

Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU)  
Programa de Pós-graduação em Urbanismo (PROURB)

Josiane de Fátima Nogueira

**A transformação da paisagem litorânea urbana:**  
a orla de Costazul, um caso referência.

**A transformação da paisagem litorânea urbana:**  
a orla de Costazul.

Josiane de Fátima Nogueira

**A transformação da paisagem litorânea urbana:**  
a orla de Costazul.

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Urbanismo.

Prof<sup>a</sup> Orientadora: Lúcia Maria Sá Antunes Costa

Rio de Janeiro  
Dezembro 2007

Josiane de Fátima Nogueira

**A transformação da paisagem litorânea urbana:**  
a orla de Costazul.

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Urbanismo.

Aprovado em: Rio de Janeiro, 17 de Dezembro de 2007.

---

(Presidente, Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Lúcia Maria Sá Antunes Costa - PROURB/FAU/UFRJ)

---

(Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Denise Pinheiro Machado - PROURB/FAU/UFRJ)

---

(Dr<sup>a</sup> Eloísa Carvalho de Araújo - Governo do Estado do Rio de Janeiro - Secretaria de Transportes)

**N776**

Nogueira, Josiane de Fátima,  
A transformação da paisagem litorânea urbana: a orla  
de Costazul /Josiane de Fátima Nogueira. – Rio de Janeiro:  
UFRJ/FAU, 2007.  
281f: il. , 21 cm.

Orientadora: Lúcia Maria Sá Antunes Costa.  
Dissertação (Mestrado) – UFRJ/PROURB/Programa de  
Pós-Graduação em Urbanismo, 2007.  
Referências bibliográficas: p. 257-265.

1. Paisagem urbana. 2. Rio das Ostras (RJ) –  
Aspectos ambientais. I. Costa, Lúcia Maria Sá Antunes.  
II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de  
Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação  
em Urbanismo. III. Título.

CDD 712

Aos meus pais,  
Dejair e Solange, pelo carinho,  
crença e confiança.  
A meu irmão.  
Às minhas sobrinhas, Ana Carolina,  
Geovana e Eloísa.  
Ao meu afilhado Vinícius.  
Amo vocês.

## Agradecimentos

Muitas foram as pessoas que contribuíram para a concretização deste trabalho. Início meu agradecimento a minha orientadora, a Dra. Lúcia Sá Maria Antunes Costa, que tanto me auxiliou e me fez despertar para uma área tão carente de atenção quanto a da paisagem nos meios aquíferos urbanos. Ela me auxiliou dentro do meu referencial teórico, direcionando meu caminho e estimulando cada decisão que fui tomando ao longo dessa árdua e prazerosa tarefa de investigação. Sinto-me profundamente privilegiada por ter tido a companhia desta grande professora e pesquisadora durante todo esse tempo destinado ao grau de Mestre em Urbanismo.

Ainda quero agradecer aos demais professores do PROURB, Ana Lúcia Britto, Carlos Murad, Cristóvão Duarte, Flavio Ferreira, José Barki, José Koss, Lillian Vaz, Margareth Pereira, Oscar Corbella, Rachel Coutinho, Roberto Segre, Rosangela Cavallazzi, Sônia Schultz por seus ensinamentos e contribuições à minha formação. Em especial, agradeço a Dra. Denise Pinheiro Machado, que confiou a mim a responsabilidade de ser sua tutora no ano de 2006 e a aprovação de meu intercâmbio estudantil. Agradeço ainda aos professores da Pontifícia Universidad Católica de Chile (PUC-Chile), Oscar Figueroa, Rodrigo Salcedo, Luis Valenzuela, Margarita Geene e Jorge Cerdà. Todos vocês, durante o período em que fui aluna, me passaram parte de seu conhecimento que trago hoje comigo. Muito obrigada.

Meus agradecimentos também aos profissionais das Secretarias de Planejamento Urbano, Turismo e Meio Ambiente da Prefeitura Municipal de Rio das Ostras e aos funcionários da biblioteca desta cidade que me forneceram grande parte do material empregado neste trabalho. E é com grande carinho que venho agradecer ainda a todos aqueles que trabalham na secretaria do PROURB e nas bibliotecas do IPPUR e da PUC-Chile, sempre tão solícitos e que se dedicam ao melhor funcionamento destes espaços de estudo. Quero agradecer ainda a Maurício Pinheiro e a Denise Pinheiro (escritório Maria Saucha) pela atenção e compreensão a mim dispensadas ao se disporem a dar as entrevistas aqui empregadas.

Quero agradecer ainda ao Cnpq e ao Projeto Alfa que me concederam ajuda financeira durante grande parte de minha pesquisa. Certamente, sem o apoio destes, teria sido muito difícil concluir este meu trabalho iniciado em 2005.

Mais do que agradecimento, aqui fica o reconhecimento de todos aqueles que me acompanharam neste processo, que me incentivaram e deram a mão sempre que precisei. Aos meus amigos: Anabelle Reynoso, Ana Carolina Velasquez, Davi Rocha, Eduardo Sant'elena, Fabrício Xavier, Francisca Carter, Frederico Morsan, Jonathon Sanguenza, Juliana Jabor, Júlio Erthal, Leandro Sader, Márcia Lozano, Monara Tavares, Maurício Fatho, Natália Brandão, Narjara Gonçalves, Pedro Manuel Delgado, Renato Ferraço e Rudi Diemer. Em especial, agradeço a Mae San Martin, a Maurício Valladares e a Rodrigo Guimarães todo carinho, dedicação e paciência que tiveram comigo ao longo do tempo em que estivemos juntos, mesmo na distância. Este trabalho teria sido deficiente sem a presença de qualquer um de vocês!

E com grande amor, acima de tudo, que agradeço a minha família, especialmente a minha mãe, Solange de Fátima Barrozo Nogueira, que nunca me desamparou, que sempre me incentivou e me encorajou, que tanto se esforçou para que eu pudesse chegar até aqui. Agradeço ao meu pai, Dejair Hottz Nogueira, e ao meu irmão, Wanderson Barrozo Nogueira, pela presença e firmeza na difícil hora da saudade quando me distanciei fisicamente para prosseguir com meus estudos. Amo muito todos vocês. Obrigada por tudo, eternamente obrigada!

Por fim, quero agradecer a meu Deus que, em todos os lugares por onde estive, sempre me acompanhou e me guiou, assim como o faz agora.

## Sumário

<b>Introdução</b>	16
Apresentação	17
Objetivos	22
Revisão da literatura	23
Metodologia	25
As fontes	28
Estrutura da pesquisa	29
<b>Capítulo 1 – O litoral</b>	31
1.1 Apresentação	32
1.2 A urbanização do litoral	33
1.3 A zona costeira fluminense	36
1.4 As escalas do espaço litorâneo	38
1.4.1 A zona costeira	39
1.4.2 O litoral	40
1.4.3 A orla marítima	42
1.5 Os ecossistemas de dunas e de restingas do litoral	45
1.5.1 A vegetação de restinga	46
1.6 O turismo e seus impactos	47
1.7 O turismo litorâneo	50

1.8 O <i>waterfront</i> e o passeio marítimo	52
1.9 O passeio marítimo – algumas atuações	55
1.10 O desenho e o projeto urbanos	60
1.11 Espaço público: disposições para a costa marítima nacional	63
1.12 A paisagem: processo e definições do termo	65
1.12.1 Paisagem urbana-cultural	67
1.12.2 A paisagem litorânea	70
1.13 Sustentabilidade – origem do termo	71
1.13.1 A sustentabilidade urbana	74
1.14 O Projeto Orla	77
1.15 Apresentação de algumas categorias para medir a sustentabilidade do Projeto urbano-ambiental de Costazul.	80
1.15.1 A questão da acessibilidade	82
<b>Capítulo 2 – Rio das Ostras: uma pérola entre o rio e o mar</b>	<b>85</b>
2.1 Apresentação	86
2.2 Rio das Ostras	87
2.2.1 Localização	87
2.2.2 O processo de formação	91
2.3 Outras questões	95
2.4 Projetos para a cidade	101
2.5 A autonomia local	106

2.6	Caráter da cidade	108
2.7	Relação da cidade com a frente marítima	109
2.8	A orla marítima da cidade	111
2.9	Relevância do projeto da orla de Costazul	115
	<b>Capítulo 3 – A revitalização da orla de Costazul: valores e interesses</b>	117
3.1	Apresentação	118
3.2	A orla de Costazul e seu entorno	120
3.3	O patrimônio natural-cultural do local	121
3.3.1	O Monumento Natural dos Costões Rochosos	121
3.3.2	A água salgada (o mar e a praia) e alguns cuidados	122
3.4	A praia de Costazul	123
3.4.1	O Remanso de Costazul	124
3.5	O loteamento Costazul	125
3.6	A análise do loteamento	127
3.7	Os novos projetos do entorno imediato	134
3.7.1	A Praça da Baleia	134
3.7.2	A Lagoa de Iriry	135
3.8	Algumas considerações sobre a paisagem	136
3.9	Antecedentes do projeto: o conflito	138
3.10	Antecedentes do projeto: a iniciativa	142
3.11	O Projeto Urbano-ambiental de Costazul: as duas etapas	147

<b>Capítulo 4 – O desenho e a implantação do projeto</b>	151
4.1 Apresentação	152
4.2 A definição das escalas de análise	153
4.3 A grande zona de interferência: a primeira escala de aproximação	158
4.4 As segunda e terceira escalas de aproximação	163
4.4.1 O setor A: A Av. Costazul e a ciclovia	163
4.4.1.1 Subsetor A1	164
4.4.1.2 O Subsetor A2	165
4.4.1.3 O Subsetor A3	165
4.4.2 O setor B: o passeio marítimo de Costazul	166
4.4.2.1 O Subsetor B1	171
4.4.2.2 O Subsetor B2	172
4.4.2.3 O Subsetor B3	172
4.4.3 O Setor C - a Vegetação	173
4.4.3.1 O Subsetor C1	175
4.4.3.2 O Subsetor C2	176
4.4.3.3 O Subsetor C3	177
4.4.4 O Setor D - a faixa de areia	177
4.4.4.1 O Subsetor D1	177
4.4.4.2 O Subsetor D2	178

4.4.4.3 O Subsetor D3	178
4.5 As soluções projetuais para o trecho 01 do Projeto Urbano-ambiental de Costazul	179
4.6 A implantação do projeto	181
4.7 Dificuldades encontradas	182
4.8 Considerações do capítulo	182
<b>Capítulo 5 – A orla de Costazul: atividades, usos e apropriações</b>	<b>186</b>
5.1 Apresentação	187
5.2 O estudo dos usuários a partir dos questionários aplicados	188
5.3 Um lugar de lugares nas três escalas de aproximação	201
5.4 As escalas de análise: usos e experiências no local	203
5.5 A grande zona de interferência: a primeira escala de aproximação	206
5.6 As segunda e terceira escalas de aproximação	208
5.6.1 O setor A: a Av. Costazul e a ciclovia	208
5.6.1.1 Os Subsetores A1, A2, A3 e A4.	209
5.6.2 O setor B: o passeio marítimo de Costazul	209
5.6.2.1 O Subsetor B1	212
5.6.2.2 O Subsetor B2	214
5.6.2.3 O Subsetor B3	215
5.6.3 O Setor C - a Vegetação	216
5.6.3.1 O Subsetor C1	216

5.6.3.3 O Subsetor C2	217
5.6.3.3 O Subsetor C3	217
5.6.4 O Setor D - a faixa de areia	218
5.6.4.1 O Subsetor D1	219
5.6.4.2 O subsetor D2	219
5.6.4.3 O subsetor D3	220
5.7 A intensidade de usos e concentração demográfica na orla	221
<b>Conclusão – algumas considerações</b>	223
Apresentação	224
Avaliação da metodologia	228
Conclusão	230
<b>Listas</b>	242
Lista de abreviaturas	243
Lista de figuras, mapas e fotos	244
<b>Referências</b>	257
<b>Anexos e Apêndices</b>	266

## Resumo

**NOGUEIRA**, Josiane de Fátima. **A transformação da paisagem litorânea urbana**: a orla de Costazul. Rio de Janeiro, 2007. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

O presente trabalho tem por intuito discutir a questão da degradação ambiental da costa litorânea, em especial do norte fluminense, e as novas medidas que estão sendo criadas e implementadas pelo município de Rio das Ostras (Rio de Janeiro) para seus sítios singulares de arremate marítimo-urbano como forma de conciliar crescimento econômico e preservação ambiental. O texto parte do pressuposto de que os usos indiscriminados das zonas marítimas têm efeito direto na descaracterização de sua paisagem e que, por decorrência, traz efeitos maléficos à própria cidade. Defende-se, aqui, a importância do caráter de uso permanente e diverso dos espaços públicos abertos como forma de preservá-los e dotá-los de vida e cultura. Assim, a pesquisa se baseou na revisão bibliográfica referente à paisagem urbana e litorânea, considerada como uma manifestação cultural; à cidade de Rio das Ostras; à orla de Costazul; e às seguintes categorias de análise que basearam o trabalho: "sustentabilidade", "paisagem", "cultura", "acessibilidade". A metodologia incluiu pesquisa documental, pesquisa de campo e entrevistas com profissionais do projeto para Costazul e do poder público relacionados diretamente na construção da atual paisagem urbana riostrense.

Palavras-chave: paisagem litorânea urbana; Rio das Ostras; passeio marítimo de Costazul.

## Abstract

**NOGUEIRA**, Josiane de Fátima. **A transformação da paisagem litorânea urbana**: a orla de Costazul. Rio de Janeiro, 2007. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

The present piece of work intends to question the coastal environmental degradation, in particular in the North Fluminense Area, and its new steps that are being created and implemented by the municipal district of Rio das Ostras (Rio de Janeiro) to its urban maritime singular places as a way to conciliate economical growth and environmental preservation. The text takes for granted that the indiscriminate usage of the maritime areas has straight consequences on its landscape and that, as a result, brings harmful sequels to their own city. Hereby, the importance of the permanent and diverse usage of the public places as a means of preserving and endowing them with life and culture is defended. Thus, the research was based on the bibliographic review related to the urban and coastal landscape, regarded as a cultural manifestation; to the City of Rio das Ostras; to the Costazul border; and to the following analysis categories that this piece of work was based upon: "sustaining", "landscaping", "culture", "accessibility". The methodology was included a documental research, ground research and interviews with professionals of the Costazul project and the public administration directly related to the construction of the present urban landscape riostrense.

Key words: Urban coastal landscape; Rio das Ostras; Costazul maritime stroll.

# INTRODUÇÃO



## Apresentação

No meio marítimo-terrestre McHarg (1969) já alertava para a preservação das dunas e vegetação presentes nas praias, elementos de grande importância para a proteção do ecossistema litorâneo e para a própria população que habita nessas regiões. De fato, muitas das preocupações `a respeito da melhor qualidade de vida para as pessoas já fazem parte do discurso de alguns autores como Lynch (1960, 1981), Spirn (1984), Hough (1994, 1998), entre outros. Esses, a partir dos anos 60, já direcionavam seus estudos na tentativa de conciliar a integração das cidades ao meio “natural” no qual estão inseridas. Anne Spirn, em seu livro *“The Granite Garden”* (1984), demonstra logo em seu prefácio a terra vista como um todo até chegar ao mínimo detalhe. Fazemos uma viagem, percorremos cada palavra de sua narração, ficamos surpreendidos ao nos depararmos inseridos dentro de um contexto muito maior no qual muitas vezes não imaginávamos.

Diante desta complexidade, da vasta área de atuação investigativa na qual se insere a paisagem urbana, o presente trabalho vem recortar e dedicar especial atenção aos projetos que estão sendo desenvolvidos nas áreas de arremate cidade-mar (\*). Nestes limites urbanos, onde água e terra se encontram, se apresentam muitos dos problemas ocasionados pela incompatibilidade das estruturas urbano-ecológicas existentes (4). Porém, escassa é a bibliografia que trate especificamente ‘a respeito de projetos para as bordas marítimas, que hoje aparecem como grande ponto de convergência de interesses socioeconômicos e de preocupações ambientais, como o aumento do nível do mar. Dos estudos encontrados destacam-se os de Trapero (1999), Muñoz (2004) e do Governo Federal através do Projeto Orla (BRASIL 2004, 2005, 2006a, 2006b; NAKANO, 2006).

(\*) Os termos “arremate cidade-mar” ou “arremate urbano” surgiram a partir da tradução e compreensão da palavra “orilla” aplicada por Trapero (1999), que em português também pode ser compreendida como arremate.

(4) HOUGH, 1994, 1998

Palco de muitos interesses e atuações, o litoral aparece hoje como lugar propício para a instalação de passeios marítimos como forma de arremate urbano e de atratividade turística. Assim, projetos vêm sendo desenvolvidos como meio de conciliar crescimento econômico e preservação ambiental. O estudo a respeito da nova forma de se produzir nesses espaços, refletindo os

interesses, crenças, pensamentos e atuações de um povo, se torna imprescindível para a compreensão dos diversos valores que se têm sobre esses lugares, principalmente hoje, quando questões de sustentabilidade ambiental, social e econômica aparecem como objetivos a serem alcançados nos novos projetos.

Dentro da iniciativa de se alcançar através de um planejamento estratégico benefícios econômicos, sociais e ambientais destaca-se o litoral norte fluminense brasileiro que vem chamando atenção para seu vertiginoso crescimento urbano e pelo incremento substancial de seus cofres públicos através do repasse de verbas advindas da exploração de petróleo nesta região, *royalties* de petróleo. Neste cenário, e reconhecendo a relevância da costa marítima de Rio das Ostras como catalisadora de recursos, devido às suas características físico-geográficas, socioambientais e beleza cênica, que atrai massas ligadas, também, ao turismo, uma investigação é instigada, principalmente, para tentar entender a atual mudança de sua paisagem natural-cultural urbana e de como se compõe e se revela esta mudança através dos projetos que se diluem por seu território. Destacam-se, ainda: a figura e presença do arquiteto e urbanista na construção da imagem desta cidade; do fato de ser apenas o poder público o grande financiador dos projetos que estão em execução pelo território riostrense, o que marca a sua nova fase econômica; e pela divulgação da voz ativa da população através do Orçamento Participativo.

Localizando-se entre um pólo turístico, região dos Lagos, e outro relacionado diretamente ao setor de exploração petrolífera e de serviços do norte fluminense, Rio das Ostras se destaca por essas peculiaridades frente à costa do Estado do Rio de Janeiro. Por volta de 1995, eu passei a freqüentar as praias desta cidade e conhecer um pouco mais de sua paisagem e cultura. Atraída primeiramente por seu caráter turístico, acompanhei a explosão que houve com a entrada dos *royalties* de petróleo a partir de 1999, os murmurinhos a respeito da atratividade que estava sendo gerada, a presença cada dia mais visível da Petrobrás em Macaé. E vi o inchamento da cidade, a procura por moradia, as construções e construções que se multiplicavam, e um desejo forte se tornou latente para desvendar o que acontecia na cidade tipicamente de pesca e veraneio.

O anseio em compreender os novos valores, projetos, interesses e agentes envolvidos em toda a transformação que se evidenciava por toda a cidade, algo não visto ou de relevância até então, despertou o desejo de investigar este território. A proposta investigativa inicial consistiu e permaneceu no estudo daqueles projetos que vinham sendo realizados ou pensados para a borda litorânea, sítios singulares de arremate urbano onde terra e mar se encontram e que tem sido palco de atuações políticas como forma de conciliar os novos anseios de preservação ambiental com desenvolvimento econômico. Soma-se a esse recorte espacial o estudo preliminar da história de Rio das Ostras que tem sua origem e força econômica próxima ao mar ou nestef. Em uma cidade turística litorânea seguramente o mar é o fator atrativo que leva centenas de pessoas a ela.

Dentro dos projetos que se evidenciam na cidade, sobressai o primeiro projeto, cuja primeira fase foi inaugurada em 2004 na borda costeira riostrense, que vem representar muitas das mudanças ocorridas na cidade com a atual fase econômica: o Projeto Urbano-ambiental para a Orla de Costazul. A escolha por este lugar partiu do interesse investigativo pelas alterações comportamentais e físicas que vinha passando a cidade de Rio das Ostras, por muitas questões que ainda não tinham respostas para mim, arquiteta e urbanista, e, principalmente, por proporcionar uma síntese atual da transformação da paisagem da cidade.

Localizado na orla de Costazul, este projeto está caracterizado pela implantação de um passeio marítimo cujo discurso está voltado para a qualidade de vida das populações urbana e turística e do meio ambiente litorâneo. Assim, além de resumir muitas das características desta cidade litorânea ao longo de sua história, poderia ser a peça-chave para a compreensão do novo modo de se produzir em Rio das Ostras, pois nele se presencia grande parte dos anseios que o poder público municipal divulga para a cidade, além de possuir as características que a singularidade costeira proporciona, como o fator atrativo e um modo peculiar de se atuar sobre a paisagem natural que se traduz numa manifestação cultural de uma dada localidade.

A praia de Costazul é uma região de mar aberto e de alto poder atrativo turístico dentro do território urbano riostrense. Localizada próxima ao loteamento que recebeu seu nome, a orla de

Costazul sofreu nas últimas décadas grandes impactos em seu ecossistema original. Por volta de 50, quando surge o loteamento Costazul, a imposição de um traçado que não condizia com o ecossistema existente resultou no começo de todo o agravante subsequente de seu ambiente litorâneo, através do aumento do contingente populacional e da atividade turística no setor durante os anos seguintes, principalmente a partir de 1990.

Diante desse quadro, o governo municipal começou a planejar uma reforma que privilegiasse esta região litorânea dando atenção especial à orla marítima. Por objetivo principal a abertura do Corredor Ecológico, que ligará a Área de Proteção Ambiental da Lagoa de Iriry ao Monumento Natural dos Costões Rochosos resgatando a flora e fauna do local. Respeitando as condições geográficas originais, o projeto foi planejado para ser executado em duas etapas, que será objeto de preocupação no decorrer desta dissertação, dada a necessidade de execução de outras infra-estruturas, como o emissário submarino da cidade, que já faz parte da paisagem urbana de Costazul.

A primeira etapa do Projeto Urbano-ambiental de Costazul abrange uma área aproximada de 850 metros de extensão. Compreende o trecho entre a Praça da Baleia e a Av. Governador Roberto Silveira e tem por objetivo conciliar o meio ambiente urbano com o natural-cultural. Já a segunda etapa, que está para ser iniciada com o término do emissário submarino, compreende a Av. Roberto Silveira à Lagoa do Iriry. Possui aproximadamente 990 metros de extensão e diferencia-se da anterior por ter uma maior preocupação com a revitalização do meio ambiente e menor área a ser “urbanizada” (5).

Fatores que ainda foram cruciais para a eleição deste lugar são explicados por uma vontade de estudar o espaço público e a forma como as pessoas nele atuam. Considerando uma cidade litorânea e de clima subtropical, muitos interesses foram sendo levantados a respeito: a compreensão da ocupação desses espaços praianos, que apesar da aparente homogeneidade, guardam interessantes características físicas e de ocupação em seu território, geralmente marcado por uma estreita e longa faixa de areia.

(5) PMRO, 2004.

(6) COSTA, 2002.

Assim, este trabalho vem contribuir para os estudos da urbanização litorânea tendo por intuito principal discursar sobre as intervenções atuais que estão sendo desenvolvidas nestes espaços singulares além de buscar compreender as relações entre os principais discursos teóricos, técnicos e políticos e de projeto urbano que envolve aspectos ambientais e sociais na construção da paisagem urbana (6).

## Objetivos

A pesquisa tem por objetivo geral o estudo das transformações da paisagem urbana litorânea de Rio das Ostras, tentando compreender quais os valores que norteiam esta transformação e os processos de planejamento e projeto que consideram no seu discurso teórico aspectos ambientais e sociais na construção da paisagem. Para isso foi tomado como caso referência a orla de Costazul onde estudos foram realizados na tentativa de responder:

quais são os novos valores e significados que culminaram na realização do projeto urbano para esta orla bem como para a cidade como um todo?

quais os valores e estratégias dos autores e promotores dessas transformações urbanas? Estaria o governo municipal preocupado em resgatar de fato a paisagem significadora de equilíbrio, identidade e cultura de sua população?

o atual projeto desenvolvido para a orla de Costazul corresponde aos ideais propostos pelo governo local?

quais são os reais interesses, significados e valores da “nova” orla para seus usuários?

estão esses interesses e valores refletidos na paisagem através do uso do passeio?

como se revela a mudança e do que ela se compõe?

Enfim, esta pesquisa vem investigar os reais interesses e as novas propostas que têm sido realizadas nas zonas de arremate entre cidade e mar, onde o desenho e o planejamento desses sítios aparecem como forma de amenizar os maus usos do meio ambiente litorâneo. Porém, acima de tudo, investigar como conciliar a interface da cidade e da borda marítima, zona onde atuam as escalas geográfica, urbana e humana através do olhar e da atuação do arquiteto e urbanista na preocupação e produção de mudanças no território litorâneo.

## Revisão da literatura

Como descrito anteriormente, nesta pesquisa propõe-se investigar os reais interesses e os processos que envolveram e envolvem o Projeto Urbano-ambiental de Costazul, e suas implicações na paisagem cultural-natural da cidade através de uma análise do discurso político, prático e teórico deste projeto. Lugar público e de encontro por excelência, as praias são mais que cenários de uma rica e diversa paisagem. Nela atuam diferentes grupos e interesses que são atraídos a este ambiente singular de limite. Ambiente que abre espaço para o devaneio, para práticas específicas de ambientes litorâneos, como o banho de mar e de sol, bem como para as mais diversas vontades e expectativas de apropriação.

Para embasar esta pesquisa foi empregada uma vasta bibliografia composta por diversas perspectivas teóricas. Este recorte teórico envolveu estudos direcionados à proteção e qualidade do meio ambiente costeiro através do olhar da geografia cultural e dos estudos humanos. Esta natureza multidisciplinar foi fundamental para demonstrar os diversos interesses de profissionais, escritores e pesquisadores das áreas de arquitetura, urbanismo, arquitetura paisagística, geografia cultural, planejamento e gestão ambiental, etc. que vêm expressar sua preocupação na investigação das relações da construção de projetos em áreas de interesse ambiental e humano, como àqueles relacionados ao urbanismo litorâneo contemporâneo.

Destes estudos Hough (1994, 1995, 1998), Cosgrove (1999), Lynch (1969, 1981), Muñoz (1994) e Trapero (1990) foram essenciais para o direcionamento do trabalho e para a pesquisa investigativa. Hough por sua grande relevância no cenário da paisagem natural e a sua preocupação para um urbanismo que tenha no sítio as diretrizes do projeto, visando uma convivência harmoniosa entre homem e paisagem. Cosgrove por agregar a esses estudos a paisagem-cultural, estabelecendo um olhar especial sobre a comunidade e as transformações ao longo do tempo. Lynch por sua contribuição para os estudos de qualidade do ambiente urbano, onde a cidade aparece como um fenômeno social; suas pesquisas são consideradas referência

para aqueles que valorizam a relação homem e espaço; arquitetura, meio ambiente e desenho/paisagem urbana (7). Muñoz e Trapero por abrir o entendimento dos passeios marítimos como obra de arremate urbano e trabalhar com as novas iniciativas urbanas nestes espaços de interface.

Destacam-se, ainda, os estudos de Llamas (2004), Sòla-Morales (2005) Mcharg (1969) e Borja (1996; 2006) e Borja e Muxí (2003) que compõem tópicos deste trabalho. Parte integrante das características físico-ambientais e culturais de cidades litorâneas, a orla marítima é grande fonte de atratividade, diversidade, sociabilidade, lazer e de subsistência para muitas sociedades. Desta forma, o estudo sobre a população que atua sobre o ambiente e o novo espaço de Costazul se torna relevante sob a ótica de seu processo histórico, cultural e social. Por estes motivos foi selecionada a geografia cultural para dar suporte teórico a este trabalho (8).

Logo, estudos entre cultura e paisagem estão presentes como forma de compreensão das relações existentes entre homem e meio que devem ser devidamente analisadas e avaliadas na tentativa de se compreender os projetos que atualmente vêm sendo desenvolvidos para passeios marítimos como forma de arremate urbano, espaço público e de atração turística. Nesse aspecto será dedicada atenção particular aos projetos pensados para fomentar o turismo litorâneo (9).

De acordo com Lúcia Costa (1993) a compreensão do real significado e das necessidades de um lugar por sua população pode ser alcançada dando voz ativa a ela para expressar sua opinião, sentimentos, desejos, gostos sobre o espaço onde atua, no caso, a orla de Costazul. Assim, busca-se na voz dos usuários um direcionamento para melhor entender seus interesses dentro de um espaço comum.

(7) SCOCUGLIA; CHAVES; LINS, 2006.

(8) COSGROVE, 1999.

(9) MUÑOZ, 1994

## Metodologia

Dentro da vasta bibliografia que foi pesquisada, não encontrei uma que viesse a estudar de forma concisa a relação entre teoria e prática dos novos projetos à beira-mar, por isso, utilizei diversos autores e critérios que pudessem ser aplicados em meu trabalho de forma a obter as respostas dos questionamentos feitos. Para o estudo dos valores e significados atribuídos aos passeios marítimos, tive por fonte principal o trabalho desenvolvido pela Dra. Lucia Costa (1993). Assim, a presente pesquisa importou a aplicação do método qualitativo com abordagem descritiva (10). Segundo esta metodologia crê-se conseguir informações de natureza mais subjetiva e latente que implica não apenas numa análise do discurso do entrevistado como, também, em sua postura mais global diante de questões que lhe são colocadas (11). Logo, procurou-se entender o público pesquisado obtendo dados da forma mais espontânea possível.

Considerando o *waterfront* como um parque litorâneo, um vasto estudo empírico se abre baseado na aplicação de questionários e entrevistas como forma de avaliar os fatores que afetam o uso ou não-uso destes espaços públicos abertos (12). Dentro dos estudos realizados para a cidade de Rio das Ostras, não foi encontrado algum que tratasse do seu espaço público. Destacam-se apenas as apresentações realizadas pelos próprios autores dos projetos urbanos atuais ou estudos relacionados às atividades do setor turístico, buscando alternativas para fomentá-lo; à normativa urbana; e à fauna marinha.

Estruturando-se a partir de três etapas principais e interdependentes, esta pesquisa envolveu: o levantamento de bibliografia, documentos e iconografia referentes ao tema de estudo; o levantamento de bibliografia, documentos e iconografia referentes ao caso referência; e o estudo de campo, no qual foram aplicados questionários e entrevistas, além da observação de usos e do projeto e entorno.

(10) MUÑOZ, 1994

(11) COGO, 2006, p.2

(12) COSTA, 1993

Segundo Costa (1993) os questionários é um método consideravelmente utilizado para identificar os usuários de um determinado lugar, suas necessidades e motivações. Mas, para compreender melhor as reais necessidades e atitudes frente a um espaço público, eles não podem ser considerados exclusivos. Isto porque essas pessoas têm uma certa dificuldade em expressar sua opinião e sentimentos através de um questionário rígido. Considera-se ainda este artifício como um limitador na compreensão entre o relacionamento social que se estabelece nestes espaços.

Quanto ao estudo de campo, este foi realizado na praia de Costazul e entorno. Apesar de eu já haver feito algumas visitas na área e um primeiro contato com o Secretário Mauricio Pinheiro antes de Julho de 2006, foi somente neste mês que apliquei os questionários e as entrevistas. Depois de uma maior percepção e esclarecimento do problema e dos objetivos desta pesquisa, esta etapa foi fundamental para captar com os autores do projeto e com os usuários da praia os dados que me auxiliaram e facilitaram na análise do novo projeto. Nesta fase, ainda procurei perceber e registrar as características físicas relevantes da área e as diferentes formas de uso e de apropriação desses espaços por seus usuários através de fotos, mapas, croquis, gravações e anotações.

Com relação aos formulários (Apêndice 2), sua estrutura foi organizada e remodelada pela Dra. Lúcia Costa. Este recurso foi aplicado a um pequeno número de 50 pessoas em três dias consecutivos - quinta-feira, sexta-feira e sábado - durante o período de férias escolares, que corresponde ao mês de Julho. O maior objetivo foi estabelecer um contato face a face com os usuários da orla de Costazul, traçando o seu perfil, buscando suas visões a respeito do novo projeto e suas motivações e formas de uso e de apropriação da orla. Por mais que casual, a amostra envolveu um certo critério, isto porque procurei não aplicar o formulário a mais de duas pessoas do mesmo grupo e que possuíssem a mesma faixa etária, o que me proporcionou uma diversidade maior de público e percepção dos interesses no lugar.

Vale destacar que o grande interesse dessa pesquisa não foi o de trabalhar com o método quantitativo, ou seja, aquele que compreende o fornecimento de informações de natureza mais

objetiva e aparente na forma de dados estatísticos, os quais servem para a interpretação imediata e geral do estudo, mas sim tentar compreender o público pesquisado através de uma conversa mais informal com diferentes camadas sociais que atuam sobre o sítio.

Já as entrevistas foram escritas e/ou gravadas e foram realizadas com as pessoas diretamente relacionadas com o projeto (Apêndice 1). Obedeceu a um roteiro semi-estruturado de perguntas que permitiu uma flexibilidade na conversação e uma análise mais detalhada das percepções e experiências desses profissionais. O grande objetivo deste instrumento foi coletar informações inerentes ao plano executado para a orla de Costazul. Assim, consegui confirmar e/ou esclarecer muitos questionamentos que fiz a partir da leitura do discurso teórico do projeto, de fontes bibliográficas e documentais que tratavam do tema e da minha própria experiência no local.

Os registros referentes às observações do lugar, croquis, fotos, anotações e gravações, me auxiliaram na sistematização das informações colhidas. Estes dados foram obtidos em algumas visitas realizadas na área após a implantação do trecho 1 (janeiro de 2005, abril de 2006, julho e agosto de 2006). De forma geral, primeiramente foi realizada uma sondagem pela área onde procurei visualizar o projeto em suas partes e em sua totalidade relacionando-o com o entorno. Procurei ainda caracterizar o público presente, onde fui anotando e fotografando o maior número de dados.

Para o estudo da cidade e da orla de Costazul, de forma geral, foi adotada a técnica de natureza histórica (13), que vem descrever e analisar o espaço físico e das atividades humanas sobre a qual se apoiará grande parte dos argumentos. Essa técnica auxiliará na compreensão da evolução do território até os dias atuais, dos principais elementos que produziram as alterações de tipo estrutural e as relações mais determinantes. E, ainda, será de grande utilidade como recurso analítico-compreensivo.

Para o estudo analítico do projeto será utilizada a análise comparativa ou técnicas escalares (14), isto porque oferece a possibilidade de se trabalhar com as diferentes escalas do projeto demonstrando suas peculiaridades tanto em equipamentos e desenho quanto nos usos e

(13) MUÑOZ, 1994

(14) MUÑOZ, 1994

apropriações desta orla. Aqui também serão empregadas as categorias de análise já apresentadas como tentativa de verificar a sustentabilidade pretendida nos discursos teóricos do projeto.

Para o diagnóstico do subsistema físico-natural, foram aproveitados os dados coletados nas observações relacionadas com o entorno paisagístico natural, compreendendo aspectos que relacionam as características físico-geográficas inerentes ao local. Assim, foi estudado a topografia, o terreno, a orla como um todo, a água e vegetação. Para as características socioeconômicas foram utilizadas principalmente as observações de usos e atividades que acontecem no setor, procurando ainda compreender o surgimento do projeto, quais são os seus princípios operativos, sua repercussão, etc. Configura-se, então, o estudo da morfologia urbana do loteamento Costazul. Quanto aos aspectos jurídico-administrativos, procurei fazer uma breve apresentação do Projeto Orla e de alguns pontos do plano Diretor da cidade de Rio das Ostras que tem relação direta com os dados avaliados.

Assim, o estudo em questão pretende responder como e porquê foi adotada essa metodologia acreditando-se que não há um único critério de análise para o espaço em questão, mas como forma de contribuição a pouca literatura existente.

#### As fontes

O material bibliográfico, documentário e iconográfico foi obtido em fontes particulares, nas secretarias de Turismo e de Planejamento da cidade de Rio das Ostras, em *Internet* e nas seguintes bibliotecas das seguintes instituições: FAU/UFRJ, IPPUR, PUC-Chile e do Município de Rio das Ostras. Nas secretarias da cidade riostrense obtive grande parte do material que utilizei no caso referência deste trabalho: fotos, história, mapas e imagens da cidade e da área. Na Internet encontrei principalmente dados relacionados à cidade em investigação e as imagens que compõem este trabalho. Na biblioteca da PUC-Chile pude encontrar informação bibliográfica sobre os mais diversos conceitos aqui utilizados, principalmente os relacionados ao tema da paisagem urbana litorânea.

A pesquisa bibliográfica, aqui entendida como um estudo exploratório, foi encontrada em obras de referência, teses, dissertações, periódicos e *Internet*, que propiciou a construção do referencial teórico. A leitura do material bibliográfico correspondeu a uma pré-seleção cujo critério foi a adoção de alguns conceitos principais que trouxessem informação para a construção do texto e base para a análise do projeto.

O material documentário foi encontrado nas secretarias da cidade de Rio das Ostras e *Internet* que forneceram informações a respeito da evolução e estruturação urbana da área de estudo ao longo de sua história. Na secretaria de Planejamento tive grande contribuição de informações e material sobre o município e de Costazul. Já na Secretaria de Turismo o grau de dificuldade na coleta desse material foi um pouco maior. Algumas visitas foram necessárias para que me atendessem e me passassem maiores informações.

Na pesquisa iconográfica obtive as plantas necessárias ao desenvolvimento desta pesquisa, os projetos e imagens atuais e antigas da cidade e da referida área de estudo, que foram fundamentais para a compreensão do processo evolutivo e de uso da área de estudo. Este material possibilitou a ilustração, para efeitos de compreensão e beleza, deste trabalho. Esta fase foi obtida principalmente no *site* da prefeitura de Rio das Ostras e na Secretaria de Planejamento da cidade.

#### Estrutura da pesquisa

Para a relatar esta pesquisa, o presente trabalho está composto pela parte introdutória e por mais cinco capítulos e conclusão. A parte introdutória corresponde a atual e é de cunho didático. O Capítulo 1 vem apresentar o referencial teórico desta pesquisa e grande parte das nomenclaturas e definições empregadas. Assim, parte-se de uma breve introdução da ocupação do litoral brasileiro e a problemática que tem ocasionado sua urbanização no ambiente costeiro. Trata ainda da nova forma de se produzir e consumir que tem no turismo litorâneo parte relevante dos principais questionamentos sobre preservação da paisagem natural-cultural urbana.

O Capítulo 2 vem apresentar a cidade de Rio das Ostras, seu processo de formação e o novo modo de pensar e atuar sobre seu território. Este estudo foi considerado de relevância para poder compreender as transformações que vêm sendo difundidas nesta cidade como forma de inserí-la no contexto das cidades que visam a qualidade de vida de seus habitantes e de promoção turística.

O Capítulo 3 inicia uma discussão a respeito do caso referência desta pesquisa: a orla de Costazul e seu Projeto Urbano-ambiental. Aqui coube uma compreensão geral de seu entorno de forma a comparar como este projeto está sendo visto pelo poder público dentro de um contexto local e urbano. Serão apresentados e discutidos os interesses e valores dos autores e do poder público municipal para o projeto pensado para ser implantado em duas etapas na orla de Costazul.

Feita essa apresentação, o foco da discussão será direcionado para a apresentação e discussão da pesquisa de campo. O estudo e compreensão do desenho elaborado para o Trecho 01 do Projeto está no Capítulo 4. Aqui coube o início da aplicação das categorias de análise criadas para avaliar se os reais interesses dos autores estão de acordo com o que foi desenvolvido em papel e aplicado na orla de Costazul. Busca-se, assim, uma comparação entre teoria e prática projetual existentes no desenho e plano criados.

E o Capítulo 5 encerra a fase de estudo de campo discutindo as observações dos usos e apropriações, e percepções dos usuários da orla. Foram verificadas e descritas as atividades que ocorrem sobre o espaço e o ambiente marítimo, a aceitação do projeto, os usos e as apropriações por parte dos usuários de Costazul. Assim, fatores como diversidade, acessibilidade, visibilidade, poder atrativo entre outros aparecem como pontos específicos a serem trabalhados e analisados nesta etapa.

Por fim, a conclusão, que vem resumir e finalizar a pesquisa em questão, onde serão respondidas as perguntas levantadas nos objetivos deste trabalho. Almeja, ainda, tentar promover e provocar a reflexão sobre os processos de produção no litoral, em particular, na cidade de Rio das Ostras.

**PAISAGEM NATURAL-CULTURAL URBANA LITORÂNEA**



## 1.1 Apresentação

De acordo com Hough (1995, 1998), os cursos d'água nas suas mais variadas formas são fundamentais para o equilíbrio ambiental. Sua utilização expressa uma intercomunicação entre forma urbana e meio ambiente. Logo, torna-se necessário que esses meios hídricos sejam preservados no processo de seu planejamento e desenho. Sabendo que a revalorização das paisagens às margens oceânicas normalmente induz ao estabelecimento de novos usos e de novas atividades, os novos projetos deveriam estar preocupados em relacionar as necessidades, desejos e expectativas dos seus usuários juntos aos ambientes e espaços sobre os quais atuam.

Estão nas cidades grande parte dos problemas que ocasionam prejuízos à qualidade das águas. Segundo Hough (1998) é de fundamental importância compreender os seus processos para alcançar um uso e gestão prudentes. Como a urbanização cria um novo ambiente hidrológico, a tarefa atual deveria ser: criar um novo simbolismo de desenho para a água (e para os demais sistemas urbanos naturais) que reflita os processos hidrológicos da cidade; pensar uma linguagem de desenho urbano que restabeleça a identidade dos processos vitais; desenvolver o estabelecimento de uma paisagem vernácula cuja estética se baseie em três fatores: nas bases funcionais e ecológicas, que definem a forma; na integração dos objetivos de desenho, que consigam que este seja polifacetado e experimental (flexível); e na noção de visibilidade tão fundamental como um dos princípios de projeto como estratégia para promover a consciência e responsabilidades ambientais. Assim, considerando paisagem como um processo cultural e dinâmico, o presente capítulo vem introduzir brevemente os problemas que têm afetado o litoral, em particular o nacional, onde se destaca o turismo litorâneo como fator principal de medidas públicas que trabalham em espaços de arremate urbano como forma de atração de capital e de costura da cidade com o mar.

## 1.2 A urbanização do litoral



O litoral brasileiro possui uma extensão equivalente a 8.698 Km onde abriga treze das dezessete capitais dos Estados nacionais litorâneos. Entre os seus 388 mil Km<sup>2</sup> que compõem a zona costeira nacional localizam-se cerca de 400 municípios. Isto gera, segundo dados presentes nos Fundamentos para Gestão Integrada do Projeto Orla, uma densidade demográfica em média 5 vezes maior que a média nacional (15). Possuindo inúmeras reentrâncias com praias, falésias, mangues, dunas, recifes, baías, restingas etc. (16) a costa nacional é dona de uma rica e vasta paisagem que atrai e seduz. Habitar nestes espaços de limite, onde terra e mar se encontram, é um bem e desejo muito cobiçados.

De acordo com a história da ocupação no território brasileiro os primeiros colonizadores, os portugueses atingiram o litoral pela esquadra de Cabral. Tendo entrado na atual baía Cabralia, ou Porto Seguro na época em que foi batizada, encontrou um lugar favorável para ancorar seus barcos e dar início à exploração do que hoje constitui este país. Da Ilha de Vera Cruz partiram as primeiras impressões deixadas sobre essas terras e desde aí começou toda uma fase de renúncia à princípio, e de exaustiva exploração que predomina até os dias atuais, tendo início com a retirada do pau-brasil (17).

Distante de ser uma colonização dentro de muralhas como as da época medieval, até porque já não condiziam mais com a tecnológica bélica nestes anos de 1500, os fortes resguardavam as cidades que nasciam à beira-mar (18). Aos poucos essas regiões foram sendo adensadas e propagando outros fluxos povoadores tanto pelo litoral quanto para o interior do país (19). Portanto, o adensamento populacional no litoral de diversos países teve a colonização como sua principal causa (20).

Destaca-se nesta pesquisa o caso brasileiro que apresenta significativa concentração populacional e de atividades produtivas na zona costeira, com uma densa rede de cidades de origens históricas

(15) BRASIL, 2006 a

(16) MORAES, A., 2007

(17) Exploração. Disponível em:  
<<http://brasilecola.com/historiab/exploracao.htm>>.  
Acesso em: 24 set. 2007.

(18) TRAPERO, 1990

(19) MORAES; ZAMBONI, 2004; MORAES, A., 2007.

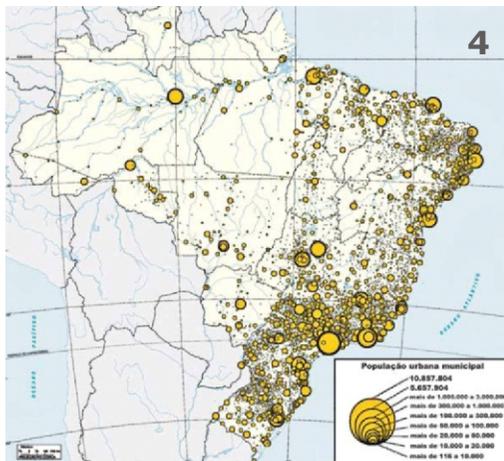
(20) MORAES, A., 2007.

espalhadas pelo seu vasto litoral. Basta lembrar cidades como o Rio de Janeiro, Salvador e Recife que ainda concentram uma elevada taxa de densidade demográfica (21). Mesmo após a reconfiguração da divisão internacional do trabalho durante o século XX, o Brasil manteve o adensamento populacional voltado para o Oceano Atlântico. Os padrões de ocupação de sua Zona Costeira, onde há concentração de grande parte dos bens da União, como os terrenos de marinha e acrescidos, foram responsáveis pela grande concentração de áreas urbanas existentes na costa do país. Atualmente, aproximadamente um terço da população brasileira habita a beira-mar e quase metade reside a menos de 200 quilômetros da costa, onde também estão localizadas as mais importantes instalações industriais nacionais (22).

Segundo Freitas (2006) 70% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional estão concentrados na zona costeira. Este fato se deve em grande medida à presença de portos na costa brasileira responsáveis pelas trocas de mercadorias, justamente no mesmo espaço onde se concentra a grande disponibilidade de fontes alimentícias próprias do sistema oceânico. Essa atratividade tem gerado uma série de conflitos de interesses tanto econômico-sociais quanto ambientais na franja litorânea.

Internacionalmente, a ocupação exercida pela atração da faixa litorânea tornou-se problemática a partir da década de 1950 com a intensificação das atividades ligadas ao processo de industrialização, acentuado com a chegada das multinacionais (23). Nesse período, a urbanização atinge plena expansão dando origem ao processo de metropolização. Dentre as atividades que se realizam no espaço litorâneo, Trapero (1990) destaca:

- a *atividade agrícola*: contaminação química ou biológica; dessecação de marinas ou lagoas litorâneas;
- a *atividade industrial*: contaminação do meio atmosférico e do aquático através de centrais nucleares (alteração na ecologia das águas ao devolver ao mar água em temperaturas entre 10 e 15 graus, além de repelir atividades pesqueiras, agrícolas e turísticas); prospecções petrolíferas ou de gás natural e os freqüentes acidentes com cascos de navios carregados;



(21) NAKANO, 2006.

(22) BRASIL, 2006a

(23) NAKANO, 2006.



(24) A regulação do espaço litoral como espaço administrativo se deve, em grande parte, por se tratar de um bem escasso e progressivamente valorizado para a localização de diferentes usos e atividades do homem fatos estes que justificam um incremento na demanda e valorização do mesmo.

(25)TRAPERO, 1990.

- a *atividade portuária*: o desenvolvimento de parques industriais voltados à exportação e, conseqüentemente, o surgimento de grandes conglomerados nesta região dos vários países; o transporte marítimo de produtos entre países que utiliza de forma crescente as instalações portuárias, que abrigam tanto portos organizados quanto terminais privados;

- a *expansão urbana*: a acumulação de população, com o conseguinte aumento das indústrias e serviços de todo tipo no território costeiro. Este é sem dúvida o fato de maior transcendência na evolução experimentada no litoral. A cidade expande-se vertical e horizontalmente, inclusive em áreas ambientalmente vulneráveis. O custo socioambiental desse processo é alto: grande parte dos recursos florestais que existiam na costa brasileira foi devastada, por exemplo, a Mata Atlântica, que atualmente se restringe a aproximadamente 7% de suas formações originais, localizadas basicamente em áreas de difícil acesso;

- o *turismo e recreação*: a ocupação irreversível da costa que se produz de forma desordenada, unilateral e, muitas vezes, ilegal e clandestinamente; a progressiva destruição da paisagem natural-cultural ou sua transformação por edificações cujos gabaritos, texturas e cores contrastam com o entorno paisagístico; a falta de atenção pelos promotores privados aos serviços indispensáveis, que com o tempo, tem de ser criados pela coletividade municipal; a contradição entre os modos de vida local e turística. As urbanizações, as construções de hotéis, apartamentos e chalés, os portos esportivos e outras instalações turísticas são as implantações que maior impacto tem produzido na estrutura física e na ordenação do litoral.

Além de todos esses fatores acima citados, deve-se ressaltar os problemas muitas vezes ocasionados pela política administrativa (24) através da incorreta utilização dos bens litorâneos e fraudes. De um lado, a construção de infra-estruturas e urbanizações turísticas e a implantação de áreas industriais têm produzido uma normativa setorial com esquecimento das ordens do conjunto municipal. De outro lado, as ordens urbanísticas dos municípios não têm sido realizadas com espírito integrador tendo ignorado as elementares exigências de conservação do litoral (25).



Em resumo, o território costeiro tem-se convertido em um lugar de desejo para um crescente número de demandas de atividades que a própria singularidade da franja costeira faz, freqüentemente, antagônico. A competição entre essas diferentes demandas de espaço tem como consequência direta uma espetacular alta de valor do solo nas faixas limítrofes do litoral, com a conseguinte densificação abusiva. A urbanização chega a ser conduzida de uma tal maneira que mal permite a criação de ruas arborizadas e espaços livres públicos suficientes que concedam conforto e cultura cívica em inúmeras comunidades. O fator especulatório e econômico tem constituído alguns dos principais vilões do desenho urbano, que ao invés de estar baseado na criação de um projeto eficaz e em prol do equilíbrio/harmonia do ecossistema característico de determinados nichos, trabalha em prol de um urbanismo insustentável ambiental e socialmente.

### 1.3 A zona costeira fluminense

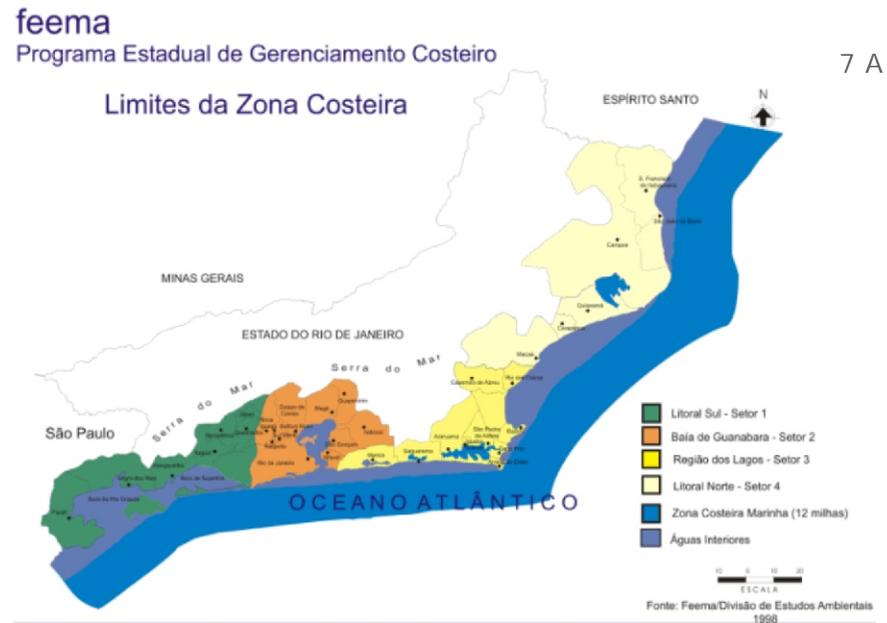
Com aproximadamente 600 Km de extensão e 40 Km de largura, a zona costeira fluminense abriga 33 municípios que apresentam características peculiares quanto aos interesses de preservação, ao potencial turístico e de desenvolvimento urbano e às pressões da especulação imobiliária e de atividades industriais e portuárias de porte (\*). Abrigando 10,5 milhões de habitantes ou 80% da população fluminense, possui uma das maiores taxas de densidade demográfica dos estados costeiros do país: 585 hab/Km<sup>2</sup>, fato este que, somado às atividades econômicas que ocorrem na região, põe em dúvida a sustentabilidade do meio ambiente existente caracterizado pela presença de uma diversificada variedade de ecossistemas relevantes.

Segundo Vilma Homero (\*\*), determinadas atividades econômicas têm contribuído para o aparecimento de novos pólos de atração no estado do Rio de Janeiro, que favorece a descentralização da tradicional hegemonia metropolitana. A autora cita como exemplos a

(\*) FEEMA, 2007.

(\*\*) Homero, 2007.

revitalização da indústria naval na baía de Guanabara (Niterói, São Gonçalo e Rio de Janeiro) e os royalties da extração de petróleo do litoral norte fluminense, que, não apenas culminaram na emancipação de alguns municípios, como geraram divisas e o conseqüente enriquecimento de Macaé, Quissamã e Rio das Ostras.



Citando Eloísa Araújo, doutora pelo Programa de Pós-graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PROURBE/UFRJ), Homero (\*) diz que cidades como Macaé, Cabo Frio e Rio das Ostras realizaram obras de embelezamento e melhorias em áreas nobres de suas cidades cuja "urbanização revelou-se agressiva em todos os sentidos, seja na busca e conquista de terras a urbanizar, nas áreas de franja rural-urbana, nas fronteiras municipais, nas áreas intra-urbanas, ou na apropriação muitas vezes drástica da paisagem natural." Já para Lúcia Costa, subcoordenadora de Pesquisa e Projetos do Prourb (\*\*), Rio das Ostras e Cabo Frio transformaram suas paisagens

(\*) apud Homero, 2006.

(\*\*) apud Homero, 2006.

Urbanas conciliando programas de revitalização de suas lagoas e áreas à beira-mar, e de seus espaços livres públicos.

Dentre as cidades que se destacam atualmente no norte fluminense, Rio das Ostras aparece como ponto atrativo para analisar e avaliar esses novos projetos que surgem por todos os lados da cidade e que têm por objetivo, ao menos teórico, amenizar os graves problemas sociais e ambientais ocasionados pela urbanização rápida e desigual que se evidencia, principalmente, nos últimos anos. Rio das Ostras se destaca ainda pelo compromisso que seus atores vêm demonstrando pela cidade ao elaborarem projetos que tentam conciliar desenvolvimento econômico e social junto ao ambiental. Soma-se a esses a relevante importância do mandato consecutivo do ex-prefeito Alcebíades Sabino dos Santos no processo de construção da cidade que possibilitou a continuidade das atividades dentro do cenário urbano riostrense.

#### 1.4 As escalas do espaço litorâneo

Diante do título do presente trabalho “Transformação da paisagem cultural litorânea: a orla de Costazul, um caso referência”, torna-se indispensável, à priori, esclarecer para efeitos de compreensão, diante da vasta terminologia empregada nestes espaços de interseção terra-mar-ar, determinados conceitos que estão inseridos dentro de um todo maior que é a zona Costeira e que serão amplamente utilizados no decorrer deste trabalho.

Sinteticamente pode-se encontrar dentro da zona costeira o litoral e dentro deste a orla marítima. Esses três espaços compõem as distintas escalas do território costeiro e possuem em comum a intersecção terra, ar e água, que produz ecossistemas variados e cria paisagens singulares que dependem de determinados cuidados para sua preservação e existência.

#### 1.4.1 A zona costeira (ZN)

O conceito de zona costeira conhece definições diferenciadas. No geral, duas concepções predominam na literatura considerada: a primeira busca captar este espaço como uma unidade natural passível de ser delimitada no terreno por aspectos físicos ou biológicos, que geralmente predomina nos trabalhos acadêmicos; e a segunda trata de uma unidade político-administrativa que não necessariamente se apresenta com limites naturais evidentes e está normalmente presente nos programas governamentais de desenvolvimento costeiro (26).

Segundo a Lei Federal brasileira 7.661/88, que instituiu o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro II (PNGC) (27), a zona costeira é “o espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos renováveis ou não, abrangendo uma faixa marítima e outra terrestre.” (28) Assim, a partir de uma revisão metodológica desse termo, o PNGC estipulou os limites político-administrativos como critério de delimitação da zona costeira. Trata-se, portanto, da borda oceânica, das massas continentais e das grandes ilhas, que se apresenta como área de influência conjunta de processos marinhos e terrestres, gerando ambientes com características específicas e identidade própria. Ou seja, para criar a ZC foram eleitos determinados municípios que se enquadram dentro dos seguintes critérios de classificação/identificação, conforme apresentado em BRASIL (2006a, p.24):

- aqueles defrontantes com o mar, segundo listagem estabelecida pelo Instituto Brasileiro de Geografia Estatística (IBGE);
- aqueles não defrontantes com o mar, mas que se localizem nas regiões metropolitanas litorâneas;
- aqueles contíguos às grandes cidades e às capitais estaduais litorâneas, que apresentem processo de conurbação;
- aqueles próximos ao litoral, até 50 km da linha de costa, que aloquem atividades ou infra-estruturas de grande impacto ambiental em seu território sobre a Zona Costeira ou sobre

(26) BRASIL, 2006a.

(27) O Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) foi instituído através da Lei Federal no 7.661/88 e antecede a promulgação da Constituição Federal de 1988. Obedece às diretrizes da Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA) e apresenta critérios para a definição dos municípios da Zona Costeira cuja gestão participativa deve integrar diferentes setores e instâncias governamentais. (<http://www.mma.gov.br/port/sqa/projeto/gerco/capa/index.html>).

(28) BRASIL, 2006a, p.22.

ecossistemas costeiros de alta relevância;

- aqueles estuarinos-lagunares que, mesmo não diretamente defrontantes com o mar, possuem relevância destes ambientes para a dinâmica marítimo-litorânea; e
- aqueles que, mesmo não defrontantes com o mar, tenham todos seus limites estabelecidos com os municípios referidos nos itens anteriores.

Assim, a Faixa Terrestre será composta pela faixa continental formada pelos municípios que sofrem influência direta dos fenômenos ocorrentes na Zona Costeira. Já o limite da Faixa Marítima, ou seja, da faixa que se estende mar afora, deverá distar 12 milhas marítimas das Linhas de Base estabelecidas de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, compreendendo a totalidade do Mar Territorial. No Anexo A pode-se encontrar todos os municípios que estão dentro dos limites da faixa terrestre da zona costeira nacional.

Segundo o PNGC os estados e municípios têm a responsabilidade de elaborar seus próprios planos de gerenciamento costeiro. Os instrumentos para a operacionalização da zona costeira nacional se encontram no Anexo B deste trabalho. As regras de uso e de ocupação do solo na zona costeira podem ser encontrados no Decreto Federal n. 5300/04.

#### 1.4.2 O litoral

Grande é a ambigüidade existente quanto ao termo litoral. Nem mesmo o PNGC ou o material do Projeto Orla (29) que será tratado mais adiante puderam dar uma definição clara a respeito deste conceito. De forma geral, entende-se por litoral o conjunto de ecossistemas marítimo-terrestres que, devido as suas extensões, saliências e reentrâncias, propicia a inviabilidade de se construir um limite rígido que demarque seu território.

De acordo com os estudos realizados por Juan Muñoz (1994, p.41) por litoral compreende-se a existência de “uma zona de largura variável, de maiores ou menores dimensões, que aparece

(29) BRASIL 2004, 2005, 2006a, 2006b; NAKANO, 2006.



como resultante de um processo de contato dinâmico do meio marítimo contrastado com uma maior estabilidade do terrestre, o que anula parte das vantagens derivadas dessa hipotética linha de contato resultante, que em realidade passa a converter-se em franja ou banda”.

Segundo este mesmo autor, uma certa “metodologia indutiva” percorre esse tipo de fenômeno e delimitação. Trata-se de uma tentativa na demarcação física realizada pela Comissão das Comunidades Europeias (1980) que vem considerar o litoral terrestre como a superfície de terra que se “estende a partir da linha da cota numa profundidade aproximada de 10 Km que corresponde ao espaço que depende diretamente dela”. E o litoral marinho como o “espaço marítimo que se inter-relaciona com a costa”. Essa delimitação proposta se torna questionável quando se refere àqueles ambientes que ultrapassam ou sequer atingem esta distância.

Na tentativa de trazer algo mais significativo para essa definição de litoral, poder-se-ia tomar como base o item “b” e “d” do PNGC citados na discussão que tratou da caracterização daqueles municípios que fazem parte da zona costeira, lê-se:

“b) os municípios não defrontantes com o mar que se localizem nas regiões metropolitanas litorâneas;

d) os municípios próximos ao litoral, até 50 km da linha de costa, que aloquem, em seu território, atividades ou infra-estruturas de grande impacto ambiental sobre a Zona Costeira, ou ecossistemas costeiros de alta relevância;”

Percebe-se uma ambigüidade enfraquecendo a compreensão e definição quanto ao emprego da palavra *litoral*. A primeira palavra, “litorâneas”, induz a uma zona mais abrangente que também está sob influência o ambiente marítimo, mas que se traduz em uma extensão um pouco maior, podendo até ser confundida com a zona costeira. A segunda a um espaço mais delimitado que poderia estar inserido dentro dos 50 Km da linha de costa, ou seja, naquela faixa de terra que sofre influência direta das águas marítimas de onde surgem ecossistemas ligados a este ambiente marítimo e que, também, se insere dentro da zona costeira.

Uma definição mais bem aplicada e sintética define o litoral como “toda a região que se situa entre a plataforma continental e as áreas sob a influência da maré mais alta (mangues, bancos de espartino, praias, costões, estuários, etc.). A faixa litorânea é, portanto, cheia de medidas e amplitudes, sendo sua ocupação objeto de critérios e normas específicas. Em termos gerais é a região costeira, beira-mar.” (30) .

Diante de tais conceitos e ambigüidades, aqui, se compreenderá o litoral como toda a extensão de terra que sofre as variações fornecidas pela presença do mar e que mantenha contado físico com ele. Assim, apenas as cidades que possuam um pedaço de seu perímetro banhado pelas águas marítimas serão consideradas como cidades litorâneas neste trabalho. Em termos gerais, o território litorâneo fica, então, condicionado pelo intenso intercâmbio de energia entre o mar e a terra, cujo equilíbrio difícil dá lugar a existências das praias.

Por praia compreende-se a “área coberta e descoberta periodicamente pelas águas, acrescida da faixa subsequente de material detrítico, tal como areias, cascalhos, seixos e pedregulhos, até o limite onde se inicie a vegetação natural, ou, em sua ausência, onde começa um outro ecossistema.” (31) É exatamente nesse trecho, nesta borda marítima onde o presente trabalho se enquadra. Mas ainda falta conceituar a última escala: a orla marítima.

#### 1.4.3 A orla marítima

A orla é, talvez, a mais fácil de ser definida uma vez que se trata da borda marítima imediata da zona costeira. Criada para servir a uma escala de planejamento e gestão, a orla marítima pode ser definida como a unidade geográfica inclusa na zona costeira delimitada pela faixa de interface entre a terra firme e o mar. Este ambiente se caracteriza pelo equilíbrio morfodinâmico no qual interagem fenômenos terrestres e marinhos, sendo os processos geológicos e oceanográficos os elementos básicos de conformação dos principais tipos de orla, a saber: costas rochosas (altas e baixas), falésias erodíveis, praias arenosas, praias de seixos, planícies lamosas, pântanos, manguezais e formações recifais. A esses tipos genéricos associam-se outros condicionantes

(30) ACESP, 1980.

(31) BRASIL, 2006a, p.18.

geográficos como o clima, a orografia ou a hidrografia para compor os ambientes naturais litorâneos (estuários, restingas, campos de dunas etc), que servem de suporte para ecossistemas de “alta originalidade” e de grande importância, principalmente para a vida marinha (32).

O espaço da orla é constituído por uma porção aquática, uma porção terrestre e uma faixa de contato ou sobreposição desses meios. Na zona marinha esse limite é definido pela isóbata de dez metros (33) (assinalada em todas cartas náuticas), profundidade na qual a ação das ondas passa a sofrer influência da variabilidade topográfica do fundo marinho, promovendo o transporte de sedimentos. Já na área terrestre este limite alcança os cinquenta metros em áreas urbanizadas ou duzentos metros em áreas não urbanizadas (34), demarcados na direção do continente a partir da linha de preamar ou do limite final de ecossistemas, tais como as caracterizadas pelas praias, dunas, áreas de escarpas, falésias, costões rochosos, restingas, manguezais, marismas, lagunas, estuários, canais ou braços de mar, quando existentes, onde estão situados os terrenos de marinha e seus acréscidos (35) (ver figura abaixo).

Desde o ponto de vista ambiental, a orla serve de suporte para ecossistemas relevantes, tais como os manguezais, as matas de restinga e os recifes de corais, entre outros. Na atualidade, verifica-se forte pressão proveniente de atividades produtivas, de transporte, do setor petrolífero, de recreação e de serviços, com destaque para o turismo, que produzem e criam na orla espaços multiuso sujeitos a sérios conflitos sociais de uso e ocupação (36).

(32) BRASIL, 2004; 2006a.

(33) Essa referência poderá ser alterada desde que, no caso da redução da cota, haja um estudo comprovando a localização do limite de fechamento do perfil em profundidades inferiores.

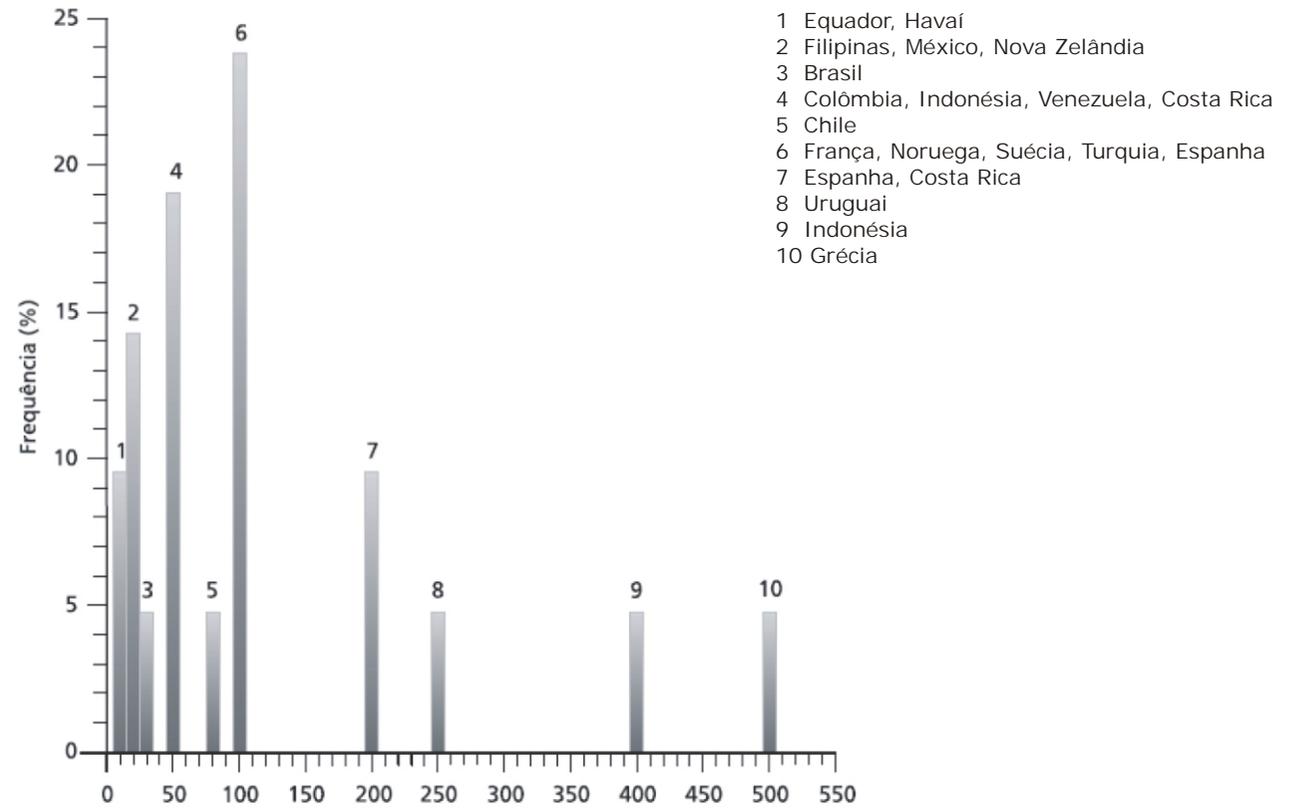
(34) Os limites máximos estabelecidos para a orla 200 metros em áreas não urbanizadas e 10 metros de profundidade no mar poderão ser aumentados, a partir de estudos que indiquem uma tendência erosiva acentuada (com base em taxas anuais para períodos de 10 anos), capaz de ultrapassar rapidamente a largura da faixa proposta.

(35) MORAES E ZAMBONI, 2004.

(36) MORAES E ZAMBONI, 2004.



\* Frequência relativa da largura da zona de proteção ou uso restrito em diferentes países.



No Anexo C, encontram-se os critérios aplicáveis para a delimitação da orla em algumas situações geográficas comuns no litoral brasileiro. O quadro a seguir resume os conceitos aqui aplicados as escalas da zona costeira. À continuação serão apresentados os ecossistemas da zona costeira, onde se destaca o de restinga, vegetação predominante na faixa litorânea de Costazul.

\* Medida a partir da preamar média de sizígia.  
(Fonte: BRASIL, 2004)

---

Resumo e sinônimos aplicados aos conceitos trabalhados - zona costeira

---

Borda, faixa, orla marítima	Primeiro contato da terra-mar englobando os ambientes originados por este encontro situados a uma isóbata de 10 metros, 50 metros dentro da área urbanizada e 200 metros para áreas não urbanizadas a partir da linha de costa.
Costa ou litoral marítimo	Limite do território adjacente a orla e que sofre variações em sua paisagem característico das proximidades do ambiente marítimo; pode ser também demarcado fisicamente pelas fronteiras internas dos municípios tocados pelo mar (região litorânea).
Zona costeira	Área de maior extensão e que engloba o litoral e por sua vez a orla. Sua área territorial é definida pelo PNGC e seu território marítimo se insere dentro de 12 milhas náuticas de largura.

---

### 1.5 Os ecossistemas de dunas e de restingas do litoral

A paisagem físico-ambiental da zona costeira é composta por importantes ecossistemas dos quais três deverão estar sob a Área de Preservação Permanente (APP), a saber: os mangues, as dunas e as restingas (37).

Por APP se compreende, segundo a Lei 4.771, de 16-09-1965 em seu art 1º, §2º, II, como “área protegida [...] coberta ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica, a biodiversidade, o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas”.

Como este trabalho se limita ao estudo da paisagem praiana, grande é o interesse em introduzir e aclarar a importância da sua vegetação, que além de compor a paisagem local, abriga fauna e protege o litoral de, por exemplo, erosões.

(37) FREITAS, 2006.

### 1.5.1 A vegetação de restinga

Dentre as definições existentes para caracterizar a vegetação de restinga a Resolução CONAN n° 303, de 20-03-2002 a define em seu art. 2° VIII como

“depósito paralelo a linha de costa, de forma geralmente alongada, produzido por processos de sedimentação, onde se encontram diferentes comunidades que recebem influência marinha, também consideradas comunidades edáficas por dependerem mais da natureza do substrato que do clima. A cobertura vegetal nas restingas ocorre em mosaico, e encontra-se em praias, cordões arenosos, dunas e depressões, apresentando, de acordo como o estágio sucessional, estrato herbáceo, arbustivos e arbóreo, este último mais interiorizado.”

A vegetação de restinga é predominantemente baixa e cria variações climáticas que conferem maior diversidade ambiental e biológica (38). Essa vegetação é fundamental para a fixação e formação das dunas. Sendo adaptada a um alto índice de salinidade e a um solo pobre como o arenoso, torna-se suporte vital desse ecossistema garantindo o crescimento das dunas (39).

Oficialmente classificada como “Formação Pioneira de Influência Marinha”, quando esse tipo de vegetação sofre algum tipo de dano, conseqüentemente o ecossistema de dunas é alterado, danificado, sofrendo erosão pelo vento e o surgimento de dunas móveis que causam sérios riscos para o meio ambiente (40) e para a população. Atualmente, o que se verifica é que grande percentual do ecossistema de restinga encontra-se devastado pela urbanização, pelo mau uso dedicados às praias ou pelos efeitos climáticos que tem elevado o nível do mar. É importante atentar para o fato de que a vegetação de restinga nas zonas costeiras tem o papel de preservar os ecossistemas de dunas e mangues e ainda ajuda no controle de determinadas pragas como escorpiões, cupins, baratas e formigas. Outra relevância deste ecossistema encontra-se no seu poder medicinal, tão pouco conhecido pela população (41).

(38) Ocupante de grandes extensões do litoral, sobre dunas e planícies costeiras a área de restinga não possui uma fauna e flora específicas, sendo ocupada por animais e plantas típicas de outros ecossistemas. É comum encontrar entre a flora algumas espécies como Sumaré, aperta-goela, açucena, coroa-de-frade, aroeirinha, figueira, angelim, de cactos, orquídeas, bromélias, frutos comestíveis como caju, mangaba, pitanga, araçá, etc. Dentre a fauna que pode habitar essa vegetação encontra-se caranguejos, maria-farinha, besourinho-da-praia, coruja-buraqueira, viúva-negra, gavião-de-coleira, gafanhoto-grande, barata-do-coqueiro, sabiá-da-praia, perereca, jararacussu-do-brejo entre outros (FREITAS, 2006).

(39) FREITAS, 2006.

(40) De acordo com Roberto Lobato Corrêa (1992:29) por meio ambiente se compreende, dentro da geografia humana, o resultado material da ação humana através do trabalho social, onde se refletem os conflitos sociais de um lado e, de outro, o resultado das forças produtivas, que geram novas tecnologias, novos meios de produção de ambientes. Agregando fixos e fluxos o meio ambiente é, assim, marcado pelo indivíduo, por suas relações sociais e culturais, mitos, símbolos, conflitos, utopias, ideais.

(41) FREITAS, 2006.

Feitas as devidas considerações sobre o ambiente litorâneo, consideradas importantes para o presente trabalho, que dedica especial atenção à orla marítima, grande foi o interesse em apresentar esse ecossistema sob a ótica ambiental-cultural. Cabe ressaltar que o ambiente praiano é aqui compreendido como uma especificidade da orla marítima a ser trabalhada numa escala local e intramunicipal. Entretanto, o grande interesse para o estudo neste ambiente se revela na conformação de seu espaço físico-ambiental e cultural, onde atuam diferentes interesses e usos que podem gerar graves conflitos socioambientais. Considerando o caso de estudo deste trabalho, grande, também, é o interesse em dar maior ênfase a um dos maiores problemas que vem afetando as zonas litorâneas atualmente: o turismo de massa. Atuando fortemente e, muitas vezes, ferozmente sob inúmeras cidades, principalmente nas épocas de alta temporada, o turismo litorâneo tem sido apreciado por muitos promotores públicos como fonte de atração e de renda para a cidade. É isto que a seção seguinte vem desenvolver.

#### 1.6 O Turismo e seus impactos

O turismo é a atividade econômica que tem se destacado no cenário internacional por apresentar os mais altos índices de crescimento nas últimas décadas. Sendo a indústria que mais cresce mundialmente, muitos países costeiros, tropicais e em desenvolvimento estão revendo suas atuações para fomentar ainda mais o mercado turístico na tentativa de atrair maiores recursos capitais (42). O turismo é principalmente um recurso natural de base industrial, e como tal, afeta o ar, a terra e a água e pode ameaçar os sistemas naturais, se os seus planejamentos, desenvolvimento e operação não forem bem manejados. Por outro lado, se desenvolvido de forma sustentável, o turismo pode ser um ponto positivo pela conservação e proteção ambiental.

Segundo Paul Claval (1999) os tempos livres das pessoas muitas vezes são caracterizados por momentos de repouso, distração e jogo. Neste campo, destacam-se as viagens que conseguem

(37) MORAES, 2007.

combinar em conjunto os prazeres, as atividades físicas, os encontros, a contemplação das belezas naturais, o comércio de obras-primas da arquitetura ou da arte, etc. Considerado pelo autor como um dos campos mais importantes da civilização moderna, o turismo constitui nos últimos anos como uma atividade em massa que desloca multidões, além de fomentar a economia, gerando trabalho e renda.

Em situações gerias, o turismo não é bem manejado numa perspectiva ambientalista. Muitos dos efeitos negativos estão ligados à construção de infra-estrutura geral, tais como, estradas e aeroportos, e as suas facilidades: *resorts*, hotéis, restaurantes, *shoppings*, aulas de golfe e marinas. Tais desenvolvimentos freqüentemente levam a impactos no meio ambiente, como erosão do solo, incremento da poluição, descargas de lixo dentro do mar, perda dos habitats naturais e, em conjunto, a perda da biodiversidade e ameaça a espécies em perigo de extinção. Além disso, seu desenvolvimento é complexo e envolve diversos setores da economia além de causar impacto direto sobre o modo de vida da comunidade anfitriã (43).

Para José A. Puppim de Oliveira (2001) o turismo pode gerar uma série de impactos negativos no meio ambiente e na cultura local, ameaçando a própria indústria turística local a médio e a longo prazos. Segundo Briassocilis e Van der Straaten (1992) destacam-se dois impactos da atividade turística na qualidade ambiental. O primeiro refere-se ao tipo e à intensidade da atividade turística de acordo com a quantidade de pessoas que visitam o local. O segundo diz respeito a capacidade do ambiente em absorver e se recuperar dos impactos negativos impostos a ele.

Assim, o desenvolvimento de uma cidade não tem ligação somente com a melhoria do bem-estar social, mas também com a mudança, seja mudança de comportamento e nas aspirações, seja no entendimento do mundo em que se vive (44). Logo, a degradação ambiental, a deterioração dos serviços e equipamentos públicos e privados, a massificação de grande parte da oferta, a falta de integração no meio natural ou urbano constituem alguns dos pontos frágeis de uma oferta turística que vem tentar atender a uma demanda cada dia mais desejosa por novidades e exigente por serviços de qualidade.

(43) MOWFORT; MUNT, 2006.

(44) BARBOSA; ZAMOT, 2005.

Mas, se o turismo é planejado, feito, por exemplo, a partir de estudos de capacidade de carga, estando apropriado ao lugar e às circunstâncias locais, ele pode vir a contribuir para o desenvolvimento sustentável do litoral marítimo. De forma geral, uma das características positivas do turismo é que ele pode ser uma fonte renovável de renda para comunidades litorâneas, e pode ser usado diretamente para subsidiar um manejo ambiental (45).

Zounaim e Cruz (2004) vêem o turismo como um potencializador da redução dos problemas sociais. Isto seria viável através de uma vontade política dos gestores públicos; de uma gestão social participativa que envolva todos os atores do processo de produção da atividade turística e uma educação de qualidade, englobando uma alfabetização ecológica que tenha como prioridade um desenvolvimento integral do ser humano, o senso de cidadania e a responsabilidade social; uma gestão organizacional pública e privada que respeite e valorize o ser humano; e uma gama de infra-estrutura física e social.

A Organização Mundial de Turismo (OMT) (46) propõe que, para se atingir aos anseios de um desenvolvimento sustentável, um projeto deve ter por objetivos: melhorar a qualidade de vida da comunidade receptora, prover experiência de alta qualidade para o visitante e manter as qualidades ambientais, sociais e culturais tanto para a comunidade quanto para o visitante. Assim, para garantir a sustentação e a vitalidade das funções econômica, ecológica e sociocultural no espaço litorâneo de forma simultânea, tornam-se necessárias ações de planejamento e gestão para a integração das mesmas, de modo a reduzir conflitos e eliminar antagonismos.

Segundo Claval (1999) as zonas montanhosas e litorâneas são as que mais atraem turistas, tornando-se típicas para esta atividade, por serem zonas limites tanto fisicamente quanto culturalmente. Como este trabalho tem por recorte espacial as praias, torna-se interessante destacar a preocupação com o gerenciamento dessas áreas. Neste sentido, vale destacar que o Gerenciamento integrado das zonas costeiras encontra suporte no âmbito internacional na Agenda 21, cap. 17 e em outros documentos da Organização das Nações Unidas (ONU), do qual o Brasil faz parte.

(45) BARBOSA; ZAMOT, 2005.

(46) Para maiores informações acessar :  
[http://www.unwto.org/index\\_s.php](http://www.unwto.org/index_s.php).

Após uma breve abordagem sobre uma das maiores problemáticas relacionadas a demanda e infra-estrutura, a seção a seguir vem trabalhar especificamente com o turismo litorâneo.

### 1.7 O turismo litorâneo



(47) Preocupada com as questões turísticas e residenciais ligadas à praia, a lei noruega tem a intenção de controlar o fenômeno das segundas residências delimitando a faixa de praia de acordo com seu interesse. Essa Lei de Planejamento e Construção de 1985 resultou débil pela carência de participação pública. Entretanto, a franja de 100 metros constitui um fator com intencionalidade protetora. A Dinamarca surge como um dos países com medidas legais mais restritivas em relação a proteção do espaço litorâneo e seu uso público. A Directiva de Planificação Nacional de 1981 proíbe a construção de novas residências numa franja de 3 Km da linha da costa. Com esta medida o país conseguiu diminuir entre os anos de 1986 e 1991 30% das segundas residências, problema que atrapalhava a dinâmica do município e que afetava os ambientes costeiros (MUÑOZ, 1994).

(48) MUÑOZ, 1994.

O litoral tem sido um dos principais destinos dos turistas contemporâneos. Os atrativos litorâneos que compõem sua paisagem natural-cultural, como, por exemplo: as praias de águas límpidas, os ambientes “naturais” preservados, os recursos da pesca, a beleza da paisagem, etc., propiciam uma grande diversidade de atividades de lazer e recreação propícias para a eleição desses ambientes costeiros. Vale destacar que esses fatores atrativos também favorecem a prática do veraneio como um fenômeno mundial, que vem ocasionando em todo o globo o surgimento de áreas de segunda residência, uma problemática que tem sido combatida por alguns governos locais (47).

Há algumas décadas que o turismo, o ócio e o recreio vêm se fixando como um referente muito especial no litoral. Anualmente milhões de pessoas elegem por destino as costas litorâneas. Este fato foi favorecido pelo surgimento dos períodos de férias, do uso massivo do automóvel e do aumento de ingressos nas camadas mais baixas da sociedade. Muitos são os fatores atrativos que levam essa demanda desfrutar dos vários recursos do litoral, mas nenhum outro como o binômio sol/praias é mais evidente. Outras atividades como os esportes náuticos aparecem na raiz do desenho de uma oferta recreativa complementar (48).

Como o turismo não é uma atividade pontual, mas sim uma série de atividades interdependentes de infra-estrutura de: rede viária, hoteleira, gastronomia, áreas de recuperação, etc., ele deve possuir um planejamento adequado de forma a prevenir a degradação do meio ambiente e comprometimento da qualidade de vida da população local e da própria atividade turística. Segundo Muñoz (1994) é provavelmente o conjunto de subsetores relacionados ao setor turístico

das cidades ou as atividades econômicas nele geradas que vêm produzindo as maiores mudanças e transformações no espaço natural-cultural litorâneo.

Particularmente, o litoral brasileiro vive na atualidade uma rápida inserção no turismo internacional, além de um incremento do turismo em massa e do veraneio doméstico a partir da década de 50 (49). Estes fatos têm ocasionado uma veloz ocupação e adensamento de localidades até então isoladas e preservadas. Logo, projetos, que vêm sendo desenvolvidos para essas áreas, têm por objetivos revitalizá-las e inserí-las dentro do contexto urbano-ambiental dito sustentável.

Segundo Vaz e Jackes (1999) a atual fase intervencionista nas cidades é marcada pela “revitalização urbana”, que vem rejeitar os excessos do modernismo, recuperar os elementos históricos, simbólicos, sociais e ecológicos do local, tornando-os compatíveis com o desenvolvimento urbano. Visando o mercado turístico, procura-se investir em planos e projetos que destaquem novos equipamentos de cultura e de lazer como forma de atender às novas demandas existentes.

De forma geral, a possibilidade de recuperar a qualidade da paisagem litorânea implica na promoção de sua recuperação ambiental e urbana e na recuperação ou criação de um parque de uso extenso e de cunho ecológico, que além de conferir à água qualidades estéticas e de conforto climático, propicia o seu acesso, uso e apropriação tendo o devido cuidado de prever a preservação da vegetação que constitui as praias. Nesses anseios se enquadra, por exemplo, o *waterfront* (50) ou mais especificamente, o passeio marítimo.

(49) BERNARDES; FERREIRA, 2005

(50)



## 1.8 O *waterfront* e o passeio marítimo

Segundo Paul Ryckbot (2005) um *waterfront* urbano se refere ` a muitas propriedades que estão adjacentes à água, seja um oceano, lago, rio, correntes podendo ou não ter uma ligação direta com a água. Historicamente os *waterfronts* urbanos surgiram como centros comerciais onde se utilizavam as águas como meio de transporte das mercadorias, como acontecem nos portos, lugares de chegada, partida e troca de produtos. Nos séculos XVIII, XIX e princípios do XX, com a Revolução Industrial, um aglomerado de indústrias começou a se instalar próximo a esses lugares de troca criando, por consequência, as zonas industriais caracterizadas pelas construções grandes e pesadas, tanto ao longo dos rios de cidades interioranas quanto nos grandes portos marítimos. O autor cita cidades como Nova York, Boston, Chicago, Paris, Londres e Amsterdan como exemplos de cidades que cresceram ` as margens de suas águas e que se tornaram figuras proeminentes entre as cidades que apresentam grandes centros comerciais.

No princípio do século XX os *waterfronts* começam a mudar. Os novos meios de transporte, como os *containers* e os caminhões de carga que se multiplicavam pelas novas estradas criadas permitiram o transporte de mercadorias por outros meios além daqueles aquíferos. As indústrias já não mais precisavam estar localizadas próximas a estas bordas marítimas, que até então reduziam custos na transferência dos produtos. As áreas portuárias, por exemplo, foram assim sendo, aos poucos, esvaziadas e começaram a entrar em decadência gerando malefícios ` a sociedade (51).

Nos últimos 30 anos, os *waterfronts* começaram a passar por outras alterações que têm por intenção tentar solucionar as áreas degradadas como forma de fomentar o turismo na região. Segundo Ryckbot (2005) qualquer cidade que pense em atuar ao longo de seus cursos d'água deve primeiramente pensar a que se destinará a infra-estrutura a ser criada, bem como os usos que qualificarão o setor e as outras atividades que recairão sobre ele.

(51) RYCKBOT, 2005.

A rápida deteriorização que vem sofrendo o litoral nas últimas décadas, devido aos usos indiscriminados de que tem sido objeto, tem produzido a real necessidade de proteger um meio tão valioso e singular como o da franja marítima de nossas cidades. Em resposta a estas inquietudes de ordenar o meio litorâneo com vista a sua proteção e acabamento das respectivas bordas urbanas, tem-se materializado, nas últimas décadas, uma importante iniciativa de se construir passeios marítimos que respondam a dupla preocupação litoral e urbana (52).



Por passeio marítimo Juan Trapero (1990) compreende o elemento de grande transcendência na ordenação da cidade, podendo chegar a ser a via mais representativa da trama urbana. De acordo com o autor os passeios marítimos possuem três significações:

. *formal*: constituem-se em elemento lúdico de contemplação do mar e da própria cidade, assim como um elemento simbólico que serve para caracterizar a urbe e ressaltar seus valores através da sua fachada mais representativa (aqui se insere o Projeto Urbano-ambiental de Costazul);

. *funcional*: elemento de relação cidadã de grande valor e concentra algumas atividades fundamentais para a vida urbana (o espaço destinado ao Fórum da Cultura de 2004);

. *estrutural*: elemento relevante da estrutura da cidade, já que podem ser o nexos de união entre zonas-chaves da mesma (ex: Aterro do Flamengo no Rio de Janeiro).

(52) TRAPERO, 1990.

Os estudos de Trapero (1990) ainda apontam os objetivos da construção dos passeios marítimos dentro da política de defesa do litoral. Estes objetivos podem ser resumidos em:

- *a proteção da fauna costeira*, que requer, de uma parte, impedir as agressões de distintos tipos que os seres realizam sobre a costa e que são causa da perda da estabilidade das praias e, de outra, recuperar as praias e áreas costeiras submetidas a processos agressivos;
- *a materialização do limite do território urbanizado*, delimitando definitivamente e positivamente o âmbito costeiro do meio urbano e do urbanizado;
- *a preservação do caráter público litorâneo*, que requer a manutenção do domínio público, defendendo-o das intenções de privatização inadequada e recuperar o caráter público quando este estiver perdido.

Logo, a existência de um passeio marítimo serve para garantir:

- *a facilidade de acesso público ao litoral*;
- o *uso público* das costas e das praias, ao ser eixos principais de ordenação e dos usuários do litoral;
- *a consideração de obra pública*, ao que deve assegurar a rentabilidade social da inversão.

Diante dessas constatações, grande é o interesse em constituir o passeio marítimo em uma obra na qual se possa atribuir grande transcendência na proteção do litoral como elemento que impeça futuras alterações na costa e que gere política de valorização da cultura local e trabalhe por ela.

### 1.9 O passeio marítimo algumas atuações

Segundo David Mackay (2005) diversas alterações realizadas nas cidades surtiram no estímulo para a recuperação da frente marítima, a morfologia, e a dinâmica da costa, as teorias urbanísticas e a situação política, com o retorno da democracia. As mudanças sociais e culturais se tornam mais fortemente evidenciadas no primeiro terço do século XX, onde o mar passa a ser considerado um meio fácil para o transporte, no caso dos portos, e torna-se um lugar de recreio. Em Barcelona, durante o franquismo tardio, o período de oposição ao regime e de preparação para uma democracia conciliado a uma atividade acadêmica extremamente “fértil e pragmática”, resultou no abandono um conceito de cidade como acumulação de funções separadas em detrimento do conceito de “cidade como um todo e da recuperação de suas identidades formais.” Dentro de um plano estratégico, almejou-se a construção da vila olímpica, que trouxe estrutura e identidade cidadã em seus projetos.



**15**

Dentre os planos criados aqui merece destaque o Pac del Litoral, uma franja de 2 Km de longitude que compreende uma série de parques onde cada um desempenha um papel distinto de acordo com o contexto no qual se insere. Situando-se numa área deteriorada da cidade, esses projetos tiveram por vontade recuperar a costa marítima - praias e passeios - para todos os cidadãos e vincular a cidade ao mar.



**16**



Um outro exemplo de cidade espanhola é Torrevieja, Alicante, que aparece como outro ponto de interesse no estudo de passeios marítimos. Ela foi objeto de um crescimento urbano desmesurado que ocupou o máximo possível de seu território litorâneo chegando muito próximo ao mar. Na tentativa de corrigir a escassez de espaço lúdico e a alta densidade de usuários em frente a sua borda marítima a municipalidade decidiu criar um projeto que viesse ajustar a relação do número de pessoas e o espaço disponível, bem como a seção da cidade em frente o mar. No ano de 1999, foi inaugurado o projeto do Passeio Marítimo de Torrevieja, de Carme Piñoz Desplat, caracterizado por seus espigões que abrigam piscinas de banho naturais, plataformas de madeira criando um desenho da borda marítima (53).



(53) PIÑOZ, 2002: 38-43.



Já em Valencia, na Dehesa de El Saler, lugar que começou a sofrer com o planejamento turístico para a área nos anos 60, surgiu um novo projeto para esta região no ano de 1997 que teve por objetivos restabelecer o ecossistema natural e torná-lo compatível com a forte pressão turística. Foram destinados acessos, derrubadas algumas construções como o dique, que foi substituído por dunas, que desempenham o papel de proteção da região. Outros espaços foram planejados para dar lugar as várias atividades, como piqueniques, estacionamentos, etc. (54).

O que se percebe são projetos que visam a reconstrução e revitalização de um espaço de beleza e singularidade físico-ambiental e paisagística que constituem o elo entre a cidade e o mar.



Aqui citei alguns projetos que ganham o cenário internacional devido `as suas atuações estratégicas dentro do contexto urbano. A seguir será destacado um outro projeto mais abrangente e que vem desenvolver propostas múltiplas na tentativa de articular e renovar áreas também de interesse especial dentro das cidades.

Procurando articular a cidade com sua frente de água, melhorar e ampliar a infra-estrutura existente, urbanizando as áreas degradadas, dotando neste espaço equipamentos comunitários e turísticos de forma a gerar uma diversidade funcional, o projeto urbanístico de Recife-Olinda, Brasil, prevê a criação de um contínuo urbano de 8 Km de extensão que ligará a Colina Histórica de Olinda ao Parque da ex-Estação Rádio Pina, no Recife. Atuando numa área considerada degradada ou rarefeita, almeja-se, com esse projeto, uma ligação da frente marítima com pontos estratégicos visando o fortalecimento da rede cultural e turística na região, bem como a inclusão das populações carentes através da regularização de assentamentos informais. A “Zona de intervenção” envolve 12 setores que se distinguem entre si de acordo com a área onde atuarão e com os objetivos pensados para cada uma delas. Além de valorizar o patrimônio cultural, o novo projeto visa à proteção dos ecossistemas naturais. Assim, este projeto vem trabalhar com uma gama de setores, desde portos e linhas férreas obsoletos `a áreas abandonadas (55).

(54) REGUERRA, Alfredo (2002: 18-23).

(55) FIGUEROLA, Valentina, 2006.



(56) Segundo Alfredo Mela (1999:180) a distribuição espacial e o comportamento das populações caracterizam sua morfologia social dentro da peculiaridade da urbe na qual vive e convive. Logo, as diferentes forças que atuam sobre o espaço podem ser caracterizadas pelas ações que predominam em determinados ambientes definindo a distribuição dos diversos grupos sociais ou étnicos.

Uma das críticas que mais se evidencia nesse projeto é com relação à questão da especulação que poderá atuar sobre as áreas a serem revitalizadas, assim como o que ocorreu em Barcelona. Segundo Afonso Orciuoli (2006) a operação urbana para o Fórum Internacional das Culturas em 2004 configurou um cenário elitista ao ter encarecido o custo de vida na cidade, o que segrega parte de sua população. Para o autor, a busca pelo mercado turístico atual em Barcelona tem conferido a esta cidade um urbanismo espetacular que visa a renovação de suas ofertas para um público desejoso por novidades. Dentre as novas construções que surgem nos bairros próximos ao Fórum o que se pode perceber é que a exclusão social seguirá a especulação imobiliária (56).



Além disso, os novos projetos implementados em Barcelona tem ido ao encontro da fabricação da "cidade de lazer", ou "*city of leisure*", que prevê a criação de espaços híbridos, dedicados ao consumo, onde se torna difícil a leitura entre o público e o privado. As novas formas seguem estes parâmetros gerando uma nova estética compositiva que visa atrair o olhar e o desejo de usar através de uma forte influência sobre o julgamento ou percepção dos usuários. Miguel Pla (2002) diz ainda em nota que os "desenhos espetaculares para espaços abertos encorajam o consumismo". Uma cidade média com status de metrópole, Barcelona necessita de uma boa infraestrutura e excelente comunicação, mas estas sozinhas não respondem às condições necessárias para o balanço ecológico da cidade. Disse Pla (2002, p.): "O planejamento e o desenho dos espaços públicos numa metrópole clama por muitas outras ferramentas com as quais o urbano, a paisagem e o planejamento ambiental podem trabalhar".

Segundo Mela (1999) a cidade é de fato um tipo particular de sistema biológico e que possui muitos problemas e que, apesar de sua capacidade auto-organizativa, não poderá se organizar e

desenvolver sem uma política ambientalmente correta que não explore de forma racional os recursos ambientais existentes. Nesse contexto, a consciência da fragilidade do equilíbrio entre cidade e ambiente produz efeitos nos movimentos sociais e nas políticas urbanas. Assim sendo, os grandes desafios dos passeios marítimos a partir dos anos 90 é conceber caminhos de integração total da riqueza dos espaços abertos da cidade dentro de sistemas que sirvam a usos ambientais e sociais e assegurar a máxima diversidade. A conservação ou preservação das áreas onde se encontram esses meios hídricos é, portanto, fundamentais para o equilíbrio da vida urbana.

Após a breve apresentação destes projetos pode-se dizer que Rio das Ostras vem ao encontro de grande parte dos anseios procurados pelas mais diversas cidades no mundo. Esses projetos configuram um cenário de vontades políticas e administrativas que vêm ao encontro das medidas que estão sendo implementadas em Rio das Ostras. Passando por um processo histórico e cultural, as alterações e construções da nova paisagem riostrense e a busca da melhoria da habitabilidade, sustentabilidade e significação da imagem desta cidade, tem levado ao poder público municipal a elaborar projetos urbanos nas áreas de borda que, ideologicamente, dependem da incorporação de diretrizes ambientalmente desejáveis, compatibilizando as intervenções humanas com a capacidade dos ecossistemas regionais na busca de se alcançar o equilíbrio ambiental e espaços de integração social almejados (57). Deve-se atentar para atitudes equivocadas como fazer da cultura local um objeto de consumo simplesmente, sem ao menos avaliar as consequências sobre a comunidade anfitriã.

(57) PELEGRINO, 2000.

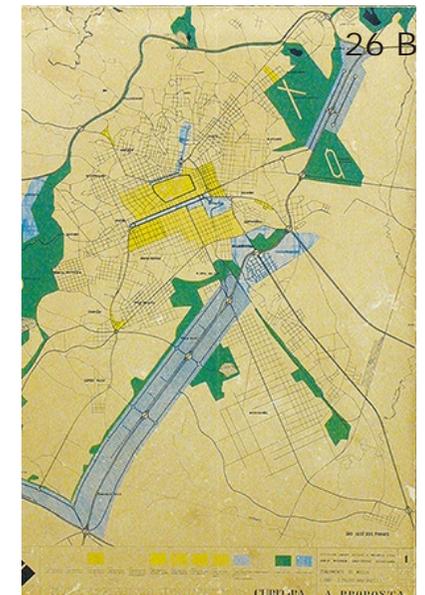
(58) HOUGH, 1998.

## 1.10 O desenho e o projeto urbanos

É possível estabelecer relações entre os processos naturais, as pessoais, a economia, que permitam reestruturar as cidades?

Hough, 1998

Apesar da cidade precisar ser um lugar em “balanço com a natureza” (58), o desenho urbano convencional tem contribuído para a deterioração geral do ambiente deixando de reconhecer e atuar sobre as relações entre as ações humanas e os sistemas naturais. Para Michael Hough (1998) um bom desenho urbano constitui-se na arte e na ciência dedicados a realçar a qualidade do meio ambiente físico da cidade, a proporcionar lugares civilizados e enriquecedores para as pessoas que nele habitam. Dessa forma, o desenho urbano atual deve ser reexaminado para que cumpra com seus objetivos teóricos devendo, por exemplo, haver uma redescoberta, através das ciências naturais, ou seja, da “essência dos lugares familiares onde vivemos”.



A função do desenho não é fazer das cidades somente atrativas, mas também fazê-las mais adaptativas, mais fluidas, mais capazes de acomodar demandas de mudanças e circunstâncias imprevistas onde novas espécies de discussão e conceitualização das condições práticas citadinas devem ser pensadas (59). Para Paulo Pellegrino (2000) para se realizar um projeto urbano (60) ideal é necessário incorporar diretrizes ambientalmente desejáveis para a melhoria da habitabilidade, sustentabilidade e significação da imagem da cidade, onde a compatibilização das intervenções humanas com a capacidade dos ecossistemas regionais são fundamentais para a manutenção do equilíbrio natural.

O desenho de cidades começa com uma reconhecimento do processo humano e não-humano inerente que faz das urbes o que elas realmente são. Deve-se primeiramente compreender a natureza como lugar, a fim de se concretizar mudanças que trabalhem com soluções do próprio ecossistema (61) criando ambientes urbanos sustentáveis, ou lugares específicos, que estabelecem a identidade regional (62). Assim, no planejamento urbano, o equilíbrio entre a conservação e o desenvolvimento do território constitui uma pré-condição para a sua prática. Ao alcançarem inúmeros objetivos desejados para a cidade, estes projetos podem, inclusive, se constituir em exemplos de efeito demonstrativo ou multiplicador para outras urbes (63).

Segundo Frampton (apud del Rio, 1997, p. 710) a busca da revalorização da cidade como um todo deveria estar baseada na criação do lugar através do estabelecimento de uma reflexão crítica sobre o meio no qual se vai atuar, bem como criativa de forma a valorizar suas qualidades intrínsecas. Uma saída para essa questão está na prática social para a qual devem ser estabelecidos desenhos urbanos que atendam ao conjunto bem como respeite a individualidade de seus cidadãos.

Sabendo que o projeto urbano visa uma estratégia de recuperação ou reinvenção de um conceito atual de espaço coletivo na cidade, o setor público deveria dar o exemplo de saber incorporar-se num projeto de espaço público ou coletivo dando lugar a um sistema de projetos urbanos integrados com as políticas sociais, econômicas e culturais (64). Um espaço público não é um

(59) WALL, 1999.

(60) Segundo Josepa Bru (2002) um projeto se configura em três sentidos: contexto, programa e forma. O contexto limita um pouco a liberdade do projetista, nele existem realidades complexas que são consideradas pela autora impossíveis de se compreender apenas de um ponto de vista ou de limitar-se à ela à princípio. O programa será traçado de acordo com cada caso, segundo alguns condicionantes. Já a forma se materializa na magnitude, materiais e conceitos. Assim, a forma se torna o campo mais abrangente e mais incerto no momento em que trata de “interpretar conceitos e imagens de referência do projetista que nos remete de novo a condição e nos permite fechar o círculo esclarecendo, diversificando e vitalizando cada categoria posicionada com a realidade específica de cada um dos projetos” (2002:8).

(61) HOUGH, 1994.

(62) PLATT, 1994.

(63) PORTAS, 1996.

(64) FRANÇA; SANTOS, 2005.

espaço residual entre ruas e edifícios como diz Borja e Muxí (2003), mas sim um espaço físico, simbólico e político, no qual é presenciado o passeio, lazer e os encontros, vindo ainda ordenar as distintas áreas da cidade dotando-lhes de sentido. Trata-se de um ambiente físico da expressão coletiva e da diversidade social e cultural.

*"A cidade-cidade é aquela que otimiza as oportunidades de contato, a que aposta pela diferença e a mescla funcional e social, a que multiplica os espaços de encontro."* (Bordi Borja e Zaida Muxí)

Numa época onde se discute a "homogeneização cultural global", a valorização das especificidades dos lugares surge como caminho para a criação de novas estratégias a serem alcançadas pelos administradores públicos e a economia urbana. Assim, o que se percebe é, segundo Castells (65), a reafirmação das tendências atuais de localismos de grupos políticos, étnicos, culturais e religiosos. Para Vicente del Rio (1997) independentemente da visão que temos do lugar é o desenho da paisagem que se estabelece enquanto um produto específico ou de processo contínuo flexível de acordo com as alterações ocorridas ao longo do tempo para a afirmação do caráter da cidade.

Como a paisagem dos espaços públicos (66) possibilita a percepção coletiva das cidades, onde podemos nos encontrar, divertir e participar comumente de nossas vidas urbanas (67), é preciso voltar grande atenção à ela uma vez que atualmente ela é tomada numa época na qual a imagem visual e a experiência ocular tem atraído saliências extraordinárias na vida diária (68). Afirmando que pessoas, naturezas e lugares são inerentemente interdependentes e fazem parte de um lugar comum, o trabalho dos arquitetos paisagistas deve invocar e provocar uma responsabilidade nos relacionamentos entre cultura, beleza, geografia e ecologia.

(65) apud DEL RIO, 1997.

(66) De acordo com Margarita Barreto (1996) o termo público está associado a um conceito estatal e ao próprio uso público. Foi no século XVII que apareceu a distinção entre público e privado. A partir de então "público" é tudo aquilo que está aberto à observação de qualquer pessoa e privado está relacionado à região protegida da vida, circunscrita à família e aos amigos.

(67) HALPRIN, 1979.

(68) BORJA; MUXÍ, 2003.

### 1.11 Espaço público: disposições para a costa marítima nacional

Compreende-se que o mar e as praias constituem bens nacionais de uso público e que merecem ser colocados em discussão entre profissionais e o poder governamental para que os mesmos sejam compreendidos dentro de seu papel vital e integrador. Segundo Luis Antônio de Souza (69), ex-conselheiro do CREA-Bahia, “discutir a orla é discutir o espaço público. É discutir a relação entre o espaço público e o privado tensionados por um sistema de construção de valores”.

Essa tensão presente no espaço público, neste lugar de oposições onde existe um conflito entre a diferença e a possibilidade de coabitação (pacto), é muitas vezes realizada pela obediência à lei e a seus limites onde a liberdade individual é limitada em detrimento do interesse coletivo. Logo, contendo uma mescla social em primeira instância, um espaço público deve garantir o direito cidadão no sentido de igualdades de apropriação entre os distintos interesses e faixa etárias dos grupos sociais e culturais (70). Assim, o espaço público está relacionado com a questão da cidadania (71).

Sendo um patrimônio da coletividade, o uso do espaço público deverá ser irrestrito à população como um bem comum do povo. Essa concepção de lugar público tem referência direta a ação de aceder a ele, ou seja, o espaço público deve ser acessível a todos os cidadãos, servindo de palco para as trocas, os usos, as apropriações (72), as reuniões, o comércio. Nesta dinâmica de usos e atividades e interação social, o espaço público torna-se um meio de sociabilização e de estímulo para a troca, seja de produtos, de informação, de cultura e de capital, ficando sujeito a determinadas integrações normatizadas e ações comuns materializadas nos modos de produção atual dos distintos grupos sociais (73).

Segundo Albernaz (2004): o

O “espaço público não se refere apenas a um arranjo físico-espacial de aproximação coletiva, com características próprias decorrentes de sua situação jurídica, urbanística e técnica. Ele é também um espaço social que reflete processos mais abrangentes que ocorrem na sociedade, ao mesmo tempo em que, em decorrência de particularidades e singularidades, possibilita e enseja determinadas práticas sociais, econômicas e políticas.”

(69)

(70) BORJA; MUXÍ, 2003.

(71) ALBERNAZ, 2004.

(72) Uso e apropriação do espaço são duas ações distintas. O uso é “o atributo que irá integrar as variáveis e tipologias ambientais e a análise econômica, pois a ele estão relacionados tanto os aspectos ambientais como os econômicos”; já a apropriação relaciona-se com a propriedade, ou seja, é o “atributo que permite a delimitação e classificação dos espaços físicos da orla do ponto de vista socioeconômico” (ALBERNAZ, 2004).

(73) ALBERNAZ, 2004, p.49-50.

Sinteticamente, o espaço público é o lugar das interações políticas, culturais, sociais e econômicas de uma determinada época. É palco de conflitos e de concessões, onde ocorrem as práticas da vida social. Uma vez considerado contingente (como suporte para as práticas sociais) e contingência (como condicionante para determinados processos exercidos nas esferas privadas) torna-se cenário para a publicidade e para o reconhecimento. Assim, o grande número de atores envolvidos no espaço público torna complexa a paisagem e a diversidade de manifestações, disputas e formas de apropriação neste espaço comum.

Nestas alterações do espaço urbano deve-se analisar qual é o grau de interesse e de valor do patrimônio cultural existente. Segundo Messentier (2004) a área objeto de intervenção deve ser analisada e seu patrimônio avaliado segundo critérios de aproveitamento material com valor cultural, que devem ser reciclados e reinseridos no contexto urbano como forma de qualidade ambiental dos mesmos.

Considerando a paisagem ambiental-cultural como um patrimônio que reflete as características físico-ambientais e o modo de vida de uma determinada população, por exemplo, como ela se comporta diante de um bem que ela possui, é de grande interesse que projetos urbanos adequados ao meio ambiente e aos interesses econômico-sociais sejam postos em prática de forma que saibam valorizar os espaços hierarquicamente dentro de seu contexto. É importante ainda que o desenho urbano venha a favorecer a apreensão dos significados patrimoniais tão importantes na construção da memória social. O objetivo é que projetos sejam realizados de formar a corrigir e alterar, sempre que necessário, determinados fatores que estejam agindo negativamente sobre a percepção do valor patrimonial.

Como os processos de transformação do ambiente resultam em uma requalificação contínua do espaço (74) e, portanto, da paisagem pela adição de novas formas de ocupação, pela criação de lugares de interação social e de produção, com a construção de novos cenários, torna-se de grande relevância entrar na questão da paisagem, tentar compreender os fatores que a envolvem e que a configuram.

(74) Segundo Kevin Lynch, o ambiente se difere do espaço por ser este projetável, enquanto o ambiente pode estar condicionado, mas não estruturado (apud ARGAN, 1995).

27



## 1.12 A paisagem: processo e definições do termo

*"A paisagem traz a marca da atividade produtiva dos homens e de seus esforços para habitar o mundo, adaptando-o às suas necessidades".*  
Paul Claval

Segundo Adrian Philips (2000), paisagem é muito mais do que a maneira como nós vemos o mundo e de como um mero cenário e aparência. Sendo apreendida dentro de todos os nossos sentidos, torna-se a soma de todas as alterações passadas no meio ambiente. Ela está onde o passado e o presente se encontram e é universal. Segundo Anita Berrizbeta (1999) a paisagem como processo é um dos paradigmas da prática pós-moderna na arquitetura paisagística envolvendo teorias da fenomenologia, hermêutica, entre outras. Para Cosgrove (1999) a paisagem hoje é ilimitada, flexível e móvel, composta de formas, conexões e espaços que não podem ser contados com estruturas convencionais nem retardado de acordo a convenções de distância como "aquilo que a visão alcança". Assim a paisagem ultrapassa esse limite e mobiliza matéria e mente, natureza e imaginação, espaço e técnica, em caminhos inédito e imaginativo.

Alguns podem ser os motivos pelo qual a paisagem demorou tanto a aparecer na agenda internacional, uma vez que ela é universal e conceitualmente relevante. Pode-se atrelar esse fato por ser a paisagem ser uma construção social, ou seja, ela é vista diferentemente em diversas partes do mundo sob distintas óticas de valor e/ou respeito em cada sociedade. Um outro ponto se releva por ser a paisagem um encontro de temas multidisciplinares e que une as ciências naturais e sociais tornando-a domínio particular, mas, infelizmente, não a responsabilidade de cada indivíduo (75). Por exemplo, quando não se preserva as características nativas de uma região em detrimento de um paisagismo que em nada traduz ou respeita o ecossistema anteriormente existente ou, ainda, quando se produz um ambiente que tampouco contribui para a preservação da fauna e da flora da região.

28



(75) PHILIPS, 2000.



Do final do século XIX ao meio do século XX a evolução do planejamento paisagístico foi como um processo lento e fragmentado no qual novas idéias foram propostas e refinadas e outras foram acrescentadas. Segundo Michael Laurie (1997), foi após a Segunda Guerra Mundial que jovens arquitetos nos EUA, como Garrett Eckbo, John Simonds, Lawrence Halprin, Dan Kiley, obtiveram a compreensão, a análise do sítio e do programa requerido trazendo a paisagem para o cenário investigativo.

Em 1986 presencia-se um aumento nas novas funções interdisciplinares nos Estados Unidos com o “*Landscape Ecology*” de Formans e Godron. O *Landscape Ecology* parece compreender a estrutura, função e mudança na paisagem focalizando atenção na compreensão dela com relação aos seus contextos cultural e social. Desta forma, fortalece a base teórica da ecologia pela capacidade de planejadores e ecologistas compreenderem a paisagem em termos de relacionamento entre três perspectivas inseparáveis: o aspecto visual, o aspecto cronológico e o aspecto do ecossistema. A interpretação da paisagem por esta nova perspectiva permite que as informações ecológicas sejam mais bem interpretadas tanto em paisagens profundamente ecológicas quanto em paisagens que incorporam significado e um sentido de lugar. Destacam-se nesta na linha americana Frank Golley, Edward Cook, Donna Hall Erickson, Jack acherm, Tom Hunt, James Thorne, entre outros. A paisagem, assim, materializa um instante da sociedade e integra-se ao território (76).

A paisagem como reflexo cultural foi trabalhada por J. B. Jackson, Yi-Fu-Tuan, John Stilgoe, Martha Strawn, Denis Wood, Neil Evernden, Cotton Matter, entre outros. Esses propuseram diferentes métodos teóricos do planejamento paisagístico que estão focados nos resultados metodológicos das ideologias, finalidades e princípios do planejamento ecológico, explicando os relacionamentos funcionais que permitem a aplicação do conhecimento dos processos humanos e naturais em busca da solução entre o uso humano e o conflito na paisagem.

É importante frizar que apesar de Hough (1995, 1998) trabalhar na perspectiva de uma paisagem construída a partir das características naturais existentes, a paisagem aqui ainda considera as

(76) MILTON SANTOS, 1996, p.69.

experiências, os modos de vida anteriormente existentes e que influenciam diretamente na construção do espaço dentro de um processo dinâmico. Assim, uma paisagem modificada pelos seres humanos não constitui uma paisagem anti-natural, mas uma paisagem cultural que pode atender tanto a requisitos de apropriação funcional, quanto estéticos e sócioambientais (77).

#### 1.12.1 Paisagem urbana-cultural

Quando falamos em paisagem urbana se entende um conjunto de relações que definem uma sociedade em um determinado momento e onde se percebe contradições e paradoxos na percepção do meio ambiente, ou seja, uma desconsideração pelos problemas da própria cidade versus uma preocupação que interaja ecossistemas e interesses humanos de forma positiva (78).

Hough compreende que o crescimento das cidades está diretamente relacionado à transformação da sua paisagem circundante, portanto é a partir das características naturais paisagísticas que se estabelece o caráter original, a essência de uma determinada cidade. Segundo Costa (1993) a combinação das características naturais e culturais que contribuem em uma paisagem inclui características físico-geográficas visíveis que refletem a cultura de seus habitantes. Como as paisagens mudam à medida que as pessoas moldam os processos naturais, seja de acordo com os ritmos dos mesmos, seja mais veloz que eles, criam-se as paisagens culturais reveladoras das intenções humanas e dos processos naturais.

Torna-se relevante esclarecer o que se entende por cultura. Com relação a essa palavra Santos (1997) propõe duas concepções: a primeira se refere a todos os aspectos de uma realidade social; a segunda refere-se mais especificamente ao conhecimento, às idéias e crenças de um povo. Diante dos muitos sentidos que a palavra cultura possui, aqui caberá o conceito utilizado por Vaz e Jackes (2000:665) onde a "cultura passa a ser tudo aquilo que caracteriza um 'modo de vida' de uma sociedade, seja esta 'civilizada' ou 'primitiva', urbana ou rural". Cabe ainda salientar que se

(77) CRICHINO, 2000.

(78) HOUGH, 1998.

entende a cultura como algo dinâmico, e não estático, e que a própria forma de caracterizar uma cultura é uma manifestação cultural (79).

Segundo James Corner (1999) a arquitetura paisagística não é simplesmente a reflexão da cultura, mas um instrumento ativo na formação da cultura moderna. Torna-se de extrema importância quando analisarmos o desenvolvimento humano dar atenção não apenas aos recursos naturais, mas, também, ` as relações sociais que se desenvolvem em determinada sociedade, ou seja, ` as relações culturais (80).

Segundo Mello (1991: 52), na era pós-moderna, a consciência individual tem sido cada vez mais “condicionada, selecionada, estereotipada e modelada pela cultura. A consciência espacial é mediada pela carga de informações que o homem recebe através da educação informal do dia-a-dia, da educação formal das escolas e dos meios de comunicação. A relação dos homens com os lugares tem freqüentemente uma dimensão coletiva e assim os lugares podem ser convertidos em símbolos de experiência comum que fomentam, por exemplo, a unidade e o orgulho patriótico.”

Esse patriotismo pode estar relacionado com o sentimento de pertencimento a um determinado lugar. Estabelece a partir de então uma sensação de posse, de enraizamento que traz o desejo de zelo, de cuidado, de preservação pelo que se “possui”, pelo que existe, seja uma praça ou um mobiliário urbano que a ocupa. Em grande parte os projetos de educação urbana contribuem para essa intenção, pois direciona as pessoas a cuidar daquilo que elas possuem, seu patrimônio público, contribuindo para a consciência social cidadã e para o espírito comunitário.

Um bom lugar seria aquele que pudesse estimular todos os sentidos humanos, despertando a percepção de seus habitantes.  
K. Lynch, 2001

O lugar é o somatório das dimensões simbólicas, emocionais, culturais, políticas e biológicas.  
Mello, 1991

Ana Fani Carlos (1996) define o lugar como o “produto das relações humanas, entre homem e natureza, tecido por relações sociais que se realizam no plano do vivido, o que garante a construção de uma rede de significados e sentidos que são tecidos pela história e cultura

(79) COSTA; MONTEIRO, 2002.

(80) SANTOS, 1993.

civilizadora produzindo a identidade. Aí o homem se reconhece porque aí vive. O sujeito pertence ao lugar como este a ele, pois a produção do lugar se liga indissociavelmente à produção da vida”. A sensação de identificação com uma determinada cidade por seu habitante está vinculada, por exemplo, a sua localização e aos relacionamentos entre seus moradores (81).

Discutir a identidade e suas múltiplas faces aqui abriria um novo direcionamento a este trabalho, o que não é do interesse dessa pesquisa. Segundo palavras de Bauman “No admirável mundo novo de oportunidades fugazes e das seguranças frágeis, as identidades ao estilo antigo, rígidas e inegociáveis, simplesmente não funcionam (33)”. Aqui será trabalhado com a identidade do lugar, conceito aplicado por Kevin Lynch (1981).

Por identidade do lugar se compreende, segundo Lynch (1981), o significado que atribuímos ao mesmo; é a identificação de uma área, sua diferenciação de outra, sua personalidade e individualidade; indica uma particularidade oferecida por um objeto e demonstra alguma relação estrutural com o observador e com os outros objetos que constituem o espaço. Quando as alterações se produzem num ambiente de características comuns elas favorecem o estabelecimento da identidade regional.

Mas estas alterações da paisagem que vêm sendo produzidas no tempo estão associadas às alterações na forma de determinado lugar. Segundo Hough (1998) a forma de um lugar revela sua história natural e humana, e o ciclo contínuo dos processos naturais. A forma urbana seria a consequência de um constante processo evolutivo impulsionado pelas alterações econômicas, políticas, demográficas e sociais que diretamente se relaciona com a cultura de um povo.

Tomando por base a compreensão de que o crescimento das cidades está diretamente relacionado à transformação da sua paisagem circundante, é a partir das características naturais paisagísticas que se estabelece o caráter original, a essência de uma determinada cidade. Assim, forma, identidade, cultura e paisagem estão diretamente relacionadas e a alteração em alguma delas produz efeitos nas demais gerando um ciclo infinito.

(81) HALPRIN, 1979.

“a paisagem humanizada, a cidade e o território são fenômenos culturais.”  
Llamas, p. 68

A forma adquirida a partir das características físico-geográficas imprime a qualidade de vida dentro da urbe, o sentimento de se viver nelas, seus pensamentos e sistemas de valores. Por isto é tão fundamental o estudo da paisagem e das relações sociais existentes, que vêm sintetizar como uma determinada população atua, pensa, vê, vive, vivencia seu habitat, revelando sua cultura, seus pensamentos e valores.

### 1.12.2 A paisagem litorânea



A borda marítima está representada pela persistência de cada um de seus elementos, que estabelecem as fronteiras, e do sistema em forma geral, que se organiza de acordo com as mudanças ambientais existentes. Assim, os sistemas ecológicos se encontram organizados dentro de um sistema local respeitando uma estrutura hierarquizada que configura seu entorno e estabelece uma relação de interdependência entre seus elementos (82). Esses contextos criam paisagens que podem ser compreendidas como sínteses de estruturas contíguas que se encontram organizadas em seqüências escalares. Estas paisagens “abrigam uma infinidade de espécies, fenômenos e aparências diferentes, e ainda desenharam linhas e planos de descontinuidade e se resolvem em formas nem sempre previsíveis” (83).

E são nesses meios onde atuam respostas, meios de produção espacial e social que vão conferir aos sítios suas particularidades caracterizadas tanto pela estrutura do ambiente quanto das idas e de atuação criando a forma e estrutura espacial. Segundo Bru (2002) a imagem do ambiente onde opera um projeto tem por base em três elementos: água, natureza e infra-estrutura. Categorias que, não pensando na aparência de naturalidade, se fundamenta em “camadas” culturais.

Como este trabalho vem estudar as alterações na paisagem litorânea é importante dizer que a forma da orla não define uma paisagem, pois representa apenas a configuração e relação do suporte físico com os corpos d'água e o oceano, mas contribui significativamente para a definição

(82) BRU, 2002, p.8.

(83) BRU, 2002, p.8-9.

de usos e para o planejamento da gestão. Assim, a paisagem litorânea é representada por um conjunto de elementos interligados, no qual incluem-se: o suporte físico, as diferentes formas de cobertura vegetal (nativas ou não), os assentamentos urbanos de todos os portes, além de áreas de natureza especial, como portuárias, industriais e instalações militares isoladas; e o suporte invisível, imaterial configurado, por exemplo, pelas experiências de vida que são geradas nesses espaços.

### 1.13 Sustentabilidade - origem do termo

As percepções das paisagens sustentáveis estão começando a ligar as questões de identidade através do movimento pela qualidade de vida, segundo a idéia de que uma comunidade define e é definida pela paisagem e que a característica de uma reflete na característica da outra (84). Como o desenho e o planejamento sustentável da paisagem buscam a redução dos impactos locais e globais, tais como a criação de microclimas benignos, logo o conceito de sustentabilidade apóia-se fortemente na consideração de fatores regionais como clima, geologia, hidrologia, história, economia e inúmeros processos culturais.

O desenvolvimento sustentável é, em sua concepção mais genérica, todo o processo que busca deliberadamente o logro simultâneo dos objetivos de crescimento econômico, equidade social e conservação ambiental. Assim, é um conceito qualitativamente distinto do que se mede pelo Produto Geográfico Bruto (PGB) e também diferente de uma concepção estática de conservação. As qualidades deste conceito levam à noção de que os ecossistemas têm certos "limites" que devem ser respeitados, não obstante que estes possam expandir-se com os progressos tecnológicos.

A palavra "*sustain*" possui dois significados principais: o primeiro é "suportar" (do latim *sustinere*), o segundo é "prolongar" no sentido de agüentar durante um período de tempo (85). Logo, a sustentabilidade urbana pode ser entendida em dois sentidos: o primeiro concerne a um processo

(84) ROE, 2000

(85)

natural de um ciclo ordenado de transformação material e de energia; o segundo se refere ao impacto das cidades no meio ambiente global, a questões de melhor aproveitamento dos recursos, o que implicaria diversidade social e ecológica (86). Este conceito vem sendo amplamente utilizado nos últimos anos para dizer que alguém está preocupado com o planeta no qual vivemos em uma escala maior, ou com o meio no qual vivemos, numa escala menor. Durante os anos 60 a percepção de que a qualidade ambiental e o desenvolvimento econômico eram incompatíveis despertou o desejo de cuidar do meio ambiente de forma eficaz. Na década de 70 a miséria humana e a degradação ecológica culminaram na Conferência de Stockolm que gerou uma conscientização pública combinada com um crescimento do corpo político e legislação nacional e internacional, além da inserção do meio ambiente nas agendas políticas resultando numa globalização dos conceitos a respeito de sustentabilidade (87).

Em princípios dos anos 70, quando o *Primeiro Informe do Clube de Roma* apresentou os limites do crescimento junto a outras publicações e acontecimentos, começou a entrar em juízo a viabilidade do crescimento como objetivo econômico planetário. Segundo palavras de Ruano (1999) o desenvolvimento sustentável vem proporcionar um “novo marco básico de referência para todas as atividades humanas”, onde se deve manter a qualidade geral de vida, assegurar um acesso contínuo aos recursos naturais e evitar a persistência de danos ambientais.

A definição geral oficial, aplicada pelo Report of the World Commission on Environment and Development em 1972, caracteriza como sustentável “*tudo aquilo que satisfaça as necessidades básicas e aspirações do bem-estar da população do presente de forma a não comprometer a possibilidade do estabelecimento das próprias necessidades e anseios das gerações futuras através de impactos ambientais negativos*”. Segundo Ruano (1999) esta definição torna-se ambígua (88) por ser seu campo de atuação demasiadamente amplo e por não indicar caminhos concretos de ação.

Ou seja, por uma parte evidencia uma maior preocupação pela saúde dos ecossistemas que mantém a terra, e por outra a indefinição com que se trabalha esse termo emprega dúvidas a

(86) HOUGH, 1994.

(87) SELMAN, 2000.

(88) Em termos gerais Platt, (1994) já havia atribuído ao termo sustentabilidade uma expressão ambígua por não dispor de nenhuma dimensão temporal, espacial, ecológica, tecnológica ou administrativa.

respeito de como funcionaria ou qual aspecto teria um assentamento humano sustentável como, por exemplo, quais seriam essas necessidades e quem as definiriam: o mundo desenvolvido ou o mundo em desenvolvimento? Como se mediria tudo isso? Essa definição ainda deixa margens para que políticos e criadores de opinião a utilizem para reclamar uma correção ecológica que em boa medida é falsa e vai a prol aos seus próprios interesses e não aos da comunidade.

Durante os anos 80, algumas organizações se destacavam ao tentar demonstrar que o progresso econômico e a integridade ecológica foram *inescapavelmente interconectados* ao invés de *implacavelmente polarizados*. Neste meio, destaca-se como principal corpo internacional para conservação da natureza e uso sustentável dos recursos naturais, o *World Conservation Union* (IUCN) (89). Já o World Commission on Protected Areas (WCPA) atua em parques nacionais, reservas naturais, etc. (ROE, 2000). Após a aparição do *Informe sobre nosso futuro comum* (1987-1988) coordenado por Harlem Brundtland no marco das Nações Unidas, foi colocando de “moda” o objetivo do desenvolvimento sustentável (90).

A partir de então, as preocupações se estenderam e culminaram na Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (ECO 92), que aconteceu no Rio de Janeiro em 1992, surgindo uma percepção de crise global e generalizada. Esta preocupação teve como resultado a criação da Agenda 21 (91), que veio dar diretrizes para alcançar um desenvolvimento sustentável no século XXI. Em 2002, concretizou-se a reunião Rio+10 em Johannesburgo, que tem por desafios a erradicação da pobreza, a mudança de modelo econômico e a gestão ambiental como vitais para se alcançar a sustentabilidade (92).

Ao englobar sistematicamente um conjunto de dimensões interdependentes, a aplicação do conceito de sustentabilidade, desde o global até o mais peculiar, requer uma grande capacidade de atuações e de alterações nas pautas de comportamento e nas ordens estabelecidas, assim como no compromisso de todos os setores implicados. Por isso, diversos teóricos vêm desenvolvendo estudos com base nesse conceito de forma a delimitá-lo e a proporcionar uma visão mais clara do que deveria ser o papel dos representantes de cada comunidade e das mesmas em prol de um

(89) A IUCN define como “área protegida” (protect area) uma área de terra ou mar especialmente dedicada à proteção e à manutenção da diversidade biológica e natural, e recursos culturais associados, e controle através de meios legais ou outros de significado efetivo. As áreas protegidas podem ser estabelecidas segundo inúmeras propostas, tais como a proteção das espécies ou ecossistemas, cenário ou razões paisagísticas, turismo e recreação, pesquisa ou ciência educacional.

(90) NAREDO, 2004.

(91) A Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro, em 1992, aprovou um documento, denominado Agenda 21, que estabelece um pacto pela mudança do padrão de desenvolvimento global para o próximo século. O resgate do termo “agenda” teve como propósito a fixação, de fato, em documento, de compromissos que expressem o desejo de mudanças das nações do atual modelo de civilização para outro em que predomine o equilíbrio ambiental e a justiça social. Os países signatários assumiram o desafio de incorporar, em suas políticas, metas que os coloquem a caminho do desenvolvimento sustentável.”“. O texto apresentado acima foi retirado do documento “Gestão dos Recursos Naturais Subsídios para a elaboração da Agenda 21 Brasileira”. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/se/agen21/ag21bra/do/c/gestao.zip>>.

(92) CASTIHO, 2004.

convívio mais saudável com o meio ambiente no qual está inserido. Conceitos como ecourbanismo, sustentabilidade urbana, entre outros exemplificam este campo de atuação, onde a gestão urbana se torna um dos motores principais para a obtenção de respostas satisfatórias aos requerimentos ambientais e sociais (93).

### 1.13.1 A Sustentabilidade urbana

Primitivamente, o termo sustentabilidade foi aplicado a uma variedade de contextos não urbanos, particularmente agricultura, manejo de florestas, peixarias e aos recursos aquáticos. A literatura desse conceito tornou-se mais vasto posteriormente com as reportagens publicadas "*A State of the world*" e "*World Recourses Institute*" pelo *Worldwatch Institute* (94).

Platt (1994) identifica dois sentidos para a sustentabilidade urbana: produção e restauração do fenômeno biológico remanescente, e processos dentro da comunidade urbana. Neste sentido as comunidades ecológicas garantem um ciclo em ordem de transformações de material e de energia regulando e amortecendo a superfície da terra ao encontro de violentas mudanças fisiográficas, enquanto os indivíduos devem estar preocupados com o impacto da produção de suas atividades nestes ecossistemas. Esta preocupação envolve atualmente questões de transporte, conservação de energia, diminuição da poluição do ar e da água, reciclagem de material e nutrientes, e etc. (95)

O crescimento contínuo da população, o aumento dos ingressos e a expansão das atividades industriais, turísticas e recreativas, ente outras, tem deixado em evidência as limitações dos recursos naturais como insumos do processo de desenvolvimento e a necessidade de incorporar estratégias de desenvolvimento sustentável em diversos âmbitos (96). No contexto urbano, o trabalho humano deveria ser designado a produzir amplo proveito em qualidade ambiental e na qualidade de vida global garantindo diversidade social e ecológica ao invés de caros riscos ao ambiente, devidos aos precários sistemas de energia e produtos da vida urbana.

(93) CASTILHO, 1999.

(94) PLATT, 1994

(95) Incorretamente fazemos uma correlação entre crescimento populacional e degradação ambiental como fatores diretamente opostos. Como todo nosso aporte técnico-cientetífico podemos fazer cidades que mantenham seus ecossistemas em harmonia dando continuidade à vida e explorando os meios para obter recursos.

(96) EDELSBERG, 1996.

A confluência dos usos e atividades nas grandes concentrações humanas de costa e o rápido ritmo de crescimento populacional, unido as alterações constatadas no sistema econômico das últimas décadas, explicam parte das tensões sofridas no seio dessas cidades e seus entornos correspondentes. Tudo isso conduz à procura de novos modelos qualitativos de relação e de desenho funcional.

Uma das maiores tarefas dos profissionais de desenho urbano-paisagístico encontra-se na preocupação e no trabalho com a natureza, ou seja, na criação de uma estratégia global para as cidades que concilie objetivos sociais e ambientais, o que se denomina "cidade sustentável". Segundo Mela (1999) a relação cidade/ambiente pode ser estabelecida a partir de um sistema que responda as seguintes necessidades: satisfazer as necessidades de seus habitantes; desenvolver-se sem comprometer o sistema ecológico (estudos de capacidade de carga); e reproduzir os recursos necessários para satisfação das necessidades futuras.

Assim, o autor sugere as seguintes medidas: em primeiro lugar, deve-se investigar e analisar os recursos ambientais existentes que respondam às necessidades para um desenvolvimento atual quanto futuro. Depois, torna-se necessário um estudo analítico das atividades que atuam sobre esses recursos, alterando-os sempre que necessário de forma a melhorar quantitativamente e qualitativamente o impacto dessas atividades no meio sobre o qual atuam. E, por último, deve-se definir o conjunto de agentes segundo modalidades de uso dos recursos, ou seja, de suas capacidades reprodutivas.

Segundo Rheingants (2002) quando o meio ambiente é visto como processo de interação entre a natureza e o sociocultural, respeitam-se as diferenças culturais existentes e somam-se as questões consideradas para o desenvolvimento: educação, saúde, lazer, etc. Estas devem estar fundamentadas em um critério interdisciplinar que leve em consideração o ambiente como um todo, mas de modo a permitir a invenção e a criação espontânea bem como o desenvolvimento da personalidade e do espírito de união de uma comunidade visando uma melhoria na qualidade de vida (97).

Logo, a capacidade de desenvolver atividades econômicas e, concomitantemente, sustentar a vitalidade dos componentes e processos de funcionamento dos ecossistemas, através do cálculo da vida útil ou a durabilidade natural, a avaliação do déficit ecológico ocasionado pelas atividades humanas e a sabedoria para evitar impactos negativos ao ecossistema são hipóteses que procuram ser alcançadas na sustentabilidade ambiental evitando afetar: a saúde, a segurança e o bem-estar das pessoas, as condições estéticas e sanitárias do ambiente, e a qualidade dos recursos naturais (98).

Uma das chaves para obter um resultado positivo em qualquer processo de ordenação ou planificação dos espaços naturais litorâneos e marítimos aparece intimamente ligada ao conceito de uso sustentável desses meios, onde a conservação e desenvolvimento podem estar diretamente relacionados. Torna-se claro, nos dias atuais, que sem desenvolvimento econômico uma sociedade dificilmente teria a capacidade de conservar seu entorno natural, logo a interdependência desses fatores é extremamente necessária e: possibilita a integração com o aparato produtivo prevenindo a extinção das espécies comerciais existentes; dota os espaços produtivos de um valor educativo-científico (como os laboratórios ao ar livre); garante possíveis benefícios econômicos e sociais; valoriza seu potencial de recreação e turismo. Todos estes devem ter em conta o custo econômico da proteção (99).

Assim, o conceito de distribuição e uso justo dos recursos já é central na noção de desenvolvimento sustentável onde a equidade, a capacidade de suporte da biosfera, o uso dos recursos renováveis e não-renováveis, os fenômenos da natureza - El Niño, a Camada de Ozônio-, a permacultura são temas sempre abertos a discussões e objetos de investigação (100). No meio litorâneo aparece a cooperação da *International Union for Conservation of Nature Resources* (IUCN) que trabalha em prol de sua proteção (101). Para Muñoz (2004) trata-se de uma das melhores iniciativas neste sentido.

No Brasil, o Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro e o Projeto Orla são exemplos de iniciativas para responder adequadamente às demandas e problemas gerados no espaço

(98) NAKAMURA, 2006; HOLLAND; PRACH, 1994.

(99) BARBOSA; ZAMOT, 2004.

(100) BENSON; ROE, 2000.

(101) PHILIPS, 2000.

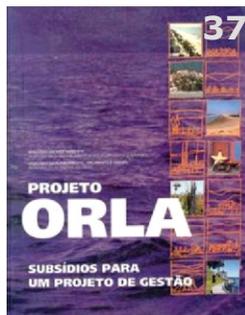
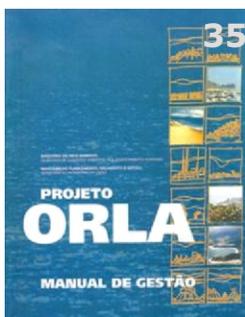
litorâneo, a partir de propostas onde o ordenamento territorial e o disciplinamento de usos do solo aparecem como eixo articulador das ações desenvolvidas localmente. É o que aborda o texto seguinte.

#### 1.14 O Projeto Orla

O Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima - Projeto Orla - é uma iniciativa do governo federal, supervisionado pelo Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro (GI-GERCO) da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), tendo como coordenadores a Secretaria de Qualidade Ambiental nos Assentamentos Humanos do Ministério do Meio Ambiente (SQA/MMA) e a Secretaria do Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (SPU/MP). Este projeto vem introduzir uma ação sistemática de planejamento da ação local visando repassar atribuições da gestão deste espaço do governo federal para a esfera do município. Trata-se, portanto, de uma estratégia de descentralização de políticas públicas enfocando um espaço de alta peculiaridade natural e jurídica: a Orla Marítima. Soma-se, ainda, a incorporação ao contexto da gestão integrada a visão estratégica de planejamento e de busca de identidade local à solução de conflitos, e à manutenção das riquezas naturais, culturais e sociais do litoral brasileiro.



\_ Exemplo de proposta elaborada para a praia de Calhau



A aplicação dos instrumentos e procedimentos técnicos do Projeto Orla, em especial aqueles resultantes do diagnóstico e implementação dos planos de intervenção, tem por objetivo final promover o alcance de benefícios nos três níveis de gestão territorial (102):

. *a nível nacional:* atender aos propósitos de uma ação convergente do poder público, no sentido de valorizar o conceito do patrimônio coletivo da orla, revertendo a lógica da “privatização dos benefícios e socialização dos prejuízos, dando um significado estratégico à formação da cidadania;

. *a nível regional:* permitir que o uso adequado da orla potencialize o ativo natural, como elemento para o desenvolvimento do turismo, para a manutenção de recursos estratégicos e para a implantação de infra-estrutura de interesse para o crescimento econômico regional;

. *a nível local:* valorizar a paisagem, os atrativos turísticos e a proteção física, como elementos fundamentais para o convívio social da orla, propiciando a geração de pequenos negócios compatíveis com a conservação e utilização sustentável da biodiversidade local.

Objetivo geral	“dar uma nova abordagem ao uso e gestão dos terrenos e acrescidos de marinha através da aplicação de diretrizes gerais de disciplinamento, buscando aumentar a dinâmica de mobilização social neste processo e consolidar uma orientação cooperativa e harmônica entre as ações e políticas praticadas na orla marítima”.
Objetivos específicos	Fortalecer a capacidade de atuação e a articulação de diferentes atores do setor público e privado na gestão integrada da orla, aperfeiçoando o arcabouço normativo para o ordenamento de uso e ocupação desse espaço; desenvolver mecanismos institucionais de mobilização social para sua gestão integrada; estimular atividades socioeconômicas compatíveis com o desenvolvimento sustentável da orla.
Desafio	Lidar com a diversidade de situações representadas pela extensão de 8.500 km de faixa marítima e dos municípios litorâneos, que totalizam uma população em torno de 32 milhões de habitantes; e com a crescente geração de conflitos quanto à destinação de terrenos e demais bens sob o domínio da União, especialmente as praias, espaços de convivência e lazer e de uso público.
Base legal *	Lei 7.661 de 1988; Lei 9.636 de 1998; Plano de Ação Federal para a Zona Costeira.

\* Ver Anexo D.

(102) BRASIL, 2006a.

Tendo relatado grande parte do corpo teórico que vem delinear o perfil dessa pesquisa, a seguinte seção tem por objetivo apresentar as categorias de análise que foram empregadas para uma parte do estudo do caso referência deste trabalho. Elas têm por objetivo avaliar a “sustentabilidade” que almejam para a nova orla de Costazul. Sua seleção levou em consideração alguns dos principais pontos presentes no discurso teórico do poder público riostrense para a criação de um projeto sustentável para a cidade e, por assim dizer, para a orla de Costazul. De modo a resumir esses anseios e torná-los mais evidentes foi utilizado fatores que representam alguns dos valores para um bom projeto urbano. Para isto me apoiei, também, nos escritos de Sòla Morales (2005) como será descrito a seguir.



### 1.15 Apresentação de algumas categorias para medir a sustentabilidade do Projeto urbano-ambiental de Costazul.

De acordo com Hough (1995) os cursos d'água em suas variadas formas são fundamentais para o equilíbrio ambiental e a sua utilização na construção da paisagem urbana deve expressar uma intercomunicação entre forma urbana e meio ambiente. A preservação das áreas onde se encontram esses meios hídricos é, portanto, fundamental para o equilíbrio da vida urbana (103). Sabendo que a revalorização das paisagens às margens oceânicas normalmente induz ao estabelecimento de novos usos e de novas atividades, que devem corresponder às necessidades, desejos e expectativas dos seus usuários, torna-se importante estabelecer algumas diretrizes no planejamento de projetos para esta área de limite entre cidade e mar.

Aqui é considerado como fundamental para a concretização de um projeto urbano sustentável o trabalho com questões relacionadas à preservação e uso do meio ambiente, a visibilidade, a legibilidade, a identidade do lugar e a acessibilidade. Acredita-se que esses fatores são determinantes para se alcançar e medir a tão falada sustentabilidade para a orla marítima de Costazul e, por isso, serão empregados como critérios para se alcançar os objetivos pleiteados nesta pesquisa.

Acredita-se, neste trabalho, que a preservação de um ambiente está diretamente relacionado com a possibilidade de seu uso, que para se preservar não é necessário trancar, isolar um espaço ou o ambiente dos indivíduos. Mas, para isso, projetos devem ser pensados e executados de forma a propiciar o melhor relacionamento entre o meio natural-cultural sob o qual se atua e os usos destinados a ele. A diversidade de percepção, opinião e interesse sobre estas paisagens devem ser privilegiados nos processos de planejamento e desenho dessas áreas (104). Para destinar usos compatíveis com as características apresentadas nestes espaços são ditadas leis a fim de se promover a conservação e a dinâmica através da promoção de uma utilização que dialogue com o meio ambiente.

(103) COSTA E MONTEIRO, 2000

(104) COSTA, 1993.

A visibilidade no meio urbano diz respeito à estratégica de sua utilização na promoção da consciência e da responsabilidade ambiental (105). Essa consideração defendida por Hough (1995), Lynch (1960) diz respeito, por exemplo, a necessidade de um novo simbolismo para a água no meio urbano e do restabelecimento da identidade da água como um processo vivo nas cidades.

A legibilidade é a facilidade com que o entorno ou uma forma urbana pode ser reconhecida, organizada em unidades coerentes, apreendida e recordada. Estreitamente relacionada com a legibilidade se encontra a imaginabilidade ou a capacidade que tem um elemento urbano de suscitar uma imagem vigorosa em qualquer observador. Uma imagem de cidade eficaz seria então, segundo Lynch (1960), aquela que favoreça uma boa compreensão e memória de um determinado lugar, onde cada sítio possa expor sua individualidade, sua riqueza de significados.

Aqui também será trabalhada a identidade do lugar que é conceituada por Lynch (1981) como o significado que atribuímos ao mesmo. É a identificação de uma área, sua diferenciação de outra, sua personalidade e individualidade. Segundo o autor, a identidade do lugar está próxima da identidade pessoal.

*"En la identidad está su poder de seducción de las ciudades", logo, está nos significados misteriosos da urbe, nos lugares urbanos a sedução sobre a sedução das cidades."*

Manuel de Sola-Morales

A forma de se tocar na água trás um valor incomensurável para a vida urbana, por isso a acessibilidade deve ter um papel tão importante e devem ser incentivadas através dos processos de valorização destas áreas, variando conforme as características do lugar (106). Dentre todas as categorias aqui empregadas, a acessibilidade se torna a mais extensa durante a discussão, pois envolve uma série de fatores que são freqüentemente desprezados dentro do desenho urbano.

(105) COSTA, 1993.

(106) LYNCH, 1960.

Soma-se a essas categorias o poder de seduzir, de atrair e de respeitar as diferenças como escreve Manuel de Solà-Morales em "*Cuatro paradigmas para un curso de ética urbanística*" (107) sobre os quatro princípios do espaço social nos quais é de grande valor concentrar a razão de ser e da utilidade do urbanismo. Assim, Identidade, Sensualidade, Equidade e Diferença vem justificar a existência de um campo de estudo e de proposição sobre o território construído.

#### 1.15.1 A questão da acessibilidade

Falar em acessibilidade é falar na democracia da utilização do espaço público. Quando pensamos em acessibilidade pensamos na possibilidade de entrar em um determinado espaço, usufruí-lo. Porém, aceder a ele, considerado bem comum, pode passar por quatro fatores distintos: o primeiro se refere a forma pela qual ele está aberto ao público, a facilidade em chegar e pisar em seu território; o segundo diz respeito a possibilidade de visibilidade oferecida, como é trabalhada essa abertura ao mar, ao horizonte; o terceiro corresponde ao poder de usufruir de todos os serviços e/ou equipamentos oferecidos ao público em geral, uma oportunidade de ingresso de todo cidadão ` a praia e a seus bens; o último seria a possibilidade de adentrar, imergir e usufruir das águas marítimas, ou seja, a responsabilidade de permitir a entrada ` a água através de seu cuidado e respeito que garantam sua qualidade e possibilidade de uso.

Ver o mar é um desejo que centenas e centenas de pessoas anseiam. Porém, pisar nas praias ou tocar em sua água são outros fatores nem sempre possibilitados ` a toda a população. Várias podem ser as causas, como o meio de se chegar ` a orla, a exclusão social através dos preços dos produtos comercializados, da qualidade dos materiais e infra-estrutura empregados que não viabilizam o adequado uso, da poluição e contaminação das águas principalmente no meio urbano, por exemplo.

A sustentabilidade de um bom projeto urbano deve estar baseada nestes fatores que se relacionam. Se o espaço público é para ser democrático, ele deve começar a possuir todos os

(107) SOLÀ-MORALES, 2005.

acessos a praia. Exemplificando, a Praia do Flamengo é um patrimônio público da população e seu acesso irrestrito são fatores positivos na cidade do Rio de Janeiro. Porém a “negação” às suas águas, devido à sua contaminação, produz uma perda irreparável neste ecossistema marinho e para a própria sociedade. Dados comprovam o quanto é inadequado o uso e apropriação desse bem tão precioso e que se encontra a espera de atitudes concretas de despoluição.

Ainda na cidade do Rio de Janeiro nada mais famosa que a sua princesinha do mar: Copacabana. A praia de Copacabana tão conhecida internacionalmente é um dos principais cartões postais da cidade e o uso de suas águas é permitido quase todo ano, salvo em condições climáticas não satisfatórias. Porém, com as novas instalações de serviços oferecidos pelos novos quiosques acabaram trazendo uma afirmação daquilo que antes já se via percebendo: a praia como um bem de consumo de massa, onde poucos “podem” ter poder de acessibilidade a esses espaços públicos-privados. Isto tem como consequência a inibição de se frequentar esse ambiente, o que diminui o uso da orla.

Esses são alguns exemplos do que se pode perceber em muitas outras cidades litorâneas tanto de nosso país quanto do mundo. É preciso ter a consciência que a acessibilidade está muito mais além do emprego de rampas de acesso ou elevadores. É preciso pensar na cidade para seu habitante, seu usuário maior. É para ele que a cidade deve ser feita principalmente, resguardando seu patrimônio ambiental e cultural através de um bom desenho e projeto urbanos que saibam ler as reais necessidades de uma determinada cidade e sua população.

Este capítulo iniciou com uma visão geral do processo de urbanização no litoral, que teve por causa-conseqüência principal a colonização e as diversas heranças culturais aplicadas neste território costeiro ao longo dos anos. Mostrou ainda que muitos dos problemas atuais do espaço litorâneo estão freqüentemente relacionados com a decadência de áreas portuárias, pela intensa urbanização que procura adensar ou explorar o máximo possível os terrenos adjacentes às águas marítimas, e pelo turismo que se intensifica nestas áreas. Tudo isto pode estar caracterizado pela forte atratividade que o mar produz, por sua imensidão, sua paisagem natural-cultural que encanta e seduz, pelos momentos e atividades que são geradas muitas vezes na faixa de areia aberta aos mais diversos tipos de apropriação. Discuti diversas terminologias aplicadas à zona costeira e aos conceitos sobre paisagem, cultura, sustentabilidade, espaço público que formam a grande parte do corpo teórico que direciona este trabalho. E foi apresentado o novo modo de ver e atuar sobre os espaços litorâneos e a sua importância na concretização de espaços públicos e de arremate urbano. O contexto foi direcionado para aqueles projetos que têm anseios de atração turística e de cunho ambiental-social.

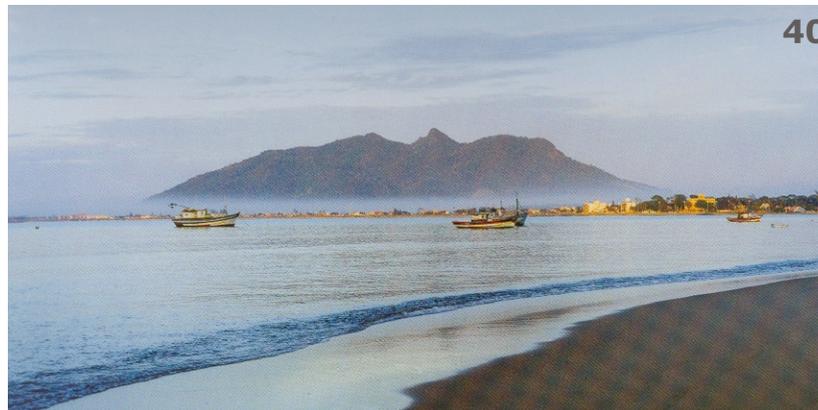
Por fim, veio trabalhar com caracteres especialmente trabalhados pelo governo municipal de Rio das Ostras como meio de concretizar projetos dito sustentáveis. Esses conceitos, aqui aplicados como categorias analíticas, foram selecionados por estarem sempre presentes no discurso público e serão empregados como forma de medir a eficácia entre teoria e prática projetual nesta pesquisa. Assim, o capítulo seguinte tem por objetivo apresentar a cidade de Rio das Ostras dentro de seu contexto histórico-cultural dando ênfase às atuais transformações que passa seu território através dos novos projetos implantados dentro de todos os segmentos: saúde, educação, emprego, preservação ambiental, lazer, turismo. Esse novo contexto físico-urbano é favorecido pelo novo momento econômico que passa o jovem município que vê na prática urbanística a forma de alcançar um equilíbrio entre desenvolvimento econômico-social e de preservação ambiental. Assim, são apresentados o novo modo de produzir em Rio das Ostras, os novos valores que se evidenciam e a forte presença que impõe o mar para a atratividade desta cidade. Pretende-se com isto demonstrar um pouco dessa relação entre homem e meio onde vive e atua.

**RIO DAS OSTRAS**  
uma pérola entre o rio e o mar



## 2.1 Apresentação

Rio das Ostras é uma das cidades que mais tem se destacado dentro da zona costeira fluminense devido, em grande parte, às atuações de seus gestores urbanos, fato que se evidencia no mandato consecutivo do ex-prefeito Alcebíades Sabino dos Santos (1996-2004). Riostrense nato, Sabino e seus aliados desempenharam uma forte política urbana caracterizada por medidas baseadas, teoricamente, num urbanismo responsável e integrador. A posição geográfica, a proximidade ao setor turístico da Região dos Lagos e do pólo petroquímico de Macaé e as características paisagísticas desta cidade contribuem para essa relevância. De um lado o atrativo turístico que leva um contingente populacional a conhecer esta bela região, de outro a forte economia que gera o petróleo atraindo um outro público que vai à busca de trabalho. O recebimento dos *royalties* de petróleo, após sua emancipação, tem contribuído para o financiamento de projetos em todos os setores da cidade caracterizando o novo momento econômico ligado a uma nova forma de produzir. Assim, o presente capítulo vem apresentar Rio das Ostras abrindo campo para a discussão sobre esta nova forma de pensar e atuar nesta cidade, que vive um momento de explosão demográfica e financeira. Importância será dedicada à borda costeira riostrense, grande atrativo turístico e de recursos econômicos.





## 2.2 Rio das Ostras

### 2.2.1 Localização

*"Pérola entre o rio e o mar"*  
Alcebiades S. dos Santos

A cidade de Rio (108) das Ostras situa-se na extensa planície que se estende desde os alinhamentos serranos da Serra do Mar até o Oceano Atlântico, distando 170 Km ao norte da cidade do Rio de Janeiro. Formando parte da Região das Baixadas Litorâneas, tem como limites os municípios de Casimiro de Abreu e Macaé e o Oceano Atlântico e seus principais acessos ocorrerem através da Rodovia Amaral Peixoto (RJ-116) ou pela estrada Serramar (RJ 162) através da BR 101. Em sua superfície de 230,62 Km<sup>2</sup>, abriga a sede do município e as localidades de Jundiá, Cantagalo, Mar do Norte, Palmital, Rocha Leão e Sapucaia (109). Juntas totalizam uma população de 49.868 segundo dados do IBGE (2006).



Região das Baixadas Litorâneas.



Região das Baixadas Litorâneas  
- Rio das Ostras

(108) Rio das Ostras significa Rio Seripe (LIMA, 1998)

(109) PMRO, 2005.

**44**



### Distâncias Rodoviárias (Km)

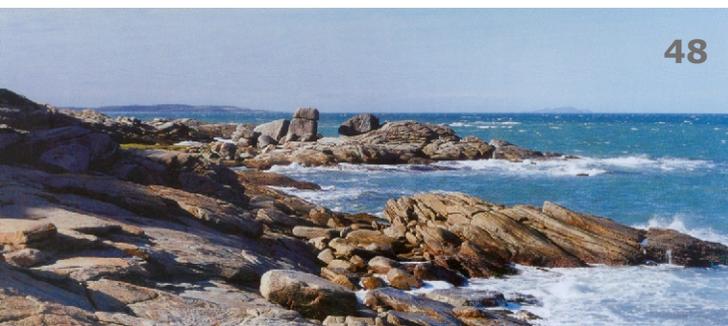
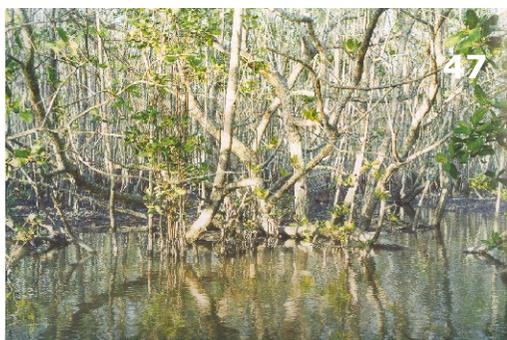
	Angra dos Reis	Araruama	Armação de Búzios	Cabo Frio	Campos de Goytacazes	Casimiro de Abreu	Macaé	Niterói	Nova Friburgo	Rio de Janeiro	Volta Redonda
Rio das Ostras	321	73	50	60	133	41	25	153	97	166	276

Fonte: Ministério dos Transportes (Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – NNIT)

### Distâncias Rodoviárias e acessos - capitais da Região Sudeste (Km)

Estado	Distância (Km)	Rodovia de Acesso
Rio de Janeiro	<b>170 Km</b>	<b>RJ 106 / BR 101</b>
São Paulo	<b>595 Km</b>	<b>BR 116</b>
Belo Horizonte	<b>585 Km</b>	<b>BR 040</b>

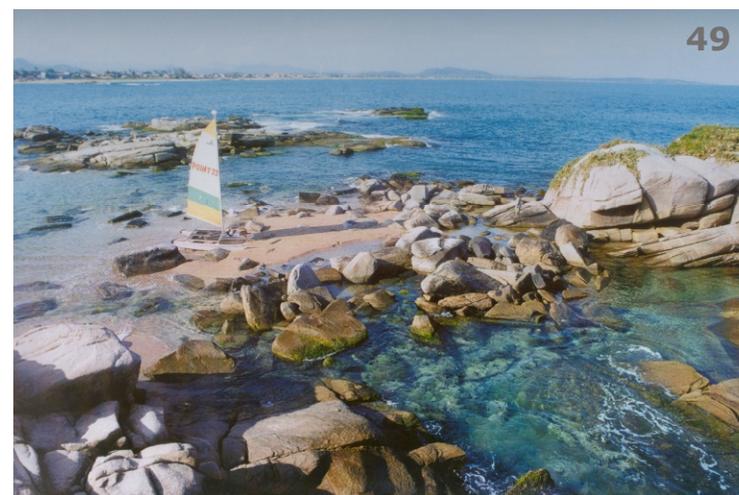
Fonte: Ministério dos Transportes (Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – NNIT)



(110) Rio das Ostras, 2003.

(111) PMRO, 2006b.

Provida de um clima tropical, quente e úmido e uma temperatura média anual de 22,6°C, Rio das Ostras reúne condições paisagístico-geográficas singulares marcadas pelo litoral de restingas, manguezais, praias, lagoas, ilhas, rios. Sua orla marítima possui 28 Km de extensão entremeada por praias e costões rochosos. Em seu relevo, aparecem os cordões litorâneos ou restingas arenosas (110). As lagoas de formas alongadas ocorrem nas depreciações dos cordões litorâneos. Os rios, em especial o Rio das Ostras, e as colinas para o interior do município somam o elevado grau de diversidade biológica e endemismo de espécies, que atualmente se apresentam em fragmentos espalhados, configurando a paisagem riostrense (111).





Suas condições geográficas contribuíram para o desenvolvimento histórico da cidade e da sua morfologia urbana. A necessidade de cruzar o rio das Ostras por viajantes e comerciantes durante o período canavieiro, fizeram com que um pequeno núcleo urbano começasse a ser constituído nas proximidades desse rio e do mar. A topografia praticamente plana favoreceu o estabelecimento da malha quadricular (112) . As terras mais altas, como no Morro do Cantagalo, zona rural da cidade, foram destinadas à produção de alimentos, hoje também explorada pelo turismo rural.

A busca primordial de moradia ocorreu nos terrenos próximos a orla marítima e sua concentração ao longo dos anos foi um dos fatores que culminaram na fundação da cidade de Rio das Ostras em 10/04/1992, ano de sua emancipação político-administrativo de Casimiro de Abreu (113) . Do território citadino a frente marítima é a borda natural mais significativa para Rio das Ostras, não apenas por sua beleza, mas por seu fator de atração turística e de capital para a cidade.

(112) Muito é discutido a respeito da famosa malha xadrez dos loteamentos que se multiplicam pelo território litorâneo nacional. Ela exemplifica bem essa desvalorização do sítio a ser ocupado, não permitindo que o ambiente natural-cultural e o antropotizado convivam da melhor forma possível

(113) PMRO, 2006b.



### 2.2.2 O processo de formação



53

(114) Atualmente estes registros podem ser encontrados no Museu Sítio Arqueológico Sambaqui da Tarioba.

(115) TAL, 2005-06.

(116) LIMA, 1998.

(117) TAL, 2005-06, p.13.

(118) TAL, 2005-06.

(119) LIMA, 1998.

(120) TAL, 2005-06.

A atual cidade de Rio das Ostras já foi conhecida como Rio Leriipe, “ostra ou molusco grande”, de acordo com o vocabulário dos índios Tamoios e Goitacazes que habitaram esta região, e como Baía Formosa pelos navegadores que por aí passaram por volta do século XVI. Escavações no território rioestrense confirmam que estas terras já foram ocupadas há cerca de 4 mil anos por sambaquianos (114), indígenas pré-históricos, um povo seminômade que vivia da caça e da coleta (115).

No século XVI, os Tamoios do Cabo Frio junto aos franceses lutaram contra o domínio português, mas os indígenas terminaram massacrados. Posteriormente, os jesuítas e os capitães, que lutaram junto à tropa portuguesa, pleitearam terras em Rio das Ostras e no norte-fluminense por seus serviços prestados (116). Em 1630, foi cedida uma Sesmaria pelo Capitão-Mor Governador Martin Côrrea de Sá e “delimitada com dois marcos de pedra colocados em Itapebussus e na barreta do rio Leriipe com a insígnia dos jesuítas” (117). A sesmaria tinha como limites o Rio Iriri, atual Rio das Ostras, ao sul e o Rio dos Bagres ao norte. Construções, tais como, o Poço de Pedras, o cemitério e parte da Igreja de Nossa Senhora da Conceição (não terminada nesta época), são relíquias históricas nas quais utilizaram mão-de-obra indígena e de negros escravos (118).

A partir de meados de 1731, Rio das Ostras ficou sobre jurisdição de Cabo Frio, o que comprova o seu pertencimento à Capitania de S. Vicente até o final do século XVII, apesar de suas propriedades terem sido apossadas pelos proprietários de S. Tomé. Em 1759, os jesuítas foram expulsos do Brasil, o que favoreceu a posse das terras pelos sesmeiros (119). A Igreja de Nossa Senhora da Conceição foi então finalizada pelos Beneditinos e Carmelitas no século XVIII, porém, na década de 50, esta arquitetura desmoronou sem deixar ruínas (120).

Os piratas eram outro tipo de população que freqüentavam as terras rioestrenses durante investidas contra os portugueses, pois encontravam no rio das Ostras o lugar propício para

escapatória, seja por sua proximidade a Cabo Frio seja pela proteção natural que este rio oferecia(121).

A partir do século XIX, Rio das Ostras deixa de ser apenas uma referência para fazendeiros para tornar-se um pequeno arraial ou vilarejo, fato que foi favorecido pelo encontro de algumas rotas que por seu território existia, tais como a estrada para a Barra de S. João, Rio Dourado e Macaé, além de ser rota que ligava a produção canavieira (122) à até então capital do Brasil, o Rio de Janeiro. Em 1877, é inaugurada a estrada de ferro Leopoldina, que interligou a capital ao norte fluminense, ao Espírito Santo, à região das serras e a Minas Gerais terminando na cidade de Leopoldina (123).

O desenho do atual município riostrense começou a ser traçado a partir da linha da praia, próximo ao atual rio das Ostras, onde se localiza o Centro da cidade. Aí se encontravam o antigo Largo da N. S. da Conceição com a igreja e a fonte de água potável que abastecia a população. O transporte da cana-de-açúcar do norte fluminense, principalmente das fazendas próximas a Campos, fez de Rio das Ostras uma das passagens e paradas obrigatórias por tropeiros que vinham de suas terras rumo ao Rio de Janeiro. Ao terem de parar e preparar o transporte do gado para cruzar o rio, começou a se constituir um pequeno núcleo nestas proximidades, onde existia policiamento para garantir a travessia da mercadoria bem como para segurança de pequenos comerciantes dos arredores (124).

Tornando-se terceiro distrito de Casimiro de Abreu em 1970, a atual cidade passou a evidenciar um incremento populacional adquirido pela construção dos loteamentos de veraneio e pelos bairros de invasão, tornando-se nítida a diferença quanto ao padrão das construções existentes. Porém, as vias sem calçamento, a inexistência de esgotos, de galerias de águas pluviais, a indisponibilidade de iluminação pública, o deficiente abastecimento de água somados ao baixo índice de arborização eram evidenciados tanto na parte legal quanto na ilegal da cidade (125).

De meados do século XIX até a construção da Rodovia Amaral Peixoto em 1941, a cidade teve a pesca como sua principal atividade econômica, tanto que a cidade foi apelidada de "Terras dos

(121) LIMA, 1998.

(122) O crescimento da indústria canavieira no norte fluminense proporcionou o crescimento de muitas cidades, inclusive de Rio das Ostras.

(123) LIMA, 1998.

(124) LIMA, 1998.

(125) MORAESa, 1996.

Peixes” (126). Essa rodovia favoreceu o turismo na região que passou a constituir uma das principais forças econômicas da cidade. Porém, muitas reformas foram necessárias para que Rio das Ostras afirmasse esse caráter turístico, pois até fins da década de 90 ela não provinha de meios que favoreciam a atividade turística e à própria população (127). A falta de água e de salubridade nos bairros mais carentes, o congestionamento na rodovia Amaral Peixoto, o intenso tráfego nas ruas estreitas da orla marítima são fatos que se intensificavam e que se mantiveram até pouco tempo atrás.

Além da construção da rodovia, a proximidade com a região dos Lagos e a instalação da Petrobrás na cidade vizinha Macaé em 1978 contribuíram para o crescimento demográfico e econômico da cidade culminando na sua emancipação de Casimiro de Abreu em 1992, o que gerou em Rio das Ostras alterações nos seus quadros político, econômico e social. A partir de 1999, a cidade passou a receber os *royalties* de petróleo e de gás natural da empresa Petrobrás, que explora o território riostrense. Esses recursos elevaram enormemente as receitas do município ocasionando mudanças socioeconômicas relevantes que vêm sendo marcadas no território como um todo (128).



(126) TAL, 2005-06

(127) MORAESa, 1996

(128) PMRO, 2006.

No ano passado foi aprovado o Plano Diretor para a cidade de Rio das Ostras, que foi desenvolvido com base em três pontos principais: fomento ao turismo, desenvolvimento de ciência e tecnologia e preservação ambiental (129). Dentre os princípios que se destacam no Artigo 4 deste documento e de interesse nessa pesquisa, destacam-se: a busca do direito universal à cidade, compreendendo o direito à terra urbana, à moradia digna, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte, aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer (inciso III); a universalização da mobilidade e acessibilidade (inciso VII); a preservação e recuperação do ambiente natural e construído (inciso IX); a participação da população nos processos de decisão, planejamento, gestão, implementação e controle do desenvolvimento urbano (inciso XII); o desenvolvimento econômico, social e ambiental sustentável (inciso XIII); a integração regional (inciso XIV).

Nos Artigos 4 e 50 do mesmo documento, torna-se interessante citar os seguintes incisos, que vêm esclarecer os objetivos da política de desenvolvimento econômico sustentável da cidade de Rio das Ostras: a proposta de transformação do Município de Rio das Ostras em pólo turístico, artístico e científico-tecnológico regional (inciso I, art 4); e o desenvolvimento de atividades artísticas e culturais locais (inciso V, art 50). Esses incisos vêm resumir muitos dos interesses públicos atualmente discutidos e empregados na cidade. Percebe-se que essas intenções vão ao encontro de uma política de comprometimento e auto-envolvimento com o desempenho e a legitimação de uma gestão organizacional que busca um desenvolvimento da cidade tanto para manter as qualidades ambientais, sociais e culturais tanto para a comunidade quanto para o visitante; não apenas uma melhoria do bem-estar social, mas, como diz E. Dudley (apud BARBOSA; ZAMOT, 2004), uma mudança no comportamento e nas aspirações do mundo em que se vive. Buscando a compreensão entre desenvolvimento econômico, social e cultural-ambiental de uma cidade que vive um quadro de grande expansão financeiro-econômica, a seção a seguir procurará discutir essas questões na tentativa de esclarecer muitas das alterações que vêm passando a cidade de Rio das Ostras, onde se destaca os interesses relacionados ao turismo no cenário atual da cidade.

### 2.3 Outras questões

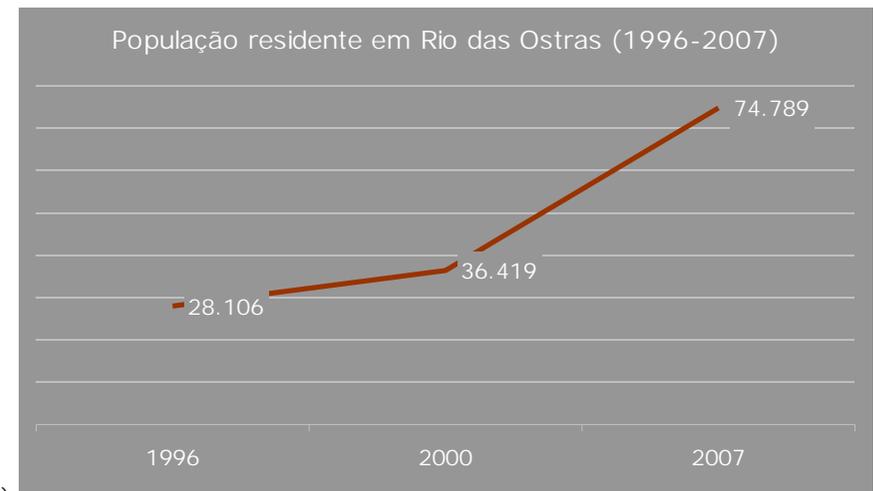
O município de Rio das Ostras compõe hoje o quadro dos municípios que possuem uma das maiores taxas de crescimento demográfico do estado do Rio de Janeiro, ou seja, 9% ao ano. Com uma área urbana de 42,78 Km<sup>2</sup>, o que compreende aproximadamente 18,5% de sua área total, em 2002 abrigou 95% dos habitantes dentro dela, o que configura uma alta taxa de urbanização e cria uma grande disparidade na concentração demográfica: a área urbana compreende 807,67 hab/Km<sup>2</sup> enquanto na área rural apenas 9,96 hab/Km<sup>2</sup>. Porém, em períodos de alta temporada, essa concentração urbana aumenta consideravelmente, caracterizando uma sazonalidade na cidade (130).

O crescimento populacional da cidade tem como causa principal a proximidade física ao pólo petroquímico de Macaé, que nos últimos anos também vem influenciando a instalação e concentração de empresas, que atuam no apoio à atividade petrolífera em Rio das Ostras (setor de serviços).



Petrobrás em Macaé.

(130) PMRO, 2005



Fonte: IBGE (2006)

Assim, “turismo e petróleo, indiretamente, movimentam o mercado imobiliário e geram serviços ligados ao transporte, comércio e, principalmente, a indústria da construção civil, que constitui a base da economia informal local” (131). A pesca vem fechar o tripé das atividades que contribuem para o recebimento das divisas da cidade.

Como apresentado no PMRO (2006b), o município de Rio das Ostras tem se beneficiado em grande parte com os *royalties* do petróleo e tem crescido com o turismo além de atender às necessidades básicas de sua população, uma vez que reformas e instalações de infra-estrutura vem sendo realizadas. Vale destacar que todas essas reformas que têm ocorrido foram em grande parte possibilitadas por essa nova fase econômica pela qual a cidade vem passando (132). No ano de 1999, o município faturou 17.714 milhões de reais, o que representa aproximadamente 46% de toda a receita deste mesmo ano. Esse fato tem permitido que a administração municipal provoque uma reforma urbana como um todo, a princípio guiada pela recuperação da questão ambiental e depois pelo projeto que dialoga com o meio ambiente (133).

No Art. 10 do Plano Diretor de Rio das Ostras apresentam-se os objetivos gerais da política urbana desta cidade, dos quais se destacam: o desenvolvimento sustentável de atividades econômicas e sociais mediante sua diversificação, priorizando o turismo e outras atividade geradoras de emprego, trabalho e renda (inciso I); a proteção ao meio ambiente (inciso III); a compatibilização do desenvolvimento de atividades econômicas com a preservação e proteção ambiental (inciso VI); a proteção ao patrimônio histórico, artístico, cultural e paisagístico (inciso VII).

Esses incisos vêm confirmar a nova forma de se pensar o espaço e a própria cidade no início deste século onde atuam diretrizes que visam: promover a integração e a complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento sócio-econômico do município, priorizando o Turismo como indutor e facilitador dessa complementariedade (inciso V); promover a preservação do patrimônio natural, cultural, histórico, artístico, paisagístico, arqueológico e arquitetônico do Município (inciso VI); fortalecer a identidade do Município, sua cultura, história, paisagem, inclusive como meio de aumentar a atratividade turística (inciso VIII); fomentar a

(131) PMRO, 2006b, p.16

(132) Segundo definição encontrada no glossário do Plano Diretor de Rio das Ostras (PMRO, 2005): “Os royalties constituem uma das formas mais antigas de pagamento de direitos. A palavra royalty tem sua origem no inglês royal, que significa “da realeza” ou “relativo ao rei”. Originalmente, royal era o direito que os reis tinham de receber pagamento pela extração de minerais feita em suas terras. No Brasil, os royalties são aplicados quando o assunto é recursos energéticos, como o petróleo e o gás natural, sendo uma compensação financeira que as empresas exploradoras e produtoras desses bens não-renováveis devem ao Estado e cujo pagamento é feito mensalmente. O Estado do Rio de Janeiro e seus municípios (em especial aqueles que fazem fronteira com a bacia de Campos, o que é o caso de Rio das Ostras) são beneficiados com os royalties já que o estado é o maior produtor de petróleo do país e possui as maiores reservas nacionais do produto. Segundo a ANP, os royalties são calculados mensalmente para cada campo produtor (área produtora de petróleo e/ou de gás natural a partir de um reservatório contínuo ou de mais de um reservatório) através da aplicação da alíquota sobre o valor da produção de petróleo e de gás natural.”

(133) PMRO, 2006.

atividade turística (inciso XI); melhorar a oferta de equipamentos urbanos e comunitários, de transporte coletivo de passageiros e outros serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais (inciso XV); fomentar a cultura em todas as suas formas de expressão (inciso XIX); apoiar e incentivar a valorização e a difusão das manifestações culturais (inciso XX); proteger os ecossistemas e os recursos naturais da Zona Costeira com base nesta e na Lei Nacional nº 7.661, de 16 de maio de 1988, regulamentada pelo Decreto 5.300 de 07 de dezembro de 2004 (inciso XXIII, ambos do Art. 11 do Plano Diretor de Rio das Ostras).

A partir desses incisos, percebe-se a grande atenção dedicada ao turismo, que surge como principal objetivo econômico a ser explorado, porque, segundo o próprio discurso do poder local, o desenvolvimento dessa atividade deve ser ordenado e planejado de forma que, sustentavelmente, possa ocupar o futuro espaço econômico deixado pelo fim da extração do petróleo na região. *"Estamos construindo uma cidade para o futuro, que pode ser desfrutada neste exato momento, porque o progresso nos mostra todos os dias como é tênue o conceito de tempo"* (134), disse o ex-prefeito Alcebiades Sabino na época de início das propostas e projetos.

"O desafio atual é realinhar o crescimento do Município, sem que se destruam os seus recursos ambientais, permitindo o desenvolvimento econômico-social, enquanto houver o ciclo do petróleo, e garantir a sua sustentabilidade após este ciclo." (135)

Segue no Art. 52. do mesmo Plano alguns objetivos buscados pela Municipalidade quanto ao turismo. Almeja-se "colocá-la entre os principais destinos turísticos estaduais, nacionais e internacionais com vistas ao desenvolvimento do turismo de lazer, negócios e saúde e outras modalidades similares como eixo do desenvolvimento sócio-econômico local." As diretrizes para o desenvolvimento do turismo estão presentes em seu Art. 53, dos quais se destacam: ampliar e valorizar o acervo ambiental, cultural e histórico local (inciso I); promover o bem-estar dos habitantes (inciso II); fortalecer o turismo dentre as demais atividades econômicas existentes no Município (inciso V); promover e divulgar a cidade como produto turístico direcionado para segmentos específicos, vedada à exposição da cidade na mídia do turismo de massa (inciso VIII);

(134) PMRO, 2003

(135) PMRO, 2005, p.190

garantir a continuidade da prestação dos serviços públicos locais durante o período de alta temporada turística (inciso IX).

Grande são os interesses em investir na orla marítima desta cidade, uma vez que ela se traduz como o elemento mais cobiçado e atrativo aos turistas em geral, além de ser parte fundamental do equilíbrio ambiental-urbano na região. Portanto, sempre procurando conciliar desenvolvimento econômico com preservação, grande é a relevância do meio ambiente dentro da política riostrense (136). Sabe-se que, a partir da década de 50, o núcleo urbano de Rio das Ostras começou a se consolidar próximo às suas praias, lagoas e foz do Rio das Ostras. Essa ocupação trouxe externalidades negativas para seu meio ambiente uma vez em que foi realizado o aterramento das áreas originalmente alagadas, drenagens, retificação do leito do rio e da redução dos ecossistemas de restinga e de mangue. Com o crescimento urbano vertiginoso, a pequena porção desses ecossistemas vem sofrendo sérios riscos devido à pressão imobiliária uma vez que grande parte da vegetação nativa se localiza, por exemplo, próxima às margens dos limites urbanizados.

Um outro fator diretamente relacionado ao comprometimento desses ecossistemas e da paisagem local da orla é evidenciado pelas invasões irregulares que contribuem para o desmatamento, obras de terraplenagem, ocupação das margens dos corpos hídricos. Esta ocupação desordenada, que caracterizou a falta de planejamento e controle da cidade riostrense, tem exigido do governo municipal a legalização desses espaços ou o remanejamento de população quando de interesse ambiental. A segunda residência, a necessidade de infra-estrutura e os maus usos também são fatores que têm causado impactos na qualidade e integridade dos habitats costeiros, principalmente por serem objeto de interesses imobiliários, que pouco tem se preocupado com as características ambientais existentes.

Como forma de tentar amenizar e controlar este quadro buscando a manutenção da orla, ações governamentais de gestão e de recursos de disciplinamento de uso e de ocupação do solo tem sido conferidas à faixa litorânea da cidade, por exemplo, a fim de se atingir um equilíbrio ambiental dos ecossistemas e da paisagem natural. O parágrafo primeiro do Artigo 71 (137) do Plano Diretor

(136) Grande parte desta sessão possui como referência bibliográfica o Plano de Intervenção na orla do Município de Rio das Ostras (PMRO, 2006b, p.18-24)

(137) Art. 71. § 1º “Constitui Área de Preservação Permanente no Município de Rio das Ostras aquela situada: nas restingas (inciso VIII): a) em faixa mínima de trezentos metros, medidos a partir da linha de preamar máxima; b) em qualquer localização ou extensão, quando recoberta por vegetação com função fixadora de dunas ou estabilizadora de mangues; nas praias, em locais de nidificação e reprodução da fauna silvestre (inciso XIII).

(138) Art. 72. § 1º “Na Área Urbana e de Expansão Urbana do Município, em áreas urbanizáveis ou de urbanização específica, poderá ser autorizada excepcionalmente à supressão de vegetação em área de preservação permanente mediante prévia licença do órgão ambiental local [...]”

(139) Art. 13. “A política municipal de meio ambiente tem por objetivo a promoção de meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as atuais e futuras gerações [...]”

(140) PMRO, 2006a

(141) Art. 30. “Todos têm direito à educação ambiental, incumbindo: aos meios de comunicação de massa, colaborar de maneira ativa e permanente na disseminação de informações e práticas educativas sobre o meio ambiente humano, incorporando a dimensão ambiental em sua programação” (inciso IV); “à sociedade como um todo, manter atenção permanente à incorporação de valores, hábitos e atitudes compatíveis com proteção ambiental” (inciso VI).

vem tentar trabalhar com essa questão do zoneamento ambiental, e o Artigo 72 (138) com suas limitações e outras normas de conformidade de construção em áreas de preservação permanente, caso no qual se insere o habitat da vegetação de restinga. Assim, no Artigo 13 (139), que trata do aspecto ambiental, pode-se encontrar vários itens que exemplificam a nova postura do município que busca essa integração entre homem e natureza.

Esses itens foram destacados de acordo com os interesses dessa pesquisa, que visa o estudo do trabalho que vem sendo pensado e realizado para a faixa litorânea da cidade de Rio das Ostras, e as alusões pertinentes a ela. A atenção dedicada ao estudo do papel da população está mais bem apresentada dentro dos projetos que se tem desenvolvido para a cidade do que na participação popular em si, conforme dito pelo Sr. Maurício Pinheiro em entrevista. Segundo ele a população ainda parece que não está pronta para o perfeito engajamento dentro da tomada de decisões, pois vai discutir nas reuniões questões outras que não são pertinentes ao projeto em si. Porém, segundo o discurso do poder local, a preocupação com relação aos munícipes está sendo em grande parte trabalhada dentro do programa de Orçamento Participativo implantado em 1998 sob coordenação da Secretaria de Planejamento. Segundo o governo local a cidade contava em 2006 com 15 setores, representados pelas associações de moradores que participam de forma decisiva nas obras realizadas na cidade, fazendo valer as reivindicações da população (140).

Apesar da “ participação popular ser fundamental” ou do “cidadão ser o arquiteto de seu futuro”, ainda faltam medidas práticas que possam possibilitar essas ações populares mais eficazmente. Em grande parte, essa população vem sendo orientada para cuidar de seu patrimônio e reconhecê-lo como bem público e de grande importância para o desenvolvimento e imagem da cidade. Pensa-se que a educação e informação são fundamentais para o verdadeiro desenvolvimento ambiental e social da cidade. Estas constatações podem ser comprovadas através do artigo 30 do Plano Diretor (141).

De fato uma sociedade deve ser esclarecida e instruída quanto ao local no qual ela vive, necessita e oferece de tal forma que ela possa se sentir parte integrante dele e contribuir para sua

preservação. Gerar visibilidade a esse meio é um dos caminhos mais eficazes para se alcançar um comportamento ambientalmente sustentável. Desta forma, as paisagens urbanas culturais podem ser reveladoras das inter-relações entre as intenções humanas e os processos naturais, sendo reconfiguradas com os valores que lhes atribuímos ao longo do tempo (142).

No artigo 31 do Plano Diretor, encontram-se os princípios básicos da educação ambiental que se tem pensado para a cidade. Segundo os Incisos II e III respectivamente deste artigo, lêem-se os seguintes princípios: a concepção do meio ambiente em sua totalidade, considerando a interdependência entre o meio natural, o sócio-econômico e o cultural na perspectiva da sustentabilidade para as atuais e futuras gerações; e o reconhecimento e o respeito à pluralidade e à diversidade individual e cultural. Já no artigo 32 do mesmo documento encontram-se alguns dos objetivos pensados para dar fundamento a educação ambiental na cidade. Segundo os incisos I, III e IV tem-se, nesta ordem: o desenvolvimento de uma compreensão integrada do meio ambiente em suas múltiplas e complexas relações; o estímulo e o fortalecimento de uma consciência crítica sobre a problemática ambiental e social; o incentivo à participação permanente e responsável de todos para a preservação e promoção do equilíbrio do meio ambiente.

Tudo isto está diretamente relacionado para o cuidado da paisagem existente na cidade, como se pode observar o que se diz no artigo 39: “A proteção à paisagem tem por objetivo assegurar a boa qualidade de sua dimensão ambiental, visual e estética a todos os munícipes, impedindo sua degradação e permitindo a identificação do ambiente natural e cultural local”. E no artigo 40, inciso IV: “são diretrizes da política de proteção da paisagem: promover programas de educação ambiental para conscientizar a população a respeito da importância de valorização da paisagem como fator de melhoria da qualidade de vida e de incentivo ao turismo”.

Assim, fica claro o real interesse, ao menos legislativo, do poder municipal em tentar conciliar preservação e uso dentro da cidade através da informação e orientação de sua população para o cuidado com o bem público. Fica ainda subentendido que o governo local crê que preservação está diretamente relacionada com o uso, e que a educação, orientação e sentimento de pertencimento

(142) COSTA; MONTEIRO, 2002, p.291

de um ambiente por sua população é o caminho para se alcançar o objetivo futuro da sustentabilidade, que articula valores ambientais, culturais, sociais e econômicos dentro dos projetos que estão sendo pensados e implementados na cidade. A seguir, serão apresentados muitos desses projetos de acordo com um critério de classificação dos mesmos dentro das diferentes áreas em que atuam.

#### 2.4 Projetos para a cidade

Segundo o Plano de Intervenção na orla do Município de Rio das Ostras (143) “a Prefeitura Municipal de Rio das Ostras vem investindo em projetos urbanísticos elaborados de acordo com as novas tendências, criando espaços que possam ser utilizados em atividades sociais e de lazer bem como para valorizar o meio ambiente local”. Desde 2002, quando foi criado o Pro-Urbe Estudos e Projetos Urbanos, através da portaria no. 23/2002, o município vem investindo, sem o apoio do poder privado, mas a luz do olhar deste, no pleno desenvolvimento socioeconômico da cidade através assessorias e orientação de projetos de urbanização.

Segundo divulgações da prefeitura, os grandes objetivos dessas intervenções urbanísticas são: conservar as suas duas grandes 'dádivas': a natureza exuberante e a tradição histórica; preparar a população futura para um alto padrão cultural; e tornar a cidade auto-suficiente em infraestrutura básica, tudo isto dentro de uma política de inserção da sociedade no novo contexto da cidade (144).

Assim, destaca-se Rio das Ostras, que dentro de um cenário tão conflitante quanto o da questão ambiental atual, vem tentando desenvolver projetos que mesclam desenvolvimento econômico com preservação tendo por objetivos manter uma cultura-paisagística na região e uma melhor qualidade de vida para seus habitantes, além de reforçar o turismo como atividade econômica de grande relevância para a cidade. A seguir, estão apresentados, dentro de cada área de atuação

(143) PMRO, 2006b, p.11

(144) Rio das Ostras, 2003



criada para facilitar a organização e compreensão, os projetos que estão sendo planejados e implantados no território de Rio das Ostras, conforme segue (145):

**Lazer/urbanização** - Reurbanização de toda a orla central da cidade (Praia da Tartaruga, do Centro, Virgens e Orla de Costa Azul fases 1 e 2), Praça da Baleia (Costa Azul) e da Lagoa do Iriry; remodelação da Boca da Barra, antiga colônia de pescadores; Projeto Beira-rio (Colinas, Centro e Praça Zózimo de Barros recuperação de áreas degradadas do manguezal e reurbanização das margens do rio das Ostras); centro de eventos de Rio das Ostras.

A Praça da Baleia e a Lagoa do Iriry constituem os limites físicos do projeto Urbano-ambiental de Costazul. Elas serão apresentadas no capítulo seguinte.

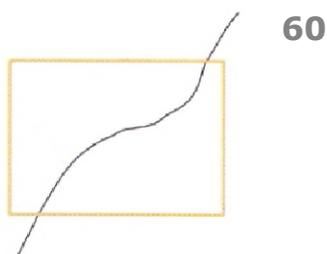
**Preservação** - como parte de sua política ambiental, Rio das Ostras mantém uma postura de criação de Unidades de Conservação (UC) - áreas com características naturais relevantes, legalmente instituídas pelo Poder Público para proteção da natureza, totalizando 1.114 hectares de áreas preservadas. As UC constituídas pelo município são: Área de Proteção Ambiental (APA) da Lagoa de Iriry, Área de Relevante Interesse Ecológico (ARIE) de Itapebussus, Monumento Natural dos Costões Rochosos (engloba as praias das Areias Negras, Brava e Joana) e o Parque Municipal dos Pássaros, que abriga um Núcleo de Educação Ambiental e Centros de Pesquisa das Flora e Fauna locais e do Manguezal de Rio das Ostras. Além de sua função principal, As UC também atraem um turismo, que se almeja sustentável.



(145) PMRO, 2003, 2004a.

**Rodovia do Contorno** - inaugurada no final de 2004 - alternativa para desafogar o tráfego intenso no Centro de Rio das Ostras. Conta com um acesso na RJ-162 e outro, na Amaral Peixoto, altura do acesso a Cantagalo.

**RJ-162** - inaugurada em dezembro de 2004, as obras de melhorias na RJ-162 incluíram nova sinalização, e acostamento em todo percurso. São mais de 8,5 quilômetros de obras, que vão melhorar o trânsito e aumentar a segurança de quem chega à cidade.



**Trânsito** - A nova malha viária envolve abertura de novas estradas, pavimentação e melhorias em mais de 70 Km pela cidade e envolve a duplicação da rodovia Amaral Peixoto, principal avenida que corta toda a cidade; desafogar o trânsito intenso no Centro através da construção da Rodovia do Contorno; criação do anel viário; além dos trabalhos nas RJ 106 e 162, na Estrada da Macuca, nas rodovias vicinais e das inúmeras alamedas.

A principal via de acesso à cidade é a RJ 106 ou Rodovia Amaral Peixoto que atua como artéria principal dentro do sistema viário da cidade conectando os bairros. Historicamente a cidade cresceu em torno a essa via que se localiza no seio da urbe. Até o ano de 2004 foi o principal caminho que conectava as cidades e regiões vizinhas. Com as alterações do sistema de transporte foram realizadas reformas nesta rodovia e foi construída a Rodovia do Contorno, fora dos limites urbanos, que possibilitou a alteração do quadro de congestionamento e acidentes freqüentes, principalmente do Centro do município.

**Ciência, educação e Cultura** - Criação do Centro Integrado de Música e dança, do Aquário Municipal, do Teatro Municipal, do Museu da Navegação, do centro de educação ambiental, de oito escolas de ensino fundamental e um campus da Universidade Federal Fluminense (com cursos como engenharia de pesca e engenharia de petróleo); Instituto Municipal de Educação.

A Fundação Rio das Ostras de Cultura foi criada em 1997 com intuito de fomentar o interesse pelas artes e cultura no município. Ela coordena as seguintes unidades: Casa da Cultura Bento Costa Júnior, que abriga o Museu do Sítio Arqueológico Sambaqui da Tarioba e o Centro de Memória Documental, que fazem parte do Projeto Memória; a Biblioteca Pública; o Teatro Municipal; o Centro de Formação Artística de Música; Dança e Teatro; a Sala da Cultura do Cinema; a Oficina Escola Lutéria Rio das Ostras; o Centro Ferroviário de Cultura de Rocha Leão; a Fundação Escola de Artes e Ofícios.



Praia Virgem - Rio das Ostras

**Saneamento urbano** - construção do Hospital Municipal; abastecimento de água potável para toda a população; construção da estação de tratamento de esgoto, do emissário submarino, do aterro sanitário e da usina de triagem.

. Implantação do Aterro Sanitário e da Usina de Reciclagem

A preocupação com a saúde da população e com a preservação ambiental formam a base do projeto da Central de Resíduos Sólidos da cidade, que envolve a criação do Aterro Sanitário, o Centro de Educação Ambiental, o local de pesquisa e estudos aberto à comunidade, e a Usina de Triagem, que atenderá o município pelos próximos 15 anos. A Usina deve ainda servir como posto de trabalho 'as pessoas que tinham no antigo Lixão sua fonte de renda.

. Sistema de esgotamento sanitário

Desde ano passado que funciona na cidade um dos mais modernos e eficazes sistemas de tratamento de esgoto: o "Geo Bags". Este mecanismo opera como um sistema de acondicionamento e desidratação de esgoto domiciliar e de estações de tratamento de esgoto (ETEs) da cidade que trata conjuntamente o lodo e o chorume das águas residuais.

No artigo 15 do Plano Diretor fica claro essa preocupação da municipalidade com um dos seus maiores recursos naturais: **a água**. Assim diz: "São princípios fundamentais para a gestão dos recursos hídricos no Município: a água é um bem de domínio público e destina-se prioritariamente ao consumo humano" (inciso I); "a gestão dos recursos hídricos deve proporcionar o uso múltiplo das águas" (inciso III); "a gestão dos recursos hídricos deve ser integrada com a gestão do uso e ocupação do solo e do meio ambiente" (inciso IV). E, principalmente no artigo 16, que trata das diretrizes para a gestão dos recursos hídricos: "preservar a quantidade e qualidade da água" (inciso VII); "integrar a gestão dos recursos hídricos com os sistemas estuarinos e a zona costeira" (inciso VIII).

**Saúde** - Inaugurado em dezembro de 2004, o novo hospital municipal, projetado para ser um dos mais modernos da Região, ocupa uma área de 7.800 m<sup>2</sup>, no Parque Zabulão. O hospital vem incrementar o sistema de saúde de Rio das Ostras que conta hoje com o Pronto Socorro Municipal, o Centro Municipal de Reabilitação e mais 13 Postos de Saúde à disposição da população.

**Habitação** - criação de moradias para a população carente.

**Atração de Investimentos** - Criação da Zona Especial de **Negócios** (ZEN), primeira Zona Especial de Negócios do Norte Fluminense, com um milhão de metros quadrados de área, no limite com Macaé, ao lado da base das operações da Bacia de Campos.

. ZEN Zona Especial de Negócios: instalada na divisa do município de Macaé tem por objetivo facilitar a implantação de indústrias e empresas.

Dentre os projetos anteriormente citados, foram **concluídas** até o ano de 2006 as seguintes obras: Lagoa do Iriry, a fase 1 do Projeto para a Orla de Costa azul, Praça da Baleia, Projeto da Praça Mario Barreto (Beira-rio), da rodovia do Contorno, do Instituto Municipal de Educação 2004, Hospital Municipal a sede da prefeitura, a malha viária da Rodovia do Contorno, a RJ 162 (12/2004) com a nova sinalização, acostamento em tal percurso, mais de 8,5 Km de obras.

## 2.5 A autonomia local

Segundo Jordi Borja (1996, p.87):

“a autonomia local tem sido entendida como a proteção legal da capacidade de se auto-organizar, das competências exclusivas e específicas, do direito de atuar em todos os campos de interesse geral da cidadania e da disponibilidade de recursos próprios não-condicionados. O princípio legitimador é o da proximidade. Esta permite que a organização representativa e a estrutura administrativa estabeleçam uma relação direta e imediata com o território e a população”.

Promover a realização de projetos que buscam responder aos desafios urbanos é o que o município de Rio das Ostras vem tentando fazer nestes últimos cinco anos.

A partir de uma legislação vigente, que permite ao governo local atuar dentro de certas condições no seu ambiente e com a sua população em prol dela e do meio no qual ela se insere e dos novos recursos econômicos que o município tem recebido há menos de uma década, o governo riostrense tem tornado seu território um verdadeiro laboratório urbanístico, onde procura atuar em todas os setores: social, econômico, cultural, político, turístico, ambiental.

Ao contrário do que se discute atualmente a respeito da participação pública-privada para a execução de projetos, o município riostrense tem arcado com todos os custos de financiamento de elaboração, implantação e manutenção dos projetos que atingem a cidade como um todo. A vontade de entrar nos espaços econômico-turísticos nacionais e internacionais, além do desejo encontrados em seu discurso teórico de bem-estar e qualidade de vida para sua população tem conferido ao governo municipal o papel de promotor, criando condições propícias para a atuação dos agentes públicos ou privados.

Por este papel promotor se considera, segundo Borja (1996:89), a promoção da cidade a nível nacional e, aos poucos, internacional, apoiada numa oferta de infra-estrutura e serviços que serve como atrativo para a urbe investidores, visitantes e usuários que consomem e que fomenta ainda

mais a imagem da cidade do lado de “fora”; a promoção interna que crie em seus habitantes um patriotismo cívico, alcançado através de obras e serviços visíveis que estejam focados na melhora da qualidade dos espaços quanto do bem-estar das pessoas.

Afortunadamente, o acelerado crescimento populacional, que se evidencia nos últimos anos na cidade riostrense, chegou praticamente junto com o atual momento econômico e de vida da cidade, o que proporcionou ao governo local a tomada de medidas que trabalhem em prol de sua população. Interessante é o fato de menos de 3% da população riostrense ser original desta cidade já ano de 1999 (146), pois o discurso teórico é que esses projetos visam a criação e resgate de uma identidade. Pergunto-me que tipo de identidade é essa que pensam em criar se a população, que a cada dia chega à cidade em busca de melhores condições de vida, é proveniente de outras partes do país.

De acordo com o que se tem produzido na cidade, é possível, em grande medida, que essas reformas tenham sido objeto de interesses do próprio município para atrair investidores e consumidores para a cidade. Projetos para uma população mais exigente, com nível escolar mais elevado e que possui uma outra necessidade dentro da urbe ou um outro estilo de vida, distinto daquele que a cidade oferecia. Todos esses fatores contribuem para a reforma urbana que ocorre na cidade. Vale atentar que a imagem que se procura criar para Rio das Ostras é contrária àquela anteriormente existente, na qual se evidencia uma cidade com escassas condições de salubridade, com uma economia deficiente, bem como ausente de infra-estrutura adequada ao seu crescimento.

Após o amadurecimento de outras questões, o assunto acima apresentado será discutido e terá maior aprofundamento, pois merece uma maior reflexão. A próxima seção vem dar continuidade ao estudo da cidade com especial dedicação a sua orla marítima, onde se encontra o caso referência desta pesquisa.

(146) Entrevista concedida por Alcebiades Sabino para a revista. In.: Rio das Ostras, 2003.

## 2.6 Caráter da cidade

Sol, calor e praia constituem o tripé da atratividade que exercem as cidades turísticas litorâneas, como em Rio das Ostras. Juntamente com a população que busca as praias, vêm os problemas ocasionados pelos conflitos sociais gerados. A vegetação nem sempre ganha a disputa por um local na areia, e compete com os lixos que contaminam as areias e as águas, e o som das ondas ao quebrarem competem com o volume alto das músicas vindas dos carros a beira da praia. Lidar com esses efeitos temporários não é tarefa fácil, principalmente para os moradores da cidade, que sofrem junto com a degradação de seu ambiente.

Há algumas décadas que o turismo é a principal atividade econômica da cidade. Estando marcado por dois períodos: baixa temporada (março-novembro) e alta temporada (dezembro-fevereiro), outorga um caráter estacionário à cidade. Durante o verão, evidencia-se um incremento populacional devido ao maior número de turistas e veranistas que aquece o comércio e gera uma maior oferta de empregos diretos temporários, principalmente na área de hotelaria e restaurantes (147). Porém, é nesta mesma época que surgem os maiores desequilíbrios no contexto urbano-ambiental.

A fim de evitar um conflito maior, projetos estão sendo implantados nestas áreas como forma de tentar conciliar o meio urbano e turístico estacionário ao litorâneo “natural”. Destaca-se entre estes projetos o desenvolvido para a orla de Costazul, que vinha sofrendo os efeitos do turismo e da falta de planejamento e que constitui o caso referência desta pesquisa.

Vale ressaltar que, nos últimos dois anos, a atratividade turística de Rio das Ostras está associada a uma vida urbana que já não se limita apenas ao período de férias escolares. A busca por afirmar a condição de seu caráter turístico durante todo o ano vem com a promoção de eventos, como os festivais de música, teatro, atividades de recreação e cultura, que diminuem os efeitos da sazonalidade na cidade (148). Vale atentar que as pousadas de Rio das Ostras vêm sendo cada vez mais ocupadas por funcionários de empresas localizadas em Macaé que as alugam, o que mascara



(147) Rio das Ostras, 2003

(148) PMRO, 2005

o compromisso do município com o turismo, dando a falsa impressão de que aqueles estabelecimentos estão sempre repleto de turistas.

## 2.7 Relação da cidade com a frente marítima



De forma lenta, Rio das Ostras foi fixando sua condição de cidade costeira. Sua atual relação com sua frente marítima tem conferido a esta um destaque entre as cidades litorâneas mais importantes do Estado do Rio de Janeiro. Na tentativa de preparar o município para toda alteração que vem ocorrendo em seu território, que tem como causa principal a atratividade que a presença da Petrobrás produz, e na busca de potencializar o caráter turístico de forma que este possa ser fonte de renda futura quando a cidade não disponibilizar mais dos recursos dos *royalties*, os promotores municipais vêm explorar as potencialidades da cidade através de projetos que têm em seu discurso um contexto ambiental e social muito fortes.

Sua evolução histórica confere ao mar o principal atrativo da cidade. Assim, aproveitando as condições geográficas e paisagísticas litorâneas, Rio das Ostras vê na sua costa marítima um dos principais caminhos para alcançar seus objetivos. Atualmente, visando combater o processo de degradação, que durante décadas veio sofrendo sua borda marítima, projetos de cunho econômico-ecológicos vêm sendo desenvolvidos de forma a satisfazer as necessidades e aproveitar as potencialidades de um local singular como o seu litoral, através de um planejamento urbano-ambiental adequado aos mais diversos interesses.

Soma-se a estas medidas os projetos desenvolvidos para o tratamento de água residual da cidade através da estação de tratamento de esgoto e do emissário submarino no quadro geral do cuidado com a qualidade das águas marítimas urbanas. Com todos esses projetos a municipalidade vem afirmar sua preocupação frente aos problemas que podem ser gerados pela falta de responsabilidade ambiental no meio marítimo-terrestre e que podem trazer sérios prejuízos para a própria sociedade.



(149) PMRO, 2006b

(150) Entrevista concedida por Sabino. In.: Rio das Ostras, 2003, p.7.

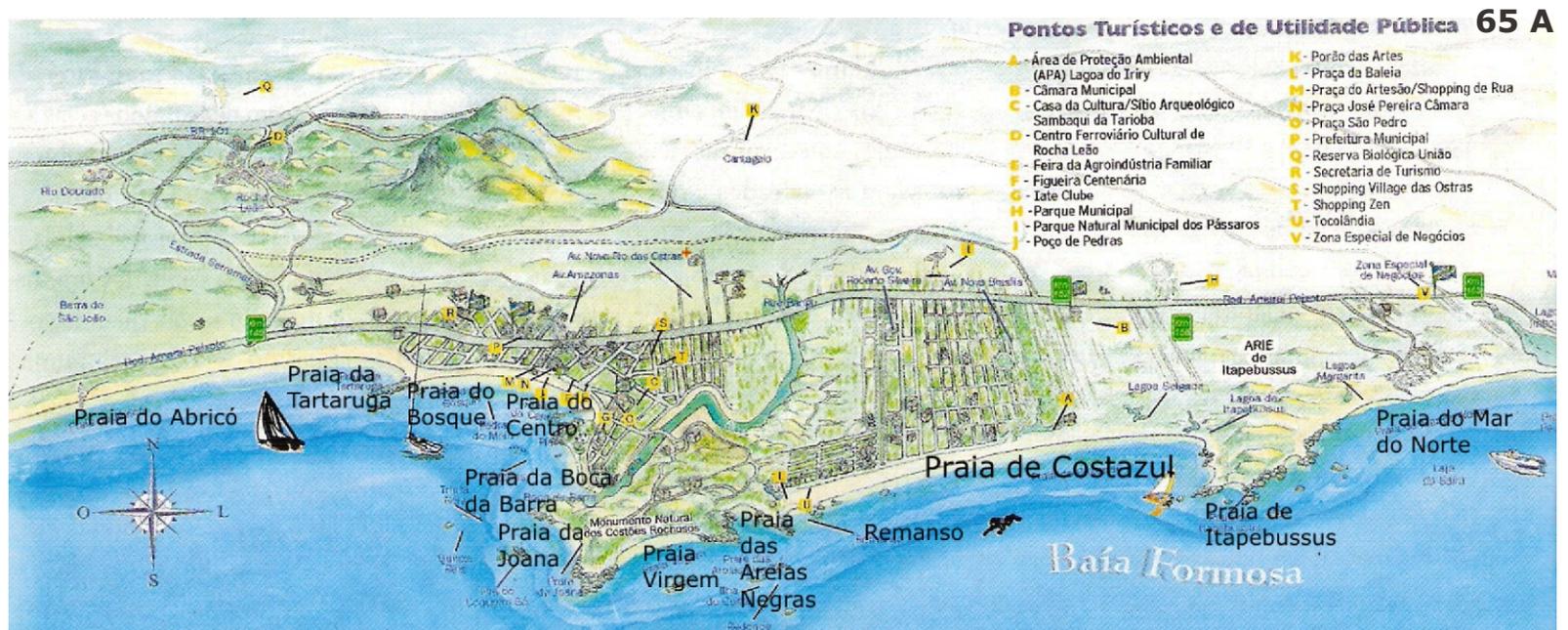
No Artigo 15 do Plano Diretor, percebe-se a preocupação da municipalidade com um dos seus maiores recursos naturais, os princípios fundamentais para a gestão dos recursos hídricos no Município: a água é um bem de domínio público e destina-se prioritariamente ao consumo humano (inciso I); a gestão dos recursos hídricos deve proporcionar o uso múltiplo das águas (inciso III); a gestão dos recursos hídricos deve ser integrada com a gestão do uso e ocupação do solo e do meio ambiente (inciso IV). Neste contexto, Rio das Ostras vem desenvolvendo estudos e implementando ações concretas em sua faixa marítima que dizem responder aos objetivos do Projeto Orla. Áreas são delimitadas dentro deste território favorecendo ou não determinadas atividades. Logo, são estabelecidas as zonas de proteção e de reservas ambientais que garantam a preservação e recuperação da sua vegetação nativa de restinga, preservando conjuntamente a fauna da região (149). Medidas integradas à sua população são essenciais nesse sentido, pois criam um sentimento de pertencimento aos novos projetos e orientam o cuidado para a preservação do mesmo. Disse o Sr. Alcebíades Sabino: “As pessoas precisam criar vínculos com a cidade. É fundamental incentivar o respeito à história e à memória do lugar” (150).

Diante das informações apresentadas, fica evidenciada a importância que se é dedicada à frente marítima da cidade. Isto demonstra a responsabilidade e respeito para com um ambiente tão singular e importante como o meio marítimo-terrestre. Pensar na qualidade da água, na sua acessibilidade e na preservação de um ecossistema tantas vezes renegado por cidades tão importantes, como o Rio de Janeiro, é um aspecto considerável da administração de Rio das Ostras. Há algumas décadas que percebemos o abandono que o poder local e a própria sociedade dedicam às praias cariocas. Pensar que uma cidade de incomensurável valor histórico-cultural-ambiental ainda não é capaz de ver que um de seus maiores patrimônios, o mar, está sofrendo sérios e freqüentes riscos por maus usos e descuidos. Como conseqüência, a própria população fica desprovida do uso das águas marítimas devido à contaminação produzida ao longo dos anos, limitando sua acessibilidade. O que se constata é que cada vez mais esta mesma população precisa ir mais longe em busca daquele ambiente perdido com os efeitos da má urbanização e utilização.

É exatamente esse quadro que o município de Rio das Ostras, através de uma nova postura frente ao seu litoral e às questões ambientais, vêm evitar. Para a cidade suas praias devem continuar convidando de forma integral o seu uso e o seu fascínio.

## 2.8 A orla marítima da cidade

Os 28 Km de litoral de Rio das Ostras é constituído por onze praias sendo as do Abricó, do Bosque, da Tartaruga, do Centro e da Boca da Barra de águas mansas. Na praia de Costazul encontramos praticantes de *surf* e *bodyboarding*. As praias de Itapebussus e Mar do Norte são atrativos para aqueles que desejam mais tranquilidade e exuberância natural. Destacam-se ainda a Praia da Joana, Virgem e das Areias Negras (151).



(151) Rio das Ostras, 2003; TAL, 2005-06

Segundo informações encontradas em material divulgado pelo poder público municipal e confirmadas em entrevista realizada com o Sr. Maurício Pinheiro, a borda marítima costeira será palco dos investimentos relacionados ao resgate histórico e turísticos na região. A partir da Praia da Tartaruga

“a cidade vai contar a história dos 500 anos do Brasil, através de projetos urbanísticos e objetos arquitetônicos, como a escultura hiper realista de uma caravela, a repaginação de aldeias indígenas, o resgate da cultura negra a serem trabalhados nas áreas de borda da orla. A maior das atrações, porém, será o Aquário Municipal, uma atração turística científica e ambiental [...] ` a beira da praia do Abricó, na entrada da cidade” (152).

O primeiro projeto executado na orla marítima da cidade foi na praia de Costazul no ano de 2004. A temática desse projeto tem por elemento o mar. Além de contar a história da pesca e do massacre às baleias e fazer uma homenagem a baleia Jubarte, que acostuma passar durante o inverno nas águas do Oceano Atlântico próximas a Rio das Ostras, todo o mobiliário urbano teve como fonte de inspiração elementos marinhos (153).

O objetivo principal do projeto para Costazul é abrir o corredor ecológico que liga a Área de Proteção Ambiental da Lagoa de Iriry ao Monumento Natural dos Costões Rochosos resgatando a flora e fauna do local, conforme será apresentado mais adiante . A proposta paisagística teve como essência o resgate da vegetação perdida, onde as manchas de vegetação nativa foram preservadas (154).

Segundo definições encontradas no Glossário do Plano Diretor de Rio das Ostras, entende-se por “Corredores ecológicos”: 1. As porções dos ecossistemas naturais ou seminaturais, ligando unidades de conservação e outras áreas naturais, que possibilitam entre elas o fluxo de genes e o movimento da biota, facilitando a dispersão de espécies e a recolonização de áreas degradadas, bem como a manutenção de populações que demandam, para sua sobrevivência, áreas com extensão maior do que aquela das unidades. 2. Lei Nacional 9985/2000. Artigo 2º, XIX: porções de ecossistemas naturais ou seminaturais, ligando unidades de conservação, que possibilitam entre

(152) Rio das Ostras, 2003, p.10-1

(153) PMRO, 2004b

(154) Siqueira, 2002

elas o fluxo de genes e o movimento da biota, facilitando a dispersão de espécies, a recolonização de áreas degradadas, bem como a manutenção de populações que demandam para sua sobrevivência áreas com extensão maior do que aquela das unidades individuais". E no artigo 74 do Plano Diretor para a cidade encontra-se a seguinte definição: 'Os corredores ecológicos são faixas de cobertura vegetal entre remanescentes de vegetação primária em estágio médio e avançado de regeneração, capazes de servir de "habitat" ou área de trânsito para a fauna residente nas áreas remanescentes.' De acordo com os parágrafos primeiro e segundo deste artigo a recuperação das áreas degeneradas deve ser realizada com espécies nativas regionais e é de dever do órgão ambiental do local as tarefas de localização, largura, implantação e definição dos critérios de uso dos corredores ecológicos entre as áreas remanescentes.

Desta forma fica evidenciada a preocupação com a manutenção do ecossistema regional, sendo este compreendido como de grande importância para a manutenção das características e proteção da região. Relevância ainda é dedicada à preocupação com a vegetação de restinga existente, degradada ou não, nas faixas de areia que formam as praias da cidade, ou seja, em grande parte de sua orla marítima.

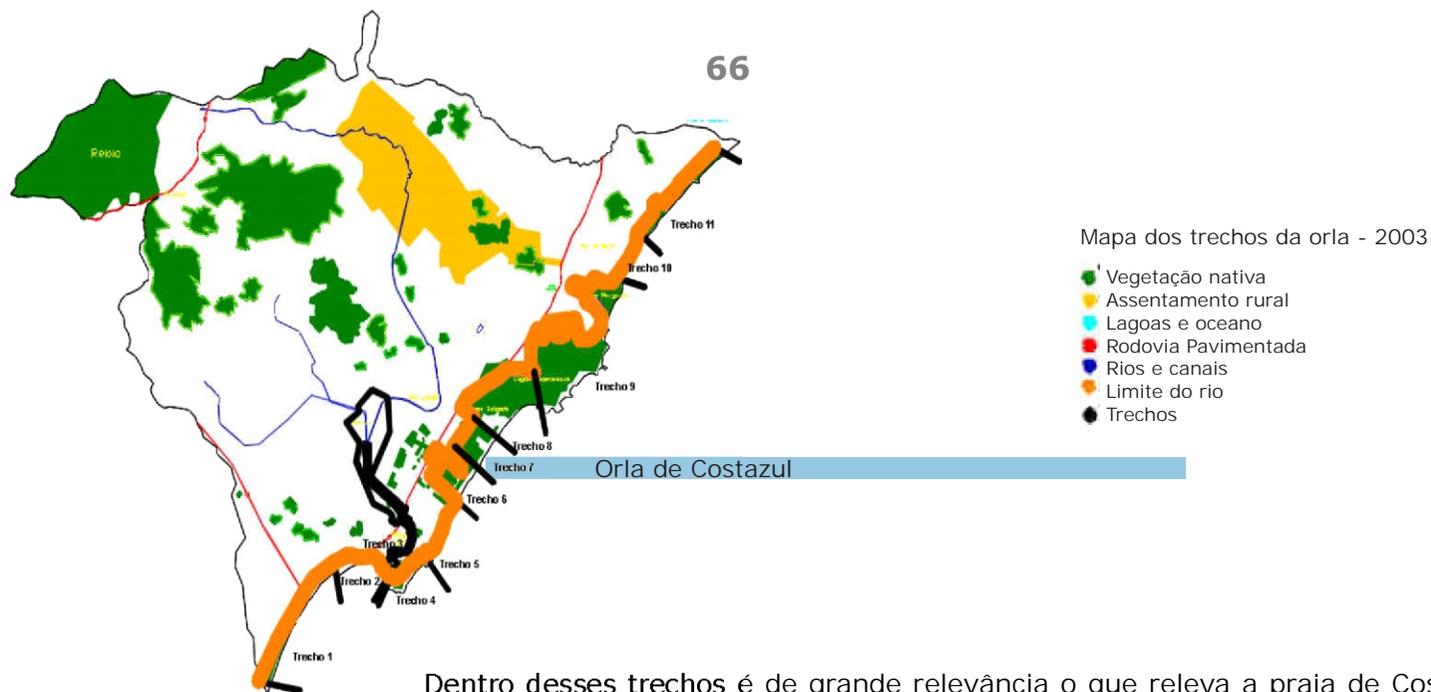
Dentro das responsabilidades de atuação para a preservação da orla marítima da cidade, incluindo suas condições físico-ambientais, no texto apresentado pelo PMRO (2006b) se constata que a orla de Rio das Ostras foi subdividida em duas unidades de paisagem principais:

- a **Unidade de Paisagem (A)**: área semi-urbanizada plana com praia exposta, retilínea e de areia grossa onde prevalece vegetação de restinga, manguezais e lagoas costeiras. Trechos 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10 e 11.

- a **Unidade de Paisagem (B)**: trecho recortado e predomínio de costões rochosos com vegetação arbórea semi-residual entremeada por praias abrigadas com depósito de conchas, apresentando Lages submersas e emersas, várias ilhas e manguezais. Trechos 4, 5 e 9.

Essas unidades de paisagem conferem aos seus respectivos setores as medidas que poderão ser aplicadas a eles de acordo com os interesses de expansão urbana ou de preservação das características nativas regionais. O PMRO (2006b) ainda, seguindo a metodologia do Projeto Orla, definiu, como mostrado nos limites abaixo, a orla do município riostrense. Os limites abaixo relacionados foram adaptados e acrescidos na faixa continental de acordo com as características físico e ecossistêmicas.

- 50 metros em áreas urbanizadas
- 200 metros em áreas não urbanizadas
- 10 metros em profundidade na faixa marinha



Dentro desses trechos é de grande relevância o que releva a praia de Costazul. A seguir será apresentada brevemente a importância que desenvolve esse projeto dentro do cenário urbano riostrense.

## 2.9 Relevância do projeto da orla de Costazul

É por uma intensificada transformação que a cidade de Rio das Ostras vem passando nos últimos anos. Compreender essas mudanças conjunturais (arquitetura, paisagem, cultura, infraestrutura) é parte dos objetivos deste trabalho. Isto porque, de acordo com informações já apresentadas, o litoral aparece hoje como palco de muitos interesses e atuações. Rio das Ostras se sobrepõe neste sentido ao dedicar especial tratamento a estes ambientes tantas vezes carentes de atenção. A tentativa de compreender o seu ambiente litorâneo, de extrair o melhor dele e de garantir acessibilidade à água também são alguns dos pontos a favor da eleição do marco espacial deste trabalho.

De acordo com o discurso teórico dos autores dos projetos para a cidade riostrense, de potencializar os espaços públicos urbanos na borda costeira de maneira a reforçar a relação da cidade com sua frente marítima enriquecendo-a tanto para o habitante quanto para o turista, é dever do município desenvolver um planejamento que possa conciliar as mais diversas atividades e interesses de forma sustentável e que venha ocupar um espaço econômico a ser deixado pelo fim da extração do petróleo na região (155).

De todos os projetos que estão sendo desenvolvidos e implantados na cidade e de acordo com os interesses dessa pesquisa, destaca-se o projeto Urbano-ambiental de Costazul, região de mar aberto, que se encontrava em um processo de expansão urbana que junto ao seu potencial atrativo turístico intensificou o processo de degradação ambiental em sua zona costeira (156). Este projeto vem, de acordo com os estudos em seu discurso teórico, resumir grande parte dos interesses políticos e das transformações econômico-sociais na cidade além de responder aos aspectos ambientais, culturais e sociais que o governo tem empregado. Por isto, o grande interesse em efetivar um estudo neste lugar.

(155) PMRO, 2005

(156) PMRO, 2006c

O presente capítulo veio apresentar a cidade de Rio das Ostras e sua relevância para a região onde está situada. Foi realizada um breve análise da cidade, que procurou apontar fatos urbanos relevantes para esta pesquisa, e diversos pontos relacionados ao novo modo de se produzir que envolvem questões sociais, econômicas e ambientais. Estas questões foram levantadas a fim de tentar aclarar, de forma abrangente, os novos pensamentos e a nova forma de se atuar sobre a cidade, incluindo sua população. Dedicção especial foi dada ao turismo litorâneo, que fomenta a economia da cidade e produz diversos conflitos tanto sociais quanto ambientais. Procurando introduzir o interesse pela orla marítima foi desenvolvido um estudo sobre a mesma onde se destaca, dentro de todas as obras que vêm ocorrendo pela cidade, o projeto para a orla de Costazul.

Enfim, apresentando uma história sem grandes conquistas ou que apresente algum fato relevante até finais do século XX, foi somente a partir de sua emancipação e das condições econômicas que se evidenciam nos dias atuais que a cidade de Rio das Ostras vem atraindo a curiosidade de estudiosos e investidores motivados pelas novas atitudes tomadas frente ao cenário político-urbano. Destaca-se, assim, o Projeto Urbano-ambiental de Costazul que vem resumir muitos dos interesses que se tem pensado e desenvolvido para a cidade dentro dos cenários político, econômico, ambiental e social. O capítulo seguinte dedicará especial atenção a esta orla marítima e a apresentação do projeto que está sendo pensado e desenvolvido para esta orla onde procurar-se-á trabalhar com os diferentes interesses que levaram a este novo projeto.

**A REVITALIZAÇÃO DA ORLA DE COSTAZUL**  
valores e interesses



## Apresentação

O Projeto Urbano-ambiental de Costazul é a primeira iniciativa do poder público municipal entre os novos projetos que estão sendo desenvolvidos e implementados para a orla de Rio das Ostras. Inaugurado no final de 2004, ele vem dar início à materialização do novo momento econômico-cultural visando explorar e reafirmar o caráter turístico litorâneo na cidade, além de refletir os diversos valores e significados sociais e ambientais atualmente atribuídos a estas zonas de arremate urbano. Esses valores e significados vêm sendo gerados, discutidos e evoluídos há algum tempo e têm sido disseminados nos últimos anos por seus promotores que compuseram e/ou compõem o corpo político administrativo do município.

O capítulo anterior relatou este processo, os objetivos a serem alcançados e que se apresentam visíveis na atual estrutura física da cidade de Rio das Ostras em geral. Informou ainda que muitos desses anseios políticos e de cunho turístico-ambiental, principalmente, podem ser claramente observados nos espaços praias tão procurados por diversas pessoas em seus momentos de ócio, lazer e consumo.

A fim de organizar a etapa analítica desta pesquisa, que compreende os capítulos 3, 4 e 5, o presente capítulo apresenta e discute o desenho do projeto pensado e implementado para a orla de Costazul, por isso, será dada especial atenção à narrativa do poder público local e dos autores com relação aos seus papéis e intenções para este projeto, que proporcionou a transformação da paisagem urbana litorânea de Costazul criando uma nova imagem para a cidade de Rio das Ostras. Busca-se, assim, uma comparação entre teoria e prática projetual existentes nessa faixa marítima que foi possibilitada a partir do material divulgado pelo município ou com a parceria deste, das visitas efetuadas no local e das entrevistas realizadas com dois dos autores do projeto arquitetônico e paisagístico: senhor Maurício Pinheiro e Sra. Denise Pinheiro respectivamente.

Destacam-se, neste trabalho, os seguintes limites físicos: o loteamento Costazul e o mar e a praia dentro da orla; e os Costões Rochosos, a Praça da Baleia, a Lagoa do Iriry no seu entorno. A seguir

será comentado cada um desses lugares que trazem um contexto único para esta região. Como o loteamento de Costazul pode dizer muito sobre a conjuntura urbana em seu processo histórico-cultural, ao explicar muitas questões sobre a ocupação deste território, será dedicada especial atenção no momento de sua análise a fim de se traçar uma comparação entre o que se propõe para os pontos de interesse dentro da cidade, marcados pelo planejamento estratégico e a sua área imediata de entorno.

A apresentação segue uma linha no tempo. Primeiro, serão apresentadas as áreas de interesse ambiental, consideradas como os monumentos do entorno e do local: o mar e a praia, o Remanso e os Costões Rochosos. Em seguida, será dada ênfase ao loteamento criado, que trouxe muitos conflitos para a região em si, e, por fim, uma atenção aos últimos projetos pensados para o entorno como forma de se criar uma unidade entre eles.

### 3.2 A orla de Costazul e seu entorno



A orla de Costazul compreende seu estreito território marítimo, a faixa de areia com seus ecossistemas, e, se seguisse medida considerada pelo PNGC, também parte do loteamento Costazul, o que não é o caso. O loteamento Costazul é aqui considerado apenas como um limite deste ambiente. Assim, esta orla tem por limites físicos o mar, a praia das Areias Negras, o loteamento Costazul, e a praia de Itapebussus, que encerram esta orla dentro do cenário urbano. Seu entorno guarda curiosidades que merecem ser apresentadas, pois mostram o espírito integrador que almejam para a orla marítima desta cidade, a começar pelo Cordão Ecológico que ligará a Lagoa do Iriry aos Costões Rochosos, composto por outras três praias.





### 3.3 O patrimônio natural-cultural do local

Em uma parte da cidade que se desenvolveu, mesmo que a partir de moradias de segunda residência, pela atratividade exercida por características “naturais” paisagísticas do lugar, nada se torna tão presente e monumental nesta área quanto os seus bens litorâneos: os Costões Rochosos, e o mar e a praia que, diante de suas qualidades, importância e beleza, recentemente são compreendidos e preservados como bens necessários ao equilíbrio ambiental e urbano.

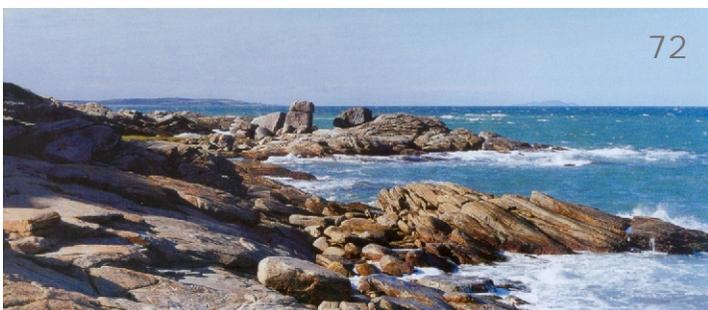
Segundo José Llamas (2004, p.104) o monumento é “um fato urbano singular, elemento morfológico individualizado pela sua presença, configuração e posicionamento na cidade e por seu significado”. Constituindo-se como um elemento de permanência, ele persiste e resiste às transformações no tempo, mesmo após a perda de seu significado utilitário. Sua “imagem não é marcada pela finalidade de seu uso, mas por sua significação social, histórico ou cultural.”



#### 3.3.1 O Monumento Natural dos Costões Rochosos

Os Costões Rochosos de Rio das Ostras é o único monumento natural de costão rochoso conservado e preservado em todo o território nacional (157). Além de todas as suas características físico-ambientais, este monumento constitui um mirante de onde se pode observar uma bela vista da praia de Costazul, principalmente da área do Remanso com toda a sua nova infra-estrutura. Dele, a linha do horizonte se torna ainda mais majestosa, sintetizando a paisagem marítima.

O projeto para os Costões Rochosos propõe sua preservação junto ao seu uso, segundo as intenções do poder público. Um largo acesso foi criado próximo a Praça da Baleia, que vem ligar o passeio marítimo a este monumento natural, de onde se abre um mirante para o mar. Os visitantes ainda podem percorrer todo o local caminhando por entre as pedras e rochas observando a vegetação e animais presentes.



(157) RIO DAS OSTRAS, 2003



### 3.3.2 A água salgada (o mar e a praia) e alguns cuidados

Tendo como maior patrimônio turístico-ambiental as águas costeiras e toda a paisagem natural-cultural abraçada por ela, grande é a preocupação do poder público em cuidar de sua qualidade e acessibilidade. Para isto, medidas e projetos de cunho preservacionista estão sendo pensados e implantadas, a saber: o forte investimento na construção do sistema de esgotamento sanitário da cidade, que será composto pela estação de tratamento de esgoto e do emissário submarino, e da central de tratamento de resíduos sólidos, parte integrante do sistema de saneamento básico, como visto no capítulo anterior. Assim, procura-se alcançar, dentro de outros compromissos, a tão sonhada cidade ambientalmente sustentável.



A usina de tratamento de esgoto cuidará de todo o esgoto gerado na cidade. Trata-se de um dos mais modernos sistemas de tratamento de águas residuais que permitirá o acesso a uma água de qualidade bem como a manutenção de outros ecossistemas presentes na região, incluindo o marítimo. Já o emissário submarino tem como função principal finalizar o processo de tratamento do esgoto tratado e dar suporte ao seu lançamento para dentro do mar. Como sua localização está inserida na orla de Costazul, mais precisamente dentro do trecho 02 do Projeto Urbano-ambiental de Costazul, próximo a Av. Roberto Silveira, ele vem compor a paisagem e se torna um ícone da presença antrópica nesta praia.



Como esta pesquisa vem dedicar especial atenção ao trecho 01 do projeto Urbano-ambiental de Costazul, devido aos interesses já expostos, as construções desses sistemas de cuidado com a água não serão incluídos dentro da grande discussão que gira em torno ao setor delimitado pela rua da Servidão e a Avenida Roberto Silveira. Porém, eles são aqui citados, pois inestimável é o valor de sua contribuição para a continuidade do sucesso e da manutenção da qualidade das praias do município (158).

O Emissário submarino, de estrutura de concreto apoiada sobre pilotis, oferecerá ainda outros usos além daquele de tratamento da água residual. Até a data da entrevista com Maurício Pinheiro, não se tinha uma definição do que viria a ser esses novos usos. Algumas idéias estavam sendo

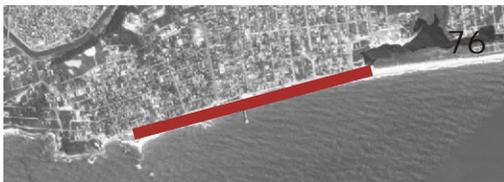
(158) BARBOSA; ZAMOT, 2003

discutidas, como o aproveitamento de sua superfície plana para dar espaço a educação ambiental, divulgando e informando aos visitantes as obras de responsabilidade ambiental do município, ou ainda, um restaurante.

A decisão de colocar o emissário nesta localidade não foi um mero desejo ou vontade de criação. Como disse Maurício Pinheiro durante a entrevista:

“Foi uma decisão planejada de custo-benefício implementá-lo neste local, pois a primeiro plano a estação de esgoto se encontra a 1,8 Km desta orla, menor distância se comparada a outras, em segundo lugar por uma questão ambiental, pois se pensasse em construí-lo após a Lagoa de Iryri estaríamos intervindo dentro de uma vegetação praticamente intacta e acabaríamos por comprometê-la com os serviços, com o vai e vem de pessoal, além do espaço para a infraestrutura a ser criada [...]. Com relação à paisagem, não vejo problemas, o emissário será mais um elemento que irá compor a paisagem já existente. Ocupará o papel de mirante e estamos decidindo ocupá-lo também como local de conhecimento e divulgação sobre o tratamento que a cidade destina `a sua água. Pensa-se, ainda, em implantar um restaurante. Isto partindo de um apelo turístico”.

#### 3.4 A praia de Costazul



A praia de Costazul localiza-se numa área singular caracterizada por uma região de mar aberto e que permite o desenvolvimento de diversas atividades em sua extensão de 4,5 Km e largura variável entre 15 e 30 metros. Esta praia pode apresentar outros nomes, que correspondem aos loteamentos ou condomínios de interface `a ela, uma prática comum dentro da cidade. Eles podem ser: Praia da Caledônia, Praia da Figueira, Praia Jardim Bela Vista (159).

De acordo com o Mapa existente no PMRO (2006b, p.20), que identifica os trechos da orla do Município de Rio das Ostras, aqui será considerado como a praia de Costazul o espaço



(160) McHARG, 1969

(161) PMRO, 2004b

(162) PMRO, © 2006c

compreendido entre a praia do Remanso e a Lagoa de Iriry, ou trecho 05 do mapa da página 114 .

Fisicamente a praia de Costazul não enfrenta a escala geográfica em seu território. Sua vegetação é de restinga, que mais que sua beleza ocupa um papel muito importante na borda marítima: o de proteção, pois fixa as dunas da praia e dá abrigo aos animais que aí vivem (160). Essas características somadas à paisagem circundante seduzem o olhar daqueles que vão ao encontro desta borda marítima. É uma rica variedade de texturas, cheiros, formas, elementos da própria localidade que geram determinadas singularidades dentro deste território costeiro.

Costazul pode ser, portanto, caracterizada como um dos lugares mais sedutores da cidade. As particularidades verificadas em seu ambiente proporcionam uma alta atratividade, usos e apropriações pelas diversas faixas etárias e grupos sociais. Suas águas de boa qualidade são propícias, por exemplo, à prática de mergulho, *surf* e *bodyboarding* e de banho de mar. Já suas areias são adequadas ao banho de sol, prática de esportes de areia, lugar de encontro, entre outras apropriações (161). Os mais diversos interesses que repercutiram sobre seu território sujeitaram esta praia a uma degradação ambiental e ao aparecimento de conflitos entre meio e usuários.

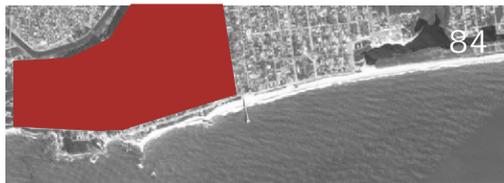
#### 3.4.1 O Remanso de Costazul

Das belezas paisagísticas desta praia destaca-se o Remanso. Ele é o local mais adequado para o banho de mar. As ondas chegam mais fracas neste setor proporcionando maior segurança aos usuários. Desde os anos 70, este era o local mais procurado e/ou freqüentado pelas pessoas em Costazul (foto 82) . Soma-se, ainda, ao atrativo do local a bela vista que pode ser obtida deste lugar estratégico e de alta procura. Por volta dos anos 70, foi aparecendo o comércio impulsionado pela demanda sazonal existente. Primeiro, surgiram os vendedores ambulantes, posteriormente, vieram os *trallers*, que já atuavam de forma insatisfatória e, logo depois, se instalaram os quiosques de beira-mar, que favoreceram ainda mais a degradação do local (162) . Percebe-se pela

imagem 82 que entre estas construções comerciais foram formadas trilhas que prejudicaram a vegetação de restinga e com isso a proteção natural deste setor.



### 3.5 O loteamento Costazul



Este loteamento é um dos que mais se destacam dentro do atual cenário urbano riostrense, principalmente por dar acesso e compor a paisagem da orla marítima que recebe o seu nome e que vem sendo alvo de interesses públicos e políticos para a cidade. Por isso, grande é o interesse em apresentar o entorno urbano imediato a esta orla, compreender o contexto no qual se insere o novo projeto e sua nova paisagem, a fim de se alcançar uma discussão posterior sobre o que vem sendo produzido na cidade.

Este loteamento se localiza ` a leste do centro da cidade de Rio das Ostras e possui por limites o rio das Ostras, a Rodovia Amaral Peixoto, o Oceano Atlântico e o loteamento Recreio. Como dito no capítulo anterior, a abertura da Rodovia Amaral Peixoto constituiu um dos principais eixos estruturadores de crescimento da cidade. Por ela diversos loteamentos foram criados possibilitando a formação do traçado e a ocupação do território urbano.

A primeira escritura desta região data de 1951, o que alterou sua antiga designação “Saco Grande” para “Fazendinha”. Tratava-se de um território que compreendia cerca de 60 alqueires e cuja sede estava localizada na Praia das Areias Negras, próximo a atual Praça da Baleia (163). Geograficamente este local apresentava, e ainda apresenta, como se observou a partir dos registros fotográficos e da pesquisa de campo, uma topografia plana imediata à orla marítima e uma parte saliente mais para o interior, que se expõe dentro da área existente entre o rio das Ostras, a Av. Almirante Heleno Nunes, a Av. Roberto Silveira e a Rodovia Amaral Peixoto.

Quando em 1962 “Fazendinha” foi vendida para a empresa EMISA Empreendimentos Imobiliários S.A., um loteamento de 3.253 lotes foi criado na parte plana do terreno existente e previu ainda o planejamento e implantação de uma hierarquia viária, que caracterizou e definiu esta área. Os ocupantes desse loteamento passaram então a denominá-lo “Costazul” em referência ao balneário francês de *Cote d'Ázur* na Riviera Francesa (164).

Sabe-se que as 10 primeiras habitações deste loteamento estavam localizadas na atual Av. Almirante Heleno Nunes, casas estas conhecidas como “motéis”, pois eram de dimensões mínimas e dedicadas aos per noite dos possíveis compradores de terrenos no novo loteamento. Segundo registros a primeira casa de Costazul foi um casebre de madeira. Posteriormente foi construída uma casa pré-moldada ganhadora do prêmio “concedido pela revista 'Casa e Jardim' devido à sua arquitetura arrojada” (165). Já o primeiro comércio, o restaurante Costazul, estava localizado no antigo *Camping Club* que tinha acesso pela Rodovia Amaral Peixoto (166).

Aos poucos, o loteamento foi sendo ocupado por comércio e residência. Dentre o comércio destaca-se a tradicional Tocolândia, uma feira de gastronomia, artesanato, móveis rústicos e esculturas que está localizada na Av. Costazul próxima ao Remanso constituindo uma das principais atrações turísticas do setor. Já os primeiros moradores foram pessoas oriundas da cidade do Rio de Janeiro, pois tinham casas de veraneio neste balneário e passavam a habitar Costazul quando se aposentavam.

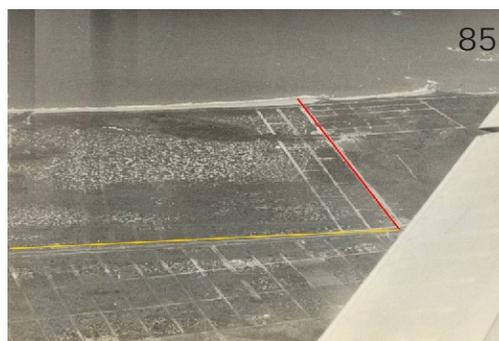
(163) PMRO, 2004b

(164) PMRO, 2004b

(165) PMRO, 2006b, p.8

(166) PMRO, 2004b

Conforme ia se densificando, o loteamento começava a ganhar mais força. A partir dos anos (19)80 a preocupação e luta dos moradores por seu lugar começa a ter resultados eficazes com a fundação da AMA-Costazul (Associação de Moradores e Amigos de Costazul) e da MERO (Movimento Ecológico de Rio das Ostras). Dos últimos movimentos governamentais relevantes para a cidade e que têm repercussão direta em Costazul, destacam-se: a Fundação Rio das Ostras de Cultura criada em 1997, que tem por objetivo preservar o patrimônio histórico, cultural, paisagístico e ambiental; e a fundação do PRO-URBE em 2002, que fez da orla de Costazul a primeira a dar início às obras de urbanização que acontecem pela cidade (167).



### 3.6 A análise do loteamento

Para a análise do loteamento será dedicada maior atenção ao estudo morfológico da parte plana de Costazul, por ser o local mais imediato ao caso referência desse estudo, o de maior período histórico e o que mais influencia diretamente na paisagem da orla. Porém, importância também caberá a outras áreas sempre que necessário, passando informações fundamentais para sua compreensão através de um jogo de grandezas pertinente ao entendimento e abertura de determinado assunto.

(167) PMRO, 2004b

A seguir, será apresentado muitas das variáveis apontadas por José Llamas (2004) para o estudo da morfologia urbana da área compreendida entre a Av. Costazul, a Av. Almirante Heleno Nunes e a Av. Roberto Silveira, bem como toda a extensão da Av. Roberto Silveira apontando os fatos antigos e os novos que hoje são evidenciados na localidade.

No que tange o assunto referente ao sistema viário, o que se percebe é que as vias permaneceram conforme o seu desenho original, sofrendo apenas alterações no sentido do tráfego viário, que veio tentar ordenar a utilização de veículos neste setor. Para a caracterização das vias foi utilizada a hierarquia estabelecida no Código de Trânsito Brasileiro, também empregado pelo Plano Diretor da cidade de Rio das Ostras, que distingue as vias urbanas em:

- . vias principais - vias de trânsito rápido e arteriais;
- . vias secundárias - vias coletoras, distribuidoras e locais;
- . vias complementares - ciclistas, faixas de ciclistas, vias de pedestre e áreas de estacionamento.;

Segundo Santos (1988) assim ficam caracterizadas:

- . via local - aquela que atende apenas o bairro, de mão única e que se conecta a via coletora;
- . via Coletora - aquela de bairro, mas que recebe tráfego de mais de duas ruas. Possui sentido duplo e se conecta a via arterial.
- . via Arterial - aquela que recebe todo o tráfego do bairro e interliga outros bairros da cidade e regiões vizinhas.

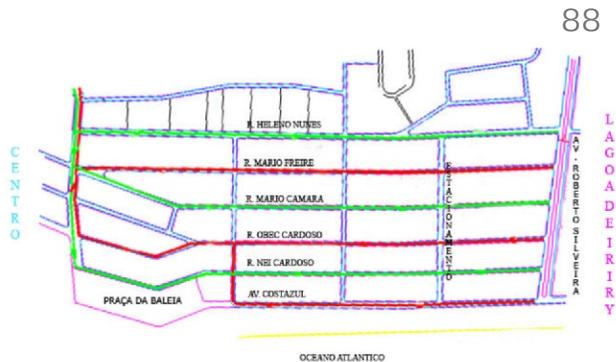
A Av. Costazul e Av. Almirante Heleno Nunes e as ruas paralelas a elas (Rua Nei Cardoso, Rua Alexon C., Rua Obede Cardoso, Rua Carlos Carvalho, Rua O. Machado, Rua Mário da Câmara, Rua Mairo Freire, Rua Alfredo do Amaral) criam agora um sistema binário de transporte e mantém seu caráter de vias locais dentro do loteamento. Também compõem esse sistema as ruas perpendiculares à Av. Costazul: Rua da Servidão, Rua Luiz Lemgruber e Rua Irene dos Santos Ferreira.

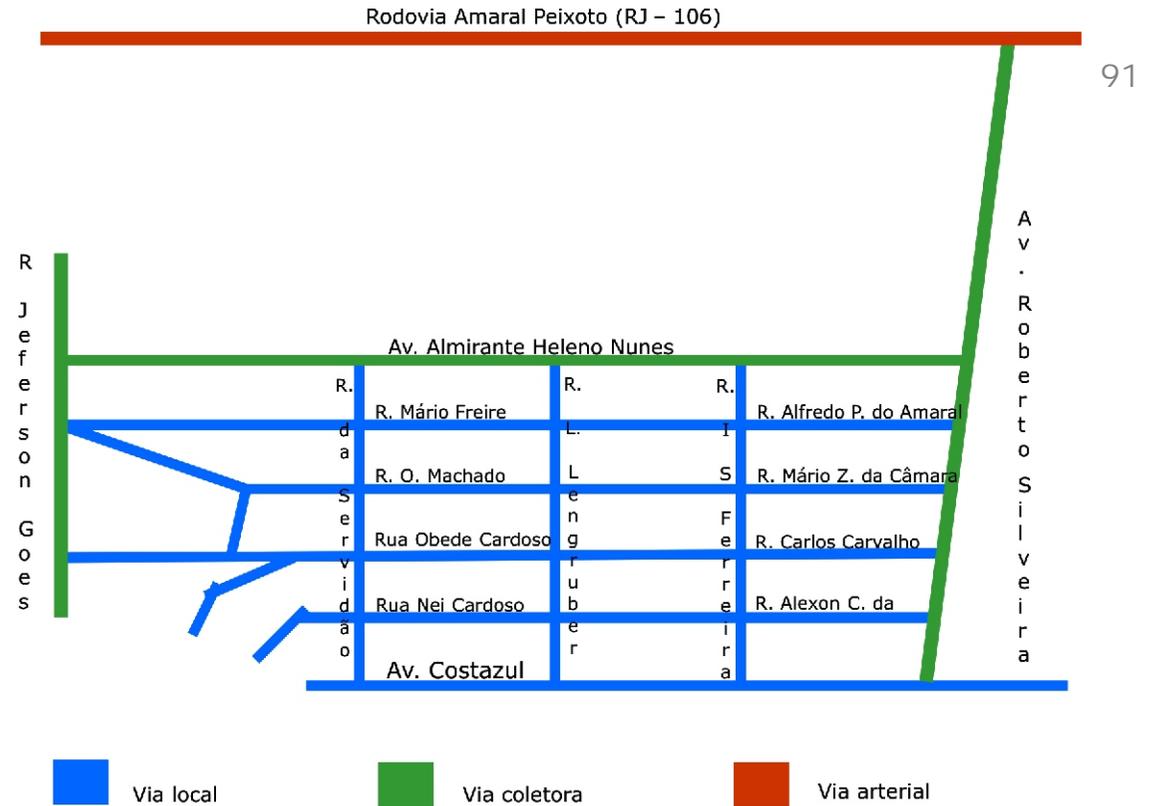
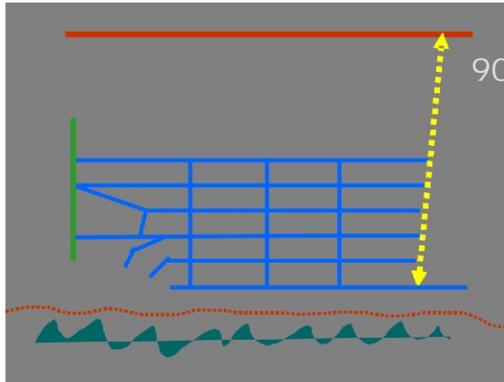


A Av. Roberto Silveira e a Rua Jéferson Góes continuam com sentido duplo e atuam como vias coletoras. Destaca-se principalmente aqui a Av. Roberto Silveira, tanto por seu porte quanto por ser o acesso mais procurado para aceder a orla de Costazul, conforme foi verificado no local. Esta Avenida possui aproximadamente 1 Km de extensão e é dotada de canteiro central e ciclovias, apresentando baixo índice de arborização.

Dentro desse sistema viário, insere-se a Rodovia Amaral Peixoto, elo de ligação de grande parte das ruas e avenidas existentes no setor, uma via arterial dentro da escala da cidade. Esta rodovia até o ano de 2005, como visto no capítulo dois, foi o principal acesso de todos os tipos de veículos que cruzavam a cidade.

No desenho ao lado o está demonstrado o novo sentido viário as ruas próximas a orla de Costazul. Segundo Maurício Pinheiro este novo sistema de transporte se torna mais eficaz e seguro para a região em si, favorecendo o menor índice de congestionamento e de atropelamentos. O acesso mais fácil e direto ao trecho 01 do projeto para a orla de Costazul ocorre através da Rodovia Amaral Peixoto, entrando na Av. Roberto Silveira indo de encontro a Av. Costazul, de onde se “descobre” o mar (imagem abaixo).





De acordo com os interesses dos autores do projeto Urbano-ambiental de Costazul, a Av. Costazul, além de possuir apenas um sentido viário, fica proibido de circular veículos coletivos, incluídos as vans, que se apresentam atualmente legalizadas e em número na cidade. Fica ainda menor o número de automóveis que podem parar temporariamente em suas bordas com a determinação de vagas nas laterais da avenida. Segundo Maurício Pinheiro sua vontade, que foi negada, seria não permitir a passagem de veículos, com exceção os de serviços e dos moradores, na via paralela a orla. Ele diz:

“Os carros poderiam ficar nas ruas paralelas [...]. Entretanto o grande número estimado de carros em dias de alta demanda nos fez pensar ainda na criação de estacionamento para abrigar 200

veículos nas ruas perpendiculares a orla [...]. Esses automóveis impedem, bloqueiam a passagem dos pedestres, geram engarrafamentos, ruídos, comprometem o uso desse espaço e de sua qualidade”.

Com relação ao estado e materiais da superfície destas vias, pode-se afirmar que, antes de tais intervenções, algumas delas eram desprovidas de calçamento, bem como de calçadas para os transeuntes. Um solo esburacado no qual ocasionava a necessidade de desvios por parte dos condutores de veículos de forma a evitar um prejuízo mecânico em seus automóveis ou surgimento de acidentes por um descuido qualquer, como se evidenciava na antiga Av. Costazul. Mas a maior problemática se apresenta na incapacidade, por exemplo, de uma pessoa portadora de necessidades especiais se locomover por esta faixa ou mesmo o simples passeio com um carrinho de bebê, o que limitava usos e usuários nesta borda marítima urbana.

Desta forma, a Av. Costazul foi coberta por piso de concreto intertravado, considerado ecológico por permitir a infiltração de água no solo, e suas calçadas tratadas de modo a favorecer a acessibilidade física na área em questão. As demais ruas e avenidas então cobertas por paralelepípedos ou asfalto e suas calçadas estreitas, em grande parte, foram cobertas por concreto ou ficaram sem tratamento. A Av. Costazul será abordada detalhadamente mais adiante no momento de se analisar a orla marítima e o novo projeto desenvolvido para ela.

Dentro deste cenário público urbano grande é a relevância dedicada às ciclovias encontradas por toda extensão da cidade, como na Av. Costazul e no eixo da Rodovia Amaral Peixoto. Em entrevista, Maurício Pinheiro se orgulha em dizer que a população de Rio das Ostras tem aderido positivamente ao incentivo municipal para a utilização desse tipo de transporte, que além de contribuir para o descongestionamento nas ruas e avenidas é ponto fundamental para a qualidade do meio ambiente devido à diminuição de determinados tipos de gases liberados pelos veículos motorizados. Disse o secretário sorrindo: “Hoje, para controlar as infrações, estamos pensando em emplacar as bicicletas, pois o número de colisões entre elas vem aumentando”, o que seria uma medida de controle de segurança para diminuir os conflitos gerados.



(167) PMRO, 2005

(169) apud PMRO, 2006b, p.19

A questão da acessibilidade física fica evidenciada como uma das áreas a serem consideradas nos projetos de acordo com o artigo 44 do Plano Diretor da cidade (168): “implementar programas e projetos destinados à proteção da circulação de pedestres, ciclistas e grupos, como: idosos, portadores de necessidades especiais e crianças (inciso III); implantar ciclovias destinadas ao uso turístico e ao deslocamento da comunidade local (inciso IV)”.

Quanto aos equipamentos urbanos nestas ruas adjacentes a Av. Costazul, não foi verificado no dia da pesquisa de campo lixeiras ou abrigo de espera de transporte público que atendessem aos moradores e/ou usuários da localidade e da orla. Desconforto ainda pode ser dedicado à insuficiência de áreas de sombra que viessem a amenizar o sol escaldante por estas vias.

Os quarteirões ou quadras foram projetadas com dimensões consideráveis. Vencer essas quadras e chegar a praia de Costazul se torna um pouco cansativo e um tanto monótono pela grande extensão que há desde a Rodovia Amaral Peixoto até a Av. Costazul, trecho caracterizado pelos lotes de grande dimensão prevista no seu parcelamento original. Pode-se dizer que essa medida somada ao terreno existente constitui um fator de grande importância, pois se torna fator essencial na forma do edifício.

A arquitetura de Costazul é composta principalmente por edifícios de dois andares com ou sem telhado apresentando uma geometria retangular e com poucos recortes. Constatou-se um número considerável de residências por toda a extensão da praia, com exceção do comércio que se concentra próximo ao trecho 1 do projeto e na Av. Roberto Silveira. Não verifiquei edifício algum de relevância arquitetônica no entorno imediato, o que revela o contraste da arquitetura existente com a linguagem do traço do gesto urbanístico realizado. Dentre os usos destinados a esses edifícios, destacam-se: pousadas, hotéis, restaurantes, comércio de produtos típicos e *souvenirs*.

Até a construção do Plano Diretor do Município de Rio das Ostras ficou estabelecido através do Decreto nº 035/2002 que “na primeira quadra da faixa litorânea fica suspensa toda e qualquer aprovação de projetos de residências multifamiliares e mistas, unifamiliares e comerciais

A fachada dessas edificações não possui grande interesse arquitetônico. Suas formas e texturas são corriqueiras de um sítio de residências de veraneio de classe média. Seus espaços internos podem, muitas vezes, ser identificados a partir de seus vãos, que geram uma hierarquia nas funções de seus compartimentos. De forma geral, a planta corresponde à função exercida. Os grandes volumes obedecem às edificações que prestam serviços como os de hotelaria, pousada e restaurantes. Apesar das residências também possuírem volumes considerados, é nítido quando o local serve a outra atividade que não a moradia.

As edificações se encontram, em alguns casos, na linha de testada do lote. Geralmente os edifícios que compreendem essa implantação são comerciais estabelecendo um contato maior com os clientes. As residências respeitam um determinado recuo criando um logradouro geralmente caracterizado por um jardim verde com cobertura de grama. Este logradouro, muitas vezes existente entre a construção residencial e a rua, corresponde ao respiro para este local (170). De acordo com Mauricio Pinheiro, estes espaços livres residenciais, na maioria dos casos, se convertem em estacionamentos em épocas de grande temporada de acordo com os interesses dos donos, que não temem em cobrar um preço considerável pelo serviço prestado.

Como disse Llamas (2004), a morfologia é muito mais que o estudo da forma. Por ela podemos decifrar muito do que uma cidade ou região quer dizer. Por exemplo, o loteamento de Costazul, até pouco tempo, foi considerado tipicamente de segunda residência, e a partir da observação das dimensões de seus lotes, de seu traçado, da paisagem cobiçada, de suas construções se deduz um espaço criado para atrair pessoas de um nível socioeconômico mais elevado, de um *status* distinto daquele encontrado mais para o interior da cidade após cruzar a Rodovia Amaral Peixoto. Estes loteamentos “pós-rodovia” estão caracterizados pela maior densificação, por casas mais modestas. Suas condições de salubridade e conforto eram ainda mais precárias que as que eram verificadas nos loteamentos à beira da orla marítima antes das atuais reformas de infra-estrutura urbana na cidade (171). Esses fatos vêm ainda expressar o valor das águas marítimas e de sua paisagem como fontes atrativas de empreendimentos e de exploração econômica que ocasionaram, por exemplo, a estratificação social dentro de Rio das Ostras.

(170) LLAMAS, 2004

(169) Fatos evidenciados anteriormente por vivência própria.

### 3.7 Os novos projetos do entorno imediato

Os projetos que acontecem na cidade de Rio das Ostras estão sendo trabalhados a partir da política de preservação conciliada ao uso (172). Desta forma, as áreas, que antes estavam sendo mal aproveitadas e cuidadas, começaram a gerar conflitos sociais e ambientais no entorno. Interesses foram, então, despertados para a revitalização destas zonas. Estudos e planejamentos foram estrategicamente criados. Dentro dos novos projetos presentes no entorno, destacam-se: o da Praça da Baleia e para a Lagoa do Iriry.

#### 3.7.1 A Praça da Baleia



Impossível falar de Costazul e não mencionar a Praça da Baleia, primeiro projeto urbano a ser finalizado em novembro de 2002, marcando o início do processo de reurbanização da cidade dentro da área turística. Historicamente, neste local era comum o aristamento das baleias e posteriormente foi apropriado para estacionar os automóveis das pessoas que utilizavam as praias dessa região, principalmente Costazul (173). Esses fatores somados ao pisoteio dos usuários da orla intensificaram a degradação do meio ambiente existente. A deterioração produzida culminou no interesse de revitalização desta área, que hoje desempenha um importante papel de elo entre o projeto de urbanização/preservação para Costazul e de preservação para os Costões Rochosos que começa na Lagoa de Iriry e se estende até a Praia do Cemitério. Esta extensão é um dos grandes interesses que giram em torno no projeto Urbano-ambiental para Costazul: a criação do Cordão Ecológico (174).

Diferentemente de muitos projetos urbanos, que não são acompanhados de uma qualificação e significação funcional, a praça da Baleia tem por intenção fazer uma homenagem às baleias jubartes, que acostumam passar pela região na primavera em busca de águas quentes para procriarem. Teve por artista plástico Roberto Sá, quem esculpiu uma réplica deste mamífero em

(172) PMRO, 2005

(173) RIO DAS OSTRAS, 2003

(174) BONNECARRERE; SÁ, 2004



tamanho natural (20 m). Esta escultura se encontra dentro de um lago de 25 metros e pesa 20 toneladas, se somada a escultura de um mergulhador (1,85 m) preso na cauda do animal (175).

Esta praça tornou-se um local de convívio intensamente utilizado, além de constituir um elemento de grande atratividade turística e que encanta principalmente as crianças. Este projeto se enquadra dentro da mesma linguagem do projeto para o passeio de Costazul, favorecendo a continuidade urbana pretendida inicialmente.



### 3.7.2 A Lagoa de Iriry

A Lagoa de Iriry, antes conhecida popularmente como Lagoa da Coca-cola devido a tonalidade escura de suas águas, se localiza muito próxima ao mar de Costazul sendo apenas separada deste pela faixa de areia de praia. A alta atratividade que esta lagoa produzia ocasionou um início de processo de degradação ambiental que motivou a criação da Área de Preservação Ambiental da lagoa de Iriry e da inauguração da obra de urbanização da APA da Lagoa de Iriry em setembro de 2004, seguindo os ideais do poder público municipal: “urbanizar para preservar”. A área da Lagoa ganhou local para recreação infantil, ciclovia, rинque de patinação, novos canteiros, quiosques,

(175) BONNECARRERE; SÁ, 2004



anfiteatro, torre de observação e estacionamento como se pode observar na imagem abaixo. A APA da Lagoa de Iriry foi à primeira Unidade de Conservação criada no município em 2000 abrangendo uma área de mais de 76 hectares e se limita à área da Fazenda de Itapebussus, uma área de preservação ecológica que não será urbanizada (176).



### 3.8 Algumas considerações sobre a paisagem

Apesar dos elementos naturais serem considerados caracterizadores de um determinado sítio, criadores de identidade para esse lugar, fontes de atratividade e de equilíbrio para um ecossistema (177), o Sr. Maurício Pinheiro não acredita que a alta demanda atualmente existente pela habitação de primeira residência em Costazul, ou mesmo na cidade como um todo, tenha por causa a atratividade exercida pela bela paisagem existente no litoral riostrense. Segundo Maurício, a causa principal do crescimento acelerado de Rio das Ostras é a presença da cidade vizinha Macaé, pois muitas pessoas que trabalham neste centro petrolífero optam por viver em Rio das Ostras mais por uma questão econômica e de falta de espaço em Macaé do que pelo interesse pela paisagem existente. Disse o Sr. Maurício Pinheiro:

“Macaé já está sem espaço. Hoje esta cidade encontra-se em processo de verticalização. [...] Rio das Ostras tem sofrido um pouco com esta grande atratividade que gera o petróleo. Equivocadamente muitas pessoas também procuram Rio das Ostras pensando que vão obter trabalho. Atualmente Rio das Ostras vive para ela mesma”.

(176) RIO DAS OSTRAS, 2003; PMRO, 2006b.

(177) HOUGH, 1998; LYNCH, 1981; CORNER, 1999

A alta procura por residência e/ou trabalho nesta cidade tem gerado uma série de conflitos que a municipalidade vem tentando contornar. Segundo este secretário vários projetos estão sendo implementados na e pela cidade como forma de atender a esta crescente demanda populacional. Como foi discutido no capítulo anterior, esses projetos não têm por fim último o interesse em tornar Rio das Ostras um pólo de prestações de serviços relacionado a área de petróleo. Continuou Maurício:

“Temos procurado solucionar a carência de empregos através da criação da Zona Especial de Negócios, que atrairá empresas prestadoras de serviços a Petrobrás, mas não desejamos esse caráter empresarial aqui. Rio das Ostras tem um caráter tipicamente turista e é isto que queremos preservar”.

Esse caráter turístico tão cobiçado pelo poder público tem como principal interesse criar uma estrutura econômico-ambiental sustentável na cidade que favoreça sua estabilidade em um futuro quando a reserva e/ou extração de petróleo vier a se esgotar. Logo, desenvolvimento econômico conciliado à preservação do meio ambiente é o viés que direciona esses projetos. Sabendo que não há na cidade bem turístico maior que a sua orla marítima, vários planos estão sendo elaborados para sua franja costeira marítima, dos quais se destaca o Projeto Urbano-ambiental de Costazul, que tem como um de seus interesses dedicar especial atenção a questão da preservação ambiental conciliando o desenvolvimento econômico junto com o do meio ambiente. É através do trabalho de orientação e informação que se pretende dar visibilidade ao ecossistema marinho regional (178).

As páginas seguintes vêm apresentar: a área onde foi implantado esse projeto; os conflitos existentes que levaram ao seu planejamento e a sua execução neste setor; os interesses do poder público e de seus autores no momento de concebê-lo.



(179) PMRO, ©2006c

(180) PMRO, ©2006c

(181) Considerações feitas por Denise Pinheiro durante a entrevista. Esses dados ainda podem ser encontrados em: PMRO, 2004b.

### 3.9 Antecedentes do projeto: o conflito

Segundo os dados obtidos no PMRO (2006b) a orla de Costazul se caracterizava pela existência de um ecossistema de restinga degradado cuja vegetação nativa estava distribuída em fragmentos isolados pela areia da praia de Costazul. Esta área é ainda marcada por uma paisagem antrópica, constituída por uma ocupação de médio adensamento e que oferece uma multiplicidade de usos, porém, com poluição sonora e visual.

Durante as décadas seguintes a criação desse loteamento, a orla de Costazul tem passado por uma série de alterações físicas ocasionadas por condutas culturais em sua paisagem. Inúmeros aterros foram criados com material oriundo de outras regiões para proporcionar o estabelecimento de terreno estável para a implantação de edificações e infra-estrutura na área, como na Av. Costazul. Na praia eram presenciados um número de 23 quiosques antes da implantação do projeto do trecho 1. Estas construções estavam instaladas nas proximidades da linha preamar máxima e tinham uma tipologia rústica com estrutura em alvenaria e/ou madeira, e cobertura de telha de barro ou palha. Precárias eram as instalações de luz, além de não dispor de água, esgoto, recolhimento de lixo, ou qualquer outro serviço público (179). Sendo a única atividade comercial existente na orla, estes quiosques distavam cerca de 1 Km da rodovia Amaral Peixoto e ao menos 3 Km do centro da cidade (180).

A implantação dos quiosques ainda ocasionou a deterioração da vegetação de restinga existente nas areias da praia. A abertura de caminhos entre estes estabelecimentos veio comprometer flora e fauna da região que aos poucos foram desaparecendo do contexto litorâneo. Uma causa paralela desse mau uso se deve a falta de informação do que é a vegetação de restinga, muitas vezes considerada “mato” pelas pessoas que não sabem sua real significância (181). Por esta equivocada percepção a respeito da restinga, ela acaba recebendo maus tratos desnecessários e comprometedores para o ecossistema do qual fazem parte. Disse Denise Pinheiro em entrevista:

“A restinga é característica de todo o litoral brasileiro e ela está sendo eliminada porque as pessoas pensam que é mato e não dão a menor importância, arrancam tudo, passam o trator por cima sem o menor cuidado, destroem espécies como os cactos, que demoram anos para atingir um metro de altura.”



---

Atividades que contribuíram para a geração do conflito na orla de Costazul\*

---

O setor imobiliário	Historicamente o loteamento foi elaborado e implantado em forma de tabuleiro de xadrez e por aterramentos das áreas alagadas, logo não previu ou respeitou a existência dos ecossistemas existentes no local, contribuindo em grande parte para a deterioração e aniquilamento da vegetação anteriormente existente.
O turismo	Principal fator de degradação ambiental da faixa de praia. Como visto anteriormente o turismo a cada ano foi se intensificando nesta região e atraindo mais e mais turistas e veranistas que procuravam um espaço de lazer e de contemplação de um ambiente com um “caráter nativo” mais aguçado que o encontrado na praia do Centro.
O comércio	A instalação de quiosques na areia favoreceu a abertura de caminhos entre a vegetação existente, interrompendo a dinâmica ambiental do local e aniquilando a paisagem anteriormente existente.

---

Os atores sociais que geraram os conflitos e as atividades envolvidas na degradação do ambiente estaurino de Costazul\*\*

---

Responsáveis pelo loteamento	Não se comprometeram com o meio ambiente existente para o estudo e execução do loteamento Costazul.
Moradores do local	Não recuperaram a vegetação própria do local em detrimento de jardins que pouco condizem com a identidade do ecossistema original.
Veranistas e turistas	Aumentaram a demanda por infra-estrutura e a produção de resíduos, além de serem apontados como os principais agentes da degradação do ecossistema do setor.
Comerciantes	Principalmente os donos de quiosques que atuavam sobre a areia de praia contribuindo ainda mais para a deterioração da vegetação e, por conseguinte, para o desaparecimento da fauna da região.

\* Esse estudo foi baseado no Plano de Intervenção para o trecho 7 da orla marítima ou rio das Ostras (PMRO, 2006b) e foi realizado através dos dados obtidos sobre a área e observações efetuadas no local.

\*\* Esse estudo foi baseado no Plano de Intervenção para o trecho 7 da orla marítima ou rio das Ostras (PMRO, 2006b) e foi realizado através dos dados obtidos sobre a área e observações efetuadas no local.

Juntos todos esses fatores, acima mencionados, levaram ao poder público municipal ao real interesse de proteger um meio tão valioso quando este de interface terra-água. Vale lembrar Lynch em "*Good City Form*" (1981) quando diz que um problema ambiental representa a ocasião certa para motivar os outros para uma mudança radical. Mudança essa que poderia ser ocasionada por pessoas que se envolveriam em estratégias eficazes para a melhoria gradual do conjunto ao qual pertencem através da aprendizagem e observação e da compreensão dos bairros da sua própria cidade e por um princípio de aceitação de suas próprias vidas.

Num momento de crise ambiental global, os problemas locais surgem como pontos a serem trabalhados em prol do ecossistema existente a fim de se reduzir os impactos generalizados. Deve-se atentar para o que recomenda Lynch (1981) para o planejamento dedicado a certos espaços: prestar atenção ao seu ponto de partida a fim de não se construir um ambiente pior do que o anteriormente existente.

Nessa dinâmica de transformação da paisagem do espaço físico é considerável o projeto para a orla de Costazul. Do "lugar que não tinha nada" (182) nasceu o projeto que tem por objetivo trabalhar com aqueles critérios que possam ser úteis no comprometimento e na construção de um bom arremate da zona costeira. As preocupações com o meio ambiente e com a função de espaço público compõem o discurso teórico do trabalho apresentado pela municipalidade mediante uma dupla aproximação ao tema: elemento urbano e de proteção litorânea. Aproveitando a vocação da cidade para o turismo, o arquiteto e urbanista Maurício Pinheiro junto a sua equipe idealizou o projeto para a orla almejando uma interferência urbano-ambiental significativa para a região em si. Disse o Sr. Pinheiro:

"O Projeto Urbano-ambiental de Costazul conciliou a revitalização de ambos os ambientes sem privar a nenhum deles as suas funções e princípios. Esta profunda experiência ensinou que é possível conciliar a harmonia e integração de todos os espaços, bastando apenas usar a imaginação para se criar uma nova filosofia que se desdobrou em cultura, técnica e conhecimento." (183)

(182) PMRO, 2004b, p.9

(183) PMRO, 2004b, p. 12

### 3.10 Antecedentes do projeto: a iniciativa

Todos os fatores geradores de conflito anteriormente citados resultaram na necessidade da implantação de medidas em curto prazo para tentar solucionar a problemática existente no local: a degradação do ecossistema costeiro. Soma-se a esses fatores os interesses do poder público para fomentar o turismo na cidade. No ano de 2002, o Sr. Maurício Pinheiro, muito amigo do então prefeito da cidade, o Sr. Alcebiades Sabino, foi convidado para ocupar o cargo de Secretário de Planejamento do município de Rio das Ostras. Dentre as responsabilidades deste secretário ficou o desenvolvimento para o projeto de urbanização para a orla de Costazul. Um projeto que significaria mais que uma simples obra de urbanização, mas a materialização de um ideal que há muito esses senhores almejavam para a cidade. Segundo palavras de Maurício Pinheiro:

“O nosso interesse em fazer algo por esta cidade sempre existiu. Não foram vontades de quatro anos para cá. São idéias, discussões que sempre estiveram presentes em nossos encontros. [...] O ex-prefeito da cidade, Sabino, um grande amigo, me convidou e confiou a mim a responsabilidade de tornar Costazul um local de forte atração turística e de qualidade de vida. Esse projeto teria como base a conciliação da preservação do meio ambiente ao desenvolvimento e exploração sustentável do local”.

Um dos primeiros passos foi traçar o perfil que seria dado à nova orla, e para isso vários fatores foram analisados: as especificidades físico-ambientais existentes em cada setor praiano, além do estudo dos usuários, população, meio ambiente, atividades existentes, etc. Em entrevista questioneei a Maurício Pinheiro o porquê de ter sido escolhida Costazul a primeira a passar pelas alterações e não o Centro da cidade, por exemplo. No Centro encontra-se, por assim dizer, o centro nevrágico da cidade, o local mais procurado em Rio das Ostras, com infra-estrutura instalada e de visibilidade. Disse o Sr. Maurício Pinheiro:

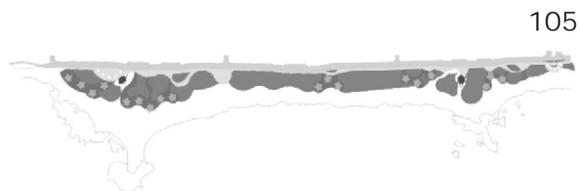
“Desejava-se um projeto inovador, modelo nacional, que inserisse Rio das Ostras dentro do turismo da Região dos Lagos. [...] Intervir no Centro talvez não causasse o impacto que se desejava, pois se trata de uma área já consolidada e que não tem muito espaço para fazer as transformações que se idealizavam. [...] Comparativamente, Costazul sempre se diferenciou das atividades e do público que eram encontradas no Centro da cidade, desde o estilo musical à

paisagem mais rústica. [...] Todos esses fatores foram levados em consideração na tomada de decisões do projeto. O Centro da cidade é o lugar do burburinho, das músicas de época, de poder atrativo simplesmente por sua centralidade. Já Costazul era local mais procurado por artistas, por um público que apreciava mais músicas do tipo Jazz ou MPB”.

O bairro Centro é a zona mais antiga da cidade e de grande atratividade. Antes do projeto para Costazul era o lugar mais cobiçado pelos turistas. Possui uma vida diurna e noturna fortes, principalmente na temporada de verão. Seu estilo mais popular e diversificado atrai pessoas das mais diversas idades. Aqui acontecem eventos “de moda” (184), como shows com artistas que fazem sucesso na época.

Já o loteamento Costazul teve desde sua história uma procura particular: sua paisagem para descanso e lazer fora do tumulto encontrado no Centro. A ausência de transporte público na cidade conciliado a distância para se aceder à praia de Costazul podem ser algumas das causas que contribuíram para a construção de sua identidade na cidade. O estilo de música, os reais interesses de quem apreciava uma paisagem mais rústica atraíam um outro tipo de grupo social que se interessava pelo contato com a paisagem-natural.

O Projeto Urbano-ambiental de Costazul vem trabalhar em uma área singular da cidade de Rio das Ostras tanto por sua localização físico-geográfica quanto por suas qualidades paisagísticas: sua borda marítima. Resumidamente, o projeto caracteriza-se por constituir uma obra de arremate urbano, onde o turismo surge como ponto a ser trabalhado e valorizado através da elaboração de um ambiente que se diz “ecologicamente correto”, onde a população de Costazul e da própria cidade se beneficiariam das obras (185). A seguir estão relacionados os objetivos do poder público e dos autores do projeto respectivamente nesta ordem.



(184) Informação verbal de Maurício Pinheiro.

(185) PMRO, 2004b

Os objetivos do poder público	<p>Compatibilizar o meio ambiente urbano com o natural (3)</p> <p>Valorizar o meio ambiente urbano municipal atentando para a sua identidade sócio-cultural, aliado ao potencial turístico e de lazer (3)</p> <p>Permitir a acessibilidade total à água: construção de usinas de tratamento de esgoto e do emissário submarino (2)</p> <p>Desenvolver o turismo na região de forma sustentável (2)</p> <p>Preservar o meio ambiente junto a uma política de educação ambiental com a população e visitantes (1)</p> <p>Inclusão social da cidade (1)</p> <p>Preparar a cidade para assumir sua vocação natural e torná-la um irresistível destino turístico (1).</p> <p>Atender a qualidade de vida dos moradores riostrenses (1)</p> <p>Orientar o uso adequado e o ordenamento da orla do Município, potencializando esse ativo natural e propiciar sua utilização de forma compatível com a manutenção da biodiversidade local (5)</p> <p>Ordenar as atividades dos quiosqueiros (5)</p> <p>Proteger os ecossistemas encontrados no trecho da intervenção (5)</p> <p>Visar o bem estar social (5)</p> <p>Utilizar racionalmente os recursos ambientais (5)</p> <p>Valorizar o espaço a ser criado garantindo harmonia entre a paisagem local, o meio ambiente e o desenvolvimento da cidade (8)</p>
Objetivos dos criadores do projeto	<p>Respeitar as condições geográficas existentes (7)</p> <p>Adequar usos e atividades que ocorrem no setor praial situando atividades comerciais e de lazer (7)</p> <p>Harmonizar a ocupação do homem com o meio ambiente natural da orla (4)</p> <p>Abrir o corredor biológico (6)</p> <p>Criar acessos específicos para os usuários da praia a fim de preservar a vegetação existente (3)</p>

- (1) Rio das Ostras (revista, 2003)  
 (2) Zamot; Barbosa (sem data)  
 (3) Projeto Urbano-ambiental: revitalização da orla de Costazul (apresentação doada pela PMRO)  
 (4) Memorial descritivo do projeto para Costazul  
 (5) Plano de Intervenção na orla de Rio das Ostras (sem data)  
 (6) Costazul: História  
 (7) Entrevista Maurício Pinheiro  
 (8) Rio das Ostras: Projetos (2003)

### Objetivos dos criadores do projeto paisagístico

- Dar prioridade ao pedestre em detrimento do veículo (7)  
 Proporcionar diversidade de usos (7)  
 Explorar o caráter de lazer e ócio existentes (7)  
 Unir o meio ambiente à expansão urbana (6)  
 “juntar o meio ambiente a expansão urbana” (p. 28)  
 “Valorizar o meio ambiente urbano municipal sem perder de vista a sua identidade sócio-cultural, aliado ao potencial turístico e de lazer” (4)  
 Não criar bloqueios físicos entre as zonas de preservação e de uso público (7)  
 Tornar um projeto referência nacional no tratamento da paisagem litorânea (2)  
 Atrair turistas de classes mais altas que as anteriores presenciadas na região (7)  
 Tornar Costazul um ambiente onde as funções da cidade e a vida social estariam inteiramente interligadas sem alterações comprometedoras (6)  
 Conciliar revitalização junto a informação (6)  
 Orientar a população a valorizar e cuidar de seu patrimônio; Mudar a concepção de uso, os hábitos a visão da população em relação a uma obra pública (6)  
 Busca do esplendor da vegetação perdida (6)  
 Humanizar as áreas de intervenções urbanas (6)  
 Propiciar o desenvolvimento da consciência ecológica (6)  
 Tornar o projeto referencia para futuros planejadores ambientais (6)  
 Recuperação máxima possível das áreas verdes (3)  
 Buscar uma vocação para cada área em questão (6)  
 Triplicar a área de restinga (6)

De acordo com o quadro acima, os interesses dos autores do projeto se complementam em parte e vão ao encontro do discurso teórico divulgado: tentativa de conciliação de usos com o meio ambiente. Porém, acrescentando informações obtidas durante a entrevista com Maurício Pinheiro, ficou diagnosticado que a maior divergência entre os interesses do discurso entre estes agentes sociais ocorre no fato do poder público divulgar a tão sonhada cidade justa e democrática como apresentado brevemente no capítulo anterior e o projeto para Costazul ser desenvolvido para atrair uma população de renda familiar mais elevada. O que se evidencia aqui é um conflito de interesses entre os ideais pensados para a cidade e os pensados para Costazul. Como falar em cidade justa e democrática no momento no qual se pensa em limitar um determinado público na cidade como forma de aumento na arrecadação e melhoria da imagem do município? Conforme palavras de Maurício:

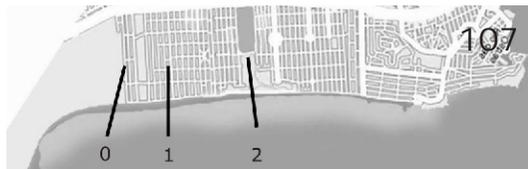
“Até então Costazul atraía turistas das classes C e D enquanto o Centro as D e E. Hoje já temos uma alteração neste quadro, presenciamos mais os turistas da Classe B e C e queremos que melhore. Sei que Rio das Ostras não será como Búzios, procurada o ano todo por turistas da classe A, mas foi de interesse atender a um público mais exigente e atraí-lo à nossa cidade. Esse é nosso intuito. Com isso temos um novo perfil de usuário”.

As praias são um bem público segundo estabelecido por leis e decretos. A tentativa de limitar esta oferta leva a uma estratificação social e a fragmentação dos grupos sociais. Sabe-se que a própria população se identifica dentro de certos grupos sociais existentes e a forma como foi idealizada Costazul contribui para focalizar o público que se pretende atender e atrair. Fato interessante e que torna ainda mais complexa essa discussão se evidencia pelo fato do governo municipal querer resgatar a história e a cultura para uma cidade que pretende criar uma nova identidade para o lugar. Uma discussão a respeito deste tema terá dedicação especial em seção futura, quando já terão sido apresentadas as análises do projeto para a orla de Costazul.

Agora, torna-se necessário apresentar o projeto e suas implicações. A próxima seção dedicará especial atenção ao estudo do desenho realizado para a orla de Costazul. Cabe aqui dizer que

todo o projeto teve a necessidade de uma equipe multidisciplinar. O quadro com os profissionais ou empresas envolvidas no projeto está apresentado no Anexo E.

### 3.11 O Projeto Urbano-ambiental de Costazul: as duas etapas



Segundo os objetivos e interesses dos autores do projeto, apresentados na seção anterior, foi criado o Projeto Urbano-ambiental de Costazul “que transformou o local numa referência nacional de projeto arquitetônico e intervenção paisagística” (186). Sendo a primeira a passar pelas obras de reurbanização que ocorrem na cidade, o projeto “ousado e inovador” gerou uma nova imagem para a cidade, uma imagem mais “moderna” que teve por inspiração a fauna marinha para o desenho de seus equipamentos urbanos. O objetivo do projeto executado para esta orla é garantir a utilização pública e turística. Estrategicamente este projeto foi pensado para ser realizado em duas etapas.

A primeira será objeto de análise desta pesquisa por já ter sido implantada e por possibilitar um estudo empírico, pois garante a maior eficácia nos resultados. A segunda só terá início quando determinar as obras públicas na outra metade da orla, pois ainda precisam ser realizadas instalações de infra-estrutura urbana. Segundo entrevista realizada com Mauricio Pinheiro a continuidade das instalações das redes e calçamentos bem como a inauguração do emissário submarino são fatores prioritários neste momento. Ele disse: “Torna-se mais lógico a finalização desses projetos antes de se realizar a segunda fase, isto porque se otimiza tempo e os gastos com o projeto de recuperação das áreas que seriam danificadas pela inserção dessas infra-estruturas posteriormente”.

Juntas, essas duas áreas constituirão o cordão Ecológico almejado para alcançar a proteção da fauna e flora da região, além de transformar a paisagem do local e reafirmar o caráter turístico. A seguir estão relacionadas as duas etapas que constituirão a nova orla de Costazul.

(186) PMRO, 2004b, p.11

O Projeto Urbano-ambiental de Costazul\*

	Primeira etapa: trecho 01	Segunda etapa: trecho 02
Localização (1)	Entre a Praça da Baleia e a Av. Governador Roberto Silveira	Av. Roberto Silveira à Lagoa do Iriry
Extensão (1)	850 metros	990 metros
Objetivo (1)	Conciliar o meio ambiente urbano com o natural-cultural	Maior preocupação com a revitalização do meio ambiente e menor área urbanizada (187).
Programa (1)	16 quiosques (alimentícios e <i>souvenires</i> ) Banheiros públicos 2 parques infantis 1 academia de ginástica Ciclovía Calçadão Estacionamento: ruas adjacentes	8 quiosques (alimentícios e <i>souvenires</i> ) Banheiros públicos 1 parque infantil 1 posto salva-vidas Continuação da ciclovía Continuação do calçadão 2 grandes estacionamentos
Números e intenções (1)	15.000 m <sup>2</sup> de área de lazer 14.855 m <sup>2</sup> de vegetação disposta entre a areia e o calçadão e jardins Realinhamento da Av. Costazul	1.722 m <sup>2</sup> de área de lazer (praças) 10.310 m <sup>2</sup> de vegetação nativa disposta entre a areia e o calçadão e jardins Extensão do realinhamento da Av. Costazul
Projeto (1)	Finalizado em 2003	Ainda não tinha sido executado até a data da entrevista, mas prevê: 4.862 m <sup>2</sup> de pocellanato junto a areia e 993 m <sup>2</sup> junto às residências decks em 3 áreas totalizando 3.402 m <sup>2</sup>
Concepção	Alicerçou-se em diversas premissas voltadas para a cidade e para a dignidade da pessoa humana.	Tem por base principal um cunho preservacionista da vegetação do local

\* Rio das Ostras: Projetos (2003); Rio das Ostras: Projetos 2 (2004)

Dados evidenciados, também, durante a pesquisa de campo.



Mobiliário urbano (1)

Inspirado na fauna marinha

Inspirado na fauna marinha

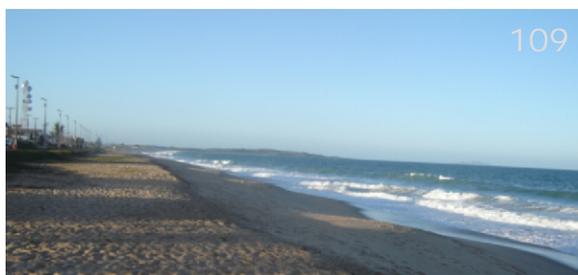
Inauguração

Final de 2004 (1)

Não teve início até o presente momento (2)

Total (1)

1980 metros lineares de ciclovia, 26 quiosques, 3 parques infantis, 3 postos salvavidas, 1 academia de ginástica



Pode ser demonstrado, através do quadro acima, a real utilização que hoje se evidencia na praia de Costazul. Pelo programa criado para as duas etapas do projeto Urbano-ambiental de Costazul fica mais evidenciado, de acordo com as informações prestadas por Maurício Pinheiro quanto ao estudo das características ambientais e de uso desta orla, que o trecho 1 é o de maior demanda e assim está composto por uma quantidade maior de equipamentos. Porém, o que mais chama a atenção é a força exercida por sua paisagem, onde o Remanso surge, conforme visto anteriormente, como lugar que maior poder exerce sobre esta praia.

Outro ponto de grande repercussão na tomada de decisão do programa foi com relação à vegetação existente. O trecho 01, por ser o mais deteriorado, foi mais explorado espacialmente para a locação dos *decks* e demais objetos; já o trecho 02, que apresenta melhores condições na sua cobertura vegetal, terá sua flora mais preservada, onde a área ocupada por objetos artificiais será consideravelmente menor que àquela apresentada no trecho 01.

Assim, mesmo seguindo uma mesma linguagem no desenho, percebe-se a clara distinção entre os dois trechos do projeto que exemplificam as características físico-naturais de cada um deles tanto antes quanto depois do desenvolvimento das propostas para esta praia. No quadro abaixo está exposto um resumo da caracterização dos problemas relacionados aos conflitos observados na área de estudo bem como as diretrizes para a solução dessas questões.

## Praia de Costazul\*

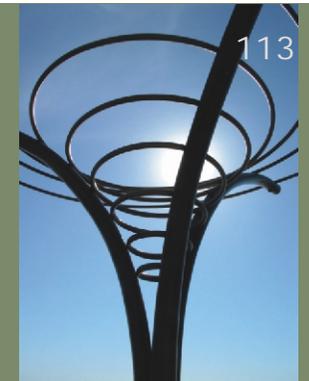
Problemas	Efeitos/Impactos Associados ao Problema	Linhas de Ação para Equacionar o Problema
Construção de comércio (quiosques) dentro da vegetação de restinga; Uso inadequado do espaço praiano.	Degradação do ecossistema local; Perda da biodiversidade e produtividade natural; Perda da qualidade da paisagem.	Ordenar uso e ocupação do solo em terrenos de marinha (SPU); Demarcação de área de restinga; Criar condições de passagem da fauna local; Recuperação de áreas degradadas.



\*Esse estudo foi baseado no Plano de Intervenção para o trecho 7 da orla marítima ou rio das Ostras (PGIOM) e foi realizado através dos dados obtidos sobre a área e observações efetuadas no local.

Neste capítulo foram apresentados as mediações da orla de Costazul, seus limites, as próprias características do local de projeto e os interesses e conflitos que culminaram na criação do Projeto Urbano-ambiental para Costazul. O próximo capítulo vem dar continuidade ao estudo do desenho do projeto, sua forma e como o discurso teórico foi aplicado na concretização do plano.

**O DESENHO E A IMPLANTAÇÃO DO PROJETO**



#### 4.1 Apresentação

O projeto desenvolvido e implementado no trecho 01 na praia de Costazul representa um novo conceito de planejamento para o litoral riostrense bem como para a cidade. Projetado para abrigar uma série de atividades, que estão organizadas em nichos dentro do espaço praiano de modo a satisfazer as necessidades de seus usuários e os interesses de preservação do ambiente litorâneo, este projeto busca responder os anseios de um urbanismo ecologicamente responsável, evidenciados pela busca de projetos que dialogam desenvolvimento econômico e social com preservação ambiental. Neste momento da pesquisa será apresentado e discutido os aspectos pertinentes à concepção do novo projeto em três pontos principais: o desenho urbano e de arquitetura; os equipamentos urbanos e os de uso específico para crianças e adultos; e a vegetação.

## 4.2 A definição das escalas de análise

“O direito da qualidade da paisagem e da arquitetura é um direito social e, noutro sentido, fundamento da intervenção do arquiteto.”  
LLamas, 2004: 68

Sabendo que as alterações de um determinado contexto implica em alterações em sua forma devido as diferentes respostas dadas às novas situações (187), esta parte do trabalho vem desenvolver o estudo do projeto urbano pensado para o trecho 01 da orla de Costazul finalizado no ano de 2004, que veio mudar substancialmente este setor praiano. Tendo os capítulos dois e três relatado a apresentação da cidade e do objeto de estudo no tempo e no espaço além dos interesses envolvidos na tomada de decisões dos projetos que estão sendo desenvolvidos para a cidade de Rio das Ostras, este capítulo procura trabalhar com um conjunto de operações que envolvem o Projeto Urbano-ambiental de Costazul, abordando a concepção de sua forma urbana e as ações para sua concretização.

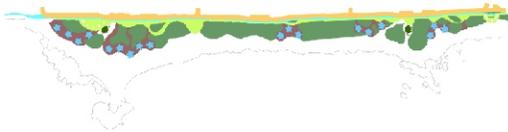
Dentro do contexto das alterações do ambiente costeiro de Costazul, foi realizado o estudo dos elementos estimulantes e geradores do partido arquitetônico, bem como aqueles que interligam o ambiente praiano ao espaço urbano como, por exemplo, as conexões e fluxos. Ainda foram empregadas algumas categorias de análise, como a acessibilidade, os interesses na diversidade de usos, a atratividade e o poder de sedução do novo lugar.

Através de uma nova forma, o projeto propõe a organizar o território costeiro de modo que este possa suportar as atividades humanas, resgatando uma vitalidade econômica e social para a orla de Costazul. Segundo palavras de LLamas (2004, p. 111) “A leitura da cidade e do território faz-se simultaneamente a diferentes níveis ou escalas e também pelo percurso e seqüências, o que significa que a forma urbana só pode ser estudada e compreendida em um sistema de semi-retícula.” Compreendendo este pensamento como desagregações e articulações sucessivas entre

(187) LLAMAS, 2004.

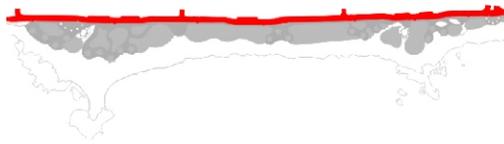
os diversos conjuntos que compõem o projeto foi criada a estrutura para a apresentação e discussão do desenho através de três escalas de aproximação. Aplicando metodologia sugerida por Muñoz (1994), de acordo com as leituras que se pode fazer do desenho, esta fase envolveu um critério comparativo de análise.

Como apresentado na introdução, na parte sobre metodologia empregada para avaliação do projeto, o momento analítico teve por objetivo trabalhar com três escalas de aproximação dadas as suas peculiaridades físico-ambientais e projetuais apresentadas na orla. A primeira se refere ao projeto como um todo; a segunda está caracterizada por quatro áreas de intervenção: a Avenida Costazul, o *deck* e o passeio público (passeio marítimo), a vegetação, e a praia. A última escala fraciona cada extrato de trabalho da escala anterior em três partes. Como na primeira escala de aproximação será trabalhado os aspectos gerais do projeto, ela não se fraciona; o restante da discussão, pertinente a segunda e terceira escalas, fica subdividida em quatro setores e nove subsetores, a saber:

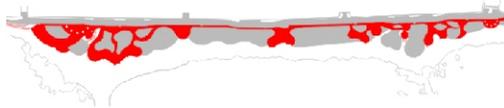


1 - Primeira escala - o projeto como um todo. Será dada atenção aos estudos relacionados as intenções e objetivos gerais do projeto, ` as conexões e fluxos que se estabelecem entre os setores e ` a leitura do conjunto através de uma comparação entre discurso e prática, ou seja, entre o apresentado em papel e dito em entrevistas, e ` a pesquisa de campo que veio confirmar os dados fornecidos.

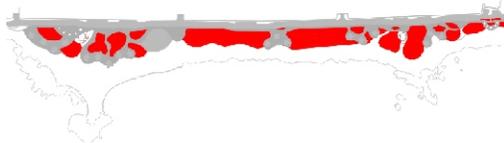
2 - Segunda escala - a divisão que caracteriza esta escala em quatro setores foi criada a partir de informações contidas em uma das apresentações para o Projeto Urbano-ambiental de Costazul, que foi fornecida pela Secretaria de Planejamento de Rio das Ostras. Nesta apresentação aparece o projeto pensado em quatro áreas de interferência: a Avenida Costazul e a ciclovia; o deck e o passeio de pedestre; a vegetação; e a praia. Assim, a segunda escala corresponde aos setores trabalhados no projeto, conforme segue:



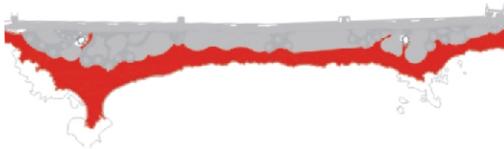
2.1 - Setor A - corresponde à avenida Costazul e a ciclovia. Neste capítulo serão comentados os aspectos gerais do projeto como a questão da acessibilidade à orla e os materiais aplicados, bem como intenções iniciais e projetuais.



2.2 - Setor B - corresponde a todo o projeto idealizado para o passeio marítimo, no qual se inserem todos os objetos criados pelo homem, excluindo a vegetação.



2.3 - Setor C - a vegetação. Trabalha com os interesses particulares do projeto para a preservação da área de restinga.



2.4 - Setor D - a praia de Costazul, ou faixa de areia e borda de território marítimo. Como este capítulo se dedica as obras realizadas na orla, pouco será dito sobre este setor neste momento, pois quase não há elementos construídos na área em questão.

3 Terceira escala os subsetores. Estes foram criados a partir da observação das particularidades observadas no desenho. É possível afirmar que a própria dinâmica que existia anteriormente na orla contribuiu para que cada setor tivesse suas próprias identidades. As particularidades observadas no espaço em questão serão trabalhadas a partir do fracionamento de cada setor em três partes, como segue:

3.1 Subsetores A1, B1, C1 e D1 seguem as linhas imaginárias traçadas a partir do eixo das ruas Servidão e Luiz Lengruber, perpendiculares a Av. Costazul e que se estendem até o mar de Costazul, subdividindo o setor A em três fragmentos que se distinguem entre si;

3.2 Subsetores A2, B2, C2 e D2 seguem as linhas imaginárias traçadas a partir do eixo das ruas Luiz Lengruber e Irene dos Santos Ferreira, perpendiculares a Av. Costazul e que se estendem até o mar de Costazul, subdividindo o Setor B em três fragmentos que se distinguem entre si;

3.3 Subsetores A3, B3, C3, D3 seguem as linhas imaginárias traçadas a partir do eixo da rua Irene dos Santos Ferreira e da Av. Gov. Roberto Silveira, perpendiculares a Av. Costazul e que se estendem até o mar de Costazul, subdividindo o Setor C em três fragmentos que se distinguem entre si.

O quadro abaixo vem sintetizar a divisão feita para o estudo do projeto:

		1	2	3
0	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
	D	D1	D2	D3

Cada setor ou subsetor, quando for analisado, aparecerá marcado em vermelho para facilitar sua localização.

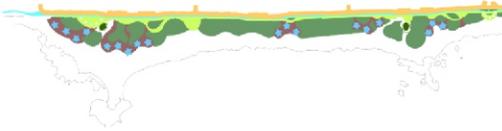
		1	2	3
0	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
	D	D1	D2	D3

Para efeitos de compreensão essas escalas foram trabalhadas individualmente e seqüencialmente. A próxima seção vem apresentar cada uma delas, começando pela primeira escala (escala macro) ou setor 1. Em seguida cada setor e subsetor correspondente. O quadro abaixo sintetiza essa seqüência de apresentação.

Q	Primeira escala		O Projeto Urbano-ambiental de Costazul
A	Segunda escala	Setor A	A Av. Costazul e a ciclovia
A.1	Terceira escala	Subsetor A1	
A.2	Terceira escala	Subsetor A2	
A.3	Terceira escala	Subsetor A3	
B	Segunda escala	Setor B	O Passeio Marítimo
B.1	Terceira escala	Subsetor B1	
B.2	Terceira escala	Subsetor B2	
B.3	Terceira escala	Subsetor B3	
C	Segunda escala	Setor C	A vegetação
C.1	Terceira escala	Subsetor C1	
C.2	Terceira escala	Subsetor C2	
C.3	Terceira escala	Subsetor C3	
D	Segunda escala	Setor D	A faixa de areia
D.1	Terceira escala	Subsetor D1	
D.2	Terceira escala	Subsetor D2	
D.3	Terceira escala	Subsetor D3	

### 4.3 A grande zona de interferência: a primeira escala de aproximação

D		1	2	3
	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
D	D1	D2	D3	

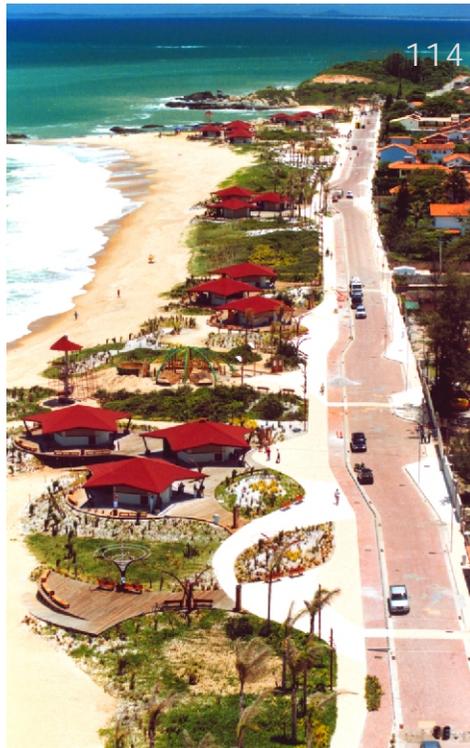


“Quando cruzamos a porta de saída de nossas casas, entramos em um outro tipo de moradia, muito mais ampla e complexa, com cômodos imensos, pisos variados, teto que é um verdadeiro mistério e paredes com infinitudes de formas e de cores”.  
Maurício Pinheiro

A atual seção irá trabalhar com aspectos generalizados pensados para a revitalização da orla de Costazul. Ficou a cargo de Maurício Pinheiro a responsabilidade pelo planejamento e desenho do projeto urbano bem como a direção da pequena equipe que esteve envolvida na criação do mesmo. Segundo anseios dos autores era necessário recuperar a área degradada da orla marítima e revitalizá-la, tendo por base um projeto que conciliasse o desenvolvimento ambiental com o econômico, dando condições de acessibilidade aos usuários do setor, atendendo a população local e fomentando o turismo na região dentro de uma política de educação ambiental.

Para solucionar o problema da deterioração da vegetação, que resgataria flora e fauna da região, foi pensado um projeto de cunho ambientalista que depende também da orla de Costazul: o Corredor Ecológico, como apresentado no capítulo anterior. Este “corredor” nada mais é do que a real possibilidade dos animais percorrerem e serem atraídos novamente para seus habitats costeiros. Abrangeria uma área que se estende desde a APA de Itapebussus aos Costões Rochosos, ou seja, envolveria a APA de Itapebussus, a APA da Lagoa de Iriry, a praia de Costazul, os Costões Rochosos e as praias das Areias Negras, Brava e Joana, que também estão previstas dentro do manejo ambiental.

Uma vez delimitado a área de preservação e buscando recuperá-la, foi decidido, conforme o Plano Diretor, que aquelas comunidades vegetais existentes deveriam permanecer na área de atuação, onde se teria o devido cuidado de não deteriorá-las durante as obras no local. A leitura desses conjuntos vegetais guiou o desenho do deck que se formou dos vazios existentes da areia e



respeitou as características que já eram evidenciadas na região, como os acessos abertos pelo público, os lugares de uso mais intenso, etc. Ainda foi de intenção projetual não criar bloqueio com barras entre os caminhos destinados ao uso público e as áreas de preservação de restinga. Foi estabelecido ainda que os usuários deveriam ter acessos delimitados no projeto de forma a preservar esta vegetação, que seria trabalhada com esmero de tal modo que viesse a se destacar no conjunto. Disse Denise Pinheiro:



“(…) toda a área de projeto estava sendo desenvolvida pelo Maurício, pela equipe dele. O que foi realizado aqui: a especificação da vegetação, a introdução de vegetação refletindo um pouco a vegetação de dunas, a paisagem mesmo de restinga criando dunas, entendeu? E a criação também da abertura de caminhos, indo para a praia, e esse direcionamento do aro. Porque, na realidade, eles estavam falando que, aliás, eles pediram e não simplesmente falaram, que o pedestre não tivesse acesso por todo o perímetro, então seria mais direcionado na área e delimitado, com acessos limitados, justamente para desenvolver essa vegetação.”



Para alcançar o objetivo da criação do Corredor Ecológico seria necessário aumentar a vegetação existente e intervir o menos possível no ambiente praiano. Sob essas condições foi estipulado que toda a construção sobre a faixa de areia estaria implantada sobre um deck sustentado por palafitas, o que permitiria o estabelecimento de vegetação sob essa estrutura além de servir como passagem para os animais da região. Assim foi idealizado o deck do passeio marítimo que fica ao mesmo nível da Avenida Costazul e a altura existente entre este e a areia de praia seria vencida através de rampas permitindo a acessibilidade física que almejam dentro do projeto.

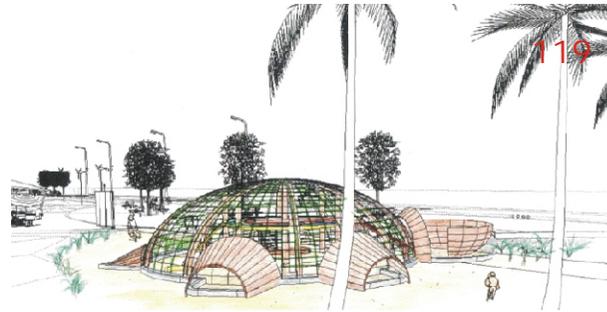
No quesito acessibilidade o Art. 65 do Plano Diretor vem trabalhar com as diretrizes para a política de bem-estar social, onde se pode perceber a importância em atender a todos aqueles que possuem limitações em sua locomoção. Destaco os seguintes incisos deste documento: promover as condições adequadas para o desenvolvimento das potencialidades dos portadores de necessidades especiais PNE favorecendo sua inserção na vida econômica e social (inciso XI); promover a realização de obras e ações destinadas a garantir a acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais com mobilidade reduzida, a todas as edificações comerciais e públicas do município, em atendimento à Lei Nacional nº 10.098/2000 e em conformidade com a NBR 9050-94, e ao transporte coletivo, com um sistema especial de atendimento a ser desenvolvido (inciso XII). Porém, na o foi verificado no desenho do piso nem no local elementos que demonstrem preocupação com as pessoas portadoras de necessidades especiais (PPNE) visuais, o que evidencia uma contradição no discurso do projeto.

Desejando um ambiente lúdico, turístico, de cunho ambiental e que estimulasse as pessoas para a atenção ao ambiente litorâneo e marítimo, o projeto vem trabalhar com as seguintes temáticas: do ambiente marinho nos equipamentos urbanos; da pesca, fonte de grande importância econômica para a cidade ao longo de sua história, como expressão de cultura e conhecimento da cidade; e da história da caça a baleia, uma forma de política ambientalista de proteção a esse mamífero marítimo. Uma homenagem específica a baleia Jubarte está concretizado na Praça da Baleia, um dos limites do projeto para a orla de Costazul. A jubarte costuma migrar para as águas do território marítimo brasileiro, onde se insere Rio das Ostras, em busca de águas mais quentes e de comida durante os períodos de calor.

Como todos os equipamentos urbanos tiveram fonte de inspiração nos elementos marinhos, pode-se perceber claramente: os quiosques em forma de estrela-do-mar, os *playgrounds* em forma de tartaruga marinha, os postos salva-vidas em forma de caracol, etc.; os desenhos de peixes pela Avenida; as placas em baixo relevo distribuídas uniformemente pelo calçadão contando através de desenhos a história da pesca e de caça às baleias, bem como o ultimato de proibição de matança



desse mamífero. Esses elementos, segundo Maurício, vem trazer o ambiente marinho para a cidadee ainda contribuiriam para uma consciência ecológica na região. Disse Maurício: “Queríamos que as pessoas se sentissem de fato num ambiente litorâneo [...] nisto veio a idéia dos desenhos de peixes já na calçada de rolamento, dos quiosques com forma de estrela-do-mar, dos brinquedos infantis com forma de tartaruga [...].”



Uma outra preocupação que se observa no projeto foi com relação aos materiais empregados. Para o piso foi desejado materiais que fossem ao encontro do projeto ecologicamente correto e que respeitassem as seguintes características: permeabilidade, beleza, durabilidade e maleabilidade. Destacam-se três tipos de revestimentos: o bloco de concreto intertravado, o porcellanato e a madeira. Assim é composto o quadro dos principais materiais que revestem o piso do projeto para a orla.

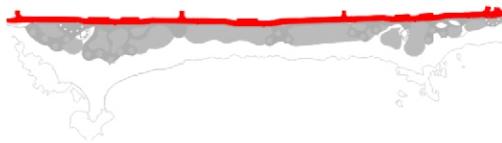
O bloco de concreto intertravado reveste a Av. Costazul e a ciclovia. O porcelanato foi criado inicialmente para atender aos requisitos do projeto para Costazul, e está empregado no passeio marítimo, principalmente no calçadão. Já a madeira é de lei e veio de Rondônia e compõem o deck do passeio.



Todo o projeto é então composto por uma riqueza de cores, formas e texturas que atraem o olhar e o desejo de usar. O apelo turístico é acentuado pela composição e traçado, mas percebe-se o anseio de resgate de uma vegetação até então desconsiderada pelos usuários da praia de Costazul. Tendo exposto as grandes diretrizes do projeto, a seção a seguir vem trabalhar dentro das quatro zonas de intervenção: a Av. Costazul, o passeio marítimo, a vegetação e a praia, de forma mais detalhada, diminui-se a escala.

## 4.4 As segunda e terceira escalas de aproximação

	1	2	3
A	A1	A2	A3
B	B1	B2	B3
C	C1	C2	C3
D	D1	D2	D3



### 4.4.1 O setor A: A Av. Costazul e a ciclovia

A principal intenção para esta avenida foi limitar o acesso e uso dos veículos bem como propiciar o fácil cruzamento dos pedestres. A Avenida Costazul foi projetada para fazer parte do sistema binário pensado para o setor ficando o acesso de veículos disponível em sentido único e impedida a circulação de transporte coletivo por esta avenida. Composta por um acostamento, uma faixa de rolamento e uma ciclovia esta avenida foi calçada com bloco de concreto intertravado, que responde as características de permeabilidade, maleabilidade, cores, composição e beleza. Percebe-se ainda o desenho de peixes na via de rolagem, que vem garantir o aspecto lúdico e cuidado a ela dedicado.

Pioneira na implementação de toda fiação subterrânea, Costazul ficou mais limpa, menos poluída visualmente pelos cabos que sustentam a eletricidade, telefonia, *Internet* que servem as habitações. Caixas de cabeamento subterrâneas foram implantadas, extinguindo os fios que antes ficavam expostos e que comprometiam a qualidade estética do local. Outras caixas de expansão e de cabeamento de fibra de vidro foram implantadas de forma a garantir a futura demanda no setor. Os dutos de água e esgoto se situam sob esta via. Todas estas instalações também foram superdimensionadas prevendo uma futura expansão destes serviços de modo a evitar novos gastos e futuros incômodos para a população e usuários. A iluminação fica a cargo dos antigos postes de luz que incidem diretamente sobre esta Avenida, propiciando a iluminação pública desse setor. Estes postes seguem sua implantação anterior, localizados na borda externa da calçada de concreto defronte as casas.

A ciclovia vem materializar o espírito ecológico e de passeio e/ou caráter esportivo. Estando entre a via carroçável e o passeio, ela propicia maiores atividades no setor e marca a faixa de transição entre a Avenida Costazul e o passeio marítimo. Segue o mesmo revestimento da Avenida Costazul,



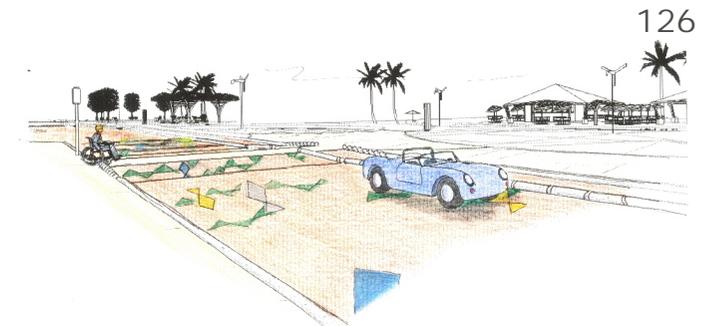
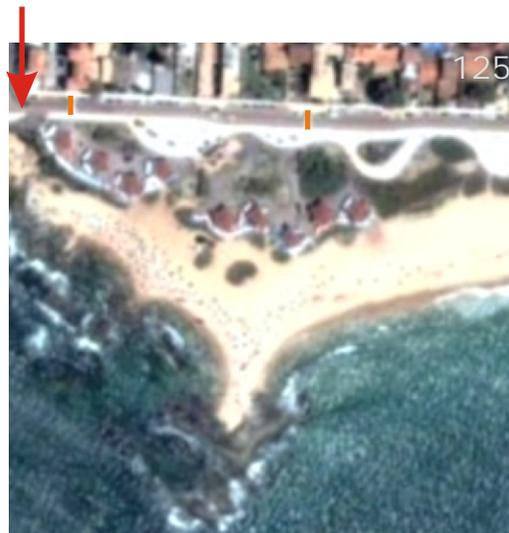
porém não apresenta desenhos em seu trajeto. Sob as mesmas características de revestimento segue o acostamento criado entre a via carroçável e a área de calçada existente em frente às edificações do loteamento constituindo, também, um espaço de transição. Por vezes a calçada se estende até a Avenida Costazul não existindo, nestes casos, estacionamento.

Abaixo segue o estudo mais detalhado deste setor, que foi repartido em três subsetores, como segue:

#### 4.4.4.1 Subsetor A1

A Subzona A1 tem por característica ser o ponto de chegada principal daqueles que vêm através de transporte coletivo à orla de Costazul. Possui apenas dois pontos de travessia de pedestres, fato curioso por ser este o ponto que gera maior atratividade nesta orla. Estes locais de conexão estão situados no local próximo a esquina da rua da Servidão e outro entre o brinquedo infantil e a academia de ginástica. Nas suas proximidades se localiza o núcleo comercial principal de Costazul constituído por serviços alimentícios, artísticos e *souveniers*.

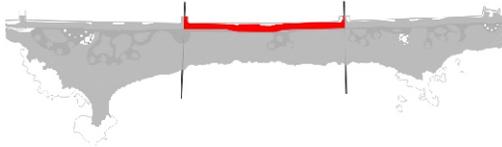
Q.	1.	2.	3.
	A	A1	A2
	B	B1	B2
	C	C1	C2
D	D1	D2	D3



#### 4.4.4.2 O Subsetor A2

O Subsetor A2 é mais bem caracterizado pela interseção entre o núcleo comercial e o residencial. Também é constituído por dois pontos de travessia de pedestres, um próximo a Rua Luiz Lengruber e outro junto ao conjunto de quiosques existentes no setor B2. Segue as mesmas características de materiais empregadas no subsetor anterior.

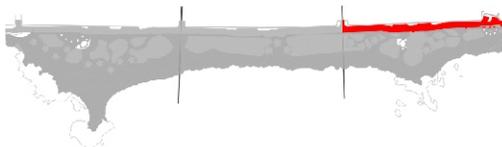
Q		1	2	3
	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
	D	D1	D2	D3



#### 4.4.4.3 O Subsetor A3

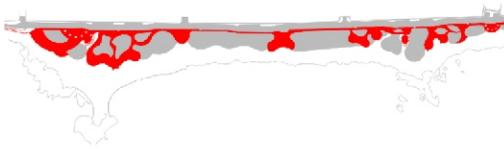
O Subsetor A3 é o ponto de chegada principal para aqueles que optam pela Av. Roberto Silveira para aceder a orla de Costazul. Ela possui três pontos de travessia de pedestres distribuídos uniformemente nesta quadra. Um próximo a rua Irene dos Santos Ferreira, outro no meio das duas travessias próximo ao brinquedo infantil e outro perto da Av. Gov. Roberto Silveira. Também segue as mesmas características dos Subsetores anteriores quanto aos materiais.

Q		1	2	3
	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
	D	D1	D2	D3



#### 4.4.2 O setor B: o passeio marítimo de Costazul

	1	2	3
A	A1	A2	A3
B	B1	B2	B3
C	C1	C2	C3
D	D1	D2	D3



O segundo setor corresponde ao passeio marítimo onde se mesclam aspectos urbanísticos e arquitetônicos que trabalham na difícil tarefa de arremate urbano. Caracteriza-se por um urbanismo funcional, que busca atender as atuais exigências ecológicas da proposta projetual inicial. Divide a área em zonas, concentrando usos e atividades (núcleos de serviços) a fim de manter e resgatar a vegetação da praia. Dos vazios na areia, caracterizados pela remoção dos antigos quiosques somados `aqueles marcados pelos caminhos abertos entre a vegetação, começaram os croquis iniciais do projeto.





Como o objetivo principal do Projeto Urbano-ambiental de Costazul é criar o Cordão Ecológico, os autores pensaram em deixar sobre palafitas toda a área edificada do passeio, sempre que houvesse um desnível, de forma a proporcionar algum espaço que permitisse a circulação de animais e o crescimento de vegetação por baixo do passeio criado. Desejando ainda a preservação da restinga existente foi decidido que os serviços ficariam organizados em conjuntos e implantados dentro da área livre referente aos espaços vazios criados pela retirada das antigas construções e pelos caminhos devastados pelos usuários da orla. Nestes espaços livres foi edificado todo o projeto tendo-se o devido cuidado de manter canteiros que iriam entremear as novas edificações e equipamentos.



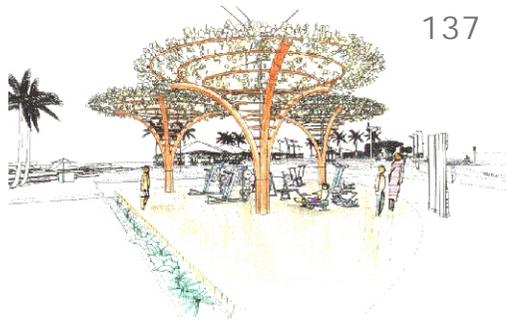
O desenho do passeio, de forma geral, obedece a linearidade observada na Av. Costazul em sua borda interior e a um desenho mais livre em sua borda exterior, limítrofe a praia. Paralelo à ciclovia, apresenta-se o calçadão, que une todos os equipamentos da orla. Adentrando no passeio, um traçado curvilíneo se faz presente abrindo passagem para o acesso ao deck de madeira. Esse desenho curvilíneo produz um movimento e quebra da sensação da linearidade existente além de abrir espaço para os conjuntos de vegetação existente em seu seio. Esse novo desenho em linhas curvas vem destacar ainda mais o projeto dentro do cenário urbano, caracterizado por linhas mais rígidas.



Este traçado curvilíneo teve como inspiração o desenho e tonalidades observadas na areia da praia quando as ondas do mar a toca. Quando isto acontece, um desenho em curvas de distintos raios é formado. Pode-se imaginar uma linha que desenha esse encontro que favorece o aparecimento de cores distintas na areia alterando suas características: molhada e seca. Foi a partir dessa percepção e com intuito de levar a praia ao passeio que tiveram a idéia de trabalhar com um traçado mais livre e com materiais que fornecessem tons criados a partir do encontro terra-mar. Assim surgiu a idéia do desenho mais livre no piso em três tonalidades para a madeira e para o porcelanato. A madeira foi aplicada na área de deck e o porcellanato está presente principalmente na calçada linear do passeio.

Durante a pesquisa de campo não pude observar essa diferença de tonalidade na madeira que compõem o deck. Segundo Mauricio Pinheiro: “devido às intempéries, hoje já não se pode perceber essa intenção na madeira, está quase no mesmo tom. Mas já estamos na fase de manutenção. Tudo que necessita de cuidado ou de troca está sendo executado”. Aproveitando os espaços vazios na areia foram planejados quatro nichos de serviços que comportam 18 quiosques (alimentos e *souvenires*), banhos, duchas, mesas e bancos dispostos sobre o *deck* de madeira.

No passeio ficaram dispostos todo o mobiliário urbano e os equipamentos de usos específicos. Por equipamentos de usos específicos cito os aparelhos de musculação, que compõem a área de atividades físicas direcionadas a adultos, e os brinquedos infantis para as crianças. Com exceção dos aparelhos de ginástica, que foram comprados segundo padrões existentes no mercado, e dos postes de iluminação, que tem por referência as ondas do mar em seu desenho, todos os outros objetos sobre o passeio tiveram por fonte de inspiração a fauna marinha - bancos, duchas, letreiros, pergolados, jogos infantis, quiosques. Estes elementos foram dispostos pelo passeio de forma a proporcionar total liberdade de locomoção e suas formas tiveram a grande incumbência de trazer a tona o efeito lúdico desejado para o local. Cores, formas, texturas, movimento, tudo isso contribui para a seduzir os visitantes e usuários do local.



Com os novos equipamentos de lazer infantil (*playground*) e de exercício para adultos (academia de musculação) novos usos para o espaço foram propiciados conferindo maior atratividade. Esses equipamentos, na forma como foram pensados, eram inexistentes na orla riostrense até então, o que confere um caráter inovador e de valor no local.

A área edificada do projeto compreende os quiosques deste setor. A arquitetura de baixo gabarito e forma pentagonal possui por temática a estrela-do-mar, por isso a forma de uma cobertura em pontas, que vista do alto principalmente, recorda este elemento marinho. Esta forma produz ainda um efeito de movimento e no conjunto ganha maior destaque e visibilidade, caracterizando um ambiente distinto, mais ruidoso e agitado, tipicamente de comércio.

Dezoito quiosques criados para o trecho 01 do Projeto da orla de Costazul, onde se confere serviços de gastronomia e de *boutique* e *souvenir*. Sua construção em alvenaria e madeira e cobertura emborrachada abriga a área de atendimento, cozinha e banheiro público.

A concentração dos quiosques próxima ao Remanso foi estipulada por este ser o ponto de maior concentração de pessoas e demanda por serviços alimentícios da orla. Dentre os motivos já apresentados anteriormente, o Remanso, com ondas mais calmas, garante maior segurança àqueles que apreciam um banho de mar, pois Costazul é uma praia de mar aberto, com ondas fortes propícias ao *surf*. A criação do passeio marítimo gerou uma maior atratividade para este setor.

Dentro das intenções projetuais, foi pensado, `a princípio, gerar luz através de captação solar para os quiosques, mas essa tecnologia foi descartada, pelo menos provisoriamente. As águas residuais atualmente são destinadas a fossas sépticas que poderão ser substituídas pela captação de esgoto para depuração na estação de tratamento.

Outra preocupação forte do projeto foi com relação aos projetos elétrico e paisagístico. Desejava-se uma iluminação que possibilitasse a visibilidade do céu, das estrelas, desse ambiente encantador. O Sr. Paulo Sanches ficou encarregado desse objetivo que foi obtido com tecnologia



apropriada. Segundo Maurício Pinheiro, os postes de iluminação foram os únicos elementos que não tiveram por inspiração um objeto marinho, “mas eles remetem as ondas do mar”, explica.

Com relação ao tratamento do piso, o porcelanato foi o primeiro a ser desenvolvido para áreas públicas externas. Especialmente desenvolvido pela Portobello, atende às características de segurança (antiderrapante) conforto térmico, permeabilidade, maleabilidade e beleza. Toda a madeira empregada é de manejo sustentável com certificação do IBAMA e veio de Rondônia; teve tratamento adequado para sua maior conservação.

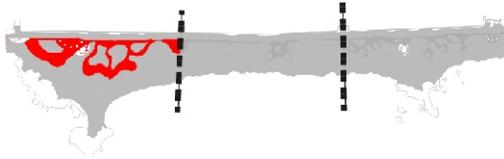
“Quando conto parece até propaganda para este piso. Estávamos fazendo nossa visita de rotina e vinha um menino, uma criança, correndo, pois a areia da praia estava tão quente que queimava os seus pés. Quando esta criança pisou na calçada de porcelanato, teve uma expressão tão curiosa que nunca me esquecerei: ele parou de correr, olhou para o piso e para o pé [...] depois ele seguiu caminhando.”

A escolha pela madeira no deck ocorreu por alguns motivos: além de dar maior flexibilidade ao trabalho, pois havia a necessidade de maleabilidade para executar as linhas curvas do piso, seria um elemento mais nobre e leve, que comporia o projeto. O concreto foi descartado, pois não conseguiria atingir aos objetivos dos autores. Maurício Pinheiro explicou que o maior problema do emprego da madeira poderia ser o surgimento de bichos perniciosos que poderiam roer a madeira provocando sua instabilidade, um acidente, por exemplo. Essa preocupação foi eliminada pela própria fauna que habita nesta faixa marítima, pois, na vegetação da praia existe o porquinho-da-índia, animal que não gera riscos para a madeira, e que atrai a coruja que se alimenta de ratos. Assim, a própria cadeia alimentar não permitiria que esta outra família roedora se instalasse no local, evitando assim os riscos nas estruturas de palafita dos *decks*.

A seguir segue o estudo mais detalhado deste setor, que foi repartido em três subsetores.

#### 4.4.2.1 O Subsetor B1

		1	2	3
D	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
	D	D1	D2	D3



Considerado o de maior procura, tanto em dias de semana quanto nos de finais de semana, é, portanto, o local que apresenta o maior número de quiosques e de objetos presentes no passeio. Neste local, pode-se encontrar um total de nove quiosques, um brinquedo infantil, a academia de ginástica e grandes conjuntos de vegetação que configuram um espaço dinâmico e atrativo.

Por entre os quiosques, sobre o *deck* de madeira, foram implantadas duchas de banho e foram pensados espaços para a concentração de mesas próximas a eles com vista para o mar. O brinquedo infantil está situado próximo ao calçadão. A areia da praia se estende até este brinquedo e cria um espaço de permeabilidade e de integração entre a praia e o passeio, permitindo à criança um poder de liberdade e prazer proporcionados pelo contato direto com este elemento praiano.

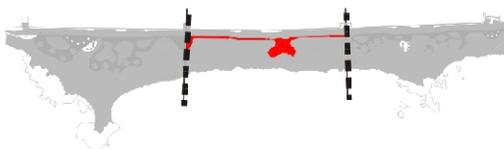
Já a academia de ginástica vem oferecer o culto ao corpo. Com equipamentos modernos, torna-se um outro ponto de destaque no projeto. Antes, para o mesmo local onde está inserida a academia de ginástica, estava planejado a implantação de duas quadras. Essa idéia foi descartada, pois a necessidade de tela de proteção poderia comprometer a paisagem que pensavam para a orla, segundo o Sr. Maurício Pinheiro.

As rampas de acesso à praia foram implantadas no aro dos quiosques de forma a favorecer a acessibilidade pretendida. Essas conexões foram planejadas de modo a parecerem uma prolongação do trabalho que compõe o deck, como se o piso se rasgasse e inclinasse ao chão oferecendo passagem. Canteiros foram projetados entre estes espaços direcionando também o caminho.

A parte interior do projeto, que se limita com a Av. Costazul, constitui um espaço de convite a explorar o projeto que aos poucos se abre aos olhos do transeunte. O desenho do piso, a arquitetura empregada e os canteiros, que vão permeando essas construções, criam um ambiente sedutor e ainda mais valorizado a partir das diferentes perspectivas que se pode obter no local.



Q		1	2	3
	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
D	D1	D2	D3	



#### 4.4.2.2 O Subsetor B2

Este Subsetor, situado entre as ruas Luiz Lengruber e Irene dos Santos Ferreira, está caracterizado por ser o local do passeio de maior respiro e de contato visual imediato com o mar, pois não tem bloqueios como os apresentados, principalmente no Subsetor anterior que é caracterizado pela concentração de quiosques à beira-mar. Contam-se três quiosques, ducha, banhos e bancos que acompanham o desenho do deck. É o menor conjunto presente no projeto. Os acessos à praia ocorrem por entre as laterais dos quiosques, através de rampas que se abrem à areia, conforme se presencia em todos os conjuntos de serviços do passeio. Não há a presença de canteiros entremeio aos quiosques.

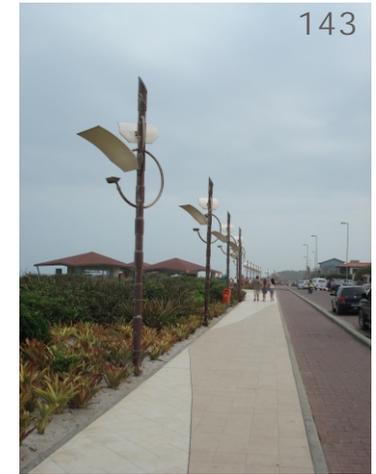


Q		1	2	3
	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
D	D1	D2	D3	



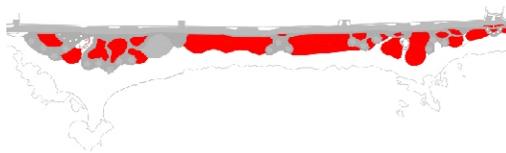
#### 4.4.2.3 O Subsetor B3

Entre a Rua Irene dos Santos Ferreira e a Av. Gov. Amaral Peixoto se encontra este subsector. Pode-se dizer que é um desenho que mescla os Subsetores B1 e B2, pois está formado por um número considerável de quiosques (seis), um brinquedo infantil e conjuntos de vegetação entre o passeio. Destaca-se por apresentar os equipamentos em dois núcleos, cada um com três quiosques, banhos e uma ducha, sendo que o brinquedo infantil fica no meio destas zonas. O acesso à praia pode ocorrer ou não por rampas, pois já não há desníveis para isso. Os caminhos que levam aos quiosques são da própria areia da praia e por seu trajeto não se evidencia barras que ajudem a proteger a vegetação.



#### 4.4.3 O Setor C - a Vegetação

		1.	2.	3.
C	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
	D	D1	D2	D3



(188) Josafá Carlos de Siqueira. Educação Ambiental: resgate de valores ético-ambientais do município de Rio das Ostras, RJ. Rio de Janeiro: Petrobrás: PUC Rio, 2002.

O trabalho desenvolvido para o paisagismo desta zona ficou sob responsabilidade do escritório Maria Saucha Planejamento Ambiental, Paisagístico, Consultoria e Execução. A proposta teve como essência o resgate da vegetação perdida e, por conseguinte, da fauna local (sabiá da Praia, corujas, preás, répteis de restinga, insetos). Assim, o objetivo principal da intervenção paisagística é contribuir para a concretização do Corredor Ecológico que liga a APA de Iriry ao Monumento Natural dos Costões Rochosos.

Como objetivos específicos o projeto procurou adotar uma disposição mais harmônica de um conjunto de associações vegetais organizadas paisagisticamente buscando trazer um melhor equilíbrio tanto na paisagem quanto na funcionalidade, ou seja, tentou resgatar a flora e a fauna da região, valorizar espaços e triplicar a área de restinga através de um grande planejamento de recuperação. Preservando as manchas de vegetação nativa (188) e retirando espécies exóticas, a proposta paisagística do trecho 1 proporcionou a recuperação de 70% da área verde da orla dando lugar às novas 168 mil mudas.



Durante o inventário florístico, que identificou a flora local e as espécies em risco, procurou-se compreender os processos de configuração dos espaços livres, a identificação de seu significado e função e, quando possível, buscou-se uma vocação para cada área em questão a fim de amenizar os impactos até então causados no ambiente litorâneo de Costazul. O projeto vem ainda humanizar as áreas de intervenção de forma a proporcionar o desenvolvimento da consciência ecológica fortalecendo o uso social e contemplativo.

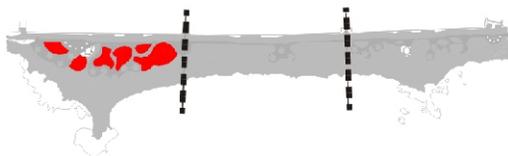
Considerando o projeto do paisagismo, lê-se projeto para a vegetação, como o monumento do projeto para a orla de Costazul, alguns motivos poderiam confirmar esse fato, conforme o que foi constatado nas informações da entrevista aplicada a Denise Pinheiro e do material divulgado pelo poder público, tais como: o cuidado com o ambiente marinho; a forma de se preservar sem ser em “caixa de vidro” - não foi encontrado bloqueios entre o pedestre e a área verde, com exceção do existente próximo a Av. Roberto Silveira; a beleza e plasticidade criadas de forma um tanto lúdicas e sem a conformação do tradicional jardim; o restabelecimento de espécies ameaçadas; etc.

Para Denise Pinheiro o grande incentivo de fazer esse projeto foi o interesse dos autores para a orla de Costazul, ela disse :

“eles quererem esse trabalho para Costazul interagindo com o lado mais natural possível, ou seja, eles quererem fazer uma integração entre o meio urbano e o meio ambiental. Voltar a flora. [...] essa preocupação não são todos os gestores que possuem [...] eles não queriam que se desenvolvesse apenas canteiros com bromélias, mas o mais próximo do ambiental. E qual foi a nossa proposta: de fazer comunidades vegetais, reproduzir um pouco a natureza que estava ali, ou esteve, porque aquilo ali é um ecossistema de restinga e certos sistemas foram destruídos. Só existia um resquício de vegetação permanente [...]. Então nesse trecho remanescente foi feita uma recomposição da vegetação, fazendo alguns agrupamentos e trazendo de novo a vegetação que existia ali.”

Logo, fugindo do desenho dos jardins públicos que são observados frequentemente em inúmeros locais, a vegetação ganhou a devida preocupação na valorização e potencialização de seus recursos ambientais, estéticos e contemplativos. Tendo apresentado os conceitos gerais para o desenvolvimento do projeto da vegetação do projeto, a seguir será dedicada atenção ao modo como essas comunidades vegetais estão caracterizadas dentro de cada Subsetor correspondente a este projeto.

Q		1	2	3
	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
D	D1	D2	D3	



#### 4.4.3.1 O Subsetor C1

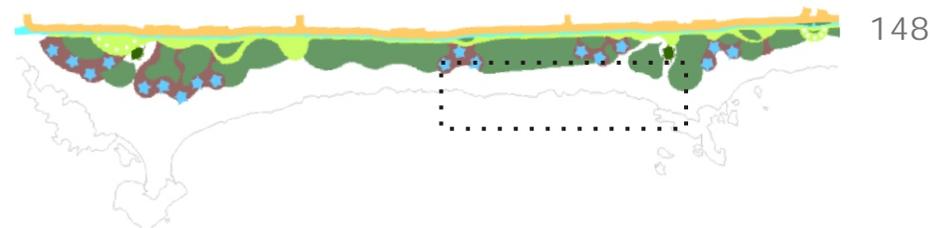
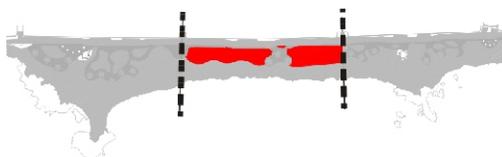
Este ambiente é caracterizado pelo predomínio de comunidades vegetais que entremeam o deck do passeio. Essas comunidades foram preservadas de acordo com as propostas originais do projeto que tiveram por finalidade poupar e deixar visível e atraente a restinga da região. Não foi verificado, nos dias da pesquisa de campo, bloqueio entre o passeio e as comunidades vegetais.



#### 4.4.3.2 O Subsetor C2

Este subsetor se diferencia do anterior por oferecer a maior concentração de vegetação do trecho do passeio. Dois grandes grupos de restinga foram preservados neste local e estão separados pelo conjunto de serviços correspondente a este segmento. As duas grandes comunidades de vegetação preservadas e ampliadas propiciam uma maior interação visual entre os ambientes próprios da praia: sua vegetação, areia e mar. Todo o planejamento favoreceu o enobrecimento do conjunto vegetal tornando as espécies nativas mais visíveis e atraentes ao olhar. Não há a presença de bloqueios físicos que trabalhem no impedimento de agressões à flora deste local.

Q		1	2	3
	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
D	D1	D2	D3	





#### 4.4.3.3 O Subsetor C3

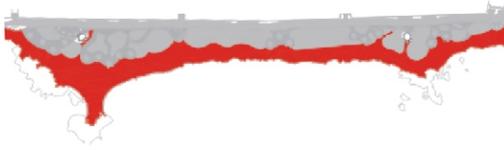
O Subsetor C3 se assemelha ao C1, porém com uma particularidade: sua disposição. Em menor quantidade, encontram-se seus conjuntos vegetativos, que estão dispostos nos dois últimos núcleos de serviços do projeto. Aqui também ocorrem as atividades e a beleza característica do projeto.

Q		1	2	3
	A	A1	A2	A3
B	B1	B2	B3	
C	C1	C2	C3	
D	D1	D2	D3	



#### 4.4.4 O Setor D - a faixa de areia

	1	2	3
A	A1	A2	A3
B	B1	B2	B3
C	C1	C2	C3
D	D1	D2	D3

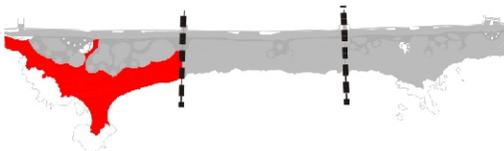


O Setor D compreende o ambiente original que pouco sofreu interferências em seu território. Raros objetos podem ser encontrados neste setor no qual se destacam os postos salva-vidas em forma de caracol, que vem tentar guardar as pessoas que usufruem das águas marítimas. Esta pequena intervenção foi estipulada de forma a permitir o ambiente propício às mais diversas apropriações e identificações que a própria singularidade da praia fornece. Por isso, pouco será descrito aqui sobre este subsetor, haja visto que este capítulo se destina ao estudo dos objetos inseridos no desenho do projeto.

Abaixo segue o estudo mais detalhado deste setor, que foi repartido em três subsetores, como segue:

##### 4.4.4.1 O Subsetor D1

	1	2	3
A	A1	A2	A3
B	B1	B2	B3
C	C1	C2	C3
D	D1	D2	D3



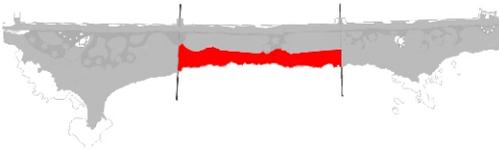
Para este Subsetor localizado no Remanso, área muito procurada, foi destinado apenas um mirante salva-vidas. Todo o restante da área foi preservado de forma a manter as características originais dessa área e intervir o menos possível na paisagem existente.



#### 4.4.4.2 O Subsetor D2

Área intermediária da praia que serve de elo entre as duas extremidades mais cobiçadas da orla. Neste setor não foi idealizado ou implantado objeto que propiciasse algum uso ou efeito estético mantendo-se, assim, todas as características físico-ambientais originais deste lugar.

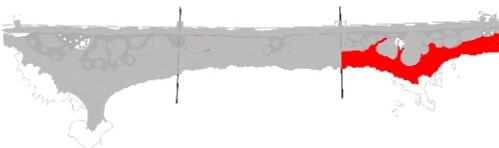
D		1	2	3
	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
	D	D1	D2	D3



#### 4.4.4.3 O Subsetor D3

Outro subsector de demanda considerável, também não sofreu alterações em sua borda e o posto salva-vidas projetado está mais próximo ao subsector B3 do que deste local, porém, para efeitos de ordem, considero este objeto como pertencente ao Subsector C3.

D		1	2	3
	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
	D	D1	D2	D3



#### 4.5 As soluções projetuais para o trecho 01 do Projeto Urbano-ambiental de Costazul

Para alcançar todos os interesses descritos anteriormente, ações e medidas estratégicas foram necessárias. Resumidamente, o processo para o diagnóstico do local e da implantação do projeto, no que tange a obra de arquitetura, de urbanização e de paisagismo, começou pela avaliação do estado do ambiente litorâneo e da identificação das atividades existentes na orla marítima bem como os interesses daqueles que já usufruíam desta borda para fins comerciais: os quiosqueiros. Assim, como pontos principais e direcionadores do projeto destacam-se: a motivação em preservar as comunidades de restinga e multiplicá-las; e a manutenção do número de unidades de estabelecimentos comerciais existentes, a fim de se evitar maiores conflitos e beneficiar a todos que nesta área exerciam seus trabalhos. Ficou também determinado que não se interferiria nas características físicas existentes da praia, mantendo o mesmo perfil que configura o ambiente original.

Grande é a relevância da leitura da vegetação existente, bem como de sua manutenção e anseios de resgate da mesma, aumentando consideravelmente sua porcentagem na localidade. A relocação dos quiosques em grupos contribuiu, de certa forma, para a manutenção da vegetação, porém as edificações seguem ocupando a área de praia da orla, lugar estratégico para a existência de restinga. A demarcação de acessos à praia vem tentar amenizar a ação do homem sobre o meio praiano, assim como a utilização de materiais ecologicamente corretos na Av. Costazul e no piso do passeio marítimo.

A próxima etapa foi conceber o desenho da área em questão. Diante dos interesses citados almejava-se criar um desenho inovador para a cidade e até para a região em si, de caráter turístico e lúdico. Este conciliado ao anseio de Maurício em criar um lugar que mantivesse as características de um ambiente marítimo, surtiu na idéia do trabalho com elementos litorâneos presentes no local através de uma releitura dos mesmos. Esta idéia forte proporcionou a criação de todos os objetos presentes no passeio. Pelo calçadão do passeio foi implantado placas de porcelanato em

auto-relevo equidistantes entre si, que retratam a história da pesca considerada tão importante na evolução da cidade de Rio das Ostras.

As preocupações dos projetistas vão além de criar um projeto atrativo. Grande é a preocupação em se preservar as características da paisagem do local, inclusive a noturna. De forma a propiciar acesso visual à constelação, foi projetada uma iluminação indireta a fim de realçar as formas verdes e evitar o ofuscamento do transeunte. Com esse intuito, foram instalados postes com rebatedores e refletores que garantem também a segurança de moradores e turistas. Assim, a construção do passeio marítimo setorizou as atividades existentes sobre a praia ordenando usos e criando nichos que podem ser caracterizados por seus grupos sociais.

Percebe-se, ainda, dentro desses interesses, a projeção de uma cidade que visa atender um público distinto daquele que ocupava a praia de Costazul. Por mais que se tenha procurado trabalhar com elementos e com características anteriormente existentes na orla em questão, o novo desenho para a praia de Costazul marca um novo momento, uma nova concepção e interesses da e para a cidade. Visando o capital externo, mais que o interno, medidas são tomadas e implantadas de forma a tornar atraente a diversos segmentos sociais um local de características “nativas” até então.



#### 4.6 A implantação do projeto

De acordo com a Comissão de Estudos e Projetos Urbanísticos (PRO-URBE) a implementação do projeto envolveu duas fases: a primeira esteve relacionada com a pavimentação e infra-estrutura urbana e a segunda com a vegetação da orla (189). Essas fases envolveram as seguintes etapas e processo de execução:

##### ETAPAS

- . Remoção do saibro compactado que existia no local devido aos vários aterros que foram sendo criados para a implantação de estacionamentos e pista de rolagem de automóveis;
- . Remoção dos quiosques e dos postos salva-vidas; implantação de novos dotados de infra-estrutura com ligação de luz, telefone e de saneamento básico.
- . Criação dos decks de madeira; implantação do playground e da aparelhagem de Ginástica;
- . Implementação do paisagismo.

##### EXECUÇÃO

- . A pavimentação da Av. Costazul foi realizada com a colocação de blocos intertravados de concreto, pois, de acordo com suas propriedades de absorção das águas da superfície, torna-se um dos mais adequados para o trecho;
- . Drenagem da superfície realizada através de caixas de areia convenientemente dispostas ao longo do trecho;
- . Emprego de infra-estrutura para ligações subterrâneas de luz e de telefone, bem como instalação de infra-estrutura de saneamento;
- . Segmentação da Avenida por rampas que ligam as calçadas junto às residências ao calçadão num mesmo nível, servindo tais rampas como redutores de velocidade (Spirn);
- . A malha viária foi ordenada para dotar a Avenida Costazul de um trânsito em sentido único, com baias para embarque/desembarque de pessoas, carga/descarga, sendo vedado o estacionamento de veículos, que foram adequados para local adequado.

(189) Dados obtidos nos cadernos do Projeto para Costazul (PMRO, © 2006c)

#### 4.7 Dificuldades encontradas

Segundo Wagner Forjado, subsecretário de Urbanismo, Obras e Serviços Públicos de Rio das Ostras na época, as maiores dificuldades encontradas no projeto envolveram as discussões e interesses entre donos de pousadas, restaurante, quiosques, moradores e o próprio cidadão, ou seja, questões como a relocação dos quiosques, a obstrução das ruas durante a fase de obras, a autorização da CEG, que nunca tinha aprovado um projeto de rede elétrica subterrânea, com a insistência de turistas que queriam conhecer o projeto antes mesmo de sua conclusão e com as chuvas e materiais usados.



Para o arquiteto e urbanista Maurício Pinheiro, além das dificuldades anteriormente citadas, o atraso no recebimento da madeira a ser empregada, as chuvas e o trabalho entre as comunidades de restinga existentes sem comprometê-las constituem as dificuldades complementarias que se verificou durante a execução do projeto. Disse Wayner Farjado (190):

“Nós tivemos várias dificuldades durante o trabalho para relocar os quiosques; para trabalhar com os moradores, que ficaram com suas ruas impedidas; com a antiga CERJ, que nunca tinha aprovado um projeto de rede elétrica subterrânea; e até mesmo com os turistas, que queriam visitar a obra em andamento. Sem falar nas chuvas e nos materiais usados, que eram todos muito específicos, tudo isso deu muito trabalho e acabou atrasando um pouco o cronograma inicial, mas sem dúvida nenhuma, foi a obra de maior impacto profissional em termos de urbanização que executei.”

#### 4.8 Considerações do capítulo

Num jogo e conflito de interesses, o que está em discussão é o futuro de uma cidade que vive um auge econômico jamais tido anteriormente, e que tem tentado conviver com muitos dos problemas que o crescimento acelerado produz. Segundo registros anteriores ao projeto percebe-se que a orla de Costazul vinha sofrendo um processo de degradação contínua. Esse fato teve

(190) PMRO, 2004b, p. 23-4

como causas principais o loteamento criado sem preocupação com o ecossistema anteriormente existente, a ocupação urbana e os maus tratos que a orla tem sofrido nas últimas seis décadas. Esses fatores causaram uma pressão sobre o ecossistema de restinga, ameaçando-o. Num contexto geral esses usos e atividades se intensificaram e começaram e se tornar uma ameaça ao equilíbrio do meio ambiente existente bem como produzir malefícios a própria população. Essas conseqüências culminaram no real interesse de se recuperar esta orla.

Dentre os novos interesses dos autores do projeto, se destacam a preservação da vegetação de restinga e o prevaecimento do pedestre em detrimento do veículo motorizado, dotando o espaço de locais com acessibilidade física como direito de todos. Soma-se, ainda, o interesse em atrair a esta praia pessoas das mais diferentes faixas etárias através da criação de elementos que viessem a atender a esta demanda. Assim foram planejados a ciclovia, o parque infantil, os quiosques, os banhos, as duchas, a academia de ginástica, o calçadão, espaço para apropriação de uso no passeio, etc. Todas estes elementos foram criados a partir do planejamento e desenho do projeto que tentou conciliar todas as atividades de modo a não prejudicar o meio ambiente. Portanto, cabe aqui pensar que a água não é o único elemento de interesse neste local. As outras atividades agregadas a este ambiente de arremate urbano proporcionam o estímulo necessário para as pessoas procurarem Costazul como lugar de lazer.

A questão da acessibilidade física foi um dos pontos-chave a serem explorados e trabalhados no projeto. Além de garantir o direito à cidadania ao propor espaços com desníveis vencidos por rampas de acesso, mantém a conexão entre os setores A e B no mesmo nível. Porém, a preocupação com aqueles portadores de necessidades visuais não foi observada dentro das propostas do projeto, o que torna falha a real vocação de Costazul como local democrático.

Como diretriz projetual aparece a vegetação de restinga existente em fragmentos na praia e que, por serem elementos estruturantes e singulares dentro do ecossistema litorâneo, por possuir uma qualidade uma estética na composição de sua paisagem, precisam de cuidados para sua preservação (191).

Uma nova imagem e atratividade para o bairro e para a cidade são criadas para a orla de Costazul através da implantação da etapa 1. O desenho do passeio vem privilegiar a vegetação de restinga desse setor recuperando 70% da área verde da orla e aumentando 30% do total de vegetação existente antes da implantação do projeto. De forma geral, este projeto vem tentar conciliar o uso com a preservação ambiental, criando outros valores para a paisagem de Costazul.

Cabe aqui um pequeno debate a respeito do uso e da forma como estão sendo apropriados os recursos dos *royalties* de petróleo pelo governo municipal e a questão da sustentabilidade do projeto. Dentro do que foi apresentado, fica evidente o real compromisso dos autores e do poder público com relação à cidade de Rio das Ostras e de seus habitantes. Diferentemente de tantos casos de uso inadequado do dinheiro público, vê-se em Rio das Ostras o comprometimento, o zelo e a equipe que constitui e em parte ainda constitui corpo presente na tomada de decisões político-administrativa da cidade. Todos esses fatores somados ao fato de “querer fazer” e aos ideais do arquiteto e urbanista, Sr. Maurício Pinheiro, leva à tomada de decisões eficazes e enobrecedoras para a “Pérola entre o rio e o mar” do norte fluminense.

Dentre os anseios de construção de um projeto sustentável percebe-se uma tentativa de desenho que venha conciliar meio existente e uso do mesmo com fins econômicos na região de estudo. O fato é que intenções apenas não são suficientes. É preciso avaliar o comportamento do contingente populacional que procura Costazul para termos um levantamento mais concreto a respeito da sustentabilidade que se almeja no projeto, afinal, mudanças no comportamento são essenciais neste momento de transição cultural que tem passado o mundo como um todo. Preservar, necessita acima de tudo, de respeito e comprometimento com o meio no qual vivemos.

Este capítulo veio apresentar a área onde está inserido o projeto para a orla de Costazul, o loteamento Costazul onde foi dedicada especial atenção ao estudo morfológico deste local a fim de se compreender o contexto no qual se insere o novo projeto. Foi apresentado ainda as novas alterações e algumas carências para esta área. Feitas algumas considerações a respeito do estado anterior da orla, foi apresentado os interesses que levaram o poder público ao desejo por criar e concretizar este projeto. Após fornecer informações consideradas suficiente para o entendimento do todo, posteriormente foi analisado o desenho através dos dados obtidos principalmente na entrevista com o Sr. Maurício Pinheiro, confirmando algumas questões com a paisagista Denise Pinheiro.

O próximo capítulo vem finalizar a pesquisa de campo através da análise dos usos e apropriações verificados no local. Fatores como diversidade, acessibilidade, visibilidade, poder atrativo, entre outros, aparecem como pontos específicos a serem trabalhados e analisados no projeto implantado para a orla de Costazul. Apesar da certa rigidez em seu traçado, a forma pensada para atingir ao objetivo de preservação da vegetação e do próprio ambiente litorâneo é fundamental. Mas a compreensão das atividades que ocorrem sobre os espaços, a sua aceitação do projeto, os seus usos e apropriações dos espaços mais flexíveis levam a próxima discussão. Nela serão focalizadas as principais atividades observadas neste espaço de orla marítima relacionando os usos de acordo com os setores e/ou subsetores onde ocorrem.

**ORLA DE COSTAZUL:**  
atividades, usos e apropriações



## 5.1 Apresentação

“é útil olhar brevemente a história do sítio, sua evolução natural, seu uso e organizações anteriores. É da mesma forma útil penetrar dentro do possível na mente dos que aí vivem e dos que têm poder de decisão: a imagem com o que o caracterizam ou que sentem por ele e o que esperam dele. Descobre-se aí grande parte do sabor e estrutura do lugar, como também a atual orientação de suas alterações.”

Kevin Lynch

O presente capítulo vem dar continuidade ao processo analítico do Projeto Urbano-ambiental para a orla de Costazul iniciado no capítulo anterior. Aqui também se fará uso dos estudos referentes ao recorte teórico e da pesquisa de campo, porém, será dedicada especial atenção ao delineamento do perfil do público que utiliza a praia de Costazul bem como sua opinião a respeito do projeto e dos usos e apropriações que fazem sobre este trecho de orla marítima. Empregarei a mesma estrutura de escalas aplicada para o estudo do desenho do trecho 01 (p. 153-7) com o propósito de dar uma mesma linguagem e continuidade a esta pesquisa, mas, principalmente, por também verificar que esta orla está caracterizada por usos e apropriações que definem determinados espaços.

Conforme apresentado anteriormente, a orla de Costazul e seus terrenos adjacentes foram alvo de uma ocupação insensata de acordo com o que se tem discutido a respeito de um urbanismo preservacionista. Sua paisagem natural-cultural, tão importante para o equilíbrio e manutenção de seu ecossistema, foi destituída através de um loteamento que não condizia com a realidade do ambiente existente e pela falta de percepção, informação e sensibilidade por parte dos usuários da praia. Como se observou, desde a construção do loteamento destinado a moradia no setor até o começo das obras de revitalização da praia de Costazul, grandes foram as interferências ocasionadas na paisagem pelos maus usos e apropriações a ela destinados. O parcelamento do terreno não prevendo espaços a serem ocupados por caracteres do local, os vários aterramentos das áreas úmidas, o aumento progressivo de pessoas por esta faixa litorânea durante a alta

temporada de verão, o aparecimento de quiosques na praia, os caminhos de restinga, que serviam de acesso fácil e rápido aos quiosques e a conexão entre a areia de praia e a Av. Costazul são alguns dos principais aspectos que favoreceram a degradação vegetal e o desaparecimento de animais nessa região.

De acordo com esses dados, pode-se afirmar que o uso correto de um determinado espaço é fundamental para se manter o equilíbrio necessário entre meio ambiente e os diferentes agentes que atuam sobre ele. Conforme já discutido no Capítulo 1, o discurso ambiental atual refere-se ao fato de que para se preservar é ideal que a área em questão seja planejada de forma a propiciar determinadas atividades, mas sem comprometer a integridade do meio.

Criar um ambiente atraente, visível e preservá-lo é o grande desafio dos atuais promotores urbanos neste início de século. Se os usos é um dos caminhos fundamentais para atingir este objetivo, o primeiro fato é compreender o sítio que se tem interesse em atuar e verificar as atividades que aí ocorrem (Capítulo 3). Mas identificar usos e tornar um lugar atrativo carece também do delineamento do público que se vai atender e, por isso, grande importância está dedicada neste capítulo ao estudo do perfil dos usuários de Costazul de modo a verificar se o atual projeto vai de encontro aos interesses dos usuários desta orla.

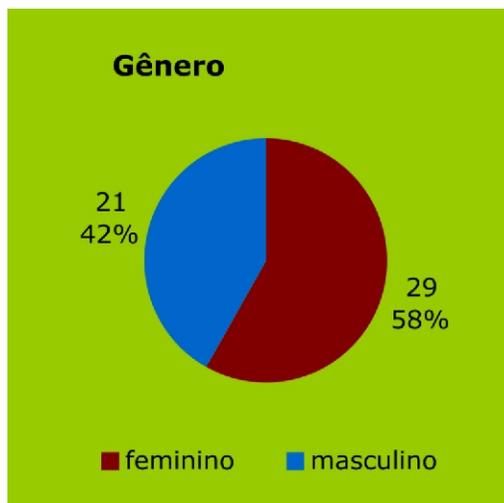
## 5.2 O estudo dos usuários a partir dos questionários aplicados

A pesquisa de campo realizada junto aos usuários empregou questionários (Apêndice 2) que, como explicado na metodologia, não foram utilizados para alcançar um resultado estatístico real, mas sim como instrumento de aproximação a esse público (192) presente na “nova” orla de Costazul. Os dados, fornecidos pelos 50 questionários aplicados durante três dias do mês de Julho de 2006, propiciaram informações consideradas importantes para se traçar o perfil dos usuários que este projeto vem atender, tais como a idade, a frequência de uso, procedência, etc. Esta seção

irá discutir os principais resultados levantados após a compilação das informações colhidas nos dias da pesquisa de campo através de gráficos e tabelas que exemplificam e sintetizam as informações a serem passadas.

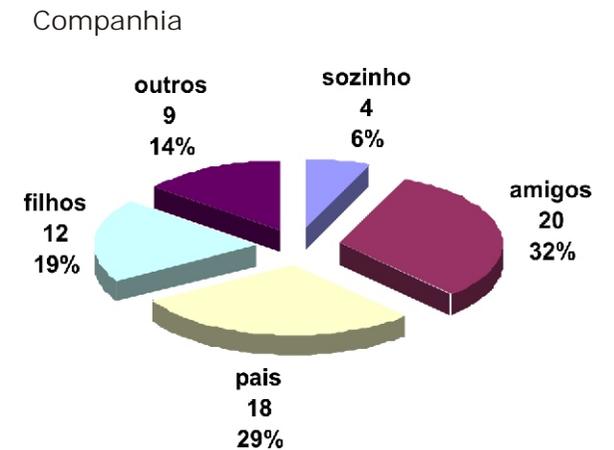
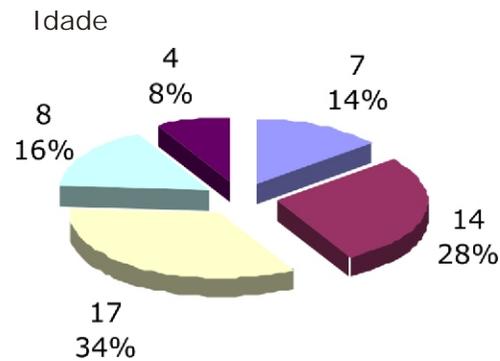
É importante frisar que o número de questionários aplicados não permite uma categorização concreta dos distintos nichos socioeconômicos que atuam na praia de Costazul, mas contribui para a formação do quadro geral desse público e da aceitação ou não do novo projeto executado para a orla em questão. O interesse maior foi o de ter uma conversa mais informal, por mais que guiada, com alguns dos usuários que estavam presentes nestes dias de investigação. Assim, pude obter informações que me ajudaram a responder alguns dos objetivos da pesquisa: se o projeto atende aos distintos grupos bem como a avaliação deles sobre a “nova” orla de Costazul.

Não foram premeditadas a quantidade de homens ou de mulheres nem as suas respectivas faixas etárias durante a coleta das informações. A seleção do público obedeceu apenas ao critério de não entrevistar mais de duas pessoas do mesmo grupo e que possuíssem a mesma faixa etária, a fim de se obter uma maior diversidade de opinião dos diversos grupos que na praia se encontravam. Tomou-se ainda o devido cuidado de não aplicar os questionários aos trabalhadores do local de forma a se conseguir uma amostra apenas daquelas pessoas que usufruem o espaço litorâneo fora da jornada de trabalho corrente. Desta forma, a pesquisa envolveu um certo direcionamento.



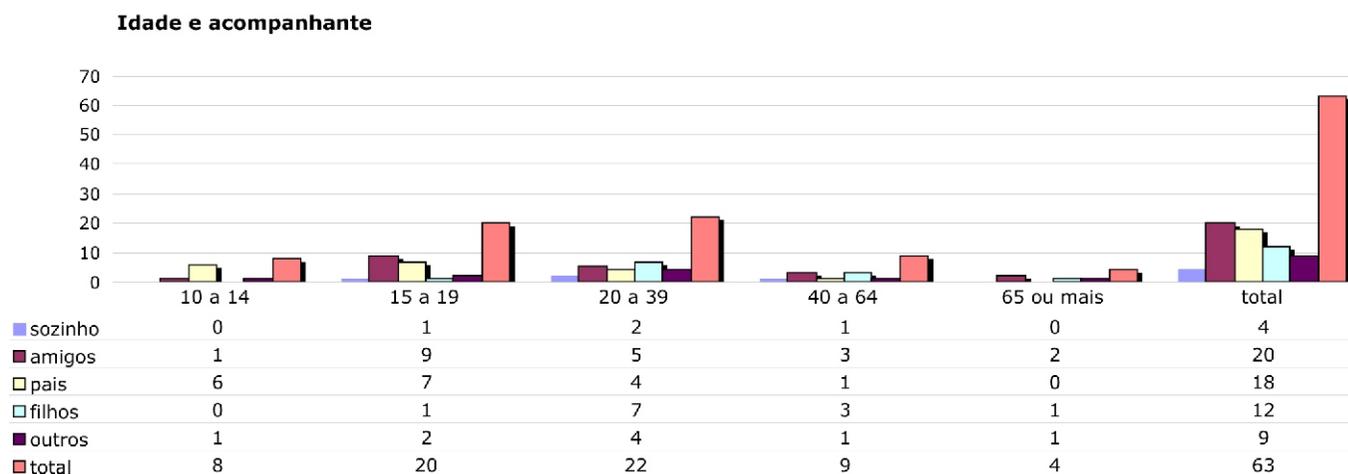
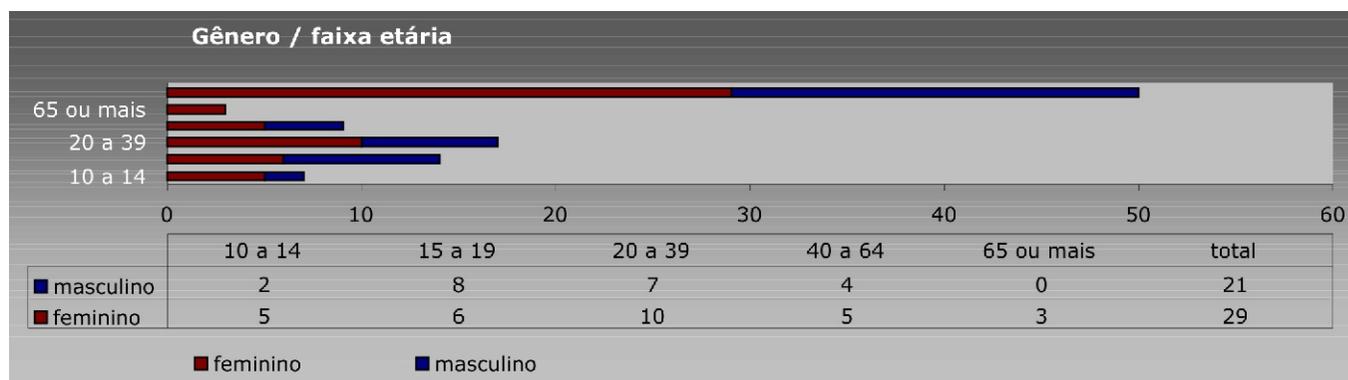
O quadro socioeconômico dos usuários do trecho 01 da praia de Costazul foi traçado a partir dos dados referentes a sexo, idade, educação e ocupação dos entrevistados. De acordo com o gráfico ao lado nota-se um maior percentual de mulheres (58%) que de homens (42%) na praia durante os dias de pesquisa. Esse fato pode levantar uma série de hipóteses, como a maior procura pelo banho de sol por elas, pela maior presença junto aos filhos na praia, entre outros interesses ou ocupações que estão expressos no gráfico da página 192, “O que você veio fazer em Costazul?”, que será mais adiante analisado.

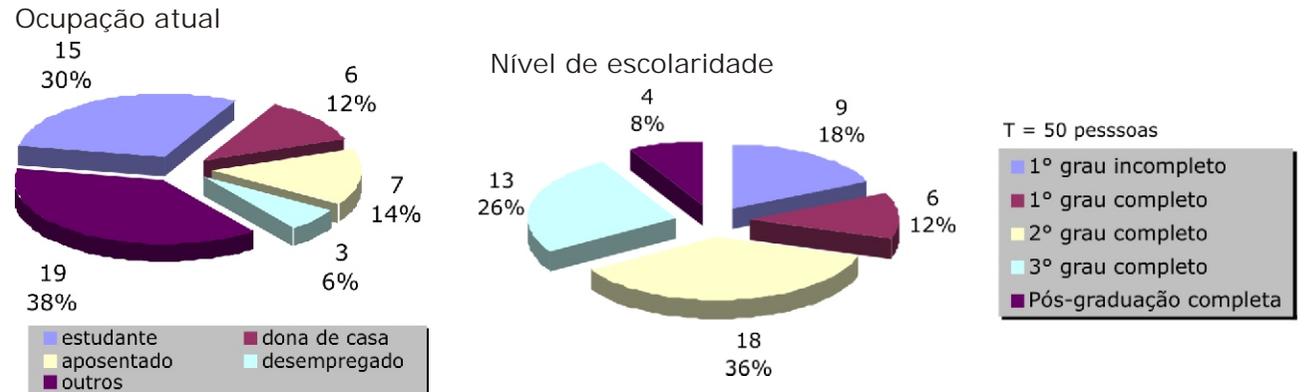
Um outro interesse nesta pesquisa foi caracterizar o público por faixa etária. Verifica-se a predominância das pessoas com idade entre 20 a 39 anos (34%) seguida pelas de 15 a 19 (28%), 40 a 64 (16%), 10 a 14 (14%) e de 65 anos ou mais (8%). Nota-se que na praia de Costazul se apresenta um certo equilíbrio entre a população infanto-juvenil e adulta. Esse fato pode ser explicado pela atratividade e diversidade de atividades que são oferecidas neste trecho, constituindo um local de encontro de todas as gerações. Diante dessas informações torna-se importante aclarar que o público infantil, que não está presente neste item da pesquisa, tem grande presença no público total da orla. Esta presença infantil na praia pode ser um dos fatores determinantes para o número de adultos e de famílias neste lugar, pois elas necessitam de acompanhantes ou responsáveis (ver gráfico "Idade de acompanhante" na próxima página).



Famílias podem ser encontradas por toda a orla, mas estão em maior número próximas aos quiosques ou na área de banho segura (Remanso), (ver gráfico "Idade e acompanhante"). Os itens "pais" e "filhos" somam um total de 40 respostas que correspondem a aproximadamente 64% do total, não considerando o item "outros" que também compreende a marido ou afim. Assim, fica demonstrado o alto índice de famílias que procuraram a praia de Costazul durante este período

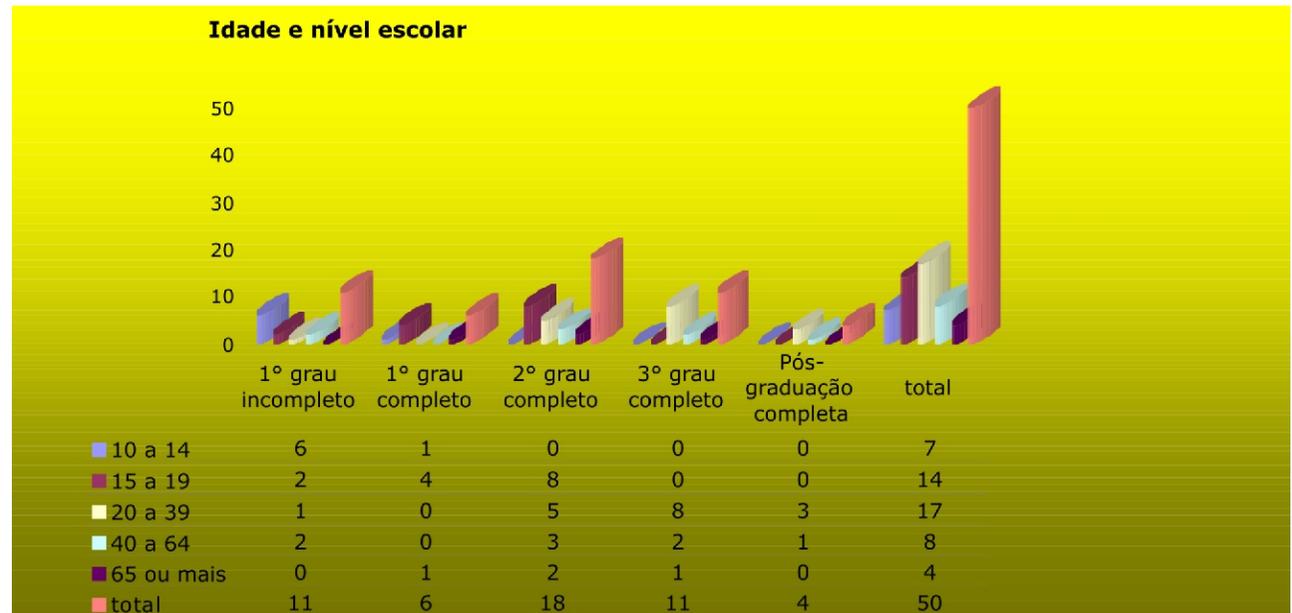
caracterizado pelas férias escolares de inverno. O grupo que mais se destaca na companhia de amigos é aquele representado pelas pessoas da faixa dos 15 aos 19 anos, totalizando 9 respostas, o que também vem configurar esta praia como lugar de encontro de jovens. Deve-se atentar para o fato das respostas terem ultrapassado o número de 50, número que corresponde às pessoas entrevistadas mas, como algumas delas tiveram por companhia mais de um tipo de acompanhante, foram totalizadas 63 respostas. Para o quesito “outros” as respostas mais citadas foram o cônjuge ou namorado.





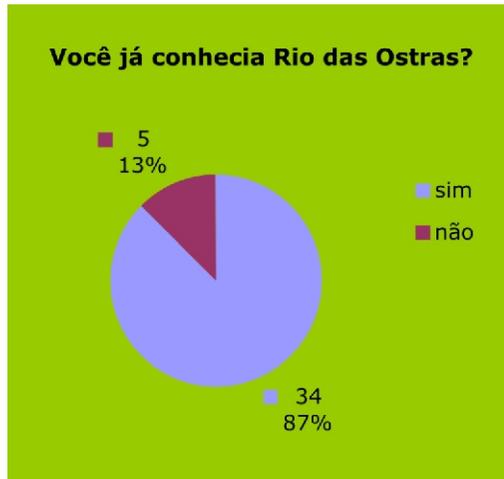
Para o estudo do nível educacional foram relacionados os dados de idade e de grau de instrução. Se definirmos três níveis para traçar este perfil entre aqueles que possuem apenas primeiro grau (17), os que possuem apenas segundo grau (18) e aqueles que possuem nível superior e pós-graduação (15), a população que frequenta Costazul está praticamente dividida em partes iguais. A alta porcentagem no baixo desempenho educacional, traduzido por aqueles com nível educacional igual ou inferior ao primeiro grau deve-se, principalmente, a baixa faixa etária que não ultrapassa a idade dos 14 anos. O mesmo poderia ser dito para os com segundo grau, dos quais oito (8) dos dezoito (18) indivíduos que compõem este segmento enquadram-se na faixa dos 15 aos 18 anos. Diante desses índices, pode-se dizer que a praia de Costazul foi procurada nesta época da pesquisa de campo por pessoas com nível educacional proporcional a sua faixa etária.

Saber interpretar esse gráfico também é saber ler o que vem ocorrendo no município riostrense. Os adultos da faixa dos 20 a 39 anos, de acordo com os dados fornecidos, possuem nível superior e pós-graduação. Isto pode ser explicado, em grande parte, pela presença e influência do setor petrolífero na cidade vizinha Macaé. A atratividade que essa empresa exerce e a necessidade de pessoas qualificadas e com nível superior têm proporcionado indiretamente o incremento de mão de obra especializada em Rio das Ostras. Essa população mais exigente e com maior poder aquisitivo pode ser umas das razões pelas quais o governo vem investindo na cidade, preparando-a para atender essa nova demanda.

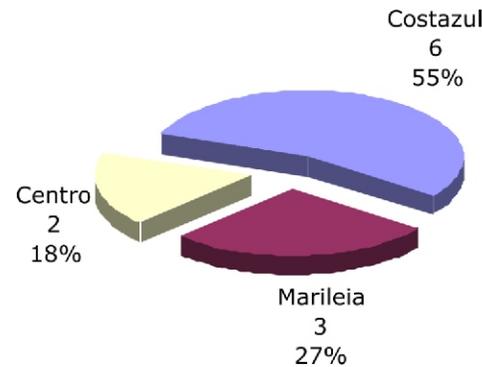


Descobrir a origem dos usuários da praia de Costazul foi outro ponto da pesquisa de campo. O maior percentual coube às pessoas oriundas de cidades vizinhas, da qual se destaca Macaé com 28% da procura, seguida pela da própria cidade com 22% e do Rio de Janeiro com 16%. As pessoas oriundas da cidade de Macaé explicam que sentem falta de um lugar de praia como o existente em Costazul. “É impressionante o que esse prefeito, ou melhor, o ex-prefeito fez por esta cidade. Ele soube empregar bem o dinheiro recebido. Costazul se era bela hoje está ainda mais. Não temos espaços como esse em Macaé” (Carolina, agente de turismo, Macaé). Já os habitantes da cidade do Rio de Janeiro dão como principais interesses de procura a proximidade, a beleza e a segurança existente neste lugar. Desde muito que os cariocas têm interesses por Costazul, e na história deste lugar eles fazem parte especial do cenário que densificou a área. Já os riostrenses que freqüentam Costazul são, em sua maioria, provenientes do próprio bairro (55%), ou de bairros vizinhos como Centro (18%) ou Mariléia (27%). O senhor Antônio, morador do bairro de

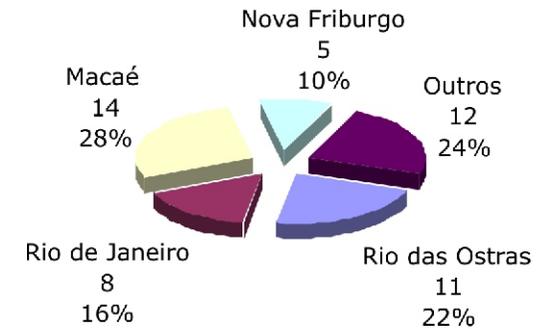
Mariléia, explicou que a falta de locomoção para as pessoas é o principal fator que não permite que a praia de Costazul possa ser ainda mais freqüentada por seus habitantes. Soma-se a isso os preços dos produtos comercializados , que estão além daqueles oferecidos no Centro da cidade.



Hab. riostrense em Costazul



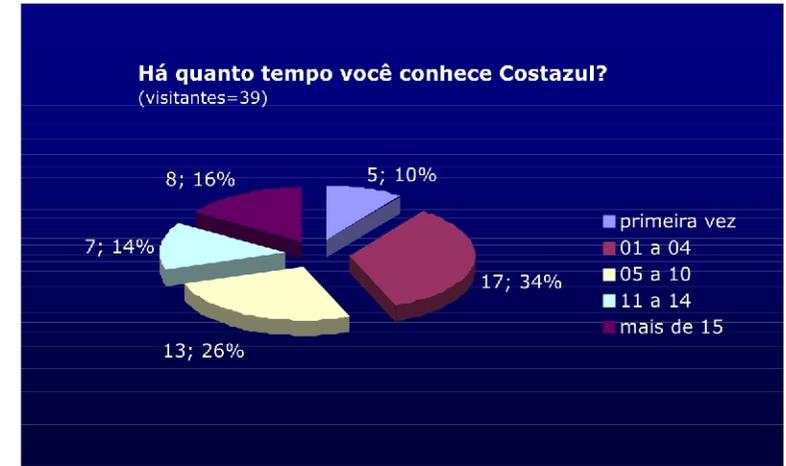
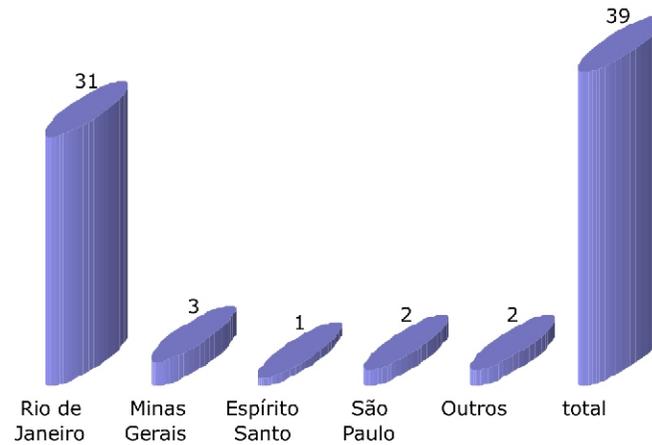
Cidade de origem



Este estudo de origem é importante para se verificar o quanto a escala geográfica interfere na procura pelo local (193). Costazul fica então mais caracterizada por atender a seus moradores e turistas oriundos principalmente de cidades bem próximas, como Macaé, e por continuar atraindo pessoas do Rio de Janeiro até os dias atuais.

Dessas pessoas entrevistadas, apenas 10% não conheciam Costazul, o que demonstra uma alta procura (90%) por aquelas que gostam do lugar e a ele retornam. Pode-se verificar, ainda, que o maior índice se evidencia naqueles que conhecem a praia entre 1 a 4 anos, fato que fortalece a hipótese de ser o novo projeto um chamariz para este lugar. Dos que conhecem a praia há mais tempo, igual ou acima dos 10 anos, destacam-se principalmente os moradores mais antigos ou veranistas, conforme presenciei alguns relatos da evolução do lugar.

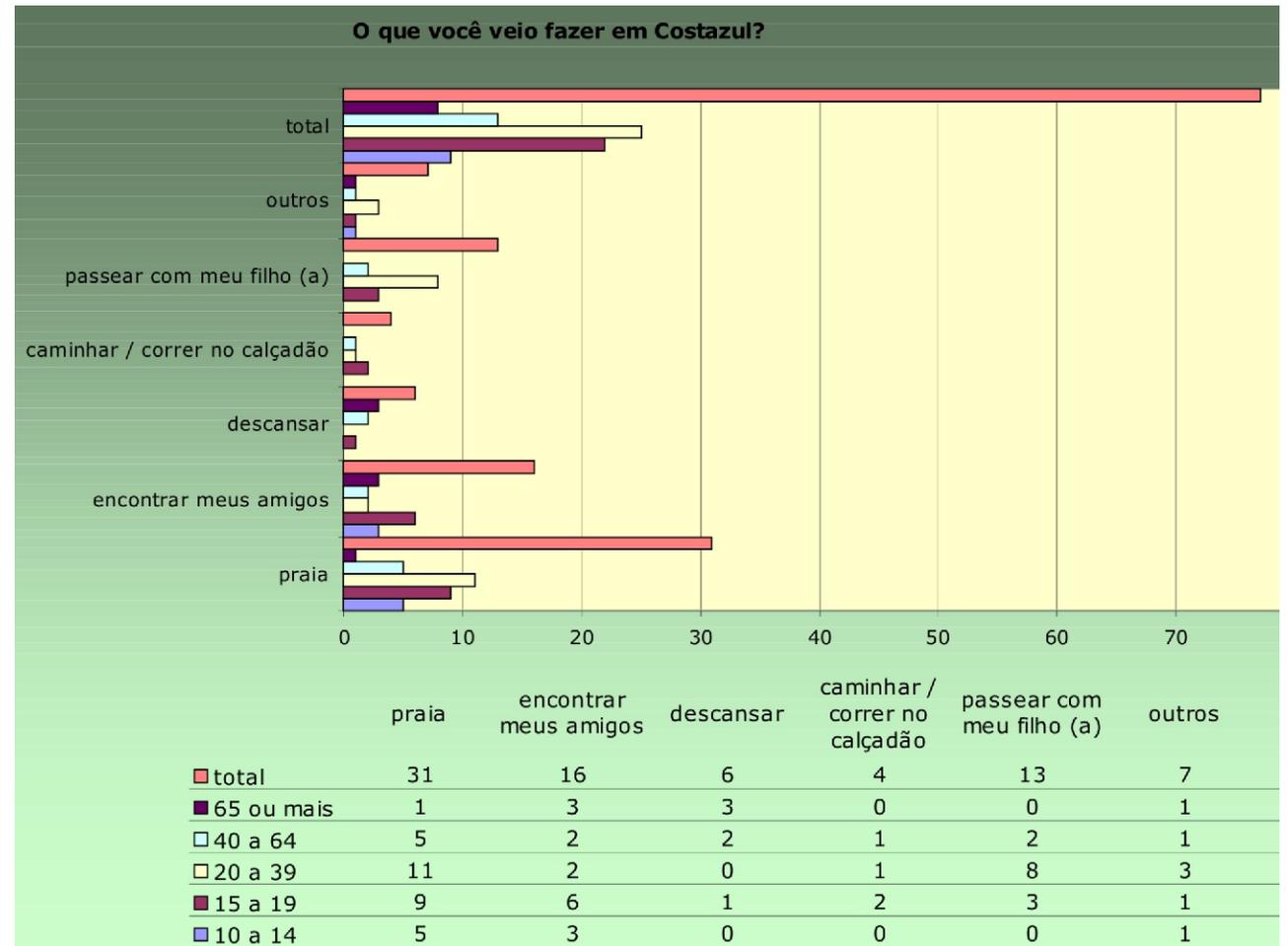
Origem (Estado - visitantes)



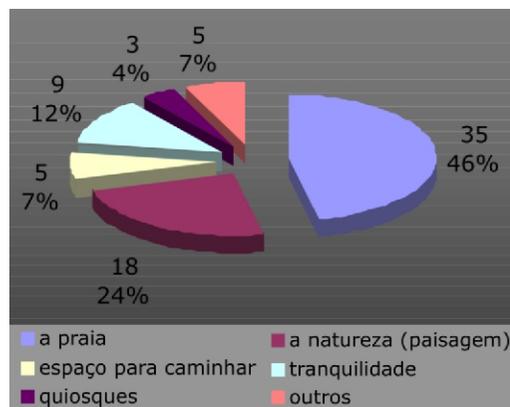
Diante dos estudos apresentados pode-se supor que os usuários da praia de Costazul possuem por perfil socioeconômico uma população de nível educacional representativo e jovem, atuante no mercado de trabalho. É ainda caracterizada por grupos familiares e de amigos que se reúnem ou vão juntos à praia e desfrutam das mais diversas atividades de ócio, lazer, recreação e esporte. A seguir descrevo os principais interesses que levam essas pessoas a escolherem a nova orla de Costazul para seus distintos momentos.

Quando eu fazia a pergunta “O que você veio fazer em Costazul?” os entrevistados, em sua maioria, diziam: “Eu vim à praia!” como algo que fosse mais que natural ao estar em uma cidade litorânea, talvez pela a característica de ser um lugar singular dentro de uma cidade de costa marítima. Diante disto, o ato de ir ` a praia ou de pegar sol foi uma resposta bem comum a todas as faixas etárias. Outras ações que estavam diretamente relacionadas a este ambiente marítimo e por assim dizer, público aberto, eram: encontrar os amigos, descansar, correr ou passear no calçadão. Novas atividades, como a “correr no calçadão”, conferem ao Projeto Urbano-ambiental de Costazul o *status* de gerador e atrativo para outros espaços, o que diversifica os usos e aumenta a demanda

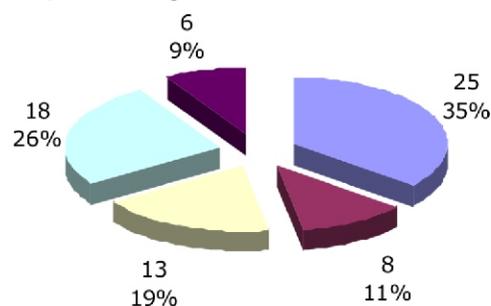
por esta região, conforme foi pretendido em seu discurso e que são defendidas aqui para gerar maior riqueza e vida urbana ao projeto (194) trazendo uma intensidade de atividades e heterogeneidade que conferem ao usuário maior sensação de segurança e sociabilidade. Essas atividades que levam as pessoas a procurarem Costazul podem ser verificadas no gráfico abaixo.



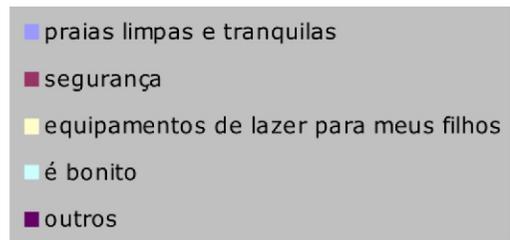
O que você mais gosta em Costazul?



Por que você gosta de Costazul?



T= 70 respostas



Entre as atividades que mais encantam as pessoas na borda marítima a praia novamente é a mais citada (46%). “Gosto de tomar banho de mar” foi a explicação que deu um advogado da cidade do Rio de Janeiro para o seu interesse pela praia. Muitos outros citaram o sol ou o banho de sol, que aqui ficaram considerados dentro do item praia, por ser considerado como um espaço comum que atrai essas pessoas. Neste sentido “praia” foi reconhecida por mim como todas aquelas atividades realizadas na faixa de areia relacionadas diretamente ao simples banho de mar ou de sol. Não ficam, assim, caracterizados dentro deste quesito o comércio de produtos ou qualquer elemento pertinente ao passeio marítimo, ou setor B.

Já a “natureza” ou paisagem cultural-natural (24%) foi citada por aquelas pessoas que apreciam as belas vistas da orla de Costazul. “Esse ambiente natural me fascina!” foi a resposta de um comerciante de 36 anos de Niterói. Somados, praia e paisagem correspondem a 72% da questão “O que mais você gosta em Costazul?”, o que fortifica o poder sedutivo do lugar, de sua paisagem, como o chamariz de usuários. A tranquilidade teve seu percentual de importância para alguns (12%), o que se poderia explicar pela pesquisa ter sido realizada durante um período de baixa demanda segundo a Secretaria de Turismo de Rio das Ostras. Assim, restaram 16% das respostas que estão relacionadas ao passeio marítimo (espaço para caminhar, quiosques e outros). Esses dados comprovam a singularidade do ambiente marinho, mas não diminuí a importância do projeto implementado nesta orla, pois, como já mencionado anteriormente, ele é fator fundamental para a atratividade, diversidade e acessibilidade neste local. Aqui, muitas das respostas se inserem em mais de um quesito, por isso somam um total de 75.

Novamente as praias estão dentre os itens mais mencionados pelos entrevistados. No gráfico “Por que você gosta de Costazul” (ao lado) das 70 respostas dadas, 26% optaram pela beleza do lugar como fator positivo da praia, outros 35% mencionaram “praias limpas e tranquilas”, o que reflete novamente o período do ano no qual foi realizada esta pesquisa, fato confirmado por um empresário de Macaé, o melhor de Costazul está fora da época de alta temporada. Já o item segurança (11%) foi o mais citado pelos pais. Segurança ao considerar Costazul como um local onde é possível caminhar, distrair-se, passear, namorar tranquilo durante boa parte do ano. Porém,

a sazonalidade ocasionada pelos períodos de alta e baixa temporadas em Costazul produz suas divergências: “Quando chegam as datas mais festivas como Reveillon ou Carnaval “é preciso tomar um pouco mais de cuidado. Vem muita gente de todas as partes”, disse Norma, moradora da cidade há 15 anos. A recreação infantil, traduzida pela criação e instalação dos dois equipamentos lúdicos em forma de tartaruga marinha (19% das respostas) foi constatada principalmente nas proximidades destes elementos de lazer e diversão. Esse percentual representa o novo uso destinado ` a orla, contribuindo também para a diversificação e atratividade do local.

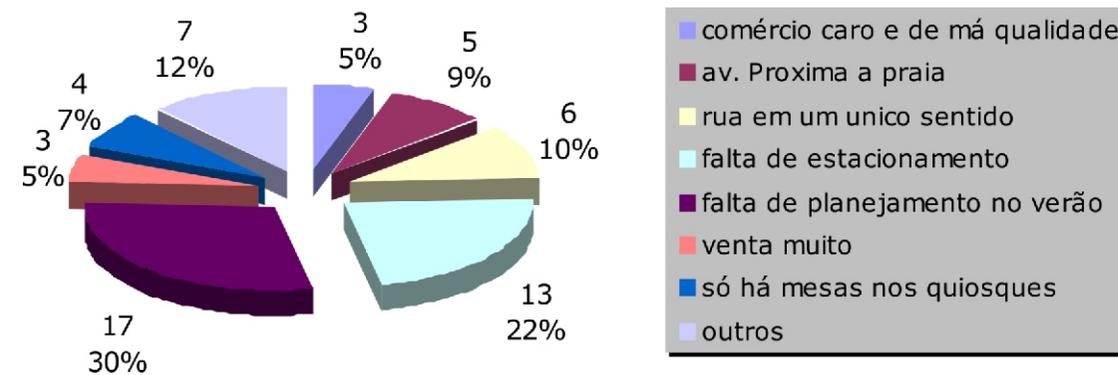
Pode-se dizer que o mar é o principal fator que encanta as pessoas e que favorece e fortalece esses encontros familiares ou amistosos neste meio litorâneo. Seja uma competição de *surf*, a mesa de chopp do final do dia, a família que se distrai na água, a senhora que sai para sua caminhada junto ` as outras amigas, todas essas atividades tem como pano de fundo a imensidão e a beleza de uma paisagem marítima. O conforto de um espaço satisfatório para um passeio em bicicleta ou para a corrida, ou a preocupação em atender as crianças através de um brinquedo lúdico que tem por intenção criar um afeto entre vidas terrestres e marítimas de forma a fortalecer a educação ambiental, também são exemplos que fazem do primeiro projeto desenvolvido para a orla de Costazul um lugar atrativo e diversificado que aproveita as características do lugar e o sociabiliza.

Assim, a proposta da criação de um ambiente de linhas retas e curvas, cores, diversidade de usos e espaços propícios à apropriação, que a própria faixa de areia motiva, faz de Costazul um ambiente rico e saudável para os mais diversos gostos e idades.

Entre os motivos que levam às pessoas a não gostarem ou a terem vontade de melhorar em Costazul, destacam-se os problemas ocasionados durante a temporada de verão. Com 30% dos itens mencionados são o congestionamento, a falta de água, o lixo nas praias, a vegetação que fica maltratada e o som alto dos veículos alguns dos motivos que incomodam tanto a alguns moradores quanto aos visitantes que procuram esta praia para seus momentos de ócio nas épocas de alta temporada. O trânsito em sentido único e a falta de estacionamento para os veículos na Av.

Costazul foi outro fator fortemente mencionado. “` As vezes deixo de vir a praia porque preciso estacionar meu carro nas ruas de trás quando não encontro vaga perto. O sol é forte e faz muito calor no verão para caminhadas. ‘Me admiro’ como não pensaram nisso!”, Hélio, 57 anos da Baixada Fluminense, que se encontrava ` a sombra do quiosque. Em oposição, Telma, uma mãe de 32 anos diz que gostou de haver planejado a Av. Costazul desta forma, pois fica mais tranqüila com relação à segurança de seu filho de 9 anos. Ela disse: “O trânsito fica mais calmo e me preocupo menos quando meu filho está andando de bicicleta”.

O que você menos gosta em Costazul?



Com esta análise pode-se dizer que a praia de Costazul possui um caráter familiar e que está sendo procurada por pessoas das mais diversas faixas etárias e de distintas culturas e interesses. De forma geral, busca-se esta zona principalmente por causa da praia e do mar. O papel desempenhado por essas águas limítrofes, que têm tido grande atenção do poder público municipal, constitui o fator fundamental para a atratividade da praia. O cuidado, a segurança, a diversidade de usos, a beleza, a limpeza e o sol são os outros componentes principais que resumem os estímulos das pessoas a procurarem Costazul.

Um outro ponto particular dessa pesquisa se refere ao modo como as pessoas estão distribuídas pela praia, constituindo particularidades, nichos de ambientes e de grupos diversos que favorecem a vida social. Essa distribuição pode estar relacionada, `a princípio, com as possibilidades de usos proporcionadas pelas configurações físico-ambientais que oferecem determinadas apropriações espaciais e ponto de atração pelo público. Esse diagnóstico preliminar permite dizer que a praia de Costazul é um lugar de lugares, onde distintas escalas atuam sobre sua paisagem criando atmosferas propícias a diversos usos. Esse assunto será apresentado logo a seguir através do emprego das escalas dos setores e subsetores que caracterizam a orla e que foram trabalhados no capítulo anterior .

Antes de dar início a consolidação deste assunto, é importante atentar que a cidade de Rio das Ostras tem no turismo um dos principais motores de sua economia e, antes do recebimento dos royalties, dividia com a pesca as maiores fontes de arrecadação do município. Estes fatos vêm direcionar muitos dos estudos que têm sido realizados para e na cidade. Ao caracterizar a região litorânea como de interesse turístico, o programa e desenho do projeto foram traçados, direcionados para atender a uma população que busca neste meio determinadas atividades que hoje em dia estão muito relacionadas ao lazer, diversão e consumo.

Segundo Jordi Borja (2003) dotar um espaço público de qualidades estéticas, espaciais e formais facilita as relações e o sentimento de pertencimento a este lugar. Sentimento que vem sendo trabalhado junto a comunidade riostrense e que pode ser verificado na revitalização da orla de Costazul. Tendo o governo local trabalhado junto a comunidade para o entendimento do projeto criado como coisa pública, como a extensão de suas casas e tendo dotado esse projeto dessas qualidades citadas, a grande questão que aqui põem em dúvida a real relação de pertencimento ou de cuidado entre usuário e espaço refere-se exatamente a um espaço de uso comum que tem por determinante a grande quantidade de pessoas provenientes das mais diversas cidades, principalmente brasileiras. Com isso também quero me referir ao que diz Lynch (1981) sobre o pertencimento refletido no uso de um determinado lugar. Como foi visto, algumas pessoas citaram

nos questionários a praia de Costazul como lugar ideal fora do período de alta temporada. Isto porque, nessa estação, a praia se transforma e fica em parte degradada devido aos maus usos dos visitantes que a procuram. Trabalhar com esse fator é outra tarefa que cabe ao governo de modo a amenizar os custos sociais, ambientais e financeiros dos cofres municipais.

Assim, os usos e as apropriações que fazem do espaço público podem esclarecer muitos dos interesses ou sentimento de pertencimento e, por conseguinte, de cuidado com um determinado ambiente. É certo que, com a nova preocupação ambiental, muitas atitudes podem ser alteradas, e devem! Mas, como será que a praia de Costazul foi percebida e aceita por seus usuários? Este é um dos interesses que a próxima seção vem expor a seguir.

### 5.3 Um lugar de lugares nas três escalas de aproximação

“Complejidad conceptual y claridad formal, la arquitectura como lugar de visualización de la complejidad y dinámica de un territorio aparentemente simple y en calma.”

Jordi Borja

Toda praia constitui um espaço público que deveria ser de direito a todo cidadão. Num espaço público se supõe o uso social coletivo e a multifuncionalidade como pontos de atratividade. Esta multiplicidade é caracterizada por uma dimensão cultural que proporciona um lugar de relação e de identificação, de contato entre as pessoas, de animação urbana, onde os usos empregados sobre esse espaço comum são os definidores de sua natureza (195). Segundo Costa (1993) os parques, aqui caberia o *waterfront*, proporcionam os encontros informais nos seus espaços abertos. A diversidade de escolhas seja cultural, recreacional ou esportiva são motivadores da atração exercida por este espaço público e da grande quantidade de visitantes que se deparam com outras pessoas em inúmeras situações. Estas situações podem estar de acordo com os usos previstos ou acontecem de forma diversificada e em outros locais senão aqueles planejados. Tudo

um importante incremento para a sociabilidade na praia de Costazul ao atrair uma população e/ou atividades além daquela que se pensava para a orla.

No ambiente costeiro, os seus elementos estimulam uma série de usos e apropriações que proporcionam uma diversidade de experiências nos indivíduos. Como visto na análise dos questionários, as pessoas são atraídas à Costazul principalmente para irem à praia ou apreciar sua paisagem ambiental-cultural. Estas duas atividades gestão, ao meu ver, diretamente relacionadas, pois o mar constitui o protagonista deste cenário marítimo-terrestre. Porém, outras motivações estão presentes na busca por esta orla riostrense. Dentro da gama dos grupos que usufruem a praia, uma diversidade de usos e apropriações foram citadas por seus usuários.

A orla de Costazul, mais especificamente, o trecho 01 do Projeto Urbano-ambiental de Costazul, oferece uma multiplicidade de atrações para os mais diversos grupos de faixa etária e de classes sociais, porém, é predominante a população das classes “C” e “D”, segundo Maurício Pinheiro. É na areia onde se mesclam mais esses grupos do que no próprio passeio, que limita o acesso pelo comércio oferecido. Na areia, o banho de sol é a atividade mais comum, mas outras atividades, que não foram sequer mencionadas nas respostas dos questionários, foram por mim observadas e apontadas para o desenvolvimento desta seção. Percebe-se que antigos usos anteriormente observados no local (vivência própria da região) seguem após o projeto do passeio marítimo, o que já se podia imaginar, pois a franja costeira determina usos e apropriações que a própria singularidade de sua paisagem oferece.

Além de um lugar de descanso, encontro e lazer a praia de Costazul tem se convertido em um ambiente de consumo como um meio de sociabilidade. Como falado no estudo anterior referente aos questionários, alguns entrevistados apontaram os quiosques como motivação para o uso desta orla. Constituem-se, assim, lugares de encontro, de conversas informais enquanto essas pessoas saboreiam algum produto oferecido pelo comércio durante seus bate-papos e “olhadelas”. De fato, o espaço público é um local para ver e ser visto e o consumo aqui poderia ser encarado como um fator de *status* e de inserção a determinado grupo social.

Vale ressaltar que o caso acima é apenas um entre os vários que ocorrem pela orla marítima. No momento que uma pessoa ou um grupo se identifica com alguma parte do lugar, seja pelas características físico-ambientais existentes que propiciam determinadas atividades, seja pela utilização de determinados objetos que direcionam outros usos, as pessoas se concentram em determinados espaços conferindo a esse território uma marca, uma qualidade própria que aferem a esses lugares suas particularidades, suas identidades. Entretanto, muitas dessas atividades podem se diluir e repetir ao longo deste trecho litorâneo, como, por exemplo, o banho de sol no setor C, mesmo assim, os grupos que se inserem nesta modalidade “banho de sol” não serão os mesmos observados pela orla, salvo exceções, o que comprova e confere a eleição de determinado lugar por um determinado público específico.

A partir de agora se torna interessante trabalhar com os setores e subsetores que compõem as diferentes escalas de análise criadas para facilitar o delineamento, compreensão e caráter da área de estudo. “Um lugar de lugares” composto pelos mais diversos usos e apropriações cabe uma análise mais específica de cada parte do conjunto que compõem e que se verifica na orla de Costazul.

#### 5.4 As escalas de análise: usos e experiências no local

Conforme apresentado no capítulo anterior, as escalas de análise para a “nova” orla foram estabelecidas a partir de suas particularidades gerais e específicas, o que forneceu a fragmentação deste local em doze partes: quatro setores e nove subsetores que produzem usos e experiências distintas. Esta forma de análise não é de todo sincera, pois este princípio ordenador não é definitivo. É importante informar que as membranas que separam os espaços é muito tênue e por vezes se interceptam, mudam com o tempo. A intenção aqui é demonstrar, através dessa

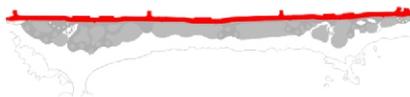
ferramenta escalonar, como os lugares e as relações humanas neles existentes variam de acordo com as características inerentes ao próprio ambiente natural-cultural bem como com os elementos antrópicos implantados dentro deste espaço.

Vendo a paisagem do trecho 01 como síntese de uma estrutura contígua, ela se organiza dentro de seqüências escalonares segundo padrões que as caracterizam. Recapitulando a organização dos setores e subsetores do capítulo anterior, observa-se:



1 - Primeira escala - o projeto como um todo. Uma breve apresentação dos principais usos existentes anteriormente e do modo como eles foram considerados no novo projeto e as novas atividades que ocorrem na orla.

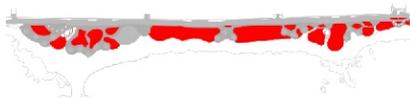
2 - Segunda escala - a divisão que caracteriza esta escala em quatro setores foi criada a partir de informações contidas em uma das apresentações para o Projeto Urbano-ambiental de Costazul, que foi fornecida pela Secretaria de Planejamento de Rio das Ostras. Nesta apresentação aparece o projeto pensado em quatro áreas de interferência: a Avenida Costazul e a ciclovia; o deck e o passeio de pedestre; a vegetação; e a praia. Assim, a segunda escala corresponde aos setores trabalhados no projeto, conforme segue:



2.1 - Setor A - corresponde à avenida Costazul e à ciclovia. Neste capítulo serão comentados os aspectos gerais do projeto, como a questão de acessibilidade à orla e materiais aplicados, bem como intenções iniciais e projetuais.



2.2 - Setor B - corresponde a todo o projeto idealizado para o passeio marítimo no qual se inserem todos os objetos criados pelo homem, excluindo a vegetação.



2.3 - Setor C - a vegetação. Trabalha com os interesses particulares do projeto para a preservação da área de restinga.



2.4 - Setor D - a praia de Costazul, ou faixa de areia e borda de território marítimo. Como este capítulo se dedica as obras realizadas na orla, pouco será dito sobre este setor neste momento, pois quase não há elementos construídos na área em questão.

3 Terceira escala: os subsetores. Estes foram criados a partir da observação das particularidades observadas no desenho. É possível afirmar que a própria dinâmica que existia anteriormente na orla contribuiu para que cada setor tivesse suas próprias identidades. As particularidades observadas no espaço em questão serão trabalhadas a partir do fracionamento de cada setor em três partes, como segue:

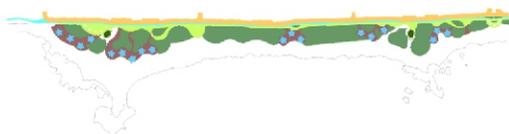
3.1 Subsetores A1, B1, C1 e D1 - seguem as linhas imaginárias traçadas a partir do eixo das ruas Servidão e Luiz Lengruber, perpendiculares a Av. Costazul e que se estendem até o mar de Costazul, subdividindo o setor A em três fragmentos que se distinguem entre si;

3.2 Subsetores A2, B2, C2 e D2 - seguem as linhas imaginárias traçadas a partir do eixo das ruas Luiz Lengruber e Irene dos Santos Ferreira, perpendiculares a Av. Costazul e que se estendem até o mar de Costazul, subdividindo o Setor B em três fragmentos que se distinguem entre si;

3.3 Subsetores A3, B3, C3, D3 - seguem as linhas imaginárias traçadas a partir do eixo da rua Irene dos Santos Ferreira e da Av. Gov. Roberto Silveira, perpendiculares a Av. Costazul e que se estendem até o mar de Costazul, subdividindo o Setor C em três fragmentos que se distinguem entre si.

Para efeitos de compreensão, essas escalas foram trabalhadas individualmente e seqüencialmente. A próxima seção vem apresentar cada uma delas, começando pela primeira escala (escala macro) ou setor 1, seguindo a mesma ordem do capítulo anterior.

0		1	2	3
	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
D	D1	D2	D3	



## 5.5 A grande zona de interferência: a primeira escala de aproximação

O Projeto Urbano-ambiental de Costazul previu na leitura do contexto do local determinadas atividades que aconteciam na orla e estipulou em seu programa novos usos e restrições de usos de forma a conciliar o interesse de desenvolvimento econômico e ambiental na região. Sabe-se que a própria paisagem costeira favorece o desenvolvimento de determinadas atividades tipicamente relacionadas ao ambiente litorâneo, como o banho de mar e o banho de sol. Outras atividades estão relacionadas com a atratividade que a borda marítima produz, seja por suas características físico-ambientais seja pelos elementos implantados no local pelo homem.

Em Costazul antes do último projeto para a orla, eram verificados, além do banho de mar e de sol, outros usos freqüentemente presentes em praias do litoral brasileiro, tais como o futebol de areia, o vôlei de praia, as rodas de amigos. O grande destaque era o *surf*, que não pode ser realizado em muitas das praias da cidade. A atividade comercial também era acentuada e já caracterizava o setor com seus quiosques de cobertura de sapê dispostos pela areia de praia, ocupando o espaço existente pela vegetação de restinga. Num contexto geral, esses usos e atividades se somatizaram e se tornaram contrários ao que se desejava para o uso adequado da paisagem natural-cultural que culminou no real interesse de se recuperar esta orla.

Entre os novos interesses dos autores do projeto, destacam-se a preservação da vegetação de restinga e o prevailecimento do pedestre em detrimento do veículo motorizado dotando o espaço de locais com acessibilidade física como direito de todos. Soma-se, ainda, o interesse em atrair a esta praia pessoas das mais diferentes faixas etárias através da criação de elementos que viessem a atender a esta demanda. Assim, foram criados a ciclovia, o parque infantil, os quiosques, os banhos, as duchas, a academia de ginástica, o calçadão, espaços para apropriação de uso no passeio, etc. Todos estes elementos foram criados a partir do planejamento e desenho do projeto que tentou conciliar todas as atividades de modo a não prejudicar o meio ambiente. Portanto, cabe aqui pensar que a água não é o único elemento de interesse neste local. As outras atividades

agregadas a este ambiente de arremate urbano proporcionam o estímulo necessário para as pessoas procurarem Costazul como lugar de lazer.

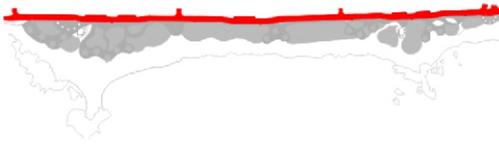
Apesar da certa rigidez em seu traçado, forma pensada para atingir ao objetivo de preservação da vegetação, o espaço litorâneo é fundamental para permitir espaços flexíveis para a apropriação de usos. A seguir serão apresentadas as principais atividades observadas neste espaço de borda marítima relacionando os usos de acordo com os setores e/ou subsetores onde ocorrem.



## 5.6 As segunda e terceira escalas de aproximação

### 5.6.1 O setor A: a Av. Costazul e a ciclovia

		1	2	3
Q	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
	D	D1	D2	D3



A avenida Costazul é o único acesso veicular imediato à praia de Costazul desde outros bairros. Pode-se alcançar esta praia pelo litoral, caminhando, mas é pouco comum esse fluxo. Neste primeiro setor já é nítida a preocupação com os usuários da praia: o tratamento dado ao piso para passagem de pessoas portadoras de necessidades especiais evidenciam um ambiente acessível, um dos pontos para uma cidade democrática segundo Borja (2007). Falar da questão da acessibilidade a esta praia equivale a pensar em como foi trabalhada a questão do pedestre em detrimento do automóvel. Equivale, ainda, mencionar no cuidado das cores, formas, texturas, acabamento que atraem o olhar, criam uma dinâmica e simboliza que algo distinto está acontecendo.

Neste setor, percebemos dois fatores principais que o constituem: a Avenida carroçável e a ciclovia. A Avenida foi pensada para atender tanto aos veículos quanto aos pedestres que a cruzam. Por isso, o piso da Avenida se eleva ficando este na mesma altura das calçadas facilitando a passagem neste local. Balizadores definem as áreas de carros, de bicicletas e de pedestres. A ciclovia é um outro elemento importante nesse conjunto. Aqui, evidencia-se o uso de bicicletas alugadas, caracterizando ainda mais um lugar turístico. A criação e implantação desta ciclovia resultou num novo uso para o local, ordenando espaços e garantindo maior comodidade e segurança para seus usuários. Tornou-se, assim, uma nova atratividade que compõe a unidade da orla e serve de elo entre a Avenida Costazul e o passeio marítimo.

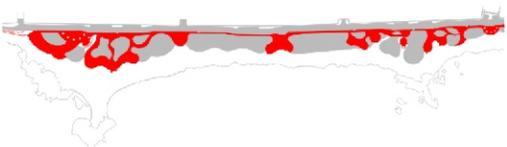


#### 5.6.1.1 Os Subsetores A1, A2, A3 e A4.

De forma geral, os usos e/ou apropriações presenciados neste setor são os mesmos. O passeio de bicicleta, o uso da via carril para automóveis particulares, as pessoas que cruzam estes segmentos fora dos locais destinados. Por não haver mudança significativa nos padrões de comportamento, considero estes Subsetores como lugares praticamente homogêneos dentro do projeto.

#### 5.6.2 O setor B: o passeio marítimo de Costazul

		1.	2.	3.
A	A1	A2	A3	A4
B	B1	B2	B3	B4
C	C1	C2	C3	C4
D	D1	D2	D3	D4



O passeio marítimo para a orla de Costazul tem por fator característico a grande diversidade de elementos que proporcionam uma multiplicidade de usos e que atrai as mais diversas culturas e faixas etárias. Esses equipamentos obedeceram a uma certa hierarquia em sua implantação e foram localizados no passeio dando forma e distribuindo funções e acessos. Assim, nos nichos caracterizados pelos quiosques, pelos brinquedos infantis, principalmente, atuam determinados grupos que se identificam e usufruem destes equipamentos.

De forma geral, o uso dos equipamentos, que estão dispostos sobre o passeio, é livre, o que proporciona o acesso igualitário do bem público criado. Porém, uma diferença e elitismo se fazem presentes nos espaços atendidos pelos quiosques, pois ingressar a eles se traduz numa seleção a partir do momento que necessita dinheiro para usufruí-lo. Aceder a este espaço de consumo, ou por assim dizer de seleção de grupos, confere ao passeio um limitador de acesso, menos democrático, o que ocasiona uma estratificação social, um conflito, neste tecido de arremate urbano.



É certo que Costazul foi pensada para atrair um público de poder aquisitivo mais elevado e para gerar atividades culturais um pouco diferentes daquelas encontradas no Centro de burburinho da cidade preservando, assim, determinadas características que anteriormente eram evidenciadas

em Costazul. Esses fatores contribuem para atrair o público turístico que a cidade tem procurado atender como forma de obter maiores rendimentos para o seu cofre público, uma forma de subsistência para Rio das Ostras.

Todo projeto precisa de uma certa sustentabilidade econômica para que funcione. O que pode gerar polêmica seria o fato da municipalidade estar arcando com todas as despesas e compromissos, sem a tão discutida participação privada. De modo geral esse aspecto é forte nas áreas de lazer dentro da cidade, mas não anula todas as outras características que o projeto visa atender.

Se a acessibilidade a nível econômico se torna limitada, a nível físico também. No passeio os usuários podem percorrer toda a extensão da calçada com facilidade e certo nível de conforto e segurança pela presença do porcelanato presente no piso, porém não foi verificada sinalização para pessoas portadoras de necessidades visuais, o que tornou o conceito de acessibilidade cidadã um pouco falha neste quesito. Lamentavelmente são poucos os projetos públicos que vêm dedicar especial atenção a esta condicionante. No Rio Cidade algo a respeito veio a ser tratado em algumas ruas e bairros selecionados.

Ao percorrer o passeio, o observador se depara com uma vista fragmentada do mar. Essa visibilidade diz respeito aos espaços abertos ou não ao horizonte devido à presença dos quiosques. Essa "fragmentação" na continuidade da paisagem, de acordo com Lynch, estabelece um jogo que pode ser visto pelo observador como algo que o instiga a exercitar sua imaginação, a dar continuidade àquilo que via antes. Poderia gerar uma vontade de descobrir, desvendar o que está por trás desse obstáculo visual. "Era um caso que se poderia chamar de uma borda fragmentada, quer dizer, contínua por abstração, mas apenas vista em pontos separados". (196) Poderia, por exemplo, gerar uma vontade de descobrir, desvendar o que está por trás dos quiosques: a praia, o mar, o horizonte.

Ao percorrer todo esse trecho se observa uma certa rigidez e dificuldade em adentrar na praia propriamente dita. Os locais de conexão entre os setores foram premeditados no projeto como



(196) LYNCH, 1981, minha tradução.



forma de proteção à vegetação existente. Dentro do desenho do passeio, essas conexões estariam localizadas nas proximidades dos quiosques ou dos brinquedos infantis, principalmente; lugares estes propícios a aglomeração de pessoas e atividades. Dessa forma, os acessos nem sempre estão visíveis e nem indicados o que faz com que o indivíduo tenha ainda um breve sentimento de desorientamento ao buscá-los. Torna-se necessário supor que, indo de encontro aos quiosques, adentrando o deck, caminhando pelo passeio permitido chegando cada vez mais próximo ao mar, se descobrira algum elo de conexão entre passeio e praia.

Estes pontos de conexão são possibilitados por rampas em todos os lugares onde há necessidade de vencer a altura do desnível existente entre a areia e o deck criado. Quando não é preciso, essa conexão é realizada e marcada diretamente entre o piso de madeira do deck e a cobertura de areia da praia. Essas rampas de acesso produzem essa interseção entre praia e passeio, além de proporcionar um ponto de vista mais interessante e encantador, de sensação de passagem, de ponte.

Até o momento da pesquisa, esses lugares de passagem estavam sendo respeitados e a vegetação mantida sem o auxílio de barras de proteção, conforme desejo dos autores do projeto, pois eles apreciam a idéia de que para se preservar, não é preciso criar “grades” que impeçam o contado entre meio e usuário. Este deveria aprender a respeitar e cuidar daquilo que “possui”. Se preservar

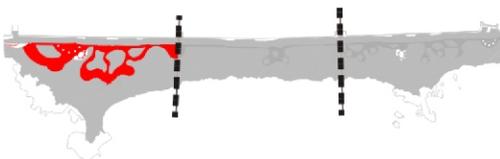
está relacionado a pertencer, um projeto que se caracteriza por atrair um público turístico, que muitas vezes não cuida daquilo que usufrui, exige do município grandes investimentos na manutenção deste passeio, principalmente nas épocas de alta temporada quando o número de visitantes triplica.

Ainda assim, todos os fatores de procura, de convivência, de mescla social, de raça, cultura, idade, sexo, cores, texturas, formas, materiais, beleza produzem a vitalidade necessária ao projeto. De forma a analisar mais profundamente as especificidades de cada setor darei seguimento a este estudo de uso, apropriação e experiências com a análise dos subsetores do setor B.



Abaixo segue o estudo mais detalhado deste setor, que foi repartido em três subsetores, como segue:

Q		1	2	3
	A	A1	A2	A3
B	B1	B2	B3	
C	C1	C2	C3	
D	D1	D2	D3	



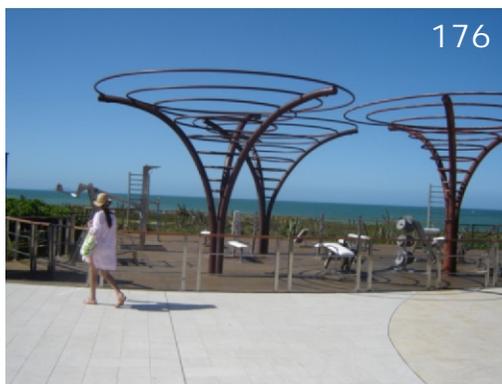
### 5.6.2.1 O Subsetor B1

Este subsetor está caracterizado pela maior concentração de equipamentos e usuários do que nos outros subsetores. Essa presença pode ser respondida por um fator histórico e de maior procura por esta paisagem. Há muito que o lugar do Remanso é procurado por um público diversificado,



mas de gostos comuns: paisagem natural-cultural que encanta e seduz. A leitura das atividades que aconteciam neste setor levou ao entendimento de que a maior aglomeração de pessoas e de equipamentos seguiriam neste lugar.

Sobre o deck se encontram elementos que direcionam usos, o que não favorece tanto a apropriação livre do espaço. Um deck de madeira entremeado por moitas de vegetação de restinga e algumas outras espécies formam um desenho em curvas que propiciam ` as pessoas um passeio sedutor e contemplativo. Os corredores existentes, que ligam a calçada ` a borda do deck, são dotados de bancos em fita que contribuem para um convite ao descanso e momento de observação e apreciação da paisagem existente. Aproximando-se dos quiosques, já se observa as pessoas com trajes de banho a espera da ducha. Um pouco mais além se encontram pessoas sentadas nas cadeiras que compõem um outro grupo: o que utiliza as mesas de quiosques para saborear a gastronomia oferecida e tomar uma água de coco, por exemplo, enquanto se distraem com e bela paisagem marítima e/ou com a conversa entre amigos.



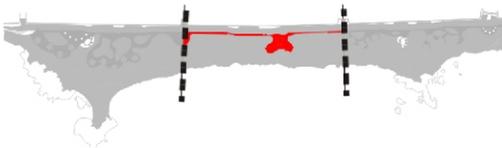
O parque infantil atrai, por assim dizer, as crianças e os seus responsáveis que cuidam dos pequenos. Os bancos do deck próximo a este brinquedo oferecem aos responsáveis um lugar de descanso enquanto esperam e vigiam as crianças brincando na estrutura da tartaruga marinha gigante. Áreas de sombra não são evidenciadas para gerar um maior conforto térmico. Próximo à tartaruga, há a academia de ginástica destinada a um outro público adulto e de culto ao corpo. No dia da pesquisa, esta academia ainda não estava em funcionamento.

De acordo com essas descrições fica mais clara a presença de famílias e de crianças neste subsetor. Elas usufruem o espaço segundo os usos que ele propicia, mas não se notou alguma apropriação do espaço além do que foi destinado para o local.

#### 5.6.2.2 O Subsetor B2

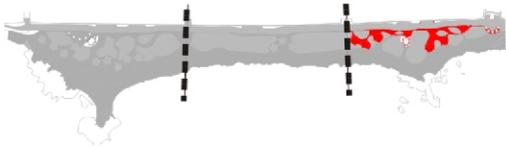
O subsetor B2 é caracterizado principalmente por ser lugar de passagem e de contemplação do mar. Aqui há um respiro da tipologia dos quiosques gerando um sentimento de liberdade, de admiração da paisagem marítima. A brisa do mar pode ser sentida mais imediatamente assim como o cheiro do mar. É um local de menor ruído, murmurinho. O pequeno núcleo de serviços existente neste setor constitui o único ponto de conexão à praia. Os usos destinados a este subsetor ficam limitados ao passeio pela calçada e ao núcleo comercial existente, onde se observa uma concentração de mesas à margem do deck, próximo à praia. A ducha também é um dos equipamentos de uso intenso, talvez por estar próxima ao local que não é muito recomendado o banho de mar. Foram encontrados, principalmente, jovens e adolescentes neste lugar.

		1	2	3
A	A1	A2	A3	
B	B1	B2	B3	
C	C1	C2	C3	
D	D1	D2	D3	



### 5.6.2.3 O Subsetor B3

Q		1	2	3
	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
D	D1	D2	D3	

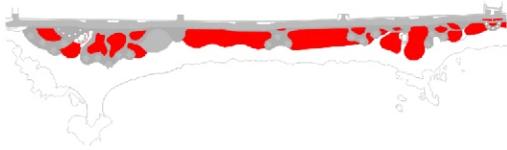


O subsector B3 se assemelha ao B1 pelas características de equipamentos existentes, porém sua distribuição proporciona uma dispersão maior na concentração da população que frequenta este local. Assim como nos outros espaços que servem serviços nos quiosques, a borda do deck que vai de encontro à praia está caracterizada pela presença de mesas que vão margeando o desenho curvilíneo do setor criando um ambiente descontraído de reunião e de gastronomia. Neste espaço, foi observada, principalmente, a presença de amigos e familiares. Entre os dois núcleos de quiosques, situa-se o segundo brinquedo infantil da orla em forma de tartaruga marinha onde se presenciou a concentração de crianças e dos responsáveis que as vigiam. Uma queixa foi com relação à falta de mobiliário urbano próximo, como bancos para os responsáveis desse público infantil. O acesso aqui é permitido entre o deck dos quiosques e na faixa de areia que adentra até o passeio e que constitui a forração do brinquedo infantil. Este local é menos procurado que o subsector B1, o que fortalece o poder atrativo do Remanso como local preferido na praia.



### 5.6.3 O Setor C - a Vegetação

Q		1	2	3
	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
D	D1	D2	D3	

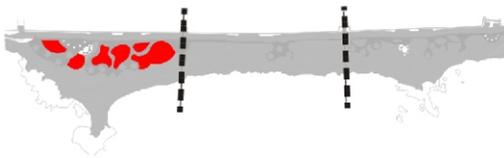


Como este capítulo é dedicado aos usos e apropriações realizadas no local de estudo, pouco será considerado nesta seção, uma vez que raros são os usos ou apropriações nos ambientes vegetais. O que mais se destaca nesta discussão é a forma como os usuários vêm e convivem com a nova proposta paisagística para este setor. A seguir esses dados serão melhor apresentados.



#### 5.6.3.1 O Subsetor C1

Q		1	2	3
	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
D	D1	D2	D3	

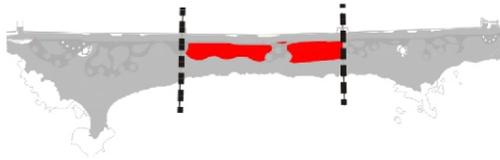


Neste Subsetor não foi observado qualquer tentativa de uso por entre a vegetação, talvez pelo fato dos caminhos estarem bem delimitados e pelo desnível, o maior encontrado, entre o passeio e a praia. As atividades ocorrem ao redor das comunidades vegetais presentes neste lugar.



### 5.6.3.2 O Subsetor C2

Q		1	2	3
	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
D	D1	D2	D3	



Grande parte desse setor não é destinada ao uso, mas sim à preservação da vegetação através de um paisagismo que encanta o olhar. É o local com maior porcentagem de restinga e outras espécies vegetais que compõem a totalidade do conjunto. Porém, aqui, novamente entra a questão da preservação. Como todo bem público, o cuidado destinado a ele varia muito de pessoa para pessoa, de cultura. O que foi percebido é que este espaço tem sofrido, nos poucos anos de uso, maus tratos, como se observa na foto 187. Nela verificamos como as pessoas tentam deixar registrada sua presença.



### 5.6.3.3 O Subsetor C3

Q		1	2	3
	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
D	D1	D2	D3	



Dentro da proposta de fazer um projeto no qual não seria empregado barras de proteção, que viessem “proteger” a vegetação, foi constatado que caminhos foram abertos no final deste subsector. Assim, segundo Maurício Pinheiro, foi necessário o emprego das cercas de madeira como forma de inibir o mau uso deste pequeno fragmento vegetativo. O arquiteto explicou, ainda, que como este ponto ainda não se uniu ao trecho 02 pode ocasionar a impressão de ambiente não terminado, fato que poderia afetar na atitude dos usuários no lugar. Isto evidencia que um bom

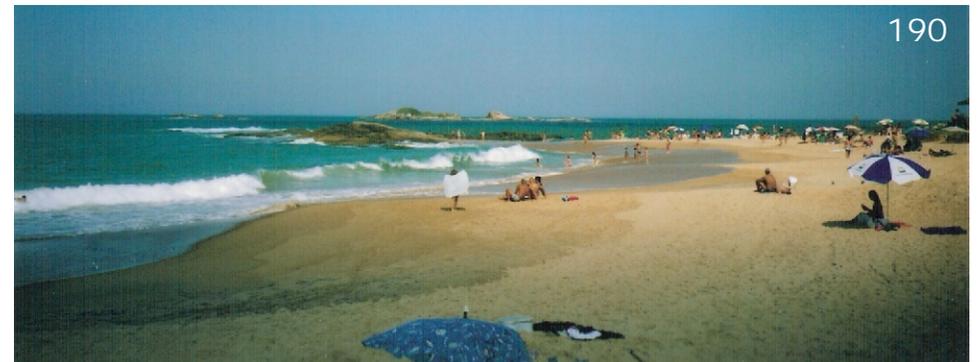
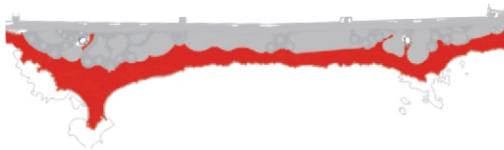
desenho e projeto podem contribuir para a manutenção dos lugares públicos. No subsetor C1, no Remanso, a vegetação não sofreu maiores danos.



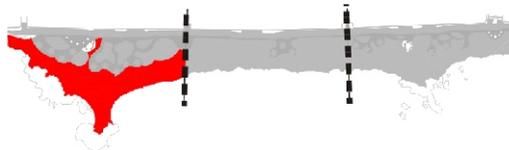
#### 5.6.4 O Setor D - a faixa de areia

A faixa de areia é ausente de edificações, pois sua característica principal é gerar um espaço de apropriação para as mais diversas atividades. Apesar de parecer um espaço homogêneo, é na sua ocupação que se percebe as diferentes formas de apropriação e de grupos que atuam sobre a orla de Costazul. Estes serão mais bem explicados abaixo com os subsetores respectivos a este setor.

D		1	2	3
	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
	D	D1	D2	D3



		1	2	3
Q	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
	D	D1	D2	D3



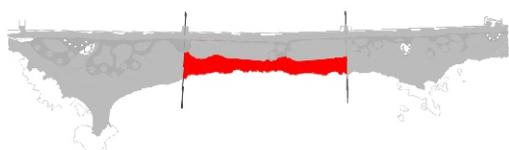
#### 5.6.4.1 O Subsetor D1

É tipicamente o local mais procurado e freqüentado de Costazul. Neste local, caracterizado por “zona de banho seguro”, há a predominância de famílias, incluídas as crianças, que costumam desfrutar deste ambiente terra-água. Como em toda a franja marítima, enumera-se como principais apropriações da areia de praia o banho de sol, o banho de mar e as brincadeiras de criança, como a construção de castelos de areia.

As areias ficam completamente ocupadas por sombrinhas, cadeiras, cangas, isopores, cores. As famílias conversam enquanto circulam pessoas e pessoas que vão ziguezagueando a busca da rampa de acesso aos quiosques. Um burburinho é presenciado: risos, falações, muitas crianças.



		1	2	3
Q	A	A1	A2	A3
	B	B1	B2	B3
	C	C1	C2	C3
	D	D1	D2	D3



#### 5.6.4.2 O Subsetor D2

Neste local ocorrem, principalmente, as exposições ao sol, brincadeiras e jogos, como o *frescoball*, e a prática de *surf*. Encontra-se, freqüentemente, a população adolescente e grupos do gênero masculino que se dedicam aos esportes como o futebol de areia e vôlei. A ocorrência de lual foi apontada como outra atividade que ocorre neste setor.

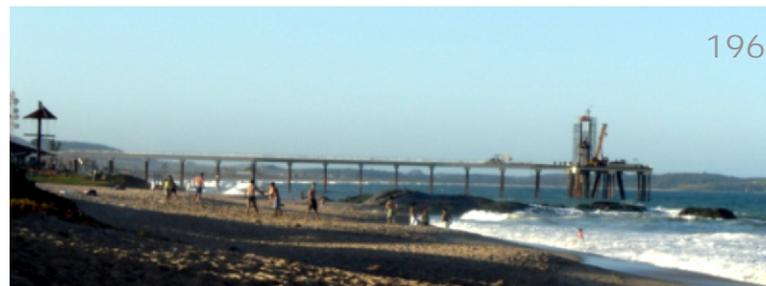


#### 5.6.4.3 O Subsetor D3

G	1.	2.	3.
	A1	A2	A3
	B1	B2	B3
	C1	C2	C3
D	D1	D2	D3



Foi a área com maior índice de população masculina verificada na orla marítima. Este fator pode estar diretamente relacionado com a sensação de segurança por parte do usuário, pois em dias de baixa temporada o uso deste local é enfraquecido. A presença da mulher pode caracterizar bem este fato. Essa hipótese é explicitada por Borja e Muxí (2003) quando apresenta um estudo realizado no Chile, onde a presença feminina no espaço público foi ferramenta de análise paracalcular o índice do medidor de segurança nesses locais públicos abertos. Outra hipótese para a menor procura por este local pode ser explicado pelo Remanso constituir o local de maior atratividade na praia ou, ainda, pelo fato deste trecho ainda passar a percepção de local inacabado.



## 5.7 A intensidade de usos e concentração demográfica na orla

Uma vez apresentado os usos, gostaria de esclarecer as intensidades e aglomeração de usuários nesta orla. De acordo com os estudos realizados e pela própria vivência no local, a ocupação da orla fica caracterizada por dois momentos: aqueles de baixa procura, como nos dias de semana de baixa temporada, e aqueles de alta procura, como nos finais de semana, feriados prolongados, datas festivas como Reveillon e Carnaval, caracterizados pelo período de alta temporada.



Baixa temporada



Alta temporada

Nos dias de baixa procura percebemos que os subsetores B1 e C1 são os mais cobiçados, fator que dedico especial interesse novamente por constituir a zona de banho segura dentro da orla e por um fator histórico também, já que este é o lugar mais procurado desde sempre na praia de Costazul.

Nos dias de alta procura se evidencia uma concentração mais diluída e homogênea pela orla, porém, fica o setor de baixa procura com o maior índice de aproveitamento. O que tem contribuído em grande parte para esta maior dispersão são os equipamentos ao longo do passeio marítimo, que ocasionam outras demandas e interesses por parte dos usuários. Neste contexto, os dias de maior procura propiciam um maior dinamismo e movimento de pessoas na praia.

As cores, cheiros, movimento, formas, texturas, raças criam um ambiente vital nesta orla, um ambiente sedutor e prazeroso que é constituído exatamente pela paisagem e pelas pessoas que usufruem este espaço.



Este capítulo veio apresentar a população que caracteriza a praia de Costazul, pelo menos num momento conhecido como de baixa temporada, conforme são caracterizadas as férias de inverno. Numa conversa informal, através do artifício do emprego do questionário, se pôde obter algumas informações que foram úteis para o delineamento da pesquisa. Foi possível saber o que as pessoas vêm e procuram em Costazul, seus interesses e vontades, e perceber que a orla como unidade está setorizada segundo usos, apropriações e usuários o que produz uma singularidade ainda maior neste espaço litorâneo. São diversos grupos e culturas que atuam neste lugar, propiciando encontros e experiências variadas.

CONCLUSÃO

### **Algumas considerações**



## Apresentação

Esta última parte do trabalho vem apresentar o resultado da pesquisa, que procurou responder os objetivos apontados na introdução desta dissertação. Nos capítulos anteriores, foram traçadas as principais questões que atualmente estão sendo realizadas e vividas nos espaços litorâneos urbanos de caráter turístico através do delineamento da complexidade existente dos projetos que tem trabalhado com a busca da preservação ambiental conciliada ao desenvolvimento socioeconômico. Dentro desta complexidade, destaca-se o mercado turístico que surge veementemente dentro do novo modo de produção baseado no consumo em massa. A partir do estudo do projeto para a orla de Costazul, foi de grande interesse tentar compreender como e por quê o poder público riostrense vem realizando alterações dentro de seu espaço através dos novos projetos de arremate cidade-mar e de que forma esses projetos contribuem para a experiência dos indivíduos dentro de um contexto sócio-geográfico cultural como o atual.

Em primeiro lugar, será apresentado um breve resumo do que foi exposto até aqui, de modo a recapitular todo o desenvolvimento do trabalho. Posteriormente, serão expostas as conclusões da pesquisa que, além de responder os vários questionamentos levantados, pretende levantar uma reflexão e contribuição para o estudo e desenvolvimento de projetos urbanos no contexto turístico-litorâneo.

No Capítulo 1 deste trabalho, foi apresentado, rapidamente, a importância do ambiente costeiro e a grande problemática que vem afetando-o ao longo de séculos, tornando-se mais eminente os maus tratos dos últimos 60 anos ocasionados pela implantação de infra-estruturas e intensificação de usos próximas às margens marítimas nacionais. Entre esses, destaca-se a atividade turística que, desde os anos 90, vem se intensificando e acarretando maiores externalidades negativas ao meio ambiente e à própria população desses locais. E, como forma de amenizar os impactos ocasionados nestes meios e de gerar lucros tanto sociais quanto financeiros, foi relatado alguns dos novos projetos que estão sendo criados para estas zonas, dos quais se sobressaem os passeios marítimos. Nesta categoria de projeto, destaca-se a cidade de Rio das Ostras no cenário turístico-ambiental.

Para melhor compreender o caráter da frente urbana de Rio das Ostras foi conveniente inseri-la dentro de um contexto maior. Assim, o Capítulo 2 teve por intuito apresentar esta cidade e os principais elementos que a constitui, salientando o novo momento econômico e cultural pelo qual esta cidade vem passando e as principais medidas que seus gestores têm procurado implantar a fim de possibilitar uma melhor qualidade de vida e fonte de recursos financeiros dentro de um cenário socioambiental satisfatório. Neste contexto, destaca-se a orla marítima riostrense, de riqueza histórica e sociocultural, dona de uma rica e diversificada paisagem, que garantiu a esta urbe sua vocação para o turismo litorâneo. Entre os lugares procurados no litoral por uma população que se interessava por um ambiente mais rústico destaca-se a praia de Costazul, que passou a sofrer danos em seu cenário físico-biótico agravado pelas várias alterações em seu entorno devido à densificação urbana. A orla de Costazul, devido às suas diversas características, tais como: espaço público, suficiência de espaço para implantação de equipamentos, beleza, qualidade físico-ambiental e degradação ambiental, vem a concretizar inúmeros dos anseios do poder público e da nova imagem que se pretendia criar para a cidade. Assim, esta praia se tornou o local propício para a inserção das novas propostas urbanísticas que começavam a surgir na cidade a partir do novo modo de pensar e produzir o espaço como foi demonstrado.

O Capítulo 3 veio trabalhar com a apresentação desta orla e de seu entorno, o que permitiu a maior e melhor compreensão sobre o que se produzia no cenário de interface terra-mar em Costazul. De acordo com o poder público local, criar um ambiente que concilie desenvolvimento urbano com o natural é o ponto-chave para o caminho de uma *cidade sustentável* desejada por inúmeras localidades. E é esse o viés pelo qual se almeja guiar as obras para a cidade de Rio das Ostras. O Projeto Urbano-ambiental de Costazul tem por anseio de seus autores o resgate do ambiente marinho dentro dos padrões de produção atual, com o intuito de ir ao encontro, dentro de um contexto turístico-ambiental a ser explorado de forma sustentável, do que a cidade tem de melhor para oferecer: a sua orla marítima.

Conforme foi apresentado no capítulo anterior, a orla de Costazul e seus terrenos adjacentes foram alvo de uma ocupação com moldes bem diferentes do que se tem discutido a respeito de um urbanismo de cunho preservacionista. Sua paisagem natural-cultural, tão importante para o equilíbrio e manutenção de seu ecossistema, foi bastante descaracterizada através de um loteamento que não condizia com a realidade do ambiente existente e pela falta de percepção e informação por parte dos usuários da praia. O parcelamento do terreno não prevendo espaços a serem ocupados por caracteres locais, os vários aterramentos das áreas úmidas, o aumento progressivo de pessoas por esta faixa litorânea durante a alta temporada de verão, o aparecimento de quiosques na praia, os caminhos abertos pela vegetação de restinga gerando acessos fáceis e rápidos aos quiosques e a areia são alguns dos principais aspectos que favoreceram a degradação vegetal e o desaparecimento de animais nessa região. A análise do loteamento foi essencial para compreender, através de um estudo histórico-comparativo, como se desenvolveu este sítio e como ele vem sendo trabalhado hoje no cenário urbano e social. Com esse estudo foram criadas condições satisfatórias para se verificar as reais propostas do poder público e dos idealizadores do projeto Costazul, e para averiguar se essas medidas ditas eficazes também vêm sendo difundidas para e por sua população, como citado nos discursos do município. Portanto, o Projeto Urbano-ambiental de Costazul pode resumir muito dos interesses e valores do poder público municipal,

pois cria condições para a avaliação do papel desempenhado por ele em comparação com os reais interesses e valores de seus criadores. Além disso, permite criar suporte para analisar a forma como foi considerada a população dentro do cenário urbano bem como o modo pelo qual ela aceita, vivencia e vê as novas alterações da paisagem riostrense.

O Capítulo 4 trabalhou exatamente com as questões do desenho do projeto, de modo a desvendar se os interesses mencionados para o local estão de acordo com o que foi criado neste sítio. Assim, este capítulo discutiu três temas: as propostas, o desenho e a pesquisa de campo. Esta trabalhou na confirmação dos dados recolhidos a fim de confirmar se teoria e prática seguiram o mesmo delineamento para o estabelecimento do desenho. Acredita-se, nesta pesquisa, que o próprio desenho e acabamentos de um determinado elemento favoreça sua conservação durante seu tempo de uso. Por isso, o governo vem investindo tanto em seu patrimônio público. Assim, acredita-se que a orientação e informação da sua população são as chaves complementares desta circunstância de valorização e de sentimento de pertencimento a algo ou a algum lugar.

Falar dos usuários de Costazul, delinear-los, caracterizá-los, saber o que sentem, quais os seus interesses e opiniões a respeito do novo projeto é o que foi discutido no Capítulo 5 desta pesquisa. Esta discussão ainda teve por interesse saber quais os tipos de gostos, vontades, usos e apropriações que se estabelecem na orla em estudo. Relevância foi dada ao estabelecimento de escalas de análise, que permitiu um maior detalhamento do espaço analisado, e inegável é a sua contribuição na caracterização da orla de Costazul considerada, aqui, como um lugar de lugares onde a interface terra-mar produz distintos nichos e apropriações neste limite continental. Ainda foi discutida a diferença que existe na intensidade de sua ocupação nos dias de alta e baixa temporada, o que marca uma sazonalidade típica desses espaços costeiros.

De forma geral, pode-se dizer que a riqueza desta orla não está apenas no contato com a paisagem “natural” mas, também, em seu caráter urbano. Sua gestão e cultura fazem parte deste processo de construção da urbe, juntamente com seu desenvolvimento econômico e político. Por isso, o grande

interesse em tornar Rio das Ostras, através do Projeto Urbano-ambiental de Costazul, um lugar ainda mais atrativo ao destino turístico. Verifica-se mudanças de pensamento não apenas no discurso do promotores urbanos, mas nas medidas concretas pela cidade. Disse o arquiteto e urbanista Maurício Pinheiro para a nova orla: "(...) muito mais que um projeto de urbanização, foi uma mudança de filosofia de toda a cidade".

Resumidamente, este foi o percurso e o conteúdo geral desta pesquisa. A seguir, está exposta uma breve avaliação da metodologia empregada para obter os resultados dos objetivos inicialmente pleiteados.

#### Avaliação da metodologia

As entrevistas com os autores do projeto e a aplicação dos questionários aos usuários da orla de Costazul foram muito importantes para a obtenção de informações valiosas a respeito do modo de ver e atuar sobre este espaço de borda continental. Contribuiu, ainda, para comparar o que foi pensado e criado com o que foi aceito e apropriado pelos usuários desta orla, traduzida na análise de uso. A aplicação dos questionários certamente foi o recurso mais importante para o delineamento do perfil do usuário, seu contexto socioeconômico e cultural, além de fornecer um contato direto com as pessoas que se encontravam na orla de Costazul nos dias da pesquisa de campo. Estes fatos foram enriquecedores, úteis e estimulantes, pois forneceram uma expressiva informação qualitativa a respeito do projeto. Algumas das respostas fornecidas despertaram desejos e questões a serem exploradas, observadas e registradas no próprio projeto e em seu entorno. Estes momentos enriqueceram a pesquisa e geraram um maior poder de compreensão e crítica sobre o que vinha acontecendo neste lugar de borda marítima.

Para Lúcia Costa (1993) através da interação com os usuários, o pesquisador torna-se capaz de obter um melhor conhecimento do lugar no sentido de ter maior clareza das características de uso e de

comportamentos dos mesmos. Os registros levantados no local correspondem principalmente ao artifício da fotografia, dos croquis e das anotações, tão essenciais para proporcionar uma leitura ainda maior do local, pois se pôde trabalhar com os dados levantados num momento posterior, uma vez que a investigação não permitia o tempo necessário para o reconhecimento minucioso dos muitos elementos e caracteres que atuam e definem o lugar. Assim, os dados presentes neste material recolhido puderam ser lembrados e compreendidos posteriormente, gerando, inclusive, momentos de reflexão em determinados fatos observados nas imagens registradas, pois muitos dados não foram captados num primeiro momento do levantamento (\*).

A seguir, será apresentada a conclusão desta pesquisa. O texto segue a ordem das perguntas feitas na Introdução deste trabalho (pag. 22) e, como forma de praticidade, as mesmas serão reamostradas à margem esquerda do texto principal nas páginas seguintes, de acordo com o desenvolvimento das respostas pertinentes a cada questão levantada.

(\*) Torna-se útil esclarecer que as anotações e os croquis serviram como material de apoio e os mesmos não foram aqui apresentados como no original por uma simples questão de definição de apresentação. Assim, todas as imagens foram criadas ou trabalhadas no computador, não ficando expostos os desenhos ou anotações à mão.

## Conclusão

1. Quais os valores e significados que culminaram na realização do projeto urbano para esta orla bem como para a cidade como um todo?

Com relação aos interesses, valores e significados do poder público para a cidade de Rio das Ostras, no Segundo Capítulo foi tratado o intenso processo de reforma e revitalização pelo qual esta cidade vem passando nos últimos anos em todo o seu território. Todo esse processo, como dito pelo Secretário Maurício Pinheiro, foi uma mudança elaborada e ansiada tanto por ele quanto pelo ex-prefeito, o Sr. Alcebíades Sabino, e discutida entre outros membros em seus encontros tanto formais quanto informais.

Novos interesses estavam sendo gerados. O crescimento da cidade, a sua emancipação de Casimiro em 1992 e os recursos advindos dos royalties em 1999 favoreceram os desejos de mudança pelos futuros governante que culminaram nas transformações que se evidenciam pelo território. Esse desejo traduzido por melhorias na cidade, tanto no campo social quanto no ambiental, pode ser explicado pelo novo momento de agir sobre a paisagem que refletiu num conjunto de medidas cujos principais interesses estavam ligados ao desenvolvimento da cidade para seu habitante segundo anseios ambientais e econômicos, ou seja, tornar Rio das Ostras fonte de atratividade e de responsabilidade pelo seu meio. Todos esses fatores foram decisivos para a eficácia das novas medidas e possibilidades efetivas de mudança de pensamentos, de hábitos e construtivas em Rio das Ostras.

Assim, o desejo de tornar a cidade auto-suficiente e com qualidade de vida para seus habitantes se traduz em projetos que vêm sendo guiados através do fomento ao turismo e da preservação ambiental. Projetos esses que, de acordo com o discurso do poder local, vêm atender sua população, resgatando as suas raízes e direcionando-a, formando-a para a nova cidade que se abre ao contexto nacional e internacional. Isto porque, como exposto, medidas estão sendo desenvolvidas para fortalecer o mercado turístico como forma de se obter melhorias urbanas e fator de atratividade e renda para a cidade.

Assim, após os estudos realizados, percebe-se que a relação entre homem-meio tem sido procurada fortemente pelos gestores e autores do projeto que, mais que comprometimento à cidade e ao cidadão, expressam seus compromissos com o meio no qual se insere a paisagem urbana-natural, objeto dessa pesquisa. Logo, as vontades de tornar essa cidade auto-suficiente e com qualidade de vida pode ser verificado nas novas propostas que se tem presenciado através de discursos de projetos guiados através do fomento ao turismo e da preservação ambiental, onde se destaca a orla marítima da cidade.

2.Quais as estratégias e os valores dos autores e promotores dessas transformações urbanas?

Neste contexto supracitado enquadra-se a orla de Costazul que foi eleita como primeiro fragmento de costa marítima a passar por reformas que promovessem sua revitalização. Dentro da escala da cidade, a praia de Costazul se destaca por sua extensão e maior possibilidade de intervenção, criando espaços de lazer e de comércio que atendem a demanda existente no local e seus visitantes, gerando o elo entre urbanização e preservação ambiental que se planejou como forma de revitalização ambiental-urbana para este setor.

Entendendo a orla da cidade como catalisadora de recursos, de pólo atrativo, sua paisagem é repensada e valorizada de modo a refletir o novo modo de pensar e agir sobre o território riostrense. Estrategicamente, o novo projeto representaria um destaque inovador dentro dos cenários político, público, urbano e turístico da cidade. Politicamente o projeto se constituiria como a vitrine da municipalidade, gerando a nova imagem da urbe e tornando visível a atuação do poder municipal através dos investimentos e interesses resultantes; como caráter público-urbano o projeto abraça a condição de praia como bem público e acessível através de cuidados na preparação do projeto, como as rampas de acesso e emprego de materiais considerados ecologicamente corretos, além do cuidado dedicado à água; no campo turístico o poder de sedução através de formas, cores e materiais somados a uma publicidade intensa na divulgação e valorização do projeto gera uma atratividade para o local até então não presenciada na região.

Segundo Jordi Borja (2003) dotar um espaço público de qualidades estéticas, espaciais e formais facilita as relações e o sentimento de pertencimento de um indivíduo ou grupo social para com o bem comum. É isto que os autores e promotores do projeto para Costazul tentam responder com a implementação do passeio marítimo, mas acima de todos os anseios prevalece a vontade de recuperar, de gerar um espaço que venha preservar as características físico-ambientais do lugar através da criação do Corredor Ecológico. A criação do projeto Urbano-ambiental de Costazul representa a nova responsabilidade e interesse socioeconômico, que vêm gerando interesses nestes locais de arremate urbano da cidade com o mar. Preocupados em destinar usos, atividades junto à exploração dos recursos sem danificar o ecossistema presente na orla marítima, o projeto foi direcionado para responder também os anseios do poder público municipal, presentes em seu Plano Diretor.

A preocupação dos gestores por esta cidade está visível não apenas nos discursos ou papéis, mas, também, no que se cria no território da cidade, objetivando o zelo e a qualidade de determinado espaço ou bem por seu usuário. E são estas questões que o governo municipal vem trabalhando com sua população através de projetos que visam informar e educar a comunidade para cuidar de seu bem público como algo que se estendesse de suas próprias casas. Disse Maurício: Quando cruzamos a porta de saída de nossas casas, entramos em um outro tipo de moradia, muito mais ampla e complexa, com cômodos imensos, pisos variados, teto que é um verdadeiro mistério e paredes com infinitudes de formas e de cores. Valores que vêm sendo trabalhado junto à comunidade riostrense e que pode ser verificado na revitalização da orla de Costazul.

Diante do estudo apresentado, fica evidenciado a importância que se é dedicada à frente marítima da cidade de Rio das Ostras e à sua população. A valorização da qualidade da sua água, do anseio em torná-la ainda mais acessível e o desejo de preservação de um ecossistema tantas vezes renegado como o de restinga são aspectos louváveis do poder público que investe em projetos de infra-estrutura urbana de forma a ter uma água de qualidade na cidade, preservando assim seu maior bem natural e cultural: o mar.

3. Qual o público que frequenta Costazul e quais são os reais interesses, significados e valores da “nova” orla desses usuários?

Considerando que o estudo de campo não teve por intenção uma análise quantitativa, os dados sobre o público ficam mais bem caracterizados pela informação prestada durante a entrevista empregada ao senhor Maurício Pinheiro. Assim, segundo este arquiteto e secretário da cidade, na cidade como um todo há a predominância das populações das classes “C” e “D” e na orla de Costazul se evidencia uma maior concentração de classes mais elevadas. Como resultado da pesquisa, percebe-se que é na areia onde se mesclam mais todos os grupos do que no próprio passeio, que limita o acesso pelo comércio oferecido através da aquisição de algum elemento alimentício.

Com a inauguração do trecho 01 do Projeto Urbano-ambiental de Costazul uma multiplicidade de atrações para os mais diversos grupos e distintas faixas etárias e classes sociais foram reforçadas e criadas. Destacam-se, aqui, o passeio no calçadão, o uso dos brinquedos infantis, os espaços de descanso e de ócio no passeio, entre outros. Com relação aos valores, significados e interesses dos usuários conferidos à orla de Costazul, foi diagnosticado que diversos grupos predominam em distintos lugares dentro desta franja costeira segundo sua identificação a um lugar e/ou a um grupo em particular. Assim, há os grupos que frequentam os quiosques, o das crianças próximas ao Remanso, os que apenas passeiam a beira-mar ao final da tarde, os do banho de sol, os do surf, entre tantos outros.

Neste projeto, busca-se uma mescla de oportunidades que contribuirão para enriquecer o valor social do local através da qualidade ambiental tanto em termos estéticos quanto de oportunidades de experiências adquiridas por seus usuários. A grande riqueza do projeto de evidencia pelo encontro com o mar, que possibilita uma incontável quantidade de experiências e atividades que conferem uma rica variedade sensorial a seus usuários. Assim, a praia e o mar são de fato os motivos mais citados como fator atrativo da orla marítima. Cheiros, formas, cores, brisa, sabor, tudo contribui para a riqueza de Costazul.

O que se percebe é que a atual orla de Costazul é muito mais que sua bela paisagem. Nela existem valores sociais intrínsecos que produzem uma vida urbana diversificada, com atividades recreacionais,

de ócio, de lazer, esportivas, sociais, culturais. Portanto, esses diferentes grupos sociais produzem diferentes significados, valores e atividades, um espaço público aberto e convidativo aos mais distintos gostos e interesses. Diante dessas constatações é possível afirmar os lugares estão relacionados com as identificações de seus usuários para com ele e com seu caráter físico único. O sentimento de pertencimento ou de reconhecimento configura os tantos nichos presentes no setor e o seu grupo determinante, bem como as atividades neles desempenhadas. Assim, certamente a população é atraída e direcionada por muitos outros fatores, dos quais incluem sua paisagem marítima, seu sentimento ou afinidade por determinada atividade relacionada à borda costeira, os usos propiciados pelos equipamentos urbanos implantados, e tantas outras particularidades presentes no ambiente costeiro.

Esta pesquisa vem, portanto, demonstrar que a procura pelo litoral, por um ambiente de limite é traduzida, em grande parte, pela beleza da paisagem marítima, principal fator que mobiliza as pessoas a buscarem estes lugares de espaço comum. Sabendo que toda praia constitui um espaço público que deveria ser de direito a todo cidadão, são proporcionados os mais diversos tipos de encontros onde atuam diferentes culturas, grupos sociais, interesses e atividades em distintos ambientes característicos do setor litorâneo. Toda a ação envolvida nestes lugares está marcada por um constante processo de mudança e adaptação dos usuários e vice-versa.

4. Estão esses interesses e valores dos usuários refletidos na paisagem através do uso do passeio?

Como o espaço público é um local aberto as mais diversas formas de atuação e de apropriação, os projetos que estão sendo implantados em Rio das Ostras vêm demonstrar o modo de ver e atuar sobre o espaço público. Apesar de o município utilizar a política de uso como forma de preservação através do Projeto Cidade que Educa as pessoas, por estarem em um local aberto, demonstram seus reais valores aos ambientes, pois estão mais livres para desempenharem suas ações, que podem ser boas ou não sobre este espaço. Muitas vezes essas atuações condizem com a cultura determinante influenciando o comportamento do indivíduo sobre o meio do qual usufrui.

Assim, os usos e as apropriações que fazem do espaço público podem esclarecer muitos dos interesses ou sentimento de pertencimento e, por conseguinte, de cuidado a um determinado ambiente. É certo que, com a nova preocupação ambiental, muitas atitudes podem ser alteradas, e devem. Porém, um contraponto é criado dentro desses interesses de preservação e sentimento de pertencimento, pois projetos são pensados e criados para atrair turistas que vêm das mais diversas localidades e muitas vezes não têm intrínsecos este sentimento de zelo pelo bem público. Com as distintas culturas e os diversos valores que aplicam sobre a paisagem existente, a questão da preservação da vegetação em Costazul poderia ficar comprometida, uma vez que neste lugar está sendo estimulada a atratividade turística, que leva mais e mais pessoas de distintos lugares a procurarem esta orla. Assim, apesar da cultura preservacionista que se tenta implantar na cidade através, por exemplo, do Projeto Cidade que Educa, a tarefa de gerar um sentimento de pertencimento e respeito pelo espaço público e natural-cultural numa população de características tão diversas, como a turística, não é tarefa fácil de ser controlada e resolvida.

Segundo Maurício Pinheiro a própria comunidade vem contribuindo para o controle do seu espaço praiano, zelando por ele, sendo olhos daquilo que lhe pertence. Para Lúcia Costa (1993) quando as comunidades locais participam e se envolvem efetivamente nas realidades diárias do espaço público, aqui se aplica o caso do passeio marítimo, elas patrulham, controlam e organizam as atividades culturais e sociais de acordo com seus maiores interesses, contribuindo para uma efetiva medida de responsabilidade e diminuição dos conflitos gerados além de manter a vitalidade deste espaço.

Deve-se atentar que não foi observada a presença de guardas municipais ou fiscalização diária na orla de Costazul nos dias de pesquisa de campo, o que pode conferir maior liberdade aos usuários do setor em suas apropriações sobre o espaço criado e sobre a vegetação. Este fato permite dizer que, de forma geral, os indivíduos têm convivido “harmoniosamente” com o meio sobre o qual atua. Foram registradas algumas pequenas atuações do homem sobre o meio que não condizem com o ambiente idealizado, como o caminho aberto entre o conjunto vegetal do último Subsetor, próximo a Av. Roberto Silveira, que

culminou na necessidade de implantação de barras de proteção na tentativa de se proteger a flora aí existente; e as marcas ou “dizeres e assinaturas” deixados nas plantas nos lugares de maior concentração e proximidade das mesmas ao calçadão.

Este novo projeto desenvolvido para a orla de Costazul vem demonstrar, de forma geral, o interesse em torná-la um lugar mais visível e sociável, diversificado tanto em equipamentos, quanto em grupos sociais. Para Lúcia Costa (1993) o espaço público como lugar de construções e de paisagem social estão constantemente passando por transformações e reinterpretações que refletem as intenções humanas e seus valores. Logo, estes espaços, como o passeio marítimo, vêm demonstrar não apenas as crenças ou interesses daqueles que o desenham, mas também os dos seus usuários. Sabendo que o correto uso de um determinado espaço é fundamental para se manter o equilíbrio necessário entre meio ambiente e os diferentes agentes sociais que atuam sobre ele, o discurso ambiental atual refere-se ao fato de que para se preservar é ideal que a área em questão seja planejada de forma a propiciar determinadas atividades, mas sem comprometer a integridade do meio.

5.O atual projeto desenvolvido para a orla de Costazul corresponde aos ideais propostos pelo governo local, que tem em seu discurso teórico aspectos ambientais e sociais, onde se destacaria, por assim compreender, a paisagem como significadora de equilíbrio, identidade e cultura para sua população?

De forma geral, em grande medida o Projeto Urbano-ambiental para Costazul vem materializar muitos dos ideais presentes no discurso do poder público municipal, principalmente o de obra pública e ambientalmente sustentável. Pode-se afirmar que as atuais políticas públicas implantadas em Costazul vêm dar início a uma série de projetos que estão sendo pensados e implantados estrategicamente na orla marítima da cidade, direcionando programas especiais que valorizem este espaço e sua paisagem litorânea, a fim de trazer retorno econômico, onde surge o turismo como objeto a ser explorado. Estes programas refletem e anseiam uma dupla preocupação: o desenvolvimento socioeconômico e a preservação ambiental, onde os usos estão diretamente relacionados neste contexto como forma de alcançar os objetivos e interesses criados. Cuidado também ficou dedicado à população riostrense, pois a cidade está sendo dotada de espaços públicos enriquecedores à vida urbana. Graças ao o terceiro ciclo

econômico da cidade adquirido pelo recebimento dos royalties do petróleo, o financiamento de todas as obras que surgem por todo o território podem ser financiadas e executadas.

Fato curioso e que chamou a atenção com relação a este discurso citado gira em torno das novas propostas estarem sendo guiadas dentro de um discurso de resgate cultural, histórico, social e ambiental voltados à uma população original que não alcançava os 3% no ano de 1999. De acordo com os estudos desta pesquisa e pela própria vivência anterior da autora em Rio das Ostras, o que se deduz é que as novas transformações não condizem com aquilo que se via ou criava ou se produzia na localidade antes deste último ciclo. A maior procura por esta cidade tanto pelos antigos veranistas quanto pela nova população, que vem buscar na cidade vizinha Macaé melhores oportunidades de emprego e renda, poderia levar a crer que os novos projetos ou a nova cidade tem como primeira ordem cumprir com as exigências dessa nova população “royaltiana” de origens múltiplas e mais exigente que aquela proveniente da própria Rio das Ostras. Este fato foi, como visto, confirmado por Maurício Pinheiro durante o emprego da entrevista.

Apesar de ter diagnosticado que as atuais obras têm por interesse primeiro atender uma nova população e um novo modo de produzir na cidade, deve-se louvar as reais intenções de resgate histórico de uma população e de uma identidade do lugar que se consideravam perdidas, e de sua fauna e de sua flora através de um desenho paisagístico distante dos padrões convencionais.

Com relação à intenção de se resgatar a vegetação deteriorada da praia insere novas funções e usos neste espaço diversificando seu público e tornando-o ainda mais visível e atraente. Destaca-se a preocupação em projetar a vegetação sem ser em “caixa de vidro”. O que se verifica no discurso do projeto e na sua implantação é que todas as comunidades vegetais estão separadas dos usuários apenas pelo desenho de piso, ficando ausente de elementos que tentem impedir a entrada das pessoas nestes locais. A “impossibilidade” de entrar nestes conjuntos vegetais pode traduzir dois interesses: o primeiro, relacionado ao desejo de se manter as comunidades de restinga anteriormente existentes, conforme a

proposta e discurso inicial do projeto; e o segundo, para evitar que a vegetação estivesse ainda mais vulnerável às ações humanas, aos distintos valores e apropriações aplicados sobre elas. O novo desenho revela a orla marítima, amplia seu poder sedutor através de formas, texturas, cores e possibilidades de usos.

O que se verifica é que desenhos e projetos estão sendo criados para a nova população urbana e turística que vem compor Costazul. Nesta orla, o que mais chama a atenção é o apelo turístico que se desvirtua da realidade local. Com o novo projeto, percebe-se, ainda, uma descaracterização do novo com o já existente, não podendo encontrar um elo de continuidade e de integração forte entre o projeto urbano e o projeto arquitetônico como sugere Robert Krier (apud LLAMAS, 2004). Por mais que se constitua uma arquitetura de baixo gabarito de qualquer forma impede a visibilidade do mar. Assim, o estudo do entorno fica evidenciado, pois é preciso compreender que o atual projeto executado em Costazul é parte de um complexo sistema de atuações que vem ocorrendo pela cidade, pois ela faz parte de um contexto global e inter-relacionado.

O novo desenho para a praia de Costazul marca um novo momento, uma nova concepção e interesses da e para a cidade. Visando o capital externo, mais que o interno, medidas são tomadas e implantadas de forma a tornar a orla atraente a outros segmentos. Conciliado a outros projetos dentro de um mesmo pensamento ambiental, como narrado pelos promotores, a orla de Costazul vem compor parte essencial para a concretização da criação do Corredor Ecológico o que comprova os reais anseios públicos com relação ao meio ambiente. Este projeto mais global, além de servir de estímulo, direcionou na tomada de decisões e impulsionou a concretização dos planos.

Assim, o projeto para Costazul vem contribuir para o fortalecimento de iniciativa de desenvolvimento econômico e de preservação ambiental, estimulando o turismo litorâneo. Tudo isto configura uma cidade que tem no seu ambiente marítimo-terrestre muitas das chaves para seu crescimento e desenvolvimento humano. Porém, ao analisar este espaço singular e urbano constataram-se alguns

desvios entre o que foi pensado e o que existe atualmente neste setor praiano. Questões como o trabalho para o desenvolvimento do espaço democrático presente no discurso do poder público são em parte evidenciados, pois grande interesse do trabalho desenvolvido está voltado para fortalecer o turismo local. Conflitos são, então, gerados devido à competição entre público e privado estabelecida pela recolocação dos quiosques sobre a faixa de praia. Logo, as construções na borda marítima, ao mesmo tempo em que trazem facilidades com os serviços prestados, ocasionam o maior fator de exclusão social neste espaço, além de gerar uma espécie de competição entre as características paisagísticas do entorno com as novas formas criadas. Traduz-se também em um bloqueio físico e visual entre a cidade e a praia. Soma-se a este campo de exclusão o fato de não haver sido programado e implantado sinalização para pessoas portadoras de necessidades visuais, tornando-se deficiente ao não cumprir com as especificações para pessoas portadoras de necessidades visuais. Estes fatores colocam em dúvida as relações entre política pública e interesses cidadãos e ambientais.

6. Como se revela a mudança e do que ela se compõe?

Sabendo que grande é a relevância das águas para a cidade de Rio das Ostras, tanto por um período histórico, quanto econômico e cultural, foi às margens de suas águas, do rio das Ostras e do Oceano Atlântico, que a cidade começou a se desenvolver, a criar seu primeiro núcleo urbano. E foram dessas águas que saiu a maior fonte de subsistência para a sua população através da pesca. Povoador de uma localidade tipicamente litorânea teve seus costumes traçados e gerados na pequena cidade que viria a constituir hoje uma das mais importantes dentro da região. O desenvolvimento da vocação turística de Rio das Ostras começou há pouco mais de meio século, fato que trouxe o segundo momento econômico da cidade e tantas outras transformações em sua sociedade e morfologia e forma urbana.

Um exame geral mostra um resultado de grande significado: a crescente conscientização da importância da requalificação de áreas urbanas de valor ambiental e cultural para o desenvolvimento das mesmas. Apesar do projeto para a orla de Costazul ter apenas metade de seu projeto implantado, ele já é muito

procurado, tanto pelos moradores do local quanto pelos antigos usuários. Todo este estudo desenvolvido leva a crer que o primeiro trecho do Projeto Urbano-ambiental de Costazul trouxe uma grande contribuição para os novos passeios marítimos tornando-se, neste caso, referencial para aqueles projetos que visam à preservação do seu meio físico-biótico junto à exploração do mesmo de forma a alcançar o desenvolvimento econômico e social. Crê-se que a nova paisagem criada para Costazul, antes caracterizada por um elevado grau de degradação, vem representar algumas soluções que atentam tanto para o mercado turístico quanto para sua população, pois também a dota de um espaço público que estimula as mais diversas atividades e trocas, integrando-a a cidade e gerando uma nova perspectiva para o desenvolvimento urbano.

A pesquisa ainda atentou para a iniciativa do governo relacionada à gestão da Participação Cidadã que, de acordo com os dados colhidos nas entrevistas e na aplicação dos questionários, constatou uma deficiência que vem ocorrendo não apenas no município de Rio das Ostras. Segundo Maurício Pinheiro (informação verbal) a população foi informada das etapas que seguem o desenvolvimento das propostas, mas não tiveram participação nas tomadas de decisão quanto ao desenho ou equipamentos que foram implantados em Costazul. Porém, apesar da pouca atuação da população, o projeto implantado para o primeiro trecho da orla de Costazul teve boa aceitação. Os moradores mais antigos da comunidade local envolveram maior emoção quando relataram o processo de construção do passeio e aprovaram as novas alterações como beneficiadoras do loteamento e para a cidade, exceto os momentos caracterizados pela alta temporada, que trazem algumas externalidades negativas.

Todas as transformações que passa a cidade de Rio das Ostras é fruto de um novo momento econômico e de produção. Produção esta que caracteriza uma cultura, um modo de vida, de pensar, de valor, de interesses e objetivos, de se produzir relações sociais e espaciais. O discurso de preservação atual é semelhante em inúmeras partes do mundo, é, talvez, um modo global de se ver o mundo, de se considerar peças de uma grande máquina que tece e costura a cada dia o nosso futuro. Porém, cada cidade, da mais pequenina que houver, deve tratar seu sítio como algo único, específico, olhá-lo,

avaliado, compreendê-lo e então aproveitar, potencializar suas maiores características físicas, culturais quanto ambientais.

Rio das Ostras se insere dentro de muitos desses parâmetros levantados. “Pérola entre o rio e o mar” esta cidade, como na própria definição colocada por Alcebiades Sabino, tem seu nicho no e ao redor da água. Assim, sua mãe a abraça e a incentiva a se desenvolver de forma rica e prazerosa num cenário infinito que se descobre habitável. Limites já não fazem parte do novo modo de se ver e agir sobre a paisagem marítima: o mar se desvenda. Filhos da terra e do mar, seus autores têm conferido sua grande e responsável atitude frente a um território que se insere dentro deste novo século com o real interesse em seguir fomentando medidas concisas para o futuro de uma cidade que enriquece, não no sentido econômico como se sabe, mas no social, no de valor paisagístico, no humano.

Por fim, a cidade que busca seu desenvolvimento sustentável caminha rumo a ele. Enfrenta as mais diversas complexidades e dualidades intrínsecas à atuação humana, tão distinta e diversificada em seu processo diário de construção cultural. E trabalha em prol de seus interesses, de seu futuro, de melhores condições de qualidade de vida, de valorização de sua paisagem. Ainda incentiva a criação de lugares, acima de tudo, de prazer, sonhos, fantasias, ilimitados às próprias matérias físicas do ser.

Um dos grandes desejos dessa pesquisa é que a mesma não pare aqui. Que ela possa servir de incentivo e contribuição a outros estudos. Creio que este será o grande mérito dela, seu maior valor e minha maior satisfação.

### **Lista de figuras, mapas e fotos\***

1 - Disponível em: <<http://lucenaseguros.com.br>>. Acesso em nov. 2007.

2 - BAIÃO, Renata. Disponível em:  
<<http://www.flickr.com/photos/advogadissima/167040174>>. Acesso em nov 2007.

3 - Disponível em:  
<<http://images.google.com.br/imgres?imgurl=http://litoralbr.vilabol.uol.com.br/mapa.jpg&imgrefurl=http://litoralbr.vilabol.uol.com.br/restingas.htm&h=242&w=233&sz=4&hl=pt-BR&start=45&tbnid=8smlbvS8rDUOLM:&tbnh=110&tbnw=106&prev=>>>. Acesso em: nov. 2007.

4 - NAKANO, 2006, p. 12

5 - Disponível em: <<http://www.flickfoto.com>>. Acesso em set. 2007

6 - Disponível em: <<http://www.flickfoto.com>>. Acesso em set. 2007.

7 - Disponível em: <<http://www.flickfoto.com>>. Acesso em set. 2007.

7 A - FEEMA, 2007.

8 - fonte desconhecida

9 - BRASIL, 2006a, p.28

10 - fonte desconhecida

11 - fonte desconhecida

12 - fonte desconhecida

13 - NAKANO, 2006, p 21.

14 - NAKANO, 2004, p.29

15 - fonte desconhecida

16 - fonte desconhecida

(\*) ver, também, referência bibliográfica

17 - Disponível em: <[http://www.via-arquitectura.net/02\\_prem/02p-058.htm](http://www.via-arquitectura.net/02_prem/02p-058.htm)>. Acesso em: out. 2007.

18 - Disponível em: <[http://www.via-arquitectura.net/02\\_prem/02p-058.htm](http://www.via-arquitectura.net/02_prem/02p-058.htm)>. Acesso em: out. 2007.

19 - Disponível em: <[http://www.via-arquitectura.net/02\\_prem/02p-058.htm](http://www.via-arquitectura.net/02_prem/02p-058.htm)>. Acesso em: out. 2007.

20 - Disponível em: <[http://www.via-arquitectura.net/02\\_prem/02p-058.htm](http://www.via-arquitectura.net/02_prem/02p-058.htm)>. Acesso em: out. 2007.

21 - Disponível em: <<http://www.via-arquitectura.net/06/06-070.htm>>. Acesso em: out. 2006.

22 - Disponível em: <<http://www.via-arquitectura.net/17/140-017.htm>>. Acesso em: out. 2007.

23 - Disponível em: <<http://www.via-arquitectura.net/17/140-017.htm>>. Acesso em: out. 2007.

24 - Disponível em: <<http://www.via-arquitectura.net/17/140-017.htm>>. Acesso em: out. 2007.

25 - FIGUEROLA, 2006.

26 - FIGUEROLA, 2006.

26 A - A rua XV de Novembro, Curitiba. Disponível em: <<http://images.google.com.br/imgres?imgurl=http://www.n-a-u.org/RuaXVdeNovembrocentroCuritiba4.jpg&imgrefurl=http://www.n-a-u.org/magnaniruaquinze.html&h=480&w=310&sz=134&hl=pt-BR&start=51&tbnid=gqzSUgkv9o-uXM:&tbnh=129&tbnw=83&prev=/images%3Fq%3Dplano%2B%252B%2Bcuritiba%26start%3D36%26gbv%3D2%26ndsp%3D18%26hl%3Dpt-BR%26sa%3DN>>. Acesso em 19 nov. 2007.

26 B - Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba, Sociedade Serete de Estudos e Projetos Ltda. e Jorge Wilhelm Arquitetos Associados. Fonte: Jorge Wilhelm Consultores Associados. Disponível em: <[http://images.google.com.br/imgres?imgurl=http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arc072/arc072\\_01\\_09.jpg&imgrefurl=http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arc072/arc072\\_01.asp&h=253&w=300&sz=83&hl=pt-BR&start=15&tbnid=eYVOH5oVGs-2QM](http://images.google.com.br/imgres?imgurl=http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arc072/arc072_01_09.jpg&imgrefurl=http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arc072/arc072_01.asp&h=253&w=300&sz=83&hl=pt-BR&start=15&tbnid=eYVOH5oVGs-2QM)>

:&tbnh=98&tbnw=116&prev=/images%3Fq%3Dplano%2Bcuritiba%26gbv%3D2%26hl%3Dpt-BR>. Acesso em: 19 de nov. 2007.

27 - Disponível em: <<http://www.via-arquitectura.net/17/126-017.htm>>. Acesso em: nov. 2007.

28 - Disponível em: <<http://www.via-arquitectura.net/17/126-017.htm>>. Acesso em: nov. 2007.

29 - Disponível em: <<http://www.via-arquitectura.net/17/126-017.htm>>. Acesso em: nov. 2007.

30 - CASQUILLO, Pedro. Quando o mar vem `a terra. Disponível em: <[http://olhares.aeiou.pt/quando\\_o\\_mar\\_vem\\_a\\_terra\\_/foto1619815.html](http://olhares.aeiou.pt/quando_o_mar_vem_a_terra_/foto1619815.html)>. 03.12.2007. Acesso em: 04.12.2007.

31 - Disponível em: <[www.mma.gov.br/index.cfm?id\\_estrututura=11](http://www.mma.gov.br/index.cfm?id_estrututura=11)>. Acesso em: set. 2007.

32 - Disponível em: <[www.mma.gov.br/index.cfm?id\\_estrututura=11](http://www.mma.gov.br/index.cfm?id_estrututura=11)>. Acesso em: set. 2007.

33 - Disponível em: <[www.mma.gov.br/index.cfm?id\\_estrututura=11](http://www.mma.gov.br/index.cfm?id_estrututura=11)>. Acesso em: set. 2007.

34 - Disponível em: <[www.mma.gov.br/index.cfm?id\\_estrututura=11](http://www.mma.gov.br/index.cfm?id_estrututura=11)>. Acesso em: set. 2007.

35 - Disponível em: <[www.mma.gov.br/index.cfm?id\\_estrututura=11](http://www.mma.gov.br/index.cfm?id_estrututura=11)>. Acesso em: set. 2007.

36 - Disponível em: <[www.mma.gov.br/index.cfm?id\\_estrututura=11](http://www.mma.gov.br/index.cfm?id_estrututura=11)>. Acesso em: set. 2007.

37 - Disponível em: <[www.mma.gov.br/index.cfm?id\\_estrututura=11](http://www.mma.gov.br/index.cfm?id_estrututura=11)>. Acesso em: set. 2007.

38 - fonte desconhecida

39 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006

40 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006

41- Disponível em: <[www.maps.google.com](http://www.maps.google.com)>. Acesso em ago. 2007.

42 - A região das Baixadas Litorâneas.

- 43 - A cidade de Rio das Ostras dentro da Região das Baixadas Litorâneas.
- 44 - Disponível em: <[www.maps.google.com](http://www.maps.google.com)>. Acesso em ago. 2007.
- 45 - Mapa de acesso e distância à cidade de Rio das Ostras. Disponível em: <<http://www.ferias.tur.br/fotos/7042/rio-das-ostras-rj.html>>. Acesso em: nov. 2007.
- 46 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006
- 47 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006
- 48 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006
- 49 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006
- 50 - Disponível em: <[www.maps.google.com](http://www.maps.google.com)>. Acesso em ago. 2007.
- 51 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006
- 52 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006
- 53 - Disponível em: <[www.petfriends.com.br/images/news/ostra.jpg](http://www.petfriends.com.br/images/news/ostra.jpg)>. Acesso em: nov. 2007.
- 54 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006
- 55 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006
- 56 - Vista da empresa Petrobrás em Macaé. Disponível em: <[http://images.google.com.br/imgres?imgurl=http://veja.abril.com.br/221003/imagens/cidade\\_s1.jpg&imgrefurl=http://veja.abril.com.br/221003/p\\_056.html&h=216&w=390&sz=17&hl=pt-BR&start=33&um=1&tbnid=PM8ISKng4DJ8VM:&tbnh=68&tbnw=123&prev=>](http://images.google.com.br/imgres?imgurl=http://veja.abril.com.br/221003/imagens/cidade_s1.jpg&imgrefurl=http://veja.abril.com.br/221003/p_056.html&h=216&w=390&sz=17&hl=pt-BR&start=33&um=1&tbnid=PM8ISKng4DJ8VM:&tbnh=68&tbnw=123&prev=>)>. Acesso em: dez. 2007.
- 57 - A Lagoa de Iriry, também conhecida como Lagoa da Coca-cola, em 2007. Disponível em: <<http://www.flickr.com/photos/rayannamg/1841473955>>. 3 nov. 2007. Acesso em: nov. 2007.
- 58 - SOUZA, Eduardo. Itapebussus 1. Disponível em: <<http://eueriodasostras.blogspot.com/>>. 15.10.06. Acesso em: nov. 2007.

- 59 - Restinga Praia Virgem. Fonte desconhecida
- 60 - Esquema da Rodovia Amaral Peixoto que corta a cidade.
- 61- PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006.
- 62 - MATOS, Mateus. Disponível em:  
<[http://olhares.inei.pt/pescando\\_em\\_rio\\_das\\_ostras/foto1326231.html](http://olhares.inei.pt/pescando_em_rio_das_ostras/foto1326231.html)>. 30.06.07. Acesso em: set. 2007.
- 63 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006.
- 64 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006.
- 65 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006.
- 65 A - RIO DAS OSTRAS, 2003. p.12.
- 66- PMRO, 2006b, p. 20.
- 67 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006.
- 68 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006.
- 69 - Imagem aérea da rola de Costazul e Itapebussus. Disponível em:  
<[www.maps.google.com](http://www.maps.google.com)>. Acesso em ago. 2007.
- 70 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006.
- 71 - Mosca de localização do Monumento Natural dos Costões Rochosos.
- 72 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006.
- 73 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006.
- 74 - Mosca de localização do Emissário Submarino.
- 75 - NOGUEIRA, Josiane. O Emissário submarino de Rio das Ostras.
- 76 - Mosca de localização da praia de Costazul.

- 77 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006.
- 78 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006.
- 79 - Mosca de localização do Remanso na praia de Costazul.
- 80 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006.
- 81 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006.
- 82 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006.
- 83 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006.
- 84 - Mosca de localização do loteamento Costazul.
- 85 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006. O parcelamento inicial do loteamento de Costazul segundo um traçado tipo tabuleiro de xadrez.
- 86 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006.
- 87 - NOGUEIRA, Wanderson Barrozo Nogueira. Jun. 2007.
- 88 - Esquema do novo sentido viário.
- 89 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. Vista panorâmica no setor B3. O passeio marítimo, A Av. Costazul e a Avenida Amaral Peixoto. Detalhe para a ciclovia que continua na Av. A. Peixoto. Jul. 2006.
- 90- Esquema do acesso pela Avenida Amaral Peixoto.
- 91 - Esquema da hierarquia viária proposta.
- 92 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006. O Remanso de Costazul antes das reformas urbanas.
- 93 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A Praça da Beleia. Jul. 2006
- 94 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A Praça da Beleia2. Jul. 2006

- 95 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A Praça da Beleia2. Jul. 2006
- 96 - A praça da Baleia. Disponível em: <<http://www.ferias.tur.br/fotos/7042/rio-das-ostras-rj.html>>. Acesso em: nov. 2007.
- 97 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A Lagoa do Iriry em 2006. jan. 2006
- 98 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A Lagoa do Iriry em 2006 2. jan. 2006
- 99 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006.
- 100 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006. Os antigos quiosques e as mesas dispostas sobre a areia no Remanso
- 101 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Em CD-ROM. jul. 2006. O antigo quiosque com cobertura de sapê.
- 102 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras.
- 103 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras.
- 104 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Os trechos dos caminhos entre a restinga marcados.
- 105 - Imagem trabalhada em cad e photoshop do novo desenho urbano. O passeio marítimo de Costazul. Essa imagem serviu de base para outros desenhos aplicados na análise do local,
- 106 - A cidade de Rio das Ostras e o trecho 01 e 02 do projeto Urbano-ambiental de Costazul marcados.
- 107 - A orla de Costazul marcada segundo a divisão de suas etapas de projeto. Disponível em: <[www.maps.google.com](http://www.maps.google.com)>. Acesso em ago. 2007.
- 108 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A nova Av. Costazul e o passeio marítimo. Jul. 2006.
- 109 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. O trecho 02 do projeto: a orla d Costazul entre a Av. Amaral Peixoto e a Lagoa do Iriry. Jul. 2006.
- 110 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A interface entre o trecho 01 e o 02 do projeto Urbano-ambiental de Costazul. Jul. 2006.

- 111 - NOGUEIRA, Wanderson. A praia de Costazul. Vista para o trecho 01. Jun. 2007
- 112 - NOGUEIRA, Wanderson. A praia de Costazul. Vista para o trecho 02. Jun. 2007
- 113 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. A estrutura do pergolado do passeio de Costazul. Novo modo de atuar.
- 114 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras.  
A nova orla de Costazul após inauguração do Passeio Marítimo. 2005.
- 115 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Estrutura elevada do deck de madeira. A possibilidade de crescimento de vegetação e caminho para animais. O corredor ecológico.
- 116 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Estrutura elevada do deck de madeira. A possibilidade de crescimento de vegetação e caminho para animais. O corredor ecológico. 2
- 117 - Marcação do Corredor Ecológico tendo como base foto obtida no [maps.google.com](http://maps.google.com)
- 118 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Desenho das propostas a respeito da acessibilidade física do projeto.
- 119 - Fonte desconhecida.
- 120 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Perspectiva do setor 1 do projeto com a proposta do mirante salva-vidas.
- 121 - Foto aérea do trecho 01 do projeto Urbano-ambiental de Costazul. Disponível em: <[www.maps.google.com](http://www.maps.google.com)>. Acesso em ago. 2007.
- 122- NOGUEIRA, Josiane de Fátima. Os materiais empregados no piso do passeio e o cuidado no desenho do mesmo. Jul. 2006
- 123 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. A estrutura elevada do passeio marítimo.
- 124 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A Av. Costazul revitalizada. Jan. 2005.
- 125 - O subsetor A. Disponível em: <[www.maps.google.com](http://www.maps.google.com)>. Acesso em ago. 2007.
- 126 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Desenho para a proposta da Av. Com desenhos.

- 127 - O subsetor B. Disponível em: <www.maps.google.com>. Acesso em ago. 2007.
- 128 - NOGUEIRA, Wanderson. A Av. Costazul. Jun. 2007.
- 129 - O subsetor C. Disponível em: <www.maps.google.com>. Acesso em ago. 2007.
- 130 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A Av. Costazul vista do passeio marítimo. Jan. 2005.
- 131 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Vista aérea da aérea de restinga a ser recuperada.
- 132 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. O passeio marítimo de Costazul. Jan. 2005.
- 133 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. A fase de obras. Construção dos quiosques.
- 135 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Proposta inicial para as zonas de serviço do passeio. Repare na itenção de implantar sistema de energia eólica que não foi concretizada.
- 136 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Imagem do setor A1 em fase final de construção.
- 137- PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Proposta de desenho para o pergolado do passeio. Vista da academia de ginástica.
- 138 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A Av. Costazul e o passeio marítimo. Jul. 2006.
- 139 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. O subsetor B1 em fase final de construção.
140. PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Imagem dos quiosques e do acesso ao lado dele. O deck se abre para a praia.
141. PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. O subsetor B3 e a área de contemplação que se configura numa praça aberta.
- 142 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Vista em detalhe do pergolado que servirá de sombra para as áreas de descanso.
- 143 - BARROS, Michelli. O Passeio Marítimo de Costazul. Aog. 2007.

- 144 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. A vegetação.
- 145 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Cactos que compõem a restinga.
- 146 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A vegetação do subsetor C1. Intacta. Jan. 2005.
- 147 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. A implantação de novas comunidades vegetais por entre o desenho do deck.
- 148 - Esquema do desenho do passeio. Marcação do subsetor C2 e a grande área de preservação de restinga da orla de Costazul no trecho 1.
- 149 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A vegetação que adentra na areia. Convívio em harmonia entre usuário e meio ambiente.
- 150 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A vegetação por entre os quiosques. Jul. 2006.
- 151 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A grande comunidade de restinga do subsetor C2. Jul. 2006.
- 152 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A comunidade de restinga do subsetor C3. Jul. 2006.
- 153 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A comunidade de restinga e vista dos quiosques do subsetor B3. Jul. 2006.
- 154 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A comunidade vegetal e o desenho criado na areia. Setor livre de construção, propício às mais diversas apropriações.
- 155 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A praia de Costazul. Jul. 2006.
- 156 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A praia de Costazul 2. Jul. 2006.
- 157 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. O caminho ao mar pelo passeio.
- 158 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. A vegetação. Vista aérea do passeio recém construído.
- 159 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. A vegetação. As inconveniências das construções.

- 160 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. A vegetação. A área do Remanso antes das intervenções urbanas.
- 161 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. O Remanso após a implantação do Projeto para a orla.
- 162 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. O subsetor D2 e as apropriações na faixa de areia pelas mesas dos quiosques.
- 163 - Escolinha de bodybording em Costazul. Disponível em: <<http://abbctour.net/layout.asp?url=noticia&ID=899>> 26.10.05. Acesso em nov. 2007.
- 164 - A orla de Costazul revitalizada. Disponível em: <<http://www.ferias.tur.br/fotos/7042/rio-das-ostras-rj.html>>. Acesso em nov. 2007.
- 165 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. Momento de contemplação. Jul. 2006.
- 166 - Fonte desconhecida A orla de Costazul.
- 167 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. Bicicleta turística. jul. 2006.
- 168 - NOGUEIRA, A ciclovia e a Av. Costazul no final do subsetor A1. jul. 2006.
- 169 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A ciclovia e a família. jul. 2006.
- 170 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. O passeio marítimo de Costazul. jul. 2006
- 171 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. O passeio marítimo de Costazul 2. jul. 2006
- 172 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. O convívio adequado entre desenho e uso. jul. 2006
- 173 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. O passeio marítimo de Costazul, setor B1. jan. 2005.
- 174 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. Praia e apropriações. jul. 2006.
- 175 - PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. O subsetor B1 recém construído.
- 176 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A academia de ginástica ainda inutilizada. jul. 2006
- 177 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. O substetor A1 e seus equipamentos e uso. Jan. 2005.

- 178 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. Passeio no waterfront marítimo de Costazul. jul. 2006
- 179 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. As duchas de banho do subsetor B2. Outra atratividade e uso garantidos ao local. jan 2005.
- 180 - NOGUEIRA, Wanderson. Lugar de passear. jun. 2007.
- 181 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. O brinquedo infantil. Um dos elementos lúdicos do local. jan. 2005.
- 182 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. O conjunto de serviços do subsetor B3. jul. 2006.
- 183 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. Indivíduo e meio. Novo modo de relação. jan 2005
- 184 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. Vista das rochas do Remanso. Diversidade de espécies vegetais e desenho atrativo da paisagem. Jul. 2006.
- 185 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A comunidade vegetal do Subsetor C2. Cuidado e dedicação no novo desenho das comunidades vegetais. jul. 2006.
- 186 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. Sempre evidente a ausência de barras de proteção entre usuário e comunidades vegetais. jul. 2006.
- 187 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. Vegetação como lugar de presença humana. jul. 2006.
- 188 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. Todos os setores interligados. jul. 2006.
- 189 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. Final do projeto. No subsetor C3, próximo a Av. Costazul, se evidencia a atuação do usuário que não condiz com o desejado para o lugar. Necessidade de barras de proteção. jul. 2006.
- 190 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A área do Remanso de Costazu. Jul. 2006.
- 191 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. Vista do Remanso desde os Costões Rochosos. jul. 2006
- 192 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. O Remanso em fim de semana. Jul, 2006.
- 193 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A singularidade da franja costeira e usos. Jul, 2006.
- 194 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. A faixa de areia e seus típicos usos. Jul. 2006.

- 195 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. Atividades em harmonia com o meio físico do local. Jul, 2006.
- 196 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. Jogos de futebol no final do projeto, próximo ao Emissário Submarino.
- 197 - NOGUEIRA, Wanderson. Vista do subsetor B3 para o D3. Usos e apropriações do espaço praiano. Menor número de pessoas. Jan. 2007.
- 198 - NOGUEIRA, Josiane de Fátima. Vista do Remanso desde os Costões Rochosos 2. Jan. 2005.
- 199- Disponível em: <<http://www.flickr.com/photos/advogadissima/167040174/> foto: Renata baião>. Acesso em: dez. 2007.
- 200 -BAIÃO, Renata. Disponível em: < <http://www.flickr.com/photos/advogadissima/page7>>. Acesso em: nov. 2007.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS



## Referências bibliográficas

- ACIESP. Disponível: site ACIESP. (Atualizado 16/outubro/2007 ) endereço:  
URL: <http://www.ecolnews.com.br/dicionarioambiental/conceitos-l.htm>. Consultado em 21 out 2007.
- ALBERNAZ, Paula. Reflexões sobre o espaço público atual. In.: FURQUIM, E.; LIMA, W. MALEQUE, M. **Espaço e cidade**: conceitos e literaturas. Rio de Janeiro : 7 letras, 2004. p. 42-56. (cidade, arquitetura e saber; v.1).
- ARGAN, Giulio Carlo. Urbanismo, espaço e ambiente. In: \_\_\_\_ História da Arte como História da Cidade. São Paulo : Martins Fontes, 1995. p. 221-224.
- BACHELARD, Gaston. **A água e os sonhos**: ensaio sobre a imaginação da matéria. Tradução Antonio de Pádua Danesi. 3ª tiragem. São Paulo: Martins Fontes, 2002.
- BARBOSA; ZAMOT. "Políticas Públicas para o Desenvolvimento do Turismo: o caso do município de Rio das Ostras". IN: Barbosa, Luiz Gustavo Medeiros & Deborah Moraes Zouain (org). **Gestão em turismo e hotelaria**: experiências públicas e privadas. São Paulo, Editora Aleph, 2004.
- BARRETO, Margarita. Espaço público: usos e abusos. In.: Yázigi, E.; Alessandri, A. F.; Cruz, R. C. A. **Turismo**: espaço, paisagem e cultura. São Paulo : Hucitec. 1996. p. 38-54.
- BENSON, J. F.; ROE, M. H. The scale and scope of landscape and sustainability. In.: \_\_\_\_\_. **Landscape and sustainability**. London : Spon. 2000
- BERNARDES, J. A.; FERREIRA, F. P. M. Sociedade e Natureza. In.: CUNHA, S. B.; GUERRA, A. J. T. (Org.). **A questão ambiental**: diferentes abordagens. 2 ed. Rio de Janeiro : Bertrand Brasil, 2005. p. 17-42.
- BERRIZBEITA, Anita. The Amsterdam Bos: The Modern Public Park and the Construction of Collective Experience. In: CORNER, James (ed.). **Recovering Landscape**: Essays in Contemporary Landscape Architecture. New York: Princeton Architectural Press, 1999. p. 186-203.
- BONNECARRERE, Gilles; SÁ, Roberto. **Jubarte em Rio das Ostras**. 2004

BORJA; MUXÍ. El espacio publico: ciudad y ciudadanía. Barcelona: Electa, 2003.

BORJA, Jordi. As cidades e o planejamento estratégico: uma reflexão europeia e latino-americana. In: FISCHER, Tânia (Org.). **Gestao Contemporânea**: cidades estratégicas e organizações locais. Rio de Janeiro : FGV, 1996. p. 79-99.

BORJA, Jordi. Espaço público, condição da cidade democrática. A criação de um lugar de intercâmbio. maio, 2006. Disponível em:  
<[http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq072/arq072/\\_03.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq072/arq072/_03.asp)>. Acesso em: set 2007.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente; Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão. **Projeto Orla**: Subsídios para um processo de gestão. Brasília: MMA/MPO, 2004. 104 p.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Secretaria de Qualidade Ambiental; Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria do Patrimônio da União. **Projeto Orla**: guia de implementação. Brasília: MMA, 2005. 36 p.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente; Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Projeto Orla**: Fundamentos para gestão integrada. Brasília: MMA, 2006a. 74 p. : il. Color.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente; Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Projeto Orla**: Manual de gestão. Brasília: MMA, 2006b. 88 p.: il. Color.

BRIASSOULIS, H.; VAN DER STRAATEN, J.. **Tourism and the Environment**: Regional, Economic and Policy Issues. Netherlands: Kluwer Academic Publishers, 1992.

BRU, Josepa. Introducció. In.: BALCELLS, C.; BRU, J. **Al lado de alongside**: Límites, Bordes y Fonteras. Barcelona: GG, 2002. p. 8-15.

CLAVAL, Paul. A geografia cultural. Tradução de Luiz Fugazzola Pimenta e Margareth de Castro Afeche Pimenta. Florianópolis : UFSC, 1999. 453p.: il.

CARLOS, Ana Fani A., O turismo e a produção do não-lugar. In.: Yázig, E.; Alessandri, A. F.; Cruz, R. C. A. **Turismo**: espaço, paisagem e cultura. São Paulo : Hucitec. 1996. p. 25-37.

CASTILLO, Gabriel Leal del. **Introducción al ecourbanismo**: el nuevo paradigma. Bogotá : Ecoe Eds, 2004. 252 p.

COGO, Rogrigo S. Pesquisa de Mercado. Disponível em:  
<<http://www.mundorp.com.br/rp.pesquisa.htm>>. Acesso em: nov. 2006.

CORNER, James. Eidetic Operation and New Landscape. In: \_\_\_\_\_. Recovering Landscape: Essays in Contemporary Landscape Architecture. New York: Princeton Architectural Press, 1999. 287 p.

CORRÊA, Roberto Lobato. O meio ambiente e a metrópole. Capítulo 2. In: ABREU, Maurício de Almeida (org.). **Natureza e sociedade no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro : Prefeitura do Rio de Janeiro, 1992. p. 27-36.

COSGROVE, Denis. Airport/Landscape. In: CORNER, James (ed.). **Recovering Landscape**: Essays in Contemporary Landscape Architecture. New York: Princeton Architectural Press, 1999.

COSTA, Lucia Maria Sá Antunes. **Popular values for urban parks**: a case study of the changing meanings of Parque do Flamengo in Rio de Janeiro. 1993. 432 f. Tese (Doutorado) University College of London, England, 1993.

COSTA; MONTEIRO. Rios urbanos e valores ambientais. In.: Del Rio, V; Duarte, C. R.; Rheingantz, P. A. (Org.). **Projeto do Lugar**: colaboração entre psicologia, arquitetura e urbanismo. Rio de Janeiro: PROARQ/Contracapa, 2002. p. 291-298.

CRICHYNO, Jorge. **Identidade Urbana Natural-Cultural**: uma Expressão do Patrimônio Ambiental Urbano de São Domingos, Gragoatá e Boa Viagem (Niterói, RJ). 2000. 279 f. Dissertação de Mestrado UFF, Niterói, 2000.

del RIO, Vicente. Redesenhando a paisagem carioca. In: DOURADO, Guilherme Mazza (org). **Visões de Paisagem**: um panorama do Paisagismo Contemporâneo no Brasil. São Paulo. ABAP. 1997. p. 21-25.

\_\_\_\_\_. Considerações sobre o desenho da cidade pós-moderna. In.: Anais do VII encontro da ANPUR, Recife, 1997. p. 685-713.

EDELSBERG, Hugo Marcelo Zunino. **La administración y disposición del patrimonio Inmobiliario fiscal**: herramienta de intervención pública para promover el desarrollo sustentable. 1996 (texto xerocado)

FEEMA. Gerenciamento Costeiro. Disponível em: <<http://http://www.feema.rj.gov.br/gerenciamento-costeiro.asp?cat=85>>. Acesso em: dez. 2007.

FIGUEROLA, Valentina. Território de oportunidades. In.: **Revista AU**: Arquitetura e Urbanismo. Ano 21, n. 149, São Paulo: PINI, agosto 2006, p. 46-55.

FRANÇA, C.; SANTOS D. A preservação das paisagens naturais e antrópicas. Algumas considerações para Vitória. Disponível em: <<http://www.vituvius.com.br/minhacidade/mc124/mc124.asp>>. Acesso: fev. 2005.

FREITAS, Mariana A. P. **Dunas e restingas**: importância, tratamento jurídico e proteção ambiental. In.: Congresso Internacional de Direito Ambiental: Direitos Humanos e Meio Ambiente, 10., 2006, São Paulo. **Anais...** São Paulo. p. 221-224. Disponível em: <<http://www.planetaverde.org/modules/piCal/teses2006/profissionais1.pdf>>. Acesso em: 29 jul. 2007.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo : Atlas, 2002.

HALPRIN, L. The collective perception of the cities. In: Talor, L. (ed.) **Urban Open Spaces**. New York: The Smithsonian Institution. London: Academy Editions, 1979. p 4-6.

HOLLAND, M.; PRACH, W. Sustainability of urban wetlands. In.: PLATT, R.; ROWNTREE, R.; MUICK, P. C. **The Ecological City**: Preserving and restoring urban biodiversity. EUA : University of Massachussets, 1994. p. 69-82.

HOMERO, Vilma. Cidades fluminenses diante dos desafios urbanos do século XXI. Disponível em: <[http://www.faperj.br/boletim\\_interna.phtml?obj\\_id=3010](http://www.faperj.br/boletim_interna.phtml?obj_id=3010)>. Acesso em: dez. 2007.

HOUGH, M. Design with city nature: an overview of some issues. In.: Rutherford, H; Rowntree, A. e Muick, P. (ed.). **The Ecological City**: preserving and restoring biodiversity. Massachusetts: The UMP, 1994. p.40-48.

\_\_\_\_\_. Cities and Natural Process. Routledge. 1995.

\_\_\_\_\_. **Naturaleza y Ciudad**: Planificación urbana y procesos ecológicos. Trad. Susana Rodríguez Alemparte. Barcelona: Ed. Gustavo Gile, 1998.

LIMA, Maria da Glória d'Almeida. **Pérola entre o rio e o mar**: história de Rio das Ostras. 2 ed. Rio das Ostras : Fundação Rio das Ostras de Cultura, 1998.

LLAMAS, José M. Ressano Garcia. **A morfologia urbana e desenho da cidade**. 3 ed. Porto : jun 2004.

LAURIE, Michael. Landscape architecture and the changing city. In.: THOMPSON, G. F.; STEINER, F. R. (ed). **Ecological Desing and Planning**. EUA : Wiley, 1997. p. 9-44.

LYNCH, Kevin. **The Image of the City**. Mass.: The MIT Press, 1960.

\_\_\_\_\_. Good City Form. London: The MIT Press, 1981.

MACKAY, David. La recuperación del frente marítimo. In.: **Cuadernos de Gestión 4**. Barcelona: Aula Barcelona, 1999. p. 45. Disponível em: <<http://www.aulabarcelona.org>>. Acesso em: jul. 2005.

MANNING, 1997.

MCHARG, Ian L. **Design with nature**. Garden City, N. Y.: Natural History Press, 1969. 197 p.: il.

MELA, Alfredo. O território urbano. In: **A sociologia das cidades**. Lisboa: Editorial Estampa, 1999. p. 163-200.

MELLO, João B. F. de. **O Rio de Janeiro dos compositores da música popular brasileira 1928/1991** uma introdução à geografia humanística. 1991. 300 p. Dissertação (Mestrado) UFRJ, Rio de Janeiro, 1991.

MOWFORTH, M.; MUNT I. Tourism and Sustainability: development and new tourism in the third world. 2 sd. ed. New York : Routledge, 2006.

MORAES, Frederico Eugenio Rosas. Planejamento e Gestão Ambiental no Município de Rio das Ostras: um estudo de caso. 1996. 195 f. Dissertação (Mestrado) UFRJ/IPPUR, Rio de Janeiro , 1996.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: elementos para uma Geografia do Litoral Brasileiro**. 2. ed. rev. aum. São Paulo: Annablume, 2007.

MORAES, A. C. R.; ZAMBONI, A. Construindo o conceito de orla marítima. In.: **Projeto Orla** : Subsídios para um projeto de gestão. Brasília : MMA/SQA; Brasília : MP/SPU, 2002. p 05-09.

MUÑOZ, Juan M. Barragán. **Ordenación, planificación y gestión del espacio litoral**. Barcelona : Oikos-Tau, 1994.

NAKAMURA, Juliana. A respeito do meio ambiente. In.: Revista AU: Arquitetura e Urbanismo. Ano 21, n. 142, jan 2006.

NAKANO, Kazuo (coord.). **Projeto Orla**: implementação em territórios com urbanização consolidada. São Paulo : Instituto Polis; Brasília: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2006. 80 p.

NAREDO, José Manuel el al. **Ciudades para un futuro más sostenible**. Madrid : 2004.

OLIVEIRA, José Antônio Puppim de. Entendendo a relação turismo e meio ambiente. In.: Encontro Nacional de Ecoturismo ECOTUR, Amazônia. **Anais**. Manaus, 2001.

ORCIUOLI, Affonso. Relação causa-efeito. In.: **Revista AU**: Arquitetura e Urbanismo. n° 149. São Paulo : PINI, agosto 2006, p. 70-75.

PELLEGRINO, P. R. M. Pode-se planejar a paisagem?. **Paisagem e Ambiente** - Ensaios, sao paulo, v. 13, p. 159-179, 2000

PHILIPS, Adrian. International polices and landscape. In.: BENSON, J; MAGGIE, R. **Landscape and Sustainability**. London : Spon. 2000. p. 78-96

PINÑOZ, Carmen. Paseo Marítimo de Torrevieja, Alicante, España. In.: BALCELLS; BRU. **Al lado de alonside**: Límites, Bordes y Fonteras. Barcelona: GG, 2002. p. 38-43.

PINÓS, Carme. Paseo Marítimo de Torrevieja, Alicante, España. In.: BALCELLS, Conxita; BRU, Josepa. **Al lado de**. Barcelona : GG, 2002. p. 38-43.

PLA, Miguel Vidal. Barcelona: new challenges, news responses. In.: **Revista TOPOS** -European landscape magazine. 10 years of TOPOS: perspectives of European landscape architecture. September, 40, 2002.

PLATT, Rutherford H. From Commons to Commons: evolving concepts of open space in North American Cities. In.: The ecolical city: Preserving and restoring urban biodiversity. PLATT; TREE; MUICK (ed.). University of Massachusetts Press, 1994.

PMRO. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Secretaria Extraordinária de Governo. **Rio das Ostras : projetos**. Rio das Ostras : VCP, 2003.

\_\_\_\_\_. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Secretaria Extraordinária de Governo. **Rio das Ostras : projetos 2**. Rio das Ostras : GHAT, 2004a.

\_\_\_\_\_. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Secretaria Extraordinária de Governo. **Costazul**:

\_\_\_\_\_. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Plano Diretor de Rio das Ostras. 2005

\_\_\_\_\_. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Disponível em: <<http://www.pmro.rj.gov.br>>  
Acesso em: mar 2006a.

\_\_\_\_\_. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. PLANO de intervenção na orla do município de Rio das Ostras. ©2004. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/index.php?ido=conteudo.monta&idEstrutura=11&idConteudo=488>>  
Acesso em: jun. 2006b.

\_\_\_\_\_. Prefeitura Municipal de Rio das Ostras. Comissão de estudos e projetos urbanísticos (PRO-URBE). Memorial descritivo do projeto. ©2006c. 1 CD-ROM.

PORTAS, Nuno. Urbanismo e Sociedade : Construindo o Futuro. In. : MACHADO, D.; VASCONCELOS, E. (Org.). **Cidade e Imaginação**. Rio de Janeiro: UFRJ/FAU/PROURB, 1996. p. 30-39.

REGUERRA, Alfredo. Ordenación del frente litoral de la Albufera, Dehesa de El Saler, Valencia, España. In.: BALCELLS; BRU. **Límites, Bordes y Fonteras**. Barcelona: GG, 2002: 18-23.

RHEINGANTZ, Paulo Afonso. Visões e inovações para o próximo milênio. In.: Del Rio, V; Duarte, C. R.; Rheingantz, P. A. (Org.). **Projeto do Lugar**: colaboração entre psicologia, arquitetura e urbanismo. Rio de Janeiro: PROARQ/Contracapa, 2002. p. 301-?.

**RIO DAS OSTRAS**: 11 anos de vida e planos para o futuro. Revista Projetos de Mercado. São Paulo : MmPress. jul. 2003.

ROE, Maggie H. The social dimension of landscape sustainability. In.: BENSON, J; MAGGIE, R. Landscape and Sustainability. London : Spon. 2000. p. 52-77.

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da cidade**. 2. ed. São Paulo : Martins Fontes, 2001. (1.ed. 1995)  
RUANO, Miguel. **Ecourbanismo**: entornos humanos sostenibles : 60 proyectos = ecourbanism : sustainable human settlements : 60 case studies. Barcelona : Gustavo Gili, 1999. 192 p. : il.

RYCKBOT, Paul. **Redeveloping Urban Waterfront Property**. abr 2005. Disponível em: <<http://www.umich.edu/~econdev/waterfronts>>. Acesso em: jun. 2007.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia, São Paulo : Editora Hucitec. 5. ed., 1997.

\_\_\_\_\_. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo. Razão e Emoção. São Paulo : Hucitec, 1996.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. **A cidade como um jogo de cartas**. Niterói : EDUKK, 1988.

SEABRA, Lília. Turismo Sustentável: planejamento e gestão. In.: CUNHA; GUERRA (Org.). **A questão ambiental**: diferentes abordagens. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. p. 153-187

SCOCUGLIA, J.; CHAVES, C.; LINS, J. Percepção e memória da cidade: o Ponto de Cem Reis. ©. 2005. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp349.asp>> . Acesso em 24 out. 2007.

SELMAN, Paul. Landscape sustainability at the national and regional scales. In.: BENSON, J.; MAGGIE, R. **Landscape and sustentability**. London : Spon. 2000. p.97-110.

SIQUEIRA, Josafá Carlos de el al. **Rio das Ostras educação ambiental**: resgate de valores ético-ambientais. Rio de Janeiro : Petrobrás, PUC Rio, 2002, 75 p. : il.

SOLA-MORALES, I. Cuatro paradigmas para un curso de ética urbanística In.: FONT, Antonio et al. (ed). **Los territorios del urbanista**: 10 años - 1994 - 2004. Barcelona: UPC, 2005 . 177 p.

TAL: guia turístico. Rio das Ostras: Fundação Rio das Ostras de Cultura, 2005-2006. 128 p.

TRAPERO, Juan Jesus. **El paseo marítimo**: experiencias recientes e ideas sobre su trazado y diseño. MOPU (Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo), Madrid, 1990.

VAZ, L.; JACQUES, P. A cultura na revitalização urbana: espetáculo ou participação. In.: **Espaço & Debates**: Revista de Estudos Regionais e Urbanos. São Paulo : NERU. v. 23, n. 43-44, p. 129-140, jan/dez, 2003.

VAZ; SILVEIRA. Áreas centrais, projetos urbanísticos e vazios urbanos. In: **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano IV, n. 7, p. 51-66, jul/dez, 1999.

WALL, Alex. Programming the Urban Surface. In: CORNER, James (ed.). **Recovering Landscape**: Essays in Contemporary Landscape Architecture. New York: Princeton Architectural Press, 1999.

ZOUAIN, D. M.; CRUZ, F. O. BARBOSA, Luiz G. M.; ZOUAIN, Deborah M. **Gestão social no sistema turístico brasileiro**: limites e possibilidades. In.: Gestão em Turismo e Hotelaria: experiências públicas e privadas. São Paulo : ALEPH, 2004. p. 37-54.

APÊNDICES E ANEXOS



200

## Anexo E

### *Responsáveis pela criação e execução do projeto*

Autores do projeto

**Arquiteto Mauricio Pinheiro**

**Arquiteta Anne Kellen Apicelo Cardoso**

Topografia

**Maurício Linhares**

Projetos complementares

**Designer Cecília de Oliveira**

**Arquiteto Newton Eduardo Apicelo Cardoso**

Projeto executivo

**Orce Oliveira e Rachman Consultoria em Engenharia Ltda.**

Projeto Paisagístico

**Arquiteta e paisagista Denise Pinheiro** – escritório  
Maria Saucha Planejamento Ambiental, Paisagismo,  
Consultoria e Execução.

Projeto de Luminotécnica

**Engenheiro Paulo Sanches**

Fiscalização da obra

**Engenheiro Fajardo** (Secretaria de Urbanismo, Obras e  
Serviços Públicos)

**Engenheiro Nilton Teixeira** (Secretaria de Urbanismo,  
Obras e Serviços Públicos)

## Anexo C

### *Critérios aplicáveis para a delimitação da orla em algumas situações geográficas comuns no litoral brasileiro*

nas falésias sedimentares	contar 50 metros a partir da borda da falésia.
nas lagoas e lagoas costeiras	contar 50 metros a partir da praia ou do limite superior da margem.
nos estuários	tomar o limite de 50 metros contados a partir do fim da praia ou da borda superior em ambas as margens e ao longo das mesmas, até onde a penetração da água do mar seja identificada pela presença de salinidade mínima de 0,5.
nas falésias e costões em rocha dura	o limite deverá ser definido segundo o plano diretor do município, estabelecendo uma faixa de segurança de pelo menos 1 metro de altura acima da linha máxima de ação das ondas de tempestade.
nas áreas inundáveis	o limite será definido pela cota de pelo menos 1 metro de altura acima do limite da área alcançada pela preamar de sizígia.
nas áreas sujeitas à erosão e em áreas próximas a desembocaduras fluviais, que correspondem a áreas de alta instabilidade	deve ser executado um levantamento de eventos erosivos pretéritos para a definição da extensão da faixa emersa da orla marítima (Fundamentos para Gestão Integrada, PO).

## Anexo B

### *Instrumentos para a operacionalização da gestão costeira no Brasil*

Art. 225 da Constituição Federal	estabelece a zona costeira como patrimônio nacional e área de interesse especial.
Lei nº 7.661/88	institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro.
Lei nº 8.617, de 04/01/93	dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua e a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileira
Resolução CIRM no 05/97	detalha os aspectos operativos do PNGC II.
Decreto nº 2.972, de 26/02/99	instituiu o Projeto de Gestão Integrada dos Ambientes Costeiro e Marinho no âmbito do MMA
Decreto nº 2.956, de 03/02/99	institui o V Plano Setorial para os Recursos do Mar (PSRM) - 1999 - 2003, aborda articulação com o GERCO
Plano Plurianual PPA 2000-2003	Programa Zoneamento Ecológico Econômico, Projeto de Gestão Integrada dos Ambientes Costeiro e Marinho.
Lei Estadual de Gerenciamento Costeiro	alguns estados já aprovaram suas leis estaduais para regular especificamente o zoneamento costeiro estadual.
Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro - PEGC	desdobramento do PNGC, em nível estadual, apóia a implementação da Política Estadual de Gerenciamento Costeiro.

Plano Municipal de Gerenciamento Costeiro - PMGC	desdobramento do PNGC e do PEGC, apóia a implementação da Política Municipal de Gerenciamento Costeiro, guardando estreita relação com os instrumentos de planejamento territorial municipal (planos diretores).
Plano de Gestão da Zona Costeira - PGZC	instrumento para a formulação do conjunto de ações e programas, articulados e localizados, elaborados com a participação da sociedade, que visa orientar a execução do Gerenciamento Costeiro em diferentes níveis de governo (Federal, Estadual ou Municipal)
Zoneamento Ecológico-Econômico Costeiro - ZEEC	instrumento de apoio ao processo de ordenamento territorial. Utiliza técnicas e mecanismos para oferecer subsídios à sustentabilidade ambiental do desenvolvimento da zona costeira.
Sistema de Informações do Gerenciamento Costeiro e Marinho - SIGERCOM	sistema que integra e disponibiliza informações do PNGC com dados retirados de várias fontes: banco de dados, sistemas de informações geográficas e sensoriamento remoto
Sistema de Monitoramento	estrutura operacional de coleta de dados e informações, de forma contínua, visando acompanhar os indicadores de qualidade sócio-ambiental.
Relatório de Qualidade Ambiental	elaborado periodicamente pela coordenação Nacional do Gerenciamento Costeiro, a partir de relatórios desenvolvidos pelas coordenações estaduais, permitindo a avaliação da eficiência e eficácia das medidas e ações de gestão desenvolvidas.

## Anexo D

O Projeto Orla apóia-se diretamente em dois documentos legais que protegem seus objetivos e ações, a saber: a Lei 7.661 de 1988 e a Lei 9.636 de 1998, e no Plano de Ação Federal para a Zona Costeira. A saber:

LEI 7.661/88	Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, definindo seus princípios, objetivos e instrumentos; entre os quais estão os Planos de Gestão a serem elaborados nas diferentes escalas de atuação. O Plano de Ação Federal para a Zona Costeira, instituído mediante Resolução CIRM 005/98, estabelece como demanda ações voltadas ao “Ordenamento da Ocupação e Uso do Solo” e especifica a orla marítima como um espaço prioritário para seu exercício.
LEI 9.636/98	Versa diretamente sobre o “Patrimônio da União”, do qual fazem parte os terrenos e acrescidos de marinha que constituem parte significativa da orla marítima. Tal Lei opera uma atualização na legislação anterior (1946), conjugando as normas e diretrizes para a utilização deste patrimônio de acordo com as orientações emanadas da Constituição de 1988 como, por exemplo, as preocupações relativas à preservação e conservação ambientais, que devem ser incorporadas pela política patrimonial do governo federal.
Plano de Ação Federal – PAF	Visa o planejamento de ações estratégicas para a integração de políticas públicas incidentes na zona costeira, buscando responsabilidades compartilhadas de atuação e estabelecendo o referencial acerca da atuação da União na região, com uma síntese das concepções e encargos federais para o seu planejamento e a sua gestão, definidos a partir da avaliação dos aspectos legais, materiais e estratégicos dessa atuação, além dos encargos colocados pelos compromissos internacionais firmados pelo país.

## Anexo A

### *Relação dos municípios abrangidos pela faixa terrestre da zona costeira*

Amapá	Oiapoque, Calçoene, Amapá, Itaúbal, Macapá, Santana e Cutias.
Pará	Afuá, Chaves, Soure, Salvaterra, Cachoeira do Arari, Barcarena, Belém, Ananindeua, Santo Antonio do Tauá, Colares, Benevides, Vigia, São Caetano de Odivelas, Curuçá, Marapanim, Magalhães Barata, Maracanã, Salinópolis, São João de Pirabás, Primavera, Bragança, Augusto Corrêa, Vizeu, Santa Bárbara do Pará e Quatipuru.
Maranhão	Carutapera, Luís Domingues, Godofredo Viana, Cândido Mendes, Turiaçu, Bacuri, Cururupu, Cedral, Guimarães, Bequimão, Alcântara, Cajapió, São João Batista, Anajatuba, Santa Rita, Rosário, São Luís, Raposa, Paço do Lumiar, São José de Ribamar, Axixá, Icatu, Humberto de Campos, Primeira Cruz, Barreirinhas, Tutóia e Araioses.
Piauí	Cajueiro da Praia, Ilha Grande, Parnaíba e Luiz Correia.
Ceará	Chaval, Barroquinha, Camocim, Cruz, Jiboca de Jericoacoara, Acaraú, Fortim, Itarema, Amontada, Itapipoca, Trairi, Paraipaba, Paracuru, São Gonçalo de Amarante, Caucaia, Fortaleza, Maracanaú, Maranguape, Horizonte, Pacajus, Itaitinga, Guaiúba, Pacatuba, Eusébio, Aquiraz, Pindoretana, Cascavel, Beberibe, Aracati e Icapuí.
Rio Grande do Norte	Grossos, Tibau, Areia Branca, Mossoró, Carnaubais, Macau, Guamaré, Galinhos, São Bento do Norte, Pedra Grande, Touros, Maxaranguape, Rio do Fogo, Ceará-Mirim, Extremoz, Natal, Parnamirim, Nísia, Floresta, Senador Georgino Avelino, Goianinha, Arês, Tibau do Sul, Vila Flôr, Canguaretama, Baía e Formosa.
Paraíba	Mataracá, Baía da Traição, Rio Tinto, Lucena, Cabedelo, João Pessoa, Bayeux, Santa Rita, Condé, Pitimbu, Caaporã e Alhandra.
Pernambuco	Goiana, Itapissuma, Itamaracá, Agarassu, Abreu e Lima, Paulista, Olinda, Recife, Camaragibe, São Lourenço da Mata, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Cabo, Ipojuca, Sirinhaém, Rio Formoso, Tamandaré, Barreiros e São José da Coroa Grande.
Alagoas	Maragogi, Japaratinga, Porto de Pedras, São Miguel dos Milagres, Passo de Camaragibe, Barra de Santo Antônio, Maceió, Pilar, Satuba, Paripueira, Santa Luzia do Norte, Coqueiro Seco, Marechal Deodoro, Barra de São Miguel, Roteiro, São Miguel dos Campos, Coruripe, Piaçabuçu, Feliz Deserto e Penedo.

Sergipe	Brejo Grande, Pacatuba, Indiaroba, Pirambu, Santa Luzia do Itanhy, Barra dos Coqueiros, Laranjeira, Santo Amaro das Brotas, Riachuelo, Aracaju, Maruim, Nossa Senhora do Socorro, Rosário do Catete, São Cristóvão, Itaporanga D'Ajuda, Estância, Ilhas das Flores e Neópolis.
Bahia	Jandaíra, Conde, Esplanada, Cardeal da Silva, São Felix, Mata de São João, Itanagra, Camaçari, Dias D'Ávila, Lauro de Freitas, Salvador, Simões Filho, Aratuípe, Candeias, Taperoá, São Francisco do Conde, Madre de Deus, Santo Amaro, Cachoeira, Saubara, Maragogipe, Salinas da Margarida, Itaparica, Vera Cruz, Jaguaripe, Valença, Cairú, Nilo Peçanha, Ituberá, Igrapiúna, Camamu, Maraú, Itacaré, Uruçuca, Ilhéus, Una, Canavieira, Belmonte, Santa Cruz de Cabrália, Porto Seguro, Prado, Alcobaça, Caravelas, Nova Viçosa e Mucuri.
Espírito Santo	Conceição da Barra, São Mateus, Jaguaré, Linhares, Sooretama, Aracruz, Fundão, Serra, Vitória, Cariacica, Vila Velha, Viana, Guarapari, Anchieta, Piúma, Presidente Kennedy, Itapemirim e Marataizes.
Rio de Janeiro	São João da Barra, São Francisco de Itabapoana, Campos dos Goytacazes, Quissamã, Carapebus, Macaé, Casimiro de Abreu, Rio das Ostras, Armação dos Búzios, Cabo Frio, São Pedro d'Aldeia, Arraial do Cabo, Araruama, Saquarema, Maricá, Itaboraí, Niterói, São Gonçalo, Magé, Guapimirim, Duque de Caxias, Rio de Janeiro, São João do Meriti, Nilópolis, Nova Iguaçu, Queimados, Japeri, Belford Roxo, Itaguaí, Seropédica, Mangaratiba, Angra dos Reis e Parati.
São Paulo	Ubatuba, Caraguatatuba, São Sebastião, Ilha Bela, Bertioga, Guarujá, Santos, Cubatão, São Vicente, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém, Peruíbe, Iguape, Cananéia e Ilha Comprida.
Paraná	Quaraqueçaba, Antonina, Morretes, Paranaguá, Pontal do Paraná, Matinhos e Guaratuba.
Rio Grande do Sul	Torres, Arroio do Sal, Três Cachoeiras, Três Forquilhas, Maquiné, Capão da Canoa, Terra da Areia, Xangrilá, Osório, Imbé, Tramandaí, Cidreira, Palmares do Sul, Viamão, Mostardas, Barra do Ribeiro, Tapes, Tavares, Camaquã, Arambé, São José do Norte, São Lourenço do Sul, Rio Grande, Pelotas, Arroio Grande, Jaguarão e Santa Vitória do Palmar.
Santa Catarina	Itapoá, São Francisco do Sul, Joinville, Araquari, Balneário Barra do Sol, Barra Velha, Imaruí, Piçarras, Capivari de Baixo, Penha, Navegantes, Itajaí, Balneário Camboriú, Camboriú, Itapema, Porto Belo, Tijucas, Governador Celso Ramos, Biguaçu, Florianópolis, São José, Palhoça, Paulo Lopes, Garopaba, Imbituba, Laguna, Jaguaruna, Içara, Araranguá, Sombrio, São João do Sul, Bombinhas, Guaruva, Passo de Torres, Tubarão, Criciúma, Sangão e Santa Rosa do Sul.

Fonte: Ministério do Meio Ambiente.

Disponível em:

<[http://www.mma.gov.br/estruturas/orla/\\_arquivos/pngc2.pdf](http://www.mma.gov.br/estruturas/orla/_arquivos/pngc2.pdf)>

## Apêndice 2 - Questionário aplicado

Quest. No. : \_\_\_\_\_

Local: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_\_

Hora: \_\_\_\_\_

Olá! Eu sou da UFRJ e estou fazendo uma pesquisa sobre Costazul, em Rio das Ostras. Você teria 5 minutos para responder a um questionário?

1 Onde você mora?

( ) Rio das Ostras - bairro: \_\_\_\_\_ **(ir para questão 4)**

( ) outro \_\_\_\_\_

2 Você já conhecia Rio das Ostras?

( 1 ) sim ( 2 ) não

3 Quantas vezes por ano você visita Rio das Ostras?

( 1 ) 1ª vez ( 2 ) 1 2 ( 3 ) 3 5 ( 4 ) 6 10 ( 5 ) + 10

4 - O que mais lhe atrai em Rio das Ostras?

\_\_\_\_\_

5 Há quanto tempo você conhece Costazul?

( 1 ) 1ª vez ( 2 ) 1 a 4 ( 3 ) 5 a 10 ( 4 ) 11 14 ( 5 ) + 15

6 Com quem você veio a Costazul?

( 1 ) sozinho ( 2 ) amigos ( 3 ) pais ( 4 ) filhos ( 5 ) outros

7 O que você veio fazer em Costazul?

\_\_\_\_\_

8 O que você mais gosta em Costazul?

---

9 Por quê?

---

10 E o que menos gosta?

---

11 - Por quê?

---

12 Para você, qual é a principal opção de lazer da cidade?

---

13 - Por quê?

---

14 Teria mais alguma coisa sobre Costazul que você gostaria de me dizer?

---

15 Sexo:

( 1 ) F      ( 2 ) M

16 Idade:

( 1 ) 10-14      ( 2 ) 15-19      ( 3 ) 20-39      ( 4 ) 40-64      ( 5 ) 65 ou mais

17 Poderia me dizer qual seu grau de instrução?

( 1 ) 1° grau incompleto      ( 2 ) 1° grau completo      ( 3 ) 2° grau completo

( 4 ) 3° grau completo      ( 5 ) Pós-graduação completa

18 Qual a sua ocupação no momento?

( 1 ) estudante

( 2 ) dona de casa

( 3 ) aposentado \_\_\_\_\_ (ocupação anterior)

( 4 ) desempregado \_\_\_\_\_ (ocupação anterior)

Apêndice 1 - Entrevistas realizadas com autores do projeto

**Maurício Pinheiro Machado** - Prefeitura Municipal de Rio das Ostras - Secretário Extraordinário de Governo. (Responsável pelo projeto e principal autor do desenho urbano)

**Denise Pinheiro** - escritório Maria Saucha Planejamento Ambiental, Paisagismo, Consultoria e Execução. (Responsável e um dos autores do desenho da vegetação)



### Educação de qualidade para todos

Demanda por vagas na rede municipal cresce 30% a cada ano; 16 mil alunos são atendidos atualmente

Com um crescimento populacional de 20% ao ano, Rio das Ostras precisa oferecer educação de qualidade para todos os cidadãos. O município possui uma rede municipal de ensino que atende atualmente mais de 16 mil alunos. O plano diretor prevê a construção de novas escolas para atender a demanda crescente. A rede municipal de ensino é composta por 16 escolas de Educação Infantil, 16 escolas de Educação Básica e 16 escolas de Educação Profissional. O plano diretor prevê a construção de novas escolas para atender a demanda crescente. A rede municipal de ensino é composta por 16 escolas de Educação Infantil, 16 escolas de Educação Básica e 16 escolas de Educação Profissional.

## UMA CIDADE EM FRANCO DESENVOLVIMENTO

Comunalidade e municipalidade que marcam o crescimento do Estado. Rio das Ostras não é exceção e apresenta um desenvolvimento que não é apenas econômico, mas também social e ambiental. O município possui uma infraestrutura urbana de qualidade, com ruas pavimentadas, saneamento básico e coleta seletiva de lixo. O plano diretor prevê a construção de novas escolas para atender a demanda crescente. A rede municipal de ensino é composta por 16 escolas de Educação Infantil, 16 escolas de Educação Básica e 16 escolas de Educação Profissional.

## EM RIO DAS OSTRAS SAÚDE É A MAIOR PRIORIDADE

Em Rio das Ostras trabalha pela melhoria contínua da qualidade dos serviços oferecidos à população. O município possui uma rede municipal de saúde que atende atualmente mais de 16 mil habitantes. O plano diretor prevê a construção de novas unidades de saúde para atender a demanda crescente. A rede municipal de saúde é composta por 16 unidades de Saúde Bucal, 16 unidades de Saúde da Família e 16 unidades de Saúde Mental.

## Orçamento Participativo

# Comunidade decide os investimentos do Poder Executivo

Rio das Ostras é uma das poucas cidades do país a executar o Orçamento Participativo - OP. A administração pública local, desde 1998, realiza o OP, permitindo que a população participe diretamente das decisões sobre os investimentos do Poder Executivo. O plano diretor prevê a construção de novas unidades de saúde para atender a demanda crescente. A rede municipal de saúde é composta por 16 unidades de Saúde Bucal, 16 unidades de Saúde da Família e 16 unidades de Saúde Mental.

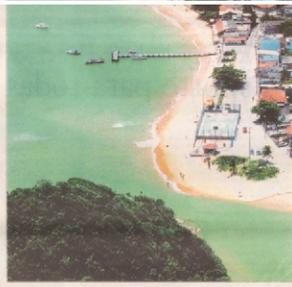
**Projeto Um Bom Maior**

Parceria de Necessidades Básicas, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida da população. O plano diretor prevê a construção de novas unidades de saúde para atender a demanda crescente. A rede municipal de saúde é composta por 16 unidades de Saúde Bucal, 16 unidades de Saúde da Família e 16 unidades de Saúde Mental.

**EMPREGO E RENDA** - O Programa de Geração de Emprego, Trabalho e Renda é uma iniciativa do município, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida da população. O plano diretor prevê a construção de novas unidades de saúde para atender a demanda crescente. A rede municipal de saúde é composta por 16 unidades de Saúde Bucal, 16 unidades de Saúde da Família e 16 unidades de Saúde Mental.

# Rio das Ostras é o sexto município em qualidade no estado do Rio de Janeiro

Cidade da Região dos Lagos subiu 17 posições no IQM em 7 anos



Com apenas 14 anos de emancipação política, a cidade de Rio das Ostras conquistou o sexto lugar no Índice de Qualidade do Município (IQM) do Estado do Rio de Janeiro em 2005, segundo o Índice de Qualidade dos Municípios (IQM) do Estado do Rio de Janeiro, elaborado pelo Instituto de Planejamento e Desenvolvimento Urbano do Estado do Rio de Janeiro (IPLAN/IDUR) e divulgado nesta terça-feira (27) no site do Instituto de Planejamento e Desenvolvimento Urbano do Estado do Rio de Janeiro (IPLAN/IDUR).

Para manter a qualidade de vida, a Prefeitura Municipal de Rio das Ostras mantém um plano diretor atualizado e vem investindo em obras de infraestrutura, saneamento básico, educação, saúde, cultura, esporte e lazer, além de promover eventos e programas que valorizam o patrimônio cultural e o desenvolvimento econômico local.

Com o crescimento econômico, a cidade passou a oferecer melhores condições de vida para os moradores. O Índice de Qualidade do Município (IQM) do Estado do Rio de Janeiro em 2005, segundo o Instituto de Planejamento e Desenvolvimento Urbano do Estado do Rio de Janeiro (IPLAN/IDUR), colocou Rio das Ostras em 17º lugar no ranking de qualidade de vida, subindo 17 posições em relação ao ano anterior.

O Índice de Qualidade do Município (IQM) do Estado do Rio de Janeiro em 2005, segundo o Instituto de Planejamento e Desenvolvimento Urbano do Estado do Rio de Janeiro (IPLAN/IDUR), colocou Rio das Ostras em 17º lugar no ranking de qualidade de vida, subindo 17 posições em relação ao ano anterior.

**Ranking:** Subiu para o 6º lugar no ranking de qualidade de vida, segundo o Índice de Qualidade do Município (IQM) do Estado do Rio de Janeiro em 2005, segundo o Instituto de Planejamento e Desenvolvimento Urbano do Estado do Rio de Janeiro (IPLAN/IDUR).

**Ranking:** Subiu para o 6º lugar no ranking de qualidade de vida, segundo o Índice de Qualidade do Município (IQM) do Estado do Rio de Janeiro em 2005, segundo o Instituto de Planejamento e Desenvolvimento Urbano do Estado do Rio de Janeiro (IPLAN/IDUR).

# Investindo em Cultura

Rio das Ostras é uma cidade inovadora que oferece aos seus cidadãos diversas opções de lazer e recreação. Uma delas é a biblioteca de Rio das Ostras, localizada no Centro da Cidade, com 20 km², um lugar ideal para quem gosta de ler e estudar. A biblioteca oferece uma ampla variedade de livros, jornais e revistas, além de um espaço para leitura e estudo.

A Prefeitura Municipal de Rio das Ostras mantém um plano diretor atualizado e vem investindo em obras de infraestrutura, saneamento básico, educação, saúde, cultura, esporte e lazer, além de promover eventos e programas que valorizam o patrimônio cultural e o desenvolvimento econômico local.



A biblioteca de Rio das Ostras oferece uma ampla variedade de livros, jornais e revistas, além de um espaço para leitura e estudo. A Prefeitura Municipal de Rio das Ostras mantém um plano diretor atualizado e vem investindo em obras de infraestrutura, saneamento básico, educação, saúde, cultura, esporte e lazer, além de promover eventos e programas que valorizam o patrimônio cultural e o desenvolvimento econômico local.

A Prefeitura Municipal de Rio das Ostras mantém um plano diretor atualizado e vem investindo em obras de infraestrutura, saneamento básico, educação, saúde, cultura, esporte e lazer, além de promover eventos e programas que valorizam o patrimônio cultural e o desenvolvimento econômico local.

A Prefeitura Municipal de Rio das Ostras mantém um plano diretor atualizado e vem investindo em obras de infraestrutura, saneamento básico, educação, saúde, cultura, esporte e lazer, além de promover eventos e programas que valorizam o patrimônio cultural e o desenvolvimento econômico local.

A Prefeitura Municipal de Rio das Ostras mantém um plano diretor atualizado e vem investindo em obras de infraestrutura, saneamento básico, educação, saúde, cultura, esporte e lazer, além de promover eventos e programas que valorizam o patrimônio cultural e o desenvolvimento econômico local.

# Natureza preservada

Rio das Ostras investe na preservação da natureza com a criação de Unidades de Conservação



Destacada com uma natureza exuberante, Rio das Ostras é um município de qualidade e responsabilidade com o meio ambiente. A Prefeitura Municipal de Rio das Ostras mantém um plano diretor atualizado e vem investindo em obras de infraestrutura, saneamento básico, educação, saúde, cultura, esporte e lazer, além de promover eventos e programas que valorizam o patrimônio cultural e o desenvolvimento econômico local.

A Prefeitura Municipal de Rio das Ostras mantém um plano diretor atualizado e vem investindo em obras de infraestrutura, saneamento básico, educação, saúde, cultura, esporte e lazer, além de promover eventos e programas que valorizam o patrimônio cultural e o desenvolvimento econômico local.

A Prefeitura Municipal de Rio das Ostras mantém um plano diretor atualizado e vem investindo em obras de infraestrutura, saneamento básico, educação, saúde, cultura, esporte e lazer, além de promover eventos e programas que valorizam o patrimônio cultural e o desenvolvimento econômico local.

A Prefeitura Municipal de Rio das Ostras mantém um plano diretor atualizado e vem investindo em obras de infraestrutura, saneamento básico, educação, saúde, cultura, esporte e lazer, além de promover eventos e programas que valorizam o patrimônio cultural e o desenvolvimento econômico local.

# ZEN vai duplicar o número de empresas e a área ocupada nos próximos anos



O crescimento econômico de Rio das Ostras, que passa de 28 mil habitantes em 1996 para mais de 50 mil em 2005, e sua potencialidade econômica, são fatores determinantes para a criação da Zona Especial de Negócios (ZEN) em Rio das Ostras.

A Prefeitura Municipal de Rio das Ostras mantém um plano diretor atualizado e vem investindo em obras de infraestrutura, saneamento básico, educação, saúde, cultura, esporte e lazer, além de promover eventos e programas que valorizam o patrimônio cultural e o desenvolvimento econômico local.

A Prefeitura Municipal de Rio das Ostras mantém um plano diretor atualizado e vem investindo em obras de infraestrutura, saneamento básico, educação, saúde, cultura, esporte e lazer, além de promover eventos e programas que valorizam o patrimônio cultural e o desenvolvimento econômico local.

A Prefeitura Municipal de Rio das Ostras mantém um plano diretor atualizado e vem investindo em obras de infraestrutura, saneamento básico, educação, saúde, cultura, esporte e lazer, além de promover eventos e programas que valorizam o patrimônio cultural e o desenvolvimento econômico local.

# Esporte para todas as idades



Em Rio das Ostras, esporte também é prioridade. A Secretaria de Esporte e Lazer da Prefeitura de Rio das Ostras conta com 14 escolas das mais variadas modalidades esportivas e seis projetos, beneficiando mais de 40 mil pessoas, entre jovens e adultos.

O objetivo é desenvolver a habilidade nos jovens e adultos. A Prefeitura Municipal de Rio das Ostras mantém um plano diretor atualizado e vem investindo em obras de infraestrutura, saneamento básico, educação, saúde, cultura, esporte e lazer, além de promover eventos e programas que valorizam o patrimônio cultural e o desenvolvimento econômico local.

A Prefeitura Municipal de Rio das Ostras mantém um plano diretor atualizado e vem investindo em obras de infraestrutura, saneamento básico, educação, saúde, cultura, esporte e lazer, além de promover eventos e programas que valorizam o patrimônio cultural e o desenvolvimento econômico local.

A Prefeitura Municipal de Rio das Ostras mantém um plano diretor atualizado e vem investindo em obras de infraestrutura, saneamento básico, educação, saúde, cultura, esporte e lazer, além de promover eventos e programas que valorizam o patrimônio cultural e o desenvolvimento econômico local.

34 Programa de Despoluição da Baía de Guanabara em compasso de espera



36 Rio das Ostras prepara futuro com dinheiro de royalties do petróleo



40 A hora e a vez da zona portuária



18  
INDÚSTRIA E  
ROYALTIES - R\$ 15 MILHÕES  
Os 30 Anos da Bacia de Campos



22  
CIDADE  
O legado social e urbano para a cidade do Pan 2007

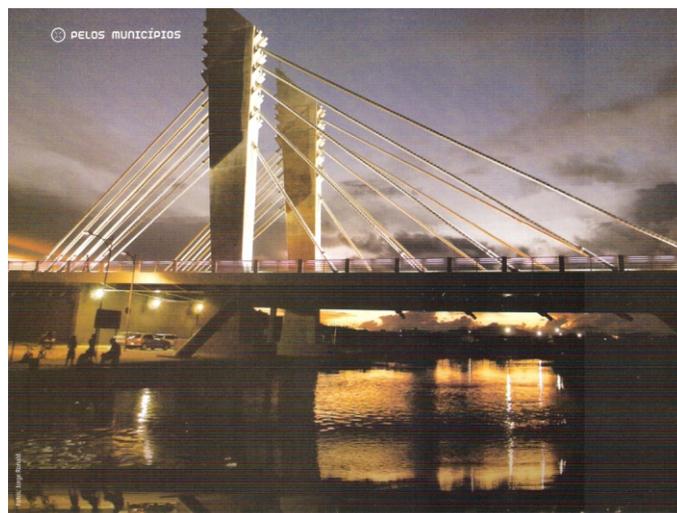


24  
CURSO  
Manual de fiscalização facilita atuação de agrônomos



26  
MUNDO TÉCNICO  
Escola Técnica do Arsenal de Marinha (ETAM) é referência de qualidade

CREARJ EM REVISTA 5



• Ponte sobre o rio da Ostras inaugurada em 12 de abril deste ano e orçada em R\$ 15 milhões, a obra faz parte do projeto de duplicação da Rodovia Amaral Peixoto (RJ-106). A ponte ganhou arquitetura futurista com vigas estaladas, responsável pela sustentação da obra, e iluminação especial.

# Rio das Ostras olha para o futuro

Recursos de royalties são investidos em infra-estrutura e possibilitam o desenvolvimento da cidade

36 SETEMBRO 2007

Primeiro município do Brasil com menos de 100 mil habitantes a ter um sistema de esgotamento por meio de um emissário submarino, Rio das Ostras não deixou os benefícios trazidos com os royalties pela produção de petróleo na Bacia de Campos aplacar sua visão de longo prazo. Terceiro maior repasse de royalties do Brasil, atrás apenas de Campos e Macaé, a cidade, hoje, investe a maior parte desses recursos na tentativa de diminuir sua dependência em relação ao produto, criando alternativas de desenvolvimento sustentável.

"Temos o compromisso de utilizar esses recursos, que são finitos, de forma responsável. Estamos aplicando esse dinheiro em obras de infra-estrutura, desenvolvimento de equipamentos turísticos, qualificação e capacitação profissional, oferecendo qualidade de vida aos moradores e atraindo novos empreendimentos para a cidade. Nossa meta é deixar a cidade bem estruturada para que sejamos auto-sustentáveis quando os repasses provenientes dos royalties estiverem se extinguindo", argumenta o prefeito da cidade, Carlos Augusto Balthazar.

## ORÇAMENTO

Desde que se emancipou, em 1992, e passou a receber os royalties, Rio das Ostras ampliou sua receita em 1.200%, chegando a R\$ 400 milhões

## Investimentos de R\$ 500 milhões em dois anos

Desde janeiro de 2005, já foram investidos cerca de R\$ 500 milhões dos royalties em obras em diferentes áreas da cidade. Toda a orla foi reurbanizada e 14 estações de tratamento de esgoto foram construídas. As obras de implantação de uma rede de esgoto em toda a cidade estão orçadas em cerca de R\$ 240 milhões e devem ser concluídas até 2009. "Estamos investindo no abastecimento de água, redes de drenagem, pavimentação de ruas e estradas, redes de esgoto e saneamento ambiental, fazendo com que Rio das Ostras tenha um dos sistemas de esgotamento sanitário mais modernos e eficientes do Brasil", conclui o prefeito.

no ano passado. A população já ultrapassou a marca de 68 mil habitantes, de acordo com dados preliminares do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Atualmente, os repasses dos royalties para a cidade giram em torno de R\$ 15 milhões por mês. Mas, com a entrada de Angra dos Reis e Duque de Caxias na Zona de Produção Principal, esse valor cairá cerca de R\$ 580 mil. Segundo Balthazar, essa redução não terá grande impacto na execução dos principais projetos e obras, mas será necessária uma realocação dos recursos no orçamento. "A nossa previsão para arrecadação em 2007 ficou em torno de R\$ 338 milhões, porém já estamos nos preparando para uma arrecadação efetiva com perdas em torno de 20%", diz.

Segundo Rosemarie Teixeira, secretária de Planejamento, a grande quantidade de obras e o crescimento do número de empreendimentos imobiliários em Rio das Ostras provocaram um boom nos setores de engenharia e arquitetura. Parte desse aquecimento pode ser explicado porque o município é um dos poucos do país a praticar de forma atuante o Orçamento Participativo, implantado em 1988. Hoje, a cidade conta com 16 grupos setoriais dentro da Secretaria de Planejamento, divididos de acordo com diferentes regiões do município, cujos representantes fazem parte das associações de moradores, fazendo valer as reivindicações da população.

## INVESTIMENTOS

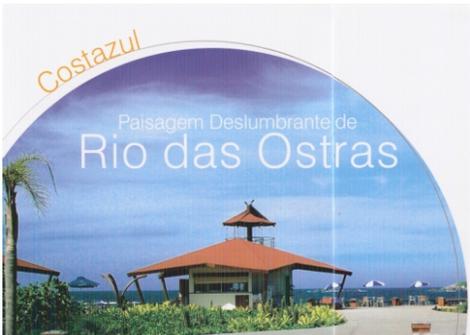
Os royalties correspondem a 70% de tudo o que Rio das Ostras arrecada. Segundo o presidente da Câmara de Vereadores, Carlos Afonso Fernandes, os recursos do petróleo são fundamentais para o desenvolvimento da cidade, já que a receita própria é insuficiente para qualquer investimento, além do custeio da folha de servidores. "Os recursos permitiram investimentos em infra-estrutura urbanística, sanitária e ambiental, que garantem sustentabilidade ao crescimento espantoso que se observa na cidade", explica.

De janeiro a agosto de 2007, foram investidos em torno de R\$ 25 milhões na área da educação, R\$ 26 milhões em saúde, R\$ 24 milhões em saneamento, R\$ 32 milhões em gestão ambiental e R\$ 61 milhões em urbanismo. ☺

Orla de Rio das Ostras depois da reurbanização



CREARJ EM REVISTA 37



**Bem-vindo a Rio das Ostras**

**Como ir**  
 Do Rio de Janeiro: siga pelo Porto Rio-Herói e continue pela Rodovia Rio-Miraflores até o Trevo de Rio Herói. A partir daí, siga em 2 rodadas para a Via Litorânea, depois pela BR-302 até o Trevo de Rio Herói, seguindo pela RJ-302 em direção a Rio das Ostras.  
 De Campos: siga pela BR-302 até o Trevo de Rio Herói. A partir daí, siga a RJ-302 em direção a Rio das Ostras.  
 De Região Serrana: siga pela BR-302 em direção a Campos até o Trevo de Rio Herói. A partir daí, siga a RJ-302 em direção a Rio das Ostras.

**Quando ir**  
 Rio das Ostras é um ótimo destino durante todo o ano, com belas praias de praia e um variado calendário de eventos esportivos e culturais.

**Rio das Ostras**

# Praias

COSTAZUL

**Praia do Abricó**  
**Praia da Tartaruga**  
**Praia do Bosque**  
**Praia do Centro**  
**Praia Boca da Barra**  
**Praia da Joana**

**Praia Virgem**  
**Praia das Areias Negras**  
**Praia do Remanso**  
**Praia de Costazul**  
**Praia da Enseada das Gaivotas**  
**Praia do Mar do Norte**

**Praia das Pedrinhas**  
**Ilha do Coqueiro Só**  
**Ilha dos Trinta Réis**  
**Ilha dos Quinze Réis**

## Unidades de Conservação Ambiental

Nos últimos meses a Prefeitura de Rio das Ostras criou 4 Unidades de Conservação Ambiental, garantindo, para as gerações futuras, que estas áreas de grande importância para a sobrevivência de várias espécies animais e vegetais sejam preservadas e, acima de tudo, respeitadas.

**APA da Lagoa de Iriry**

**Monumento Natural dos Costões Rochosos**

**Parque Natural Municipal dos Pássaros**

**ARIE de Itapebussus**

# DESTINO RIO das OSTRAS

Rio das Ostras - Uma Nova Realidade em 1993

Rio das Ostras mostra a nova tendência canoica de receber com charme e modernidade

# COSTAZUL

CAPITALZEMAS BONITA

CHATELAINIA  
 Projeto Socioeconômico e Urbanístico do Governo do Rio das Ostras, sob a coordenação do arquiteto e urbanista Maurício Patrício  
 Projeto arquitetônico: Oscar Ottonari e Patrícia Casagrande  
 Projeto paisagístico: Maria Escobar Figueiredo  
 Arquitetura Interiores e Planejamento: Teresinha Tereza  
 Topografia e Desenho de Interiores: Cláudia  
 Obediência, projeto ambiental e planejamento: Teresinha Tereza  
 Topografia e Desenho de Interiores: Cláudia  
 Projeto de interiores: Ana Maria Engenheiro  
 Remoção: Tereza Casagrande  
 Calçada: Projeção SIA  
 Planejamento de Rio das Ostras  
 Equipamentos urbanos: Arq. RZ Figueiredo e Casagrande

7 a 15 de abril de 2006

Especial

# A pérola celebra

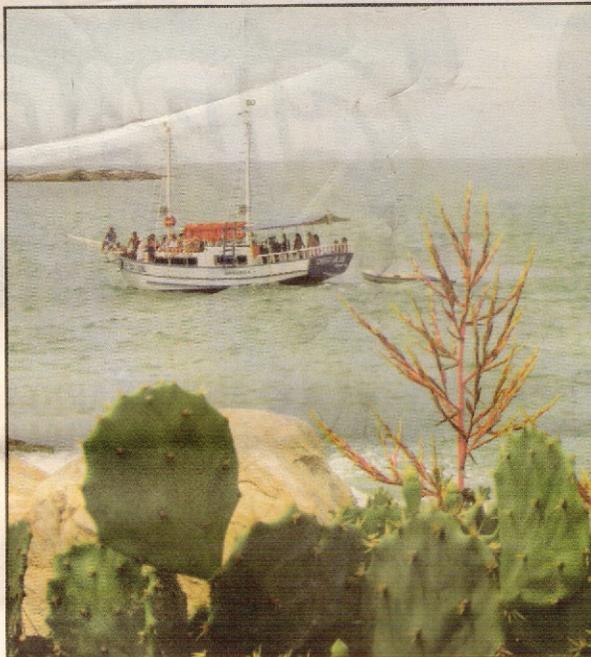
*O município que mais cresce no estado do Rio faz aniversário com*

Há várias formas de descrever Rio das Ostras, que neste 10 de abril, segunda-feira, completa 14 anos de emancipação. Em números, é a cidade que mais cresce no estado do Rio — segundo o IBGE, chegando a 47 mil habitantes, pela estimativa de 2005. De acordo com a Fundação Cide, é o sexto município do estado do Rio pelo Índice de Qualidade dos Municípios (IQM). Tem um dos maiores crescimentos industriais do país e, ao lado de Macaé, é o município com maior aumento de consumo de energia no Brasil.

Quem nasceu neste cantinho privilegiado, e principalmente quem o adotou como sua casa, prefere descrever com outras, e poucas, palavras: Rio das Ostras é tudo de bom. Se você já passou pela Praia de Costazul, viu o pôr-do-sol na Praia do Centro ou mergulhou na bela história dos primeiros habitantes da região, os índios sambaquis, sabe que o slogan não veio à toa.

Muito antes de se tornar município, Rio das Ostras já atraía a atenção dos turistas. Como o compositor Dorival Caymmi, que não perdia a oportunidade de uma visitinha. Descontentes por estarem ligados ao município de Casimiro de Abreu, um grupo de comerciantes — dentre eles o atual prefeito, Carlos Augusto Balthazar — iniciou o movimento pela emancipação.

A curta história do município tem seu fato trágico: Cláudio Ribeiro, primeiro prefeito eleito de Rio das Ostras, acabou assassinado a tiros — um crime que comoveu toda a região. Felizmente, as boas notícias deixaram as ruínas em segundo plano. Na administração de Alcebiades Sabino, impulsionada pelo aumento significativo nos royalties do petróleo, o município apresentou um



O belo cenário da Praia de Costazul, um dos recantos mais procurados por quem vai a Rio das Ostras

crescimento vertiginoso. Importantes obras, como a urbanização da orla de Costazul e a infraestrutura de vários bairros, colocaram Rio das Ostras no mapa do turismo nacional.

A elaboração de um amplo calendário de eventos, que inclui um encontro anual de motociclistas e aquele que já é considerado o maior festival de jazz e blues do país, foi a ação que faltava para

manter a cidade sempre em clima de alta temporada. Quem lucrava foram os moradores, que viram o comércio se desenvolver — assim como a rede de serviços.

A Rio das Ostras de 2006 é a cidade do orçamento participativo, onde a população é convidada a debater de que forma o dinheiro público deve ser aplicado. Também é uma das cidades que melhor preservam o meio ambiente.

E, com um amplo programa de saneamento promovido pela prefeitura, do qual faz parte o primeiro emissário submarino de uma cidade brasileira com menos de 100 mil habitantes, em pouco tempo a população terá 100% de esgoto tratado. Não chega a admirar, portanto, que tanta gente continue chegando e ajudando a construir uma história cheia de números e adjetivos.

GUSTAVO ARAÚJO

7 a 15 de abril de 2006

Presente de aniversário

# Carlos Augusto lança pacote de obras para Rio das Ostras

*Segundo o prefeito, as prioridades serão esgoto, água tratada e educação*

Na semana em que o município de Rio das Ostras comemora seu aniversário de emancipação político-administrativa, o prefeito Carlos Augusto Balthazar anunciou um pacote de obras e uma série de inaugurações. As prioridades, segundo ele, serão o tratamento de esgoto, água encanada e educação.

O Projeto Água para Todos já atende a 70% da área urbana. A previsão é que, até o final do ano de 2007, 90% da população seja beneficiada. As obras, já licitadas, devem começar ainda neste semestre, em convênio com o governo do estado. O investimento financeiro da prefeitura será na ordem dos R\$ 40 milhões.

"Faltará apenas o bairro Ancora, mas nós acreditamos que chegaremos a 100% até o final do ano que vem. Estas são obras que futuramente se tornarão invisíveis aos olhos da população, mas que são de grande importância para o desenvolvimento turístico no município", afirmou Carlos Augusto.

Quanto às obras da orla da Praia da Tartaruga, que estão paradas, o prefeito explica que no local passará um grande duto de água que beneficiará o bairro Cidade Praiana. Segundo ele, resta concluir com o projeto de paisagismo, que será feito assim que a rede de tronco for executada.

Outro projeto aguardado pela população é a revitalização da orla do Centro. "Estamos acelerando para que seja realizada ainda este ano. Trata-se de um investimento na ordem dos R\$ 8 milhões. Será mais um cartão postal da nossa cidade", disse o prefeito.



O prefeito Carlos Augusto Balthazar anunciou um pacote de obras para beneficiar Rio das Ostras

## Um conjunto de inaugurações

A população começou a ser apresentada com as inaugurações. Na terça-feira, em Cantagalo, foi entregue a agência dos Correios em Cantagalo, facilitando o acesso às comunidades da localidade, evitando assim o seu deslocamento para o Centro. Na quarta-feira, foi inau-

gurado o Sistema de Tratamento de Esgoto e Chorume e a Ampliação do Aterro Sanitário na estrada de Vila Verde. "Também investimos em obras que visam a preservação do meio ambiente", ressaltou Balthazar.

Dentro da prioridade da sua administração, o prefeito entre-

gou mais uma unidade escolar, a Creche do Recanto. Ele também anunciou que irá licitar a construção de mais seis escolas e fechando a grade de inaugurações, nesta sexta-feira, dia 8, a prefeitura entregará 60 unidades de casas populares Habitar Brasil 99.

