

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

MARIANA AITA DADDA

**III PERIMETRAL: ADENSAMENTO TÉCNICO, MUDANÇA DE PAISAGEM E
IMPACTO NO COTIDIANO DA ZONA NORTE DE PORTO ALEGRE**

Porto Alegre

2010

MARIANA AITA DADDA

**III PERIMETRAL: ADENSAMENTO TÉCNICO, MUDANÇA DE PAISAGEM E
IMPACTO NO COTIDIANO DA ZONA NORTE DE PORTO ALEGRE**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Álvaro Heidrich

Porto Alegre

2010

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL

MARIANA AITA DADDA

**III PERIMETRAL: ADENSAMENTO TÉCNICO, MUDANÇA DE PAISAGEM E
IMPACTO NO COTIDIANO DA ZONA NORTE DE PORTO ALEGRE**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Aprovado em _____ de _____ de 2010.

Banca Examinadora:

Prof^a Dr^a Paulo Roberto Rodrigues Soares

Prof. Dr. Tânia Marques Strohaecker

AGRADECIMENTOS

Momento bom este dos agradecimentos. Momento em que temos a oportunidade de reconhecer quem esteve do nosso lado e significou alguma coisa nesta nossa caminhada. Momento agradável este!

Em primeiro lugar agradeço à Valmir e Lara, meus pais, por estarem sempre do meu lado. As vezes não entendendo muito bem minhas idéias, mas se posicionando sempre a meu favor. Um obrigado todo especial a João e Dudu, meus irmãos, que liberaram o computador (não sem luta!) todas as vezes que precisei. À toda minha família Aita por transformar qualquer motivo num bom motivo pra comemorar e assim tornar a vida mais alegre.

Agradeço com imenso carinho ao pessoal do Centro de Meteorologia Aplicada da FEPAGRO, onde estagiei e fui bolsista por três anos. Aos meus colegas de Geografia da UFRGS que lá estagiaram comigo e se tornaram amigos queridos, sempre com o poder de transformar meus dias de trabalho em dias agradáveis, regados a chimarrão e embalados com o gosto musical de cada um. TODOS vocês tiveram um significado especial pra mim e serão lembrados por toda a vida como responsáveis por momentos maravilhosos.

Um “obrigada” todo especial aos professores da UFRGS: a professora Vanda Ueda, primeira pessoa a ler este projeto e dizer que era bom. Onde quer que ela esteja, se não fosse seu aval positivo, ele nunca teria se transformado no meu Trabalho de Graduação. Ao professor Álvaro Luiz Heidrich, por desde 2007 estar sempre à minha disposição, esclarecendo minhas dúvidas e clareando minhas idéias à respeito de pesquisas e trabalhos.

Agradeço também a turma de 2006/1, que o destino e o vestibular tiveram a felicidade de juntar e que me acompanhou na maior parte das aulas e saídas de campo do curso. Agradeço aos que além de colegas se tornaram amigos, ultrapassando os limites do Campus do Vale e fazendo parte da minha vida, em especial a João Pedro, Vinícius e Rafael.

Um obrigada aos comerciantes e moradores da III Perimetral que foram prestativos com a minha pesquisa. Aos que não foram prestativos também agradeço, pois a cada “não”, ficava a oportunidade de correr atrás de outras entrevistas e assim conhecer mais gente com depoimentos interessantes.

Enfim, todos vocês fazem parte deste trabalho de alguma maneira. Obrigada mesmo!

RESUMO

Atualmente, um dos maiores problemas das metrópoles brasileiras, é a questão do trânsito. Visando amenizar este problema e melhorar o escoamento de automóveis em Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, há 5 anos foi implantada a III Perimetral da capital gaúcha. Esta obra, planejada na década de 50, além da intenção de facilitar a circulação de toda a demanda de tráfego entre as zonas Norte e Sul da cidade, afetou de forma significativa a paisagem ao longo do trecho, alterando também, o cotidiano das pessoas que moram ou trabalham na região. Como esses impactos se deram de forma diferenciada ao longo da via, decidiu-se setorizá-los conforme características próprias, para melhor entendimento desses impactos. Pelos mesmos serem numerosos e diversificados, este trabalho destaca apenas um desses setores na zona norte de Porto Alegre, cuja implantação da III Perimetral alterou totalmente sua configuração historicamente residencial, para uma área destinada ao comércio e prestação de serviços para um público de alta renda. Este processo está diretamente relacionado ao 3º período das relações entre sociedade e natureza, denominado por Santos (1999, p. 192) de meio técnico-científico-informacional, iniciado após a Segunda Guerra Mundial e consolidado nos anos 70, que se caracteriza pela profunda interação entre a ciência e técnica, pela especialização dos lugares e a facilidade da comunicação e deslocamento, no qual o meio geográfico tende a ter mais características universais e “apagar suas características locais”. A implantação da via seria um reflexo deste processo no espaço urbano de Porto Alegre. Através de entrevistas com moradores e comerciantes da região, pretende-se aqui fazer uma análise destes últimos cinco anos posteriores à implantação da via, avaliando os impactos na vida dos principais atingidos pelas obras: alguns saudosos dos tempos em que a região tinha características predominantemente residenciais (moradores e comerciantes mais antigos) e outros encantados com as modificações que houveram no espaço e foram atraídos para região justamente por estas novas características.

Palavras-chave: III Perimetral, Setorização, Adensamento Técnico

ABSTRACT

Today, one of the major problems faced by the Brazilian metropolitan areas is automobile traffic. In order to solve part of this problem and to improve automobile flow in Porto Alegre, the capital city of Rio Grande do Sul state, the III perimetral road of the city was implanted, five years ago. This structure, whose project was made during the fifties, helped to increase the circulation of traffic demand between the North and South sectors of the city, however, it also affected the city's landscape along the road and the daily life of people who live and work around it. Since these impacts occurred differently along the extension of this road, they were sectorized according to their particularities, so the same impacts could be better understood. They were numerous and diverse, so this paperwork focused on just on sector of the city's North sector, whose impacts changed its configuration, historically known as mainly residential, to an area destined for commerce and service provision to the high- income public. This process is related to the third period of relations between society and nature, described by Santos (1999, p. 192) as the technical-scientific-informational, that began after World War II and consolidated during the seventies, known for the deep interaction between science and technique, for the specialization of places and ease of communication and displacements, in which the geographical space tends to have universal features and lose its local features. The implantation of this road would be a reflex of this process in the urban space of Porto Alegre. Through interviews with residents and traders in the region, it is intended here to analyze these last five years following the implementation of the road, evaluating the impacts on the lives of most affected by the works: some of the nostalgic days when the region was predominantly residential characteristics (oldest residents and merchants) and other delighted with the changes in space and there were attracted to the region precisely because of these new features.

Key words: III perimetral, Sectorization, technical densification

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: localização do setor 1 da III Perimetral (adaptado de Google Earth, 2010).	28
Foto 1: evidência de casas destruídas pela construção da III Perimetral (arquivo pessoal, 2010).	29
Foto 2: evidência da alteração de terrenos de prédios residenciais causados pelo alargamento da via pela passagem da III Perimetral (arquivo pessoal, 2010) ...	29
Figura 2: localização do setor 3 da III Perimetral (adaptado de Google Earth, 2010).	31
Foto 3: ilustração evidenciando a modificação da paisagem no Setor 3 (arquivo pessoal, 2010).	33
Foto 4: exemplo de moradias comuns ao Setor 3 (arquivo pessoal, 2010).....	33
Figura 3: localização do setor 4 da III Perimetral (adaptado de Google Earth, 2010).	35
Foto 5: evidência da ocupação predominantemente residencial do setor 4 da III Perimetral.	36
Foto 6: evidências de demolições da época da construção da III Perimetral.	36
Figura 4: localização do setor 2 da III Perimetral (adaptado de Google Earth, 2010).	39
Foto 7: antiga casa residencial transformada em agência bancária no setor 2 da III Perimetral (arquivo pessoal, 2010).	40
Foto 8: evidência das poucas casas residenciais do Setor 2 após a implantação da III Perimetral (arquivo pessoal, 2010)	40
Foto 9: evidência das novas construções no setor 2 da III Perimetral (arquivo pessoal, 2010).	41
Foto 10: exemplos de arquitetura contemporânea e objetos estéticos na paisagem do setor 2 da III Perimetral (arquivo pessoal, 2010)	42

- Foto 11: exemplos de arquitetura e equipamentos decorativos e paisagísticos dos edifícios do setor 2 da III Perimetral (arquivo pessoal, 2010)42
- Foto 12: evidências de formas arquitetônicas que chamam atenção por seus projetos no setor 2 da III Perimetral (arquivo pessoal, 2010).43
- Foto 13: exemplo do aumento da demanda de circulação como uma das principais características do período técnico-científico-informacional (arquivo pessoal, 2010).52
- Foto 14: ilustração a respeito do apomramento das técnicas, que deixa o espaço mais denso, o deixando mais distante da natureza (arquivo pessoal, 2010).....53
- Foto 15: ilustração evidenciando a especialização do trecho da III Perimetral no ramo de comércio e serviços para classe alta e média alta (arquivo pessoal, 2010)54

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Tempo de moradia no setor 2 da III Perimetral (Aita, 2010)	67
Gráfico 2: O Trânsito efetivamente melhorou após a implantação da III Perimetral? – opinião dos moradores (Aita, 2010).....	67
Gráfico 3: Usa e/ou consome os serviços locais? – moradores (Aita, 2010).	68
Gráfico 4: Quais as principais alterações na paisagem, após a implantação da III Perimetral? – opinião dos moradores (Aita, 2010).....	69
Gráfico 5: Tempo de trabalho no setor 2 da III Perimetral (Aita, 2010).	70
Gráfico 6: O trânsito efetivamente melhorou após a implantação da III Perimetral? – opinião dos comerciantes (Aita, 2010).....	70
Gráfico 7: Usa e/ou consome os serviços locais? – comerciantes (Aita, 2010)	70
Gráfico 8: Quais as principais alterações na paisagem, após a implantação da III Perimetral? – opinião dos comerciantes (Aita, 2010).	72

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Tempo de moradia no setor 2 da III Perimetral (Aita, 2010).....	67
Tabela 2: O Transito efetivamente melhorou após a implantação da III Perimetral? – opinião dos moradores (Aita, 2010).....	67
Tabela 3: Usa e/ou consome os serviços locais? – moradores (Aita, 2010) .	68
Tabela 4: Quais as principais alterações na paisagem, após a implantação da III Perimetral? – opinião dos moradores (Aita, 2010).....	68
Tabela 5: Tempo de trabalho no setor 2 da III Perimetral (Aita, 2010).....	70
Tabela 6: O trânsito efetivamente melhorou após a implantação da III Perimetral? – opinião dos comerciantes (Aita, 2010)	70
Gráfico 7: Usa e/ou consome os serviços locais? – comerciantes (Aita, 2010) .	70
Gráfico 8: Quais as principais alterações na paisagem, após a implantação da III Perimetral? – opinião dos moradores (Aita, 2010).....	71

LISTA DE ABREVIATURAS

CORAG	Companhia Rio-grandense de Artes Gráficas
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
ESEF	Escola de Educação Física da Universidade Federal do Rio Grande do Sul
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
PDDUA	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental
SMF	Secretaria Municipal da Fazenda
SMOV	Secretaria Municipal de Obras e Viação
SOGIPA	Sociedade Ginástica de Porto Alegre

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
1. ESBOÇO TEÓRICO.....	18
1.1 SETORIZAR.....	18
1.2 ESPECIALIZAÇÃO DE LUGARES	19
1.3 A QUESTÃO DO INDIVÍDUO	20
1.4 AGENTES SOCIAIS DO ESPAÇO URBANO	22
1.5 DESENVOLVIMENTO SÓCIO-ESPACIAL	24
2. OS SETORES DA III PERIMETRAL	26
2.1 SETOR 1: O EIXO INDUSTRIAL E DE ESCOAMENTO	27
2.2 SETOR 3: POUCAS MUDANÇAS NA PAISAGEM.....	31
2.3 SETOR 4: O SETOR MAIS RESIDENCIAL DA III PERIMETRAL	34
3. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO: A PERTINÊNCIA DA PESQUISA SOBRE O RECORTE ESCOLHIDO – O SETOR 2	38
4. ADENSAMENTO TÉCNICO NA PAISAGEM DO SETOR 2 DA III PERIMETRAL: O APERFEIÇOAMENTO DAS TÉCNICAS E SUA REPRESENTAÇÃO NO ESPAÇO	50
5. ENTREVISTAS: A PERCEPÇÃO DE MORADORES E COMERCIANTES DO SETOR 2 DA III PERIMETRAL	57
5.1 DIFICULDADES.....	62
5.2 PONTOS POSITIVOS.....	64
5.3 NÚMEROS E ESTATÍSTICAS	66

CONSIDERAÇÕES FINAIS	73
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	77
ANEXO A – ILUSTRAÇÃO DA EXTENSÃO TOTAL DA III PERIMETRAL DE PORTO ALEGRE E SUA DIVISÃO SETORIAL.....	81
ANEXO B – QUESTIONÁRIO APLICADO NO TRABALHO (MORADORES).....	82
ANEXO C- QUESTIONÁRIO APLICADO NO TRABALHO (COMERCIANTES).....	83
ANEXO D- CONTRUÇÃO DO VIADUTO JOSÉ EDUARDO UTZIG (PARTE SUL)..	84
ANEXO E – CONSTRUÇÃO DO VIADUTO JOSÉ EDUARDO UTZIG (PARTE NORTE).....	85
ANEXO F – EVIDÊNCIA TRANSTORNOS DAS OBRAS DA III PERIMETRAL	86

INTRODUÇÃO

Porto Alegre encontra-se num cenário econômico positivo dentro do contexto atual do país. Analisando os dados apresentados pelo Observatório de Porto Alegre, o último censo realizado pelo IBGE (2000) aponta números positivamente significativos em relação ao IDH (Índice de Desenvolvimento Humano), atingindo o valor de 0,865 numa escala que vai de 0 a 1, estando em primeiro lugar em qualidade de vida entre as cidades brasileiras com mais de um milhão de habitantes.

O poder aquisitivo dos gaúchos, a retomada da estabilidade econômica e as facilidades de crédito após a crise de 2008, aumentaram a compra e venda de veículos na última década, tornando a circulação de trânsito na capital cada vez mais difícil. Apesar da população porto-alegrense não ter crescimentos significativos (em média de 0,93% ao ano - IBGE/2000), um estudo realizado pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) em 2009, a frota de automóveis cresceu 35% nos últimos dez anos, chegando em 2009 ao número aproximado de 653.329 carros.

Visando facilitar o escoamento e circulação de toda esta demanda de tráfego – problema comum as grandes cidades – agentes sociais do espaço urbano atuam elaborando estratégias que supram as necessidades de quem habita, trabalha e consome em Porto Alegre. Tornam-se exemplos desses agentes, os proprietários dos meios de produção (sobretudo as grandes empresas e indústrias), os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais, que representam não apenas o interesse da população em melhorar o trânsito da cidade, mas também interesses próprios. Estes, com estratégias e ações concretas, fazem e refazem a cidade, cada um de uma maneira e com uma força de influência. Além disso, alguns desses agentes podem formar corporações, o que tira poder e voz dos outros agentes. Segundo Correa (1995), a ação desses agentes sociais inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização espacial que se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo, deteriorização de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada da infraestrutura e mudança, coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade.

Um exemplo recente da atuação desses agentes no espaço urbano na capital gaúcha, foi a implantação da III Perimetral de Porto Alegre, via que une as zonas norte e sul da cidade sem passar pela região central, obra que contou com recursos da Prefeitura Municipal e do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Sua implantação é recente, mas seu projeto data da década de 50, quando a capital gaúcha traçou o Primeiro Plano Diretor do país, tornando-se pioneira neste tipo de planejamento.

Iniciativas como tal, visam a princípio o interesse coletivo (melhoria no escoamento do trânsito), mas acabam causando também mudanças no aspecto da paisagem, além de outros processos que não podem ser visualizados, como a transformação do cotidiano de quem vive no lugar. Segundo Lopes (1998, p. 117), cada um de nós tem seu próprio mapa mental de sua cidade. Desta forma, a complexidade não está somente em construir espaços físicos, mas em atingir uma diversificada sociedade com anseios, desejos, conflitos e reivindicações.

Antes mesmo da implantação da nova via, para que as obras pudessem ser plenamente realizadas, várias modificações no espaço já podiam ser percebidas: demolições totais e parciais de residências, prédios e estabelecimento comerciais, com conseqüente remoção de moradores e trabalhadores, levaram ao chão diversas construções e transformaram histórias de vidas inteiras em pilhas de entulho. Este deslocamento de indivíduos que implica numa modificação significativa da rotina dos mesmos, é citado por Haesbaert (2004, p. 246) como parte de um processo de des-reterritorialização e sua abordagem é pertinente neste trabalho, pois geralmente quando se fala que um empreendimento deste porte foi concluído com êxito, nem sempre esses detalhes que o tornaram possível são lembrados.

Obviamente, sabemos que obras para modernizar e qualificar uma cidade são necessárias. Porto Alegre, como uma grande metrópole brasileira, não podia ficar parada no tempo, apesar de seu crescimento gerar algumas mudanças na vida de seus moradores. Mudanças são constantes e sempre necessárias, bastando um tempo de adaptação para que elas se tornem partes do nosso cotidiano como fazia os elementos mais antigos. O decorrer do tempo, deixa marcas no espaço do que já foi usual um dia e do que se adensa na paisagem como algo novo e útil para a atualidade.

Por se tratar de uma via com cerca de 15 quilômetros, o trabalho se tornaria

extenso demais caso fossem detalhados todos os impactos causados em sua extensão. Logo, partindo do pressuposto que dentro de uma mesma cidade há bairros ou regiões com diferentes vocações (por sua organização territorial, público que atinge e características físicas como relevo), fica evidente que as obras da III Perimetral atingiram de maneiras distintas os pontos da cidade por onde passou. Assim, propõe-se aqui, uma setorização de todo o percurso longitudinal da III Perimetral da capital gaúcha, usando como base principal a divisão em macrorregiões do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Porto Alegre (1999, Título III, capítulo II), além de observações em campo, que tornaram possível perceber estas diferenças bem marcantes de impactos das obras da via.

Este trabalho então se organizará em 5 capítulos, que objetivam enfatizar estas modificações no espaço urbano de Porto Alegre através da principal obra viária de sua história e como a mesma trouxe consigo alguns outros fatores importantes que não só o escoamento de veículos.

Assim, logo no primeiro capítulo, organizou-se uma série de definições importantes para o entendimento desta pesquisa baseada na palavra de autores renomados. Nele, há uma explicação dos conceitos que mais serão utilizados ao longo de todo o trabalho.

O segundo capítulo aborda a evolução urbana a partir do conceito das técnicas de Milton Santos. O adensamento técnico da paisagem a partir da relação do homem com a natureza, que segundo o citado autor está na sua 3ª fase denominada período *técnico-científico-informacional*, período em que estas técnicas alcançam seu grau máximo de complexidade, será exemplificado através da abordagem dos impactos que a via tem causado desde o início de sua implantação no espaço que atingiu.

No terceiro capítulo serão detalhados os três setores propostos através das observações da paisagem, ficando de fora o setor 2, ao qual se pretende dar maior ênfase. Seus aspectos econômicos, físicos, características históricas e como os mesmos se configuraram após a implantação da via serão abordados nesta parte do trabalho, justificando a divisão de cada um como um setor distinto do outro.

O quarto capítulo caracterizará exclusivamente o setor 2, que visivelmente é o trecho que mais teve modificações na sua paisagem. Neste ponto da III Perimetral, a

implantação da via não teve só impactos no trânsito, mas também no setor econômico, modificando a característica predominantemente residencial para a prestação de serviços direcionada para um público com mais condições financeiras.

Como o espaço não se faz apenas de objetos técnicos, mas também de pessoas, o quarto capítulo abordará justamente este ponto: os atingidos pelas obras de implantação da III Perimetral. Como os moradores do percurso norte-sul da via enxergam essas mudanças no local de suas vivências, do seu cotidiano? O que os mesmos apontam de positivo e negativo com as modificações ocorridas no espaço? O que mudou para melhor ou pior em suas vidas, já que em muitos casos, moradores e trabalhadores tiveram que abrir mão de uma rotina de vidas inteiras para o bem comum do escoamento do trânsito do município.

Através do relato de vivências de pessoas que foram direta ou indiretamente atingidas pelas obras, tanto moradores quanto trabalhadores deste setor escolhido, pretende-se aqui, mostrar este outro lado da obra que não é mais visível, mas fortemente percebido a quem vivenciou o espaço atingido pela mesma antes, durante e depois de sua execução. A transcrição dessas entrevistas enriquece este trabalho, pois a maneira como cada um percebe as modificações ocorridas é uma prova única de significados que cada fato tem para cada indivíduo, pois nunca duas pessoas percebem um acontecimento da mesma forma.

Assim, este trabalho visa evidenciar a dinâmica de uma grande cidade, onde o bem-estar coletivo deve ser a prioridade principal, deixando as individualidades de lado. Outro objetivo também é mostrar a percepção dos moradores e trabalhadores da região e os motivos que os levam a serem saudosos de outros tempos ou estarem plenamente satisfeitos com as modificações espaciais. Apesar de se ter a cultura no Rio Grande do Sul de preservação das raízes e identidade, a expansão da população e a já citada evolução das técnicas (entre elas a circulação e mobilidade urbanas) criam um conflito com significados únicos para cada morador de Porto Alegre, atingidos pela Perimetral ou qualquer outra obra que altere o espaço, dando outro aspecto ao seu lugar.

1. ESBOÇO TEÓRICO

A proposta desta pesquisa não tem ênfase em apenas um determinado assunto. Como já foi citado aqui, os impactos causados pela III Perimetral, tanto durante sua execução quanto os efeitos posteriores, são diversos em toda sua extensão. Ela aborda conceitos relacionados à organização territorial, geografia urbana e geografia cultural e, sendo assim, a bibliografia utilizada para conceituá-la teria que obviamente expressar esta diversidade. Portanto, este esboço teórico abrange obras que representam adequadamente o que se pretende evidenciar durante o mesmo. O objetivo então, foi reunir conceitos que evidenciem as dimensões que uma obra como a III Perimetral pode causar numa grande cidade. São impactos tanto na malha urbana da cidade, no âmbito político e no cotidiano das pessoas.

1.1 Setorizar

Talvez esta palavra-chave seja a mais importante do trabalho, pela sua intenção de setorizar o trecho atingido pela III Perimetral. Segundo a Enciclopédia Larousse Cultural (1999, p. 5348) um setor é o aspeto particular de um conjunto de atividades, esfera ou ramo de atividade. Também pode caracterizar a subdivisão de uma região, distrito ou seção ou então um campo ou zona de ação de um indivíduo, de uma organização ou domínio. Todas encaixam-se de alguma maneira na proposta de agrupar partes da III Perimetral conforme suas características afins e diferenciá-la das outras denominando-as de setores.

Gomes (2002, p. 177) condena a setorização no estudo das cidades, dizendo que este processo de “separar as partes para entender o todo é cômodo, mas que a separação desconsidera o todo processual”. Sua crítica é pelo fato de que atualmente as cidades são setorizadas por funções próprias e exclusivas que as tornam alienadas pois nada tem a ver, muitas vezes, com suas imediações ou com seu passado. As considerações da autora a este respeito são totalmente plausíveis

e a ação de setorizar a III Perimetral neste trabalho, é justamente para evidenciar como estas delegações de funções dentro do espaço urbano e impactam os mesmos e a vida das pessoas que fazem uso dele.

1.2 Especialização dos lugares

O fato de se ter conseguido dividir o trecho atingido pelas obras da III Perimetral em 4 setores, evidencia uma característica muito comum da atualidade, de que o mundo pós-moderno é visto como recoberto por diversos territórios o que acaba influenciando na vida social de todos. Conforme Haesbaert (2004), essa diversidade acaba se organizando no espaço através das funções predominantes em cada território¹ dentro de uma rede, associando-se a outros com funções diferentes e/ou complementares. O fluxo e dinamismo dessas redes se dá principalmente através da modernização das comunicações e transportes. Sendo assim, territórios com certas especificidades podem fazer trocas, abastecer-se ou serem abastecidos de produtos, informações ou tecnologias entre si. Isto tem reflexo dentro da cidade, onde visivelmente cada bairro ou região também ganha funções predominantes e quando essas são estabelecidas ou salientadas, é comum a mudança ou adaptação dos padrões arquitetônicos, remoção ou inserção de estabelecimentos comerciais, além da atração ou dispersão de pessoas. Assim sendo, não ocorre um processo de desterritorialização, mas sim novas maneiras de territorializar-se dentro da cidade.

A respeito da especialização espacial, Clark (1985, p. 106) fala que o aumento da população numa cidade é um dos seus principais responsáveis. A competição pelo espaço torna-se tão grande que cada área da cidade tende a ser destinada aos usos que resultam em maiores retornos econômicos. O lugar do trabalho fica divorciado do lugar da residência, do lazer, etc., o que resulta na

¹ “Nunca é demais lembrar o pressuposto básico de que o território, no sentido relacional com que trabalhamos, não é simplesmente uma ‘coisa’ que se possui ou uma forma que se constrói, mas sobretudo uma relação social mediada e moldada na/pela materialidade do espaço. Assim, mais importantes do que as formas concretas que construímos são as relações com as quais nos significamos e ‘funcionalizamos’ o espaço, ainda que num nível mais individual.” (HAESBAERT, 2004, p.350)

produção de diversos mundos sociais dentro da cidade.

Sobre este processo comum as cidades do século XXI, Gomes (2002) salienta que os gestores públicos “elegem” certas partes da cidade para terem funções próprias e exclusivas, dando a estas um certo ar de alienação (pelo menos por um tempo), quando a proposta nada tem a ver com a natureza do lugar.

Santos (1999), justifica a especialização dos lugares em função do aprimoramento das redes² existentes atualmente. Estas especializações de lugares, como será abordado mais adiante neste trabalho, são indispensáveis para estruturar o conjunto das atividades econômicas em seu desenvolvimento atual, onde as técnicas nunca estiveram tão aprimoradas. Isto fica claro na facilidade de trocas, comunicação e deslocamentos que as mesmas proporcionam atualmente, onde os sistemas técnicos criados se tornaram mundiais, mesmo que sua distribuição geográfica seja irregular.

Ainda segundo Santos (1997, p. 42), além da empirização do tempo, as técnicas possibilitam uma qualificação precisa da materialidade sobre as quais as sociedades humanas trabalham. Assim, com o grau de evolução atingido pelas mesmas atualmente, um lugar pode facilmente se dedicar a uma atividade principal e adquirir produtos e serviços com as quais não trabalha em outros lugares especializados em outros produtos e serviços, tornando as trocas muito mais comuns e corriqueiras, pois cada lugar se caracteriza por uma especialidade.

1.3 A questão do indivíduo

À respeito da condição do indivíduo nas grandes metrópoles de atualmente – na qual pode-se incluir Porto Alegre – e do quanto é comum a supressão de elementos referenciais da história e cultura nas mesmas CACHINHO (2006), aborda

² Aqui o conceito utilizado para definir rede, como será citado neste trabalho em outras oportunidades, é o de Milton Santos (1999, p.209): “toda estrutura que permita o transporte da matéria, de energia ou de informação, e que se inscreve sobre um território onde se caracteriza pela topologia dos seus pontos de acesso ou pontos terminais, seus arcos de transmissão, seus nós de bifurcação ou de comunicação.”

a questão de que a cidade pós moderna pode ser vista sob duas óticas: a chamada *cityscape*, onde a cidade é considerada por seus ambientes construídos (ou arquiteturas físicas) para suprir as necessidades de trabalho, serviço e comércio e, outra, chamada de *mindscape*, onde a cidade é vista pelo viés de suas paisagens interiores (ou da alma), onde se passa nosso cotidiano. Os dois "cenários" fazem parte da vida de todos, pois atingem as necessidades materiais e culturais de todos os moradores da metrópole.

O autor dá ênfase ao fato de que muitas vezes a *mindscape* acaba sendo suprimida pela *cityscape*, pois atualmente é cada vez mais comum que tradição e cultura sejam deixados num segundo plano em benefício do desenvolvimento e consumo. Antigas construções são demolidas ou modificadas em nome da modernização, deixando de lado a história desses lugares.

“As construções não passam de meras peças de puzzle, de elementos visíveis ou sinais de condição pós-moderna, que poderão ser entendidos como o precipitado ou a metáfora da nova cidade, mas de todo não a fazem. Tais construções participam na configuração da sua forma, embelezam e dão vida aos palcos onde decorre a representação, mas pouco nos dizem sobre sua alma.” (CACHINHO, 2006, p.36)

Tendo então a paisagem do seu cotidiano modificado em nome da modernidade da cidade, o cidadão passa a ser visto pelo autor como um mero consumidor (consumactor) deste novo espaço urbano e assim, levanta três idéias principais de como é a vida do *consumactor* dentro da perspectiva de cidade pós moderna: A primeira, de como a metrópole pode se caracterizar essencialmente como um centro de consumo (incluindo aí, comércio e lazer), inclusive em regiões específicas para cada tipo de público. A segunda, de como os *consumactors* se tornam ao mesmo tempo, expectadores e atores dentro desta concepção urbana, sendo as vezes dado a eles a oportunidade de participar (através de audiências públicas e plebiscitos) e outras vezes apenas acatando passivamente as decisões tomadas pelos agentes sociais modificadores do espaço. Já a terceira idéia trata de uma perspectiva mais subjetiva, onde alguns lugares dentro da cidade ganham novos “arranjos” (hotéis, mirantes, etc.) para ter uma característica natural ou antiga

evidenciada e assim também, a mesma poder ser transformada numa forma de consumo, atraindo assim, um determinado público: o turista.

Todas estas idéias do autor tem em comum a perspectiva do consumo e desenvolvimento urbano. E sua abordagem para o tema do trabalho faz-se importante pois a implantação da III Perimetral – principalmente no setor destacado por este projeto – resultou além da melhoria do escoamento do trânsito, numa nova maneira de se consumir, pois atraiu um novo público, mudando bruscamente seus espaços de vivência e afetando sua rotina.

Sobre isto, Ledrut (1968, p. 19), escreve que a tradição das comunidades locais está cada vez mais influenciada pelas atividades globais, o que afeta consideravelmente a forma espacial e a vida coletiva das mesmas. Segundo o autor, na sociedade moderna as tradições estão perdendo lugar para as atividades coletivas de integração e ordem, que estão cada vez mais conscientes e sistemáticas: se formulam os objetivos e se calculam os meios apropriados para alcançar as metas fixadas. Assim, como aplica-se bem no caso das intenções em relação ao trecho ocupado pelo setor 2 da III Perimetral, a organização social do espaço deixa de ser um fenômeno natural para se tornar uma atividade racionalista.

1.4 Agentes sociais do espaço urbano

Os agentes sociais do espaço urbano serão citados várias vezes no decorrer deste trabalho, pois é deles as principais intenções e ações que modificam e transformam as cidades. O conceito foi utilizado a partir de Correa (1995), que os define como produtores e consumidores do espaço, agindo através de processos que nada tem de aleatórios. Conforme o autor, os agentes sociais são representados pelos proprietários dos meios de produção, pelos proprietários fundiários, pelos promotores imobiliários, pelo Estado e pelos grupos sociais e todos eles tem ações complexas que levam a um constante processo de reorganização espacial. A ação dos mesmos se faz dentro de um marco jurídico que regula suas ações. Este marco não é neutro, refletindo sempre o interesse dominante de um dos agentes e constituindo-se em muitos casos em uma retórica ambígua que permite que haja transgressões de acordo com os interesses de um agente dominante (p. 12).

Souza (2002, p. 52) os denomina de *agentes modeladores do espaço*, e os exemplifica como o poder político (através do próprio Estado, nas instâncias Federal, Estadual e municipal), o econômico (através de iniciativas privadas) e o social (a própria população).

No caso da obra da III Perimetral, estes três “sujeitos” manifestaram suas intenções durante toda sua execução, deixando evidente o significado que tal espaço tinha para cada um desses. Através de reuniões e audiências públicas, houve diálogos para que acontecesse a adequação de todos os interesses, nem sempre da melhor maneira possível.

“No fundo, o compromisso dos planejadores profissionais, na maioria das vezes, acaba sendo o de selecionar os meios mais eficientes para garantir a permanência das regras do jogo do modo de produção capitalista, da democracia representativa e do próprio papel do aparelho de Estado na promoção do crescimento econômico e da modernização capitalista da cidade. Ou seja: na promoção do ‘desenvolvimento urbano’ em sentido mais convencional e socialmente acrítico. Não que os técnicos não desejem, muitas vezes, perseguir metas como reduzir a pobreza e as desigualdades sociais; no entanto, a vinculação objetiva de seu empregador (o Estado) com interesses empresariais (capital imobiliário, concessionários de linhas de ônibus, etc.) costuma restringir enormemente sua margem de manobra.” (SOUZA, 2002, p. 416)

Na obra de Souza também é abordada a questão da tomada de decisões dos agentes sociais em relação à coletividade, isto é, a prioridade que deve ser dada à benefícios que atinjam um grande número de pessoas ou até a cidade inteira em todas as suas diversidades, em detrimento das preferências individuais ou de pequenos grupos. Assim, em casos como a obra da III Perimetral, muitas particularidades locais tiveram que ser deixadas de lado em nome do bem coletivo proposto, que foi de melhorias do escoamento do trânsito da cidade. O planejamento e gestão urbanos tem um caráter tanto técnico quanto político, “por dizer respeito a intervenções que mexem significativamente com a vida das pessoas” (p. 415), sendo essas partes importantes de um empreendimento que não são visíveis, mas intensamente sentidas.

Também associando aos novos rumos que a economia e sociedade capitalista tomaram recentemente (referindo-se a esta como “grande novidade

espaço-temporal dita pós-moderna”), o autor destaca que a mesma impôs efemeridade e fragmentação excessivas no domínio político, privado e social e isto teve reflexos no espaço, pois estes “atores envolvidos” influenciam de maneira desigual em distintos setores. Houve época, onde o governo ditava as regras, restando à população e setores da economia apenas a aceitação das mesmas. Atualmente, todas as partes citadas tem direito a algum tipo de participação nas decisões, mesmo que de forma desproporcional e nem sempre acatadas. Assim, interesses divergentes (como história/cultura, economia, infra-estrutura) podem as vezes ser prejudiciais a alguma das partes, senão todas. Esta situação ficou bem visível no atraso do pagamento por parte da Prefeitura à empreiteira responsável pela obra da III Perimetral, fazendo com que a mesma paralisasse os serviços em 2004: A administração não pode seguir cronologicamente seus planos, a empreiteira não pode pagar seus funcionários e custos e a população se viu obrigada a enfrentar um trânsito caótico em meio a um gigantesco canteiro de obras.

1.5 Desenvolvimento sócio-espacial

Este termo é muito importante dentro do contexto deste trabalho, visto que as modificações no espaço urbano se dão justificadas pelo desenvolvimento. Segundo Souza (2002, p.60), o desenvolvimento usado como argumento é geralmente sinônimo de desenvolvimento econômico e mesmo que por vezes vença esta barreira, não consegue ultrapassar as discussões sobre modernização da sociedade no sentido capitalista ocidental. Considerações sobre problemas ecológicos e sociais, segundo o autor, raramente estão incluídos neste termo. Logo, um espaço mais desenvolvido dentro da cidade, seria aquele com maior adensamento técnico (mais detalhamentos no capítulo específico sobre este tema).

Castells (2000, p.78) diz que a primeira vista, urbanização e desenvolvimento econômico estão ligados. Existiria, portanto, uma correlação positiva entre o nível de desenvolvimento econômico e grau de urbanização, mas o autor esclarece que esta constatação é errônea. Conforme gráficos apresentados pelo próprio autor, a população das grandes cidades de países chamados desenvolvidos e subdesenvolvidos crescem em números bem parecidos. O diferencial estaria na forma que se dá esta urbanização. Na verdade, os países estariam inseridos de forma desigual dentro da política global e é este fator que determina seu tipo de

urbanização. Dentro das cidades não é diferente, pois alguns pontos também são mais “desenvolvidos” que outros. Existiria então uma dependência de fatores políticos, econômicos e ideológicos que determinariam o estágio e condição do seu desenvolvimento.

À respeito disso, utilizando-se de uma escala menor, apontamos, o setor 2 da III Perimetral, por ser um pólo de comércio e serviços diferenciados dentro de Porto Alegre, como estando num nível de desenvolvimento superior a outros pontos da cidade. Assim como foi levantado que o diferencial entre um país desenvolvido e um subdesenvolvido está na forma que se dá a urbanização, dentro da cidade este processo também é evidente: no setor 2, delinea-se um processo de planejamento e gestão urbanos em que prima pelo embelezamento paisagístico, limpeza constante das vias e oferecimento de atrações para um público de alta renda para esta parte da cidade. Em contraponto, é sabido que em outras partes da cidade de Porto Alegre não há preocupações com manutenção de prédios, cuidado com a limpeza das ruas ou investimentos para atrair algum público específico.

As visões de quem administra, de quem consome e de quem vivencia este espaço são diferentes, mas devem culminar num mesmo caminho: o progresso e a adaptação da cidade com o futuro, adequando sempre a mesma aos acontecimentos mundiais. Neste processo, obviamente, nem todos os anseios dos envolvidos são conquistados, mas é de praxe que muitas vezes se abra mão dos interesses próprios para que haja adaptação ao que é melhor para a coletividade da cidade.

Aqui, se reuniu vários conceitos que tentam teorizar essas dinâmicas que são vivenciadas na prática por todos estes que foram citados. Obviamente que a maioria não se dá conta de todo este processo e nem de sua responsabilidade dentro dele, mesmo assim, agem constantemente para que ele continue evoluindo. Os representantes de órgãos públicos que planejam os espaços que serão selecionados para exercer tal atividade dentro da cidade, os empreendedores que agem em cima destes planejamentos, os moradores que muitas vezes apenas acarretam tais decisões e os consumidores que escolhem este ponto da cidade para atividades comerciais e de lazer, todos contribuem ativamente para que a cidade aconteça dia a dia.

2. OS SETORES DA III PERIMETRAL

Este trabalho se propõe a argumentar as modificações ocorridas no espaço urbano que a implantação da III Perimetral impôs ao longo do percurso que atravessou. Como já foi falado, essas alterações espaciais não se deram de forma homogênea ao longo dos 15 quilômetros aproximados que a via percorre. Algumas características anteriores foram mantidas, mas algumas foram totalmente alteradas, dando outra cara a tal parte da cidade.

A obra viária mais importante de Porto Alegre não modificou apenas o eixo longitudinal que atravessou. Seu entorno também sofreu modificações. A execução e implantação de uma Perimetral cortando a cidade de norte a sul que se propõe a facilitar a circulação do trânsito na cidade, passados os transtornos iniciais de obras, torna-se um “objeto” de valorização espacial em qualquer um dos seus trechos, acrescentando valor de imóveis e pontos comerciais por toda sua proximidade, com o argumento de que mais gente agora passa por ela e conseqüentemente, se aumenta o consumo.

Mas ao se percorrer a via em sua totalidade, vê-se facilmente que esses impactos causados são heterogêneos. Logo, não se teria razão de falar sobre eles de uma maneira generalizada. Daí surge a idéia de dividi-la em setores que ressaltam os diferentes impactos causados pela implantação da via.

A caracterização dos setores foi baseada, em parte, pela divisão da cidade em macrozonas, como consta no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Porto Alegre, concluído em 1999 e que entrou oficialmente em vigor em 2000. Mas a principal inspiração para delimitá-los foi mesmo as observações em campo e o conhecimento – como moradora e atingida – do percurso da via antes e depois da conclusão das obras da mesma. Percorrer o caminho diversas vezes de carro, ônibus e à pé, prestando a atenção no cotidiano dos lugares e conversando com moradores e trabalhadores ao longo de quase uma década, entende-se como argumentos fortes para basear esta setorização.

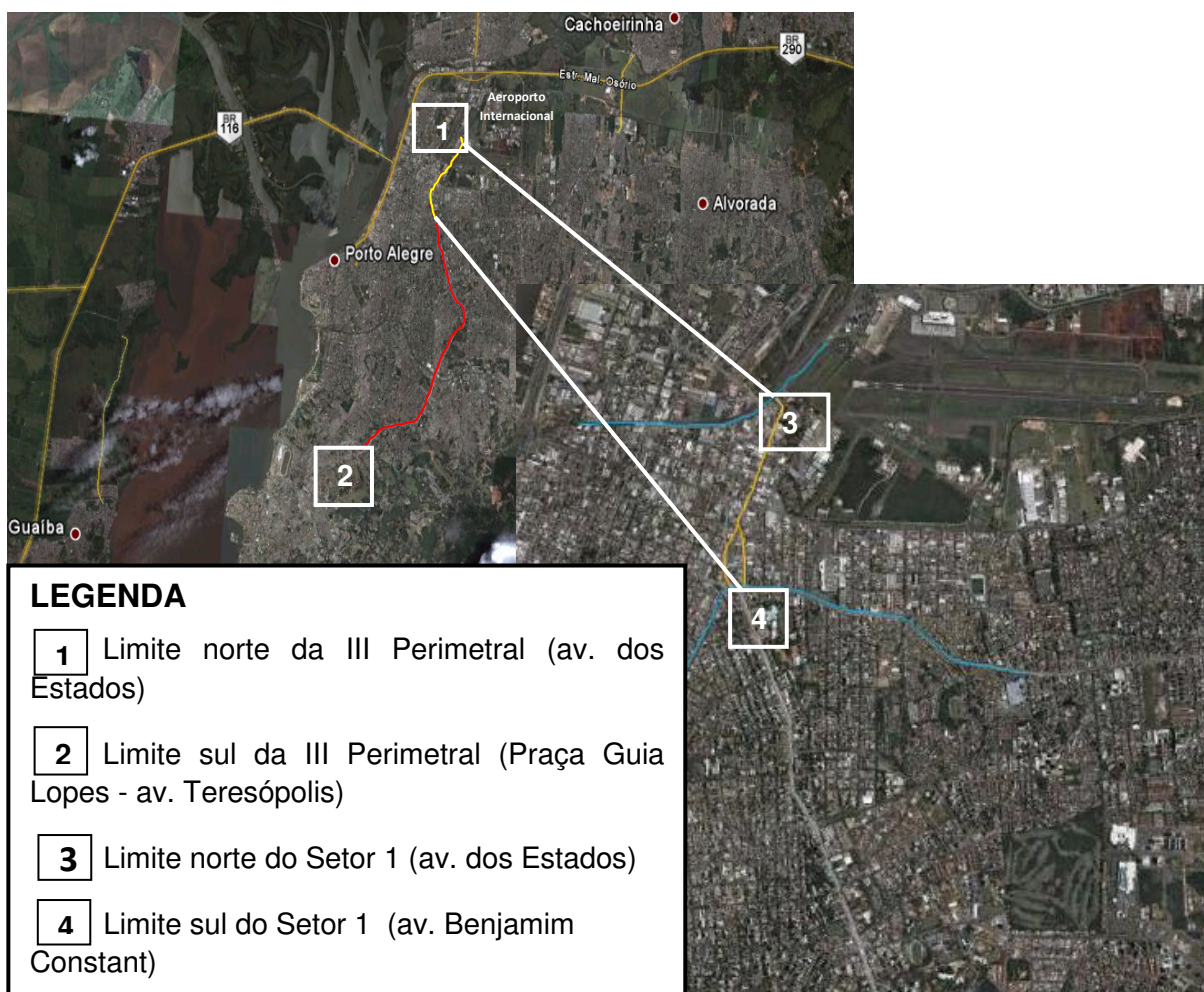
A metodologia para estabelecer a ordem dos setores foi o sentido norte-sul. Assim, foram determinados 4 setores com diferentes tipos de impactos físicos e sociais ao longo do trecho delimitado pela Avenida dos Estados (ao norte) e a Praça Guia Lopes (ao sul): o setor 1, que abrange o trecho da Avenida dos Estados à Avenida Benjamim Constant; o setor 2, abrangido pelo trecho da Avenida Benjamim Constant à Avenida Protásio Alves; o setor 3 que é delimitado pelas Avenidas Protásio Alves e Avenida Rua São Miguel e o setor 4 que abrange o trecho da rua São Miguel até a praça Guia Lopes, na Avenida Teresópolis.

Este capítulo objetiva então, especificá-los de maneira mais detalhada. Será abordado aqui, um breve histórico de suas características antigas e como os trechos estão atualmente, salientando o que mudou fisicamente no espaço urbano com a implantação da via. Entrevistas com impressões dos atingidos sobre os impactos e o que representou para eles a implantação da via se limitarão apenas ao setor 2, como já foi justificado.

2.1 Setor 1: o eixo industrial e de escoamento

Como mostra a figura na próxima página, o setor 1 tem seus limites a partir da Av. dos Estados e estende-se até a Av. Benjamim Constant. Segundo a Secretaria Municipal de Cultura de Porto Alegre, o bairro Navegantes (ao qual pertence o limite norte da III Perimetral), já encontrava registros em 1824 de sua importância devido à ligação que fazia entre o Centro da cidade e a região de imigração (vale do Rio dos Sinos), além da antiga Estrada de Baixo em direção a Gravataí, Santo Antônio e Osório. No século XIX, e especialmente a partir de 1890, a região revelou-se com forte vocação industrial, quando várias indústrias da Capital instalaram-se no bairro. O crescimento industrial contribuiu para o aumento da população, pois seus moradores, em sua maioria operários, passaram a habitá-lo em função da proximidade com seus locais de trabalho.

Figura 1: Localização do setor 1 da III Perimetral



Ainda hoje, os arredores deste trecho abriga algumas indústrias e fábricas, mas a maioria já foi desativada ou transferida para outras partes da cidade, embora ainda estejam marcados no espaço os resquícios que as mesmas deixaram: grandes prédios e depósitos sucateados. O trecho é habitado por moradores de classe média (em média 9,0 salários mínimos por chefe de domicílio, conforme o Observatório de Porto Alegre). Não há maiores preocupações com o estético, com o bonito. Próximo ao aeroporto, existem lojas de carros de luxo (Porche, Toyota) que destoam da paisagem e só se encontram ali se fazendo valer da localização na entrada da cidade e a alta circulação de pessoas que esta condição possibilita. A única tentativa de comércio para alta renda mesmo, é uma loja de venda de *Jet-ski*, que durou apenas alguns meses e seu prédio já está para alugar.

Neste trecho, houve demolições de prédios e casas, além da retirada de pátios e jardins de algumas edificações para o alargamento da via. Há um fator bem

evidente de desvalorização de imóveis: o viaduto José Eduardo Utzig, que passa na frente da janela de alguns prédios, trazendo aos moradores barulho, poeira e uma vista não muito agradável.



Foto 1: Casa destruída pela passagem do viaduto José Eduardo Utzig: os entulhos foram recolhidos e o terreno ficou simplesmente abandonado. (Mariana Aita, 07/09/2010)

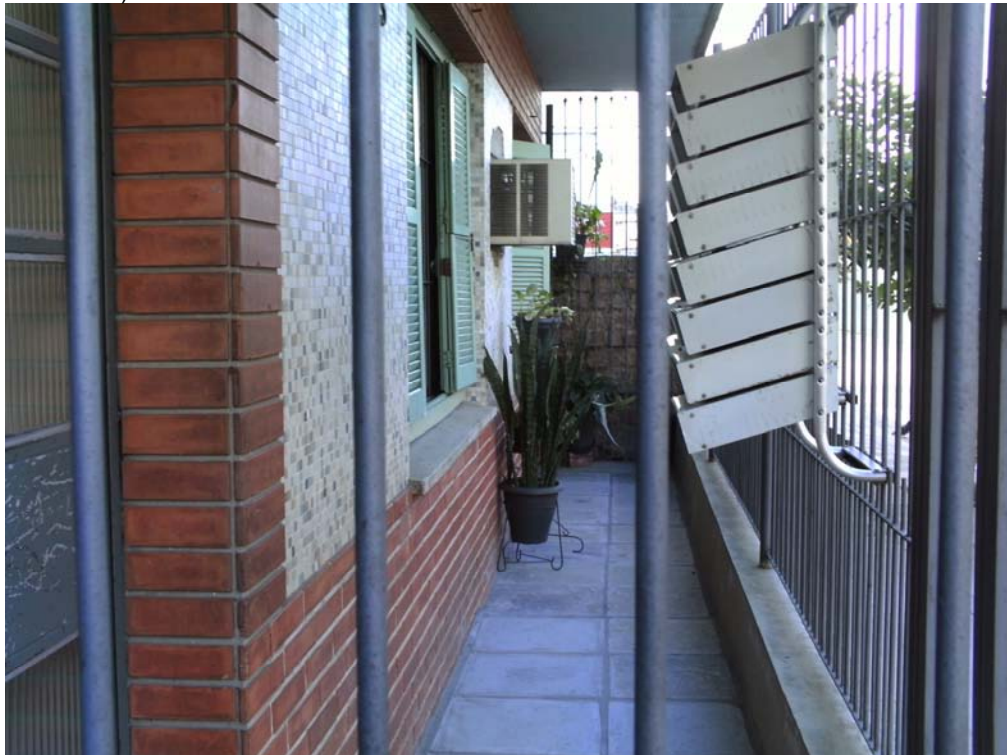


Foto 2: O alargamento da pista fez com que este prédio da rua Souza Reis perdesse seu pátio frontal. (Mariana Aita, 07/09/2010)

O setor 1, onde a III Perimetral ocupa as Avenidas Ceará, Pereira Franco e Souza Reis, foi uma das regiões que mais sofreu com a implantação da III Perimetral. Para a construção do viaduto José Eduardo Utzig foram no mínimo 3 anos de transtornos, incluindo os nove meses de atraso na obra. Houve muitos deslocamentos de moradores e comerciantes desta parte da cidade, além dos desvios de ruas, barulhos e sujeira por causa desta grande obra. Como contrapartida, na esquina das Avenidas Pereira Franco com Avenida Cairú, foi retirado um dos restaurantes mais badalados e freqüentados da cidade: o *Panchos* de comida uruguaia, que nos finais de semana recebia centenas de clientes para ver shows do cantor Dante Ramon Ledesma. Em seu lugar foi construída uma praça com quadras esportivas e brinquedos para crianças, que não é muito freqüentada. Logo após a inauguração do viaduto, já eram visíveis as pichações e moradores de baixa renda usando a parte de baixo do mesmo como habitação. A prefeitura recentemente aplicou uma tinta impermeável numa parte da estrutura do José Eduardo Utzig que facilita a remoção de pinturas indesejáveis.

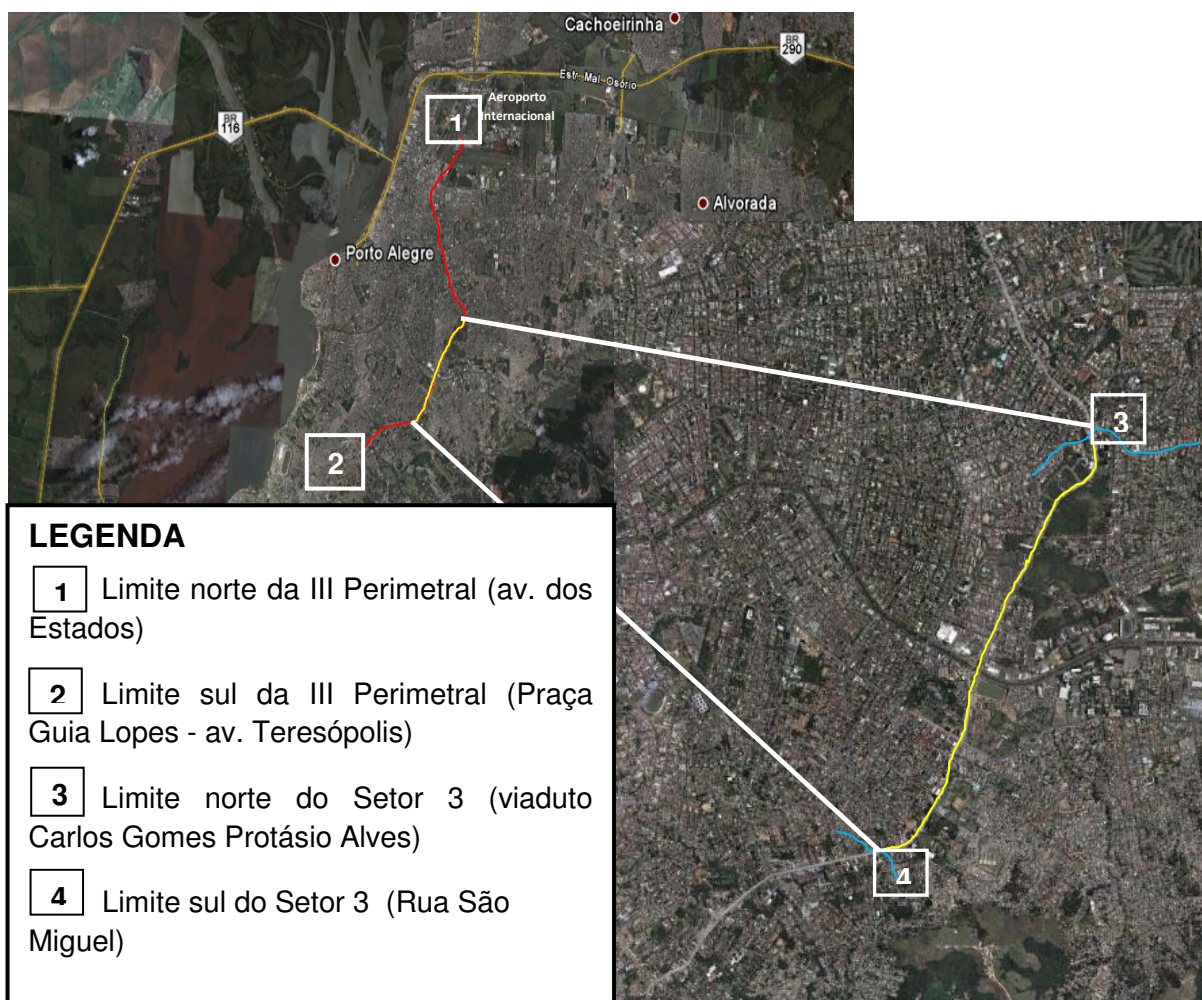
Esta parte da cidade já era denominado pelo Atlas Ambiental de Porto Alegre (1998 p. 113) de Corredor de Desenvolvimento por sua localização e por dela fazer parte algumas das principais rodovias do Rio Grande do Sul, que ligam a capital gaúcha ao resto do estado (BR-116 e BR 290). Além disso, o setor 1 abriga o Aeroporto Internacional Salgado Filho. Logo, é a parte da cidade caracterizada pelo escoamento de produção e circulação de pessoas. A implantação da III Perimetral representou para esta área uma ressalta destas características, tendo pra isto, deslocado moradores e comerciantes, além de alterar a paisagem, tudo pela melhoria do trânsito.

A respeito disto, Souza (2002, p.255) fala que são comuns ao planejamento urbano, intervenções na escala individual (como da habitação) para justificar intervenções em outra escala (a da cidade como um todo) como se entre as realidades correspondentes a essas duas escalas distintas não existisse qualquer diferença qualitativa, sendo a maior uma simples extensão da menor. E de fato não é bem assim: a cidade não é uma grande casa. Logo, alterações no espaço, na paisagem que se vê na janela todos os dias e das pessoas que fazem parte do cotidiano são fatos extremamente sentidos.

2.2 Setor 3: poucas mudanças na paisagem

O setor 3 delimitado neste trabalho, como pode ser visto na figura abaixo, abrange o trajeto longitudinal da III Perimetral que vai da avenida Protásio Alves à rua São Miguel. Diferentemente das outras divisões de setores, este não foi delimitado por uma grande avenida, sendo a Rua São Miguel uma pequena via que atravessa a Avenida Aparício Borges (nome da III Perimetral no trecho final do setor 3). Mas é a partir dela que as características utilizadas como argumento para diferenciar os setores 3 e 4 se evidenciam.

Figura 2: Localização do setor 3 da III Perimetral



Por ser o setor com maior extensão, ele tem duas características bem marcantes, mas mesmo assim, dignas de se considerar num mesmo setor. Ao se passar pelo viaduto da Carlos Gomes/Protásio Alves se percebe vistosas

revendedoras de carros (Honda e Ford) e altos edifícios residenciais recém inaugurados e outros em construção, características mais comuns ao setor 2, tanto que a preocupação estética desta parte da Perimetral, se limita às primeiras quadras após o fim da Avenida Carlos Gomes e início da Avenida Salvador França (nome da III Perimetral neste trecho), sendo assim, uma “área de transição” entre os dois setores. Mas a característica mais marcante setor 3, é a quantidade pouco significativa de elementos novos na paisagem. Antes da implantação da III Perimetral, o entorno da Avenida Salvador França tinha como uma das principais características, ter diversos vazios em sua paisagem. Os grandes espaços ocupados pela Faculdade de Educação Física da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (ESEF), pelo Jardim Botânico e por grandes áreas pertencentes ao exército acentuavam esta impressão. Agora, passados 5 anos da implantação da via, diferente do setor 2, pouca coisa mudou nesta configuração. Um exemplo disso, é que existem na própria Salvador França, um grande espaço para prática de equitação e de depósito de ônibus antigos.

A característica sócio-econômica do setor 3 (abrangido pelos Bairros Jardim Botânico e Partenon), é ser habitado predominantemente por famílias de classe média. Segundo dados do Observatório de Porto Alegre, a renda média desta região é de 10,3 salários mínimos por chefe de família e sua principal expansão se deu nas décadas de 60 e 70 (segundo a Secretaria Municipal da Cultura), sendo os elementos arquitetônicos mais recentes, bem raros. Há várias quadras de casas exatamente iguais que ainda hoje são ocupadas pelos militares que trabalham nos arredores e suas famílias. Existem também várias residências unifamiliares, tanto na própria Avenida Salvador França quanto no seu entorno. São residências geralmente de apenas um andar e alguns sobrados, em sua maioria de arquitetura antiga e sem sinais de reformas ou manutenções das fachadas (pinturas descascadas, paredes sujas ou mofadas, etc.).

Os edifícios existentes tem poucos andares, sendo os maiores prédios aqueles dos setores públicos (o prédio do Fórum Regional do Partenon e o prédio da Companhia Rio-grandense de artes gráficas - CORAG). O comércio está claramente direcionado para classe baixa e média baixa, se concentrando em lancherias, mercadinhos e acessórios para carros como borracharias, vendas de carros usados e auto peças.



Foto 3: modernas revendas de carros e prédios altos surgem na paisagem do setor 3, apenas nas proximidades do setor 2. (Mariana Aita, 07/09/2010)



Foto 4: casas de militares, muito comuns ao setor 3. (Mariana Aita, 07/09/2010)

Foi um setor também bastante afetado pelas obras da via, com

desapropriações de terrenos, casas e edifícios para o alargamento das ruas. Mas a implantação da mesma não trouxe preocupações com a estética nesta parte da Perimetral, tanto que não é raro encontrar resquícios de demolições, como partes de casas não totalmente destruídas e terrenos vazios com tijolos e azulejos jogados ao chão. Um fator que chama atenção de quem percorre este trecho da III Perimetral é o atual grande número de apartamentos e casas para alugar ou à venda. A partir da Rua São Miguel em direção ao sul da cidade, a forte presença dos vazios na paisagem praticamente desaparecem, dando lugar então a quarta e última divisão de setor.

2.3 Setor 4: o setor mais residencial da III Perimetral

O quarto e último setor no sentido norte-sul delimitado por este trabalho, ocupa o trecho das avenidas Aparício Borges e Teresópolis, tendo como limites as ruas São Miguel (norte) e Praça Guia Lopes na Avenida Teresópolis (sul). Foi um dos trechos que mais demorou para ser concluído, pelo atraso nas obras e falta de verbas para obra do Viaduto que liga a Aparício Borges a Avenida Teresópolis. O mesmo também motivou um grande número de desapropriações, remoções de moradores e demolições, além de uma modificação considerável na paisagem: duas ruas distintas e em níveis topográficos diferentes, ganharam uma ligação através da passagem aberta entre os níveis, além de acessos através de escadas e galerias. Os limites do setor 4 podem ser vistos no esquema da próxima página.

Numa simples observação da paisagem, é facilmente percebido o predomínio de residências nesta parte de Porto Alegre. Apesar da cidade ter se expandido nos últimos dez anos, com a construção de edifícios e condomínios fechados (tanto verticais quanto horizontais) os Bairros Glória e Teresópolis (bairros que abrangem o 4º setor da III Perimetral) tem fortes características residenciais de casas do início de sua ocupação, que segundo a Secretaria Municipal de Cultura de Porto Alegre, data da década de 60. Mesmo que algumas sejam ocupadas por estabelecimentos comerciais (cabelereiros, escola de música e de línguas, etc.), o mais comum ainda são as famílias vivendo nas casas. Inclusive, as ruas do entorno da Avenida Teresópolis são calmas e tranqüilas, dando a sensação de uma cidade do interior. O site do observatório de Porto Alegre destaca a “organização comunitária” desta parte

da cidade como uma forte característica. A paisagem é densa, quase sem terrenos desocupados ou espaços vazios, mas o número de edificações não é alta, com o predomínio de edificações com poucos andares. Apenas recentemente, é possível observar na paisagem das ruas ao redor da III Perimetral, alguns prédios residenciais de arquitetura moderna em construção. Segundo o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Porto Alegre, esta parte da cidade ocupa partes das macrozonas 5 (cidade Jardim) e 7 (Restinga), caracterizada “pelo uso residencial predominantemente unifamiliar” (2000, capítulo II, artigo 29).

Figura 3: Localização do setor 4 da III Perimetral



No setor 4, não são perceptíveis grandes preocupações com estética da paisagem. Ao contrário do setor 2, não há elementos decorativos (chafariz, jardins, esculturas) no espaço e assim como o setor 3, as casas não aparentam reformas ou manutenções recentes: a maioria são residências com arquitetura antiga, sendo raras as construções com aspecto mais novo. A população é de classe média,

sendo o rendimento dos chefes de família deste setor de 11,5 salários mínimos, conforme o Observatório de Porto Alegre.



Foto 5: Evidência da ocupação predominantemente residencial do setor 4. (Mariana Aita, 07/09/2010)



Foto 6: Ainda é possível perceber restos de demolições feitas pelo alargamento da via (Mariana Aita, 07/09/2010)

Também como no setor 3, neste setor 4 se vê resquícios das demolições ocorridas pelo alargamento da rua, com algumas casas e estabelecimentos comerciais simplesmente colocando uma grade de proteção no que sobrou do imóvel, numa demonstração de que a população não quis deixar seu local, que a indenização não foi suficiente para uma reforma ou simplesmente por o aspecto estético não ser uma prioridade

Há inúmeras semelhanças entre os setores 1, 3 e 4. A principal delas é a falta de preocupação com a estética paisagística, bem como de destinação de serviços para um público alvo, o que faz do setor 2 um trecho muito distinto do resto da III Perimetral, no qual está se propondo um novo conceito de centralidade dentro de Porto Alegre, onde o "global" se faz mais presente que "local".

Os setores 1, 3 e 4 não tiveram "destinações" específicas com a implantação da obra. Os dois últimos setores então, compartilham vários fatores característicos em comum (predominantemente residencial unifamiliar, comércio destinado a classe média baixa e baixa), só distinguindo-se na divisão setorial pelos vazios urbanos existentes no setor 3. Isso faz dos mesmos espaços que tiveram sua trajetória recente motivada pelo que já existia e já fazia parte dos mesmos, não tendo ambições e destinações específicas como o setor 2.

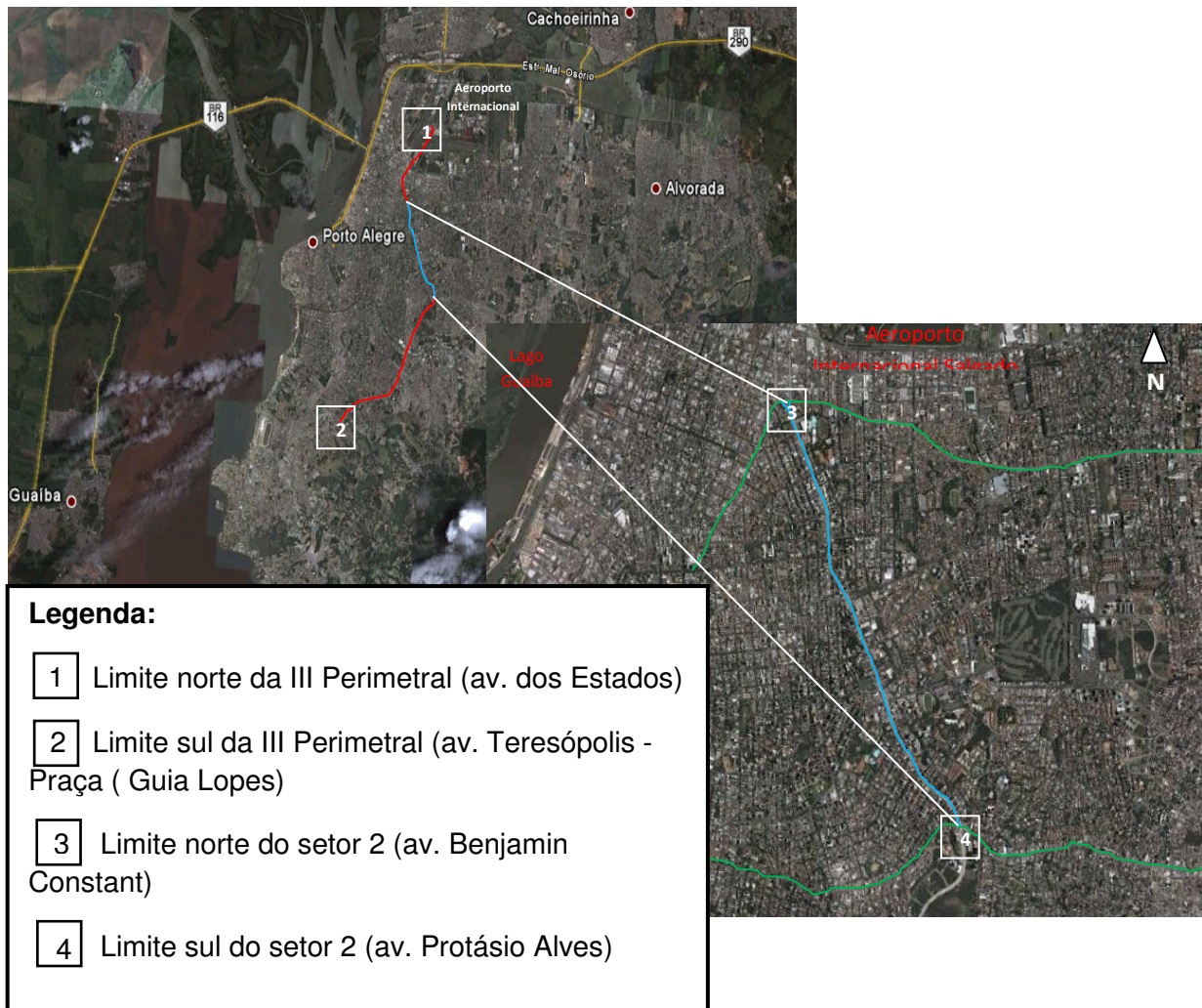
3. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO: A PERTINÊNCIA DA PESQUISA SOBRE O RECORTE ESCOLHIDO – SETOR 2

Em sua fase de projeto, este trabalho teve a intenção de propor que a III Perimetral de Porto Alegre fosse dividida em setores a partir da leitura que é feita na paisagem, já que seus impactos se deram de forma diferente nos pontos da cidade que atingiu, tendo cada um deles uma configuração própria bem visível no espaço. Não há, porém, estudos que embasem as setorizações ao longo da via que aqui se pretende comentar, ou seja, de que se tenha registrado estes diferentes impactos que a III Perimetral causou ao longo de seu percurso. Assim, foram delimitados 4 diferentes setores, baseados principalmente por observações de campo e nas macrozonas propostas pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Porto Alegre (2000). Os outros 3 setores determinados por este trabalho fôramos da detalhados e justificados em outro momento, numa parte exclusiva para os mesmos, tendo o presente capítulo o objetivo de salientar apenas o setor 2, ao qual tivemos envolvimento direto por todo o período das transformações.

A idéia da setorização se deu pela heterogeneidade dos pontos da cidade que a III Perimetral atingiu. Segundo o Atlas Ambiental de Porto Alegre (1998, p.107), o estudo “das funções de certas áreas da cidade possibilita identificar espaços urbanos específicos. São cidades dentro da cidade maior”. Apesar de cada um ter singularidades interessantes, tratar de todos os setores tornaria o trabalho extenso e provavelmente superficial. Logo, as atenções para o setor 2, referem-se a área delimitada pela rótula das Av. Carlos Gomes/Protásio Alves (ao sul) e pela Av. Benjamin Constant (ao norte), na zona norte de Porto Alegre, como mostra a figura 1.

Este setor se caracterizou por uma renovação total da paisagem durante e após a implantação da via. Sendo historicamente uma área de predomínio residencial, percebe-se claramente o setor terciário ocupando o espaço das tradicionais mansões de família que figuraram as Avenidas Dom Pedro II e Carlos Gomes no passado (foto 8, página 40). Algumas delas transformaram-se em espaços para eventos, bancos, danceterias e restaurantes (conforme foto 7, página 40). Outras foram destruídas total ou parcialmente para ceder lugar a edifícios comerciais e outros empreendimentos.

FIGURA 4: LOCALIZAÇÃO DO SETOR 2 DA III PERIMETRAL



O setor 2 atravessa sete bairros: São João, Higienópolis, Auxiliadora, Boa Vista, Bela Vista, Mont`Serrat e Três Figueiras. É a área que conta com a maior densidade de ocupação de todo o caminho percorrido pela III Perimetral. Esta região sempre teve como uma das principais características, concentrar população de médio-alto e alto poder aquisitivo. Segundo a publicação “Mapas e Indicadores das Vulnerabilidades Sociais” (2007) do Observatório da Cidade de Porto Alegre, o último Censo do IBGE em 2000 (portanto antes da implantação da III Perimetral) mostra que esta área já concentrava as mais altas rendas (cerca de 22 salários mínimos por responsável de domicílio da cidade). Esta configuração tende a permanecer, pois embora a população de alta renda agora não habite mais o eixo Dom Pedro II/Carlos Gomes, trabalha e consome no mesmo, residindo em seu entorno.



Foto 7: antiga casa residencial reformada para dar lugar a sede do Banco *Itaú Personallité* (foto de Mariana Aita, 18/08/2010)



Foto 8: uma das poucas casas residenciais da av. Carlos Gomes dividindo espaço com os modernos edifícios do setor 2 (foto de Mariana Aita, 18/08/2010)

É importante enfatizar que não apenas as vias atingidas pela III Perimetral (no caso do setor 2, Dom Pedro II e Carlos Gomes) passaram por modificações. As avenidas e ruas adjacentes também tiveram influência da mesma. Anúncios publicitários de moradias, salas comerciais e locais para compra e lazer próximos a este trecho da via, promovem seus empreendimentos citando a proximidade com a III Perimetral, sua facilidade de deslocamento e suas opções de serviços.

Numa simples observação deste espaço, é possível se ver o “clima” de renovação da paisagem. Há muitas construções e reformas, com edificações de arquitetura contemporânea (foto 9, abaixo) e repaginamento de algumas antigas construções. Há muita preocupação principalmente com o “belo” e o “moderno”: ao longo deste setor da Perimetral, nos últimos 5 anos, muitos empreendimentos renovaram suas fachadas e implantaram detalhes como cercas vivas, estruturas metálicas e detalhes em vidros e espelhos que chamam a atenção de quem passa. Há chafarizes, esculturas e paisagismo em evidência (fotos 10 e 11). Há constante manutenção (limpeza, conserto) das paradas de ônibus e canteiros deste trecho, o que não é observado em outros pontos da cidade.



Foto 9: Construção de novos edifícios, cena comum no eixo da III Perimetral e seu entorno. (foto de Mariana Aita, 18/08/2010)

A concentração de serviços especializados e destinados a população de alta renda é muito evidente: agências de bancos menores e personalizadas como *Banco do Brasil Estilo* ou *Itaú Personallité*, estão presentes no eixo. Estéticas, lojas especializadas em equipamentos esportivos e suplementos alimentares, farmácias de manipulação, cabeleireiros, academias, centros de massagem e *Day Spas*, em geral destinados ao consumo de alto poder aquisitivo. Boutique de louças e luminárias, de utensílios de cozinha e móveis e decoração para encher os olhos de quem vê (foto 12, na página seguinte).



Foto 10: Além da arquitetura contemporânea, ganha destaque o tamanho dos edifícios e os equipamentos decorativos e paisagísticos. (foto de Mariana Aita, 18/08/2010)



Foto 11: Exemplos de arquitetura contemporânea e objetos estéticos, como o chafariz em frente a um prédio comercial (foto de Mariana Aita, 18/08/2010)



Foto 12: exemplo das formas arquitetônicas que chamam a atenção por seus projetos. (foto de Mariana Aita, 18/08/2010)

Aos domingos, das 8h às 20h, o corredor de ônibus do trecho que vai na Av. Benjamin Constant a Av. Ipiranga é interrompido para a passagem de veículos. O local virou um ponto de encontro de praticantes de um novo modelo de carrinhos de lombo, mais modernos e bem equipados. Este conjunto de aspectos já justificaria o destaque para este setor, pois nenhum outro trecho teve seu uso do espaço tão modificado. A alteração da paisagem e o significado que a mesma tem para quem a vivencia há anos, é repleta de representações.

Segundo Besse (2006, p. 61), a noção de paisagem que se tem atualmente é de tratar-se de um termo de ordem essencialmente estética. Mas na verdade, a definição da mesma abrange uma maior complexidade, estando relacionada com imagens não só inscritas sobre o território, mas também da imagem mental que se faz dela. Ao se estar de acordo que a paisagem não é de modo geral unicamente uma representação estética e sim um espaço de reprodução cultural e suas significações, o impacto que as alterações que tem sido feitas com tamanha rapidez, motivadas pela construção de uma via, passam a ter influência no cotidiano de quem habita e trabalha no setor 2. Mas não se pode recusar totalmente a abordagem estética. Também conforme Besse (2006, p. 63) a análise de seu conteúdo e razões

são pertinentes. O visível conta algo, uma história, ele é a manifestação de uma realidade. Não se trata, portanto, de negar o visível, mas de lhe atribuir além da experiência sensível que dele se pode fazer, pois o visível revela algo. Assim, o que existia antes da obra tinha um significado na vida de inúmeras pessoas que vivem, trabalham e circulam pelo trecho citado, fazendo parte de suas histórias.

A destruição total ou parcial de edifícios, casas e estabelecimentos comerciais ocupados há muitos anos, o deslocamento de pessoas para outras áreas da cidade e até fora dela, ter um viaduto passando na sua janela: são apenas alguns exemplos de impactos que a III Perimetral trouxe para quem ocupava seu caminho. Podem parecer fatos insignificantes frente os motivos que levaram à construção da via, mas quando investigados detalhadamente, revelam perda de laços entre pessoas, prejuízos financeiros e perda das identidades locais. Através das entrevistas feitas com os atingidos por esta obra, estes casos poderão ser melhor compreendidos, sendo possível se ter idéia do impacto que a mesma teve na visão de seus atingidos, que tiveram seu cotidiano alterado em função do bem coletivo (melhoria do fluxo de trânsito na cidade) e da proposta de renovação da paisagem urbana deste trecho.

Segundo a Secretaria Municipal de Cultura de Porto Alegre, a parte norte da III Perimetral teve suas primeiras ocupações em meados do século XIX, com os loteamentos da empresa Territorial Porto-Alegrense. Mesmo assim, a região era uma área pouco habitada. Com a construção da Capela de São João Batista em 1871, uma pequena população de classe média começou a se formar aos arredores, mas seu crescimento foi impulsionado pela criação da linha de bonde São João, que tinha seu fim em frente à capela. Até o final do século XIX, a avenida mais importante da região era a estrada da pedreira, (atual Plínio Brasil Milano). O eixo das Avenidas Dom Pedro II e Carlos Gomes foi fundado na década de 20. Neste trecho também se localizam uma igreja luterana e o colégio Pastor Dohms, fundados respectivamente em 1931 e 1934 graças ao empenho da comunidade evangélica que morava em seus arredores. Os pontos religiosos do bairro e o colégio, fizeram da mesma uma área com fortes características comunitárias. Já os trechos mais ao sul do setor 2, como os bairros Mont'Serrat, Três Figueiras, Boa Vista e Bela Vista, até a década de 60, eram muito pouco habitados, com grandes espaços vazios entre as casas e com uma população predominantemente de baixo poder aquisitivo. Não havia luz nem água em todas as casas nesta época. O Bairro Três Figueiras

inclusive, foi inicialmente ocupado por chácaras de negros alforriados.

A partir da década de 60, devido ao crescimento populacional e ao desenvolvimento das áreas próximas ao centro da cidade, a região começou a crescer. Escolas atualmente tradicionais como Anchieta e Farroupilha, além de Clubes Sociais como a Sociedade Ginástica de Porto Alegre (SOGIPA) e Sociedade Libanesa que já existiam, mudaram suas sedes para os arredores da citada área. Isso atraiu famílias de maior renda e reforçou os laços comunitários já existentes ali. Também na década de 60, começam a ser abertas novas ruas e pavimentação de antigas, o que atraiu maior fluxo de pessoas.

O aumento da população da cidade (tanto residente quanto trabalhadora) remete ao aumento da demanda de uso do solo, do uso dos recursos disponíveis, modificação das paisagens naturais e implantação de serviços públicos. Frente a isso, Porto Alegre foi pioneira entre as capitais do país na tentativa de planejar este crescimento, sendo a primeira a contar com um Plano Diretor no ano de 1959, embora a cidade já contasse com “esboços” de planejamentos urbanos em 1914³. Segundo Souza (2002, p.46), planejamento pode ser definido como algo remetido ao futuro: significa tentar prever a evolução de um fenômeno ou [...] tentar simular os desdobramentos de um processo, com o objetivo de melhor precaver-se contra prováveis problemas ou, inversamente, com o fito de melhor tirar partido de prováveis benefícios e quem geralmente o faz é o Estado. Embora a intenção de um Plano Diretor seja trazer benefícios para o município, alguns interesses dos agentes sociais do espaço urbano (já abordados em outro momento) estão embutidos neste planejamento. Estes interesses refletidos no planejamento causam grandes transformações na paisagem urbana da cidade, estimulando uma radical mudança no Ambiente Urbano de diversos bairros de Porto Alegre.

O atual Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Porto Alegre (1º PDDUA, Lei 434/99) propõe que a infra-estrutura da cidade esteja relacionada

³ Em 1914 foi criado o “Plano Geral de Melhoramentos”, atribuído a João Moreira Maciel. Este, foi considerado o primeiro projeto urbano para o conjunto da cidade de Porto Alegre, constituindo-se no maior legado da administração positivista em termos urbanísticos. Tratava-se de um instrumento fundamental para transformações modernizadoras que iriam se consolidar logo adiante, suplantando a estrutura e a imagem urbana de herança colonial. No mandato de Otávio Rocha (1924/28), deu-se início a projetos de infra-estrutura e higienização, com a abertura de novas vias e implantação de áreas verdes. Entre 1938 a 1943, foi contratado o arquiteto carioca Arnaldo Gladosch, que elaborou o primeiro projeto que enfatizava a organização do sistema viário em avenidas perimetrais. (Bello, 2006)

com a distribuição da população, estando o mesmo fundamentalmente baseado na questão da densidade. Entende-se por densidade a relação que indica a intensidade do uso e ocupação do solo urbano. O Artigo 66, do Capítulo IV da 2ª Parte do Plano Diretor da cidade, expressa este conceito através densidade habitacional (número de habitantes fixos por hectare, a fim de controlar o uso dos equipamentos urbanos e comunitários) e densidade populacional (número total de habitantes por hectare, residentes ou não, e número de economias por hectare). A partir disso, segundo o PDDUA, é possível atender à demanda e racionalizar os custos de produção e manutenção dos equipamentos urbanos e comunitários de forma a garantir o desenvolvimento urbano sustentável. Mas esta proposta faz pensar a respeito da pouca preocupação que se teve com qualidade ambiental, patrimônios públicos e valorização histórica de cada bairro, pois ele permite um considerável aumento na volumetria das edificações nesta parte da cidade.

Partindo do pressuposto que numa área densamente povoada, também haverá deslocamento dessas pessoas, a 3ª parte do PDDUA/99, em seu Artigo 95 do Título I, aborda os traçados viários, dizendo que “Planejar a cidade significa, também, prever abertura e alargamento de ruas, [...] para atender o seu crescimento”. Neste mesmo Título, o Plano Diretor também manifesta preocupação com a desapropriação de terrenos ou parte de terrenos para o citado crescimento, “evitando transtornos aos proprietários e moradores que garantirão sua permanência no local”. Mas sabe-se que por mais que se almeje isso, os mesmos são inevitáveis, causando além dos citados transtornos e realocações físicas, a perda da identidade local.

Segundo Bello (2006), o século XX foi impulsionado pelo surgimento de uma nova ordem urbano-industrial na América Latina caracterizada pela emergência de dois temas incorporados às transformações do período: os ideais de “modernidade” e de “progresso”. Este trecho da III Perimetral denominado Setor 2, representa muito bem esta nova ordem em que a modernidade representa aspiração a uma nova forma de vida urbana num desejo de antecipar o futuro, sendo chamada inclusive de “Avenida Paulista Gaúcha⁴”. A implantação desses novos valores, assumidos por todos como evidências do progresso, correspondeu à vontade de transformação do

⁴ Isto porque a Avenida Paulista original caracteriza-se como uma das ruas mais importantes e conhecidas do país por ser um moderno pólo que concentra a sede grandes bancos, empresas nacionais e multinacionais.

cenário da cidade, num processo de substituição do “tradicional” pelo “moderno”, o que acaba por reestruturar a paisagem mediante a desestruturação da preexistência.

Para a Copa do Mundo de 2014 estão previstas novas obras na III Perimetral, que melhorarão ainda mais o fluxo de veículos pela via. É de conhecimento de todos que a mesma tem falhas, que resultam em congestionamentos nos chamados horários de “pico”. Para receber as seleções e os turistas para este mega-evento, que resultará no aumento da circulação de veículos na cidade, a prefeitura projeta novas obras que prevêem a implantação de mais cinco viadutos ao longo dos cerca de 15 quilômetros da via.

Ressaltando que a III Perimetral é a principal ligação entre zona norte e zona sul, é uma das entradas/saídas de Porto Alegre, caminho de acesso ao aeroporto e principais rodovias, além de estar se tornando um pólo de comércio e serviços da capital, é realmente importante que a mesma ganhe atenção especial para a realização de um evento de tal magnitude. As propostas da Prefeitura para implantação dos viadutos são nos cruzamentos das Avenidas Aparício Borges com Bento Gonçalves; da avenida Carlos Gomes com Plínio Brasil Milano; Dom Pedro II com Avenida Anita Garibaldi; Dom Pedro II com a Avenida Cristóvão Colombo e Avenida Ceará com Avenida Farrapos, com um investimento estimado em 12 milhões de reais. Há ainda projetos de duplicação (eixo de continuação da III Perimetral em direção ao extremo sul da cidade) e a ampliação do número de câmeras e sistemas para controle de tráfego. O investimento para a duplicação é de R\$ 65,1 milhões e R\$ 13,7 para monitoramento da via.

Cabe salientar que dos cinco viadutos previstos, três localizam-se no denominado setor 2. Os mesmos já estariam previstos no plano inicial de implantação da III Perimetral, mas por falta de verbas e atraso no prazo de conclusão das obras, desistiu-se da sua construção, mesmo sendo estes cruzamentos, pontos de constantes congestionamentos que atrapalham a proposta da Perimetral de ser uma via rápida. Com novas obras, os moradores terão que conviver novamente com os incômodos de uma grande obra: desvios de ruas, desapropriações, barulho e mudanças não apenas físicas, mas também de identidade.

Entra novamente em discussão questões sobre o desenvolvimento urbano e a necessidade real dessas obras, caso Porto Alegre não fosse sede de uma iminente Copa do Mundo. Para tal, a capital gaúcha “sofrerá uma metamorfose em menos de quatro anos”, segundo o secretário-adjunto da Copa, Luís Fernando Krieger. O projeto de construção de 3 viadutos num trecho de quatro quilômetros (extensão aproximada do setor 2) não deixa dúvidas a este respeito.

Segundo Souza (2002, p.60) ao se falar de desenvolvimento, consideração a respeito de problemas ecológicos e sociais são deixados em segundo plano. Ao se partir do princípio, que se está apagando a essência de um bairro para o bem comum do fluxo de trânsito da cidade, isso fica bem evidente. Souza completa falando que desenvolvimento é mudança, de certo, mas uma mudança para melhor, com uma mudança social também positiva. Um desenvolvimento que traga efeitos colaterais sérios não seria legítimo, não devendo ser chamado como tal.

Obviamente, se tem que levar em conta o sentido deste desenvolvimento. Se o mesmo se volta para a intenção bem clara de transformar esta região num pólo de comércio, serviço e negócios direcionados a um público bem definido, este desenvolvimento sinônimo de mudança foi amplamente atingido.

Outro ponto de vista, porém, está no desenvolvimento do lugar enquanto um espaço vivido, dotado de significados. A proposta de desenvolvimento como qualidade de vida, pode se aplicar a quem cresceu, constituiu família e estabeleceu laços de amizade ou até mesmo constituiu laços profissionais por ter um ponto comercial há muitos anos num mesmo lugar, quando indenizado e deslocado para outro ponto da cidade, tendo que estabelecer seus vínculos do zero? E quando o valor determinado pela Prefeitura aos donos de propriedades que serão demolidas não equivale para manter o mesmo padrão de vida de anteriormente?

Mas não se quer aqui passar uma idéia de negatividade frente às modificações ocorridas no espaço geográfico deste trecho da III Perimetral. O desenvolvimento que se instala agora carrega consigo tendências que inevitavelmente também deixarão suas marcas no espaço e que um dia também serão passado.

Mudanças são inevitáveis em todos os aspectos da via humana. Buscar uma ressignificação de identidade, de pertencimento a um lugar diferente (ou ao mesmo,

com novas formas), é um processo longo, difícil, com valores diferentes para cada um, mas não é impossível, além de se fazer necessário. A todo o momento se tem contato com o novo, ainda mais atualmente, em que o acesso a informação e alguns tipos de tecnologia estão mais difundidas. Isso se reflete nas formas e na cultura. Este processo pode ser denominado de pós-modernidade, é apontado por Harvey (1989, p. 59) como sendo uma perda da continuidade histórica nos valores e crenças, tomada em conjunto com a redução da obra de arte a um texto que acentua a descontinuidade e a alegoria, suscita todo tipo de problemas para o julgamento estético e crítico. Recusando (e "desconstruindo" ativamente) todos os padrões de autoridade ou supostamente imutáveis de juízo estético, o pós-modernismo pode julgar o espetáculo apenas em termos de quão espetacular ele é.

Assim sendo, pressupõe-se que as modificações espaciais que estão sendo promovidas pela implantação da III Perimetral são apenas mais uma que com certeza este trecho já passou ao longo da sua história desde que Porto Alegre se firmou como uma cidade. Logicamente ver as formas e o cotidiano modificado por uma arquitetura moderna e um novo uso do espaço, tem um significado singular para cada atingido e uma análise desta representação pessoal torna-se interessante, uma vez que cada um tem uma visão própria deste processo de modificação do espaço urbano, com pouco ou nenhum conhecimento teórico do mesmo, apenas com a bagagem do que é visto e sentido e isto será expresso através de entrevistas ao longo deste trabalho.

Depois deste resgate teórico para justificar as alterações causadas pela via, será a vez de ter contato com o resgate das histórias contadas por cada um dos que a vivenciaram. Isto se faz interessante porque a representatividade da mudança "no lugar" ou "de lugar" não está previsto em nenhum planejamento urbano.

4. ADENSAMENTO TÉCNICO NA PAISAGEM DO SETOR 2 DA III PERIMETRAL: O APERFEIÇOAMENTO DAS TÉCNICAS E SUA REPRESENTAÇÃO NO ESPAÇO

Esta parte do trabalho trata de como o desenvolvimento de um espaço urbano está intimamente ligado com um número ímpar de fatores, que refletem interesses sociais, políticos e econômicos ao longo do tempo. Da parte política, esses interesses manifestam-se através de Planos Urbanos, onde são ressaltadas as características de cada parte da cidade e a melhor forma de aproveitá-las para o bem comum, tanto das pessoas quanto para o meio ambiente e das relações que se darão a partir daí. As outras partes, manifestam seus interesses baseados nas determinações políticas, muitas vezes não estando de acordo com as mesmas. A partir deste enredo, as alterações no espaço ao longo do tempo e as relações sociais que se processam nele são passíveis de várias abordagens, entre elas a questão das escalas atualmente: o local onde se processa o cotidiano e a globalização que o conecta com o resto da cidade e com o mundo, ambos fazendo parte do mesmo espaço.

Conforme Santos (1999, p. 192), estamos num 3º período das relações entre sociedade e natureza, que se denomina meio *técnico-científico-informacional*, iniciado após a Segunda Guerra Mundial e consolidado definitivamente na década de 70. Este se caracteriza pela profunda interação entre a ciência e a técnica, a facilidade da comunicação e deslocamento, no qual o meio geográfico tende a ser universal. Assim, com o aumento da necessidade do movimento, cresce o número e a importância dos fluxos. Os fluxos seriam o resultado direto ou indireto das ações que se instalam nos fixos (que permitem as ações que modificam o próprio lugar).

A execução da obra da III Perimetral provém de um planejamento urbano voltado justamente para isso, visando melhorar a circulação de veículos entre as zonas norte e sul de Porto Alegre. Mas implantá-la deixou marcas no espaço e apagou outras, sendo o espaço, como diz Santos (1999, p.18) um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações. Assim sendo, a

implantação da via fez com que registros de marcas de outros tempos dessem lugar ao moderno e ao novo. Traços locais marcados na história deram lugar à via de circulação rápida sem identidade recente. À respeito, Santos (1999) defende que o espaço inexistente sem seu conteúdo e assim sendo, o que foi tirado do trecho escolhido para ser substituído pelo melhoramento do fluxo de automóveis, teve seu significado numa determinada época e agora ganhará novos objetos para novas ações, tendo assim um novo conteúdo para justificar sua existência. Há um movimento permanente, em que os lugares se criam, se recriam e se renovam a cada movimento da sociedade e suas intenções.

O já citado autor alega que a principal forma de relação entre o homem e o meio se dá pela técnica. Estas, seriam “um conjunto de meios instrumentais e sociais com os quais o homem realiza sua vida, produz e ao mesmo tempo, cria o espaço” (1999, p.25). Toda a técnica inclui história, sendo a mesma o tempo congelado nas formas e objetos, representando assim, um elemento importante de explicação da sociedade e lugares numa determinada época.

A técnica também justifica que o argumento de setorização da III Perimetral proposta por este trabalho é bem pertinente. Segundo Santos (1999, p. 36), as técnicas se distribuem de forma desigual no espaço, sendo possível fazer uma distinção entre o que já se passou e a data atual. Essa diferença continua enfatizada atualmente, pois a via deu nova cara aos lugares que atingiu, mas mesmo assim, distintas. Não se pode dizer que ela homogeneizou os espaços por onde passou. No setor 2, ela se reflete através da arquitetura moderna, comércio, serviços e opções de lazer para um público alvo bem seletivo. É uma das maneiras em que a técnica se revela: a ocupação do solo pelas infra-estruturas. Nos demais setores, outras infra-estruturas estarão instaladas em substituição às formas que lá estavam, expressando a complexidade que cada vez mais a sociedade atinge. No decorrer dos anos, as formas que se instalam agora também se tornaram obsoletas e serão substituídas, comprometendo a significação que esta já terá adquirido. As técnicas podem homogeneizar a velocidade das informações e de algumas prestações de serviços como os serviços *online*, mas não torna homogêneos os espaços.

Com o passar do tempo, as técnicas se aprimoram. Conforme Santos (1999,

p. 28), os sistemas de informações e os transportes são apontados como principais exemplos do aprimoramento das técnicas, pois são importantes na condução de todas as nossas atividades. Assim, entende-se a prioridade que os planos urbanos incluam sempre esses dois fatores. A III Perimetral se inclui perfeitamente neste argumento, pois ela é a evidência deste aprimoramento das técnicas. O aumento da demanda de deslocamentos e o aumento da quantidade de veículos cria a necessidade de um maior número de vias e equipamentos que a tornem mais rápidas: viadutos, corredores apenas para transporte coletivo, elevadas e sinaleiras (foto abaixo). O espaço é formado por objetos técnicos. E essas são as marcas que este tempo vem deixando no espaço. Quanto mais a técnica se aprimora com o passar do tempo, mais ela vai tomando o espaço da natureza e produzindo um espaço mais denso (foto na próxima página). Essa densidade se observa com o aumento do número de equipamentos urbanos que representam a evolução da técnica, na denominada *tecnificação da paisagem* (SANTOS, 1999, p. 191).



Foto13: O aumento da demanda de circulação é uma das características do período técnico-científico-informacional. A foto trás um exemplo dos equipamentos urbanos adensados à paisagem, sendo visível o viaduto e corredor de ônibus da III Perimetral e o cruzamento e corredor da Avenida Protásio Alves. (foto de Mariana Aita, 18/08/2010)



Foto 14: “O aprimoramento das técnicas deixa o espaço mais denso, o tornando mais distante da natureza”. (SANTOS, 1999). (foto de Mariana Aita, 18/08/2010)

Pelos objetos técnicos serem cada vez mais complexos, eles ganham aprimoramentos nunca antes vistos. Este aprimoramento contribui para uma “especialização dos lugares”, cuja velocidade e facilidade de informação e circulação têm grande contribuição, pois estabelece redes. Estas seriam “toda infra-estrutura que permite o transporte de matéria, de energia ou de informação, e que se inscreve sobre um território onde se caracteriza pela topologia dos seus pontos de acesso ou pontos terminais, seus arcos de transmissão, seus nós de bifurcação ou de comunicação” (SANTOS, 1999, p.209).

Não é mais necessário que uma localidade esteja equipada com uma completa linha de produção de algum item de consumo ou que conte com uma diversidade grande de estabelecimentos de todos os setores da economia. Equipado tecnicamente com um bom sistema de vias e de comunicação, o local se especializa em um setor da economia e estabelece trocas com locais especializados em outros

setores. Isso pode ser muito bem visualizado dentro das cidades. Como já foi citado, a III Perimetral é um bom exemplo dessas especializações espaciais, tendo cada um dos seus setores, destinações de público visado e tipo de consumo bem determinados (foto abaixo).



Foto 15: Este trecho da III Perimetral especializou-se no comércio e serviços para a classe média alta e alta. Neste exemplo, uma loja de móveis planejados e bancos exclusivos, como o “*Banco do Brasil Estilo*” (foto de Mariana Aita, 18/08/2010)

Este adensamento de cada vez mais redes e especialização dos lugares dá ao cotidiano um ar de interesse nas relações. Isto porque, com a destinação dos espaços para um único fim, se necessitará do contato com outros espaços e com a população que os ocupa, mas com um objetivo bem determinado: de prestação de um serviço, sem vínculos mais estreitos. Isso pode ser observado entre quem visa o comércio mais popular para compras, se destinará ao centro da cidade e quem visa os serviços prestados por bancos exclusivos, se destinará ao denominado setor 2 da III Perimetral, sem necessariamente morar nesses locais, por exemplo. Ou ainda, o fato de em muitos casos, as pessoas habitarem estes lugares, mas consumirem, se

divertirem e se relacionarem em outras localidades. Assim, como afirma Heidrich (2007), a globalização e o adensamento das técnicas, influencia na escala local ampliando a perda de coesão comunitária e a modificação do cotidiano.

O que fica claro é que o adensamento técnico na paisagem e cotidiano das pessoas articula mais facilmente as relações locais com o resto do mundo. Esta situação remete a uma transformação não apenas do espaço físico, mas também do espaço social, principalmente nas grandes cidades onde este processo é mais evidente, e Porto Alegre não foge à regra. São situações que alteram as relações da sociedade-território: a facilidade na comunicação e mobilidade, a informação e os deslocamentos se tornam mais fáceis e torna-se fácil ir de um lugar ao outro ou saber de se o que está acontecendo num lugar distante num curto espaço de tempo.

Este contato facilitado com o resto do mundo ao qual se denomina *globalização* tem influenciado muito nas relações pessoais e das pessoas com o espaço, visto que a mesma repercute na economia, no consumo e nos aspectos culturais, o que estabelece aos poucos, uma perda dos vínculos de uma sociedade com seu próprio local e as pessoas próximas. Como diz Heidrich (2007), “quanto mais a cidade estiver distante da técnica, mais ainda ela é o lugar exclusivo da integração.”

Nos últimos 5 anos (data da implantação da via) o que se vê é um número cada vez maior dos chamados “objetos técnicos” que especializam o setor 2 para um fim bem específico: edifícios modernos, pontos comerciais, estabelecimentos de entretenimento e lazer para a classe média alta e alta o que compromete o sentido de comunidade que existia anteriormente. O local de vivências e confraternização que foi desapropriado com a implantação da via ou os vizinhos de maior contato que se mudaram para outras partes da cidade, dá um novo sentido à socialização do cotidiano. As relações passam a ser mais superficiais até que se estabeleçam novamente, se é que se estabelecerão um dia. Estar no lugar não significa mais vivê-lo, pois o espaço não significa apenas o conjunto da sua materialidade física, mas também as relações interpessoais. O aprimoramento das técnicas se faz visível também neste sentido: o contato com os que estão longe, que antes era feito na conversa no portão, no chimarrão do final de tarde no pátio dos edifícios, agora é mantido através de telefone, e-mails, MSN. A respeito, Heidrich (2007) afirma:

“As modificações difundidas pelo *meio técnico-científico-informacional* têm contribuído para a formação de novas espacialidades. Assim, por exemplo, a predominância cada vez maior das redes em detrimento da importância do território e o surgimento de *espaços de fluxos* que se estruturam em lógica distinta dos *espaços de lugares* (CASTELLS, 2000), têm comprometido o sentido dos lugares, das imediações, das vizinhanças, ou seja, do espaço social da cidade. Este, não é, entretanto, um problema exclusivo do momento da globalização. É, em sentido maior, um problema ligado ao crescimento urbano, ao grau cada vez maior da *integração socioeconômica*, que não se reduz ao viés do global.”

Este avanço da tecnologia em comunicação e transporte, apesar de ter mais difusão entre a população de maior renda, também inclui de alguma maneira as classes econômicas mais humildes. Isso facilita contatos diários com alguém que está longe e nenhum tipo de relação com o vizinho, por exemplo. Este é um processo comum neste período *técnico-científico-informacional* e aplica-se perfeitamente numa situação como a implantação da III Perimetral, cujas desapropriações interromperam a interação presencial com quem se tinha relações mais estreitas, formando assim, novas espacialidades. Isto dá origem a um novo tipo de vivência, onde não se necessita obrigatoriamente de um espaço físico e um contato direto para se estabelecer.

5. ENTREVISTAS: A PERCEPÇÃO DE MORADORES E COMERCIANTES DO SETOR 2 DA III PERIMETRAL

Chega-se então, ao último capítulo do trabalho e talvez o mais importante. Apesar de todos os anteriores serem imprescindíveis para esta pesquisa, este capítulo tem um “sabor” diferente. É aqui que os principais atingidos pelas grandes modificações ocorridas nos últimos 5 anos se manifestam.

Todo o trabalho foi escrito para teorizar o que aqui será mostrado na prática: o impacto de uma grande obra viária na vida das pessoas e o que elas tiveram que abrir mão pelo bem comum. Também há o outro lado, dos moradores e comerciantes que foram atraídos para a III Perimetral justamente pelas mudanças que houve no seu percurso e entorno. Neste momento, deixa-se de lado a parte bibliográfica da pesquisa sobre a implantação da via e se passa a dar atenção à percepção que as pessoas fazem dela.

Apesar das melhorias no trânsito apontadas pela prefeitura, há outras questões importantes sobre como uma obra deste porte atinge a vida de quem mora e trabalha nos seus arredores. Assim, deve-se levar em conta que cada indivíduo tem sua visão sobre os fatos. Como diz Dias (2003, p.60) “o peso ou a força das representações pode ser mais real que a própria realidade e por isso, não se pode considerá-la apenas como um reflexo da realidade, mas sim sua parte integrante”.

Este trabalho contou com duas formas de entrevistas: por questionários e pelo método não-diretivo. Os questionários forneceram dados mais quantitativos para a pesquisa, com perguntas objetivas, sem aprofundamentos quanto ao cotidiano dos entrevistados. As perguntas foram extremamente diretas, onde quem estivesse preenchendo, só precisaria indicar a opção escolhida por um “x”. Já a utilização do método não-diretivo teve a intenção de saber um pouco mais sobre a rotina de quem está sendo entrevistado e de que maneira o mesmo sentiu as transformações no espaço. Entende-se que os dois métodos sejam interessantes para os objetivos deste trabalho, pois o preenchimento de questionários torna a abordagem ao entrevistado mais rápida, podendo ser realizada com um maior

número de moradores e trabalhadores da área abrangida. Já as entrevistas realizadas pelo método não-diretivo, proposto por Michelat em 1975, se dá por uma conversa livre (que será gravada caso assim seja autorizado pelo entrevistado), onde o mesmo pode falar o que achar interessante para contribuir no assunto. O entrevistador pode conduzir a conversa, mas não induzir o entrevistado nas suas respostas.

“A informação conseguida pela entrevista não-diretiva é considerada como correspondendo a níveis mais profundos, isto porque parece existir uma relação entre o grau de liberdade deixado ao entrevistado e o nível de profundidade das informações que ele pode fornecer. A liberdade deixada ao entrevistado facilita a produção de informações sintomáticas que correriam o risco de serem censuradas num outro tipo de entrevista.” (Michelat, 1975, p. 193)

O método não-diretivo exige mais do pesquisador, pois a percepção do que é interessante para o trabalho tem que estar aguçada. Em compensação, as informações são muito mais ricas. Estas, foram realizadas em menor número, mas tiveram mais riquezas de detalhes.

O procedimento escolhido então, foi deixar os questionários em edifícios e pontos comerciais ao longo do setor 2, escolhidos aleatoriamente para que fossem buscados no dia seguinte. Nem todos os questionários voltavam. Em outros casos, quando o morador ou comerciante se mostrava receptivo, se procedia a entrevista não-diretiva. Obviamente, nem todas as abordagens foram bem sucedidas. Mas, com os moradores e trabalhadores que se pôde contar, foram coletadas informações riquíssimas.

Como exemplo disso, pode-se citar a entrevista realizada com Aline, 25 anos, solteira e que mora com os pais e o irmão mais novo. A família reside na III Perimetral desde 1995. Até 2005, moravam no setor 1, mas pelo fato do Viaduto José Eduardo Utzig passar na frente da janela do apartamento, decidiram se mudar. A construção do viaduto também tirou o pátio frontal do edifício que residiam. O viaduto desvalorizou bastante o apartamento e, aproveitando o bom momento financeiro do pai da família, resolveram se mudar. O apartamento então, foi vendido por um valor 25% menos do que à princípio valeria.

A família de Aline mudou-se então para um apartamento no setor 2. Segundo Aline, a paisagem no entorno da nova residência é mais bonita, mas o barulho e a poeira que o movimento de automóveis causa é muito semelhante à do outro apartamento. Ela relata que sente falta da convivência que tinha com os vizinhos no antigo endereço, proporcionada pelo pátio frontal que existia, onde nos finais de tarde e finais de semana, reuniam-se para cuidar as crianças brincarem ou tomar chimarrão. Ela lembra que nas épocas de Natal, era comum um grupo de moradores se reunirem para enfeitar as árvores com luzinhas. “Neste novo edifício, apesar de já morarmos aqui há mais de 5 anos, os vizinhos apenas se cumprimentam quando se cruzam nos corredores e elevador pela falta de espaços de convivência”.

Outro exemplo é o caso de Fernando, 57 anos, casado, pai de três filhos. Morou durante 15 anos no trecho abrangido pelo setor 2 da III Perimetral. Quando perdeu o emprego em 1997, foi morar com a sogra, que morava no setor 1. Segundo Fernando, “a casa era espaçosa e agradável, foi a casa onde a esposa nasceu e se e morou até casar”. Em 1999, quando foram avisados que um dos braços do viaduto José Eduardo Utzig passaria na frente da casa, a família ficou preocupada. Os problemas se concretizaram quando um representante da prefeitura os procurou pra avisar que a casa seria demolida.

Como sempre moraram nas redondezas, assim que souberam do valor da indenização começaram a procurar uma residência espaçosa (para conforto da sogra com problemas de saúde) e que se localizasse no bairro. Acharam o valor indenizatório oferecido pela Prefeitura muito baixo, mas entrar na justiça atrasaria ainda mais o recebimento da quantia.

A procura de Fernando foi em vão. O prazo dado para que deixassem a casa se esgotou e a família mudou-se para uma residência alugada, o que levou boa parte do valor total da indenização. Nesse meio tempo, a sogra de Fernando acabou falecendo, o que tornou a necessidade de uma casa espaçosa e próxima às coisas que ela estava habituada sem sentido. Assim, com o dinheiro que ainda restava da indenização e as economias da família, acabaram adquirindo uma casa na cidade de Cachoeirinha. “Toda a família sentiu-se deslocada. Não imaginamos que nós também tínhamos tanta necessidade de ficar próximo ao bairro São João. Até ir ao supermercado se tornou estranho”, relata Fernando.

Segundo o Engenheiro Rafael Amaral Pires da Divisão de Aquisições de Imóveis da Secretaria Municipal da Fazenda de Porto Alegre, não há como determinar um número exato de moradores e comerciantes atingidos pelas obras. De todo o curso (todos os setores) da III Perimetral, a Divisão de Obras Viárias da SMOV estima que foram atingidas cerca de 400 mil pessoas. Destas, também não existe registros de quantas pessoas foram indenizadas por terem sido afetadas pelas obras da III Perimetral (tanto moradores quanto trabalhadores). O que existe é uma relação total de ações de aquisição de imóveis que tiveram que ser total ou parcialmente atingidos pela obra (isso conta as desapropriações de casas e remoção total ou parcial de edifícios ou terreno dos mesmos).

Junto à Secretaria Municipal da Fazenda foi possível obter o número de imóveis que foram total ou parcialmente atingidos pela obra, juntamente com seus endereços e tipo de ação movida. Além disso, foi possível ter acesso ao valor das indenizações pagas a cada imóvel. Conforme a SMF, foram 2129 ações de aquisição, somando as judiciais e os acordos amigáveis. Pelos endereços, pode-se chegar ao número de 983 aquisições de imóveis no setor 2 e arredores.

Todos os moradores mais antigos (mais de 10 anos) da via receberam algum tipo de indenização, mesmo os que não precisaram mudar de residência. Essas indenizações foram pagas pela perda de área comum dos condomínios, como pátios ou estacionamentos. Já em relação aos comerciantes, por terem se instalado na via após sua implantação, a grande maioria não recebeu nenhum tipo de indenização. Mesmo não tendo presenciado as características do entorno antes da implantação da III Perimetral para comparar com a atualidade, as entrevistas com comerciantes recentes faz-se interessante pela visão que eles tem do lugar. Suas opiniões a respeito do mesmo quando comparadas às de comerciantes antigos, confirmam na prática o que diz Santos (1997, p. 37) de que o lugar é o espaço da prática do nosso cotidiano e que é através deste que revemos o mundo. Logo, o “mundo” visto por quem convive com a via há menos de 5 anos, é bem diferente dos antigos frequentadores da mesma.

As entrevistas com comerciantes do setor 2 foi tão rica quanto a diversidade de atividades dos entrevistados: seguradoras, lojas de informática, lotéricas, lojas de brinquedos, boutique de acessórios para cozinha, farmácias, entre outros. A

receptividade dos mesmos foi melhor que entre os moradores. As manifestações também foram mais espontâneas, tendo alguns até se manifestado por escrito nos questionários cujas perguntas eram apenas de marcar “x” na resposta escolhida.

Um caso de receptividade e colaboração foi o de Helena, 47 anos, proprietária de uma escola de culinária para crianças. Segundo Helena, seu empreendimento que tem apenas um ano, está tendo êxito e seus principais clientes são sócios da SOGIPA e alunos do colégio Pastor Dohms, bem próximos ao centro comercial onde funciona sua escola de *mini chefs*. Helena elogia o quão bonita e valorizada ficou esta parte da cidade, dizendo que ali é um dos poucos lugares de Porto Alegre onde encontra público para o seu negócio. Mas nem tudo são elogios para Helena. Conforme seu relato, suas recepcionistas tem dificuldades com o transporte coletivo, já que este trecho da III Perimetral conta com apenas duas linhas de ônibus com horários bem esparsos.

Outro grande colaborador desta pesquisa foi o uruguaio Maurício, 29 anos. Quando entrei no seu estabelecimento comercial e iniciei a conversa, Maurício pediu: “só fale devagar, eu não sou daqui” com um sotaque bem carregado. Achei que aquela abordagem não seria produtiva pelo fato de se tratar de um estrangeiro, mas aos poucos, Maurício se mostrou um exemplo bem significativo do outro perfil de pessoas cuja III Perimetral alterou o cotidiano: as que vieram instalar-se aqui motivadas pelas alterações espaciais que a via causou, apostando no público que esta área da cidade pretendia atender.

Maurício mudou-se para Porto Alegre há 8 meses, encorajado por um amigo gaúcho que pretendia abrir uma loja de vendas de bicicletas e acessórios. Ambos conheceram-se através do ciclismo e, apaixonados pelo esporte, decidiram apostar neste ramo de negócios. O uruguaio conta que não sabe nada a respeito da região abrangida pelo setor 2 no período anterior à sua mudança para Porto Alegre, mas a empolgação do amigo ao narrar como era a zona da cidade na qual pretendia instalar a loja, deixou Maurício bastante entusiasmado, tanto que topou o desafio. Para ele, aceitar o convite do amigo tem valido a pena. “Aqui é movimentado e temos muitos clientes”, diz Maurício. Os fatos não o deixam mentir, pois enquanto conversávamos, muitas pessoas entraram na loja.

Daniel, amigo e sócio de Maurício, estava ausente durante nossa conversa.

Por este motivo, deixei um questionário para ele preencher e busquei no dia seguinte. Nesta oportunidade então, Daniel falou que não mora nas proximidades da III Perimetral, mas ao pesquisar áreas da cidade para abrir o negócio, recebeu várias dicas positivas à respeito da região. Conta também que escolheu esta área justamente por seu público com alta renda, pois o ciclismo é um esporte caro e até agora, localização e público não tem deixado a desejar.

5.1 Dificuldades

Os exemplos citados até agora, foram preciosas contribuições prestadas gentilmente pelos entrevistados. Mas como em qualquer pesquisa, nem todas as ações resultam numa conseqüência positiva. Por dois meses, percorri o setor 2 de norte a sul, tentando entrevistar moradores e comerciantes ou deixando questionários com os mesmos, dando preferência a executar esta tarefa predominantemente no período da manhã. Infelizmente, algumas manhãs pude considerar como perdidas.

Grande parte dos serviços prestados ao longo do setor 2 da III Perimetral, encontra-se em centros comerciais. Ao abordar seus porteiros, a grande maioria já avisava que “achava difícil que alguém respondesse”. Nenhum dos porteiros me deixou subir para entrevistar prestadores de serviço sem agendamento prévio e nenhum se prontificou a anunciar a entrevista por interfone para algum locatário de sala comercial. Alguns mais prestativos, ficavam com alguns questionários para entregar aos frequentadores do prédio e se ofereciam para ser entrevistado ou preencher um questionário. Dos questionários deixados com os porteiros para serem respondidos pelos trabalhadores do prédio, muito poucos retornaram às minhas mãos.

Esta mesma dificuldade encontrei em prédios residenciais. Primeiramente, apertava nos interfones, me apresentava e falava sobre minha pesquisa. Muitos desligavam seus interfones antes mesmo de eu terminar de falar. Outros se diziam ocupados e sem tempo. A estratégia então foi só procurar prédios residenciais com guaritas. Assim, eu abordava os responsáveis pelas mesmas e eles intermediavam os contatos. A tentativa surtiu efeitos positivos, mesmo assim, não consegui muitas

entrevistas com moradores. A entrega de questionários através do responsável pela guarita e recolhimento no dia anterior, teve mais êxito.

Os pontos comerciais de rua, ou seja, os que não se localizavam em prédios ou centros comerciais, foram meus principais colaboradores. Mesmo assim, encarei algumas frustrações, como em uma farmácia onde precisei ir quatro vezes para recuperar apenas um dos cinco questionários que lá foram deixados. Houve um caso também em que quando o vendedor percebeu que eu não me tratava de uma consumidora, simplesmente me ignorou: explicava minha pesquisa e ele ficava arrumando itens da loja, como se ninguém estivesse falando com ele. Numa loja de brinquedos, dois atendentes me negaram entrevistas ou preenchimento de questionário, alegando que precisavam da autorização da gerente para isto e ela não estava presente. A falta de tempo também foi alegada em muitos casos.

Obviamente, este tipo de reação já era esperada. Contar com terceiros num projeto de pesquisa nunca é uma tarefa fácil. Solicitar uma participação espontânea, onde comerciantes e moradores terão que abrir mão de seu trabalho ou lazer por alguns instantes apenas para ajudar um desconhecido é sempre uma atitude ousada que frequentemente é rebatida com reações de estranheza e desconfiança. Não há como condenar este sentimento inicial, ainda mais com o aumento da insegurança e violência noticiadas diariamente nos meios de comunicação. Basta ao pesquisador tem paciência e força de vontade.

A idéia inicial era de que fossem abordados (por entrevistas ou questionários) 100 comerciantes e 100 moradores. Conforme as dificuldades iam surgindo, a meta numérica foi deixada de lado, dando lugar a uma meta temporal: dois meses para realizar o maior número de entrevistas possíveis. Também a área de abrangência da pesquisa foi modificada, já que a princípio se abordariam apenas moradores e trabalhadores ao longo da via, mas acabou sendo necessário procurar colaboradores também nos arredores e ruas próximas.

Outro ponto digno de destaque foi a dificuldade em estabelecer contato com o órgão público responsável pela execução da obra da III Perimetral, a Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV). Desde o Trabalho de Graduação I, foram enviados 4 emails perguntando qual setor ou técnico da instituição poderiam auxiliar com informações para este trabalho e apenas um retornou dizendo que “para obter

qualquer informação, só vindo até aqui pessoalmente”. A idéia sempre foi ir pessoalmente à SMOV, mas as tentativas prévias objetivavam chegar lá com algum contato já estabelecido e agendamento de visita, o que organizaria e otimizaria tanto o meu tempo quando o de quem me recebesse. Em compensação, quando fui até lá pessoalmente atrás de informações, fui muito bem recebida pelo engenheiro Ken, da Divisão de Obras Viárias, que estava apto a responder perguntas mais relativas à infra-estrutura da obra (contratação de construtora, projeto, materiais utilizados e o porque da escolha desses materiais, etc.). Informações interessantes, mas que não se enquadravam com a proposta do trabalho. Naquilo que Ken não pode ajudar, me encaminhou para o engenheiro Rafael Amaral Pires da Divisão de Aquisições de imóveis da Secretaria Municipal da Fazenda de Porto Alegre que também foi muito atencioso e prestativo, respondendo perguntas à respeito do número total de atingidos (como já foi falado, não há um número exato, apenas uma estimativa), alguns casos de ações judiciais, tempo das desapropriações, alguns valores e como eles foram determinados (usou termos da área de direito para isto, que não ousei reproduzir para não cometer nenhum erro) entre outras informações. Rafael mandou-me por email também, tabelas de excel com a relação total de ações de aquisição de imóveis atingidos pela construção da via, com o endereço dos mesmos e o tipo de indenização que cada um recebeu.

5.2 Pontos Positivos

O fato de morar na região há 18 anos, contou a meu favor em alguns aspectos. Consegui muitas entrevistas entre conhecidos e estes me indicaram conhecidos seus. Em alguns casos, ao abordar comerciantes, diziam me conhecer de vista ou até mesmo por eu já ter utilizado alguns dos seus serviços, como em lavanderia, chaveiro e restaurante. Entre moradores, consegui uma grande colaboração de vizinhos e moradores das proximidades.

Uma ajudante muito prestativa foi minha vizinha Nelma. Com 42 anos e dois filhos, ela é esposa do síndico do prédio. Nelma mora no local há nove anos e é dona de casa. Sabendo que podia contar com ela, propus a entrevista e ela ainda ofereceu-se para intermediar contatos com outros vizinhos do edifício que eu não

conhecia. Esta atitude me oportunizou conhecer pessoas que moram no mesmo lugar em comum, mas que eu nunca tinha estabelecido uma comunicação maior que um cumprimento mecânico de corredor ou elevador.

A atitude de Nelma me proporcionou o privilégio de conhecer Seu Elídio, 79 anos que não sai muito de casa por problemas de saúde. Ele mora há 37 anos no edifício e contribuiu ricamente com este trabalho. Fez uma retomada histórica da região contando-me que antes da construção do prédio, naquele local funcionava uma pedreira. Falou de como aquela área da cidade já foi mais pacata, do sentido comunitário que existia ali por causa do clube (SOGIPA), do colégio (Pastor Domhs) e da Igreja. Contou do funcionamento da indústria de beneficiamento de leite que existia ali. Lembra de famílias tradicionais de Porto Alegre que tiveram suas casas demolidas ou ocupadas por pontos de comércio e lazer.

Seu Elídio diz que é surpreendente a rapidez com que esta área se modificou, com o acréscimo de edifícios e circulação de pessoas. Ele salienta que “antigamente as relações eram mais próximas, as pessoas se cumprimentavam nas ruas, perguntavam pela família. Agora a vida é mais rápida, mais agitada, as pessoas moram no mesmo lugar e não se conhecem, como nós.” Ao perguntar a Seu Elídio se ele acha a paisagem do lugar onde mora bonita, ele respondeu que “sempre foi bonita. Aqui é uma subida, então quando tinha menos prédios e menos trânsito, dava pra olhar longe, longe. Agora é bonito de um jeito diferente.”

Como pontos negativos de morar no setor II da III Perimetral, Seu Elídio aponta o barulho da grande circulação de automóveis e a saída das pessoas das casas noturnas do entorno durante a madrugada, pois “elas saem conversando, rindo, brincando e às vezes num volume bem alto.”

Entre desconhecidos também encontrei ricas participações. Uma delas foi de Marilene, 61 anos, casada, mãe de duas filhas que já não moram mais com ela e moradora da região há 11 anos. Marilene não reside na III Perimetral em si, mas sim numa rua paralela. Ela é uma diversificada doceira, fazendo desde bolos e doces simples até tortas mais elaboradas e docinhos finos. Marilene sempre mostrou seus dotes culinários predominantemente para família e conhecidos, mas com o aumento do número de restaurantes e surgimento de casas de festas e eventos nas proximidades, resolveu oferecer seus quitutes e deu certo: atualmente ela é

contratada até por pessoas que eram convidadas de festas onde tinham seus bolos e doces. A propaganda “de boca em boca” fez até com que a doceira em uma oportunidade, fizesse os quitutes de uma pequena festa que aconteceu após um show de Roberto Carlos em Porto Alegre.

Marilene reconhece que a implantação da III Perimetral lhe trouxe benefícios econômicos muito positivos, mas lamenta que vizinhos e amigos que moravam nas proximidades se mudaram aproveitando a valorização dos apartamentos naquela área. Diz que “com todos mantenho contato por telefone ou visitas, mas não é a mesma coisa”.

5.3 Números e estatísticas

Ao fim de dois meses, se conseguiu realizar 27 entrevistas: 15 com comerciantes e 12 com moradores. Quanto aos questionários, distribuí 65, dos quais 53 voltaram às minhas mãos: 31 com respostas de comerciantes e 22 com respostas de moradores. Ao todo então, foram 80 abordagens.

Apesar do pequeno número em relação ao total, se conseguiu resultados bem representativos. Não há necessidade de relatar todas as entrevistas aqui, por isso foram escolhidas as mais significativas. Mas de um todo, é possível perceber que a grande maioria dos moradores entrevistados são residentes antigos do local. Situação contrária aos comerciantes, cuja grande maioria trata-se de locatários muito recentes de salas comerciais.

Entre os comerciantes, há muitos aspectos positivos citados em relação à implantação da III Perimetral. Já entre os moradores, por terem mais raízes com o local e por já terem conhecido outra realidade do mesmo (que é bem diferente da atual), são mais resistentes com o “novo”. Dá para perceber nas respostas certos saudosismos de outros tempos através de narrações detalhadas sobre o período anterior ao da implantação da via.

Quanto aos questionários, com respostas mais diretas e objetivas, não se consegue extrair a riqueza de informações das entrevistas e chega-se a imaginar se por trás daqueles “x” não existiriam também histórias interessantes para ser

contadas aqui. Os mesmos foram elaborados de maneira bem simples, para que as pessoas que concordassem em preenchê-los não ocupassem muito tempo e por isso, desistissem de colaborar. Assim, foram compostos por apenas 5 perguntas (anexos 1 e 2), tanto para moradores quanto para comerciantes, mas entende-se que ao responde-las, se conseguiu obter informações básicas mas significativas. Os questionários preenchidos por moradores estão refletidos nas tabelas a seguir. Para uma melhor visualização dos resultados, demonstra-se as respostas dos entrevistados também em gráficos, pois entende-se que esta seja uma forma bem prática e rápida de se perceber os resultados da pesquisa. Estes funcionarão então como um resumo das entrevistas que foram feitas.

Tabela e Gráfico 1: Tempo de moradia no setor 2 da III Perimetral:

Anos	n° de respostas
1 a 5	4
6 a 10	3
mais de 10	15

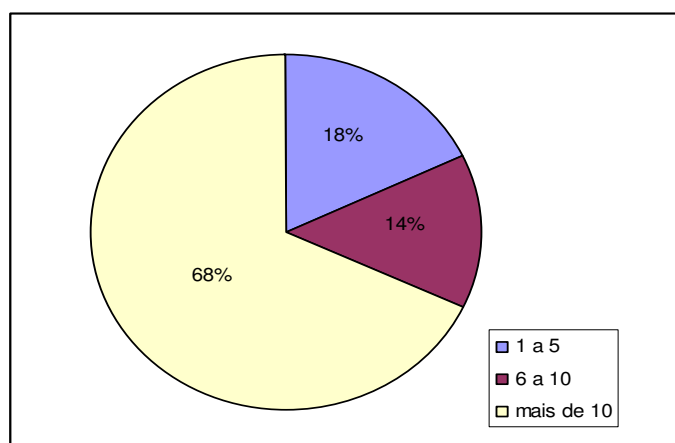


Tabela e Gráfico 2: O Trânsito efetivamente melhorou após a implantação da III Perimetral? (resposta de moradores)

	n° de respostas
Sim	11
Não	9
igual	2

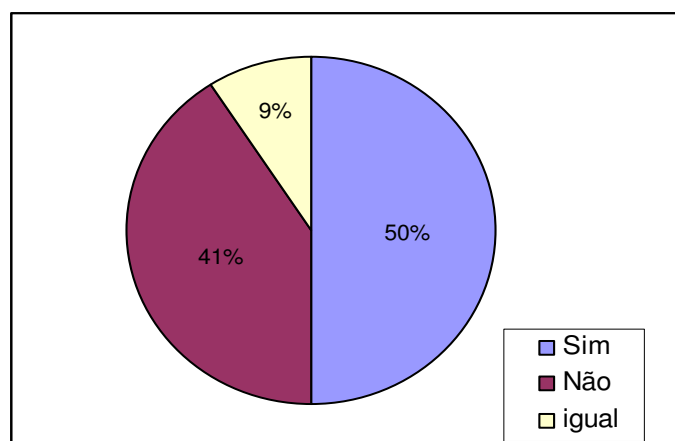


Tabela e Gráfico 3: Usa e/ou consome os serviços locais? (resposta de moradores)

	n° de respostas
Sim	17
Não	5

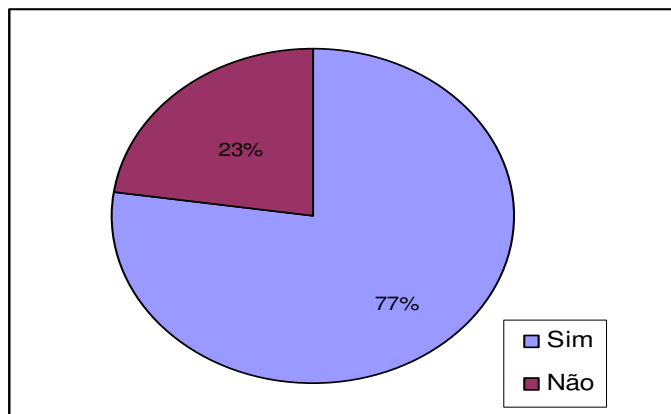
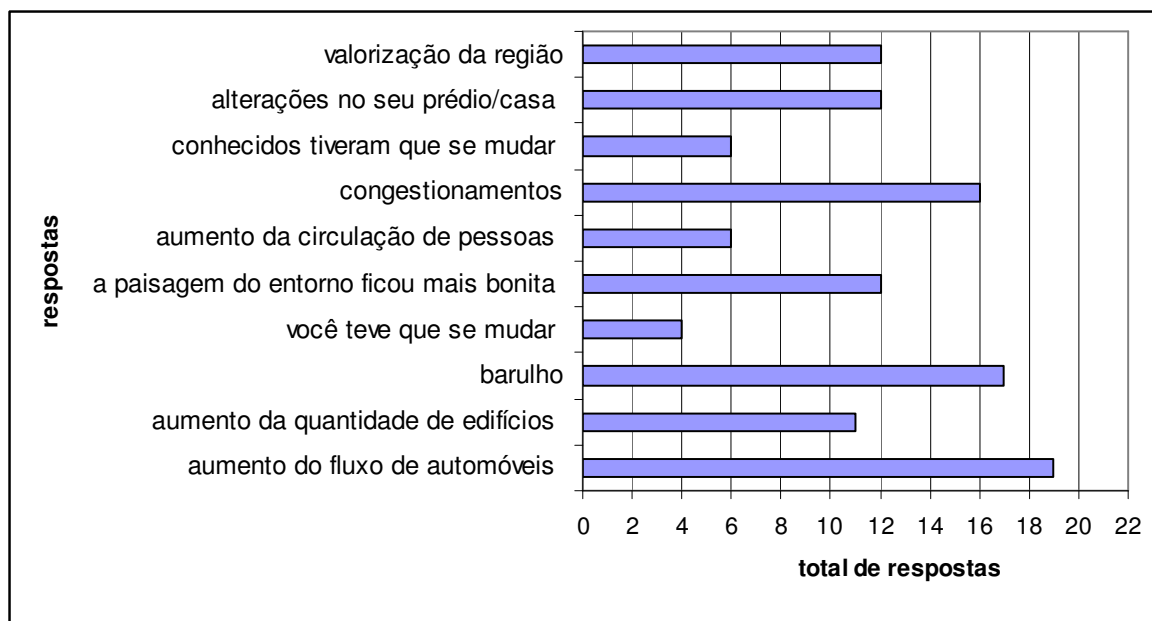


Tabela e Gráfico 4: Quais as principais alterações na paisagem, após a implantação da III Perimetral (os entrevistados – moradores – podiam marcar quantas opções quisessem):

	n° de respostas
aumento do fluxo de automóveis	19
aumento da quantidade de edifícios	11
barulho	17
você teve que se mudar	4
a paisagem do entorno ficou mais bonita	12
aumento da circulação de pessoas	6
congestionamentos	16
conhecidos tiveram que se mudar	6
alterações no seu prédio/casa	12
valorização da região	12



O que se pode observar através dos gráficos e tabelas, é que a maioria dos moradores, como já havia sido comentado, mora há mais de dez anos no eixo da III Perimetral, portanto, tem uma noção bem ampla das modificações espaciais causadas pela implantação da via.

A grande maioria utiliza os serviços do entorno e acham que o trânsito melhorou, apesar do aumento do fluxo de automóveis. Uma das principais reclamações é a respeito do barulho pela grande circulação de veículos. Apesar dos pontos negativos, os moradores acham que a paisagem do entorno ficou mais bonita e valorizada, o que é um ponto forte para quem pensa em vender ou alugar seu imóvel. Os congestionamentos também são um ponto bastante citado pelos moradores e que reforça a discussão que há anos se tem tido inclusive na mídia, de que a III Perimetral já é obsoleta desde a sua implantação.

Quanto aos questionários preenchidos por comerciantes, os resultados se encontram na próxima página.

Tabela e Gráfico 5: Tempo de trabalho no setor 2 da III Perimetral:

Anos	n° de respostas
1 a 5	21
6 a 10	5
mais de 10	5

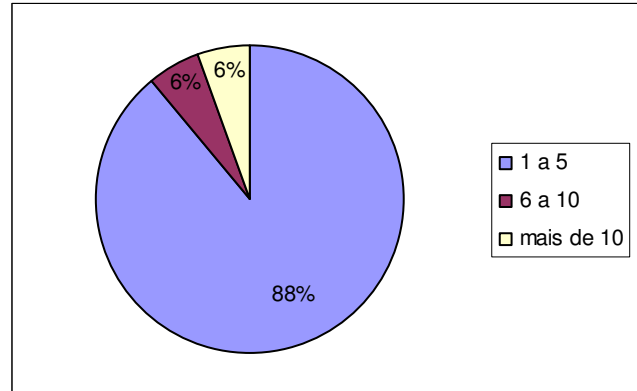


Tabela e Gráfico 6: Usa e/ou consome os serviços locais? (resposta de comerciantes)

	n° de respostas
sim	25
não	6

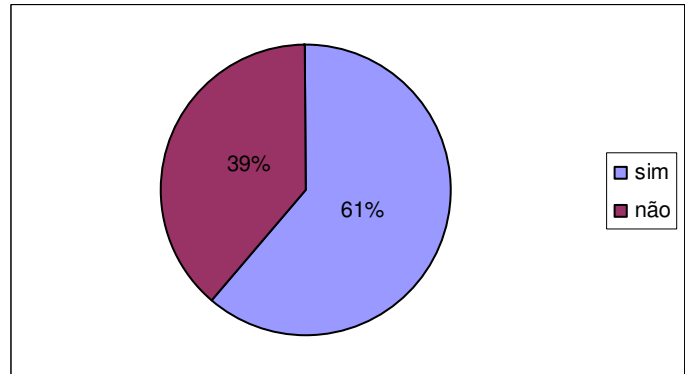


Tabela e Gráfico 7: O Trânsito efetivamente melhorou após a implantação da III Perimetral? (resposta de comerciantes)

	n° de respostas
sim	15
não	12
igual	4

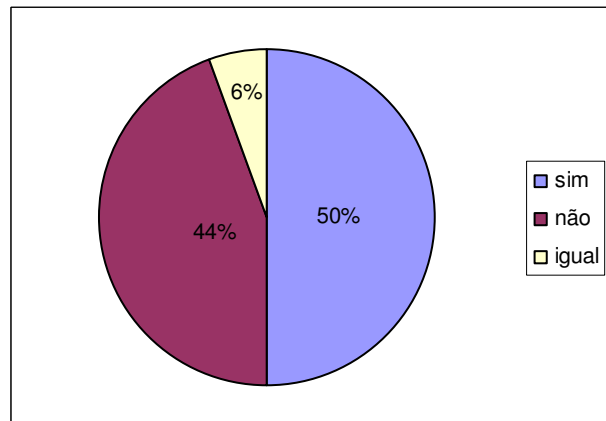
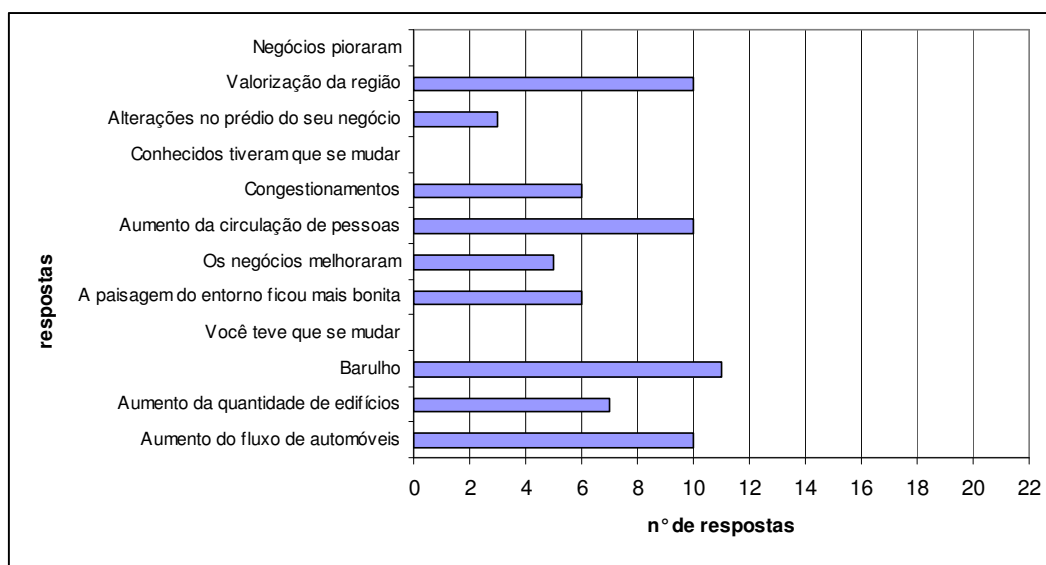


Tabela e Gráfico 8: Quais as principais alterações na paisagem, após a implantação da III Perimetral (os entrevistados – comerciantes – podiam marcar quantas opções quisessem):

	n° de respostas
Aumento do fluxo de automóveis	10
Aumento da quantidade de edifícios	7
Barulho	11
Você teve que se mudar	0
A paisagem do entorno ficou mais bonita	6
Os negócios melhoraram	5
Aumento da circulação de pessoas	10
Congestionamentos	6
Conhecidos tiveram que se mudar	0
Alterações no prédio do seu negócio	3
Valorização da região	10
Negócios pioraram	0



O perfil dos comerciantes se difere da opinião dos moradores. Isso pode ser facilmente perceptível pelo tempo que os mesmos freqüentam a III Perimetral: de um a cinco anos. Com relação à melhoria ou não do trânsito, as opiniões foram equilibradas, com uma pequena maioria a favor de que a implantação da via foi efetiva na intenção de melhorar o fluxo de automóveis. Estes também fazem uso de serviços locais, principalmente restaurantes.

O fato da via ter valorizado a região, ter proporcionado o aumento da circulação de automóveis e pessoas foi um fator determinante para que este ponto da cidade tenha sido escolhido por eles para abrir um negócio. Assim como os moradores, reclamações em relação ao barulho também foram bem significativas.

Apesar de não ter sido possível descobrir a relação do número de entrevistados com o número de atingidos no setor 2, através do número de imóveis indenizados se pode fazer uma idéia. É sabido que frente ao número total, foram poucos os entrevistados. Mas através dos relatos e questionários preenchidos, foi possível perceber lembranças, opiniões e expectativas que enriqueceram este trabalho que com certeza alcançou suas expectativas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Colocar em prática este trabalho, além de exigir minha dedicação por ele simbolizar o final do curso de Graduação, também me trouxe uma grande satisfação pessoal por tratar do lugar do meu cotidiano. Muitas vezes, ao realizar um trabalho, por mais que o pesquisador se interesse ou vá atrás de informações sobre o local de seu estudo, não chega ao conhecimento profundo que tem alguém que seja bastante familiarizado com o mesmo. Por isso, sinto-me privilegiada de ter este conhecimento a respeito da área de estudo que escolhi.

Aprofundar o conhecimento teórico através de bibliografias a respeito de paisagens urbanas ou modificações no espaço urbano e enquadrá-las no lugar que faz parte do meu dia-a-dia também torna-se motivo de orgulho, pois estou desta forma, unindo a profissão que escolhi com o meu lugar, fazendo com que este trabalho seja bem subjetivo.

A idéia de pô-lo em prática é bastante antiga, pois ver as transformações no espaço acontecendo de forma tão rápida é instigante e por mais que num primeiro momento não se perceba que elas terão uma consequência, de alguma maneira ela influencia a vida de quem convive com ela.

Conforme o trabalho foi deixando de ser apenas uma idéia e se transformando uma realidade, foram surgindo questionamentos e mudança de planos, como em qualquer pesquisa. A princípio, não haveria separação por setores, foi uma idéia que surgiu depois. Outra idéia que surgiu com o tempo, foi entrevistar moradores e comerciantes não só da III Perimetral, mas também do entorno, pois estes também são influenciados pela mesma.

A princípio também, a intenção era de entrevistar 100 moradores e 100 comerciantes da III Perimetral, mas ao longo da pesquisa este objetivo foi se mostrando bastante difícil. Mas a culpa não é de todo da falta de colaboração dos entrevistados, embora ela tenha de fato acontecido. Prevendo que nem sempre as pessoas tem disponibilidade de participar de abordagens como esta, eu poderia tê-

las começado a fazer desde o Trabalho de Graduação I. Fica como aprendizado para próximas pesquisas.

Outra surpresa que surgiu ao longo da pesquisa, foi valorizar a participação dos comerciantes mais recentes do setor 2 da III Perimetral. Saber o motivo do porquê eles escolheram esta área da cidade para se estabelecer trouxe uma contribuição muito rica, pois evidenciou a idéia que se tinha inicialmente de que através dos agentes sociais, o setor 2 transformou-se num pólo de comércio e serviços para a classe média e média alta e os comerciantes que se estabeleceram neste setor, buscam justamente este público. Esta intenção é muito clara pelo tipo de serviço que oferecem: clínicas de estética, academias, bancos personalizados, escolas de línguas, lojas esportivas, entre outras.

Um processo que ficou muito claro de se perceber ao longo desta pesquisa, é o que Milton Santos denomina de adensamento técnico no espaço (1999). Este adensamento técnico justifica-se através da inserção de objetos cada vez mais modernos no espaço, misturados com o que já existia anteriormente. Assim, se percebem as antigas mansões familiares que representavam a época em que esta área da cidade era predominantemente residencial, dando lugar a altos e modernos prédios comerciais. Ou até elas mesmas, transformando-se em casas de festas ou eventos, por exemplo.

Ao longo do trabalho foi bastante abordada a questão do aprimoramento das técnicas no estágio atual de relações entre sociedade e natureza que Santos (1999) denominou de meio *técnico-científico-informacional*. Relembrando rapidamente, este se caracteriza pela interação cada vez mais profunda entre a ciência e a técnica. Esta interação é representada pela alta tecnologia em alguns campos, como por exemplo comunicação, deslocamento e transações financeiras instantâneas para qualquer parte do mundo. As técnicas tornam-se tão aprimoradas que ganham fins únicos, ou seja, uma especialização que objetiva executar o que se propõe de maneira muito próxima à perfeição, já que se limita a fazer só aquilo com o máximo de tecnologia disponível para tal. Mas apesar do mundo inteiro estar neste mesmo período, ele atinge as várias partes do globo de maneira desigual. A classificação dos impactos da implantação da via ao longo do seu trecho, se enquadra nesta definição, pois a construção da III Perimetral não afetou todos os trechos

uniformemente, daí a idéia da setorização.

Ainda em relação às técnicas, a escolha de trabalhar prioritariamente o denominado setor 2 justifica-se por ele ser – entre os 4 setores determinados – o que mais representa o aprimoramento das técnicas no período, pois o espaço ganhou uma finalidade singular (especializada em comércio e serviços para consumidores de alta renda) com a implantação da via expressa em detrimento da característica predominantemente comunitária e residencial que existia ali antes.

Fica evidenciado então, que dentro de uma cidade as técnicas também se distribuem de forma desigual no espaço, sendo possível fazer uma distinção entre o que já se passou e a data atual, pois as mesmas deixam marcas no espaço. Assim, a modernidade dos prédios e serviços do setor 2 são bem diferentes das características dos outros setores da III Perimetral.

A percepção das pessoas em relação às modificações do espaço foi um aspecto interessante da composição deste trabalho. É delas que vem as principais informações, pois estão vivenciando aquilo que aqui se quis escrever. As opiniões foram diversas: umas se vêem encantadas com as modificações causadas pela implantação da III Perimetral, com a beleza e modernidade que a mesma trouxe a paisagem. Outras, se mostram saudosas de outros tempos, quando a região tinha características residenciais e o sentido de comunidade era bem forte. Através das entrevistas se percebe as pequenas coisas, detalhes mínimos que passam despercebidos aos olhos de quem simplesmente passa pela III Perimetral. Logo, foi um processo muito importante dentro da pesquisa.

O que ficou muito perceptível, foi que os moradores mais antigos, os que viveram a maior parte da vida na época em que a região tinha características mais residenciais, não gostariam que essas modificações espaciais tivessem ocorrido. Para eles, o setor 2 teria ainda hoje, os fortes laços comunitários do passado.

Já os moradores mais recentes e os comerciantes – que moram ou trabalham na III Perimetral a partir de 2005 – foram atraídos para esta parte da cidade justamente por suas novas características. Em compensação, pelo aumento do fluxo de veículos que procuram encurtar o caminho entre a zona norte e sul da cidade, a reclamação quanto ao barulho é um fator que tem a unanimidade tanto de

trabalhadores quanto de moradores, recentes ou antigos.

A maior obra viária de Porto Alegre, que nasceu de uma necessidade de melhorar o escoamento de veículos, que seria um bem para todos da cidade ou que estão na cidade, acaba tendo significados distintos para cada um que a usufrui. Para uns, ela significa o rompimento com uma rotina agradável em comunidade, o afastamento de amigos, a mudança para um lugar distante. Para outros ela significa o contato com o contemporâneo e moderno, o contato com um público de alta renda, a possibilidade de lucros maiores. Também tem aqueles que estes fatores não tem significado nenhum, apenas o fato de chegar mais rápido em casa ou no serviço.

“Tu está enganada. Toda a cidade foi atingida com a implantação desta via” foi o que disse um entrevistado, ao ser abordado com a minha justificativa de estar buscando informações com moradores e comerciantes da III Perimetral. E ele estava certo. Além dos atingidos diretamente, o que pode se perceber pelas entrevistas é que muitos comerciantes vieram para esta parte da cidade atrás do público que ela pretendia atrair. Então seja por motivos passados ou pretendidos para o futuro, cada um dos entrevistados contribuiu de sua maneira com este trabalho de maneira significativa.

Chega-se ao fim então, deste trabalho e por consequência, de um curso de graduação. Obviamente, ele não resume todo o aprendizado de todas as disciplinas, de todas as pesquisas, de todas as conversas com professores. Muitas vezes nem ele próprio é o que pretendíamos escrever inicialmente, sempre se acha que falta um algo a mais. Por isso não pode ser encarado simplesmente como um fim, ele encerra apenas uma etapa, dando início à outras muitas caminhadas que estarão apenas começando profissionalmente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALONSO, José Antônio Fialho; MAMMARELLA, Rosetta; BARCELLOS, Tânia de (coords.). **Território, Economia e Sociedade: Transformações na Região Metropolitana de Porto Alegre**. Porto Alegre: FEE, 2009.

BELLO, Helton Estivalet. **Modelos, planos e realizações urbanísticas em Porto Alegre**. Arquitetura Revista. Vol 2, nº 2, jul-dez de 2006. ISSN 1808-5741. Disponível em: <http://www.arquiteturarevista.unisinos.br /index.php?e=4&s=9&a=18> acesso em: 16 ago 2010

BESSE, Jean-Marc. **Ver a Terra: Seis Ensaio Sobre a Paisagem e a Geografia**. São Paulo: Perspectiva, 2006.

CACHINHO, Herculano. *Consumactor*: da Condição do Indivíduo na Cidade Pós-Moderna. **Finisterra**, XLI, 81. Lisboa, p. 33-56. 2006.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; LEMOS, Amália Inês Geraiges. **Dilemas Urbanos: Novas Abordagens Sobre a Cidade**. São Paulo: Contexto, 2003.

CASTELLS, Manuel. **A questão Urbana**. Tradução: Arlene Caetano. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CLARK, David. **Introdução à Geografia Urbana**. São Paulo: Difel, 1985.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1995.

_____ ; ROSENDHAL, Zeni. (org.). **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: ed. UERJ, 1998.

_____. **Paisagens, Textos e Identidade**. Rio de Janeiro: ed. UERJ, 2004.

DIAS, Vera Lúcia Nehls. **Geografia e Representações: Ensaio de uma Metodologia de Pesquisa**. PerCursos, Florianópolis, v.4, n.1, p. 57-78, Out. 2003.

ENCICLOPÉDIA LAROUSSE CULTURAL. **Setor**. São Paulo: Editora Nova Cultural, 1999.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. **A Condição Urbana – Ensaio de Geopolítica da Cidade**. 2 Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

HAESBAERT, Rogério. **O Mito da Desterritorialização: do “Fim dos Territórios” à Multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARVEY, David. **A condição Pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1992. 16ª Edição

HEIDRICH, ÁLVARO LUIZ. **Aspectos da Fratura Socioespacial na Cidade de Porto Alegre**. IX Coloquio Internacional de Geocrítica. Porto Alegre, 28 de mayo - 1 de junio de 2007.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades@**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>> acesso em: 13 de ago de 2010.

JOHAN, Jorge Renato (coord.). **Introdução ao Método Científico**. Canoas: Ed. Ulbra, 1997.

LEDRUT, Raymond. **El Espacio Social de la Ciudad – Problemas de Sociologia Aplicada al Ordenamiento Urbano**. Tradução: Maria Payró de Bonfanti. Buenos Aires: Editora Anthropos, 1968.

LOPES, Rodrigo. **A cidade Intencional: O Planejamento Estratégico das Cidades**. Rio de Janeiro: Editora Mauad, 1998.

MAMMARELLA, Rosetta (coord.). **Como anda a Metr pole de Porto Alegre**. Porto Alegre: FEE, 2006.

MELO, Dionara; LOREA Eduardo. **Laboratório Industrial Sindical**. Carro zero acelera para venda recorde <<http://www.sindlab.org/noticia02.asp?noticia=11973>> acesso em 18 nov. 2008.

MENEGAT, Rualdo (org.) **Atlas Ambiental de Porto Alegre**. Porto Alegre: Ed. Universidade/ UFRGS, 1998.

MICHELAT, Guy. Sobre a utilização da entrevista não-diretiva em sociologia. **Revue Française de Sociologie**, XIV, 1975. Tradua  o de Ruth Joffily Dias.

OBSERVATÓRIO da Cidade de Porto Alegre. Disponível em: <http://www.observapoa.palegre.com.br/> acesso em: 25 jul 2010

_____. **Mapas e Indicadores das Vulnerabilidades Sociais**. 2007

OLIVEIRA, Mariana. **Frota de veículos cresce até 240% em oito anos nas maiores cidades do país**. **Disponível em:** <[http://g1.globo.com/Noticias/Carros/0,,MUL1352939-9658,00-FROTA+DE+VEICULOS+CRESCE+ATE+EM+OITO+ANOS+NAS+ MAIOR ES+CIDADES+DO+PAIS.html](http://g1.globo.com/Noticias/Carros/0,,MUL1352939-9658,00-FROTA+DE+VEICULOS+CRESCE+ATE+EM+OITO+ANOS+NAS+MAIOR+ES+CIDADES+DO+PAIS.html)> acesso em: 14 de set de 2010

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo – Globalização e Meio Técnico-Científico-Informacional**. 3  edic o. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. **A Natureza do Espaço – Espaço e Tempo: Razão e Emo o**. 3  edic o. São Paulo: Hucitec, 1999.

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO MUNICIPAL. **Bairros Oficiais de Porto**

Alegre. <[http://www2.portoalegre.rs.gov.br/spm/default .php?reg= 77&p_secao=43](http://www2.portoalegre.rs.gov.br/spm/default.php?reg=77&p_secao=43)>acesso em 15 nov de 2008.

_____. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Porto Alegre.** Porto Alegre: 1999

SOUZA, Marcelo Lopes de: **Mudar a Cidade: Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.



Prezado morador!

Este QUESTIONÁRIO faz parte de uma pesquisa a respeito da satisfação dos moradores da III Perimetral após 5 anos da sua implantação, desenvolvido como trabalho de graduação em Geografia na Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Não solicitamos qualquer dado pessoal dos participantes, mas sua contribuição seria muito importante e sua colaboração nos deixaria muito gratos!

Desde já, agradecemos sua ajuda e atenção,

Mariana Aita Dadda¹ e Luiz Álvaro Heidrich²

1. Mora na região há quanto tempo?

1 a 5 anos

6 a 10 anos

Mais de dez anos

2. Trabalha próximo à região?

sim

não

3. Após a implantação da III Perimetral, o trânsito na região efetivamente melhorou?

sim

não

4. Quais as principais alterações na paisagem que você mais percebe após a implantação da via? Pode ser marcada mais de uma opção.

aumento do fluxo de automóveis

aumento da quantidade de edifícios

barulho

você teve que se mudar

a paisagem do entorno ficou mais bonita

aumento da circulação de pessoas

congestionamentos

conhecidos que tiveram que se mudar

sua casa/edifício sofreu alterações

a região ficou mais valorizada

5. Você consome e usa os serviços locais?

sim

não

¹ Graduanda em Geografia UFRGS

Prezados!

Este QUESTIONÁRIO faz parte de uma pesquisa a respeito da satisfação dos moradores e trabalhadores da III Perimetral após 5 anos da sua implantação, desenvolvido como trabalho de graduação em Geografia na Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Não solicitamos qualquer dado pessoal dos participantes, mas sua contribuição seria muito importante e sua colaboração nos deixaria muito gratos! POR FAVOR, DEVOLVA O MESMO NA PORTARIA QUANDO RESPONDER.

Desde já, agradecemos sua ajuda e atenção,

Mariana Aita Dadda¹ e Luiz Álvaro Heidrich²

1. Trabalha na região há quanto tempo?

1 a 5 anos

6 a 10 anos

Mais de dez anos

2. Mora próximo à região?

sim

não

3. Após a implantação da III Perimetral, o trânsito na região efetivamente melhorou?

sim

não

4. Quais as principais alterações na paisagem que você mais percebe após a implantação da via? Pode ser marcada mais de uma opção.

aumento do fluxo de automóveis

aumento da quantidade de edifícios

barulho

você teve que se mudar

a paisagem do entorno ficou mais bonita

seus negócios melhoraram

aumento da circulação de pessoas

congestionamentos

conhecidos que tiveram que se mudar

sua casa/edifício sofreu alterações

a região ficou mais valorizada

seus negócios pioraram

5. Você consome e usa outros serviços locais?

sim

não

¹ Graduanda em Geografia UFRGS





