, completamente fora do alcance plástico ou sensorial, gerando um sentimento de espaço “friamente geométrico” e “sistemático”, que mesmo desta maneira produz: “...uma sensação de harmonia com a lei natural, acentuando assim a responsabilidade moral do homem no âmbito do universo geometricamente organizado de Deus”.

Adotando estes princípios, Leonardo da Vinci, apresenta em seu quadro “Vale dos Arnos”, as leis geométricas do espaço e proporção, com doses de fantasia artística, misturando o nascente naturalismo científico com toques de abstração vistos somente séculos mais tarde em pintores como Turner.

Ainda de acordo com Harvey (op.cit:115) o perspectivismo concebe o mundo tendo como origem o “olho que vê” do indivíduo. Enfatiza a capacidade das pessoas de verem as coisas de forma verdadeira, em contraposição às verdades imbricadas de mitologia e religião. Ainda segundo este autor a Renascença separou os sentidos de tempo e espaço científicos e factuais das concepções empíricas adquiridas experencialmente. Abrindo campo especulativo para Giordano Bruno que via nesta possibilidade de um espaço infinito, infinitas possibilidades de existência e experiência¹¹.

As obras deste período histórico são evocativas de um sentimento e uma beleza apreendida do mundo natural, o que confirmaria uma nova atitude estética, fruto final do “Quattrocento” e além disso :

“A revolução renascentista dos conceitos de espaço e tempo assentou os alicerces conceituais...para o projeto do Iluminismo.... Sendo o espaço um “fato” da natureza, a conquista e organização racional do espaço se tornou parte integrante do projeto modernizador “(HARVEY, 1989, p.227)

¹¹ As concepções de Giordano Bruno, anteciparam as de Galileu e Newton, mas devido a seu caráter nitidamente panteísta, elas o levaram à fogueira da inquisição por desafiar, segundo Harvey, (1989:227), a autoridade centralizada e o dogma como símbolos claros de poder baseados num lugar particular : Roma.

Em busca de momentos referenciais nesta trajetória do olhar sensível em busca do entendimento do mundo, podemos destacar outro período específico da história europeia, os sec. XVIII e XIX, onde a corrente de pensamento de Rousseau evocava sentimentos da inocência perdida, do “bom” selvagem e instigava os artistas aventureiros a se distanciarem das metrópoles corrompidas e, numa apologia de viés místico, pregava a comunhão com a natureza para recuperar o sentido de Deus como criador de um paraíso repleto de montanhas, oceanos, florestas e desertos deslumbrantes.

O Novo Mundo e especificamente o Brasil, eram o destino preferido de artistas, cientistas, geógrafos que sentiam-se movidos a percorrer enormes distâncias em busca de paisagens exóticas e pitorescas.

O sec. XVIII trouxe no entender de Meneses (op.cit.:46) uma diferenciação social causada pela forma de olhar o mundo. Um exemplo desta afirmação se dava na Inglaterra, onde as noções de “bom gosto”, pressupunham um certo tipo de educação e comportamento exclusivo das classes sociais aristocráticas e da gentry, que detinham o privilégio de entender a arte e dedicavam-se a viajar.

Os termos pitoresco, belo e sublime foram então empregados como forma de se descrever a paisagem geral e seus acidentes geográficos, em oposição à qualquer simetria ou código estilístico incluso no movimento neo-clássico.

Esta busca incessante do olho pelo mais íntimo cerne da paisagem per se, nos mostra a relevância do processo do olhar e as disfunções perceptivas causadas durante a filtragem sensórea-cultural: as antinomias sujeito/objeto, cultura/natureza e paisagem/cidade. Todas elas podem ser compreendidas a partir do ponto de vista fenomenológico, conforme nos lembra Tilley (*apud* MENESES, op.cit.:33):

“Na percepção do mundo e no consumo de recursos(utilitários ou simbólicos) desse mundo, os significados incorporados nos objetos ambientais são canalizados para a experiência dos sujeitos. A percepção do mundo e a constituição daquilo que é importante ou desimportante para as pessoas não funciona em termos de “uma lousa ambiental em branco”, que é operada pela percepção e pela cognição, mas em termos da historicidade das experiências vividas nesse mundo “

Os filósofos e artistas, cada um em seu método, inscritos em recortes históricos, buscam uma síntese para estas dualidades. Se a alma humana mesmo fragmentada em suas subpersonalidades é sensível por inteira, e sempre anseia refletir e interagir com o mundo através dos seus instrumentos, os sentidos, não seria a cidade a maior construção da alma? No afã de possuir a paisagem inalcançável e irreproduzível, (pois mutante), sempre à distância de um toque, de um cheiro e ao olhar, o ser sensiente constrói para si o simulacro da própria vida.

Querendo repetir o Éden perdido, alcançar uma Jerusalém Celeste, ornada qual noiva, a humanidade se revela indivisa de seu próprio mundo. E conforme Merleau-Ponty (1999.p296) escreve:

“ O mundo é aquilo mesmo que nós nos representamos, não como homens ou como sujeitos empíricos, mas enquanto somos todos uma única luz e enquanto participamos do Uno sem dividi-lo.”

Essa indivisibilidade do mundo só pode ser alcançada por uma atitude constante de estranhamento e maravilhamento diante do mundo. Credo como o mesmo autor na seguinte afirmação:

“ O olho realiza o prodígio de abrir à alma aquilo que não é alma, o bem-aventurado domínio das coisas, e seu deus, o sol.” (MERLEAU-PONTY,op.cit.:297)

E a estreita simbiose entre o indivíduo e a anima mundi (alma do mundo) poderia nos levar a intuir que se a relação entre as partes integrantes deste sistema

mental-emocional-espiritual não sejam fluídas, saudáveis poderíamos eleger sintomas observáveis de distúrbios da percepção.

A cidade contemporânea é um espaço indubitavelmente conturbado, dinâmico e com milhares de informações a estimular os sentidos; o fundamento psicológico no qual repousa o habitante das cidades contemporâneas é a extrema intensificação da vida nervosa, devido a uma rápida e ininterrupta seqüência de impressões (predominantemente visuais) externas e internas.

O instinto de conservação do indivíduo frente à grande cidade o força a adotar uma postura negativa com respeito ao meio social – a atitude de reserva – que funciona como um filtro sensorial, evitando que tenha contatos íntimos diante de uma multidão de desconhecidos, o que certamente o enlouqueceria. Este mesmo quadro em certas ocasiões se degeneram para atitudes cada vez mais introspectivas como: repulsão e xenofobia. Porém as polaridades positivas como simpatias breves e longas, solidariedade e compaixão, mesmo que raras amenizariam este embate diário.

A característica mais proeminente da paisagem das cidades contemporâneas a partir do último quarto do séc.XX, é possuir dinâmicas aparentemente antagônicas. Em seus centros, ocorre a verticalização exagerada das construções, a concentração das atividades de comércio, serviços e de gestão pública e privada; rápida ampliação das opções dos meios de circulação frente à tecnologia do setor de transportes: metrô, aviões, trens magnéticos, ônibus eficientes e necessidade de descongestionamento do centro das cidades frente às exigências da circulação. Em cidades da América Latina ocorre concomitantemente o processo de agravamento das diferenças sociais, repetindo o padrão de centro valorizado, porém envolvido por um grande anel periférico de pobreza e anomia.

Este tipo de cidade reflete ainda alguns dos pressupostos modernistas da Carta de Atenas de 1933 e ao mesmo tempo, sofre uma série de crises econômicas e energéticas mundiais levando a renovação de paradigmas de pensamento: a antiga

rigidez da segregação dos espaços intra-urbanos com espaços pré-determinados para trabalhar, circular, residir, recrear neste momento se torna numa cidade multi facetada onde núcleos secundários de comércio e serviços criados espontaneamente ou planejados (Ex.: shopping centers, hipermercados), contrapõem-se ao núcleo central deteriorado e freqüentado pela população de baixa renda.

Essa nova geografia de espaços em estilo “patchwork”, reflete também o fenômeno de novas ondas migratórias (tanto de trabalhadores como do próprio capital em si, em busca de novas oportunidades de investimentos) criando como aponta Harvey (op.cit.) um forte internacionalismo, e manifestações de coletividades identitárias geograficamente situadas dentro das cidade com nomes bem claros: Chinatowns, barrios Latinos, “pequenas” Itálias e até uma rua brasileira no centro de Manhattan capaz de fazer festas celebrando a data do sete de setembro com samba e música baiana.

O ecletismo desta “pós-modernidade” cria a ilusão de simultaneidade, onde tudo acontece ao mesmo tempo, estilos, citações, modas nascem e definham em poucos dias. Harvey também lembra uma interessante citação de Lyotard sobre este estado permanente de dissipação de fronteiras mentais e psicológicas:

“ O ecletismo é o grau zero da cultura contemporânea. Ouvimos reggae, assistimos faroestes, almoçamos no McDonald’s e jantamos comida local, usamos perfume de Paris em Tóquio e roupas retrô em Hong Kong.”
(LYOTARD, apud HARVEY,op.cit.:86)

Tanto na física Newtoniana como na Filosofia Hindu encontramos uma regra fundamental: a de que toda ação corresponde a uma reação. Da mesma forma que o fenômeno da Globalização urbanizadora traz em seu bojo avanços tecnológicos inexoráveis e reestruturadores, traz também o confronto com o outro, o exótico, desta vez não pela tv, mas cara à cara. Com a diluição permanente de fronteiras geográficas e individuais, se assiste cada vez mais freqüentemente à manifestações culturais de

caráter claramente nacionalistas e com interesse declaradamente localizado. Aliás seu lema se torna cada vez mais famoso : “Pense globalmente, aja localmente”.

Este ideal é um resumo do “Espírito de Seattle”. Local das primeiras manifestações organizadas via internet e celular, contra o processo de globalização excludente, simbolizado por grandes organizações mundiais como Organização Mundial do Comércio, Fundo Monetário Internacional e corporações transnacionais.

Este impulso do homem de preservar seu eu, suas fronteiras, vem de uma das mais íntimas necessidades humanas, a de preservar seu passado (representado em objetos de significação como símbolos de identidade individual e coletiva) para dar continuidade ao presente e ser semente do futuro. Encontrar padrões de lógica, criando como diz Hewison (apud Harvey, op.cit.:85):

“...um sentido de seqüência para o caos aleatório e, como a mudança é inevitável, um sistema estável de sentidos organizados nos permite lidar com a inovação e a decadência. O impulso nostálgico é um importante agente do ajuste à crise, é o seu emoliente social, reforçando a identidade nacional quando a confiança se enfraquece ou é ameaçada.”

A cidade burguesa derrubou em sua evolução as muralhas que a limitavam, assim como um prisioneiro que se liberta de sua venda, porém desenhou em seu próprio planejamento, ou ausência dele, os novos limites e pontos cegos nestas malhas labirínticas. A legibilidade de uma cidade se expressa por sua cartografia, pela sua visualidade, pelos lugares e não-lugares (pontos de passagem) e a impressão que causam a seus habitantes ao circularem por eles.

A paisagem se torna cada vez mais perceptível por constraste, oposição, embate. Micro-cidades dentro de cidades e paisagens como borrões de tinta no deslocamento espaço-temporal. É preciso não se cegar o olhar nem a percepção, mas ao mesmo tempo é necessário que se aprenda a olhar novamente, como nascituro. O artista plástico Richard Serra (1998: 6) corrobora esta intuição: “ Percepção é atenção

visual. Quando apreciamos, olhamos, fitamos ou fixamos a vista, podemos fazê-lo de maneira rápida ou lenta, ou ausente..”

Tudo em nosso mundo é muito fugidio, fugaz, efêmero. A ausência do pertencimento, gera túneis de percepção, como antolhos criando roteiros pré-programados e seguros que rejeitam a espontaneidade e embotam o olhar de estranhamento, aquele que se movimenta englobando a totalidade com um sentimento distinto descrito por Italo Calvino em seu “Cidades Invisíveis” (2003:46): “ De uma cidade, não aproveitamos as suas sete ou setenta e sete maravilhas, mas a resposta que dá as nossas perguntas”.

E a cidade só pode ser plena de maravilhas, se deixa espaço para o contraste com sua fonte primeva: a natureza. Seja em estado bruto sujeita às suas próprias dinâmicas, sem interferência antrópica, ou reproduzida em forma de paisagem poeticamente domada. Estarão aí juntamente com a memória, as condições capazes de causar uma relação de pertencimento intensa.

2.2 - A Importância dos Objetos Arquitetônicos e Sua Percepção Como Produto Turístico. A Construção da Imagem do Lugar.

“Quanto mais tratamos o mundo como se fosse formado de produtos acabados, separados do fluxo contínuo da experiência a partir da qual eles são criados, mais reduzimos tudo ao passado”

(HARVEY, 1995 *apud* HALL, 2001: 137)

Um dos clichês da indústria turística é afirmar que uma cidade é boa para se visitar se ela for boa para se viver. Por decorrência, a inserção das cidades no grande “mercado” mundial do marketing turístico e de lugares está ligado diretamente à exigência de uma padronização dos serviços, infra-estrutura e estilos arquitetônicos. A esta homogeneização da cultura das cidades turísticas e espaços públicos voltados para o turismo tem se dado o nome de “disneyficação”.

Este processo de pasteurização típico da era da globalização e da economia interligada eletronicamente, desumaniza e descaracteriza o que as cidades tem de mais valioso: a sua memória coletiva manifestada em sua complexidade morfológica e o caos aparente no qual convivem as diversas esferas da vida cotidiana, facetas de um espectro cultural mais amplo.

No artigo “Patrimônios Afetivos: Afetos, Uso e Ciência Patrimonial”, Martins (2004) discute a inserção no patrimônio cultural de elementos componentes das ambiências diárias e turísticas. Entre eles: objetos arquitetônicos e urbanos, estórias, apropriações e usos da cidade. A finalidade da inserção destes elementos seria a do aprofundamento do conhecimento, compreensão e reconhecimento de que o patrimônio cultural está ligado aos lugares que compõe uma cidade.

Muito da importância dada atualmente às ambiências no processo de planejamento turístico e urbano se deve às contribuições de análise do lugar pelo

pensamento urbanístico culturalista desenvolvido ao longo do séc. XX. As várias vertentes desta corrente tem em comum a valorização de ideais de qualidade de vida menos artificializados, rejeitando o afastamento da natureza provocado pela industrialização e o racionalismo tecno-científico. Busca através da reinterpretação de tipologias arquitetônicas tradicionais e vernaculares, associadas a uma visão estética do espaço urbano, criar a sensação de pertencimento e o resgate do “sentido do lugar”¹².

Esta noção é aprofundada por Norberg-Schulz (1980, *apud* DEL RIO, 1990.:67) que reitera a transcendência do propósito dos objetos arquitetônicos e dos lugares sobre sua mera funcionalidade, materializando por sua própria força o “espírito do lugar” ou “*genius loci*”. Acerca disto Appleyard (1979:22, *apud* Del Rio, op.cit.:68), segue na mesma linha :

”buscando inspiração no passado,...nas necessidades e valores particulares das pessoas comuns” torna-se fundamental “aprendermos como escutar as pessoas não-profissionais, compreender o que querem, como eles vêem, e realmente colaborar com eles...”.

O culturalismo destaca também uma série de características que as cidades devem possuir para satisfazer, conforme Kolhsdorf (*apud* DEL RIO, id.:89), as necessidades espirituais de interação social, beleza e felicidade e reforçar o sentido de lugar:

- Integrar funções de lazer e cultura no cotidiano dos cidadãos através da fácil acessibilidade aos locais destinados a estas funções;
- Multi-funcionalidade e diversidade
- Ruas e praças com função integradora nos âmbitos social e cultural em relação ao conjunto construído, já que são elementos simultâneos de circulação e permanência:

¹² De acordo com Canter (1977, *apud* DEL RIO, 1990.:69), qualidade indescritível que sintetiza a qualidade físico-ambiental dos espaços urbanos.

- Ausência de padronizações e protótipos, cada edifício expressa a individualidade de seus moradores ao passo que os edifícios públicos e comunitários assumem papel de destaque e suntuosidade.

À complexidade e à heterogeneidade dos diversos elementos envolvidos no conhecimento e planejamento de espaços turísticos se deve responder com uma abordagem dialética, pois a mesma enfatiza, conforme Hall (2001: 136), “a função do processo, da contínua transformação... negando explicitamente a validade dos modos de investigação positivista e cartesiana”. Neste modelo de interpretação, se valoriza a intrincada rede de relacionamentos socioculturais, ambientais e espaciais. Hall (op.cit.:136), também frisa o conceito de que o pesquisador se torna parte importante e indissociável do processo de pesquisa, se relacionando, interagindo e vivenciando o objeto ou sistema. Esta forma de interpretação é especialmente importante para nossa compreensão do lugar turístico, e de suas ambiências. Uma analogia interessante que ajuda a apreender esta abordagem nos é dada por Morgan (1986, *apud* HALL, id.:137):

“... o segredo está em aprender a encetar um tipo de conversa com a situação que se está tentando compreender. Em vez de impor um ponto de vista sobre uma situação, deve-se permitir que ela revele como pode ser compreendida de outros ângulos [...] à medida que se desenvolve a arte de interpretar situações, a avaliação e a análise crítica tornam-se um modo de pensar”

Segundo Ledrut (1973, *apud* MARTINS, 2004), cada grupo social deixa marcas no espaço, algumas fazem parte da Memória Oficial, outras se tornam locais secretos reservados aos iniciados. As marcas ou sinais se apresentam cristalizadas na forma de “patrimônio cultural” como edifícios tombados, outras marcas são expressadas como experiências de vida das pessoas, paisagens, cores e sons próprios, além do afeto que os une a memória coletiva. Estes elementos em conjunto formam a Ambiência, que também possui uma definição mais sintética na visão de Martins (2004) como um “conjunto de fenômenos de percepção objetivos e subjetivos e sua interação com as representações culturais e os atores sociais gerando uma organização espacial construída.”

A metodologia empregada para detecção das ambiências é baseada no levantamento do potencial de uma determinada área e uma análise dos possíveis impactos da implantação de projetos sobre as ambiências locais. Desta forma se torna imprescindível um conhecimento profundo destas ambiências, dos elementos que formam a complexa vida cotidiana dos cidadãos, incluindo aí sua história passada e os desejos presentes e futuros. Em resumo: uma interpretação baseada nos grupos e nos indivíduos que fazem parte de um processo dinâmico de criação e recriação no contínuum espaço-tempo.

Os resultados decorrentes desta avaliação poderão nos permitir uma visão quadri-dimensional (pois está incluída aí dinâmica do tempo) e um diagnóstico que nos propicie elaborar proposições que realmente levem conta aspectos humanos e o respeito pelas tradições locais além das possibilidades de repotencialização dos lugares. Para fins de uma análise mais acurada a metodologia físico-espacial agregada aos valores da sustentabilidade, se torna em adição uma das principais formas de diagnóstico e proposição para espaços turísticos como os delineados neste estudo.

Os objetos arquitetônicos e suas ambiências estão ligados ao planejamento turístico e urbano pelo conceito da circularidade desenvolvido pelo matemático Norbert Wiener (*apud* OLIVEIRA, 2004:172); diferentemente do pensamento cartesiano onde uma causa tem normalmente apenas um efeito, na circularidade o conjunto de dois ou mais componentes são inter-relacionados e interdependentes. Na relação entre objetos arquitetônicos, suas ambiências, os indivíduos e grupos sociais diversos, existe a formação espontânea ou não de um sistema “autopoiético”, no qual conforme diz Oliveira (*op.cit*:172), o produto é também o produtor dos efeitos sentidos pelo todo. Isto reforça o entendimento de que nos espaços turísticos atrativos tanto os objetos arquitetônicos em si, seus espaços internos e externos e o intervalo entre eles se forma um fluxo de continuidade, ou “sentido de lugar”.

Uma das tarefas preponderantes do pesquisador e do planejador é compreender que as ambiências e os objetos arquitetônicos dentro de um contexto urbano e turístico precisam ser entendidas como um reflexo da experiência humana, e segundo Hough (1995, *apud* HALL, 2001:268) deve-se “reconhecer a existência e o potencial latente dos ambientes natural, social e cultural a fim de enriquecer os locais urbanos”. Ainda de acordo com Beng (1995, *apud* HALL, id.:268), “a produção de uma arquitetura voltada para o turismo distorce o tempo e o local. Existe uma tendência à homogeneidade por detrás das falsas aparências”. Ambos os comentários são críticas diretas a tentação do pastiche, do simulacro e da utilização de formas de consumo rápido para o marketing turístico. O desenvolvimento turístico de um local ou região que não leve os fatores sistêmicos envolvidos na relação entre ambiências, objetos arquitetônicos e a memória coletiva está fadado a um vida intensa porém fugaz.

2.3 - Legibilidade e Percepção do Cenário

“O mundo pode ser fragmentado em torno de um conjunto de pontos focais, ou fragmentado em regiões designadas por nomes, ou, ainda, interligado por caminhos passíveis de serem lembrados” (LYNCH, 1997:8)

O arquétipo de uma cidade perfeita, povoa os mitos e lendas de diversas culturas, como por exemplo: a Jerusalém Celeste, no Apocalipse cristão; Asgard, na cultura nórdica ou o Eldorado das lendas da América pré- colombiana, e esta recorrência levou o homem a exercitar seu desejo sobre o espaço físicos e construir e reconstruir as cidades, acumulando história e principalmente memória, frustrações e conquistas.

A cidade é definida por Hanna Arendt ¹³ como “Memória Organizada”, formada por diversos extratos consolidados, às vezes se revelando de cara, às vezes se apresentando de forma caótica. Porém, o que organiza a memória é a forma e a ordem da sua narrativa. Esta narrativa é formada pelas projeções dos desejos que temos em relação ao espaço urbano. Poder-se-ia dizer que a imagem da cidade e suas ambiências são construídas através de uma experiência cotidiana e que segundo Ledrut (1973, apud MARTINS, 2004.:3), possuem três formas principais: a imagem real (aquela que realmente existe); a imagem adquirida (ou subjetiva, aquela que é percebida) e, a imagem desejada (aquela que queremos ver). Esta classificação pode ser nitidamente percebida no caso da cidade do Rio, que convive caoticamente entre a sua imagem desejada quase perdida, simbolizada pelos quarteirões da praia de Ipanema ao por do sol, com uma trilha sonora de Tom Jobim e Vinícius; a sua imagem real de graves contrastes sociais e a imagem adquirida nas últimas décadas, de uma sensação subliminar de constante ameaça à integridade física pelos efeitos da violência urbana.

Para os estudos de planejamento turístico, fica evidente a necessidade do entendimento da cidade como um fenômeno complexo e estar munido dos conceitos corretos para apreendê-lo. Entre tantas e diversas correntes de pensamento e análise do espaço urbano, chegamos neste ponto de nosso estudo a um dos principais campos teóricos de percepção da imagem da cidade, que foi desenvolvido na década de 60 por Kevin Lynch e Gyorgy Kepes no Centro de Estudos Urbanos e Regionais do Massachusetts Institute of Technology. Ao analisar três cidades americanas: Boston, Jersey City e Los Angeles, Lynch (1997.:1) delineou assim seu ponto de vista sobre as cidades :

“ Como obra arquitetônica, a cidade é uma escala; uma coisa só percebida no decorrer de longos períodos de tempo.... A cada instante, há mais do que o olho pode ver, mais do que o ouvido pode perceber, um cenário ou uma paisagem. “

De acordo com Piaget (apud DEL RIO, 1990.:92), “o ser humano teria uma habilidade inata para a percepção e faz grande parte de seu aprendizado em suas atividades imerso no mundo e formando suas regras perceptivas”. Del Rio (1990:92) segue o raciocínio, mostrando a forma como se dá o processo de percepção/cognição/resposta na figura abaixo, enfatizando a importância dos valores socioculturais e individuais neste processo e lembrando que interpretações para a mesma referência, podem ser conflitivas.

Lynch assumiu este ponto de vista e agregando idéias da escola “Gestalt” de Kepes do MIT, aprofundou as questões sobre como eram formadas as imagens mentais que os habitantes tinham de suas cidades, sempre mantendo como fio condutor, a idéia de que a construção da imagem da cidade, é feita das relações entre objetos e observadores; os observadores e suas experiências pregressas filtram a

¹³ Arendt, H. La Condición Humana. Texto fotocopiado, s/d apud Martins in Patrimônios Afetivos: Afetos, Uso e Ciência Patrimonial. Artigo publicado no II Congresso Internacional Patrimônio Cultural. Córdoba, Argentina, 6 a 9 de Maio de 2004

realidade gerando resultados diferentes. Mesmo que a imagem da cidade seja desordenada, se houver identidade e familiaridade haverá orientação.

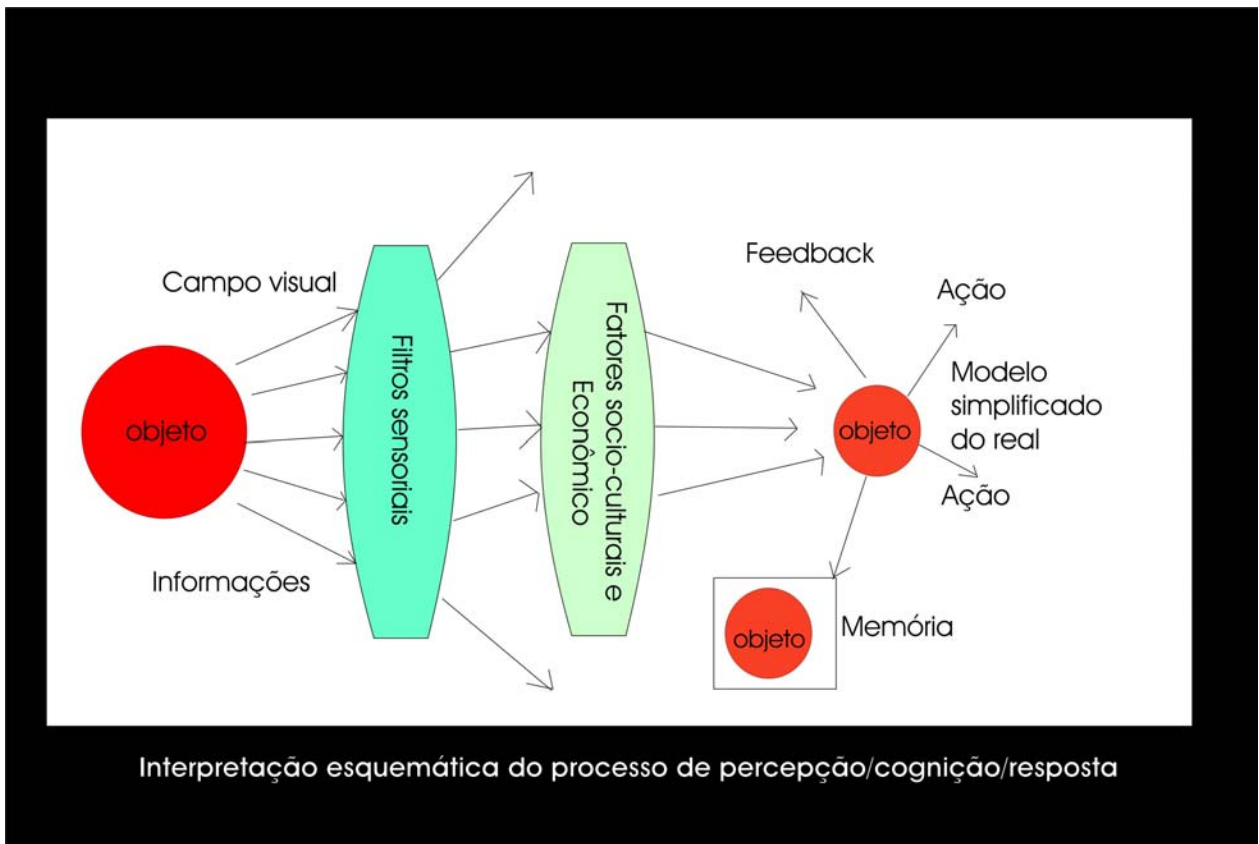


Figura 12 : Gráfico de interpretação. Fonte :Del Rio, 1990:92

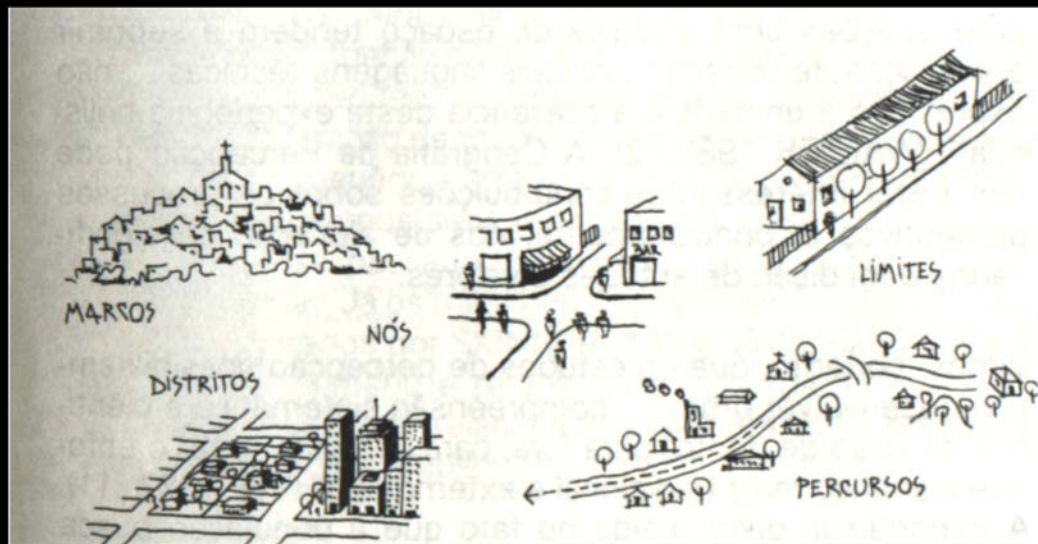
E de forma inédita, alguém se perguntou qual seria o significado da cidade para seus freqüentadores e usuários, através da identificação das qualidades e seus itens componentes. Del Rio (1990.P.93) conta que Lynch se utilizou de questionários e desenhos espontâneos feito pelos entrevistados onde surgem em destaque os objetos arquitetônicos de maior significado, seja por afetividade ou mero ponto de referência. A estes desenhos nomeou mapa mentais. Sua teoria passou então a gravitar em torno de três “qualidades urbanas” fundamentais:

Legibilidade: Lynch (*apud* DEL RIO, op.cit.:93) considera este um dos principais atributos urbanos e o define como “... a facilidade com que as partes podem ser reconhecidas e organizadas em um padrão coerente” e afirma que “ uma boa imagem ambiental dá ao seu possuidor um importante senso de segurança emocional”

Identidade, Estrutura e Significado: A identidade se refere a capacidade dos lugares se diferenciarem um dos outros através de uma “personalidade”; a estrutura é uma categoria que confere coerência entre imagens compostas e suas relações internas e, por último o significado é captado pelo observador e absorvido de forma pragmática ou emocional.

Imageabilidade: Conforme a visão de Lynch (*apud* DEL RIO, op.cit.:93), “aquela qualidade de um objeto físico que lhe dá uma alta probabilidade de evocar uma forte imagem em qualquer observador”. Uma qualidade “gestáltica” de “pregnância”, ou a possibilidade de uma imagem impor-se na memória e na percepção do observador. Del Rio então conclui que: uma cidade de alta imageabilidade seria distinta de caráter forte e sua permanência no tempo não alteraria a imagem básica que o observador possui.

Cruzando as informações dos questionários e mapas mentais, Lynch (1997) criou mapas compostos nos quais as imagens públicas podiam ser identificadas claramente com grande coerência e com elementos constitutivos que se repetiam com grande frequência. Estes elementos conforme Del Rio (1990) são aplicados até hoje no desenho urbano e são os seguintes:



Cinco elementos estruturadores da imagem da cidade

Figura 13 Elementos estruturadores da imagem da cidade. Fonte: Del Rio, Vicente. Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento. São Paulo. PINI. 1990

- **Percursos:** Canais ou trilhas ao longo dos quais o observador se desloca
- **Limites:** elementos lineares que delimitam a zona de conforto do observador
- **Setores ou distritos:** Áreas identificadas pelo observador como espaços com identidade própria.
- **Nós:** Locais estratégicos da cidade, pontos de convergência
- **Marcos:** Referencial constante que se destaca na paisagem, vários destes marcos integrados podem gerar uma alta Imageabilidade.

Mesmo com a crítica de que este método não alcança um universo estatístico muito amplo, devido a demora e personalização nas entrevistas e dificuldade com pessoas de grau de instrução muito rudimentar, Del Rio (1990:94) afirma que o método

tem muita influência sobre a forma de percepção dos diversos cenários urbanos, pois ajuda no sentido da criação de uma imagem mais clara e organizada. Além disso, consegue dar forma a um impulso natural descrito por Lynch (1997:4) no qual identificar e estruturar o ambiente, é uma capacidade vital dos seres vivos e o homem conscientemente ou não, se orienta através destes mesmos sentidos, além da faculdade cognitiva da memória e da capacidade de perceber ou criar padrões de referencia.

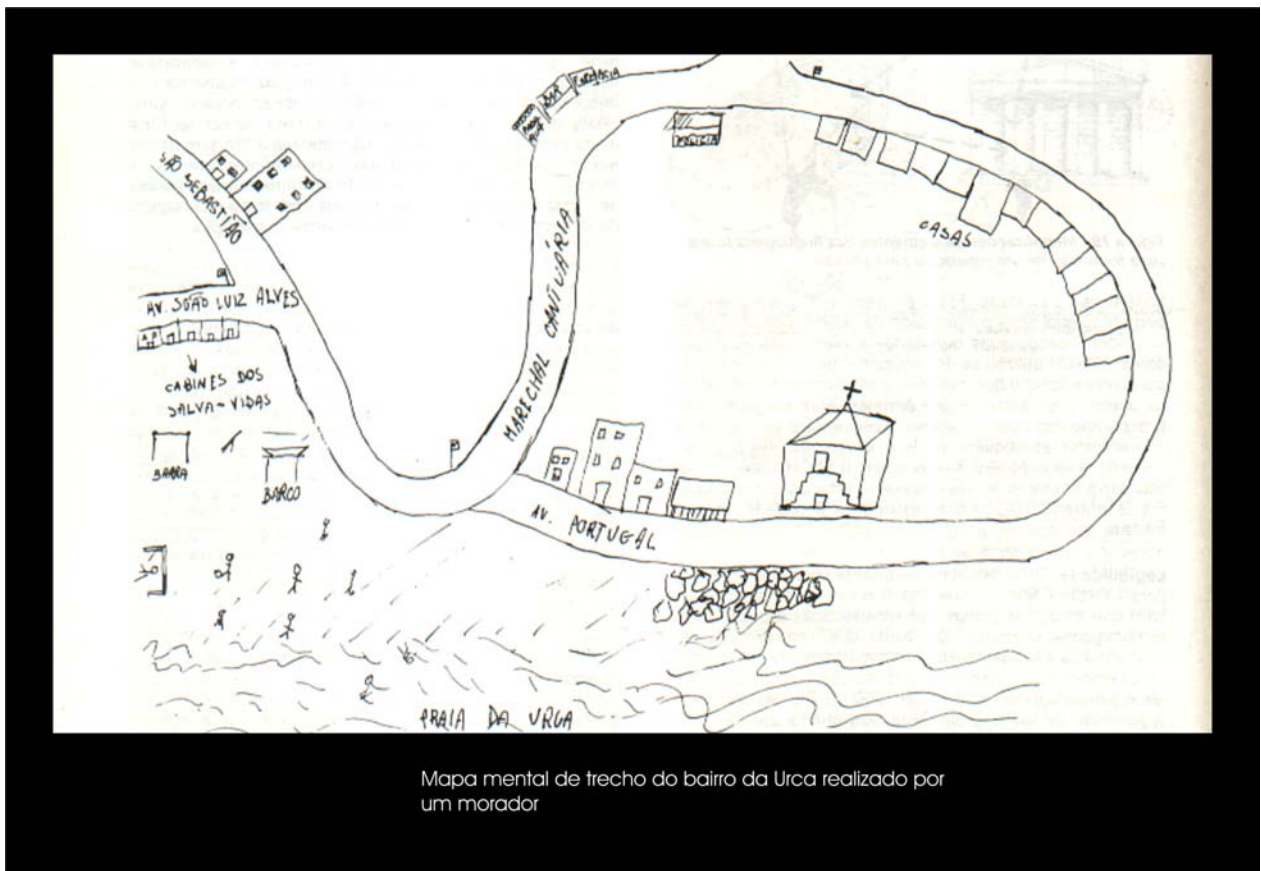


Fig.16 Mapa Mental – Fonte: **Del Rio**, Vicente. Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento. São Paulo.PINI.1990

2.3.1 - Percepção ambiental: instrumento para releitura dos espaços turísticos e auxiliar dos inventários.

Os inventários são partes integrantes e fundamentais das estratégias de planejamento turístico. Eles devem propor a participação da população envolvida no processo e a interpretação de seus anseios e expectativas. A leitura correta dos dados apurados junto às comunidades locais afetadas pelo projeto turístico dá acesso segundo Irving, Rodrigues e Neves Filho (2001:1): “... a problemática local e a identificação de necessidades especiais a serem incorporadas na visão de projeto”. Esta é uma visão oposta ao do turismo como atividade que dilui e pasteuriza as diversas culturas, sendo excludente social e economicamente para pessoas que deveriam ser as principais beneficiárias.

Irving, et al (2001:2), nos trazem também uma questão importante para o centro do debate da implantação de projetos turísticos de base comunitária:

“ O desafio para a construção de um modelo de planejamento turístico...indica... a necessidade de desenho de uma metodologia inovadora, capaz de promover o diálogo e o gerenciamento de conflitos e, fomentar a discussão crítica, a partir de técnicas não convencionais de releitura de subjetividades, paralelamente à difusão da informação e aplicação de instrumentos metodológicos de maior alcance.”

Para Boullón (1985:65) : “O espaço turístico é a conseqüência da presença e da distribuição territorial dos atrativos turísticos, que são a matéria prima do turismo”. Entretanto, para o correto processo de planejamento e uso deste espaço é necessário que se conheça qualitativa e quantitativamente desta matéria prima. Pode-se definir o inventário da oferta turística de um município ou região, como um processo através do qual, se faz o registro e/ ou catalogação da totalidade de atrativos, equipamentos e serviços turísticos, assim como, da infra-estrutura de logística que o município possui, como forma de otimizar o uso de seus recursos culturais e naturais de forma ordenada.

Uma das metodologias mais empregadas na construção de inventários turísticos é a do Levantamento Participativo do Potencial Turístico. Nesta abordagem de acordo com Irving (1999:2-3): “os moradores locais participam desde o início do levantamento/mapeamento do potencial turístico, ajudando a identificar os principais atrativos locais e os problemas da comunidade..”. Assim surgem sugestões, propostas e ações visando a melhoria das localidades.

Nesta metodologia o resultado final é o conjunto das etapas de levantamento das expectativas e percepções turísticas e ambientais e o inventário de atrativos físicos. Em nosso trabalho nos deteremos somente na segunda parte, agregando a ela as técnicas de Lynch na área de elaboração de “mapas-sintéticos”, onde a quantidade de dados estatísticos são substituídos pela qualidade da informação estética e sensorial indicando, os pontos de maior imageabilidade da região estudada.

Após a obtenção pelo levantamento em campo, do maior número de informações possíveis, será elaborado um mapa-síntese que seja uma coletânea dos ícones mais representativos para os bairros de Vargem Grande e Recreio, descrevendo conservação e limpeza, infra-estrutura, beleza cênica, segurança e sugestões de atividades.

Nossa proposta é de que os inventários turísticos tradicionais agregados à criatividade de Lynch, poderão nos fornecer um modelo de grande precisão para diagnósticos preliminares do potencial turístico, onde a participação comunitária se fizer relevante, além de permitir algumas análises e propostas projetuais para construção de um novo circuito turístico sustentável na cidade do Rio de Janeiro.

CAPÍTULO III_ ESTUDO DE CASO

3. 1 - Histórico e tendências de desenvolvimento urbano de Vargem Grande e Recreio dos Bandeirantes

Desde os início da formação da Cidade, a Região da Barra da Tijuca que engloba o Recreio e Vargem Grande, sempre esteve ligada à história do Rio de Janeiro, apesar de ser a mais nova das regiões, em termos de desenvolvimento e ocupação.

Conforme Pinheiro et al. (1982.:39) nos conta, depois da expulsão definitiva dos franceses e a perda de seu sobrinho Estácio de Sá na respectiva batalha, Mem de Sá nomeou outro sobrinho, Salvador Correia de Sá, governador e capitão (1567-1572) da Cidade, recebendo o mesmo, como benefício da guerra, as terras que hoje constituem o Município.

Após assumir o cargo de governador do Rio de Janeiro, Salvador Correia de Sá doou terras a dois colonizadores portugueses que participaram da luta: Julio Rangel de Macedo e Jerônimo Fernandes que receberam sesmarias que partiam de Jacarepaguá e chegavam até a atual Barra da Tijuca. Em 1594, chegando no final do último período de seu governo (1578-1598), Salvador de Sá passou o enorme território que hoje corresponde a Jacarepaguá e a Barra da Tijuca a seus filhos, Gonçalo e Martim Correia de Sá, que após um acordo aceitaram dividir a área. Gonçalo ficou com as terras que hoje correspondem aos atuais bairros da Freguesia, Taquara, Camorim até Campinho, e a maior parte da Barra da Tijuca.

A área de Martim Correia de Sá, que mais tarde seria governador da capitania do Rio, ia desde o Camorim, atravessava Vargem Pequena e Vargem Grande e chegava ao Recreio dos Bandeirantes, alcançando a o litoral. Entretanto, Conforme

Werneck Lima (1998.:14) elucida, as duas enormes áreas tiveram uma evolução diferenciada. Nas terras da baixada de Jacarepaguá, foram instalados fazendas e engenhos e devido a facilidade de acesso dos terrenos planos e dos mananciais de água, houve um desenvolvimento econômico baseado em atividades rurais. A área litorânea, todavia, não teve crescimento regular, pela razão de não ser adequada para o plantio, nem a pecuária. Situadas entre lagoas e alagados, os areais eram mais indicados a atividades de pesca e extrativismo.

No ano de 1625, a filha de Gonçalo Correia de Sá, Dona Vitória de Sá e Benevides, recebeu de herança as terras do pai. Em 1667, as propriedades de Dona Vitória, correspondentes à maior parte da Barra da Tijuca, foram deixadas, por testamento, ao Mosteiro de São Bento. O filho de Martim Correia de Sá, General Salvador Correia de Sá e Benevides, além da área herdada do pai, comprou todas as terras que incluíam o atual bairro de Jacarepaguá, ficando dono quase absoluto da região, com exceção da enorme área doada por D. Vitória aos beneditinos, a atual Barra da Tijuca.

Os religiosos da Ordem de São Bento, criaram três engenhos, o primeiro em Camorim, depois em Vargem Grande e Vargem Pequena. Os três ocupavam quase a metade da região. A ligação com a cidade era feita por uma estrada aberta por eles, que atravessava a serra da Tijuca. Os monges beneditinos sempre gozaram de estima junto às populações em que desenvolveram seus trabalhos, entre eles a catequese dos índios, a cultura dos campos nas suas fazendas, a instrução e educação da juventude em seus mosteiros ou em educandários do governo, o conforto espiritual e moral prestado às forças armadas e a colaboração na expulsão do inimigo: primeiro os holandeses - ao longo do século XVII; depois - como os jesuítas, nos primórdios da fundação da Cidade - os franceses, no século XVIII.

Sob o poder deles, a Região manteve as suas características rurais. Com a proibição do comércio aos jesuítas e a perseguição movida por Pombal, culminando

com a lei de 3 de setembro de 1759 expulsando-os de Portugal e seus domínios, os beneditinos passam a exercer maior influência política, assumindo o papel dos jesuítas em inúmeros empreendimentos lucrativos na Cidade e na Região.

No início do século XIX, segundo a Secretaria Municipal de Urbanismo (2004.:2) a população da área - a maior da Cidade – ainda era constituída basicamente de escravos. Entretanto, apesar do enorme contingente de mão-de-obra escrava, os beneditinos não tinham a mesma vocação empreendedora dos jesuítas - estes realizavam trabalhos de agropecuária, de carpintaria, marcenaria, abertura de estradas, hidráulica e militar, artesanato, construção de embarcações navais, etc. Para realizar tais atividades possuíam inúmeros bens e ganhavam vários subsídios reais como doações de heranças, propriedades, isenções de impostos, etc.

Durante mais de duzentos anos os Beneditinos exploraram ou arrendaram as terras herdadas. Ao longo do tempo todavia, a produtividade dos engenhos declinou e foram substituídas pelo café e as grandes fazendas foram divididas em propriedades menores. Em consequência da perseguição às ordens religiosas, ocorridas no Segundo Império, e com a Lei Áurea no final do século XIX libertando os escravos, os beneditinos ficaram quase arruinados. Em 1891, todas as terras remanescentes foram vendidas à Companhia Engenho Central de Jacarepaguá, sendo repassadas ao Banco de Crédito Móvel, em pagamento de dívidas. Em 1900, as terras foram vendidas novamente, desta vez à empresa Saneadora Territorial e Agrícola S.A., ainda hoje grande proprietária de terrenos na área, assim como a Carvalho Hosken, a ESTA e a Pasquale Neto.

Conhecida como Região dos Sete Engenhos, a Barra da Tijuca hoje tem poucos marcos históricos. O mais importante é a Igreja de N. Sra. do Monte Serrat, construída pelos beneditinos por volta de 1766, em Vargem Pequena. Uma característica interessante da área são os nomes das localidades, que se mantiveram

desde o período colonial: Camorim, Vargem Grande, Vargem Pequena e Recreio dos Bandeirantes.

O isolamento e a dificuldade de acesso foram os motivos responsáveis pela lenta evolução da Barra da Tijuca. A ocupação mais significativa na época colonial começou por Jacarepaguá, justamente porque o acesso podia ser feito, mesmo que de forma lenta, através da antiga estrada dos beneditinos. As características do meio geográfico dificultaram o acesso da Região ao centro da Cidade. Outros caminhos já existentes, como a antiga Estrada Real de Santa Cruz e os canais navegáveis de Irajá, acabaram atraindo a expansão da Cidade, irradiada a partir do seu centro, favorecendo os subúrbios e as zonas leste e sul. O sistema de transportes foi outro aspecto que diferenciou a Barra da Tijuca das demais regiões. No caso da Barra, o meio de locomoção utilizado foi o automóvel e não o sistema de transportes coletivos. Este fato é evidenciado pelo grande número de estradas abertas antes mesmo que a Região se adensasse, como as estradas dos Bandeirantes, das Canoas, de Furnas, do Joá, da Gávea, entre outras. Estas estradas começaram a se configurar desde o século XIX, para atender a localidades de difícil acesso.

Dentro do contexto histórico a Barra da Tijuca sempre esteve ligada à Zona Norte e à Tijuca. Esse fator foi decisivo para a sua ocupação. Atraídos pelas águas ainda não poluídas de suas praias oceânicas pouco freqüentadas, os moradores dos bairros de ambas as regiões preferiam seguir até a Barra da Tijuca, a qual, segundo o dito popular, foi uma "invenção tijuca". Isso pode ser constatado devido ao fato de quase todos os grandes investimentos anteriores à década de 60 terem sido destinados às vias de acesso ligando estas regiões, como a Estrada Grajaú-Jacarepaguá, Av. Menezes Cortes, concluída em 1951 pelo prefeito Mendes de Moraes.

Até 1960, quase todas as melhorias para a Região eram executadas com o objetivo de fazer escoar a parca produção rural ainda existente e para atender ao lazer

da população. Em 1969, quando o governador Francisco Negrão de Lima convidou o urbanista Lúcio Costa para elaborar o Plano Piloto da Barra, uma nova fronteira de expansão imobiliária se abriu e a partir daí a ocupação da Barra se deu de forma definitiva. Lúcio Costa elaborou um plano diretor propondo uma urbanização racional e planejada da baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá, rompendo com padrões de gabarito existentes, criando áreas non aedificandi e vias expressas, etc. Era uma forma de tentar conter a ocupação desordenada já iniciada, evitando a repetição dos erros cometidos em outras regiões e fornecendo um novo modelo urbano para a Cidade, baseado no racionalismo modernista e na onda desenvolvimentista surgidos no Brasil a partir do governo Kubitschek, na 2a. metade da década de 1950.

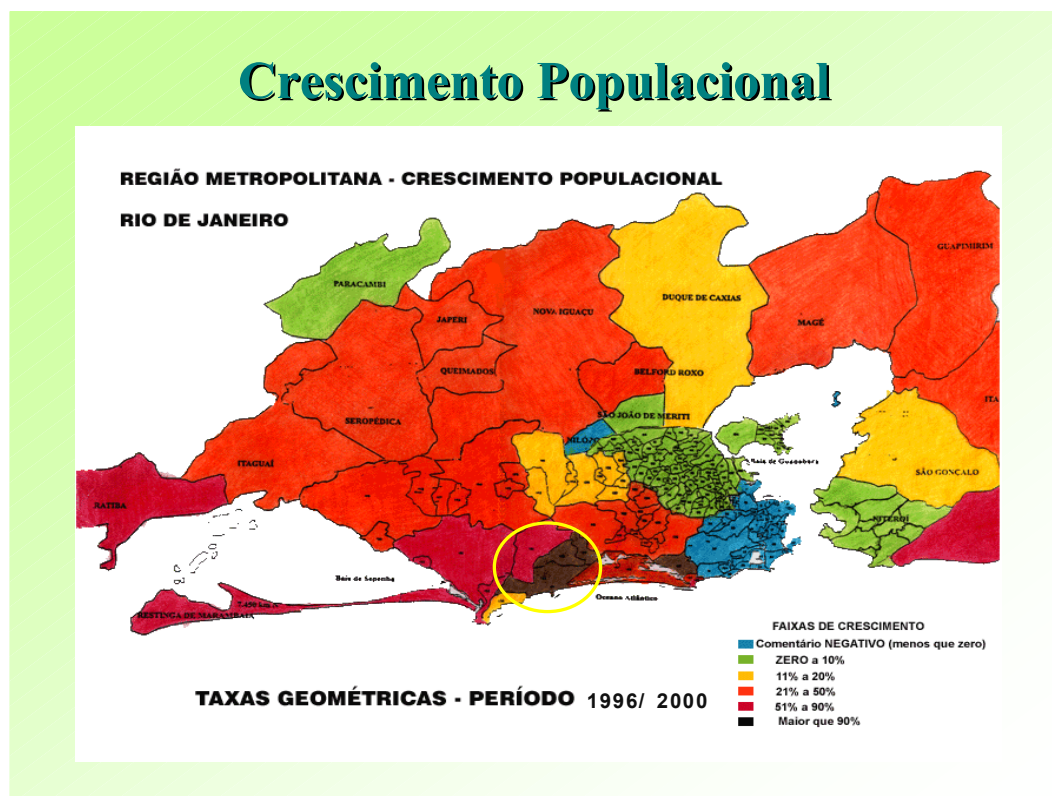


Figura 14 Aumento da população na região de estudo . Fonte SMU in: ADEMI-RJ (2204)

Conforme Abreu (1988:135) com a construção da Auto-Estrada Lagoa Barra, na década de 80, a urbanização da Região se intensificou. Hoje, apesar das profundas modificações do plano original, mesmo tendo uma arquitetura característica que a assemelha mais à cidade de Miami do que ao restante do Rio de Janeiro, com shopping centers que são verdadeiras catedrais de consumo, ainda é impressionante o crescimento da Região. As maiores taxas demográficas da Cidade estão na Barra, que apresenta ainda os menores adensamentos, ótimos padrões de ocupação e excelente qualidade de vida, apesar do trânsito cada vez mais problemático e da crescente poluição de suas lagoas e praias, por falta de um eficiente sistema de saneamento básico. O encontro entre uma zona até recentemente rural e a pujança urbana moderna resultou num espaço bastante diversificado socialmente, com interações entre forças do Estado, o mercado capitalista, os setores de comércio e serviços e uma população heterogênea formada por diversos grupos sociais emergentes, estabelecidos formal e informalmente. Em suma, a Região da Barra da Tijuca é hoje um espaço dinâmico e mutante, um paradigma de desenvolvimento intrigante e fonte de discussões acadêmicas e, por isso mesmo, constitui um fenômeno novo na Cidade.

3. 2 - Políticas públicas e projetos do poder municipal para o local

As autoridades da Prefeitura perceberam que o contínuo adensamento e a quantidade crescente de construções e loteamentos irregulares nas regiões limítrofes da Barra, como Recreio, e o chamado Corredor das Vargens (Vargem Grande, Vargem pequena e Camorim), levaria em pouco tempo aos conhecidos quadros de desorganização urbana e favelização de outros locais da cidade. Desta maneira a prefeitura se viu pressionada a reavaliar a organização espacial daquela região através da criação de um Plano de Estruturação Urbana, P.E.U., que contemplasse as preocupações atuais com qualidade de vida, preservação do frágil ecossistema local e o complexo lagunar. Ao mesmo tempo, deveria permitir o desenvolvimento comercial das localidades envolvidas no processo. Esta região, principalmente nas áreas das Vargens, vem deixando de ter um carácter eminentemente rural e apresenta um quadro de transição acelerado para o urbano e enfrenta intensa pressão demográfica.

A prefeitura do Rio vai tentar estimular a moradia legal com a revisão de parâmetros obsoletos que na verdade estimulam as irregularidades como, por exemplo, as “zonas agrícolas” com lotes de grandes dimensões e padrão de ocupação rural em áreas há muito tempo urbanizadas e residenciais; noutros casos, em áreas ambientalmente frágeis, pelo contrário, vai reduzir a taxa de ocupação e os volumes hoje permitidos.

É uma das grandes preocupações da prefeitura, limitar os conflitos para poder estabelecer formas de repressão nos loteamentos realmente prejudiciais do ponto de vista sócio-ambiental e assim, adequar o zoneamento e os usos à realidade, com ênfase na preservação e recuperação ambiental, nos usos mistos e na criação de bairros equilibrados, reduzindo a dependência excessiva em relação ao automóvel.

Uma das mudanças mais curiosas propostas pelo secretário de urbanismo Sirkis é mudar o modelo modernista de usos segregados e torres isoladas de condomínios com altos gabaritos, na sub-zona A-17 do Recreio retomando as idéias de

um tecido urbano de viés tradicional: maior densidade, gabaritos menores e vida urbana perceptível: com calçadas, comércio nos térreos de prédios residenciais, praças, esquinas, etc..

Outro projeto incluído no bojo destas idéias, é instituir uma infra-estrutura urbanística para a implantação futura do projeto Veneza Carioca; cuja premissa é restabelecer a navegabilidade entre os canais e lagoas da região, acrescentando uma lagoa artificial para evitar inundações e ao redor da mesma, criar ruas e quarteirões de forma concêntrica, trazendo uma nova opção de moradia para a região e também preparar o espaço para a valorização e os desdobramentos econômicos da realização dos Jogos Pan Americanos em 2007. A futura saturação do trânsito nesta região levou a prefeitura também, a projetar a construção de uma nova saída no final do Recreio indo até Guaratiba através do Túnel da Grotta Funda, que se encontra ainda na fase de viabilização econômica.

Figura 15 Projeto do Parque Veneza Carioca



3.3 - Atrativos do caminho entre Vargem Grande e Recreio: avaliação e percepção do percurso.

O levantamento dos principais aspectos físico-espaciais e o inventário dos atrativos turísticos da área de estudo, foram obtidos através de um roteiro de visitação que se utilizou dos principais eixos viários que estruturam os bairros (ver fig.16)

Os principais marcos foram percorridos a pé e os eixos viários percorridos de automóvel em diversos horários. Ao longo do trabalho de campo procurou-se verificar as semelhanças e disparidades entre os aspectos destacados pelo observador treinado e o resultado de algumas entrevistas individuais, colhidas ao acaso, que devido ao seu número restrito, não tem a pretensão de estabelecer parâmetros estatísticos e sim, o recolhimento de impressões espontâneas que auxiliam na construção da imagem local.

Acompanhando o recorte acidentado do encontro entre o Maciço da Pedra Branca e a Baixada de Jacarepaguá, a Estrada dos Bandeirantes possui um traçado sinuoso vindo desde a Taquara, em Jacarepaguá e se prolonga na direção sudoeste, até encontrar o final da Av. das Américas e formar o entroncamento em direção a Guaratiba e Campo Grande serra acima. Um dos eixos principais da Barra da Tijuca e braço horizontal do plano cruciforme feito por Lúcio Costa, a Avenida das Américas constitui para o Recreio seu mais importante eixo viário e principal vetor da ocupação urbana na região. Antiga BR-101, ligando o Rio a Santos pelo litoral sul do estado, acabou incorporada pelo plano do famoso urbanista e possui diversas vias auxiliares transversais que promovem a ligação no sentido norte/sul entre o Maciço da Pedra Branca e o litoral. São elas: a avenida Vereador Alceu de Carvalho, a oeste, margeando o canal do Rio Morto, e a leste, a Av. Salvador Allende que leva até o centro de convenções do Rio Centro. No litoral, correndo paralelamente à av. das Américas e às praias do Pontal e do Recreio segue a Estrada do Pontal que tomada à oeste, nos leva às praias mais preservadas do Rio: Grumari, Prainha e da Macumba; e a leste se encontra com Av. Lúcio Costa (antiga Sernambetiba), cujo trajeto passa pela

paisagem exuberante da APA de Marapendi, que apesar de intervenções urbanísticas da prefeitura na orla, mantém ainda o ar primitivo e selvagem da restinga original.

Este grande anel que circunda a região formada por Vargem Grande e Recreio dos Bandeirantes, para efeito do nosso estudo de percepção e inventário de atrativos, foi dividido em sub-áreas que extrapolam os limites oficiais entre os bairros, mas que no entanto, abrigam características físico-espaciais comuns e efeitos causados pelas configurações geográficas na sua urbanização.

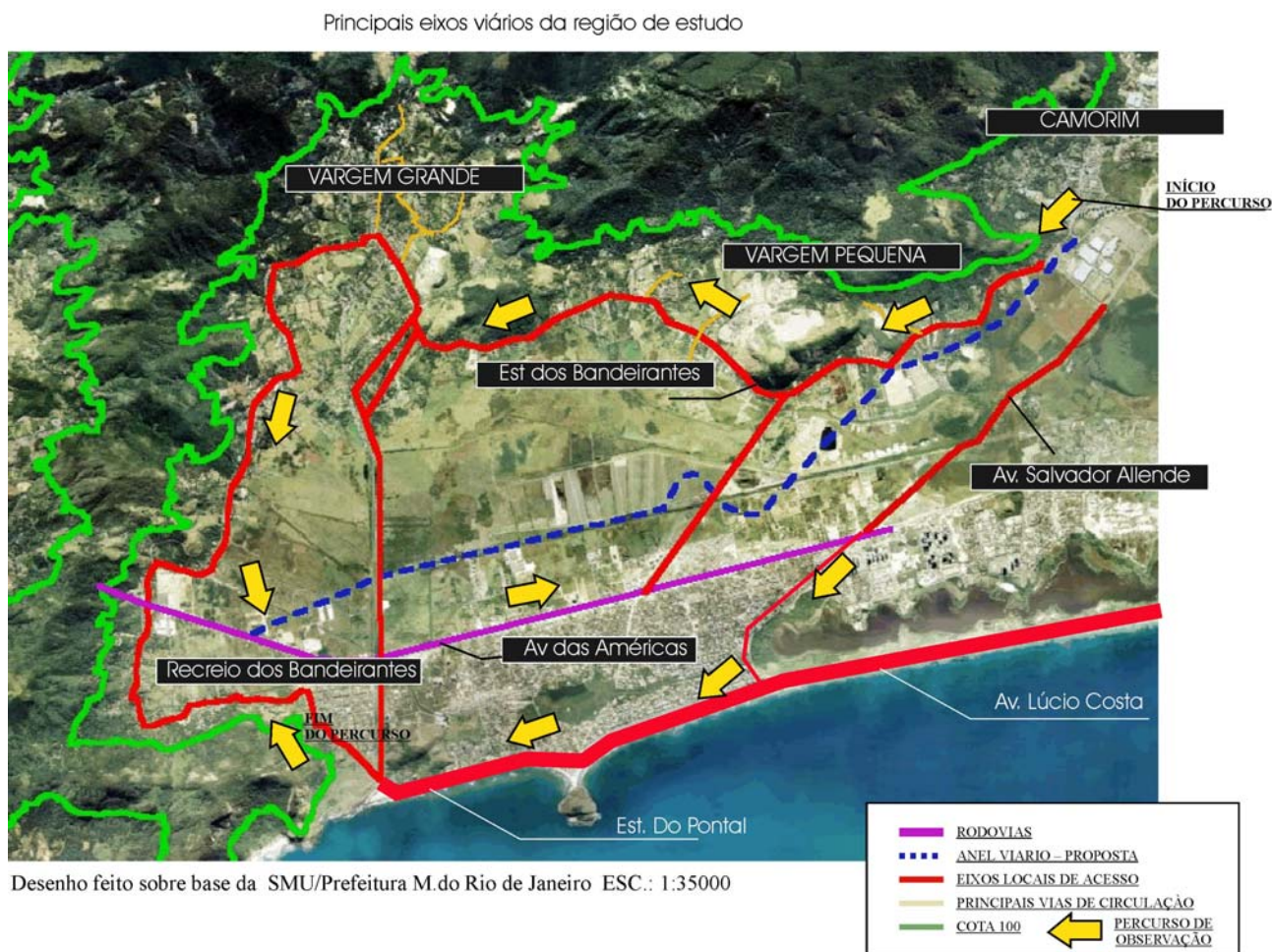


Figura 16 Eixos viários e percurso de observação. Desenho feito sobre base da SMU/Pref. Mun. do Rio de Janeiro (In: ADEMI-RJ,2004)

Setor 1- Faixa entre a vertente sul do Maciço da Pedra Branca e a Estrada dos Bandeirantes, e a região de alagadiços.

Setor 2- Faixa litorânea, área residencial consolidada e áreas de proteção ambiental e lagoas . Eixo da Av. das Américas

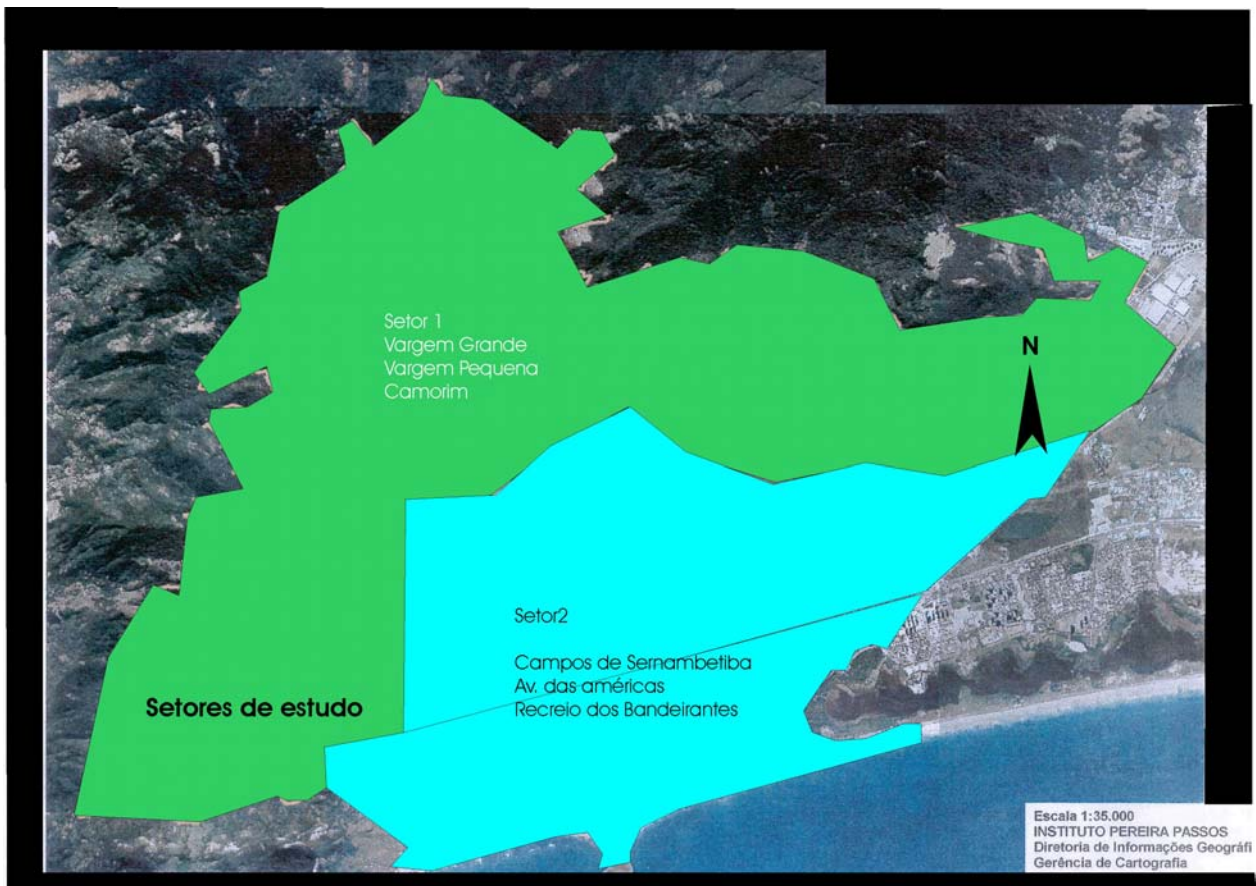


Figura 17 Setores de estudo. Desenho feito sobre base da SMU/ Pref. Mun. do Rio de Janeiro (In: ADEMI-RJ, 2004)

Setor 1- Faixa entre o Maciço da Pedra Branca e a Estrada dos Bandeirantes.

Este é o trajeto principal utilizado pelos moradores dos bairros de Vargem Grande, Vargem Pequena e Camorim em seus deslocamentos em direção ao Recreio e na direção oposta, no sentido Jacarepaguá. Nesta eixo, nas suas margens, alternam-se diversas atividades como o pequeno comércio de vizinhança, algumas indústrias e nas ruas transversais sítios e áreas residenciais estabelecidas em loteamentos populares ou pequenos condomínios da classe média.

A área 1 é um trecho com paisagens marcadas pela sinuosidade do trajeto da Estrada dos Bandeirantes ao acompanhar os vários recortes do Maciço da Pedra Branca e sua exuberante cobertura vegetal, um dos poucos remanescentes da Mata Atlântica no Estado do Rio de Janeiro. Em alguns trechos da estrada são formados “túneis” pela copa das árvores e em outros existem grandes áreas planas e abertas cheias de pastagens ou campos que se espraiam até o sopé da serra. Devido a esta configuração de várzea ou vargem surgem os nomes de “Vargem Grande” ou “Vargem Pequena” mantidos desde a sua colonização inicial.

A partir da metodologia de Lynch (1997) podemos identificar neste trajeto alguns elementos que formam sua imagem:

Percurso: conforme Del Rio coloca (1990, p.94), são “os canais ao longo dos quais o observador normalmente se movimenta”. No nosso caso, a Est. dos Bandeirantes além de servir como percurso de deslocamento para observação, concentra o movimento e a vida dos bairros que se agregam ao longo do seu curso. Assim como os rios na região amazônica funcionam como estradas e ponto de trocas e extensão das casas dos ribeirinhos, certas ruas e estradas tem a mesma função.

Limites: No caso da sub-área 1 possuímos dois limites visuais claros e que marcam a transição entre as sub-áreas de estudos: O Maciço da Pedra Branca e a faixa que envolve a Estrada dos Bandeirantes. O Maciço pela sua altura e impacto visual da cobertura vegetal “abraça” a região de Vargem Grande e estabelece um limite claro e uma interrupção da malha urbana. No sentido oposto a Estrada dos Bandeirantes e os lotes que a margeiam em direção sul, marcam um limite entre os bairros e o “interior” do Recreio dos Bandeirantes, cheio de áreas alagadiças e escassamente habitadas.

Setores, Nós e Marcos: Percebe-se claramente a alternância entre as áreas oficialmente denominadas como bairros. A observação direta nos transmite a sensação de “entrar” e “sair” de áreas com certa identidade e organização espacial, geralmente se organizam a partir de focos ou “nós”; podem ser cruzamentos entre vias ou ruas com concentração de atividades específicas; já os marcos, são objetos físicos ou arquitetônicos que se caracterizam como referências para os moradores dentro da estrutura da imagem urbana.

No caso da área 1, vindo-se região vizinha ao RioCentro no Camorim e seguindo em direção a Vargem Grande, pode-se perceber algumas aglomerações de lojas e prestadores de serviços principalmente nos “nós” provocados pelos cruzamentos das grandes vias transversais à Estrada dos Bandeirantes que a ligam à Av. das Américas. São eles:

Camorim: Pequeno bairro onde o comércio é principalmente formado por lojas de materiais de construção, madeireiras, hortos e indústrias. A proximidade das instalações do Projac, centro de produções da Rede Globo de Televisão e do maior centro de convenções da cidade o RioCentro, garantem uma grande circulação de visitantes e prestadores de serviços. O bairro também é uma das portas de entrada para as trilhas do Parque Estadual da Pedra Branca e tem em seu relevo acidentado uma de suas principais características.

Vargem Pequena : Bairro onde o limite do Maciço da Pedra Branca se faz mais presente devido à sua proximidade da Estrada dos Bandeirantes e deixa apenas uma pequena faixa espremida entre a encosta e a estrada. È um dos locais mais preocupantes segundo o ponto de vista da prefeitura em termos de desorganização urbana e loteamentos clandestinos e agressões ao Meio-Ambiente. Existe uma série de comunidades carentes, exploração de jazidas de saibro e brita e um grande crescimento de condomínios residenciais irregulares.

Mesmo com estes problemas ao seguir a estrada em direção a Vargem Grande se percebe ainda o verde remanescente, hortos e comércio de artesanato e móveis rústicos. Um dos marcos da região é a Igreja de Nossa Sra. de Monte Serrat, um dos poucos remanescentes da época de sua colonização.

Na entrada da subida para ladeira que nos leva a Igreja de N^a Sr.^a de Monte Serrat a ambiência é das mais agradáveis, com local preenchido de hortos e lojas de artesanato onde se pode escolher entre belíssimas espécies da flora e brasileira e peças feitas de mosaico por artistas locais. A sinalização que demonstra o local de acesso à igreja é bastante discreto e se por acaso o visitante passar numa velocidade elevada pode perder facilmente a entrada.

Ao se subir a ladeira que leva à Igrejinha entramos num mundo à parte em que o burburinho da Estrada dos Bandeirantes é deixado para trás e lembramo-nos que em seus primórdios a jornada era feita a pé ou lombo de mula, devendo requerer muita fé por parte dos fiéis e dedicação por parte dos monges.

No final da ladeira nos deparamos com uma edificação típica dos sec. XVII e XVIII, em estilo barroco, e que poderia pelo seu estilo e delicadeza estar em qualquer cidade histórica do litoral, lembrando principalmente localidades como Olinda em Pernambuco ou Vila Velha no Espírito Santo. Ao se parar no estacionamento ao lado

da edificação principal, acha-se a recompensa para o “esforço” do visitante: ao sul e a oeste, uma maravilhosa vista que em dias claros nos permite ver todo o litoral que vai da Barra até o Recreio e de toda a baixada onde se pode descortinar as lagoas de Marapendi e Jacarepaguá. Do lado oposto o visitante pode se deliciar com a vista majestosa da mata nativa, que na época do final do verão está salpicada de quaresmeiras roxas e ipês e cassias amarelas.

A Igreja tombada pelo patrimônio cultural é bastante simples, mas bem conservada externamente sem marcas de pichação ou vandalismo e possui como destaque principal o retábulo e altar com detalhes típicos das Igrejas do período, porém, os mesmos se encontram em reforma devido a proliferação de cupins a falta de recursos para manutenção.

A infra-estrutura de apoio ao visitante é praticamente nenhuma a não ser pela casa paroquial logo ao lado que se encarrega das lembrancinhas religiosas e velas para cumprimentos de promessas e de um pequeno poste da prefeitura com o símbolo de informações turísticas dispondo o histórico da edificação escrito em inglês, esquecendo do interesse de turistas e visitantes não versados neste idioma. Também não há cercas ou quaisquer tipos de anteparos que limitem a distração de visitantes que se esqueçam da perigosa ribanceira que circunda a Igreja em alguns trechos.

Entre as sugestões para a melhoria do espaço poderia ser a da construção de um mirante com um deck protegido com guarda-corpo e alguma espécie de café ou quiosque que garantisse uma permanência maior do visitante nos dias onde não ocorresse missas ou festividades locais. Um local como este se valorizado, poderia ser transformado em ponto de atração turística para a região até por ser um dos únicos remanescentes da época da colonização, além gerar recursos para sua própria conservação. Teme-se que a atração que a Barra sente pelo novo ofusque qualquer tentativa de preservar seu passado.

Vargem Grande: leva-se aproximadamente de 7 a 10 minutos de automóvel a partir de Vargem pequena. No seu percurso a ocupação das laterais da pista é visto como diretamente resultante das normas que prevêm grandes lotes reservados originariamente a sítios, que devido a decadência da produção de produtos agrícolas, foram assumindo outras funções como indústrias de pequeno e médio porte, espaços para eventos e festas, haras, hortos e comércio em geral. Com a discussão sobre a implantação do PEU de toda esta área, os empresários imobiliários já se adiantaram e vários lançamentos de projetos multifamiliares de padrão classe média, vão ocupando as margens da estrada, anunciando as vantagens de se morar perto do verde e da praia, mas obviamente sem contar aos futuros moradores as dificuldades sobre a ausência de infra-estrutura de água e esgoto da região.

A partir do trecho do encontro da Estrada do Rio Morto e Estrada dos Bandeirantes se sente uma nítida configuração de setor, sempre atrelado ao eixo da estrada principal e suas transversais mais ocupadas. Logo após a entrada no centro de Vargem Grande existem alguns marcos que servem de referência para os visitantes e moradores como a entrada do Parque Rio Water Planet, parque aquático voltado para o público jovem e famílias em férias, que no verão movimentam a região com seus eventos e o enorme trânsito de visitantes.

Logo após, as placas turísticas da prefeitura indicam o centro de Vargem Grande como centro gastronômico, famoso na cidade pela diversidade e qualidade dos restaurantes e um dos principais atrativos da região, que aos fins de semana ganha movimento e alegria. Falta a primeira vista, uma indicação para o visitante da localização dos restaurantes já que nem todos estão às margens da estrada principal e sim em pequenas e bucólicas ruas típicas de cidades do interior, o que pode fazer o visitante apressado perder excelentes opções de programa.

A partir do centro de Vargem Grande tem-se a opção de seguir rapidamente por uma de suas transversais mais peculiares: a Estrada do Sacarrão, que possui como atrativos pequenas lojas de artesanato, haras onde se pode alugar cavalos para

passeio e também seguir-se mais adiante até as trilhas que se embrenham no Parque Estadual da Pedra Branca. Possuidor da maior floresta urbana do mundo e especificamente de Mata Atlântica em sua vertente leste. Volta-se para os bairros de Jacarepaguá, Taquara, Vargem Grande e Vargem Pequena e possui sete trilhas, sendo as de maior destaque a Trilha de Rio Grande e a Trilha do Camorim.

Estas trilhas possuem além da beleza cênica natural, uma série de atrativos de caráter cultural como: bromeliários e orquidários, possuidores de espécimes raras, a própria sede do Parque Estadual da Pedra Branca tem um caráter simbólico para apreciadores da boa arquitetura, pois foi planejado pelo famoso arquiteto auto-didata Zanini, além do complexo de captação de águas da Cedae construído no início do séc. XX. O ponto alto do passeio, se configura com a excursão ao Açude do Camorim, represa que fornece água potável para toda a região.

A visitação ao Parque da Pedra Branca apresenta potenciais específicos como o excursionismo científico onde biólogos e observadores amadores de pássaros podem se deparar com exemplares tidos como praticamente extintos em outras regiões do Brasil e que ainda tem nesta unidade de conservação estadual um refúgio seguro.

O trecho do centro da Vargem Grande pode ser considerado um “nó” segundo a metodologia de Lynch (1997) devido à concentração de espaços comerciais e de serviços, e nesse caso específico, uma vocação para as atividades gastronômicas, um dos componentes mais valorizados na estruturação de corredores turísticos e de lazer.

O percurso continua ao longo da Estrada dos Bandeirantes alternando entradas dos condomínios de classe média alta, famosos na área pelas casas luxuosas, moradia de muitos artistas famosos atraídos pela proximidade das instalações do Projac da Rede Globo, do Polo Rio de Cine e Vídeo e, mais recentemente dos estúdios da Rede Record, também na mesma estrada.

Pode-se destacar neste trecho o verde exuberante da mata atlântica, que praticamente envolve a estrada do lado direito e dois espaços que atraem muitos visitantes: o Haras Pegasus, famoso na região pelos cavalos criados ali e a opção de passeios, entre os quais, a cavalgada só de mulheres ou o grupo de cavaleiros que se reúne nas noites de lua cheia para subir a serra e lá, fazerem serestas e desfrutarem das comidas típicas dos antigos tropeiros. Logo em frente ao haras, se situa um dos raros mosteiros budistas tibetanos no Brasil, que oferece além de cerimônias, festividades e lojinha com objetos típicos ligados aos ritos.

Pontos principais do setor 1 e sua avaliação:

Parque Estadual da Pedra Branca:

1- Trilha do Camorim – trajeto entre a sede do PEPB e o Açude do Camorim



Figura 20 Represa do Camorim



Figura 18 Sede do Parque



Figura 19 Sinalização das Trilhas



Figura 21-Cachoeira Veu de Noiva
Imagens, fonte:Costa, (2004)

Localização: Bairro do Camorim/ Parque Estadual da Pedra Branca

Descrição: A Trilha do Camorim é a que apresenta maior potencial, de toda a vertente leste/sul do maciço da Pedra Branca, para o desenvolvimento de atividades voltadas para o ecoturismo, recebendo o maior número de visitantes do PEPB. É a preferida, devido ao grande apelo visual de seu maior atrativo: o açude do Camorim, situado no final da trilha. O acesso inicial se dá a partir da sub-sede do PEPB (localizada no bairro de Jacarepaguá, próximo à Av. das Américas, na Estrada do Camorim).

O tempo estimado para a realização do trajeto é de 1 hora e 20 minutos, de ida e cerca de 1 hora, de volta. Sua forma é linear, ou seja, os caminhantes se cruzam em ambas as direções. Seu grau de dificuldade é regular, apresentando trechos fortemente inclinados. Sua graduação é moderada, e seu nível técnico apresenta obstáculos naturais no caminho.

Possui três principais atrativos ecoturísticos: o conjunto arquitetônico do início do século XX da captação de água da CEDAE, a cachoeira Véu da Noiva e o açude do Camorim, este último, representando seu principal atrativo. A cachoeira Véu da Noiva, que possui acesso a partir de uma curta variante de ligação com a trilha principal, representa uma beleza cênica pelas suas quedas de água. A limpeza e a conservação da trilha é regular, não sendo indicada nos meses de maior chuva.

2- Igreja Nossa Senhora de Monte Serrat

Localização: Caminho da Capela, Vargem Pequena

Descrição:

No final do ladeira que forma o Caminho da Capela em Vargem Pequena, nos deparamos com uma edificação típica dos sec. XVII e XVIII, em estilo barroco, e que poderia pelo seu estilo e delicadeza estar em qualquer cidade histórica do litoral, lembrando principalmente localidades como Olinda em Pernambuco ou Vila Velha no Espírito Santo. Ao se parar no estacionamento ao lado da edificação principal, acha-se a recompensa para o “esforço” do visitante: ao sul e a oeste, uma maravilhosa vista que em dias claros nos permite ver todo o litoral que vai da Barra até o Recreio e de toda a baixada onde se pode descortinar as lagoas de Marapendi e Jacarepaguá. Do lado oposto o visitante pode se deliciar com a vista majestosa da mata nativa, que na época do final do verão está salpicada de quaresmeiras roxas e ipês e cássias amarelas. A limpeza na área de acesso à Igreja é boa e a conservação do conjunto também, não apresentando sinais de vandalismo ou pichação.

Figura 22 Ladeira do Caminho da Capela



Figura 25 Vista a partir do platô da Igreja



Figura 23 Fachada Principal

Figura 24 Escadaria de acesso



3- Rio Water Planet

- **Localização:** Estrada dos Bandeirantes, Vargem Grande
- **Descrição:** Parque Aquático no estilo “Miami”, com diversas opções de lazer. Aproveita a topografia acidentada do local para oferecer diversos tipos de toboáguas, piscinas com ondas e simulação de corredeiras.



Figura 26 Corredeiras artificiais e um grande complexo de lazer aquático compõe o Rio Water Planet

4- Centro Gastronômico de Vargem Grande

Localização: Centro de Vargem Grande e ruas nos arredores.

Descrição: Aos fins de semana o local se transforma num badalado centro gastronômico, com pelo menos dois restaurantes: O “Quinta” e o “Jardinetto”, com alta cotação em guias como o “Quatro Rodas” e críticas especializadas nos cadernos culturais dos principais jornais. Normalmente as pessoas aproveitam os passeios na região e estendem até a tarde, com refeições preparadas quase que de forma personalizada.



**Figura 27 Centro de Vargem Grande:
famoso pela qualidade dos restaurantes**

5- Trilha do Sacarrão- Parque Estadual da Pedra Branca

Localização: Final da Estrada do Sacarrão.

Tipo de descrição: Trilha não oficial utilizada pelos adeptos de montanhismo e trekking, indicada somente para pessoas com bom preparo físico. Local de extrema beleza e região onde a mata atlântica encontra-se bastante preservada. A conservação é irregular em diversos trechos e recomenda-se a utilização de guias experimentados.



Figura 28 Estrada do Sacarrão e início da trilha que leva ao interior do parque

6- Haras Pegasus

Localização: Estrada dos Bandeirantes

Tipo de descrição: Cenário de gravação de novelas, a fazenda se tornou uma referência na região em termos de lazer eqüestre. Passeios e cursos de equitação fazem parte de sua programação.



Figura 29 Haras Pegasus. Fonte: Jornal "O Dia"

8- Mosteiro Budista Tibetano

Localização: Estrada dos Bandeirantes

Tipo de descrição: O espaço é um dos poucos mosteiros que oferecem atividades e cultos ao público no Rio de Janeiro. Vale a pena a visita pelo exotismo de uma cultura milenar e pela lojinha com lembranças orientais.



Figura 30 Mapa Sintético da área 1. Feito sobre base do SMU in: ADEMI-RJ (2004) s/ escala

9- Casa do Pontal

Localização: Estrada do Pontal, Recreio dos Bandeirantes

Descrição: Exibe mais de cinco mil peças de arte popular brasileira, de vários estados com destaque para a obra de Mestre Vitalino. Outro destaque são os objetos animados mecanicamente com dezenas de personagens representando festas ou temas religiosos.



Figura 31 Casa do Pontal. Fonte: www.casadopontal.com.br

Setor 2: Av. das Américas e Litoral

A Avenida das Américas, antiga BR101, ou Rio-Santos, foi incorporada ao Plano Lúcio Costa de 1969. Tornada por ele como eixo leste-oeste de seu plano em forma de cruz (a semelhança de Brasília), ela risca a Baixada de Jacarepaguá ligando o Jardim Oceânico ao Recreio dos Bandeirantes, as duas áreas pelas quais se iniciou o processo moderno de urbanização da Barra da Tijuca.

Nosso percurso se inicia neste caso, na ponta oeste, onde a Estrada dos Bandeirantes termina e forma junto com a Av. das Américas uma confluência e origina o caminho que sobe a serra em direção a Guaratiba e seus famosos restaurantes e mais adiante, ruma em direção a Campo Grande e a Av. Brasil.

Este trecho se configura pela baixa taxa de ocupação, muitas propriedades com grande extensão em posse de construtoras ou empresários à espera de uma futura valorização. Os planos da prefeitura para construção de um túnel interligando o Recreio a Guaratiba, na prática abriria novas possibilidades de circulação de pessoas e mercadorias e valorizaria muito as terras em ambos os lados da serra.

Após a ponte sobre o Canal do Cortado, percebe-se um adensamento maior principalmente no lado direito da via onde se encontra um grande projeto de urbanização da iniciativa privada, o Nova Barra, do qual faz parte o Shopping Recreio, criado para oferecer comércio, lazer e serviços para os moradores deste “bairro” planejado. A distinção entre os dois lados da via se faz necessária, pois a mesma se torna o limite entre duas das principais sub-zonas do Plano Lúcio Costa: a A-17, prevista para abrigar os grupamentos residenciais multifamiliares em formas de torres, alternados pelos grupamentos horizontais. E a A-20 e 21, que vão do lado sul da av. das Américas até o litoral. São consideradas as áreas mais valorizadas do Recreio e um dos motivos para falta de acordo sobre mudanças no PEU local, entre construtoras e a prefeitura.

Segundo Resende e Leitão (2004.:17), o projeto modernista de Lúcio Costa e as sucessivas modificações de gabarito e parcelamento de solo, ao longo da década de 1970 e 80, induziram a transformação da Barra num “espaço residencial destinado aos segmentos de maior renda”, e por isso, um verdadeiro “Eldorado Urbano para o mercado imobiliário. Neste contexto a Av. das Américas é, ao lado da av. Lúcio Costa (antiga Sernambetiba) uma das “vitrines” principais dos lançamentos de condomínios residenciais e recentemente também de espaços comerciais e de serviços de grande porte, os chamados “*offices-parks*”. Além disso pode-se perceber claramente a evolução e disputa entre os estilos arquitetônicos da polêmica “pós-modernidade” carioca, mas que pode ser resumida com ironia e objetividade pela citação de Mario de Andrade (*apud* Pinheiro in Resende e Leitão, op.cit:45): “Essas cidades modernas, são cheias de torres, torrinhas, torreões, tolices”. Entretanto, este ecletismo estava previsto pelo Plano Piloto, que em momento algum procurou interferir nos estilos dos prédios, somente no zoneamento e/ou parcelamento do solo.

Litoral

Famoso mundialmente, o litoral carioca abriga em suas praias uma grande diversidade de paisagens. Essa variedade de composições naturais com a presença de costões rochosos, promontórios, restingas e lagoas, confere a esta região uma riqueza paisagística que encanta os cariocas e visitantes de todas as partes. Entretanto, o que torna o litoral que banha a cidade peculiar é a cultura que nele se desenvolveu ao longo do séc. XX, a partir de costumes e modismos, a chamada “cultura de praia”. Ela engloba formas de comportamento, locais de encontro de “tribos” urbanas cujos espaços são delimitados por sutilezas que escapam ao olhar do visitante, mas que para o carioca da “gema”, fazem a diferença entre estar numa área tipicamente suburbana, turística ou freqüentada por artistas de novela.

Em seu plano, segundo Rezende e Letão (2004: 22), Lúcio Costa via este trecho de litoral entre a Barra da Tijuca e o Pontal de Sernambetiba como destinada a ser “conservada no estado, salvo... construção de caráter especial para conveniência

do público freqüentador da região”. Entretanto, alterações no plano originaram apart-hotéis e hotéis de categoria internacional, principalmente na Barra da Tijuca. Na faixa ao longo do litoral por onde segue a Av. Lucio Costa, do Pontal de Sernambetiba até o Parque de Marapendi, o gabarito de dois pavimentos mais cobertura se manteve, garantindo uma uniformidade visual em quase toda a extensão da praia do Recreio.

As visitas em campo efetuadas em diferentes dias da semana nos possibilitaram perceber certos componentes da imagem do Recreio: o principal setor que influencia o Recreio é a praia e seus componentes (calçadão, quiosques, postos de salvamento, faixa de areia e Praça Tim Maia). A praia também funciona como limite e é o principal ponto de referência e foco de atenção, o que apesar de seu caráter de linearidade, a caracterizaria como marco.

As principais características são tranqüilidade, paz e semelhança com cidades pequenas. São traços fortes principalmente das ruas entre a praia e a Av. das Américas, com traçado regular e aspecto similar entre os prédios. No litoral, o caráter bucólico é rompido principalmente nos fins-de-semana ensolarados, onde o enorme fluxo de carros provoca engarrafamentos principalmente nos trechos próximos ao Pontal e em direção ao Grumari.

O trecho da Praça Tim Maia em frente ao Pontal de Sernambetiba é extremamente interessante do ponto de vista da imaginabilidade local, já que pode ser considerado um exemplo bem sucedido de revitalização de espaços urbanos. O local que era até alguns anos atrás ocupado por uma casa de shows improvisada e diversos trailers sem padronização, passou por uma completa reforma integrando e organizando o trecho entre a Reserva de Marapendi e a Praia do Pontal através do Eco-Orla, projeto da Prefeitura do Rio, que a semelhança do seu predecessor, o Rio-Orla, teve como objetivo ordenar os usos locais, principalmente estacionamento, calçamento e paisagismo e condições de higiene e trabalho dos quiosques.

As alternativas para o lazer e visitação estão voltadas para os apreciadores da dos roteiros de sol e mar. A estrada do Pontal seguindo em direção ao oeste, nos brinda com algumas das paisagens mais deslumbrantes do Rio de Janeiro. Praias praticamente intocadas como Grumari, Prainha e Macumba fazem o visitante ter uma noção de como era a paisagem carioca antes da urbanização.

A partir da metodologia de Lynch (1997) podemos identificar neste segundo trajeto os elementos que formam sua imagem:

Percurso: A Av. das Américas, como principal percurso de entrada e saída do bairro, com tráfego intenso, mas ao invés de funcionar como limite, ela na verdade estrutura funcionando como eixo. Os outros percursos secundários relevantes são a Av. Lúcio Costa beirando o litoral e as avenidas transversais Gilka Machado e Glaucio Gil.

Limites: Os principais limites percebidos na observação em campo foram o causado pelo litoral, mas este tem uma dupla função estruturadora da imagem local pois funciona também como marco. A oeste o Canal do Rio Morto funciona como percurso de ligação a Vargem Grande e ao mesmo tempo funciona como fronteira oficial entre Vargem Grande e o Recreio; a leste a Av. Benvindo de Novaes corta a Av. das Américas na diagonal e a Reserva de Marapendi, induz um fluxo circular de veículos que vão na direção no litoral.

Setores, Nós e Marcos: Duas tipologias arquitetônicas convivem no Recreio e ajudam a construir certas imagens recorrentes em entrevistas e na visitação em campo. A primeira originária do loteamento da Gleba Fynch, no início dos anos 30 e mantido por Lúcio Costa em seu plano, permite somente construções de até dois andares mais cobertura, o que garante a uma enorme parcela do bairro um caráter homogeneizante e estritamente residencial, enquanto que no lado oposto da Av. das Américas, no qual o zoneamento muda, existem pequenos shopping centers,

supermercados e grandes condomínios residenciais multi ou unifamiliares. Os principais nós encontrados se dão justamente no encontro entre a artéria principal do bairro e as avenidas transversais que levam até a praia, onde repetem a configuração junto à praia.

Pontos principais dos setores 2 e sua avaliação:

1- Recreio Shopping

Localização: Av. das Américas

Descrição: Centro de compras da região com caráter eminentemente local, com cinemas e praça de alimentação.

2- Barra World Shopping

Localização: Av. das Américas c/ Alfredo da Silveira

Descrição: Shopping temático com referências a diversos países do mundo no estilo Epcot Center de Miami. Interessantes opções gastronômicas e shows ao ar livre com atores caracterizados fazem a diferença.

3- Praias de Grumari e Prainha

Localização: Após o Recreio

Descrição: A Prainha é a preferida dos surfistas pela qualidade das ondas e possui até manancial de água doce e parte de mata preservada. Grumari faz parte de área de preservação ambiental e cercada por costões e mata Atlântica, também atrai surfistas.

4- Praias da Macumba e Pontal

Localização: Recreio

Tipo de descrição: Continuidade das praias da Barra e do recreio, contam com calçadão reurbanizado conforme o plano Eco-orla da prefeitura com materiais rústicos e quiosques à beira-mar.



Figura 32 Praia da macumba e trecho da Eco-Orla

5- Praça Tim Maia

Localização: Av. Lucio Costa, Recreio

Descrição: Praça revitalizada pela prefeitura, ganhou equipamentos de uso comunitário como calçadão com chafarizes, equipamentos p/ exercício, paisagismo com espécies locais e espaço cultural voltado para a temática do surf.



Figura 33 Praça Tim Maia.



Figura 34 Espaço cultural do surf

6- Praia do Recreio e Reserva de Marapendi

Localização: Av. Lúcio Costa

Descrição: Praia que manteve o aspecto original da restinga e mesmo com a intervenção da prefeitura para ordenamento de quiosques, continua com o apelo de ser bastante preservada e utilizada para pesca.



Figura 35 Av. Lucio Costa e a vegetação da restinga na área da reserva de Marapendi

7- Parque Chico Mendes

Localização: Estrada Benvindo de Novaes

Descrição: Trecho preservado da restinga com lagoa onde ainda se pode ver jacarés de papo amarelo e aves migratórias . Atualmente o espaço encontra-se sem condições de infra-estrutura para visitação pela falta de conservação mais eficiente.

A seguir apresentamos o mapa síntese da área 2 e o mapa-síntese geral (figs. 36 e 37)¹⁴ nos quais podemos observar o somatório das experiências obtidas em campo durante a pesquisa.

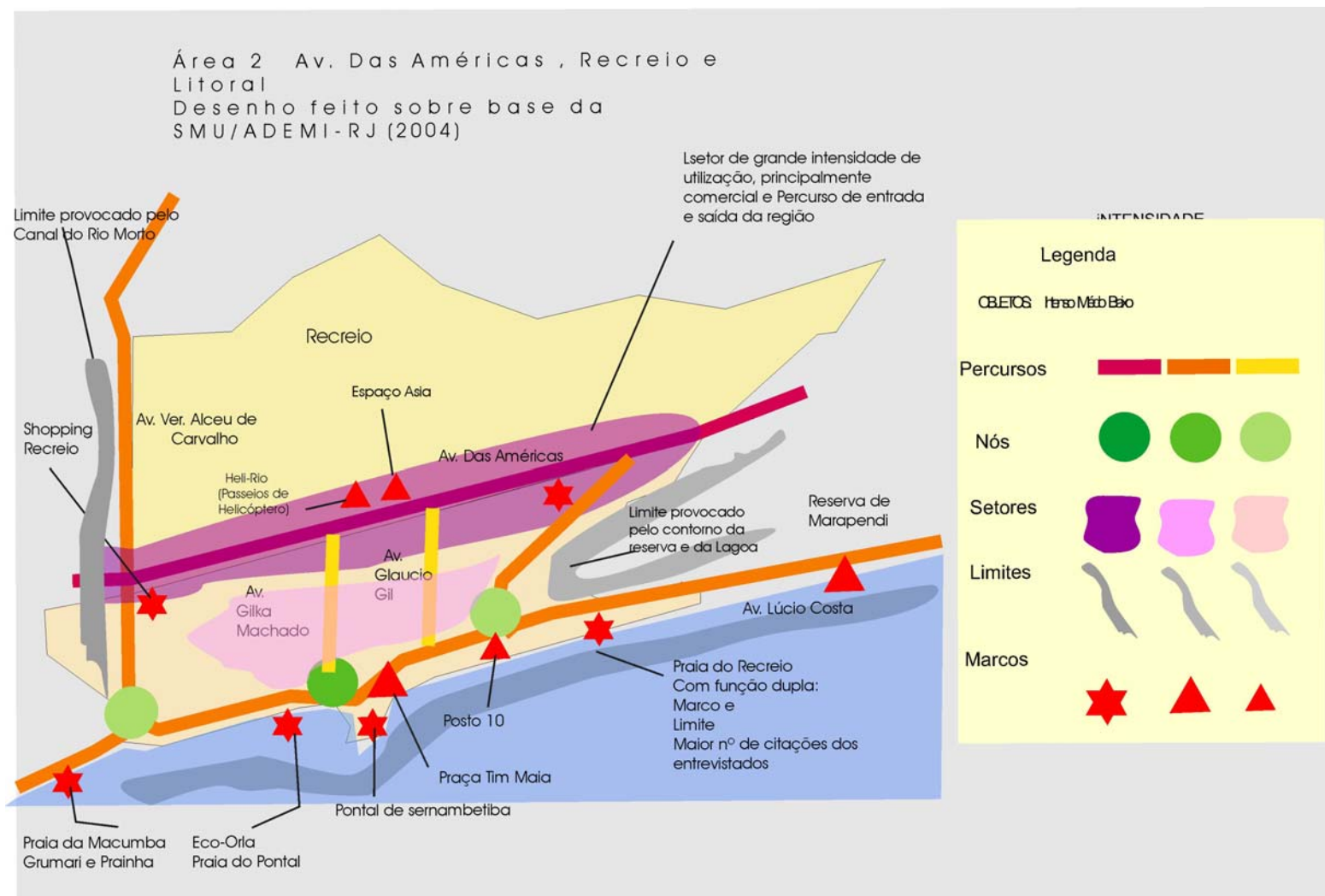


Figura 36

¹⁴ Desenhos feitos sobre base da SMU (in: ADEMI-RJ,2004). S/ escala.

Mapa síntese das observações de campo e depoimentos



Fonte: SMU/Prefeitura M.do Rio de Janeiro

Figura 37

CAPÍTULO IV- CRIANDO CAMINHOS ALTERNATIVOS PARA O DESENVOLVIMENTO

4.1 Diretrizes para o desenvolvimento turístico local

O planejamento turístico envolve uma visão estratégica de médio e longo prazo, necessitando que seu “produto” amadureça de forma gradual, do contrário, um surto de exploração turística repentino causaria um desgaste de todos os atores sociais envolvidos, assim como do Meio-Ambiente.

Dessa forma, no próprio estudo do PEU, a Prefeitura do Rio de Janeiro (*apud* Ademi-RJ,2004) embute o plano de transformar a região em “modelo” de desenvolvimento sustentável. Prevê também as seguintes estratégias e ações a serem implementadas a fim de garantir seu intento:

- 1. Desenvolver ações que fortaleçam o setor de turismo:**
 - Definir política de estruturação e fomento no setor de turismo
 - Definição e divulgação (dentro e fora do país) do “produto Barra” (subentendendo-se a região como um todo), resgatando a cultura e a identidade local
 - Divulgação de roteiros turísticos
 - Implantação do projeto “Holambra carioca” em Vargem Grande (preservando o espaço e formando mão-de-obra local) fortalecendo a vocação local do cultivo de plantas ornamentais
 - Campanhas de conscientização da população local sobre a importância do Turismo e capacitação da mão-de-obra local através aumento de escolaridade e idiomas.

2. Tornar a região um pólo de negócios focado em turismo, lazer e serviços:

- Definir estrutura necessária para ordenamento do setor de lazer como negócio.
- Investimento na melhoria da infra-estrutura urbana e aumentar a diversificação dos equipamentos e atividades de cultura e lazer; ex.: construção da “Cidade da Música” no centro da Barra.
- Urbanização das áreas marginais das lagoas
- Organização e definição de calendário de atividades de lazer e esportivas com utilização das praias e lagoas

3. Desenvolvimento de ações de preservação, recuperação manejo e educação ambiental:

- Revisão da legislação urbanística com a conclusão do PEU (Plano de Estruturação Urbana) de Vargens
- Fortalecimento dos mecanismos de fiscalização da ocupação irregular em ilhas, lagoas, aterros clandestinos, etc.
- Construção do emissário submarino e macro-drenagem da região
- Implantação da rede de esgoto do Recreio e fiscalização dos sistemas de tratamento de esgotos dos condomínios
- Ampliação da rede de abastecimento de água
- Criação de uma APA (Área de Proteção Ambiental) para a região de alagadiços e implantação de coleta seletiva de lixo

4. Implementar a melhoria da qualidade de vida na região

- Melhoria dos serviços de transporte e diversas obras no sistema viário
- Estudo de viabilidade para o VLT (veículo leve sobre trilhos) e linhas alternativas ligando a Barra ao Centro por via marítima.
- Racionalização do acesso às praias nos feriados e fins-de-semana

Como se pode se perceber pela lista enorme de tarefas a serem cumpridas, se trata de um projeto político a médio e longo prazo que requer, principalmente, uma continuidade administrativa e um compromisso por parte do poder público em se tornar um mediador das dinâmicas sociais e líder em termos de iniciativas e propostas.

Algumas das propostas já passaram da fase de planejamento para uma implantação efetiva, como o projeto Eco-Orla na praia do Pontal e Macumba, a revitalização da praça Tim Maia no final da Praia do Recreio e instalação de uma série de equipamentos de uso público como chafarizes, bicicletários, espaços culturais e até um projeto sui-generis que vem fazendo bastante sucesso entre os jovens que é o Surf-Bus. Ele sai do Largo do Machado na zona sul do Rio e transita por todo o litoral até o Recreio, trazendo um grande número de adeptos do esporte radical. Além disso oferece uma série de facilidades como espaço para guarda de pranchas e tv à bordo.

Outros projetos que deveriam ser prioritários para o melhor desempenho turístico da região, ainda aguardam uma trégua nas lutas políticas entre as diversas esferas da administração da cidade. Entre elas, a conclusão do emissário submarino da Barra, com o lançamento do esgoto em alto mar com o devido tratamento e extensão da infra estrutura de saneamento na região de Vargem Grande, sem dúvida um dos grandes limitadores do seu crescimento econômico.

A capacidade hoteleira da região estudada, não compreende mais do que alguns poucos hotéis e apart-hotéis na área do Recreio. As principais cadeias de hotéis internacionais começaram a se instalar recentemente na Barra da Tijuca, o que poderia

estimular a criação de roteiros de visitação na própria região. Deveria se incentivar também a criação de hospedagem na região de Vargem Grande do tipo “bed and breakfast”, ou seja, pousadas simples que caíram no gosto de jovens viajantes estrangeiros na zona sul do Rio.

A vocação da área para empreendimentos não poluentes, deve ser uma preocupação constante e a cultura local, com uma tradição em agricultura familiar, pode ser revalorizada através de cooperativas voltadas para o cultivo de plantas ornamentais e produtos agrícolas orgânicos.

O Plano Lúcio Costa para a Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca quando foi criado previa a idéia de uma região inteira voltada para “veraneio” em sítios e chácaras. Infelizmente algo que não combina com a realidade atual, permeada de irregularidades e soluções típicas do “jeitinho brasileiro” que “suburbanizou” o racionalismo arquitetônico modernista. Conforme o arquiteto Canagê Vilhena (in Rezende e Leitão, 2004, p.54) afirma: “... a classe média que foi impedida de morar no Novo Leblon, foi primeiro pra Taquara e Freguesia, e agora descobriu Vargem Grande e Vargem Pequena junto com os operários que foram trabalhar na “construção” da Barra”.

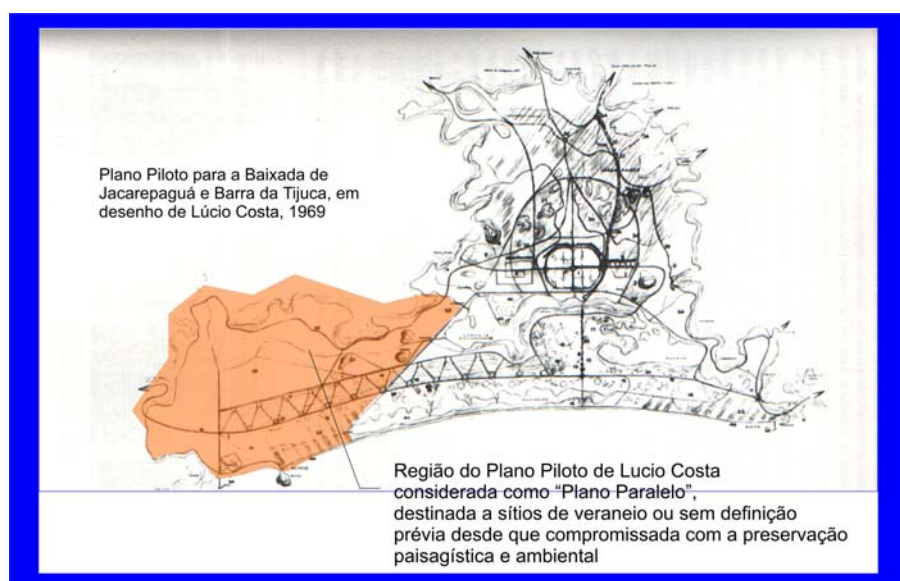


Figura 38 Área de estudo em relação ao Plano Lucio Costa. Fonte: Rezende e Leitão (2004)

Ainda segundo Vilhena (2004) a “desfiguração” do Plano original foi causada pelos diversos decretos que sucederam o Decreto-lei 42/69 até o 3046/79, também bastante alterado.

Em síntese, a região da Barra na qual se incluem Vargem Grande e Recreio é um contínuo experimento urbanístico a céu aberto, e como em todo método de tentativa e erro há o lado positivo. O arquiteto Augusto Ivan (2004, p.45) considera que por ser uma área de expansão natural da cidade a Barra criou um novo estilo de vida e representa o novo, o desejo de ascender socialmente, criando até o apelido que identifica os moradores locais: os “emergentes”, uma classe social que não se identifica com as famílias tradicionais da zona sul, mas são normalmente empresários do subúrbio ou baixada, jogadores de futebol de origem humilde ou artistas de sucesso, que dão um colorido especial e contribuem para o folclore e justificam o famoso outdoor colocado na entrada da Barra: “Sorria, você está na Barra”.

V- CONSIDERAÇÕES FINAIS

A metodologia de Lynch, há muitos anos utilizada em trabalhos de pesquisa na área de urbanismo e arquitetura, tem entre suas principais virtudes, estimular o pesquisador a conhecer o seu objeto de estudo de uma forma que não só exercite o raciocínio, mas seus sentidos e emoções. Este envolvimento direto com o objeto de estudo, abre novas possibilidades para o entendimento da inter-relação entre objetos arquitetônicos de escala diferenciada, na construção da imagem do tecido urbano.

O uso do solo, a organização fundiária e a tipologia arquitetônica na região estudada, forneceram pistas essenciais sobre sua organização espacial, entretanto, somente a abordagem direta baseada em aspectos sensoriais e emocionais em conjunto com o conhecimento de sua evolução histórica, possibilitou a demarcação das suas fronteiras “invisíveis”.

O objetivo principal deste estudo ao fazer uma avaliação as potencialidades para um circuito turístico da Região de Vargem Grande e Recreio, se houvesse apenas se preocupado com aspectos técnicos turísticos, afirmaria enfaticamente que a região é extremamente fragmentada, com atrações pontuais sem infra-estrutura voltada para o turista nacional ou estrangeiro. Agora, do ponto de vista da arquitetura e suas técnicas de percepção ambiental, chega-se claramente à conclusão que temos um espaço rico em lugares que estimulam a imaginabilidade, alternados por percursos de maior ou menor intensidade.

Através dos percursos e observações de campo, feitos em várias oportunidades, foi possível captar uma série de tendências. Em relação à área 1, composta por Camorim, Vargem Pequena e Vargem Grande, aconteceu uma forte percepção positiva sobre o impacto causado pela presença da natureza e do verde, como elementos marcantes, seguido pela paz e tranquilidade, que confere às localidades nos arredores dos centros de bairros, um ar bucólico e interiorano, mesmo

que a poucos quilômetros do burburinho da Barra e do Centro do Rio. Em conversas informais com moradores e freqüentadores, críticas surgiram no tocante à falta de saneamento básico, urbanização, poluição e desmatamento.

Em relação à área 2, representada pela região ao longo da Av. das Américas e do litoral entre a Praia da Macumba e a Praia da Reserva de Marapendi, pôde-se perceber que o impacto causado pelo trânsito intenso e forte utilização para fins comerciais ao longo das faixas de rolamento, dão ao local um caráter de transitoriedade e de percurso a ser utilizado para se chegar a um dado destino, dentro da região. Isto poderia refletir, do ponto vista da *gestalt*, a sensação e a percepção causadas pela forma da avenida, que causam um desconforto pela amplitude e sensação de aridez para o pedestre. percebeu-se que a Av. das Américas é vista como um corredor na direção do maior desejo, que é a praia e amplitude do horizonte marítimo.

O projeto modernista da Barra, que privilegia o uso intenso do automóvel e a alternância de grandes espaços de baixo gabarito, com os “clusters” de torres residenciais, oprime a escala humana e faz com que os indivíduos se desloquem rapidamente, fazendo do local uma grande passagem, com pontos de interesse específico para prestação de serviços, compras ou restaurantes.

Em relação ao litoral, a sua imageabilidade é muito forte, com um destaque para a visão do mar, quando se sai de uma das ruas transversais à avenida litorânea e também aos acidentes geográficos marcantes, como o Pontal de Sernambetiba, grande formação rochosa que avança em direção ao oceano, dividindo a praia do Recreio da praia do Pontal. A cultura carioca sempre exaltou a relação das pessoas com as praias, de forma que todo um universo se desenvolve na faixa de areia entre a água e o calçadão, privilegiando costumes, posturas e grupos sociais peculiares.

Poderíamos dizer que juntamente com a mata preservada na encosta do Maciço da Pedra Branca, o litoral do Recreio carrega uma grande força em termos de

imaginabilidade, devido à sua capacidade em provocar no observador uma imagem forte, claramente identificada, estruturada e útil em termos de referência espacial, deslocamento e pertencimento.

Como afirma Lynch (1997.:11): “Uma cidade altamente “imaginável”..., digna de nota; convidaria o olho e o ouvido a uma atenção e participação maiores” . E esta participação se exprimiria em vários âmbitos e se tornaria segundo o mesmo autor: “...um modelo de alta continuidade com muitas partes distintas claramente interligadas.”.

Pode-se concluir pela síntese entre a observação em campo e os dados obtidos junto ao poder público, que a região estudada oferece um bom potencial de exploração turística, desde que enfatizadas as seguintes características:

- **Roteiro de Sol e mar-** à primeira vista, seria uma das principais tendências de exploração turística, por um lado por já existir esta tradição na cidade do Rio, por outro, por acrescentar mais uma grande extensão de praias às já conhecidas como Copacabana, Ipanema, se diferenciando por alternar trechos ainda em estado natural, com praias urbanas com quiosques e serviços como restaurantes, shoppings, etc. Depende de um incremento do número de hotéis à beira-mar e em quarteirões adjacentes, e um controle rígido por parte da prefeitura das normas municipais, em relação ao comércio ambulante, trânsito e conservação dos espaços públicos.
- **Roteiro mar e montanha** – um roteiro para esta região se fortaleceria por contraposição à vida urbana agitada, se oferecendo como um oásis de estilo interiorano dentro de uma metrópole conturbada como o Rio de Janeiro, com a vantagem de estar a pouca distância dos centros receptores de turistas como a zona sul e centro da Barra e oferecendo produtos diferenciados como trilhas ecológicas, esportes radicais, gastronomia típica, parques temáticos e lazer rural.

- **Sustentabilidade** – Como já demonstrado anteriormente, o turismo não pode explorar sua “matéria-prima” principal, a paisagem, além dos limites de sua capacidade de renovação e manutenção. Daí as necessidades de estabelecimento de limites, critérios e normas de utilização dos lugares, além do estímulo aos negócios e empreendimentos de caráter não-poluente e de baixo impacto ambiental, na forma do ecoturismo responsável, turismo rural e outras modalidades. No caso em estudo, é urgente também a integração da região de Vargem Grande ao projeto de saneamento da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca, antes do seu ponto de saturação.
- **Participação comunitária**- Grande parte dos empreendimentos turísticos traz muito pouco benefício para as comunidades existentes no seu raio de atuação. Normalmente são conseqüências indiretas causadas pelo deslocamento dos turistas nas áreas próximas às instalações, causando o aparecimento de pequenos negócios ou geração de empregos que utilizam mão de obra extremamente especializada, rara em lugares pouco desenvolvidos. Entre as possibilidades, está o fortalecimento das atividades já existentes na região afetada pelos empreendimentos, como criação de cooperativas de pescadores, artesãos e artesãs com produtos derivados de extrativismo certificado, e no caso específico da área de estudo, revitalização das atividades agrícolas familiares voltadas principalmente para produção de plantas ornamentais e também os produtos ecologicamente corretos ou “orgânicos”.
- **Eventos** - A região de Vargem Grande, pode oferecer também um calendário de eventos, geralmente ligado à festas religiosas e ligadas às tradições rurais. E por abrigar uma quantidade considerável de ateliês de artesãos e artistas plásticos, uma vez ao ano integra juntamente com a Barra e o Itanhangá (bairros vizinhos), um circuito das artes.

O espaço de estudo composto pela região de Vargem Grande e Recreio, se enquadraria conforme a classificação dos caminhos turísticos apresentada acima, num processo de transição para o caminho cênico, mas ainda distante do caminho de estadia, pela ausência de uma rede de hospedagem mais variada e consolidada, apesar dos empreendimentos de alto nível recém lançados na região da Barra e dos planos públicos ainda não concretizados.

Os potenciais da área de estudo merecem atenção e estudos mais aprofundados, principalmente se nos focarmos numa característica ressaltada por Lynch (1997.p.12). Ele afirma que a qualidade estética é uma virtude e uma preciosidade dentro de um contexto urbano complexo e mutável, e conclui:

“Uma vez que o desenvolvimento da imagem é um processo interativo entre o observador e coisa observada, **é possível reforçar a imagem tanto através de artifícios simbólicos e do reaprendizado de quem a percebe, como através da reformulação do seu entorno**” (LYNCH,1997.p.12. Grifo nosso)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Abreu, Mauricio de Almeida, “Evolução Urbana do Rio de Janeiro”, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, SMU/IPLANRIO, 3a Edição, 1997

ADEMI-RJ, “PEU de Vargem Grande e Recreio”, In **ADEMI-RJ**, 13 de Julho de 2004- Cd-Rom

Bicalho, Ana Maria de Souza Mello, in: **Abreu**, Maurício de Almeida (org.), “Natureza e Sociedade no Rio de Janeiro” Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes. Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração. 1992. p.309

Borges, Ana Lúcia. Site http://www.gda.com/consulta_noticias.php?idArticulo=11094 16/06/2005, acesso em 5/07/2005

Boullón, Roberto C. “Planificacción del Espacio Turístico”. Mexico DF, Editorial Trilhas:1985

Bremer, Ulisses Franz. “Por Nossas Cidades Sustentáveis”. In **CONFEA** (Org.). “Exercício Profissional e Cidades Sustentáveis”. São Luis, CONFEA, 2004, p.143 /182.

Calvino, Italo. “As Cidades Invisíveis”. O Globo. São Paulo: Folha de São Paulo 2003. P.46

Costa, Vivian Castilho da.”Potencial Para o Turismo Ecológico Das Trilhas Rio Grande E Camorim- Parque Estadual Da Pedra Branca (PEPB-RJ)”. In: X Simpósio Brasileiro De Geografia Física Aplicada. Site da internet: [http:// www.geografia.igeo.uerj.br](http://www.geografia.igeo.uerj.br). acesso em 29/03/04. P.2

Chrysóstomo, Maria Isabel. “Política Ambiental e Planejamento Urbano na cidade do Rio de Janeiro” in **Gazzaneo**, **Luiz** Manoel Cavalcanti e **Saraiva**, Suzana Barros Corrêa (Orgs) “ A República no Brasil 1889-2003 Ideário e Realizações- Urbanismo”- Coleção ProArq- Papel Virtual Editora – 2003

Del Rio, Vicente. “Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento”. São Paulo. Pini,1990.

ECOBRAZIL. “Turismo no Brasil”. Artigo publicado no site da internet [http:// www.ecobrasil.org.br](http://www.ecobrasil.org.br), acesso em 20/05/06

Escorrou, Pierre. “Tourisme & Environnement”. In “Mobilité Spatiale” dirigée par **Wackermam**, G. Paris: Sedes, 1993.p177-185

Fraga, Margarida. "Turismo e Desenvolvimento Sustentável: Referências e Reflexões". In Observatório De Inovação Do Turismo. Área Temática: Desenvolvimento Sustentável. 23 de junho de 2003. Site: [http://: www.embratur.org.br](http://www.embratur.org.br) acessado em 26/07/2004.p2

Furlan, Sueli Ângelo "Ecoturismo: do sujeito ecológico ao consumidor da natureza", In **Rodrigues**, Adyr Balastrieri (org.) "Ecoturismo no Brasil, possibilidades e limites" - São Paulo: Contexto, 2003. p.54

Hall, Colin Michael "Planejamento Turístico: políticas, processos e relacionamentos" São Paulo, Contexto 2001 p 17 / 35, 136/137,268

Harvey, David. "Condição Pós-Moderna" São Paulo, Edições Loyola, 1994.p. 69/96

Irving, Marta; **Rodrigues**, Camila G. de ° & **Neves Filho**, N. C. "Construindo um Modelo de Planejamento Turístico de Base Comunitária: Um Estudo de Caso". Artigo apresentado no "Sustainable Development and Management of Ecotourism in the Americas. Conferência preparatória para Ano Internacional do ecoturismo, 2002. Cuiabá, Brasil, 22 a 24 de Agosto de 2001.

Hoffjann, Theodor "Indicadores do Desenvolvimento Urbano Sustentável " In **Rossi**, Angela Maria Gabriella (org.) "Ambiente Construído: reflexões sobre o desenvolvimento urbano sustentável " Rio de Janeiro, 7 Letras : AFEBA, 2003.p46

Leitão, Gerônimo; **Rezende**, Vera F." O Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá: Intenções e Realizações Após Três Décadas". Rio de Janeiro, CREA-RJ,2004.p.18, 43/54

Lemos, Amália Inês G. de. "Turismo. Impactos socioambientais". São Paulo, Ed Hucitec, 1996. Apud **Martins**, Angela M.M.. "Turismo Realmente Sustentável: Um Conceito a Desenvolver". In Muniz, J.N. e Gomes, E.C. Participação Social e Gestão Pública. As Armadilhas da Política de Descentralização. Viçosa, UFV, 2001, p.63 /75

Lima, Maria Lúcia Costa. " (Eco) Turismo em Unidades de Conservação ". In **Rodrigues**, Adyr Balastrieri (org.) " Ecoturismo no Brasil, possibilidades e limites " - São Paulo : Contexto, 2003.p.81

Lynch, Kevin. " A Imagem da Cidade". São Paulo: Martins Fontes, 1997.p.1/15

Martins, Angela M.M., Apostilas do Curso de Produção de Espaços Turísticos e de Lazer No Brasil Contemporâneo, PROARQ-FAU-UFRJ, 2004.pp 1

_____ "Patrimônios Afetivos: Afetos, Uso e Ciência Patrimonial", artigo publicado no II Congresso Internacional Patrimônio Cultural, Córdoba, Argentina, 6 a 9 de Mayo de 2004

Mendonça, Teresa Cristina de Miranda & **Irving**, Marta de Azevedo. “Turismo de Base Comunitária: A Participação Como Prática no Desenvolvimento de Projetos Turísticos no Brasil- Prainha do Canto Verde, Beberibe (CE). Artigo Publicado no site da internet : <http://www.ivt.com.br>, acesso em 20/05/06

Meneses, Ulpiano T. Bezerra de. “A paisagem como fato cultural”.In: Turismo e Paisagem. Eduardo Yasigi (Org.) - São Paulo,2002. P.30

_____ “ Valor cultural, valor econômico: encontros e desencontros”.In: 2º Seminário Internacional História e Energia – Potencial Estratégico de cultura e negócios “- Fundação Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo. São Paulo, 2000, pp.30-48

Merleau-Ponty, Maurice. “ Fenomenologia da Percepção”. Martins Fontes.São Paulo,1999, p.296/298

Oliveira, Isabel Cristina Eiras de. “Arquitetura e Urbanismo nas Cidades Sustentáveis”. In **CONFEA** (Org.). “Exercício Profissional e Cidades Sustentáveis”. São Luis, CONFEA, 2004, p.143 /182.

Pinheiro, Augusto Ivan de Freitas; **Fontes**, Lucia Helena Costa; **Neves**, Maria Lúcia de Carvalho Lima & **Morais**, Mônica Monnerat Lopes de. “Evolução da Ocupação Urbana no Município do Rio de Janeiro”.Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo.1982.p.39

Quadri, Gabriel. “Para uma Cultura de Sustentabilidade Urbana“. In **Neira Alva**, Eduardo (org.)“ Metrôpoles (In) Sustentáveis“- Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1997

Rüger, Kurt Frederico; **Monteiro**, Ana Lúcia; **Pinheiro**, Antonio Carlos da Fonseca Bragança; **Flora**, Vera Lúcia Tiburcio. “Reflexões sobre a Viabilidade do Desenvolvimento Sustentado. In: **Rossi**, Angela, (org) Ambiente Construído: Reflexões sobre o Desenvolvimento Urbano Sustentável, Rio de Janeiro: 7 Letras, AFEBA,p77

Santos, Márcio – “Estradas Reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil”. Belo Horizonte, Editora Estrada Real, 2001. Trechos citados do site [http:// www.estradareal.org.br](http://www.estradareal.org.br). acesso em 5/07/2005

Santos, Ana Cristina Gomes dos & **Del Rio**, Vicente. “A Outra Urbanidade: A Construção da Cidade Pós-Moderna e o caso da Barra da Tijuca“. In **Del Rio, Vicente** (org.) “ Arquitetura: Pesquisa e Projeto“- São Paulo : ProEditores; Rio de Janeiro: FAU – UFRJ, 1998.p. 103/118

SEBRAE-RJ. “Caminhos Singulares do Turismo e do Artesanato da Baixada Litorânea – RJ. Site www.sebrae-rj.com.br. acesso em 20/01/2006

Secretaria Municipal de Urbanismo da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, “Barra- Histórico”, site www.rio.rj.gov.br/smu/barra acesso em 26/07/2004

Serra, Richard. Coleção Arte Brasileira Contemporânea. MEC/FUNARTE. Catálogo da exposição do Centro de Arte Helio Oiticica. Alumni 1997

Silveira, Marcos Aurélio Tarlombani. "Ecoturismo, políticas públicas e a estratégia paranaense" In **Rodrigues, Adyr Balastrieri** (org.) "Ecoturismo no Brasil, possibilidades e limites" - São Paulo : Contexto, 2003

Simpson, P e Wall, G. "Avaliação do impacto ambiental para o turismo. In Pearce, D e Butler, R. (org.) Desenvolvimento em Turismo. Temas contemporâneos." São Paulo, Contexto 2002, p 281/308

Tuleda, Fernando. "Para uma Cultura de Sustentabilidade Urbana". In **Neira Alva, Eduardo** (org.) "Metrópoles (In) Sustentáveis"- Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1997

Werneck Lima, Evelyn Furquim. " Alinhavando Fragmentos da Memória". In **Voto, Vera.**(org.)."A Linha Amarela: Por Onde Passa e Proximidades". Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo,1998.p14

ANEXO

Proposta do Plano de Estruturação Urbana- PEU-Vargens elaborado pela Secretaria de Urbanismo da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro (in: ADEMI-RJ /2004)

PEU – VARGENS

Objetivos gerais:

- fazer frente à intensa pressão demográfica, e aos loteamentos clandestinos e irregulares estimulando a moradia legal com a revisão de parâmetros anacrônicos que estimulam loteamentos irregulares como, por exemplo, as “zonas agrícolas” com lotes enormes e padrão de ocupação rural em áreas há muito tempo urbanizadas e residenciais.
- noutros casos, em áreas ambientalmente frágeis, pelo contrário, reduzir a taxa de ocupação e os volumes hoje permitidos.
- limitar conflitos para poder concentrar a repressão naqueles loteamentos clandestinos efetivamente perniciosos do ponto de vista sócio-ambiental.
- adequar o zoneamento e os usos à realidade com ênfase na preservação e recuperação ambiental, nos usos mistos e na criação de bairros equilibrados reduzindo a dependência em relação ao automóvel.
- mudar modelo modernista de usos segregados e torres isoladas de condomínios com altos gabaritos, na sub-zona A-17 do Recreio, tomando o partido de um tecido urbano tradicional: mais denso, com gabaritos menores e vida urbana: com calçadas, comércio nos térreos de prédios residenciais, praças, esquinas, etc...
- instituir uma base urbanística para a futura implantação do projeto Veneza Carioca. Prepara a região para os desdobramentos econômicos da realização dos Jogos Pan Americanos em área próxima.

1) SETOR A – RECREIO - SUBZONA A 17.

Situação atual: Tecido urbano desintegrado atualmente com 2 tipologias: torres isoladas de condomínios e edificações unifamiliares. É um setor onde há dificuldade de implantação dos logradouros projetados. O comércio fica relegado à áreas comerciais segregadas com shoppings e dependência de automóvel. Muitos vazios urbanos estimulando a favelização, ausência de um tecido urbano regular.

Situação proposta: Ocupação num padrão similar ao Jardim Oceânico ou à zona sul, com adoção de um gabarito 3 pavimentos (11 metros) e, aplicando-se a outorga onerosa do direito de construir, do Estatuto das Cidades, Lei Federal 10257 de 01, 6 pavimentos(20 metros), nesse caso com geração de recursos arrecadados destinados à infra-estrutura de saneamento da região. Adensamento da ocupação horizontal para possibilitar um tecido urbano regular (calçadas, esquinas, praças, etc...) viabilizando a circulação de pedestres e institui a mistura de usos (comercial com residencial) nas vias de maior tráfego mantendo o uso exclusivamente residencial nas vias internas.

	Atual	PEU	PEU com Outorga Onerosa
Gabarito máximo	10 pavimentos.	3 pavimentos. Altura: 11 m	6 pavimentos. Altura máxima: 20 metros
IAT máximo	1.50	0.6	3
Taxa máxima de ocupação do terreno	40%	50%	50%
Usos	Segregado	Misturado nas vias de maior tráfego	

2) SETOR B – RECREIO, CANAL DO CORTADO

Situação atual: área ambientalmente frágil, hoje com uso pecuário e protegida pelo proprietário. Há uma ameaça de favelização no futuro. Canais assoreados e poluídos. Hoje é permitida a construção de prédios multifamiliares até 6 pavimentos, o que não é compatível com sua grande fragilidade ambiental. O projeto Veneza Carioca prevê para o setor um parque e uma nova lagoa.

Situação proposta: busca a consagração do uso residencial unifamiliar ecológico. Reduz a densidade de ocupação e aumenta a área de permeabilidade dos terrenos, por ser área frágil de baixada. Integra-se à proposta de nova lagoa (servindo como bacia de acumulação da águas pluviais e para o lazer) e novo parque, que será rodeado de áreas de residência unifamiliar intensamente arborizadas. O Veneza Carioca proporá a reurbanização de favelas com projetos “bairrinho” e com a transferência das edificações situadas na faixa marginal de proteção dos canais que serão dragados para poderem comportar a passagem de embarcações de pequeno porte.

	Atual	PEU
Gabarito máximo	6 pavimentos + 2 de garagem	3 pavimentos, total 11 metros.

Área Mínima de Lote	360 m2	1000 m2
Taxa de Ocupação Máxima	50%	30%
Taxa de Permeabilidade		50%

Não haverá instrumentos de outorga onerosa, podendo haver operações urbanas, no futuro, dependendo de lei.

3) SETOR C – VARGEM GRANDE

Situação atual: pressão intensa de loteamentos ilegais, áreas de lotes mínimos de 5000 m2, áreas para edifícios de 6 andares em pontos impróprios, usos segregados.

Situação proposta: redução de gabaritos, lotes menores. Instituída taxa de permeabilidade de 50%

	Atual	PEU	PEU com outorga onerosa
Gabarito máximo	6 pavimentos + 2 de garagem + PUC	3 pavimentos altura máxima 11 metros	3 pavimentos altura máxima 12 metros
IAT máximo	1.5	0.75	1,2
Área mínima de Lote	5000 m2	600 m2	
Taxa de Ocupação máxima	50%	40%	40%
Unidades por grupamento		20	30

4) SETOR D – VARGEM PEQUENA

Situação atual: intensa pressão dos loteamentos irregulares, fortíssima demanda por habitação, lotes demasiado grandes, existência de zonas onde são permitidos prédios multifamiliares até 16 pavimentos, demasiado altos para uma área junto a morros de relevante interesse paisagístico.

Situação proposta: facilitar a construção de loteamentos regulares, com moradias unifamiliares. Restringir o gabarito em áreas multifamiliares próximas aos morros. Permitir maior mistura de usos nas vias principais. Estabelece taxa de permeabilidade de 30%.

	Atual	PEU	PEU com outorga onerosa
Gabarito máximo	16 pavimentos	3 pavimentos com altura de 11 metros	4 pavimentos com altura de 15 metros
Área mínima de lote	1000m2	360 m2	360m2
IAT máximo	1.5	1.2	2.4
Taxa de ocupação máxima	50%	60%	60%
Unidades por grupamento (max)		30	40
Uso comercial	Restringe	Permite nas vias principais	

5) SETOR E – VARGEM GRANDE, VARGEM PEQUENA E CAMORIM, JUNTO ESTRADA DOS BANDEIRANTES

Situação atual: Forte pressão da ocupação irregular, áreas definidas como de “uso agrícola” totalmente em contradição com a realidade, próximas a centro de bairro. Lotes muito grandes inviabilizando economicamente uma ocupação regular.

Situação proposta: Diminuição dos grandes lotes “agrícolas” para uso residencial. Áreas ambientalmente delicadas. Ligeira verticalização de 2 para 3 pisos para melhor se acomodar à vegetação e atender à demanda constatada.

	Atual	PEU
Área mínima de lote	10 000m2	1000 m2
Gabarito máximo	2 pavimentos	3 pavimentos, 11m
IAT máximo	0.75	0.75
Taxa de ocupação máxima	30%	30%
Unidades por grupamento (max)		30
Usos	Agrícola e restrição comercial	Mais uso residencial e comercial compatível

Não haverá instrumentos de outorga onerosa, podendo haver operações urbanas, no futuro, dependendo de lei.

6) SETOR F – CAMORIM

Situação atual: Área ambientalmente frágil, áreas no entorno do Morro do Amorim com possibilidade de construção inadequada de prédios multifamiliares. Segregação de usos.

Situação proposta: Redução de gabaritos, restrição ao parcelamento e uso do solo, adaptação para uso residencial unifamiliar com comércio de bairro.

	Atual	PEU
Gabarito máximo	6 pavimentos	2 pavimentos, 9 m
Área mínima de lote	De 360 m ² à 1000 m ²	5000 m ²
IAT	1	0.2
Taxa ocupação	40%	20%
Unidades pro grupamento		20
Taxa de permeabilidade		70%

7) SETOR G – VARGEM GRANDE E RECREIO DOS BANDEIRANTES

Situação Atual: Legislação atual exige lotes muito grandes (mínimo de 10.000m², com exceção das Estradas dos Bandeirantes e Pontal: mínimo 1.000m²), o que vem estimulando o parcelamento ilegal. A tipologia de maior demanda e mais apropriada para a área, grupamento de unifamiliar, o que inviabiliza o investimento do mercado formal e estimula os loteamentos clandestinos, que não têm gastos com urbanização.

Situação proposta: Estímulo ao uso residencial unifamiliar e grupamento de unifamiliar através de parâmetros de ocupação que permitam o investimento do mercado formal, sem que, no entanto, ameacem o meio ambiente. Para isso, há um controle do número de unidades por grupamento, um coeficiente máximo de adensamento e uma taxa de permeabilidade elevada.

Possibilitar um uso mais intenso, apenas na Av. das Américas, através da utilização de instrumentos onerosos destinados à captação de recursos para implantação de infraestrutura na região.

	Atual	PEU	PEU com Outorga Onerosa
Gabarito máximo	2 pavimentos	3 pavimentos, 11 m	6 pavimentos, 20 m
Área lote	10000 m ²	1000 m ²	1000 m ²
IAT	0.75	0.6	3
Taxa máxima de	30%	25%	45%

ocupação			
-----------------	--	--	--

8) SETOR H – ENCOSTA DE VARGENS À CAMORIM, ENTRE COTA 25 E 100, ENTORNO DO PARQUE DA PEDRA BRANCA

Situação atual: Área ambientalmente frágil, situada em encosta. Legislação atual não protege o suficiente.

Situação proposta: Redução do parcelamento do solo, aumento das dimensões mínimas de lotes, estímulo a que se implantem grupamentos residenciais unifamiliares, de baixa densidade. Sem prejuízo de outras restrições da legislação ambiental.

	Atual	PEU
Gabarito máximo	2 pavimentos	2 pavimentos, 9 m
Área mínima de lote	5000 m ²	10000 m ²
IAT max	0,25	0,2
Taxa ocupação	10%	10%
Taxa de permeabilidade		80%

9) SETOR I – CAMORIM, PRÓXIMO AO RIO CENTRO

Situação atual: área com forte vocação para ocupação dada a proximidade com o Rio Centro e equipamentos dos Jogos Pan Americanos e a grandes avenidas. Restrições à ocupação pensadas numa época em que a vocação e as potencialidades da área eram avaliadas de forma diferente.

Situação proposta: Homogeneização das dimensões dos lotes para mil m², diversificação de usos para atender às novas situações e à proximidade com o Rio Centro e os equipamentos do Pan. Exploração do potencial de outorga onerosa para arrecadação para aplicação na infra-estrutura de saneamento.

	Atual	PEU	PEU com Outorga Onerosa
Gabarito máximo	12 pavimentos.	13 pavimentos. Altura: 42 m	15 pavimentos. Altura 48 metros
IAT máximo	1.50	1.50	Até 4
Taxa máxima de ocupação do terreno	40%	40%	50%
Usos	segregado	misto	

10) SETOR J – PERÍMETRO DA PEDREIRA IBRATA

Situação atual: Pedreira provoca incômodo ambiental em área que se torna cada vez mais residencial. Desde 1993 a Prefeitura se esforça para cessar suas atividades protegidas por uma permissão de lavra federal. Os parâmetros construtivos para o local são de edificações de 2 pavimentos, o que não cria atratividade pela sua incompatibilidade com a localização de edificações baixas junto a um paredão de pedreira.

Situação proposta: Criar um estímulo, com prazo limitado (4 anos de vigência) para que torne-se economicamente atraente fechar a pedreira e fazer um empreendimento residencial multifamiliar. Caso a oportunidade não seja aproveitada, depois de 4 anos a área voltaria aos parâmetros do Setor E, na qual está inserida.

	Atual	PEU	PEU com Outorga Onerosa
Gabarito máximo	2 pavimentos	12 pavimentos. Altura: 20 m	16 pavimentos. Altura 50 metros
IAT máximo	0.25	3	Até 4
Taxa máxima de ocupação do terreno	10%	30%	30%
Taxa de permeabilização		60%	60%
Área mínima de lote	5000m ²	1000m ²	1000m ²

11) O PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PEU

A proposta original da Coordenação de Planos Locais da SMU foi discutida em 2 seminários com demais órgãos da Prefeitura, em 2001. A seguir houve 4 audiências públicas, com cerca de 200 participantes cada uma em Vargem Grande(2), Vargem Pequena e Recreio e mais de 40 reuniões com associações de moradores, movimentos sociais e o setor empresarial. O debate prosseguirá no âmbito do Poder Legislativo.

12) O PROJETO VENEZA CARIOCA

O PEU está associado ao Projeto Veneza Carioca, em fase de elaboração. Esse projeto tem como base as intervenções previstas no projeto de marco drenagem a ser financiado pelo JBIC (Japanese Bank for International Commerce) e cujo resultado em relação à área do PEU seria a de dar condições de navegabilidade a todos os canais da região, interligando-os e à lagoa de Jacarepaguá. O Veneza Carioca prevê igualmente a criação de uma nova lagoa em Vargem Pequena, junto ao Canal do Cortado e, ao seu redor, de um Parque Ecológico. Prevê uma marina junto ao canal de Sernambetiba e a reurbanização das favelas da área com sua regularização e instituição de ecolimites, fazendo-se as realocações, na mesma comunidade, das famílias situadas na faixa marginal de proteção. Também está relacionada às intervenções viárias e cicloviárias previstas para a região, algumas já iniciadas.

