

INV IBIB 147/07 / ex. 1

INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL

NITERÓI do Século XXI

1º módulo do Plano Diretor - MARÇO de 1991

Convênio Prefeitura Municipal de Niterói · SMUMA / IBAM

Trabalho elaborado pelo Centro de Estudos e Pesquisas Urbanas do IBAM em convênio com a Prefeitura Municipal de Niterói - RJ

Jorge Roberto Silveira - PREFEITO MUNICIPAL
João Carlos A. Sampaio - SECRETÁRIO MUNICIPAL DE URBANISMO
E MEIO AMBIENTE

EQUIPE DE ACOMPANHAMENTO

Euclides Bueno
Flávio Ferreira
Ferdinando de Moura Rodrigues
Pedro Cascon
Sérgio Marcolini
Sônia A. Mendes

CHEFE DO CENTRO DE ESTUDOS E PESQUISAS URBANAS - IBAM

Victor Zular Zveibil - Arquiteto e Urbanista

EQUIPE TÉCNICA

Coordenador - Hélio Novak - Arquiteto e Urbanista
- Eliane Faerstein - Arquiteta e Urbanista
- Leonardo Caravana Guelman - Arquiteto
- Romay Conde Garcia - Arquiteto
- Rute Tobal Barreto - Arquiteta e Urbanista
- Maria Laís Pereira da Silva - Socióloga
- Maria Tereza Vilela de Souza - Socióloga
Consultor - François E.J. Bremaetler - Economista e Geógrafo
Colaborador - Jorge Luiz Sant Anna dos Santos - Sociólogo
Ilustrações - Leonardo Caravana Guelman
- Romay Conde Garcia
Fotos - Eliane Faerstein
- Leonardo Caravana Guelman

EQUIPE DE APOIO

Estagiários de Arquitetura
- Claudia Helena G. de Lima
- Marco Aurélio Serra
Estagiários de Ciências Sociais
- Adriana Bezerra Cardoso
- Gilberto Estrela Santiago
- Maria Edith Pereira Leal
Revisão - Claudia Ajúz
- Isabel Newlands
Apoio Técnico-Administrativo
- Maria Tereza Tapajós
Digitadoras - Andréa da Silveira Spalla
- Evanelza Mesquita Sabino
- Sandra Maria Falcão
- Zenilda Otaviano Lima

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO

INTRODUÇÃO

PARTE 1 - O PLANO DIRETOR NA ÓTICA DOS ENTREVISTADOS

PARTE 2 - NITERÓI COMO SUBSISTEMA DE SISTEMAS MAIS AMPLOS

CAPÍTULO 2.1 - O AMBIENTE NATURAL

CAPÍTULO 2.2 - O AMBIENTE ANTRÓPICO: ORIGEM, CRESCIMENTO E CONURBAÇÃO

CAPÍTULO 2.3 - QUESTÕES EMERGENTES DA PARTE 2

2.3.1- O PAPEL DE NITERÓI NA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO (SEGUNDO SEUS HABITANTES)

2.3.2- COMO NITERÓI SE RELACIONA COM A REGIÃO

PARTE 3 - NITERÓI COMO UM SISTEMA URBANO

CAPÍTULO 3.1 - O AMBIENTE CRIADO E A IMAGEM URBANA

CAPÍTULO 3.2 - OS VETORES DE CRESCIMENTO DE NITERÓI: TENDÊNCIAS E ALTERNATIVAS

CAPÍTULO 3.3 - A DISTRIBUIÇÃO DE POPULAÇÃO NO ESPAÇO DE NITERÓI

CAPÍTULO 3.4 - QUESTÕES EMERGENTES DA PARTE 3

3.4.1- O MEIO AMBIENTE NATURAL

a - QUESTÕES AMBIENTAIS GENÉRICAS

b - QUESTÕES AMBIENTAIS ESPECÍFICAS

3.4.2- O MEIO AMBIENTE CRIADO: RENOVAÇÃO E PRESERVAÇÃO

PARTE 4 - OS ELEMENTOS DO SISTEMA URBANO DE NITERÓI

CAPÍTULO 4.1 - O SISTEMA DAS ATIVIDADES ECONÔMICAS

4.1.1- O SETOR PRIMÁRIO

4.1.2- O SETOR SECUNDÁRIO

4.1.3- O SETOR TERCIÁRIO

4.1.4- QUESTÕES EMERGENTES DESTE CAPÍTULO

- a - ATIVIDADE IMOBILIÁRIA E OS INSTRUMENTOS DE CONTROLE DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO
- b - URBANIZAÇÃO DE FAVELAS
- c - SAÚDE E EDUCAÇÃO

CAPÍTULO 4.3 - OS SISTEMAS DE INFRA-ESTRUTURA E SERVIÇOS PÚBLICOS

4.3.1- ÁGUA

4.3.2- ESGOTO

4.3.3- LIXO

4.3.4- OUTROS SERVIÇOS

- a - ENERGIA ELÉTRICA
- b - COMUNICAÇÕES
- c - SEGURANÇA PÚBLICA

CAPÍTULO 4.4 - LAZER, ESPORTE E CULTURA

CAPÍTULO 4.5 - SISTEMA VIÁRIO, TRÁFEGO E TRANSPORTES

4.5.1- SISTEMA VIÁRIO

4.5.2- TRÁFEGO

4.5.3- TRANSPORTES

CAPÍTULO 4.6 - PROBLEMAS E SOLUÇÕES NA ÓTICA DOS ENTREVISTADOS

CONCLUSÃO

RELAÇÃO DAS ENTIDADES ENTREVISTADAS

- 1 - Federação de Associação de Moradores de Niterói - FAMNIT
- 2 - Associação das Empresas Imobiliárias de Niterói - AEMIN
- 3 - Júlio Bogoricin
- 4 - Clube dos Diretores Lojistas - CDL
- 5 - Sindicato das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico do Estado do Rio de Janeiro (patronal)
- 6 - Lions Clube
- 7 - Sindicato dos Rodoviários (trabalhadores)
- 8 - Sindicato dos Empresários de Transporte do Estado do Rio de Janeiro (patronal)
- 9 - Sindicato dos Metalúrgicos de Niterói e Itaboraí (trabalhadores)
- 10 - Universidade Federal Fluminense
- 11 - Cidadania Ecológica
- 12 - Associação Brasileira de Ecologia
- 13 - Câmara dos Vereadores
- 14 - Conselho Comunitário da Região Oceânica
- 15 - Associação dos Pescadores e Amigos de Itaipu e Colônia Z8
- 16 - Associação dos Vendedores Ambulantes de Niterói
- 17 - Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários da Zona Norte do Estado do Rio de Janeiro
- 18 - Ordem dos Advogados do Brasil - OAB

Obs: Em algumas entidades foram realizadas mais de uma entrevista

APRESENTAÇÃO

Ao fixar um prazo para elaboração dos Planos Diretores, a Constituição Estadual certamente não tinha a intenção de que este fosse cumprido com prejuízo do produto desejado. Niterói, por exemplo, embora seja das mais importantes cidades do país e faça parte da segunda maior Região Metropolitana, não tinha - por vários motivos - condições para iniciar a tarefa imediatamente. Na verdade, mesmo quando as demais prioridades da Prefeitura lhe permitiram autorizar à Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente dar início ao processo, esta se encontrou diante de um duplo impasse: de um lado o desaparelhamento para fazê-lo, estando o pessoal mais qualificado permanentemente envolvido na administração do dia-a-dia; do outro, a ignorância que Niterói tem de si mesma, oriunda da falta de sistematização dos poucos dados disponíveis.

A solução encontrada foi a realização do trabalho por etapas, na suposição de que, enquanto as primeiras estivessem em elaboração, a reestruturação administrativa do Executivo Municipal atingiria a Secretaria de Urbanismo e Meio Ambiente aparelhando-a para executar o Plano e, mais importante, implantá-lo.

O primeiro desses módulos, chamado "Niterói do Séclo XXI", teve dois objetivos. Um seria o de superar o problema da falta de informações sistematizadas, mapeando e tabelando as disponíveis. O outro era o de, através de um certo número de entrevistas com representantes das organizações atuantes na cidade ou com conhecedores profundos da mesma, reunir saberes dispersos na população e ter uma percepção inicial das reivindicações dos grupos organizados.

O trabalho realizado deixa dois importantes produtos finais: a) Este relatório que, elaborado com a intenção de ser distribuído às entidades de sociedade civil e a população em geral, pretende, de uma forma simples e direta, apresentar Niterói aos niteroienses; b) Um Sistema de Informações para o Planejamento, composto de: **Transcrições** das entrevistas realizadas(1); um conjunto de **Fichas de Informações** que objetivam indicar à Secretaria quais as informações existentes sobre Niterói e onde estão disponíveis; **Relatórios Expeditos de Informações** que, como o próprio nome indica cobrem uma gama de assuntos de interesse para o planejamento da cidade de uma forma expedita e fácil de usar.

O IBAM, convidado pela Prefeitura Municipal de Niterói para assessorá-la, sente-se muito honrado em poder colaborar para um trabalho desta magnitude. Ao dar ao público de Niterói a possibilidade de conhecer melhor a sua cidade, tem a certeza de contribuir para seu progresso e o aperfeiçoamento da sua administração, como tem feito nos últimos 39 anos em incontáveis cidades de todos os tamanhos pelo Brasil.

(1) Foram realizadas 21 entrevistas deste tipo.

por um longo período. Mais ainda, é de se esperar que possua flexibilidade, qualidade indispensável para permitir as adaptações necessárias ante a ocorrência de fatores imprevisíveis no longo prazo.

Já se vê que a elaboração de um Plano Diretor é uma empreitada ambiciosa. Por isso mesmo o trabalho é técnico e deve ser tecnicamente conduzido, mas a escolha dos critérios de otimização, como também a questão da determinação de prioridades é política, e deve ser politicamente conduzida. Não é por outra razão, aliás, que, ao mesmo tempo em que exige um Plano Diretor para certas cidades, a Constituição Federal garante a participação popular na sua feitura.

INTRODUÇÃO

Este Relatório se compõe de diversas partes distintas, mas articuladas. A primeira delas trata de como a população, em especial a comunidade organizada, entende o que devem ser o Plano Diretor e a participação popular no planejamento.

As três partes seguintes fazem uma abordagem sistêmica de Niterói. Esta é, como se sabe, a melhor forma de analisar uma totalidade, pois permite descrever a sua estrutura de forma a inter-relacionar as partes e estas ao todo. Inicialmente a cidade é analisada como elemento de sistemas urbanos mais abrangentes - a região Metropolitana, o Estado do Rio de Janeiro e o Brasil - (parte 2); em seguida (parte 3) ela é vista, em si mesma, como um sistema urbano; depois (parte 4) os diversos subsistemas articulados que são e formam Niterói são analisados individualmente. Ainda nesta parte as carências, problemas e necessidades detectadas serão postos de novo em evidência, mas agora como reivindicações da sociedade, percebidas através das entrevistas realizadas.

De cada parte emergem algumas questões cuja solução terá de ser encaminhada pelo Plano Diretor. As da parte 2 discutem os papéis desempenhados por Niterói no contexto metropolitano (e a forma pela qual a população os percebe); as da parte 3 dizem respeito principalmente a aspectos relativos ao meio ambiente - às necessidades de renovação e de preservação urbanas; finalmente as de parte 4, que são tratadas juntamente com a discussão de cada um dos subsistemas, lidam com temas tão variados quanto: a atividade imobiliária, a presumida vocação turística de Niterói, a pranteada decadência industrial da cidade e a modificação no seu comércio a partir da implantação das "shopping centers"; a verticalização da orla marítima, as formas de ocupação desta e das áreas do interior, a urbanização de favelas e a distribuição espacial e as carências dos equipamentos de educação, saúde, infraestrutura e equipamentos de lazer; finalmente a adequação e os problemas do sistema viário, do tráfego e do sistema de transportes.

Este Relatório procura transmitir aos interessados uma quantidade de informações suficiente para lhes possibilitar uma compreensão melhor de Niterói. Indica sem dúvida suas carências e problemas, mas também suas vantagens e possibilidades, pois é com esta matéria prima que o Plano Diretor precisará lidar. Como a população niteroiense terá um importante papel no processo de sua elaboração, é necessário que disponha deste mínimo de informações para que possa pensar a respeito e organizar melhor as suas reivindicações.

De fato, sejam quais forem as intenções a ele atribuídas pelos responsáveis e independentemente da postura dos mesmos, a função de um Plano Diretor - quer dizer, a razão pela qual ele é realizado - é sempre a otimização econômica, social e cultural da utilização dos espaços físicos da cidade. É suposto naturalmente que o Plano virá a conduzir o processo urbano de um modo lógico, orgânico e natural e de uma forma contínua e controlada

PARTE 1

O PLANO DIRETOR NA ÓTICA DOS ENTREVISTADOS

PARTE 1 - O PLANO DIRETOR NA ÓTICA DOS ENTREVISTADOS

Nas entrevistas realizadas com os segmentos organizados de Niterói, através de representantes da população, sindicatos, empresariado, entidades profissionais, ambientalistas e o Poder Público, delineou-se um quadro diversificado no que diz respeito às concepções existentes na cidade quanto ao Plano Diretor e à participação popular.

As visões apresentadas pelos entrevistados explicitam duas expectativas básicas: uma, que reflete a "esperança" de que o Plano Diretor venha a resolver problemas até hoje sem solução na cidade; a outra, que evidencia certa "desconfiança" do Plano, revelada muito claramente na afirmativa de que "ele vai obedecer aos interesses econômicos daqueles que mandam na cidade".



A perspectiva da "esperança" propõe um Plano Diretor com "pé no chão e sem utopias". Por outro lado, porém, acredita que venha resolver as deficiências dos serviços urbanos afetos às áreas de saúde, educação, transporte e habitação. Esta perspectiva se caracteriza por abordagens restritas e pontuais, verificando-se assim, que a perspectiva de soluções coletivas e globais, não aparece como indicação na maioria das entrevistas.

Se, por um lado, a compreensão do Plano como parte de um processo está presente em 23% das entrevistas realizadas, o restante deixa claro que esse instrumento é entendido como um conjunto de propostas e projetos que, por si só, solucionará as carências que afetam a cidade.

A preocupação com a "descontinuidade administrativa do Executivo" e os prazos constitucionais também foi abordada. A Lei Orgânica Municipal de Niterói não fixa prazo para encaminhamento do Plano Diretor à Câmara dos Vereadores, prevalecendo o estabelecido na Lei Maior. Receia-se, pois, que a demora na elaboração e discussão do Plano não ocorra nessa gestão. Acresce ainda, o fato de que, sendo 1992 um ano eleitoral, "um ano do ponto de vista operacional meio morto" - no qual a sociedade civil estará envolvida com o pleito, a mobilização da população para travar debates públicos sobre os destinos da cidade poderá ficar comprometida.

Merece destaque, como subsídio para definição das futuras formas e mecanismos de participação, a constatação de que os entrevistados, na sua maioria, desconhecem o que seja um Plano Diretor, tanto do ponto de vista formal quanto de seus possíveis conteúdos.

Outro ponto a destacar é a ênfase dada por alguns informantes as conclusões e sugestões dos dois Seminários de Planejamento Urbano Integrado realizados na gestão anterior, como ponto de partida para elaboração do Plano Diretor. Segundo a avaliação dos entrevistados, esse material foi fruto de ampla discussão no âmbito do movimento organizado de Niterói e deve ser levado em consideração para subsidiar os debates que sejam travados em torno do Plano.

Quanto aos canais institucionalizados de participação popular, sobretudo no que diz respeito à criação de Conselhos, a LOM - Lei Orgânica Municipal de Niterói - mostra-se omissa. Dispõe no art. 371 - Título VI das Disposições Gerais, sobre a criação de Conselhos Municipais, conferindo ao Poder Executivo, nos termos das Constituições Federal e Estadual, essa prerrogativa.

Nas entrevistas foi verificado que a maioria dos informantes desconhece quais os Conselhos que existem na cidade, e, mesmo os que alegam conhecê-los, não sabem quais estão em funcionamento. Devido à ausência de informações precisas, tornou-se difícil essa descoberta. Foram mencionados pela parcela dos melhor informados os Conselhos de Saúde das zonas norte e centro-sul, o Conselho do Patrimônio Cultural, o Conselho Comunitário do Município de Niterói, o Conselho Comunitário da Região Oceânica e o Conselho Municipal dos Direitos da Mulher, este último em fase de organização.

A síntese das opiniões dos entrevistados se expressa da seguinte forma:

QUANTO AO PLANO DIRETOR

"... o Plano Diretor para a cidade é fundamental, mas não adianta ter só Plano Diretor, é preciso ter continuidade. O pior problema é a falta de planejamento; a cidade está crescendo sem nenhum tipo de ordenação".

"... o Plano Diretor deve criar instrumentos para fiscalização quanto ao uso do solo, cobranças de melhorias de obrigação privada".

"... ele deve respeitar as tendências naturais de ocupação e de vida na cidade; proceder estudo geográfico do Município para conhecer qual é a possibilidade de ocupação ordenada dos espaços ainda disponíveis".

"... correção das falhas com base nas observações do que se tem, do que não deu certo e do que está prejudicando a construção da cidade".

"... regular o mercado, ofertando todo o tipo de habitação para a população. Que o Plano Diretor não tenha uma preocupação restritiva, que ele seja a favor da solução habitacional, urbanística, resolvendo o problema do tráfego, abastecimento e o habitacional, barateando o custo da construção".

"... eu não sei se a Prefeitura tem terrenos em grande quantidade porque a primeira coisa pra urbanizar a cidade, pra fazer da cidade uma cidade limpa, é acabar com as favelas. Não sei se tem terrenos pra vender por um preço que o favelado possa comprar, se tivesse, eu acho que seria limpar as favelas...".

"... infra-estrutura, saneamento básico, melhorar as condições do trânsito fluir, acabar a briga do Prefeito com o Governador".

"... primeiro pensar que o Plano Diretor não é uma coisa fechada, é coisa contínua... aí estabelecer prazos, custo, médio, longo, metas e aí a gente vai ter um planejamento que vai ser um processo".

"... o PD é planejamento de longo prazo. O curto prazo é o que menos importa. A gente não vai resolver a curto prazo os problemas principais".

"... acho importante no PD ver que não estamos agindo apenas sobre o solo... Mudança de nome: Lei do Meio Ambiente".

"... é transdisciplinar, tem que sentar, esquecer que é arquiteto, que é biólogo... é tentar trabalhar com o conhecimento que tem".

"... os Planos Diretores Urbanos constituem, mais do que um documento, constituem uma instância de discussão, de politização de questões temáticas fundamentais no cotidiano do cidadão".

"... não tenho opinião definida sobre o Plano Diretor, fica difícil em relação aos grupos porque cada um tem uma opinião a dar... Isso é uma coisa que deve ser feita com estatística... É difícil, eu não me aprofundi no PD".



"... que o Plano Diretor esteja voltado, não para a ocupação do espaço, mas para a utilização do Município. Objetivo o Município e não a cidade em si".

"... nós não devemos opinar antes da Prefeitura apresentar um pré-estudo, um pré-plano".

QUANTO À PARTICIPAÇÃO POPULAR NO PLANO DIRETOR

"... eu acho que um dos caminhos para começar a garantir a participação popular seria abrir fóruns de debate. O Executivo tem que estimular e garantir essa participação. Seria importante criar COMISSÕES. A abertura do espaço poderia se chamar TRIBUNA LIVRE e sistematicamente se chamar a comunidade a participar".

"... eu acredito que se forem chamados para discussão, entidades como a AFEA, CREA, OAB, IAB, a UFF, a FAMNIT, as Associações de Moradores, sindicatos, movimentos religiosos, os artistas, os intelectuais e abrir um debate sobre essa cidade de forma sistemática, acho que poderão surgir coisas muito interessantes. Aí teria que ter uma COMISSÃO DE SISTEMATIZAÇÃO. Essas propostas a comunidade coloca, mas nem sempre ela tem a capacidade de ordenar. O debate poderia se travar em cima de um roteiro e a Comissão de Sistematização poderia aperfeiçoar e fazer a junção com as propostas dos técnicos".

"... acho importante que a comunidade seja ouvida antes de ter o esboço já pronto do Plano Diretor da cidade".

"... que sejam ouvidas todas as entidades, toda a comunidade, as representações".

"... ampla discussão sem radicalismos, convocando o Executivo, o Legislativo e as entidades civis organizadas".

"... realização de Seminários sobre Urbanismo, Turismo, Política e Finanças do Município. Formação de Comissões de Transporte, Saúde, Educação, Segurança".

"... articulação com a Comissão de Análise Especial sobre o Sistema Lagunar".

"... intervenção técnica e apresentação de propostas com base no que foi coletado".

"... planejamento com muita gente fica disperso, a responsabilidade dispersa e ninguém realiza".

"... chega uma hora que é de decisão técnica... vai chegar a uma meia dúzia de pessoas que vai botar aquilo no papel".

"... fazer aquela coisa de cima pra baixo, nós vamos repetir os erros que a gente vem repetindo na nossa história... Ouvir muito a sociedade civil, ouvir os moradores, ter uma participação ativa da Universidade".

"... a participação da comunidade é fundamental pra gente não agredir a minoria. O princípio fundamental da democracia é que ela governe com a maioria respeitando a minoria. Democracia é respeitar a diferença. Agora, como chegar a essa sistemática toda, eu não tenho receita, mas acho que essa receita, desde esse momento, passa pelas formas organizadas que a população já tem".

"... convocação da população através dos segmentos organizados fora do horário de trabalho".

"... elaborar o Plano Diretor de comum acordo, Poder Público e população".

"... eu acho que esse Plano Diretor deve ser discutido coletivamente... A população deve discutir o PD e depois cobrar mesmo das autoridades... que o Governo dê satisfação daquilo que está fazendo".

"... o empresariado não pode querer ser ditador... Chegar lá ditar normas e a gente ter que engolir como aconteceu no plano de limitação do gabarito... O empresário participa com direito a voto igual a todo mundo".

"... no Plano Diretor todo mundo tem que ter direito a voz e voto igual: Prefeitura, comunidade, empresário".



"... a Prefeitura deveria ter um Conselho permanente sem poder de voto, composto de sindicatos patronais locais, profissionais, trabalhadores, associações de bairro. O Conselho deveria ter abrangência do morador à indústria".

"... participação é uma coisa tão óbvia... O cidadão tem que ser reeducado... Vai ser um Plano em cima de quê ? De pessoas que não estão sendo preparadas para usar este Plano ?".

PARTE 2

NITERÓI COMO SUBSISTEMA DE SISTEMAS MAIS AMPLOS

PARTE 2 - NITERÓI COMO SUBSISTEMA DE SISTEMAS MAIS AMPLOS

Niterói é simultaneamente parte integrante do sistema brasileiro de cidades, do sistema urbano do Estado do Rio de Janeiro e particularmente da sua Região Metropolitana. Assim, tem o seu desenvolvimento ligado e condicionado pelo que acontece em estruturas mais abrangentes. Isto é visível em certas decisões políticas que trazem reflexos mais ou menos imediatos. A transferência da capital federal para Brasília é exemplar. Houve consequências diretas e indiretas para o Rio e outras que estas trouxeram para Niterói, inclusive, a médio prazo, a perda da condição de capital estadual. O fenômeno é perceptível, também em questões de causalidade menos direta. É certo, por exemplo, que os mesmos processos que transformaram o Brasil num país eminentemente urbano induziram o crescimento de Niterói, e também transformaram em urbana 100% da população do Município.



A ponte Rio-Niterói, além de causar fortes impactos, realçou o papel de Niterói na Região Metropolitana.

Por outro lado, é visível que, quando se reduziu a proporção de migrantes originados no Estado do Rio de Janeiro com destino à Região Metropolitana - mais especificamente à Microregião Fluminense do Grande Rio - pessoas de outras origens também começaram a dominar a migração para Niterói. Nos dois casos a origem principal tornou-se a Região Nordeste.

QUADRO I

ORIGEM DOS MIGRANTES PARA NITERÓI E SUA MICRORREGIÃO

ORIGEM	MICRORREGIÃO			NITERÓI		
	1970 (Z)	1980 (Z)	80 - 70	1970 (Z)	1980 (Z)	80 - 70
ESTADO DO RIO	68,8	52,6	-16,2Z	66,2	59,6	-6,6Z
OUTROS/REGIÃO SE	16,4	20,1	+3,7Z	14,8	15,1	+0,30Z
ESTADOS/REGIÃO NE	11,8	22,9	+11,1Z	9,4	14,3	+4,9Z
OUTROS ESTADOS	3,0	4,4	+1,4Z	9,6	11,0	+1,4Z
TOTAL	100,0	100,00	-	100,00	100,00	-

FONTE : IBGE (CENSOS DE 1970 A 1980); CÁLCULOS DO IBAM.

Considerando fatos como estes fica evidente que para compreender ou prever o desenvolvimento de Niterói, é preciso levar em conta seus condicionamentos. Para a profundidade de análise requerida as relações metropolitanas são as mais significativas, e, de fato, para verificar a inserção do município no espaço físico e as formas de integração da sua malha urbana com os sistemas envolventes, este nível é mais que suficiente. Para outros fins, porém, como o dimensionamento da população futura, é importante ir mais longe.

É claro que nos dias de hoje, quando se fala de projetar uma população futura torna-se preciso incluir nas projeções também o valor atual. É que, como o último Censo ocorreu há 11 anos, seus dados começam a ficar obsoletos e é preciso estabelecer alguma expectativa para a população que existe hoje.

Com esta intenção, e para maior segurança, foram examinadas três projeções distintas. A primeira, do Centro de Informações e Dados do Estado - CIDE, foi publicada no Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro, edição de 1989. Apresenta um estudo da evolução populacional na década de 80, ano a ano, estritamente compatível com suas projeções para o Estado e a RMRJ, mas não explica a metodologia que utilizou. A segunda, do IBAM, se baseia numa análise de regressão das linhas de tendência de 30 anos para o Estado, a Região Metropolitana, separadamente para suas partes ocidental, oriental e o Rio (como Centro Metropolitano) e, ainda em separado, para Niterói. A última, mas não a menos importante, é a estimativa do IBGE para 1989, apresentada sem explicação de metodologia no seu Anuário de 1989 e extrapolada para 1990 pela aplicação da taxa geométrica média anual do período 1980 - 89. Os resultados dessas estimativas são mostradas no quadro a seguir:

QUADRO II

TRÊS ESTIMATIVAS PARA A POPULAÇÃO DE NITERÓI EM 1990

CIDE (10 ³ HABS)	IBAM (10 ³ HABS)	IBGE (10 ³ HABS)
478,5	480,6	485,1

FONTES : CIDE, IBGE E ESTUDOS DO IBAM

Não havendo uma diferença significativa na ordem de grandeza dos três valores (a distância entre a maior e a menor é de menos que 1,4% desta), parece indicado adotar a projeção do IBGE, que é afinal o órgão oficial de estatística do país.

Com a aplicação do valor adotado para 1990 como o 50 ponto da reta de regressão, foram projetadas as populações de Niterói para os anos 2000, 2010 e 2020, que aparecem no quadro a seguir.

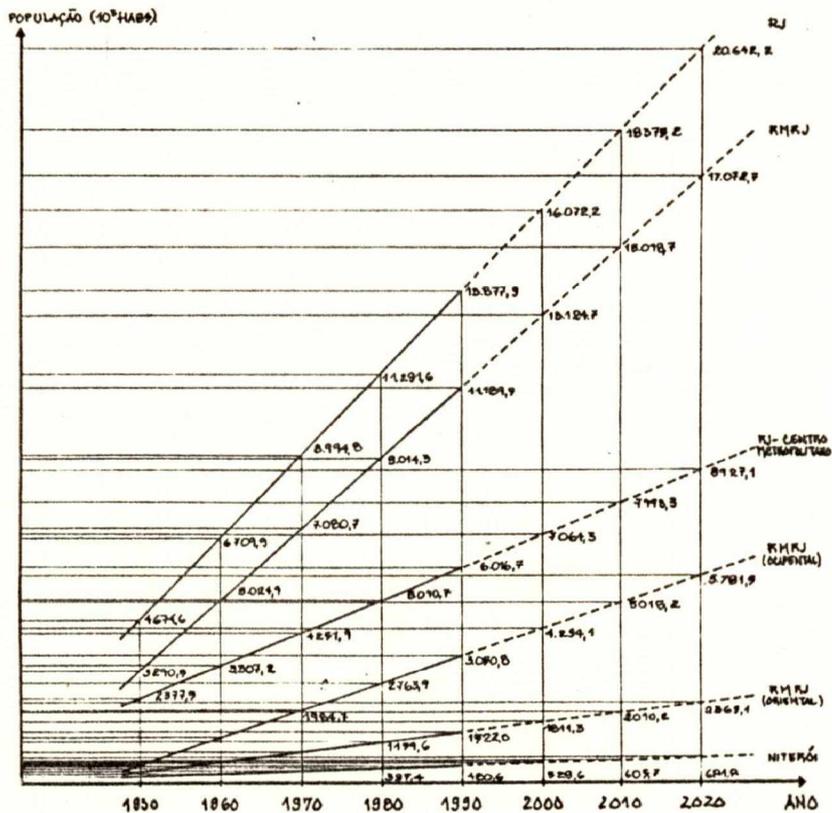
QUADRO III
POPULAÇÃO DE NITERÓI: 1990 A 2020 (10³ HABTS.)

ANO	1990	2000	2010	2020
POPULAÇÃO	485,1	529,6	605,7	681,8

FORNE : 1990 - ESTUDOS DO IBAM (NÃO)

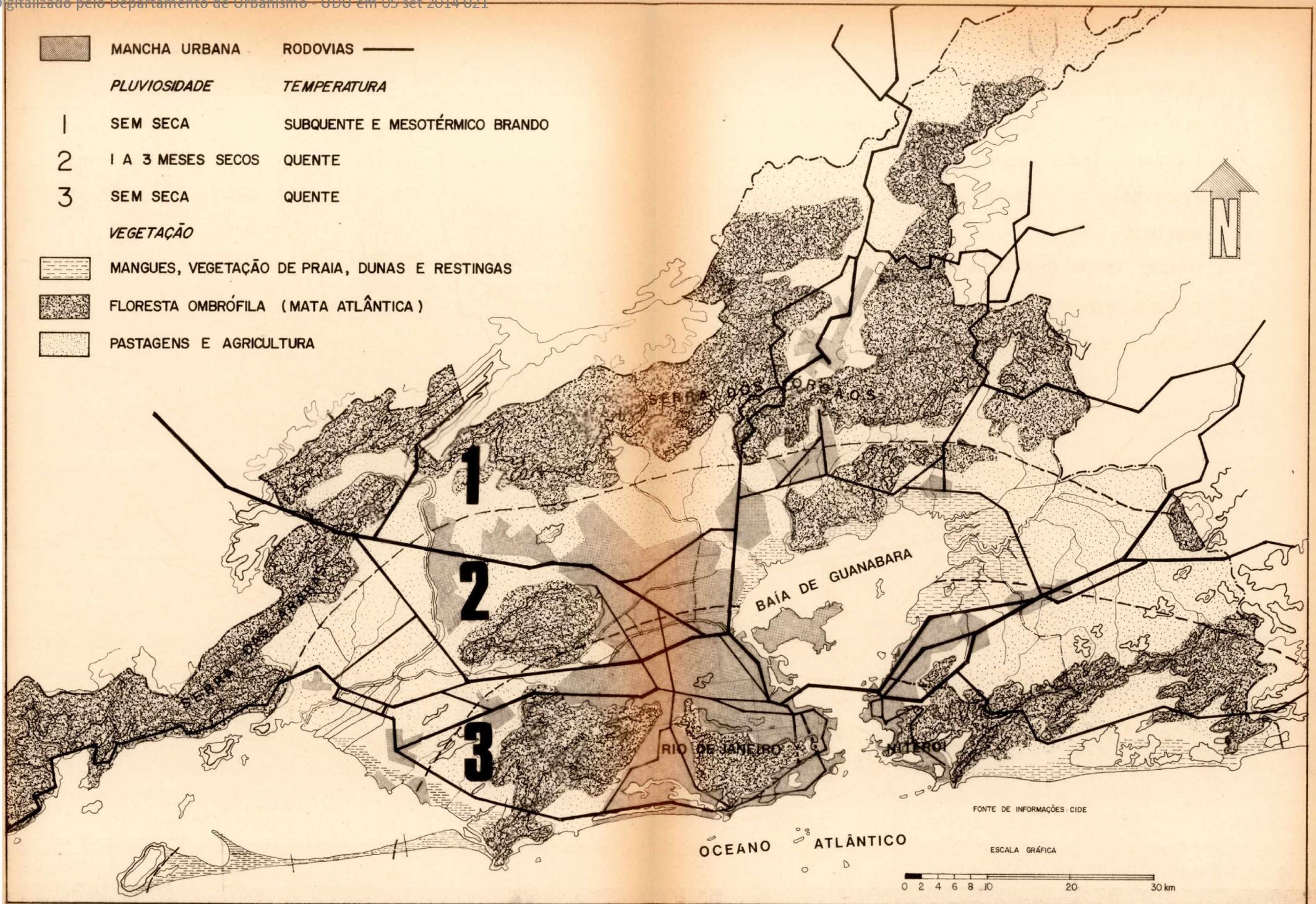
O gráfico a seguir indica, não só, haver uma forte correlação entre a população e o tempo em todos os sistemas, mas também um perfeito ajustamento das suas evoluções populacionais.

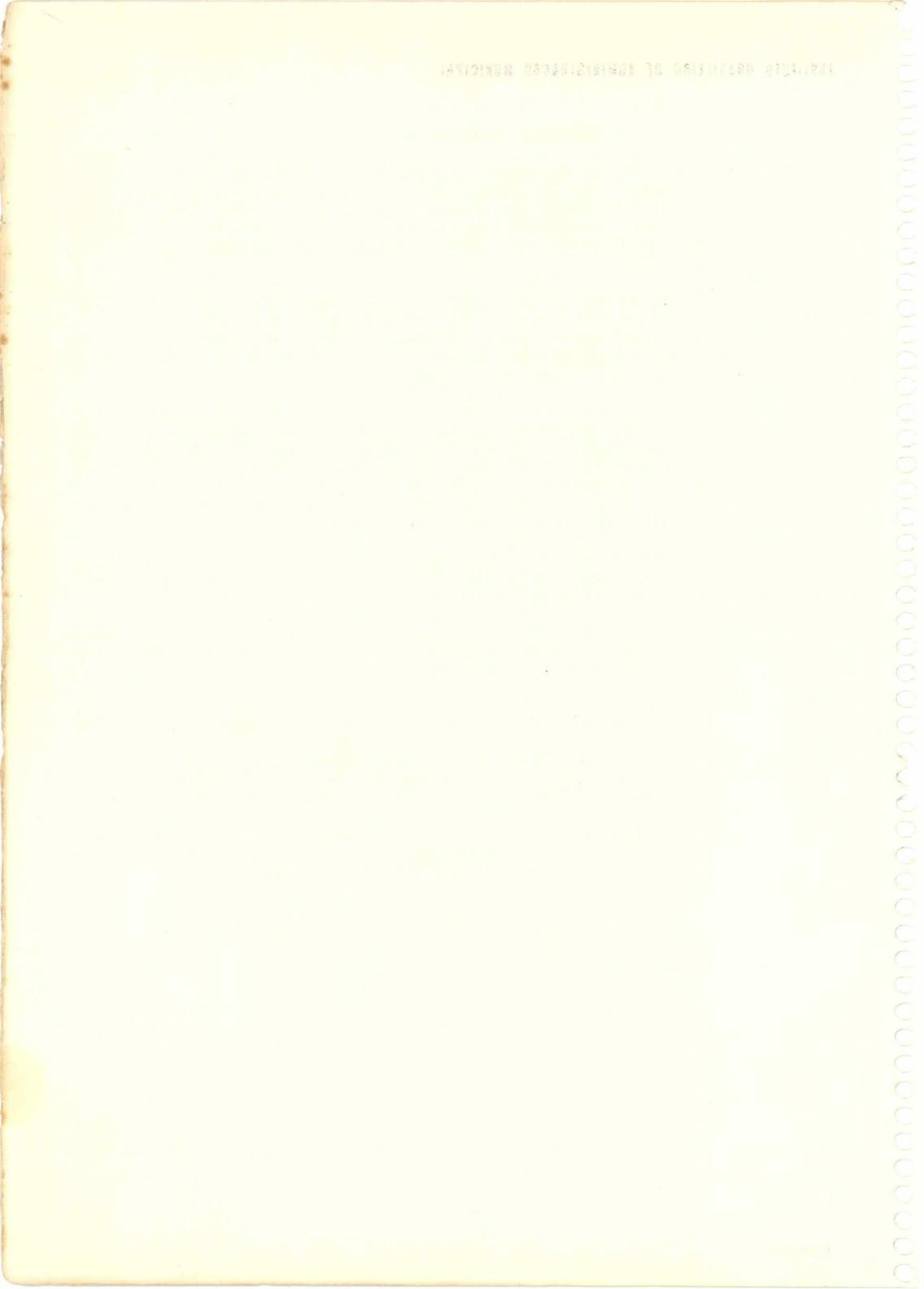
GRÁFICO 1.3
PROJEÇÕES DE POPULAÇÃO PARA 2000, 2010 E 2020 PARA NITERÓI



SEC. DE URBANISMO
BIBLIOTECA-UDU

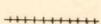
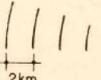
-  MANCHA URBANA
 -  MANGUES, VEGETAÇÃO DE PRAIA, DUNAS E RESTINGAS
 -  FLORESTA OMBRÓFILA (MATA ATLÂNTICA)
 -  PASTAGENS E AGRICULTURA
- | | |
|---------------------|--|
| RODOVIAS |  |
| PLUVIOSIDADE | TEMPERATURA |
| 1 SEM SECA | SUBQUENTE E MESOTÉRMICO BRANDO |
| 2 1 A 3 MESES SECOS | QUENTE |
| 3 SEM SECA | QUENTE |

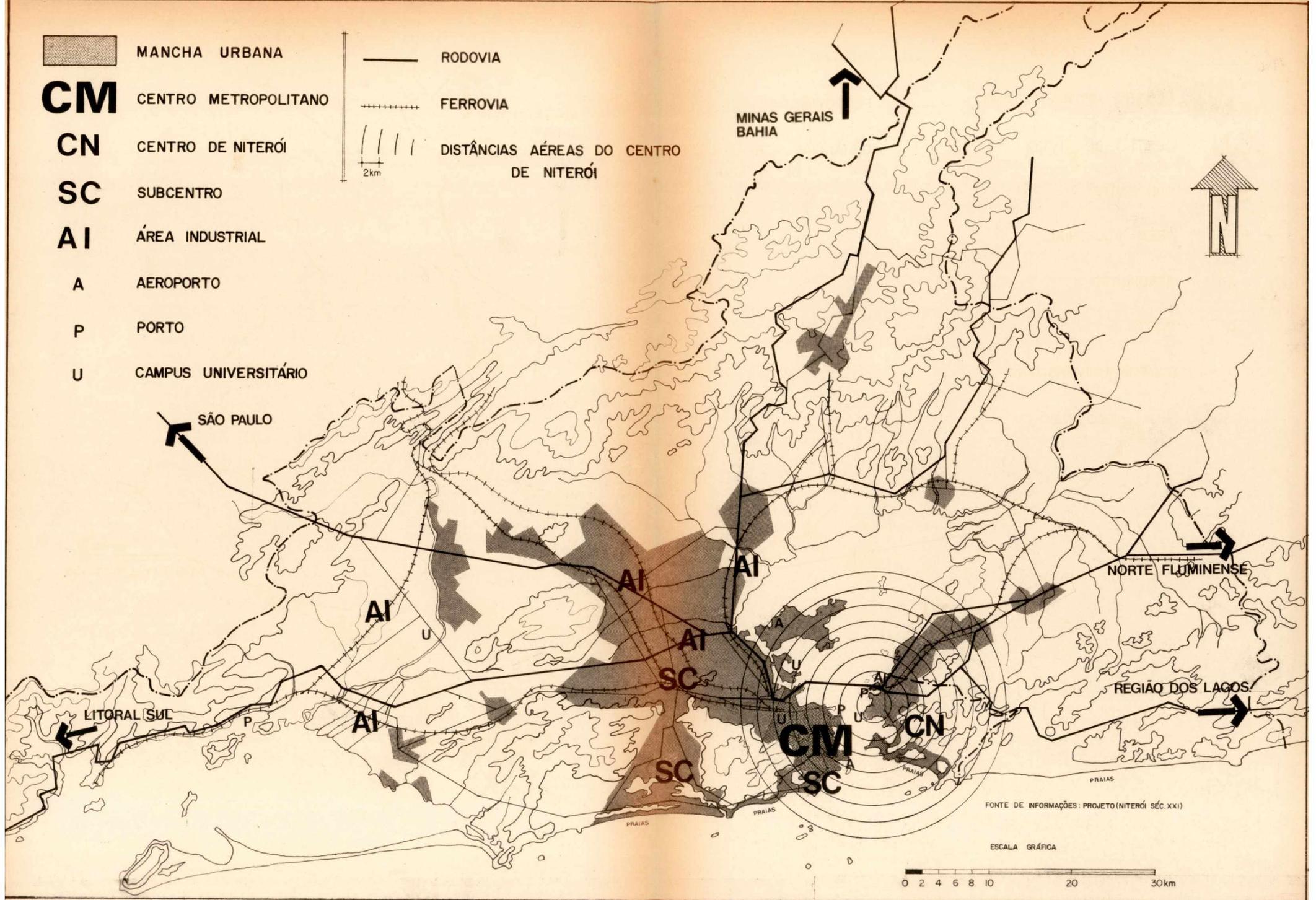




PARTIDO REPUBLICANO DE ADMINISTRACION MUNICIPAL

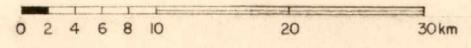
-  MANCHA URBANA
- CM** CENTRO METROPOLITANO
- CN** CENTRO DE NITERÓI
- SC** SUBCENTRO
- AI** ÁREA INDUSTRIAL
- A** AEROPORTO
- P** PORTO
- U** CAMPUS UNIVERSITÁRIO

-  RODOVIA
 -  FERROVIA
 -  DISTÂNCIAS AÉREAS DO CENTRO DE NITERÓI
- 2km



FONTE DE INFORMAÇÕES: PROJETO (NITERÓI SÉC. XXI)

ESCALA GRÁFICA



DESENHO:

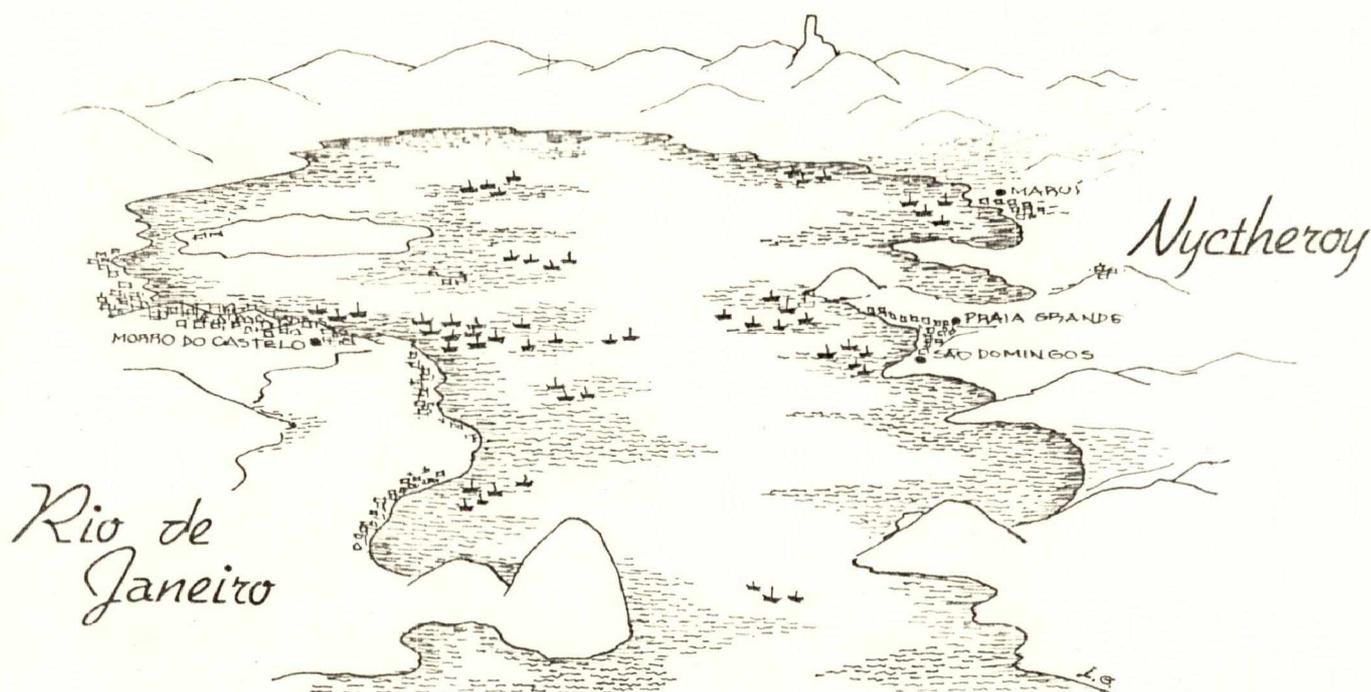
CAPÍTULO 2.2 - O AMBIENTE ANTRÓPICO: ORIGEM, CRESCIMENTO E CONURBAÇÃO

O desenvolvimento de Niterói corresponde historicamente ao da própria região em que se insere e, mais indiretamente, aos do Estado do Rio de Janeiro e do Brasil. Descontando os tempos heróicos de Ararigbóia e as tentativas francesas de se apropriar do Brasil, a configuração do Município resulta historicamente da junção das inúmeras freguesias existentes ao longo do litoral da Baía de Guanabara em seu lado oriental.

No século XVIII não eram poucos os engenhos de açúcar e aguardente, bem como as lavouras de cereais, legumes e frutas distribuídas por esta região de uma forma algo simétrica à que ocorria no lado ocidental da Baía.

Todavia, o Rio de Janeiro se tornara desde logo, efetivamente, uma cidade; isto demorou a acontecer com Niterói. Polarizando as freguesias a oeste da Baía pela força que emanava do exercício de elevadas funções políticas e da importância comercial do seu porto, a urbanização real do Rio antecedeu de muito a de Niterói. No lado oriental o processo foi mais lento, dando o tom da diferença que, daí por diante, marcaria o desenvolvimento das duas cidades: uma escala urbana mais controlada e agradável em Niterói e um ritmo mais intenso e febril no Rio.

De qualquer forma, o comércio se desenvolvia no lado leste na mesma proporção em que as atividades agrícolas se intensificaram. Dezenas de barcos de transporte de gêneros e passageiros movimentavam o litoral em constante intercâmbio com outros pontos das diversas freguesias e igualmente com a cidade em frente.



Só no século XIX (1819), porém, todas essas freguesias ficaram sujeitas à mesma administração com a criação da Vila Real da Praia Grande, sediada nas duas freguesias mais marcadamente urbanas: Praia Grande e São Domingos. Em 1834, com a emancipação do "Município Neutro" do Rio de Janeiro, a província do mesmo nome ganhou autonomia. No mesmo ano, Niterói, já elevada à categoria de cidade passou a ser a sua capital.

Nesses anos começava a primeira fase do ciclo do café, quando o cultivo se baseava na mão-de-obra escrava, e o Estado do Rio de Janeiro se tornava o principal polo de produção. A substituição dos engenhos de açúcar do litoral pela nova cultura tornou-se responsável pelo rápido povoamento do planalto fluminense. Os portos fluviais foram logo substituídos pelas ferrovias, sendo o ramal ferroviário de Porto das Caixas (em Itaboraí), até Neves, diretamente responsável pela criação e adensamento de inúmeras aglomerações urbanas na antiga freguesia de São Gonçalo. Aliás, em 1890, o Município de Niterói perdia cerca de 2/3 de sua área para a criação do município de São Gonçalo, parte da qual foi, porém, recuperada posteriormente.

As várias fases do processo de industrialização da economia brasileira repercutiram em Niterói através da instalação de inúmeros estaleiros, processadoras de pescado e outras indústrias que, desde meados do século XIX, prosperavam ou decaíam conforme as crises cíclicas da economia. Este parque industrial, implantado nas regiões limítrofes com São Gonçalo, foi responsável, sem dúvida, por uma parte importante do extraordinário incremento de população nesse Município, o que, aumentando e adensando a malha urbana, vai culminar no processo de conurbação entre os dois Municípios.

O mapa ao lado indica os principais fatores da integração regional, com destaque para os polos geradores de empregos e tráfego (o Centro Metropolitano, as áreas industriais e os principais subcentros), os grandes elementos do sistema de transportes (portos, aeroportos e o sistema rodo-ferroviário) e as universidades. Foram registradas também as praias, que, nos dois lados da Baía, são atrativo constante para multidões. Apesar de muito menos importante do ponto de vista metropolitano, a área industrial de Niterói foi identificada pela importância que tem no processo de conurbação com São Gonçalo.

CAPÍTULO 2.3 - QUESTÕES EMERGENTES DA PARTE 2

Duas questões emergem da consideração de Niterói como elemento de sistemas mais abrangentes: o papel (ou papéis) que desempenha no contexto metropolitano e as opiniões, desejos e expectativas da população relativamente a isto.

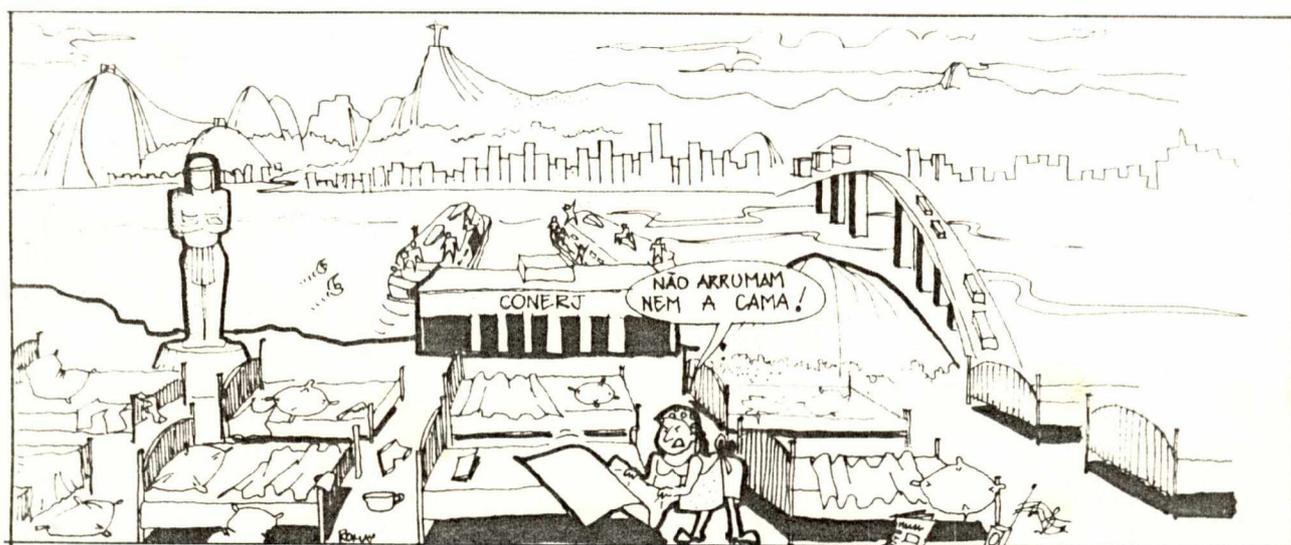
2.3.1 - O PAPEL DE NITERÓI NA RMRJ (SEGUNDO SEUS HABITANTES)

A primeira destas questões diz respeito ao papel representado pela cidade no contexto metropolitano e de como ele é percebido pela comunidade niteroiense. Este aspecto pode dar uma indicação dos possíveis desejos da população relativamente aos rumos da cidade no futuro.

Inicialmente deve ser ressaltado que as informações contidas neste item são provenientes das entrevistas realizadas, pois a carência de dados estatísticos atualizados não permitiu outro tipo de abordagem. Assim sendo, constatou-se que, embora a visão de Niterói como "cidade-dormitório" seja comum, as idéias dos vários informantes parecem conflitantes. A apresentação de cada uma é justificada por fatores distintos, mas que acabam se identificando em alguns pontos. Algumas versões chegam, porém a ultrapassar esta interpretação tradicional de Niterói.

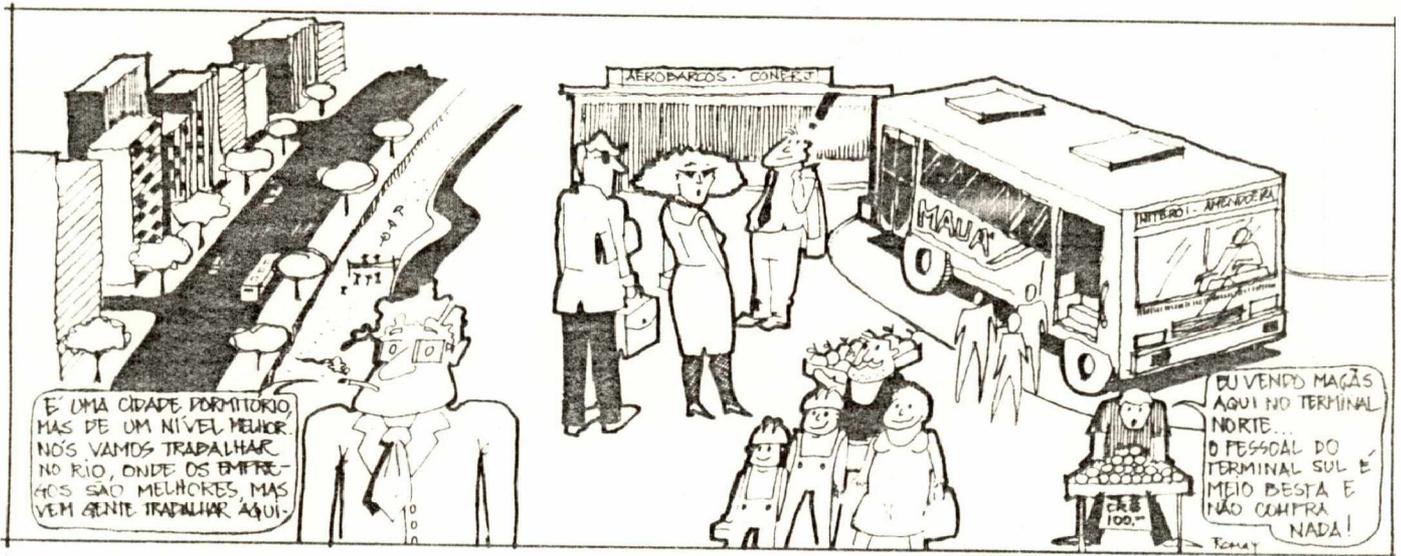
Assim, e com base na diferença de ênfase concedida às variáveis geográfica, socioeconômica e cultural, três tipos de visão podem ser reconhecidos: Niterói como "cidade-dormitório"; Niterói como "núcleo diferenciado" e a "questão da identidade" de Niterói.

A primeira perspectiva, com base na observação de que a maior parte do contingente populacional inserido no mercado de trabalho está empregado no Rio, simplesmente caracteriza Niterói como "cidade-dormitório". Essa concepção, que parece corroborada estatisticamente por estudos realizados na década de 70 (Metrô-1975), foi a indicada no primeiro Plano Diretor da cidade de Niterói (Wit-Olaf-Prochnik, Arquitetura e Planejamento, 1976).



Na maior parte das entrevistas em que está presente, o que a caracteriza é basicamente uma correspondência com a tradicional abordagem núcleo-periferia oriunda da teoria da dependência, visão clássica mais duvidosa. Estudos realizados na mesma década de 70 já consideravam Niterói como centro metropolitano e não periferia. O segundo enfoque, conceituando Niterói como "núcleo diferenciado", qualifica, de certo modo, a definição genérica de "cidade dormitório". Para compreender a cidade privilegia dois pontos como fundamentais: as variáveis de classe e as condições de deslocamento casa-trabalho. Essas questões justificariam uma atipicidade na função de dormitório da cidade.

No que tange às distinções de classe, por exemplo, "acho que Niterói não é subúrbio nem periferia do Rio; Niterói tem uma outra relação com a cidade do Rio...;" é dormitório, mas é outro tipo de dormitório. Não é aquele que pega o trem para ir trabalhar. É uma população que tem outro padrão e que faz a escolha pelo outro lado porque lá ganha mais"....



Essa versão supõe que 70 a 75% da População Economicamente ativa de Niterói trabalha no Rio (1) e "... a maioria esmagadora é de trabalhadores de nível superior, executivos, profissionais liberais e autônomos... A maioria desse segmento social trabalha no Rio porque aqui não tem mercado para ele. Da população que busca empregos mais simples, mais modestos, de maior remuneração, a proporção dos que migram é menor..."

(1) A proporção real detectada pelas pesquisas do Metrô em 1975/75 foi de 70-75% dos passageiros das barcas e não da PEA.

Quanto à variável "condições de deslocamento", quem a leva em conta considera que, no caso de Niterói, não ocorre a "dilapidação da força de trabalho" verificada no deslocamento da população originária das cidades-dormitório típicas.

Por outro lado, também é percebido que os empregos de menor remuneração são preenchidos pelos que vêm de São Gonçalo, enfatizando um processo cotidiano de invasão e sucessão responsável pelo funcionamento de Niterói: "A rigor, a divisão territorial do trabalho hoje está se dando entre Niterói e São Gonçalo".

Uma última concepção a respeito do assunto introduz um aspecto diferenciado das demais ao abordar a questão da identidade. Esta questão inclui o tipo de relação que a população mantém com a cidade e o uso que faz dela como fatores importantes para situá-la na relação com o Rio de Janeiro. Apresenta três vertentes:



A primeira aceita a concepção de dormitório devido à inexistência de uma relação de vivência com a cidade: "Não sei nem se é dormitório. Tem muita gente que trabalha aqui, mas na verdade vai para o lugar que trabalha e volta para casa. A cidade é dormitório para quem trabalha aqui também, dormitório não é só para quem vai trabalhar fora, não. Se a gente mora e trabalha numa cidade que não usa... Eu não moro em Niterói, moro no edifício tal... Niterói pra mim é uma abstração". Nessa análise não há dúvida de que a questão da identidade é focada como o problema principal da cidade.

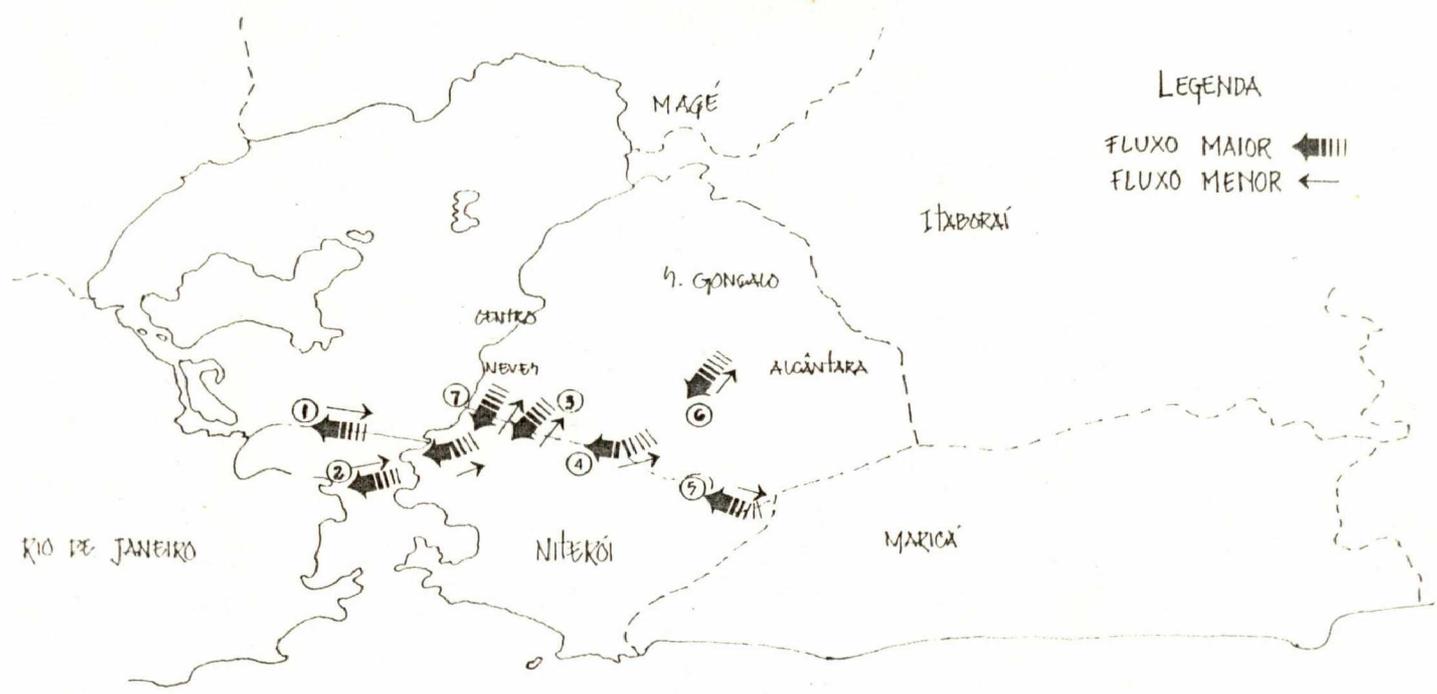
Para a segunda, Niterói aparece ainda numa posição especial em função da questão da identidade, mas dando ênfase particular à ambiguidade: "Niterói não é um bairro e não é uma cidade-dormitório; tem dificuldades de identidade, mas tem identidade de uma cidade". Se você mora em Niterói sente que está morando em outra cidade... É morar junto ao Rio, mas sendo outra cidade". Assim, essa versão considera também a influência que é dada pela proximidade do Rio, mas explicitada como negativa em outro momento da entrevista: (Niterói) "tem cara de prima pobre: é uma cidade parecida com o Rio, mas nunca será o Rio. Não consegue por causa dessa relação de parentesco em que está sempre pegando o que sobrou".

Já a terceira vertente, ao contrário, consegue distinguir uma identidade niteroiense: "Se você pegar as outras cidades da região metropolitana, elas têm uma vida que está tão ligada à cidade do Rio de Janeiro, que parece que a pulsação delas é dada pelo Rio. Eu tenho a sensação clara de que a pulsação de Niterói é própria, não é dada pela cidade do Rio de Janeiro. Mesmo após a construção da ponte Rio-Niterói, essa população que migrou processou uma identificação com a cidade". Destacando o fator afetivo como um aspecto de importância no relacionamento da população com a cidade, exemplifica como expressão dessa identidade as manifestações em relação à reconstrução da Praça da República, a recente mobilização popular contra uma obra que comprometia a pedra de Itapuca e o movimento para o tombamento do campo de São Bento.

Em resumo, a variedade de versões identificadas evidencia Niterói como uma cidade atípica. Centro urbano com uma situação muito particular na Região Metropolitana, esse caráter diferenciado lhe é conferido, entre outros fatores, por ter se desenvolvido como capital do Estado do Rio de Janeiro e estar situada próxima à segunda mais importante metrópole nacional. Assim, ao mesmo tempo em que é percebida como "dependente" do ponto de vista da influência dessa metrópole, sua capacidade polarizadora também chega a ser sentida e valorizada.

2.3.2 - COMO NITERÓI SE RELACIONA COM A REGIÃO

A discussão precedente, sobre as percepções dos habitantes relativamente aos papéis da cidade no contexto metropolitano, ficaria incompleta sem algumas observações complementares. Na figura abaixo, por exemplo, é exercitada uma tentativa de quantificar o número de pessoas que são atraídas para Niterói, ou que dela saem para exercer as suas atividades, através dos transportes coletivos.

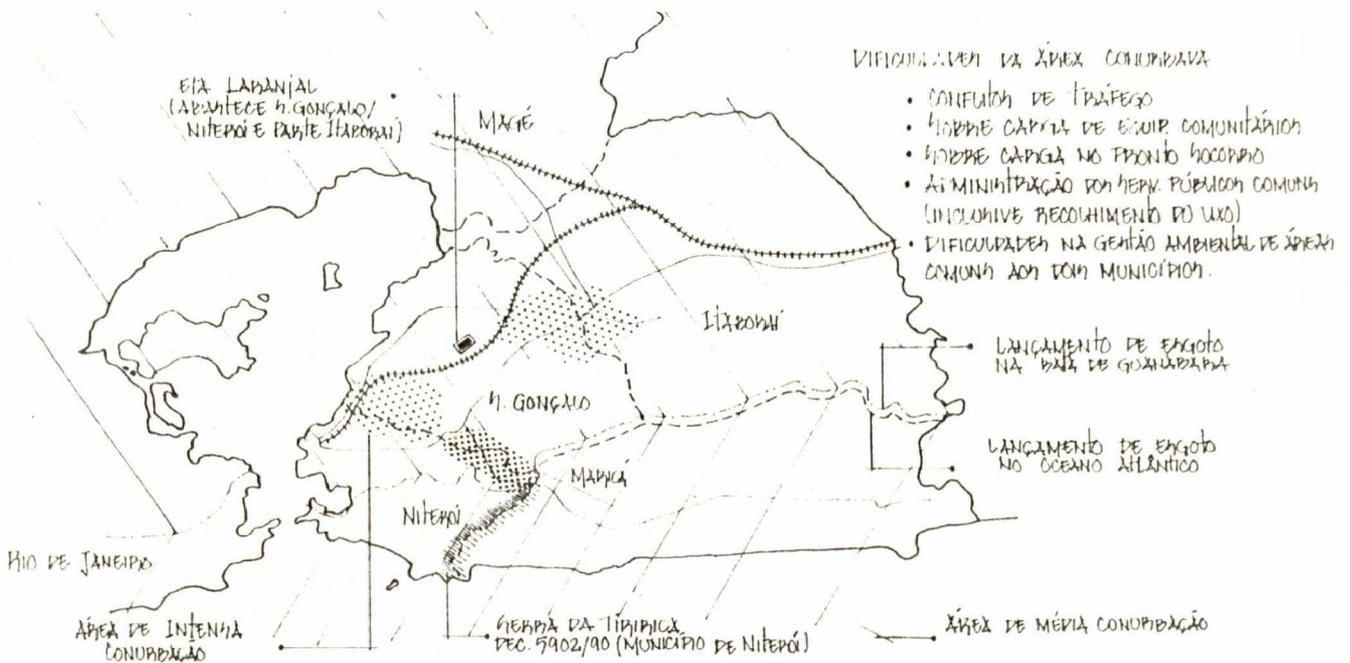


NITERÓI PAX...	"CHEGAM"	"SAEM"
① RIO - RMJ OESTE	4.570	31.416
② RIO - VIA BARCAN	6.729	58.293
③ ④ ⑦ ⑥ h. GONGALO - RMJ LESTE - VIA ÔNIBUS	176.975	19.920
⑦ h. GONGALO - VIA ÔNIBUS MUNICIPAL	13.918	2.025

As informações básicas obtidas no DETRO, na CONERJ e em empresas de ônibus, permitem calcular a "entrada" na cidade de quase 91.000 pessoas a mais do que as que dela "saem" para suas atividades. Este número é provavelmente menor que o real porque não considera os passageiros da ferrovia e principalmente porque as informações prestadas ao DETRO pelas empresas de ônibus parecem ser sistematicamente subestimadas quanto ao número de passageiros transportados.

No que diz respeito aos usuários de automóvel particular, sabe-se que o tráfego médio diário na ponte Presidente Costa e Silva foi no 2º semestre de 1990 de 82.300 veículos, ou seja, 41.150 na média em cada sentido. Destes, uns 84% - 34.600 portanto - correspondem a veículos leves, automóveis particulares na sua maioria. Mesmo subestimando os originários da extremidade oeste nos mesmos 11.8% do transporte coletivo, superestimando o tráfego originado em Niterói em 70% do total e o número médio de passageiros por veículo em 1.3, apenas 27.800 pessoas a mais "sairiam" da cidade por dia. Este número deve ser amplamente contrabalançado pela incalculável quantidade dos que, nas áreas conurbadas, chegam todos os dias a pé ou de bicicleta para trabalhar, estudar, comprar, tratar da saúde ou divertir-se em Niterói.

Além disto as áreas conurbadas, cujos elementos limítrofes são definidos por ruas ou rodovias, obrigam a um relacionamento intenso entre Niterói e São Gonçalo. A troca de serviços como o recolhimento de lixo e varredura, o comércio sem fronteiras e a identidade Municipal diluída fazem parte do cotidiano. Os engarrafamentos no Largo do Barreto gerados pela saída para a Niterói-Manilha e até as placas indicativas de obras das duas Prefeituras colocadas quase lado a lado, também não são estranhas aos moradores dessas áreas.



O desenho acima se preocupou em indicar algumas das dificuldades das áreas conurbadas.



Fica claro que, além de procurar o estabelecimento de mecanismos capazes de articular as relações do Município com o Estado e a União, o Plano Diretor terá que lidar com as questões específicas das áreas conurbadas, na busca de algum tipo de encaminhamento para elas.

Aparentemente a velha idéia de "cidade dormitório" não subsiste e mesmo a visão de "núcleo diferenciado" se tornou duvidosa. Na alusão feita anteriormente a esses conceitos como derivados da dicotomia centro-periferia foi adiantado que, já na década de 70, estudos realizados sob este enfoque colocavam a parte mais importante de Niterói no **centro** do sistema metropolitano. Este fato contraria a teoria de Niterói como "cidade-dormitório", pois, para que fosse assim, seria preciso aceitar como periferia dependente uma parte do próprio núcleo. A figura abaixo esclarece o assunto

REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

- 1 CENTRO DO SISTEMA METROPOLITANO
- 2 PERIFERIA IMEDIATA
- 3 PERIFERIA INTERMEDIÁRIA
- 4 PERIFERIA DISTANTE



Niterói parece ter, portanto, diversos papéis justapostos e complementares, exportando trabalhadores de um tipo, importando uma quantidade até maior de outros, e sobrecarregando seus serviços públicos com o peso desta população flutuante.

PARTE 3

NITERÓI COMO UM SISTEMA URBANO

CAPÍTULO 3.1 - O AMBIENTE CRIADO E A IMAGEM URBANA

Para analisar e planejar uma área é preciso dividir o seu espaço em partes, cujas características internas sejam mais homogêneas que quando comparadas às de áreas semelhantes. Adicionalmente convém que essas Unidades Espaciais (inicialmente de "Análise" e depois de "Planejamento") mantenham uma relação com as menores unidades para as quais existam estatísticas (no caso de Niterói, os setores censitários do IBGE).

Por esta razão o território niteroiense foi dividido em seis macrozonas, que tomaram por base o abairramento adotado pela Lei nº 4895 de 08.11.89 (com pequenas modificações), sendo os bairros agrupados conforme o relevo, a imagem urbana e o processo histórico de ocupação. Cada macrozona foi, em seguida, dividida em certo número de subzonas de características homogêneas, de acordo com o conceito acima. Neste capítulo a imagem da cidade será descrita conforme se apresenta em cada Unidade Espacial considerada.

1 - Macrozona do Centro Tradicional e Baixa Zona Norte

Subzonas : a) Centro, b) Z. Portuária e Barreto; c) Engenhoca; d) Fonseca

É a área de ocupação mais antiga e a sua vizinhança imediata. Marcada por tipologias diferenciadas, apresenta tanto verticalização no Centro e em partes do Fonseca, Engenhoca e Bairro de Fátima como degradação de áreas tradicionais quer por declínio histórico quer pela ação de corredores de intenso tráfego. Possui concentrações de baixa renda principalmente na Engenhoca e Morro do Estado, além de nos morros do Fonseca, S. Lourenço e Cubango. Apesar do seu caráter multifuncional, reserva ainda áreas residenciais de diferentes padrões construtivos com comércio de âmbito apenas local.

2 - Macrozona das Praias da Baía

Subzonas : a) Icaraí; b) Santa Rosa; c) São Francisco; d) Jurujuba.

É a área mais valorizada da cidade, marcada pelo subcentro multifuncional de Icaraí onde há uma forte concentração de comércio, lazer e serviços. Destaca-se aí o uso residencial multifamiliar e a intensa verticalização. Contém também, bairros eminentemente de residências unifamiliares de padrão elevado (São Francisco) e áreas carentes nos morros e em Jurujuba. Sua imagem é fortemente ligada a classe média, praias, colégios e comércio.

3 - Macrozona da Região Oceânica e Bacias das Lagunas

Subzonas de : a) Piratininga; b) Itaipu; c) Jacaré; d) Engenho do Mato.

Considerada "área de expansão" do Município, vem apresentando crescente ocupação unifamiliar de uma forma acarretada, às vezes, um avanço predatório sobre o meio ambiente. Seu tecido urbanístico é homogêneo, de padrão elevado e aspecto hori-

zonal, com imagem vinculada a natureza, praia, classe média e alta e ao caráter residencial. A crescente valorização e a expansão urbana impõem ambigüidades e contrastes pois existem ocupações de baixa renda e condomínios de luxo, além das ameaças ao meio ambiente natural que é o seu mais valioso fator de atração.

4 - Macrozona da Alta Zona Norte

Subzonas: a)Caramujo; b)Ititioca

É uma área que mescla características das vizinhas. Ocupada por população carente, com relevo movimentado e trechos de vegetação ainda pouco invadidos, apresenta bairros voltados para a rodovia ou para as estradas que ligam o interior às macrozonas 1 e 2.

Apesar da sua imagem estar ligada à classe baixa, identificam-se trechos residenciais de bom padrão, floriculturas e serviços (ao longo da rodovia). Esta idéia contrasta com a imagem produzida pelo aterro sanitário situado no interior e a degradação ambiental que provoca.

5 - Macrozona Central

Subzonas : a)Largo da Batalha; b)Cantagalo; c)Pendotiba

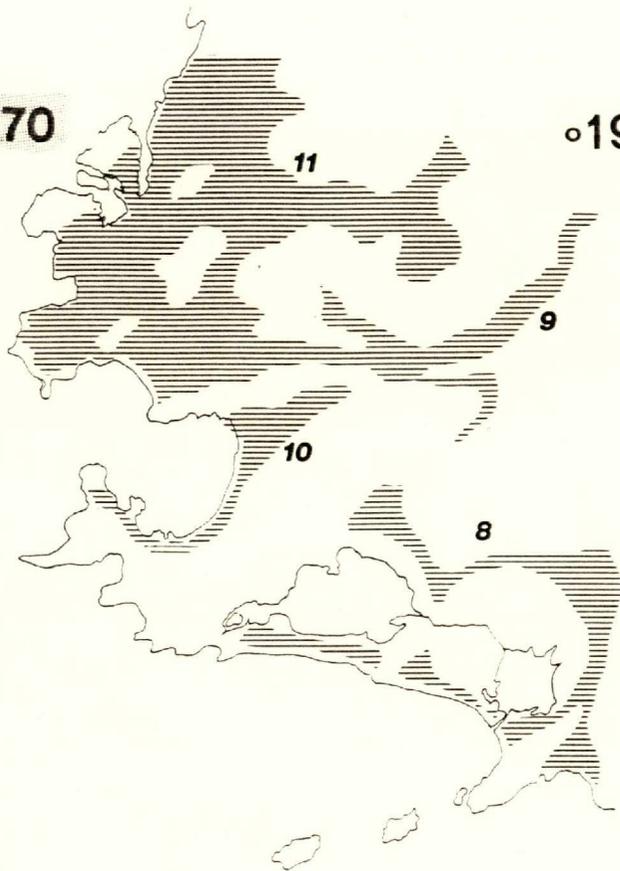
Trata-se de uma região elevada, caracterizada por amenidades climáticas e naturais. No uso do solo são notórias as ambigüidades sociais e tipológicas. Pode ser observada que grande parte da população é carente (principalmente no Largo da Batalha e Cantagalo). Tal aspecto confronta com a crescente valorização e o surgimento de condomínios. O subcentro multifuncional de lazer, comércio e serviços que vem se formando no Largo da Batalha é voltado para a classe média baixa e marcado pelo anel viário que apresenta intenso tráfego.

6 - Macrozona de Rio Do Ouro e Várzea das Moças

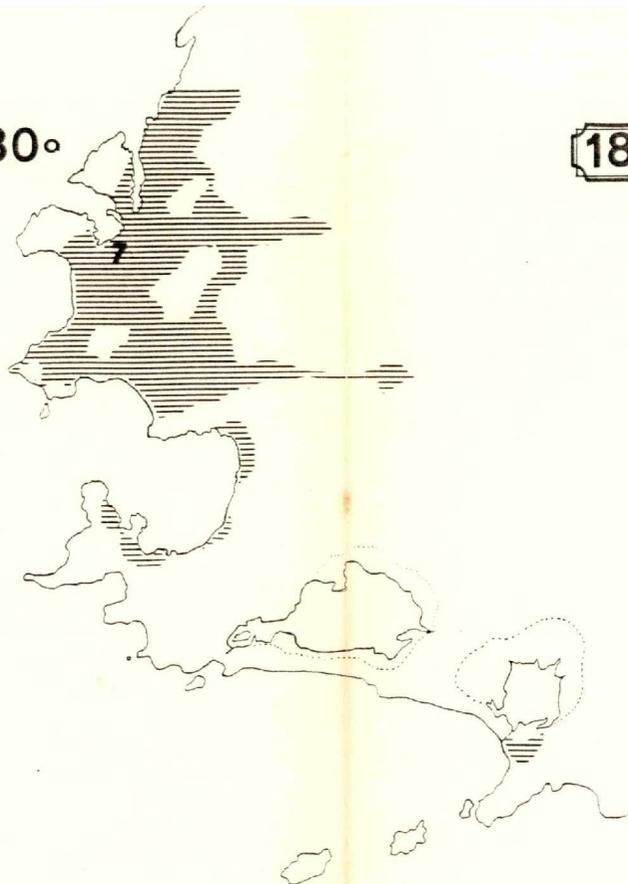
Subzonas : a)Rio do Ouro; b)Várzea das Moças

Região ainda pouco ocupada, com processo de ocupação voltado para a Estrada Velha de Maricá, atraindo para si a imagem de "rural", "isolada" e "distante". Caracteriza-se por núcleos habitacionais de classe baixa e média baixa, além de sítios. O clima é ameno e a paisagem rica devido à marcada presença da cobertura vegetal. Identificam-se, ainda, saibreiras e uma fábrica de cerâmica. Com a recente ligação à região oceânica foi incluída na "trilha" de expansão da cidade.

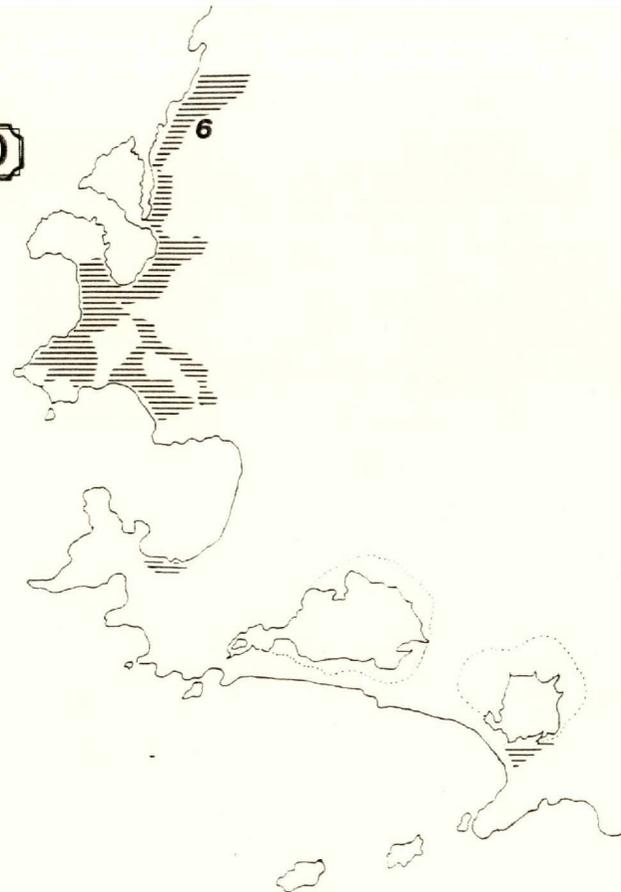
1970



1930



1890



A década de 70 é marcada pela fusão dos Es-
tados do Rio de Janeiro e da Guanabara e, consequen-
tamente, pela perda da condição de capital por parte
de Niterói.

A construção da ponte Rio-Niterói vem in-
crementar a ocupação da região oceânica (8) e de Pen-
hotiba (9). Se consolida a ocupação de São Francis-
co (10) e o adensamento da Região Norte de Niterói,
mais marcadamente a Engenhooca (11).

Fonte escrita - Enciclopédia dos Municípios Brasilei-
ros

Mapas - 1820/1890/1930 - Biblioteca Nacional
1970 - FUNDREM

O final da década de 20 vem marcar a
construção do Porto de Niterói e o aterro da En-
sada de São Lourenço (7). Esta obra completa
uma série de melhoramentos que vinham se dando
desde o início do século em Niterói.

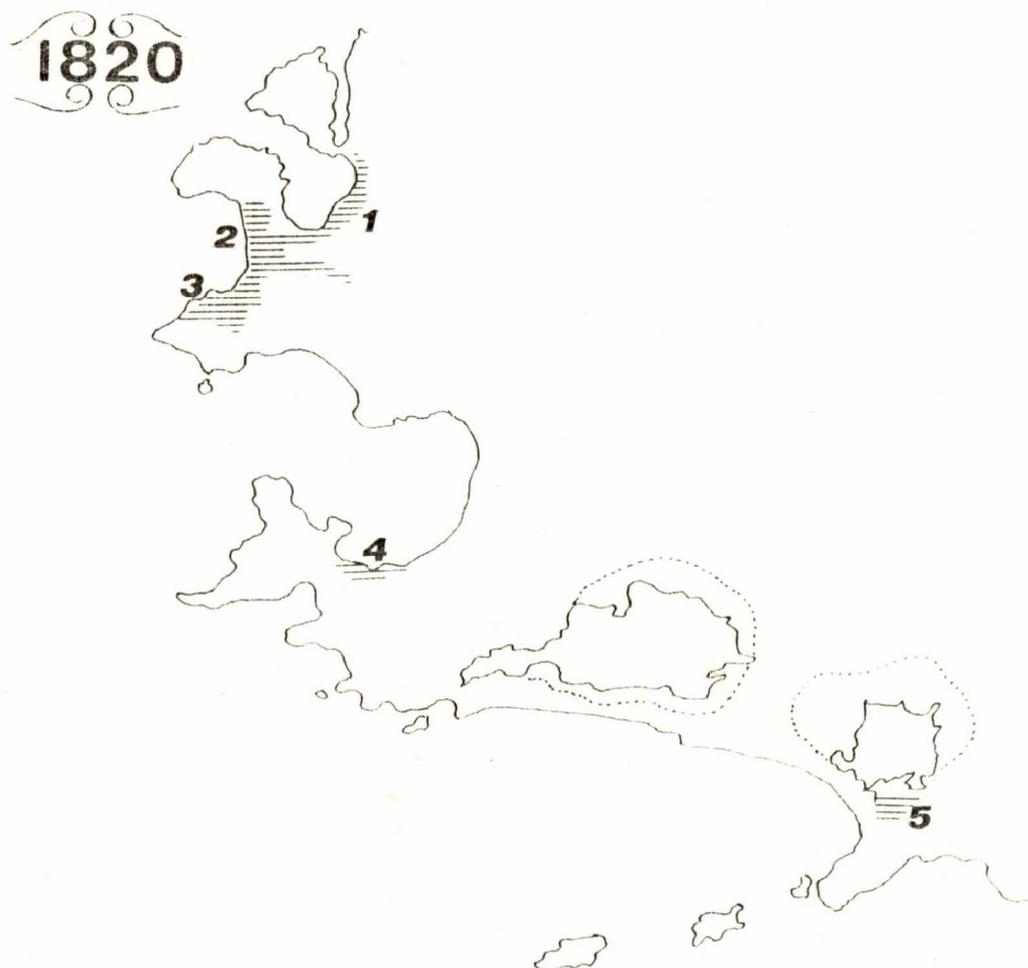
Fatores econômicos os mais diversos coo-
peraram para um surto de progresso. Inúmeras in-
dústrias foram instaladas na cidade. As comuni-
cações rodoviárias, ferroviárias e marítimas fo-
ram bastante ampliadas.

Se consolidam a ocupação do Fonseca ao
longo da Alameda São-Boaventura, e de Santa Rosa.
Já começa a se definir a ocupação ao longo da
Praia de São Francisco.

A partir de meados do século XIX se inten-
sifica a ocupação de Icaraí. Nesta fase se consoli-
da também a ocupação da Praia Grande, junto à Ense-
da de São Lourenço e a de São Domingos em direção ao
Ingá. Destaca-se também a ocupação do Barreto (6).

Em 1890 foram separadas as freguesias de
São Gonçalo, Nossa Senhora do Cordeiro e São Sebas-
tião de Itaipu para constituírem o novo Município de
São Gonçalo.

Os mapas abaixo e ao lado indicam a evolução da mancha urbana de Niterói desde o século passado. O movimento descrito pelo seu crescimento determina o que se costuma denominar "vetores de crescimento" (definido no mapa seguinte) e que indicam as tendências de distribuição da população no futuro.

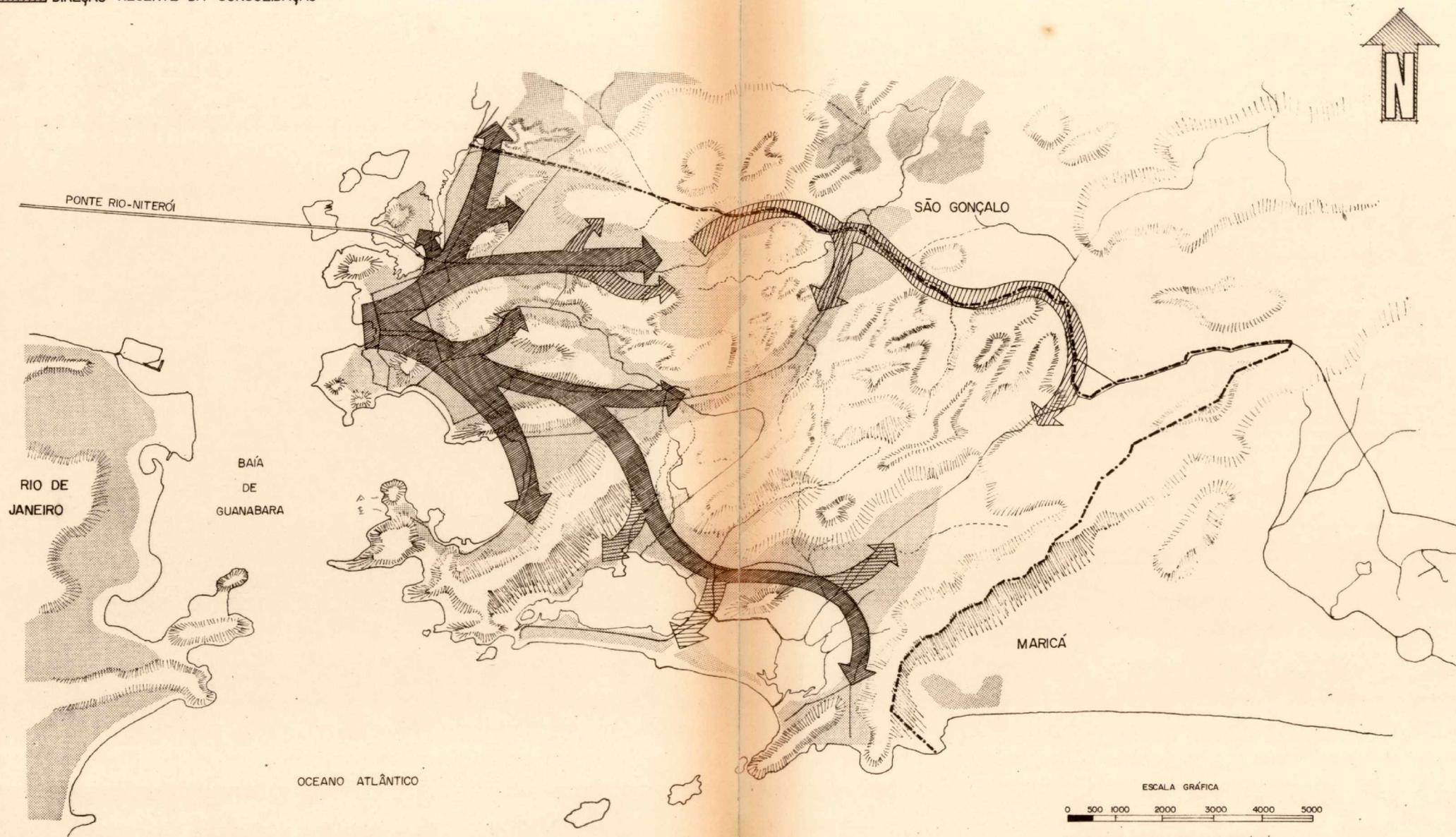


A ocupação de Niterói teve início na encosta do Morro de São Lourenço (1), em meados do século XVI pelos índios Tupiminós. Essas terras faziam parte da sesmaria doada a Araribóia e sua tribo em 1568. Não tardou muito para que a terra dos índios fosse dada em aforamento aos aventureiros que procuravam usurpar a propriedade dos Tupiminós.

A decadência da sede da aldeia contrastava com a prosperidade de outras regiões. Surgiram em curto prazo povoações diversas na Praia Grande (2), São Domingos (3), São Gonçalo, Jurujuba (4) e Itaipu (5). Em breve estas seriam as sedes das novas freguesias nas margens da Baía de Guanabara.

Em 1819 se deu a criação da Vila Real da Praia Grande. Na mesma época foi feito o primeiro plano de urbanização da Vila, com preendendo as áreas de São Domingos e da Praia Grande.

-  RELEVO
-  ÁREA COMPROMETIDA COM A URBANIZAÇÃO
-  DIREÇÃO HISTÓRICA DA CONSOLIDAÇÃO
-  DIREÇÃO RECENTE DA CONSOLIDAÇÃO



ESCALA GRÁFICA
0 500 1000 2000 3000 4000 5000
FONTE DE INFORMAÇÕES: PROJETO (NITERÓI SÉC. XXI)



RELEVO

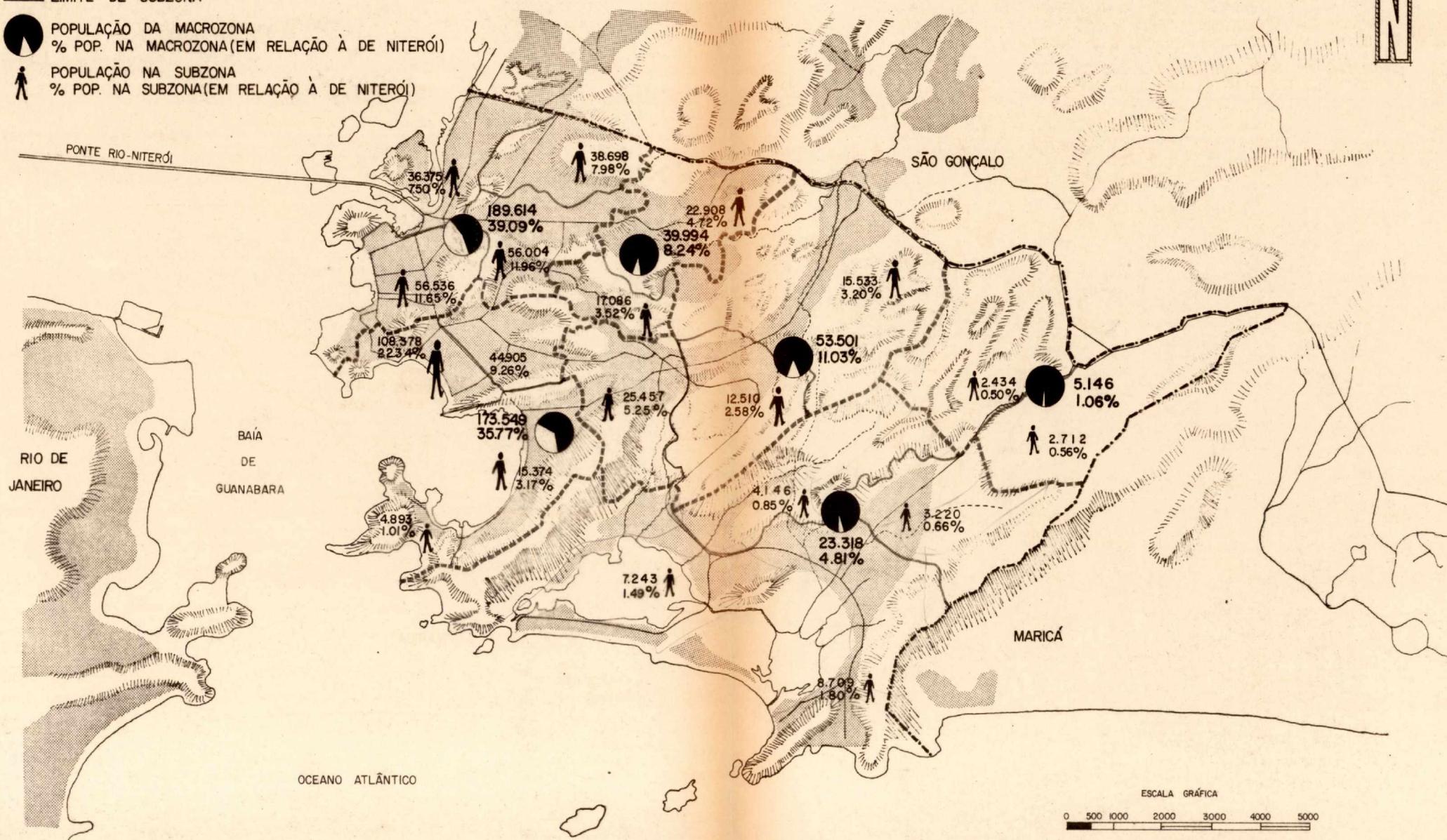
ÁREA COMPROMETIDA COM A URBANIZAÇÃO

LIMITE DE MACROZONA

LIMITE DE SUBZONA

POPULAÇÃO DA MACROZONA
% POP. NA MACROZONA (EM RELAÇÃO À DE NITERÓI)

POPULAÇÃO NA SUBZONA
% POP. NA SUBZONA (EM RELAÇÃO À DE NITERÓI)



FONTE DE INFORMAÇÕES: PROJETO (NITERÓI SÉC. XXI)

CAPÍTULO 3.3 - A DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO NO ESPAÇO DE NITERÓI

O mapa ao lado indica uma provável distribuição da população do Município pelas Unidades Espaciais de Análise (subzonas e macrozonas). Para obter esta estimativa foi usada a metodologia clássica de extrapolar para a década considerada (anos 80) a tendência verificada na anterior. Todavia, esta tendência genérica foi corrigida de acordo com a única informação objetiva disponível, isto é, a modificação da taxa de aceites de obra em cada década(1). De fato, pode ser argumentado que a maior parte das construções nas cidades brasileiras é clandestina ou simplesmente não se preocupa com o devido **habite-se**. Não obstante, a relação entre as taxas de aceites de obra e principalmente entre a forma de variação destas taxas de década para década pode constituir um excelente indicador para modelar modificações ocorridas nas tendências. Foi apenas neste sentido limitado que foram usadas.

Adicionalmente, porém, os valores foram ajustados à estimativa global feita para o Município de forma a manter a coerência entre ambas.

(1) Estes dados de **habite-se** fornecidos pela Secretaria de Obras para o período que vai de 1964 a 1984 constam de tese de doutoramento, "O Movimento Associativo de Niterói", de Satiê Nizubuti

CAPÍTULO 3.4 - QUESTÕES EMERGENTES DA PARTE 3

A apreciação da cidade como um sistema coloca duas questões fundamentais para o Plano Diretor, e cuja solução ele terá que encaminhar. Ambas dizem respeito às necessidades de desenvolvimento em face das de preservação: a primeira do meio ambiente natural, e a outra, do meio ambiente criado.

3.4.1 - O MEIO AMBIENTE NATURAL

A necessidade de preservação ambiental pode colocar em cheque a idéia de desenvolvimento urbano. Deve ser anotado que existe em Niterói um forte movimento de interessados na proteção do meio ambiente, composto de inúmeros grupos e organizações. Também é preciso registrar a relevância dedicada ao tema tanto na Lei Orgânica Municipal quanto na Constituição do Estado do Rio de Janeiro.

Estas considerações deixam clara a importância que o assunto tem que assumir no Plano Diretor, não sendo demais recordar que um Diagnóstico Ambiental deverá precedê-lo e encaminhá-lo.

Dois tipos de problemas ambientais deverão ser distinguidos e analisados pelo Plano Diretor: os genéricos, que Niterói divide com todas as áreas urbanizadas ou em processo de urbanização e os especificamente niteroienses.

a) QUESTÕES AMBIENTAIS GENÉRICAS

- A ocupação indevida das encostas com seu conseqüente desmatamento, desprotegendo-as e tornando-as vulneráveis à erosão/degradação do solo pelo vento e pelas chuvas.



Ocupação do Morro do Lazareto

Esse tipo de ocupação, que se dá tanto por populações de renda alta como baixa, necessita medidas de disciplina em termos de taxas de ocupação do terreno (ou proibição de sua ocupação), em face da cota, da declividade, ou principalmente de uma combinação das duas características.

Áreas problemáticas são, por exemplo, o Morro da Viração, o do Cavalão e o do Preventório, notando-se ainda que a encosta de Jurujuba já está bastante degradada.

Outro fator de desestabilização presente em algumas encostas é a cultura da banana.

- O material sólido proveniente de erosão das encostas tende a açorear os talvegues e corpos d'água e entupir os canais e tubos de drenagem de águas pluviais.

- O crescimento da área loteada, acompanhado de pavimentação das vias, acarreta um grande aumento na taxa de impermeabilização do solo, exigindo o aperfeiçoamento do sistema de coleta, condução e disposição das águas de chuva que antes se infiltravam no solo. É necessário para isto identificar e compreender as micro e mezo bacias naturais de drenagem, além de fixar limites à impermeabilização do solo nas várias áreas.



Lagoa de Piratininga: lotes até debaixo d'água...

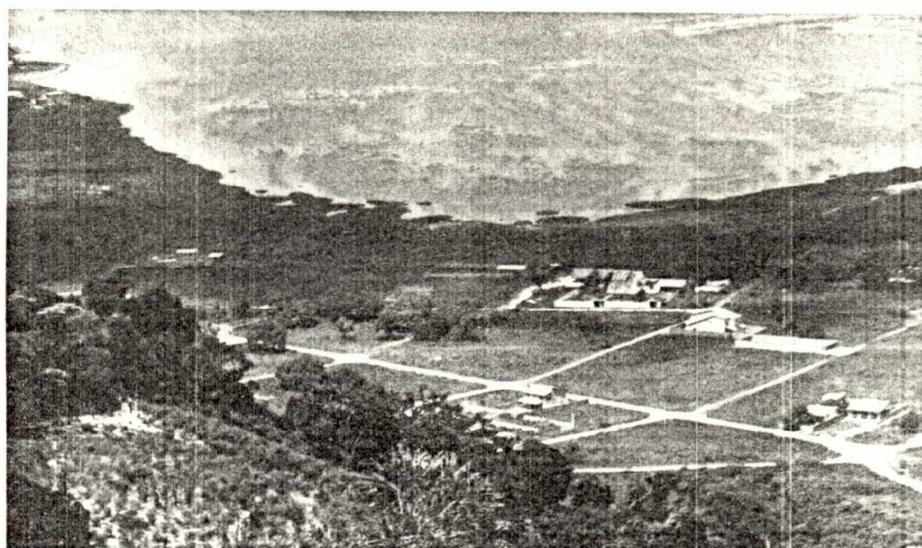
- A utilização de vazadouros de lixo gera problemas sérios de saúde pública, além do risco de contaminação do lençol freático e de bloqueio dos caminhos naturais da água.

- Exemplos importantes de rios transformados em condutores de esgoto são o do Rio Bomba, na divisa de Niterói com São Gonçalo, o Jacaré e o canal de Santo Antônio, hoje mais conhecido como valão de Santo Antônio.



O Rio Bomba é uma espécie de "vazadouro" bimunicipal.

- O uso e abuso dos rios e córregos para disposição dos esgotos domésticos (e também industriais), os transforma em verdadeiras "valas negras" que, no caso de Niterói, desaguan diretamente na Baía de Guanabara, poluindo as suas praias, ou nas lagoas e sendo responsáveis diretas pela forte eutroficação da Laguna de Piratininga.



b) QUESTÕES AMBIENTAIS ESPECÍFICAS

- Necessidade de regulamentação do uso das áreas consagradas ao uso público e definidas pela Lei Orgânica Municipal como de preservação permanente, a saber: a Serra da Tiririca, as do Malheiro, Grande e do Cantagalo; as Praias de Adão e Eva e do Sossego; as Lagunas de Itaipú e Piratininga, seus sistemas fluviais contribuintes e áreas legais de proteção; a Ilha de Boa Viagem, a Duna Grande de Itaipú, a Estação Ecológica do Parque da Cidade e o Morro da Viração; o Morro das Andorinhas.



A praia de Adão tem seu tombamento provisório

- Em relação à Área de Proteção Ambiental criada pela Lei Municipal nº 458/83, é necessário rever sua regulamentação, estabelecida pelo Decreto-Lei nº 5.353/88.

- A questão da Pedra de Itapuca, cuja destruição foi iniciada em 1849 e prosseguiu se degradando até recentemente, quando a destruição da parte remanescente para a construção de um edifício desencadeou uma grande polêmica a respeito. O problema hoje é de se e como recuperar a Pedra e de proceder à recuperação paisagística ao longo da Av. Litorânea.

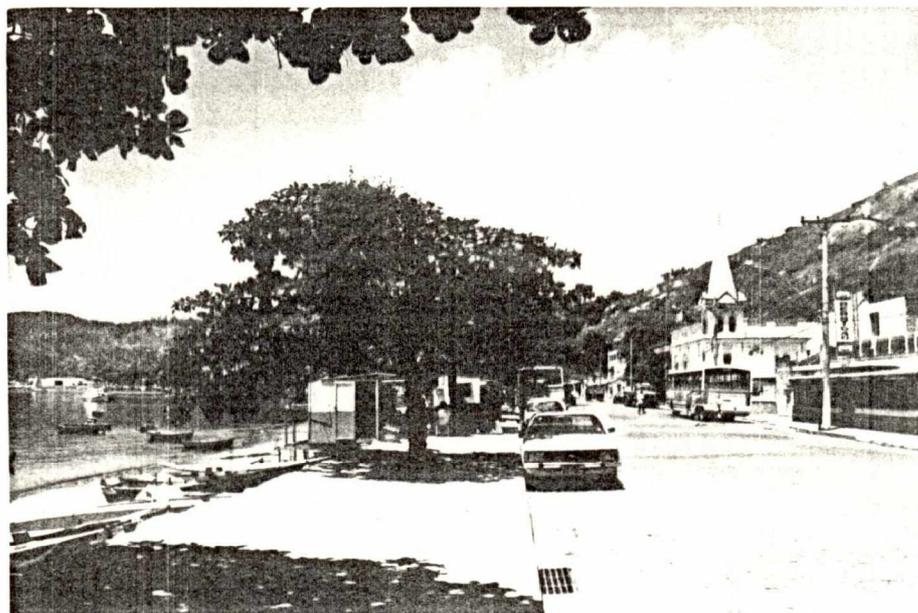
- Existe uma corrente defensora de uma renovação do tratamento paisagístico das encostas com a retirada do capim "co-lônião".

- Finalmente há a questão da degradação da Laguna de Piratininga, oriunda de alteração do ecossistema primitivo devido à abertura do canal de Camboatá há uns 30 anos. A posterior ligação da Laguna de Itaipú ao mar fez o nível da de Piratininga baixar violentamente.

3.4.2 - O MEIO AMBIENTE CRIADO: RENOVAÇÃO E PRESERVAÇÃO

No item anterior foi discutida a preservação das características do meio ambiente natural da cidade. Neste se lidará com as áreas para as quais o Plano Diretor deverá estabelecer critérios para preservar o meio ambiente criado. Uma forma conveniente de estudar essas áreas é seguir os dois vetores principais de ocupação urbana: o que se estende pela orla do mar e o que, a partir da Área Central de Negócios, caminha para o interior. Da síntese entre essas duas formas de ocupação resulta um quadro de caracterização da cidade que permite identificar áreas de interesse de preservação.

Ao longo do litoral os bairros de Jurujuba e Itaipu ainda conservam as características que definiram a sua ocupação. Jurujuba constitui um recanto da Baía de Guanabara marcado por uma ocupação vinculada à atividade pesqueira, o que resulta numa tipologia arquitetônica modesta mas que resguarda a ambiência local. Itaipu, já na região oceânica, concilia marcos históricos e ambientais de grande significação - objeto até de tombamento federal - e ainda possui um núcleo de pescadores integrado à sua praia.



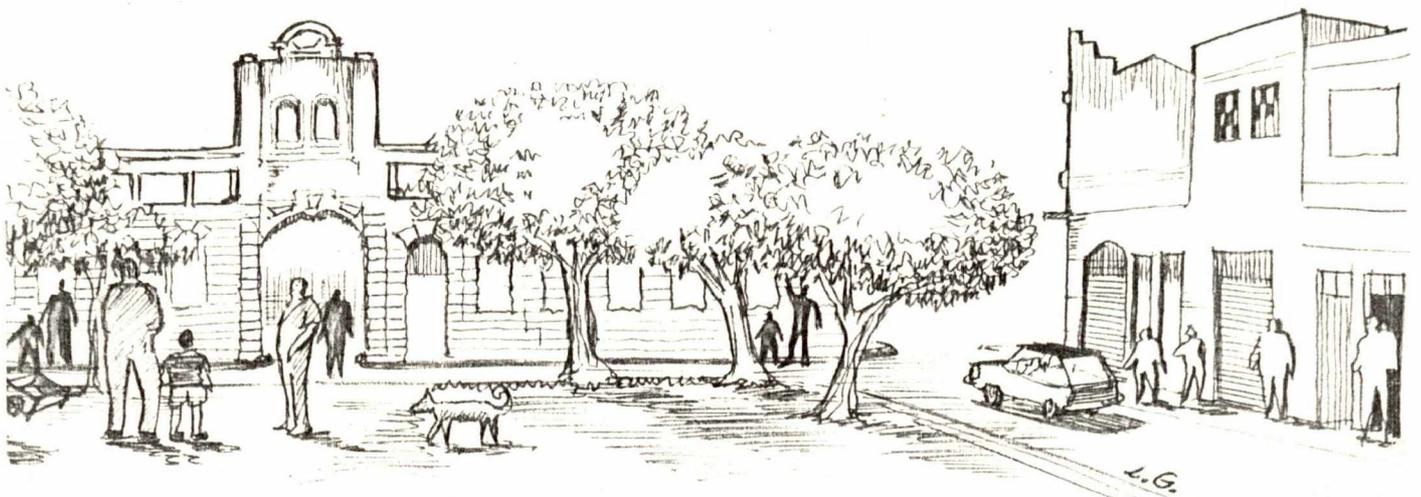
Jurujuba

De forma geral, Jurujuba e Itaipu reúnem características semelhantes ligadas a uma atmosfera urbana que as potencializam do ponto de vista turístico; este deve ser um fator adicional para que sejam estudadas como áreas de interesse de preservação. Aliás há outros trechos, ao longo do litoral, que apresentam o mesmo tipo de interesses de preservação, mas pontualmente, e assim poderão ser considerados de forma complementar.



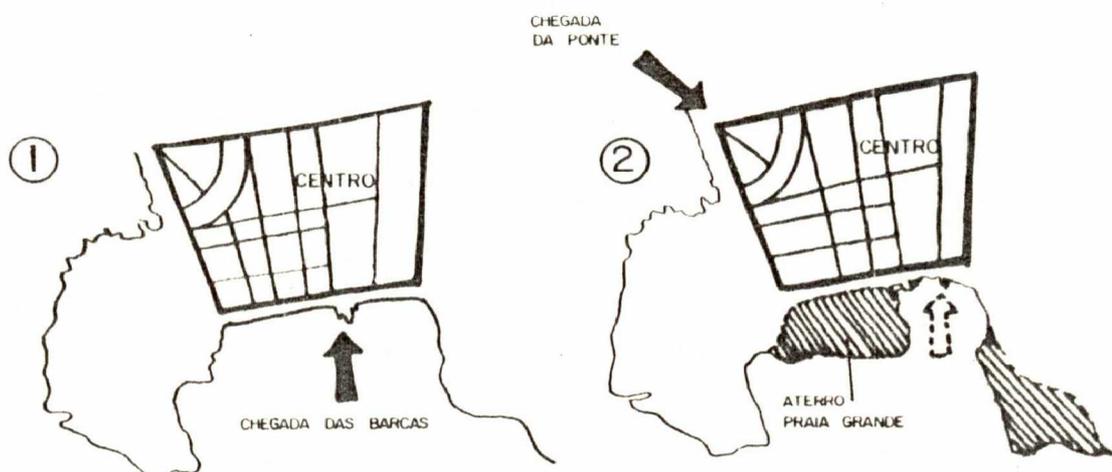
Itaipu

A ocupação que se dirigiu ao interior, a partir do núcleo central, configura hoje a área mais tradicional da cidade e se estende basicamente pelo Centro e os Bairros de São Domingos, Ponta D Areia, São Lourenço e Barreto. Aí se concentram as principais funções administrativas, comerciais e de serviços.



São Domingos

O Plano Diretor deverá levar em consideração que, a partir da década de 1970, esta área central da cidade se viu marcada por duas grandes intervenções: a construção da ponte Rio-Niterói e a criação dos aterros da Praia Grande. Essas obras alteraram essencialmente a estrutura da ACN, retirando-lhe o caráter cerimonial de chegada à cidade, que era exercido na área próxima à estação das barcas (desenho 1). Esta função foi em grande parte deslocada para as vizinhanças, no antigo porto da cidade, com a chegada da ponte (desenho 2). A tendência à desvalorização do "coração" da cidade é reforçada pela ausência de tratamento paisagístico na orla marítima, junto ao centro.



Se em seus extremos a Área Central de Negócios se transformou, em seu interior muitas características foram mantidas. Paradoxalmente, a criação da Avenida Amaral Peixoto na década de 1940, ao mesmo tempo que trouxe um corte na homogeneidade do tecido da área, fez com que ali se concentrasse todo o seu potencial de verticalização. Hoje tanto o lado sul como o norte do centro necessitam de revitalização. O desafio é fazê-lo sem que isto implique demolição, demonstrando assim que a renovação urbana não tem que ser incompatível com as metas de preservação.

Neste sentido existem atualmente dois estudos em desenvolvimento pela Prefeitura Municipal para recuperar a área: a utilização da orla, estabelecendo uma opção viária para a cidade com um novo sistema de terminais de ônibus e a criação do projeto Corredor Cultural de Niterói. Estes projetos deverão ser incorporados pelo Plano Diretor.

Este também deverá considerar que a área da Ponta D Areia dá continuidade ao lado norte do centro, mantendo basicamente suas características apesar da existência do Estaleiro Mauá. Ali se encontra, inclusive, a Vila Pereira Carneiro, a mais tradicional da cidade. Por outro lado, na extremidade sul do centro, São Domingos representa a área tradicional mais homogênea da cidade, não obstante ter sofrido o impacto direto da criação do Campus Universitário da UFF que, na sua implantação, não buscou nenhum tipo de integração com a tipologia arquitetônica do bairro. Do exposto parece claro que as áreas de São Domingos, Ponta D Areia e Centro apresentam tanto interesse de preservação como de uma renovação compatível com esta.

Pode-se constatar que os Bairros de São Lourenço e Barreto apresentam um nível de descaracterização mais acentuado. As duas áreas sofreram diretamente os impactos do acesso da ponte Rio-Niterói o que gera a passagem de um grande volume de tráfego na região. Além disso o Barreto tornou-se um corredor de intensa circulação de coletivos a partir da sua via principal. Entretanto não se pode deixar de observar que nesses bairros há núcleos tradicionais da cidade (como o trecho próximo à Igreja de São Lourenço, ou, no caso do Barreto, a própria Praça do Barreto). Por esta razão, também esses bairros deverão ser objeto de estudos de preservação que considerem os trechos mais significativos, na busca de conciliar a preservação e a renovação necessárias ao crescimento da cidade.



São Lourenço

PARTE 4

OS ELEMENTOS DO SISTEMA URBANO DE NITERÓI

PARTE 4 - OS ELEMENTOS DO SISTEMA URBANO DE NITERÓI

Niterói, na visão que norteia este relatório, foi inicialmente considerada como elemento de sistemas mais abrangentes e, em seguida, como um sistema em si mesma. Seus elementos, contudo não foram identificados nem descritos, o que será feito a seguir.

Assim, serão examinados sucessivamente:

* O subsistema de atividades econômicas, composto dos três setores (primário, secundário e terciário) classicamente considerados. Seria importante nesta análise separar as atividades ditas "básicas" (as que exportam bens e serviços da cidade, trazendo recursos para ela) das "não básicas" (as que simplesmente movimentam os recursos dentro da própria cidade). De fato a FUNDREM, quando ainda existia como órgão autônomo, chegou a efetuar alguns estudos neste sentido, mas as modificações da situação econômica desde 1975 (data dessa análise) desatualizaram os dados. Assim o assunto foi abordado aqui de uma forma menos sofisticada.

* A habitação, tema fortemente condicionado pelo anterior, cujo estudo traduz em termos espacial-urbanísticos as relações definidas nos capítulos 3.2 e 3.3.

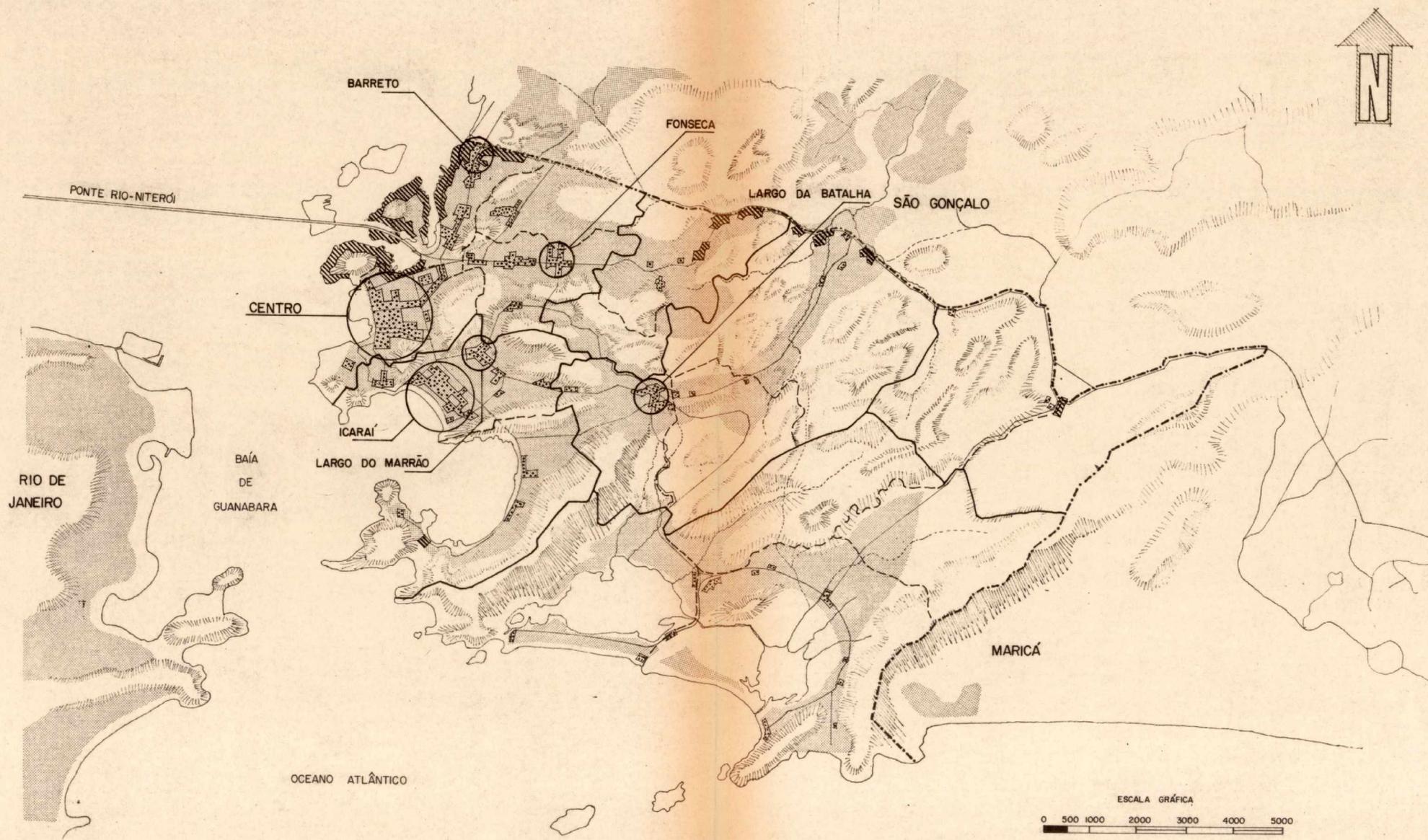
* Os subsistemas que formam a infra-estrutura básica da cidade (saneamento, recolhimento e disposição final do lixo, comunicações, etc.), apesar de existirem em função da habitação e das atividades econômicas, que as possibilitam e qualificam. Como formadores do espaço niteroiense, deverão ser objeto de análises individual e coletiva, buscando dimensionar, ou simplesmente perceber as carências atuais e futuras, qualitativas e quantitativas além das potencialidades e pontos de estrangulamento que apresentam.

* As facilidades de lazer, cultura e esporte, definindo tentativamente a sua adequação qualitativa e a distribuição espacial dos equipamentos.

* Finalmente o sistema viário, o tráfego e o transporte, um trio de subsistemas interligados que, embora respondam às demandas do uso, de alguma forma, estruturam o espaço urbano e as formas de ocupação do próprio solo.

* Adicionalmente, estes mesmos elementos até aqui vistos como produtores da cidade serão de novo examinados, mas agora como seus produtos. Isto se fará mediante uma análise sucinta das demandas percebidas nas entrevistas realizadas.

-  RELEVO
-  ÁREA COMPROMETIDA COM A URBANIZAÇÃO
-  CONCENTRAÇÃO DE INDÚSTRIA
-  CONCENTRAÇÃO DE COMÉRCIO



FONTE DE INFORMAÇÕES: PROJETO (NITERÓI SÉC. XXI)

CAPÍTULO 4.1. - O SISTEMA DAS ATIVIDADES ECONÔMICAS

A análise dos dados disponíveis sobre as atividades econômicas no Município de Niterói, demonstra ser o setor terciário o maior empregador de mão-de-obra, seguido do secundário. O setor primário, em especial a agropecuária, é na verdade, insignificante. Em relação a este último, vale lembrar que toda a área municipal é considerada urbana, tanto pelo IBGE como pela Prefeitura, embora não haja definição legal do perímetro urbano.

O mapa ao lado dá uma indicação das concentrações mais significativas de atividades secundárias e terciárias do Município.

4.1.1 - O SETOR PRIMÁRIO

No setor primário do Município estão incluídas tanto atividades de pesca como mineração e agropecuária. A pesca é praticada tanto de forma artesanal como industrial em duas colônias: a Z-7, cuja abrangência vai de Piratininga a Saquarema, e conta com 5.000 filiados, sendo 600 em Niterói; e a Z-8, que tem 9.000 filiados desde Jurujuba até Magé, passando por São Gonçalo.

Informações obtidas nas entrevistas realizadas permitem registrar queixas de decadência da atividade, sendo anotado que os armadores têm preferido desviar suas atividades para Santos, Itajaí, etc. Adicionalmente, as queixas abrangem as alterações ambientais, mas não especificamente com referência a Niterói, sendo o problema detectado como de caráter generalizado.

No que se refere às atividades de mineração vale mencionar informação do CIDE (1) referente a 1987 em relação às principais reservas minerais medidas:

- . Feldspato - 336.960 t (18,82% das reservas do Estado)
- . Granito - 43.404 m³ (0,21% das reservas do Estado)
- . Quartzo - 195.560 t (55,4% das reservas do Estado)
- . Sílex - 1.192.500 t (89,39% das reservas do Estado)

(1) Anuário Estatístico de 1989.

O quadro abaixo indica a evolução do setor primário de 1970 para 1980 incluindo as atividades acima e a agropecuária.

QUADRO IV
NITERÓI : EVOLUÇÃO DO SETOR PRIMÁRIO 1970-1980

ANO	NO DE ESTABELECIMENTOS	ÁREA (HA)	PESSOAL OCUPADO
1970	124	1.077	463
1980	140	1.333	539

FONTE : CENSOS ECONÔMICOS 1970 E 1980 (IBGE)

Relacionando estes dados aos da evolução de população (1970 = 330.400 habitantes e 1980 = 408.500 habitantes) pode ser visto que, embora tenham crescido em números absolutos, os valores proporcionais à população se reduziram de 2,7 estabelecimentos (com em média 1,4 pessoas ocupadas por 1.000 habs) para 2,9 estabelecimentos (com 1,3 pessoas ocupadas por 1.000 habs).

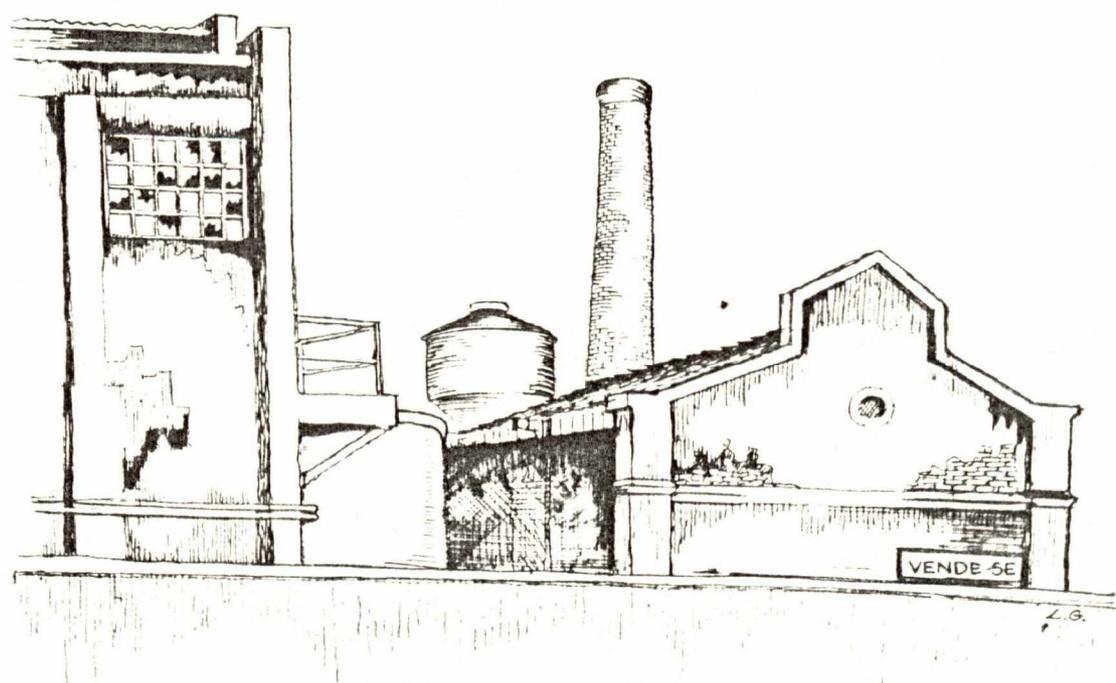


4.1.2. - O SETOR SECUNDÁRIO

Em relação ao setor secundário serão analisadas separadamente as indústrias de transformação e de construção civil. Quanto às indústrias em geral, o número de estabelecimentos diminuiu, inclusive em valor absoluto, se compararmos os dados dos censos de 1970 e 1980. Em 1970 o número total de estabelecimentos era de 411, e em 1980 baixou para 408.

Se compararmos os dados de Niterói com os de outros Municípios da Região Metropolitana (1) verificamos que, em relação ao número total de estabelecimentos industriais, houve queda não apenas no Município de Niterói, mas também nos Municípios do Rio de Janeiro e Nilópolis.

(1) Para os efeitos desta análise foram considerados os seguintes Municípios de Niterói: Rio de Janeiro, Niterói, Campos, Duque de Caxias, Itaboraí, Itaguaí, Mangaratiba, Magé, Maricá, Nilópolis, Nova Iguaçu, Paracambi, São Gonçalo e São João do Meriti.



Fiat Lux e a Crise

Entretanto, na Região Metropolitana como um todo o número de estabelecimentos passou de 11.120 para 11.514. Os ramos que se destacam são os da metalúrgica e de material de transportes.

No que concerne aos dados sobre o pessoal ocupado, verificou-se em Niterói um aumento de 11.251 pessoas em 1970 para 18.092 em 1980, representando respectivamente 3,8% e 4,8% do total do pessoal ocupado em atividades industriais na Região Metropolitana.

De acordo com os dados obtidos na FIRJAN - Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro, há atualmente em Niterói em torno de 90 estabelecimentos industriais sendo que entre eles, 23 possuem mais de 100 empregados. Aparentemente algo está errado, pois de 1980 a 1990 precisaria ter havido o fechamento de 80% das indústrias da cidade para que tanto o número da FIRJAN quanto o do IBGE fossem corretos. Além de possivelmente esta estimativa estar incorreta, possivelmente também desconsidera uma série de microindústrias informais que, de acordo com indicações, em grande número na cidade atualmente.

Quanto às atividades ligadas à indústria imobiliária, tradicionalmente confundida com a construção civil, deve ser esclarecido que este setor é composto basicamente de dois segmentos que têm interesses distintos: um ligado efetivamente à construção civil e outro ao parcelamento do solo. Ao primeiro grupo interessa uma legislação de uso do solo mais permissiva quanto aos parâmetros de ocupação, o que acarretaria um maior adensamento populacional em certas áreas valorizadas.

O ponto mais polêmico desta questão é, sem dúvida, a questão do gabarito máximo a ser permitido em cada bairro, principalmente na zona sul da cidade, *versus* a preservação das áreas construídas e da memória urbana. Ao grupo ligado às atividades de parcelamento do solo interessa mais a incorporação de novas glebas à malha urbana, o que, conforme o caso, pode ser ou não incompatível com certos princípios de preservação ambiental.

A intensificação das atividades da indústria imobiliária, em áreas já integradas à malha urbana, se deu basicamente no período de 1965 a 1975 (principalmente na área de Icaraí). Já nas áreas ainda em processo de integração à malha ela se deu principalmente na década de 1970 (Piratininga e Itaipu), mesmo considerando que grandes loteamentos já haviam sido anteriormente aprovados nestes bairros.

Também em bairros não tão valorizados, tais como o Fonseca e Santa Rosa, houve, no mesmo período, uma forte intensificação das atividades ligadas à construção civil. Atualmente, acompanhando a crise nacional, todo o setor imobiliário vem atravessando uma fase de produção extremamente baixa.

4.1.3. - O SETOR TERCIÁRIO

Ao contrário da indústria, os censos de 1970 e 1980 demonstram ter havido um acréscimo no número de estabelecimentos do terciário. Em 1970 este número era de 1.725, passando para 2.344 em 1980.

Como ocorre em quase todas as cidades, o setor terciário de Niterói se apresenta com mais de uma face. Na Área Central de Negócios, além dos "shoppings" e de concentrações de serviços nos prédios elevados, desenvolve-se ao nível de rua e nos sobrados do Centro Tradicional uma atividade comercial diversificada. Há algumas ruas especializadas, como a Rua Coronel Gomes Machado (peças eletrônicas), a Barão do Amazonas (tintas) e Marechal Deodoro (móveis), por exemplo.



3 Faces do Comércio em Niterói

Em Icaraí, o terciário se apresenta com um aspecto mais sofisticado, notando-se nas galerias comerciais uma concentração de boutiques e lojas de alimentação havendo, também, um número significativo de consultórios e outros serviços nos andares superiores.

Finalmente em todos os bairros a presença comercial é mais ou menos marcada conforme a quantidade e a renda de população residente. Seja como for, este tipo de terciário é de pequena abrangência, servindo exclusivamente, em princípio, ao seu bairro.

A fusão dos Estados do Rio de Janeiro e da Guanabara, com a transferência da função de capital para o Rio e a consequente perda da importância político-administrativa de Niterói, pode ter influenciado a chamada "decadência econômica" da cidade. Por outro lado, a construção da ponte Rio-Niterói aqueceu a demanda por imóveis para a classe média, contribuindo para as atividades da indústria da construção civil. Também as funções polarizadoras já discutidas elevam o comércio niteroiense a uma função de sub-centro metropolitano, função sobre a qual há pouco conhecimento e quase nenhuma literatura.

Além do comércio, seria necessário discutir um pouco os demais serviços. Destes uma parte será examinada do ponto de vista da utilidade pública (transportes, energia, água e esgoto, etc.) e o turismo, como uma das questões emergentes desta parte do relatório.

4.1.4. - QUESTÕES EMERGENTES DESTE CAPÍTULO

A análise das atividades econômicas de Niterói faz colocar algumas questões para a apreciação do Plano Diretor. Uma delas discute a atividade imobiliária, isto é, até que ponto seus interesses e os do Município convergem e também os instrumentos dos quais este dispõe para controlar o uso e ocupação do solo. A segunda tem a ver com a realidade da vocação turística de Niterói. Outras, finalmente, com a suposta decadência industrial do Município e com os problemas com os quais se defronta o comércio tradicional.

a) Atividade Imobiliária e os Instrumentos de Controle do Uso e Ocupação do Solo

A primeira questão que emerge da consideração das atividades econômicas de Niterói versa sobre a atividade imobiliária e se refere a uma discussão entre dois pontos de vista: de um lado há aqueles que, vinculados a uma postura intervencionista, entendem como danosa para o interesse público quase toda iniciativa do setor imobiliário, do qual desconfia, acusando-o de estar sempre à procura do lucro fácil e especulativo gerado pela divisão e redivisão do solo e pela sua multiplicação em andares. Os empresários imobiliários, ao contrário, alegam, pelo seu lado, que a

sua atividade produz uma mercadoria necessária - a habitação-, gera inúmeros empregos e ainda movimenta as demais atividades econômicas.

Outras questões estão estreitamente vinculadas a esta discussão, como a da forma de especulação representada pela estocagem de terrenos à espera de sua valorização máxima. O conceito de função social de propriedade, presente na Constituição, se reporta exatamente a isto.

Aliás, embora as observações anteriores tenham caráter geral e o problema ocorra em todas as cidades grandes, uma dificuldade das Prefeituras no momento de elaboração de seus Planos Diretores é verificar o quanto cada lado tem de verdade e de razão. Uma forma de fazê-lo, colocando tecnicamente a questão, será verificar as reais necessidades de expansão e/ou adensamento da malha urbana tendo em vista o crescimento populacional previsto para Niterói. A desmistificação da real demanda por terra, além de ter um papel na redução das expectativas dos especuladores, permitirá elaborar uma política de ocupação e uso do solo realista, em função do crescimento previsto e das densidades estimadas.



As opções definidas, em termos de adensamento e/ou expansão urbana através desta política, poderão ser realizadas, em seguida, pela utilização de alguns instrumentos legais previstos na Lei Orgânica. Entre eles destacam-se:

* **O imposto predial e territorial urbano, progressivo no tempo e diferenciado por zonas e outros critérios de ocupação e uso do solo** - Este instrumento poderá ser utilizado principalmente para induzir a ocupação de lotes/glebas desocupados ou subutilizados e como ação desarticuladora de especulação. Para poder utilizá-lo efetivamente deverá ser efetuado um levantamento das áreas desocupadas, públicas e privadas, na cidade.

* **O instituto do "solo criado"** - Este é um conceito que pode ser utilizado para transferir o direito de construir do proprietário de um lote para o de outro numa área diferente da cidade. Há variações em torno do "solo criado" que deverão ser avaliadas de acordo com os objetivos específicos de cada caso.

* **A contribuição de melhoria** - é o instrumento que pode garantir à Prefeitura o retorno de parte ou de todo o investimento público realizado em obras de melhorias urbanas.

Adicionalmente a Prefeitura contará com instrumentos mais tradicionais como:

* **Desapropriação por interesse social ou por utilidade pública.**

* **Declaração de áreas de preservação ou proteção ambiental.**

* **Urbanização de áreas faveladas, loteamentos irregulares e clandestinos, integrando-os aos bairros onde estão situados.**

Sobre isto o Plano Diretor poderá também prever mecanismos que viabilizem a indução do setor imobiliário à produção de habitação para baixa renda.

b) A Vocação Turística de Niterói

Se o processo de crescimento e as transformações socioeconômicas pelos quais vem passando a RMRJ são fatores de desenvolvimento urbano, também têm sido fatores de ameaça ao patrimônio de suas cidades. Por exemplo, a construção da ponte Rio-Niterói trouxe impactos significativos para a vida desta cidade, inclusive um grande aumento da sua acessibilidade, mas essas mudanças não foram alvo de estudos muito aprofundados, e nenhum deles levou em consideração a presumida vocação turística de Niterói.

De fato, o Município é dotado de inúmeros recursos naturais, além de bens culturais e históricos que constam até do "Guia de Turismo Michelin", recentemente publicado. Entretanto, na prática, apenas turistas de fim de semana acorrem sistematicamente a Niterói em busca das praias, facilidade da que carecem nos seus locais de origem. Estadias maiores em locais mesmo pouco distantes do centro, são difíceis pois não há acomodações em hotéis (existe apenas um apart-hotel em Camboinhas) e sequer está instalada a rede de água e esgoto.

O turismo não deveria apenas ser uma indústria altamente rentável. Não se trata apenas de conduzir pessoas em férias a determinados locais e registrar isso contabilmente, pois, na verdade, esta atividade tem também claras injunções com os de serviços prestados à comunidade. Muitos outros serviços, lhe estão ligados como pontos de apoio importantes e, nesta medida, o Plano Diretor deverá levar o assunto em consideração. Como cabe a ele (P.D) o papel de gestor do território, terá que objetivar, através da utilização de seus próprios instrumentos, o controle do uso do solo, e a priorização da infra-estrutura e saneamento básico e a melhoria da qualidade de vida. Pode compatibilizar, as-

sim, os apoios que foram dados ao turismo e as bases físico-territoriais sem gerar outros tipos de problemas. Sem dúvida a articulação entre os diversos setores envolvidos deverá ser promovida pelo Poder Público, que tem órgãos específicos para tal fim.

O Plano Diretor terá neste aspecto, a função de articular as intenções dos planos específicos do setor, como o Plano Diretor de Turismo elaborado pela ENITUR, à realidade espacial do Município, definindo áreas apropriadas para o desenvolvimento turístico e as condições específicas em que ele deverá ocorrer. Adicionalmente deverá estar atento para o chamado turismo de "fim de semana", criando instrumentos que facilitem e beneficiem os seus praticantes e, ao mesmo tempo, ajudem a discipliná-los, mantendo a beleza e a atratividade das áreas visitadas.



c) A Questão da Decadência Industrial (1)

Apesar de Niterói nunca ter sido uma cidade industrial propriamente dita, a partir do final do século XIX e início do século XX teve uma certa conotação industrial, especialmente nas áreas dos bairros do Barreto, Ponta D Areia e nas ilhas. Efetivamente estas áreas, durante as décadas que se sucederam iriam se caracterizar como bairros operários por excelência. As principais indústrias aí instaladas eram as de reparos e construção naval (pequenos e grandes estaleiros) (2), alimentares (de pescado) — especialmente no litoral norte e em outras áreas como Jurujuba — de tecidos e fósforo entre outras(3). Nas décadas mais recentes desenvolve-se a indústria da construção civil.

(1) Esta parte do texto está baseada em dados imediatamente acessíveis e em algumas entrevistas realizadas.

(2) Além dos grandes estaleiros privados, acrescentam-se pequenos estaleiros de reparo — inclusive das frotas que serviam à ligação Rio/Niterói — e as instalações da Marinha (de reparos e fabrico de torpedos).

(3) Destacavam-se, no caso, a Fiat Lux e a Cia. Manufatora Fluminense.

A questão da decadência industrial se prende mais provavelmente a fatores de cunho nacional do que local. No caso da indústria de construção naval, acresce uma mudança na política, com o corte de subsídios e incentivos. Isto evidentemente só tendeu a se acentuar com o período recessivo atual.(1)

Por outro lado, foi indicada nas entrevistas realizadas, a possibilidade de haver um "equilíbrio" no setor de reparos navais. Neste caso, podem até ser detectados indícios de uma certa expansão, já que é necessária a manutenção da frota que não está sendo renovada. Com isto se retorna ao próprio início da indústria de construção naval na cidade, quando a atividade se limitava aos reparos de embarcações.

A indústria de construção civil, por sua vez, também se encontra em crise. Três tipos de fatores parecem pesar: o primeiro, como é óbvio, é a própria conjuntura econômica recessiva que não tem, em nenhuma parte, estimulado o crescimento do setor; outro fator estreitamente relacionado é a inexistência de uma política habitacional, seja em nível local, estadual ou nacional, que - conforme ocorreu outrora - injete recursos no setor; o terceiro fator, relacionado diretamente à Cidade de Niterói, é - segundo as entrevistas realizadas - a própria legislação municipal que coloca entraves à construção civil segundo os empresários.

Finalmente merece registro a constatação de uma certa "decadência" da própria estrutura física dos bairros tradicionalmente industriais. O exemplo mais gritante é, certamente o Barreto, onde muitas indústrias foram fechadas, inclusive algumas grandes. É o caso da Fiat Lux que tinha ali uma grande fábrica.

Por outro lado, é interessante que no conjunto das entrevistas realizadas, apenas umas poucas tocaram na questão da indústria como vocação da cidade. Neste caso a sugestão levantada era de desenvolver indústrias não poluentes de altíssima tecnologia, que absorvessem pessoal técnico de maior qualificação.



(1) Para se ter uma idéia da dimensão desta crise em termos de mão-de-obra empregada, o maior estaleiro em Niterói, que empregava cerca de 12.000 operários, está atualmente com cerca de 2.000.

d) Os Problemas do Comércio Tradicional

Embora o comércio de Niterói não se defronte com uma crise, há alguns problemas a ele vinculados que podem ser da alçada do Plano Diretor.

Uma das alterações que gerou impactos importantes nas atividades do setor terciário em Niterói foi o surgimento de dois grandes shoppings-centers localizados no centro da cidade, que alteraram as formas tradicionais de comércio. O aparecimento destes "shoppings" despertou nos comerciantes da área central uma necessidade de diferenciação e revitalização como contrapartida. Alguns comerciantes iniciaram, sem incentivos, um processo de recuperação de fachadas, seguindo elementos da experiência do "Corredor Cultural" na Cidade do Rio de Janeiro.

Como incentivo para fortalecer a idéia de recuperação e preservação das edificações, tendo em vista a revitalização das formas tradicionais de comércio, propostas como a isenção de pagamento de IPTU e a aplicação do "solo criado" estão sendo discutidas pelo grupo de estudos do "Corredor Cultural de Niterói" e deverão ser absorvidas pelo Plano Diretor.



Meio século de beleza

Na Rua Marechal Deodoro, Centro de Niterói, o lojista João Pontes Ormond não participou de simpósio nem de debates sobre as raízes da cidade. Por conta apenas de seu bom gosto, está restaurando mais de meio século de beleza (acima) na fachada de sua casa de 1921. E, assim, vai fazendo escola e motivando vizinhos, outros comerciantes e moradores.

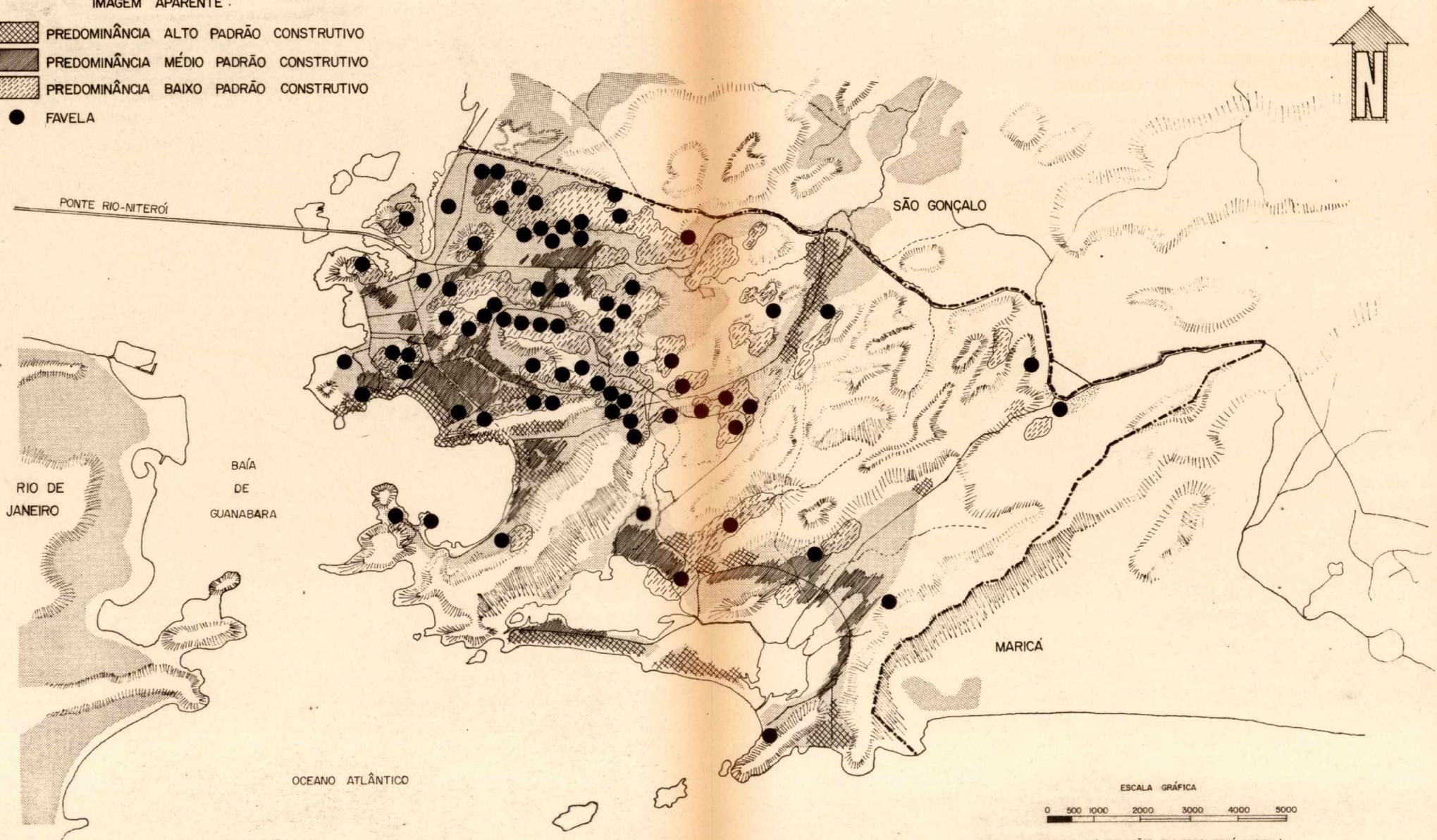


Outra questão relacionada ao comércio da cidade e que atinge aspectos puramente urbanísticos (apropriação de espaço público, congestionamento de vias de pedestres) é representada pelo crescimento constante das atividades informais. Os camelôs situam-se basicamente na Área Central de Negócios, nas proximidades da Estação das Barcas em direção ao terminal norte e ao longo das ruas de pedestres e de comércio "tradicional".



O Plano Diretor deverá preocupar-se com o assunto, em especial se a reformulação prevista para a orla do centro e dos terminais norte e sul não considerar a necessidade de organização daqueles espaços, de forma a compatibilizar as atividades informais com o intenso fluxo de pedestres na área.

-  RELEVO
-  ÁREA COMPROMETIDA COM A URBANIZAÇÃO
- IMAGEM APARENTE :
-  PREDOMINÂNCIA ALTO PADRÃO CONSTRUTIVO
-  PREDOMINÂNCIA MÉDIO PADRÃO CONSTRUTIVO
-  PREDOMINÂNCIA BAIXO PADRÃO CONSTRUTIVO
-  FAVELA



CAPÍTULO 4.2 - HABITAÇÃO

Assim como os outros centros urbanos, a cidade de Niterói apresenta tipologias e padrões habitacionais bastante diversificados. O mapa ao lado apresenta a localização espacial dos vários padrões construtivos (por predominância) bem como a localização das favelas identificadas no projeto "Niterói do Século XXI". Como se pode observar há áreas de alto padrão construtivo bastante verticalizadas, como Icaraí e outras com ocupação residencial unifamiliar de baixa densidade como Piratininga e Itaipu. Há também bairros predominantemente de padrão médio com tipologia residencial unifamiliar tradicional como São Domingos e outros também de padrão médio, onde predomina uma tipologia verticalizada como Santa Rosa. Além disto, há áreas predominantemente de baixa renda. Favelas, há em todas as macrozonas do Município, destacando-se a principal no Morro do Estado e as favelas da Engenhoca, localizados na macrozona do Centro Tradicional e da Baixa Zona Norte.

A implementação de um programa de urbanização de favelas é um dos muitos fatores que trarão impactos sobre a oferta de habitação em Niterói. Outros fatores importantes poderão ser a incorporação de novas glebas à malha urbana, o adensamento das áreas já ocupadas, verticalização, a preservação ou a renovação e fixação de parâmetros urbanísticos consistentes com uma política clara de uso e ocupação do solo.

4.2.1 - QUESTÕES EMERGENTES DESTE CAPÍTULO

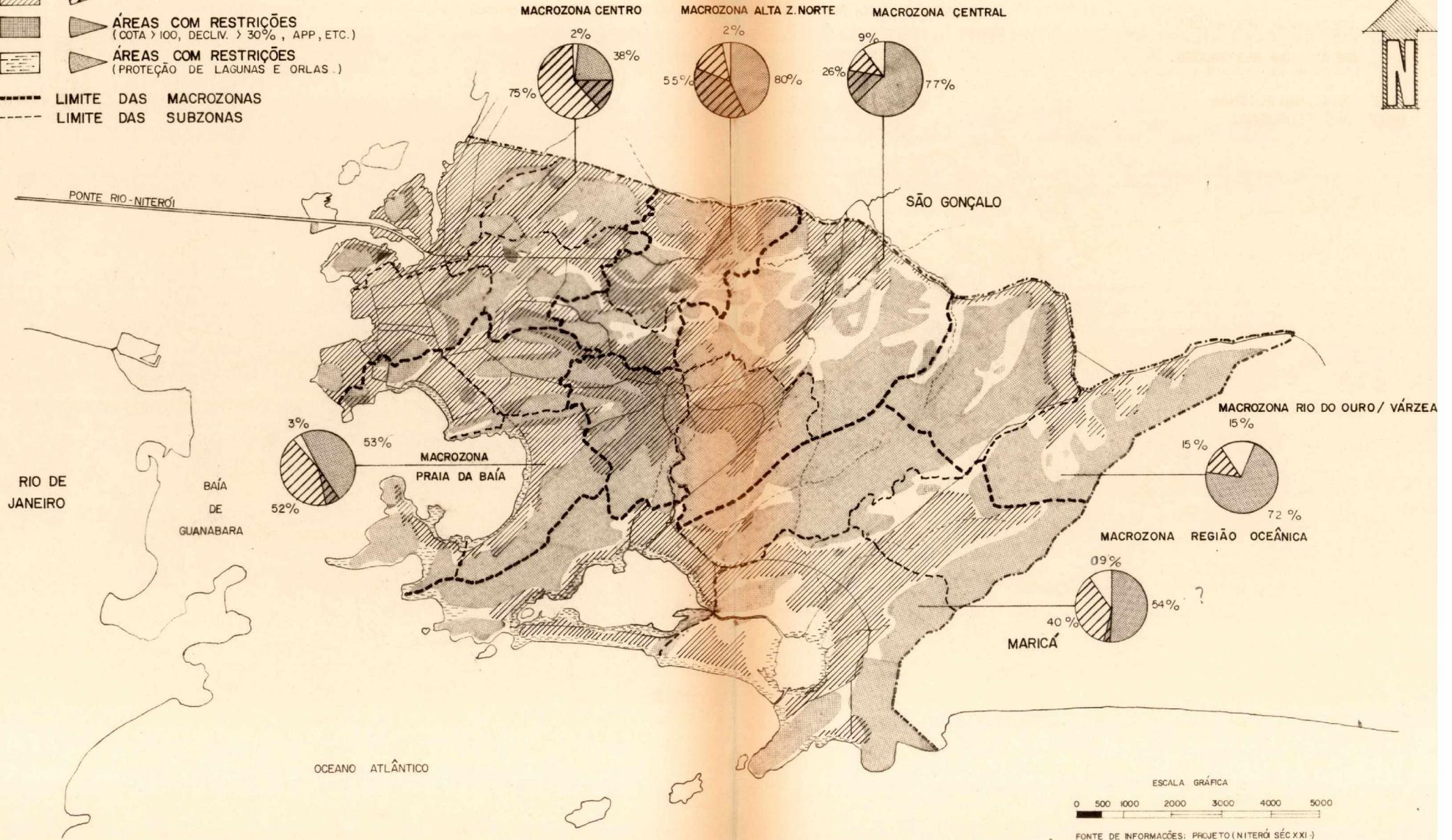
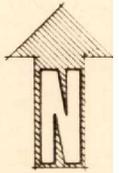
a-Verticalização, Ocupação da Orla ou do Interior

O tema da verticalização é sempre polêmico quando se discute os possíveis caminhos para o desenvolvimento urbano. O extremo adensamento de Icaraí, através da verticalização, gerou como resposta uma legislação bastante restritiva em outros bairros onde só é possível construir edificações unifamiliares com, no máximo dois pavimentos.



Icaraí: Um painel da verticalização

-   ÁREAS LIVRES
-   MANCHA URBANA
-   ÁREAS COM RESTRIÇÕES
(COTA > 100, DECLIV. > 30%, APP, ETC.)
-   ÁREAS COM RESTRIÇÕES
(PROTEÇÃO DE LAGUNAS E ORLAS.)
-  LIMITE DAS MACROZONAS
-  LIMITE DAS SUBZONAS



A alternativa de verticalizar ou não os bairros da cidade deve ser tomada considerando as reais demandas, a infra-estrutura disponível (ou os custos econômicos de implantá-la), a saturação ou não do sistema viário local e problemas ambientais específicos, tais como a degradação das encostas. Além disto terá que ser considerada a identidade cultural de cada bairro o que poderá gerar propostas de preservação que se contraponham à verticalização.

Além disto, a questão pode nem se verticalizar ou não", mas sim "quanto verticalizar, quando e onde". Na verdade todas as posições apriorísticas e respeito provavelmente serão preconceituosas e só uma cuidadosa análise caso a caso, no marco definido pelas diretrizes gerais de uso e ocupação do solo é que poderá dirimir as dúvidas. Esta é uma das orientações mais importantes que se pode esperar de um Plano Diretor.

O mapa ao lado indica a disponibilidade de áreas em cada Unidade Espacial de Análise, considerando áreas **non aedificandi**, as de proteção a rios, lagoas e à orla marítima, as sob as linhas de alta tensão e as de declividade maior que 30%. Também assim foram consideradas as áreas cobertas de vegetação que protegem as encostas. Até a identificação das cotas a serem protegidas, o que será efetuado no diagnóstico ambiental, foi considerada como cota base a de 100 m acima do nível do mar, embora em Niterói haja uma considerável porção do território *já ocupado* acima dela. Por isso a área total pode aparecer como maior que 100%, principalmente nas zonas elevadas, quando a mancha urbana ocupa terrenos com declividade contra-indicada em cota mais alta que a fixada, sendo vital para correção da análise a fixação, em cada caso, da cota adequada à proteção das encostas.

QUADRO V
ÁREAS COM USO DO SOLO COMPROMETIDO

MACROZONA	ÁREA TOTAL (HA)	ÁREA "NON AEDIFICANDI" (HA)	ÁREA URBANIZADA (HA)	ÁREA DISPONÍVEL (HA)
CENTRO	1.992,8	736,9	1.442,6	35,0
PRAIAS DA BAÍA	1.430,0	760,1	736,4	45,0
REGIÃO OCEÂNICA E BACIAS DAS LAGUNAS (*)	4.213,6	2.273,5	1.667,4	499,0
ALTA ZONA NORTE	1.004,6	802,2	557,4	16,0
CENTRAL	2.692,7	2.083,2	706,2	252,0
RIO DO OURO	1.702,8	1.224,1	251,7	260,0
VÁRZEA DAS MOÇAS				

FONTE : PROJETO "NITERÓI DO SÉCULO XXI".

(*) Não foram consideradas as áreas das lagunas de Piratininga e Itaipu.

** já comprometido c/ urbanização*

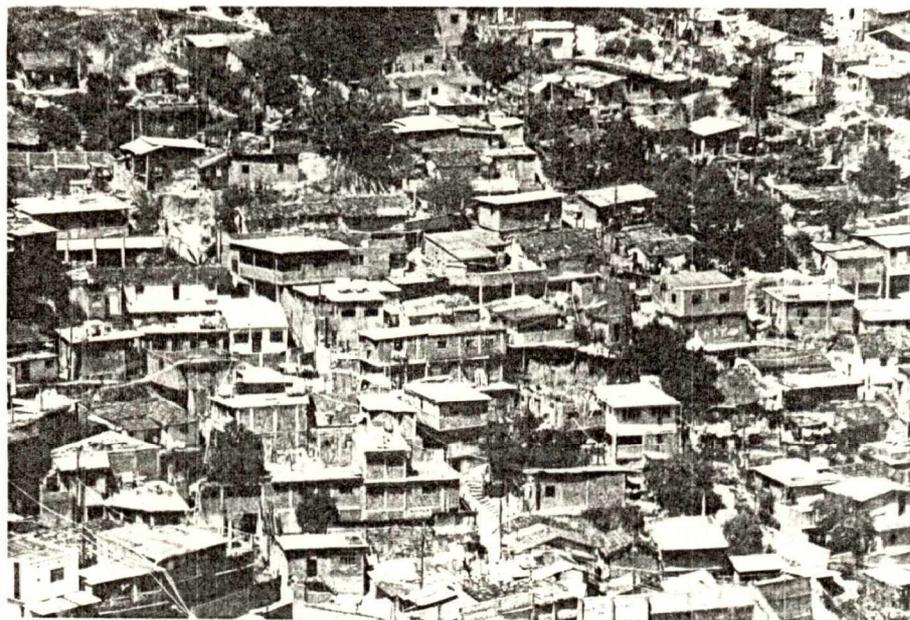
b - Urbanização de Favelas

A Constituição Estadual em seu art. 231 define que "no estabelecimento de diretrizes e normas relativas ao desenvolvimento urbano, o Estado e o Município assegurarão: I-urbanização, regularização fundiária e titulação das áreas faveladas, e de baixa renda, sem remoção dos moradores, salvo quando as condições físicas da área imponham risco à vida de seus habitantes".

Em consonância com este artigo a Lei Orgânica Municipal estabelece em seu art. 304 que o Plano Diretor deverá: "delimitar as áreas faveladas e de baixa renda, com vista a garantir sua urbanização e titulação..."

Além disto, o art. 235 da Constituição Estadual define que a prestação de serviços públicos independerá do reconhecimento de logradouros e da regularização urbanística ou registrária das áreas em que se situem e de suas edificações ou construções.

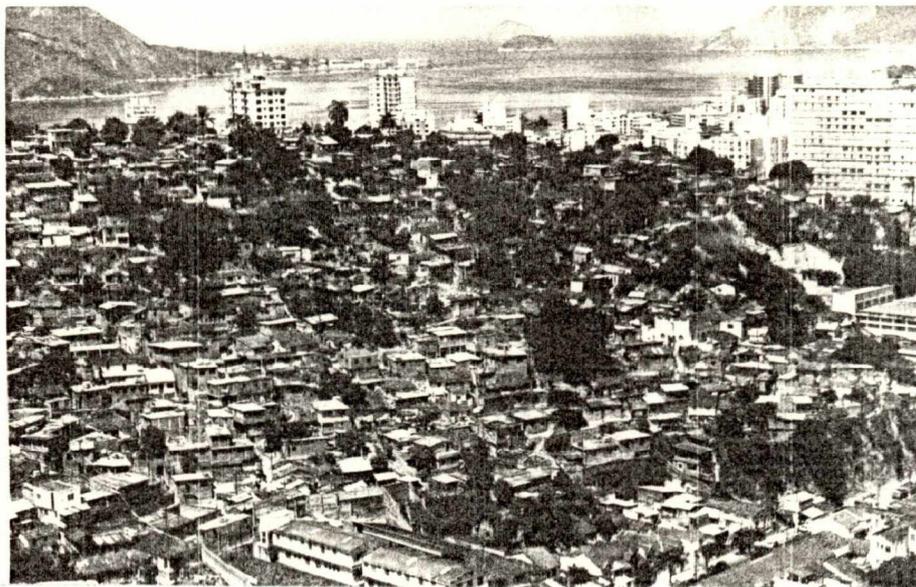
Tais artigos estabelecem claramente que a política de urbanização de favelas atualmente não é mais apenas uma reivindicação popular, mas um requisito legal. É preciso, porém, saber onde estão as favelas e quanta gente mora nelas para implementar programas a respeito.



Urbanização de favelas: hoje artigo da Constituição Estadual

Os dados recolhidos sobre a população favelada devem ser considerados apenas como indicadores da situação real, já que só houve até hoje alguns esforços dispersos no sentido de cadastrar as favelas, geralmente com critérios duvidosos para se estabelecer os limites reais da área favelada e as estimativas da população moradora.

Os dados da Fundação Leão XIII para 1971, 1975 e 1977 apontavam para a existência de aproximadamente 50 favelas com uma população, respectivamente em torno de 6.000, 26.900 e 132.000 habitantes, crescimento obviamente exagerado para o período. Pior ainda, de acordo com o IBGE, em 1980 a população favelada de Niterói estava em torno de 32.000 habitantes (1). Este número representa provavelmente uma sub avaliação grosseira da realidade.



São contaditórias as estimativas sobre população de favelas.

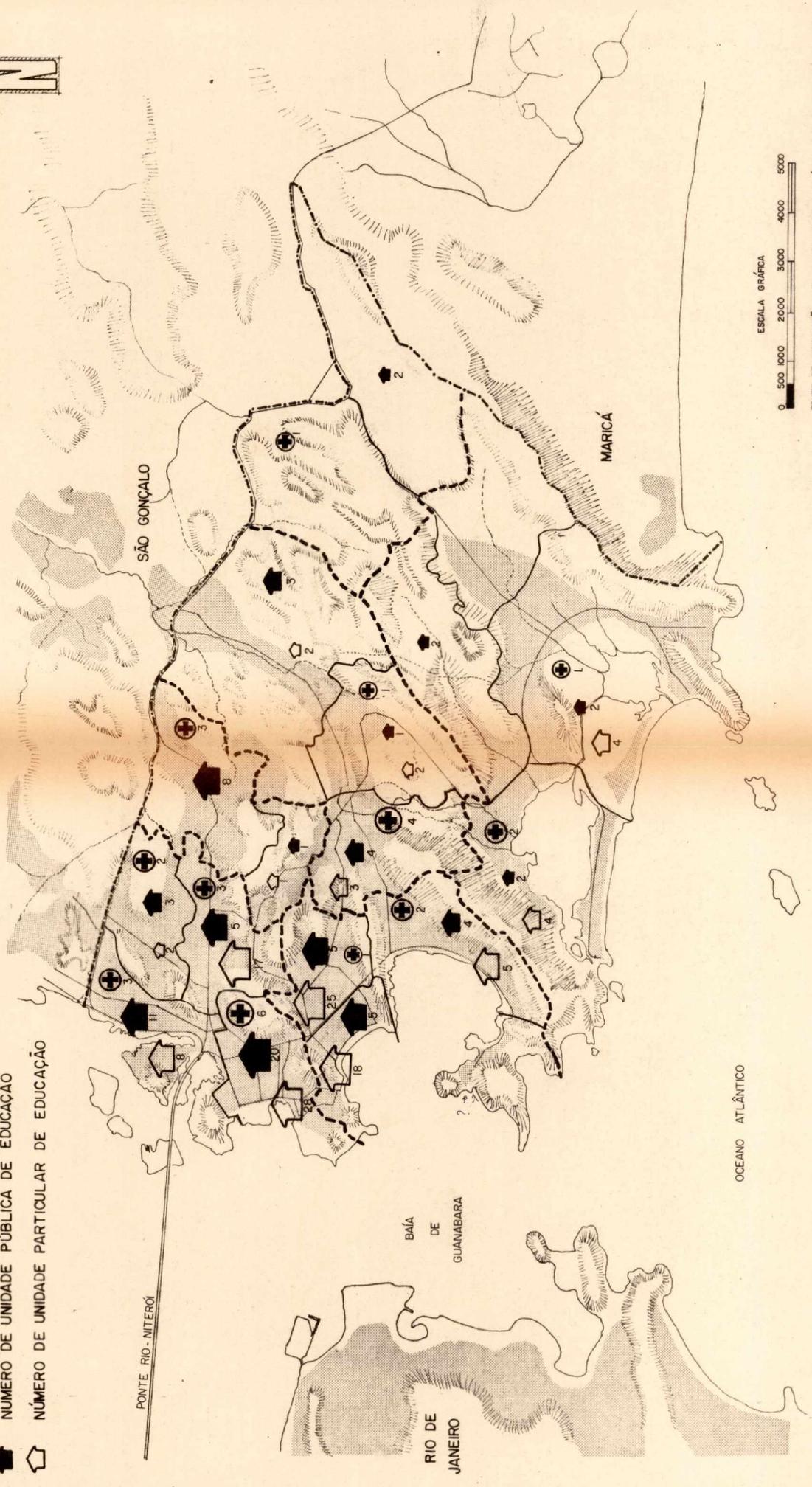
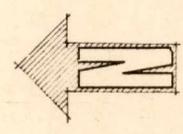
A Prefeitura não possui um cadastro de favelas. No entanto, a Secretaria de Bem-Estar Social através do Projeto PERFIL, estabeleceu algumas estimativas em diferentes datas, para 38 áreas consideradas carentes. Nem todas estas áreas são de fato favelas e nem todas as favelas estão incluídas nesta listagem, mas a soma das populações estimadas está em torno de 180.000 habitantes. Se o inflacionamento deste número é da ordem do avaliado para o Morro do Estado (2,33 vezes), a população real dessas 38 áreas deve andar pela casa dos 71.000 habitantes.

O Projeto "Niterói do Século XXI" conseguiu identificar em torno de 70 favelas no Município, concentradas principalmente na Macrozona do Centro Tradicional e Baixa Zona Norte (23 favelas) e na macrozona Central (17 favelas). Mesmo este número está sujeito a críticas, já que trata-se apenas de uma primeira abordagem do tema.

Os primeiros passos para a elaboração do cadastro de favelas deverão ser dados na própria elaboração do Plano Diretor que também deverá indicar um sistema de prioridades em termos de urbanização, bem como de possíveis alternativas para aquelas situadas em áreas de risco, cujas populações deverão ser relocadas.

(1) Dados retirados da tese de doutoramento "O Movimento Associativo de Niterói", de Satiê Mizubuti (quadro II, p.80).

- RELEVO
- ÁREA COMPROMETIDA COM A URBANIZAÇÃO
- NÚMERO DE UNIDADE PÚBLICA DE SAÚDE
- NÚMERO DE UNIDADE PÚBLICA DE EDUCAÇÃO
- NÚMERO DE UNIDADE PARTICULAR DE EDUCAÇÃO



ESCALA GRÁFICA
 0 500 1000 2000 3000 4000 5000

FONTE DE INFORMAÇÕES: SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE E SECRET. MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO

Um programa de urbanização de favelas a ser implantado em Niterói deverá incluir também a regularização da posse da terra. Além disto, os impactos diretos e indiretos deste tipo de intervenção devem ser analisados e instrumentos de controle previstos. Tais impactos referem-se principalmente aos processos de adensamento e de valorização imobiliária quando favelas são objeto de melhorias urbanísticas e regularização fundiária. Além disso, deve ser considerado o fato de a maior parte das favelas estar situada em morros, o que em muitos casos podem gerar problemas ambientais graves, como o deslizamento de encostas com risco de vida para os próprios habitantes. Portanto, a possibilidade de urbanizar favelas deve ser analisada caso a caso, considerando-se os múltiplos fatores tais como sociais, econômicos (custo/benefício) e ambientais. É com este espírito que será necessário atender o requisito fixado pela Lei Orgânica Municipal.

c) Saúde e Educação

Sendo temas extremamente importantes no cotidiano das pessoas, de acordo com o que foi revelado pelas entrevistas, a população parece esperar que o Plano Diretor possibilite importantes iniciativas para a solução das suas carências e problemas. Entretanto, é importante ressaltar que neste relatório tais temas serão abordados principalmente no que se refere à distribuição espacial de equipamentos, ou seja, apenas em sua relação com aspectos físico-urbanísticos. Esta distribuição é indicada no mapa ao lado.

1) SAÚDE

Inicialmente é importante lembrar que a Secretaria Municipal de Saúde foi transformada em Fundação de Saúde de Niterói buscando agilidade e autonomia administrativa. Em recente entrevista à imprensa, o Secretário considerou a decisão acertada, tendo em vista também a implantação do SUS - Sistema Único de Saúde, estabelecido pelo art. 198 pela Constituição de 1988 que reza:

"Art. 198 - As ações e serviços públicos de saúde integram uma rede regionalizada e hierarquizada e constituem um sistema único, organizado de acordo com as seguintes diretrizes"

I- descentralização, com direção única em cada esfera de governo;

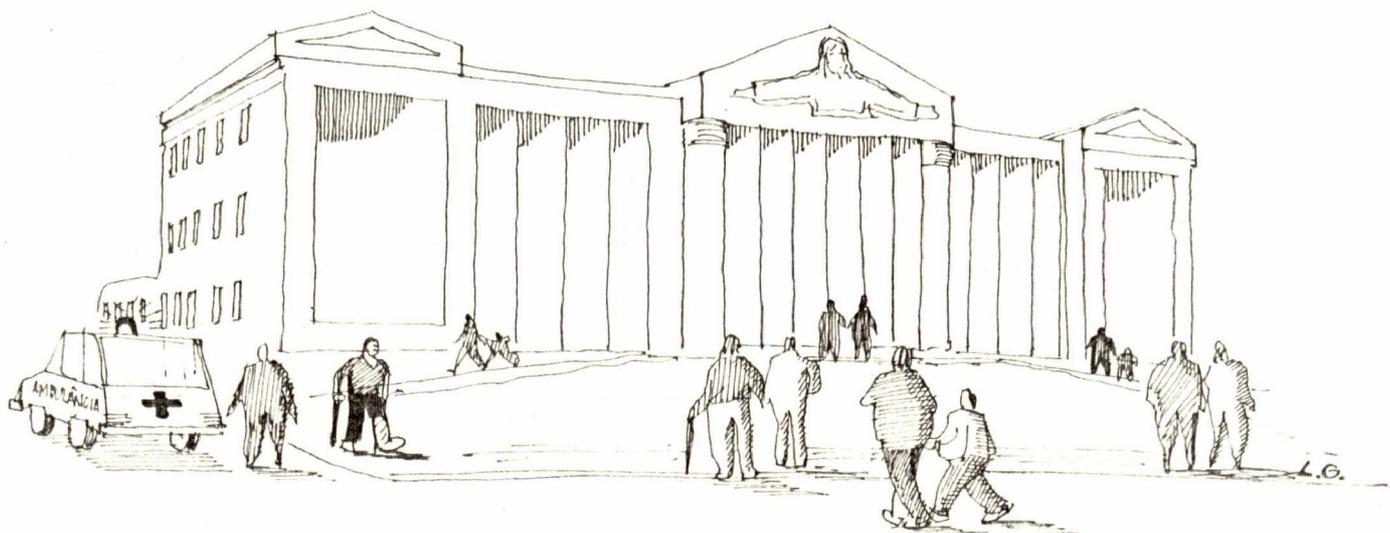
II- atendimento integral, com prioridade para as atividades preventivas, sem prejuízo dos serviços assistenciais;

III- participação da comunidade.

Parágrafo Único - O sistema único de saúde será financiado, nos termos do art. 195, com recursos do orçamento da seguridade social, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, além de outras fontes."

Quanto ao sistema em si mesmo, é inevitável começar a análise pela discussão em torno da real capacidade de atendimento dos equipamentos de saúde em Niterói. Os especialistas lembram que não se pode deixar de considerar o fato de que o Município polariza a área leste da Região Metropolitana, e o Hospital Universitário Antônio Pedro, em especial, cumpre importante papel no atendimento regional pois, além de ser um hospital universitário, e de ter grande porte e prestígio, está estrategicamente situado com referência aos diversos corredores viários intra e intermunicipais (principalmente da ligação com S. Gonçalo).

Segundo informações do CIDE (Anuário Estatístico de 1989), há em Niterói 90 estabelecimentos de saúde, sendo 12 federais, 17 estaduais, 12 municipais e 49 particulares. Comparando-se o mapa de distribuição espacial dos equipamentos públicos de saúde com o da distribuição espacial da população, verifica-se concentração de ambos na Macrozona do Centro Tradicional e da Baixa Zona Norte. Praticamente todos os hospitais públicos de maior porte estão localizados nesta Macrozona: o Antônio Pedro; o Horêncio de Freitas; o Ari Parreiras (Tisiologia) com 58 leitos; o Getúlio Vargas (Pediatria) com 20 leitos e o Azevedo Lima com 126 leitos. Há também o Hospital Psiquiátrico (110 leitos) que está localizado na Macrozona das Praias da Baía.



Hospital Antônio Pedro

Há informações de que a capacidade de internação seria suficiente para Niterói, mas o fato de os hospitais terem também uma função supramunicipal, obriga a uma análise mais profunda sobre a relação número de leitos/população servida. Uma análise deste tipo deveria ser desenvolvida no âmbito da fixação de uma política setorial e levar em conta a realidade sobre os equipamentos de saúde disponíveis nos Municípios polarizados por Niterói, suas populações residentes e até as populações flutuantes.

Do ponto de vista físico-urbanístico, o fato dos hospitais se localizarem na área mais populosa não indica uma distribuição espacial deficiente porque trata-se de equipamentos urbanos de atendimento a todo o Município e até, como visto, de atendimento metropolitano. Todavia, também os Postos de Saúde concentram na Macrozona do Centro Tradicional e Baixa Zona Norte, o que deve criar carências localizadas. Com efeito, convém observar que 14 unidades públicas de saúde entre as 29 existentes no Município estão nessa macrozona e que, em consequência, das 19 subzonas consideradas, nada menos que seis não dispõem de nenhuma unidade desse tipo.

ii) EDUCAÇÃO

Assim como no caso do sistema público de saúde, qualquer discussão sobre o sistema de educação no Município deve considerar a polarização que Niterói exerce sobre os demais Municípios da Região Metropolitana. Uma seção transversal do sistema ressaltava, desde logo, a atratividade da UFF - Universidade Federal Fluminense - que recebe alunos residentes nos Municípios do lado ocidental da Baía de Guanabara em quantidade expressiva.



UFF - Universidade Federal Fluminense

No nível do 2º grau, as escolas estaduais também são frequentadas por alunos residentes em outros Municípios, principalmente em São Gonçalo. Até mesmo em relação ao ensino de 1º grau, que parece estar mais vinculado à população residente em Niterói, sabe-se que nas áreas conurbadas isto não é bem assim.

De acordo com dados do CIDE para 1988 o ensino pré-escolar é, em sua maior parte, particular (considerando o número de matrículas iniciais). Foram 7.522 matrículas em estabelecimentos particulares e 4.401 em estabelecimentos públicos. Os dados da Secretaria Municipal de Educação apontam apenas 1.909 alunos em 15 cursos pré-escolares em 1990.

Em relação ao ensino de 1º grau os dados do CIDE de 1988 apontam 14.374 alunos na rede particular e 31.681 em estabelecimentos estaduais. De acordo com a Secretaria Municipal de Educação em 1990 havia 14.780 alunos matriculados em 25 estabelecimentos do Município, como indica o quadro abaixo.

QUADRO VI
NITERÓI - ESTABELECIMENTOS MUNICIPAIS DE ENSINO (1990)

CURSO	ESCOLAS C/NÍVEL EXCLUSIVAMENTE	ALUNOS CURSANDO	ESCOLAS COM MAIS DE UM NÍVEL TENDO	ALUNOS CURSANDO	TOTAL	
					ESCOLAS	ALUNOS
PRÉ-ESCOLAR	2	931	13	978	15	1.909
1º GRAU	8	3.784	17	7.960	25	11.744
SUPLETIVO	-	-	4	1.127	4	1.127
TOTAL	10	4.715	34	10.065	44	14.780

FORTE: Secretaria Municipal de Educação

Cálculos: Projeto "Niterói do Século XXI"

Na verdade o sistema público parece fortemente deficitário. O projeto "Niterói do Século XXI" efetuou uma estimativa do número de crianças com até 14 anos no Município, representativo do universo da população em idade escolar. A população total nesta faixa efetiva foi estimada em 148.869 pessoas. Comparando-se este número com o número total de alunos nas escolas públicas que é de 60.755, verifica-se claramente que o ensino público está muito longe de suprir as necessidades municipais em termos de número de vagas oferecidas. Note-se que esta não é uma verdadeira estimativa de déficit, mas apenas uma indicação, agravada pelo fato de que o número referente à oferta inclui as vagas do 2º grau e do ensino supletivo e de que a demanda não levou em consideração a população das áreas conurbadas que está em idade escolar e estuda em Niterói.

Para analisar a distribuição espacial das escolas públicas, foi construído o quadro apresentado a seguir. Na sua 1ª coluna estão relacionadas as seis macrozonas consideradas; a 2ª indica a população até 14 anos de cada uma delas, indicativa, conforme explicado acima, da população em idade escolar. Nas ou-

tras duas colunas foram calculados, para cada uma, indicadores do número de estabelecimentos de ensino (públicos na penúltima e totais na outra) por cada 1.000 alunos em potencial. É evidente que o número de vagas oferecidas seria um indicador mais preciso, mas, na sua falta, o número de escolas é uma aproximação que pode dar certas ideias.

QUADRO VII
ENSINO EM NITERÓI, PELAS MACROZONAS - 1990

	POPULAÇÃO 0 - 14 ANOS	COTA ESCOLA PÚBLICA POR 1000 PESSOAS EM IDADE ESCOLAR	COTA ESCOLA TOTAL POR 1000 PESSOAS EM IDADE ESCOLAR
3- RE BAC.	54.548	0,71	1,72
4- MACROZONA ALTA ZONA	166	0,32	1,40
5- MACROZONA CENTRAL	20.532	0,19	0,49
6- MACROZONA DA VÁRZEA DAS MOÇAS E RIO DO OURO	1.980	3,00	4,00
TOTAL	148.869	0,51	0,81

FONTE: Secretaria Municipal de Educação -
Cálculos: Projeto "Niterói do Século XXI"



... sobre o Constituinte

de ser verificado que apenas na Macrozona das
da Alta Zona Norte e na Macrozona Central a
blico é menor que a média municipal. Todavia,
o ensino privado supera o déficit aparente de
de ensino total ao dobro da média, na Alta
não consegue fazer o ensino total atingir
e ser explicado pela provável composição
ação (tipicamente das classes alta e mé-
aia e de padrão bem mais baixo nas outras
como for, até mesmo o valor absoluto das
ificativo, embora o nível excessivamente
ona do Rio do Ouro e Várzea da Moças se
ificância da população que por um número
entos.



RELEVO

LIMITE DA MACROZONA



ÁREA SERVIDA POR ENERGIA ELÉTRICA + COMUNICAÇÕES + RECOLHIMENTO DE LIXO



ÁREA SERVIDA POR ENERGIA ELÉTRICA + COMUNICAÇÕES + RECOLHIMENTO DE LIXO + ÁGUA (EM IMPLANTAÇÃO)



ÁREA SERVIDA POR ENERGIA ELÉTRICA + COMUNICAÇÕES + RECOLHIMENTO DE LIXO + ÁGUA



ÁREA SERVIDA POR ENERGIA ELÉTRICA + COMUNICAÇÕES + RECOLHIMENTO DE LIXO + ÁGUA + ESGOTO (SEM TRATAMENTO)



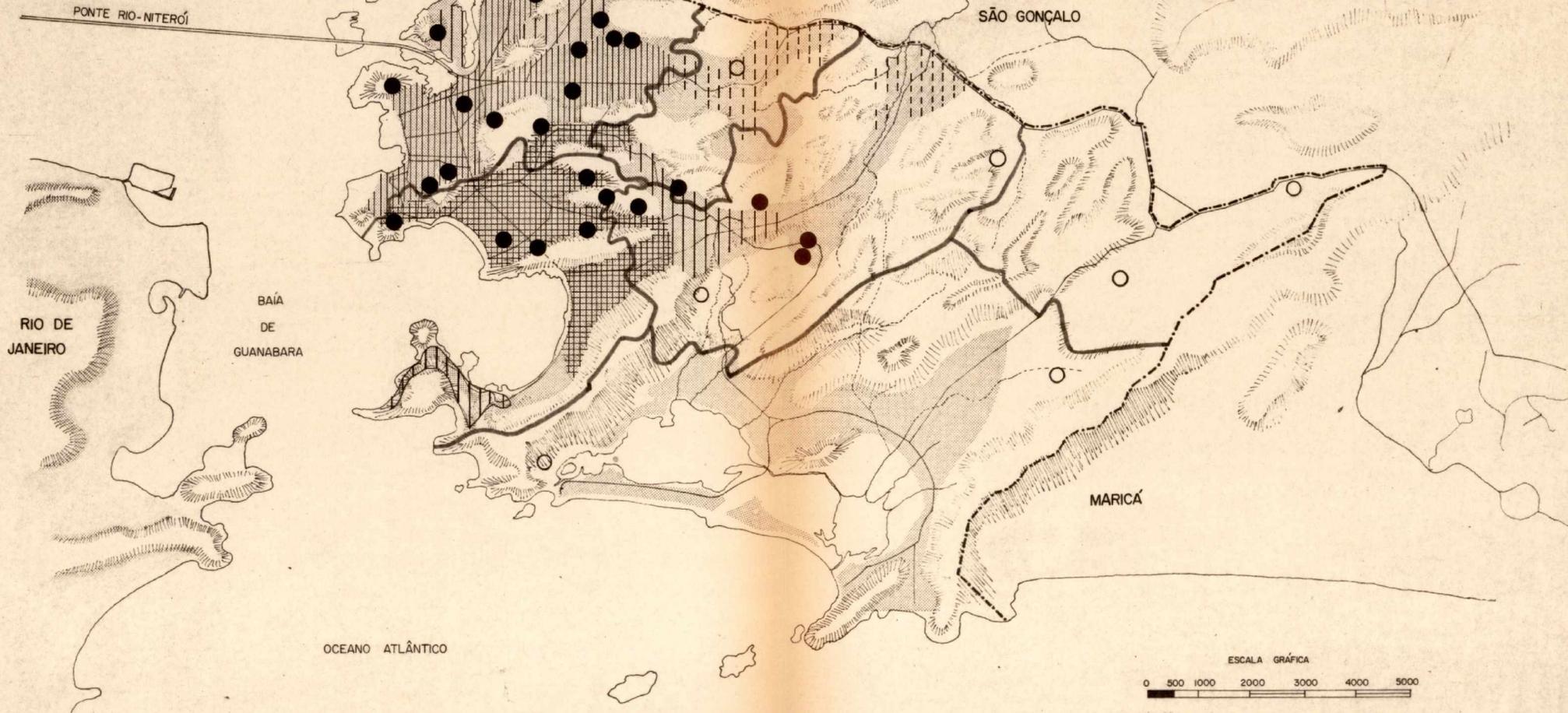
ÁREA SERVIDA POR ENERGIA ELÉTRICA + COMUNICAÇÕES + RECOLHIMENTO DE LIXO + ÁGUA + ESGOTO (COM TRATAMENTO)



ÁREAS POVOADAS SEM COLETA DE LIXO



ÁREAS POUCO DENSAS SEM COLETA DE LIXO



CAPÍTULO 4.3 - OS SISTEMAS DE INFRA-ESTRUTURA E SERVIÇOS PÚBLICOS

Nas páginas seguintes se analisará um pouco a questão genérica que dá título a este capítulo. A simples observação do mapa ao lado indica que a área da Macrozona do Centro Tradicional e Baixa Zona Norte e a das Praias da Baía constituem a parte melhor servida e abastecida da cidade. Isto é verdade, aliás, para quase tudo em Niterói.

Por outro lado, o fato de não menos que 74,9 % da população habitarem estas duas macrozonas justifica e explica tal realidade, e não se pode sequer, como no caso da Cidade do Rio de Janeiro, associar diretamente as carências da infra-estrutura à classe de renda dos habitantes porque há zonas de baixa renda relativamente bem servidas e outras, de renda mais alta - como a Região Oceânica, por exemplo - que têm relativamente poucos serviços públicos.

O mapa ao lado indica de forma geral a distribuição dos serviços de infra-estrutura no espaço niteroiense, não sendo de espantar, conforme o que foi adiantado acima, a expressiva concentração de serviços nas áreas de ocupação mais antiga.

4.3.1. - ÁGUA

O sistema de abastecimento de água Imunana-Laranjal serve, não apenas, o Município de Niterói, mas também São Gonçalo e Itaboraí.

A captação é feita nas represas do Município de Magé e chega à estação de tratamento de Laranjal (São Gonçalo) com a vazão reduzida pela distância e por derivações clandestinas. A água tratada é recalçada para um reservatório de carga situado em Amendoeira, e daí, através, basicamente, de quatro linhas adutoras é transportada para os reservatórios de distribuição em Niterói. Também é transportada pela adutora de Tribobó e subadutoras diretamente para Engenhoca, Fonseca e Cubango. Atualmente estão em funcionamento a ETA (Estação de Tratamento de Água) Laranjal Velha, com capacidade nominal $3,0 \text{ m}^3/\text{seg}$ e a ETA nova com capacidade nominal de $2,0 \text{ m}^3/\text{seg}$.

O Plano Diretor de Abastecimento de Água da Região Metropolitana do RJ, propõe o aumento da vazão mínima do manancial de Imunana para $20 \text{ m}^3/\text{seg}$., através da implantação de sete reservatórios de acumulação e a construção da ETA Itambi (no Município de Itaboraí) com capacidade nominal de $12 \text{ m}^3/\text{seg}$. Propõe também a construção de uma nova linha adutora que, partindo de Amendoeira, atingiria Itaipu, com uma derivação seguindo para o atendimento de Maricá. Também esta linha requer recalque na altura de Rio do Ouro. Isto garantiria o atendimento em bom nível a todo o Município.

A CEDAE acredita que cerca de 80% das economias residenciais e atividades econômicas existentes no Município estão ligadas à rede, perfazendo um total de 328.779 pessoas atendidas. Ou a percentagem está superestimada, ou a população considerada deveria ser maior para estar de acordo com a estimativa populacional adotada neste texto.



A demanda dos três Municípios é representada pelo quadro de evolução das cotas per capita de água no quadro abaixo.

QUADRO VIII

TRÊS MUNICÍPIOS: CONSUMO DE ÁGUA (LITROS POR HABITANTE POR DIA)

MUNICÍPIOS	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010
Niterói	306	305	312	319	326	334	342
São Gonçalo	275	274	278	282	286	290	295
Itaboraí	334	317	308	299	290	293	297

FONTE : CEDAE

4.3.2. - ESGOTO

O sistema de esgotamento de Niterói conta com apenas uma estação de tratamento situada em Icaraí, a Lemos Cunha. Assim, somente os esgotos da zona sul da cidade (com lançamento de efluentes na Baía de Guanabara) possuem tratamento em nível secundário.

A estação de tratamento de Toque-Toque, que receberá os efluentes das zonas Centro Norte, está em fase de projeto, tendo localização definida no aterro da Praia Grande. Esta estação se situará junto à elevatória que ali se encontra em construção.

Atualmente todos os efluentes sanitários da Zona Norte e do Centro de Niterói são encaminhados *in natura* para a Baía de Guanabara, colaborando para a sua poluição, e, mesmo na zona de esgoto tratado, há uso indevido da galeria de águas pluviais para receber efluentes sanitários que são jogados nas praias da Baía.

Esta questão está sendo levada em conta inclusive nos planos de preparação da RIO-92, (1) que consideram a despoluição da Baía de Guanabara uma tarefa fundamental. Haverá repasse das verbas liberadas pelo Banco Mundial para obras destinadas ao tratamento dos efluentes de Niterói lançados na Baía. Além disto, dependendo do grau de purificação a ser adotado pela estação projetada, haverá ou não emissário subaquático. Se o tratamento for em nível primário, haverá um emissário para conduzir o efluente até o canal central da Baía de Guanabara; se for em nível secundário, este poderá ser disposto à margem da Baía.

Para a zona sul da cidade, cuja estação já se encontra no seu limite - 630 m³/h - é prevista a ampliação do sistema com a utilização de um emissário subaquático lançando o efluente no canal central da Baía de Guanabara. Neste caso se somarão os efluentes primário e secundário para a sua disposição.



No que concerne à Macrozona da Região Oceânica, onde não há sequer planejamento para a construção de rede pública de esgoto, o sistema que for implantado deverá funcionar de forma independente do existente no restante da cidade. Seu tratamento será próprio com lançamento no oceano. A Secretaria Municipal de Urbanismo, em conjunto com a Prefeitura Distrital, está desenvolvendo um projeto para dotar a área de algum tipo de coleta de esgotos com tratamento no sentido, inclusive, de ajudar a despoluir os rios e canais que alimentam a Lagoa de Piratininga.

Também não há previsão para implantação de sistemas de esgotamento sanitário nas outras três macrozonas (Alta ZN, Central e Rio do Ouro/Várzea das Moças)

(1) Conferência Internacional sobre o Meio Ambiente a realizar-se no Rio em 1992 sob o patrocínio das Nações Unidas.

4.3.3. - LIXO

Niterói produz 570 toneladas de lixo por dia. Segundo a CLIN (1) a coleta domiciliar é realizada em dias alternados, regularmente. O lixo só não é recolhido em locais de difícil acesso e em locais de ocupação rarefeita, cobrindo cerca de 80% do Município ainda em conformidade com essas informações.

Alguns programas comunitários estão sendo desenvolvidos pela CLIN, nos locais onde a coleta não é feita regularmente. No Morro do Estado, por exemplo, o projeto "seu lixo vale transporte", executado recentemente, alcançou a média de retirada de lixo de 4,7 t/dia.

A varrição de ruas também é feita regularmente nas ruas com calçamento. No centro da cidade algumas ruas sofrem repasses.

Apenas 42% do lixo coletado encontram destino final em aterro sanitário. É lógico, pois 58% tomam outros destinos. Vazadouros clandestinos ou provisórios, valões, rios e canais funcionam para "resolver" indevidamente o problema, causando considerável efeito de contaminação geral e particularmente da Baía de Guanabara.



O destino final do lixo recolhido, perfazendo uma média de 240 t/dia provenientes da coleta domiciliar, varrição de ruas e praças, limpeza de praias, feira-livres, programas especiais, etc. é o aterro do Morro do Céu, no bairro do Caramujo. O aterro, em operação desde 1982 e indicado como de utilização provisória para substituir o antigo vazadouro de Viçoso Jardim desativado naquela época, se apresenta como a única alternativa para o problema de disposição do lixo no Município. Ele ocupa uma área

(1)CLIN: Companhia de Limpeza Urbana de Niterói

de 200.000 m², e não tem características reais de aterro sanitário, sendo descrito como um aterro "controlado". Existem problemas oriundos da sua localização em plena área urbana. A informação da CLIN a respeito é de que os impactos ambientais estão sendo estudados e deverá ser produzido um RIMA (Relatório de Impacto no Meio Ambiente) a respeito. Também há um problema fundiário com a área que ainda não foi totalmente solucionado: parte do terreno ocupado ainda não foi desapropriada.



4.3.4. - OUTROS SERVIÇOS

a) ENERGIA ELÉTRICA

Apesar de área da atuação da Companhia de Energia Elétrica do Rio de Janeiro (CERJ) abranger os Municípios de Niterói, Magé, Mangaratiba, Maricá, Petrópolis, São Gonçalo e Caxias (Distritos de Imbariê e Campos Elísios), de uma maneira geral o fornecimento de energia elétrica a Niterói é suficiente para atender a demanda dos consumidores. Em princípio toda a área municipal é atendida.

Os serviços de iluminação pública, são de atribuição da Prefeitura Municipal, bem como a manutenção das instalações públicas. As áreas mais densamente ocupadas possuem maior percentual de atendimento que, no entanto, ainda é feito com deficiência em alguns núcleos urbanos.

b) COMUNICAÇÕES

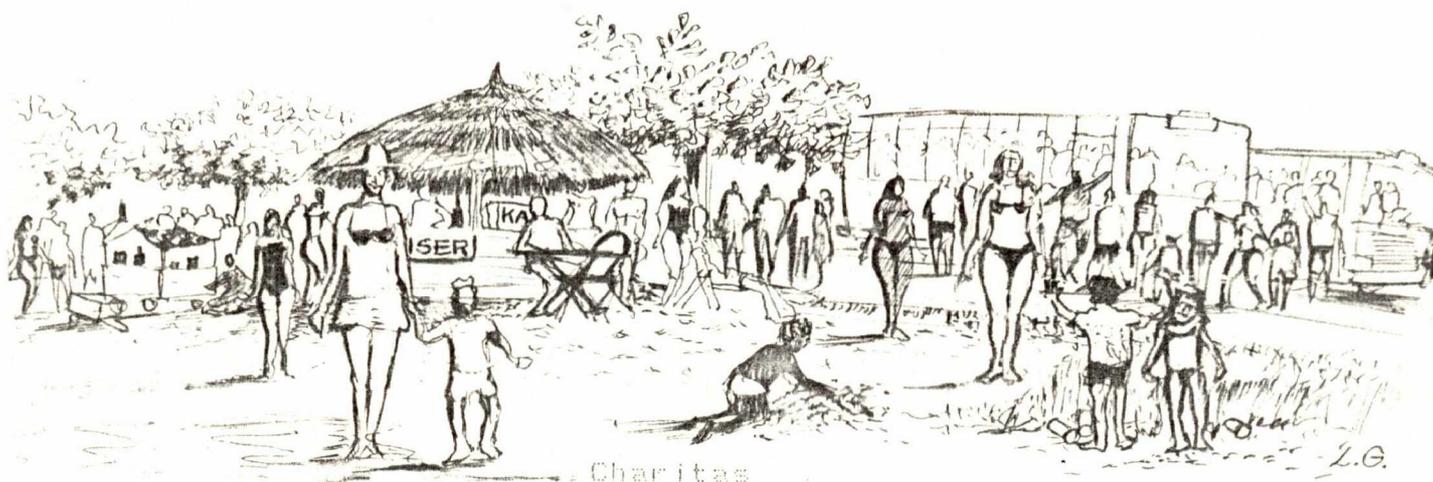
Quanto ao serviço de Correios, a ECT, como em todo o Brasil, goza de alto índice de credibilidade entre a população. Todavia, também neste caso, as facilidades físicas estão mais presentes no 19 Distrito. Embora se possa encontrar diversos postos da empresa espalhados pela cidade, há uma falta generalizada de caixas de correio que, ainda que fossem mais numerosas, se ressentiriam da falta de um sistema descentralizado para a venda de selos.

Já no que diz respeito à telefonia, teoricamente, e seguindo informação da TELERJ, toda a área urbana de Niterói é atendida pela rede. No entanto existem apenas 106.977 telefones instalados (incluídos aí não apenas os residenciais, mas também os comerciais e industriais).

CAPÍTULO 4.4 - LAZER, ESPORTE E CULTURA

Como em todas as categorias de equipamentos urbanos, as opções de esporte e lazer são espacialmente muito concentradas no Município de Niterói. Isto não significa necessariamente que a oferta seja desequilibrada, uma vez que também a população não é uniformemente distribuída. Todavia, no que se refere a praças, parques e jardins e, mais especialmente, a equipamentos destinados à prática de esportes há uma carência generalizada e, apesar disto, uma distribuição assimétrica.

A grande alternativa de lazer está nas praias. Na macrozona da Região Oceânica situam-se as de Piratininga, Cambiônicas, Itaipu e Itacoatiara que não apresentam a mesma poluição das da Baía de Guanabara. Quanto às praias da Baía, não obstante a poluição, estas ainda constituem grandes pólos de atração, desde a praia do Gragoatá, passando pela de Boa Viagem, Flexas, Icaraí, São Francisco e Charitas.



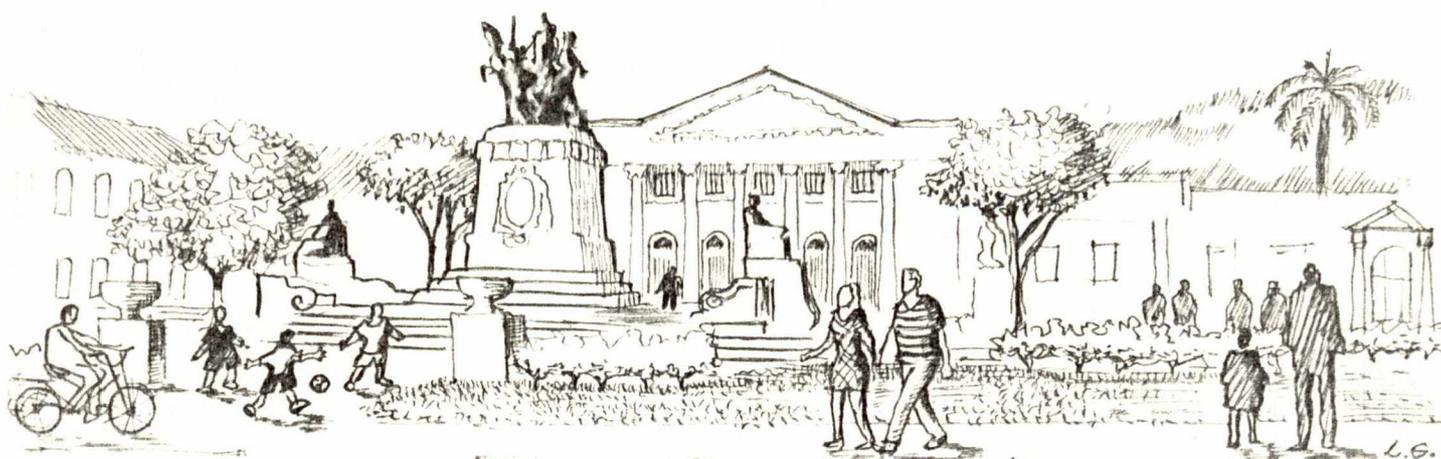
Charitas

No que se refere à esta alternativa de lazer, constata-se que o seu potencial recreativo(1) atende também à população de São Gonçalo e outros Municípios. Destacam-se a utilização de Charitas e principalmente Itaipu por uma grande quantidade de pessoas vindas em coletivos fretados nos finais de semana.

(1) Segundo a proposta de Plano Diretor de Wit-Olaf Prochnik a área das praias oceânicas é de 473.125 m² e sua capacidade de ocupação é de 96.339 banhistas, admitindo-se um índice de conforto mínimo de 5 m² por banhista. Isso significa que no máximo 20% da população de Niterói pode ser atendida por estas praias. Considerando, porém, a enorme atratividade exercida sobre "farofeiros" e outros turistas de fim de semana, a demanda potencial extrapola, muitas vezes, a população niteroiense.

Com referência a outras facilidades de lazer ao ar livre, como dito acima, os espaços destinados a praças não são muitos, na cidade. A praça do Rink e o Jardim São João são os mais antigos, mas apresentam uma descaracterização considerável. No caso do Jardim São João este aspecto tem maior intensidade: suas árvores centenárias e o tradicional ponto de "Lambe-Lambe" contrastam com um espaço de grande indefinição.

A Praça da República, famosa até pela história da sua reconstrução, constitui a praça "Capital" da cidade, cercada por prédios de grande importância histórica. Constata-se que houve ali uma plena reapropriação do espaço por parte dos moradores do Centro, tendo inclusive uma grande frequência de crianças. Ademais seu valor simbólico é considerável.



Praça da República

A "Pracinha" do Vital Brasil e a Praça Getúlio Vargas em Icarai, são espaços bem equipados para as crianças. A praça do Ingá, junto à Praia das Flexas, funciona mais como caminho para a praia do que como espaço de lazer. Nota-se uma subutilização desse espaço que deveria completar com a praia uma grande área de lazer.

A Praça do Barreto sofre impactos diretos do intenso fluxo de veículos que a contorna. Daí advém a sua subutilização. Já o Largo da Batalha, contraditoriamente à sua designação, não apresenta um espaço de "largo", e ainda menos de praça. O que se verifica hoje é que aquele espaço funciona mais como trevo de automóveis, não restando áreas verdes no local.

O campo de São Bento representa uma alternativa de lazer muito importante para a zona sul da cidade, mais marcadamente para Icaraí. A diversificação das opções de lazer se soma ao bom estado de conservação deste espaço.



campo de São Bento

L.G.

Alcançam destaque ainda como alternativas de lazer: o Parque Monteiro Lobato, (no Barreto), o Horto Botânico (no Fonseca) e o Parque da Cidade (no Morro da Viração, em Charitas).

Ainda no que se refere ao assunto, nota-se que os clubes privados também se distribuem com maior peso nas duas macrozona de maior população. Há cinco na Macrozona do Centro Tradicional e Baixa Zona Norte, dezesseis na das praias da Baía, um na Central e quatro na da Região Oceânica.

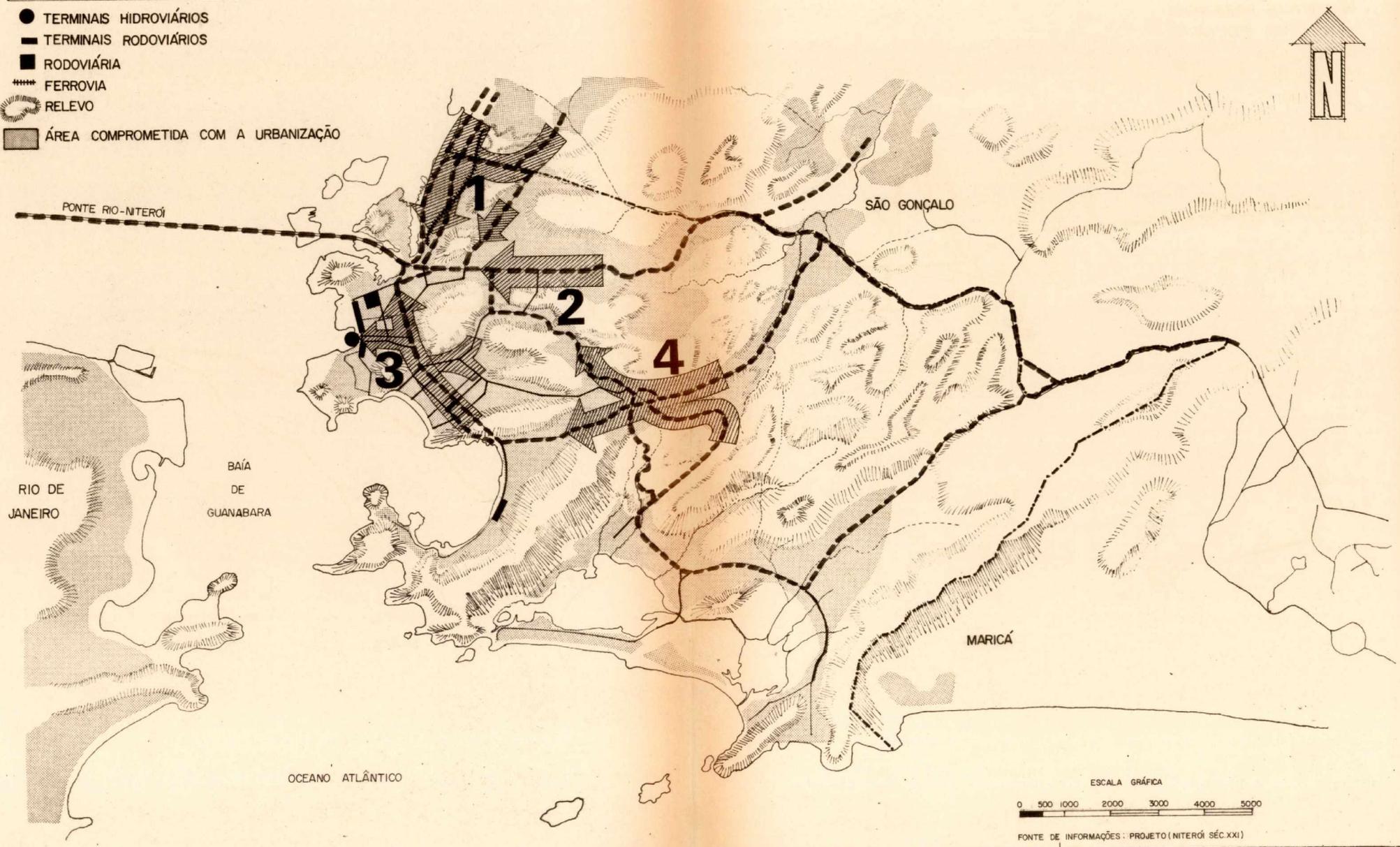
Há todavia outras opções esportivas na cidade e que poderiam, alternativamente às suas funções usuais, ser oferecidas à população. Ressalta-se o potencial recreativo das escolas e colégios públicos e privados, que poderiam ser utilizados nos fins de semana, as áreas militares e especialmente o complexo esportivo Caio Martins, em Icaraí, que pertence ao Estado.

No que diz respeito às opções do chamado lazer cultural, elas também estão basicamente concentradas na Macrozona do Centro Tradicional e Baixa Zona Norte e na das Praias da Baía. Existem atualmente nove cinemas em Niterói, sendo cinco deles em Icaraí e quatro no Centro. As alternativas de teatro mantêm uma distribuição semelhante. Há cinco casas no Centro, duas em Icaraí e uma em São Francisco, sendo que os dois teatros mais tradicionais da cidade - o Municipal e o Leopoldo Fróes - se encontram desativados aguardando reformas.

Os espaços destinados a galerias de arte se polarizam entre salas na Reitoria da UFF e os do Museu do Ingá nas suas oficinas de Gravura e Escultura, ambas de destaque nacional.

CORREDORES PARA O CENTRO DE NITERÓI E RIO DE JANEIRO	
ORIGEM	PRINCIPAIS VIAS
1 ZONA NORTE E SÃO GONÇALO (CENTRO)	AV. CONTORNO, RUAS B. CONSTANT E Dr. MARCH
2 ZONA NORTE; ALCÂNTARA E MARICÁ	AL. SÃO BOAVENTURA RJ 104 E RJ 106
3 ZONA SUL	AV. JANSEN DE MELO, Mq. DE PARANÁ E ROBERTO SILVEIRA
4 LARGO DA BATALHA E REGIÃO OCEÂNICA	ESTRADAS CELSO PEÇANHA E CAETANO MONTEIRO

- TERMINAIS HIDROVIÁRIOS
- TERMINAIS RODOVIÁRIOS
- RODOVIÁRIA
- ++++ FERROVIA
- ⊖ RELEVO
- ÁREA COMPROMETIDA COM A URBANIZAÇÃO



CAPÍTULO 4.5 - SISTEMA VIÁRIO, TRÁFEGO E TRANSPORTES

Neste capítulo serão descritos três elementos do sistema urbano muito inter-relacionados. No caso de Niterói, a problemática que a envolve (normal para cidades do mesmo porte) é complicada pela área conurbada com São Gonçalo, pela utilização de parte importante da cidade como corredor para Municípios vizinhos e Ponte Presidente Costa e Silva, localizada justamente no cruzamento das principais vias. É isto que será analisado a seguir.

4.5.1 - SISTEMA VIÁRIO

O mapa ao lado indica a hierarquização funcional das vias, destacando os principais corredores de tráfego. Estes ligam:

1 - São Gonçalo (Centro, B. Vermelho, Neves, etc.) com o Rio e Centro de Niterói:
 Vias arteriais: Av. Contorno e Ruas Dr. March, Gen. Castrioto e Dr. B. Constant atravessando o Barreto e a Zona Portuária, até o Bairro de Santana. (Ponto Cem Réis).

2 - São Gonçalo (Alcântara) e Maricá com o Rio e o Centro de Niterói:
 Vias arteriais: Alameda São Boaventura, Rodovias RJ-104 e RJ-106. Atravessando principalmente o Bairro de Fonseca, até o Ponto Cem Réis.

3 - Zona Sul com o Rio e o Centro de Niterói:
 Vias arteriais: Avenidas Jansen de Melo, Marquês de Paraná e Roberto Silveira, servindo aos Bairros de São Francisco, Icaraí e Santa Rosa.

4 - Região Oceânica e Pendotiba com os corredores 2 e 3:
 Vias arteriais: Estradas C. Monteiro e C. Peçanha, anel viário do Largo da Batalha, Estrada Alarico de Souza e Av. Rui Barbosa.

Os três primeiros corredores convergem para um ponto único de onde conduzem o tráfego alternativamente para o Centro ou para os acessos da Ponte Rio-Niterói. Em geral estes corredores, cujo percurso é condicionado pelos movimentos do relevo, estruturam a ocupação dos bairros cumprindo em relação a eles uma função coletora-distribuidora. As artérias de comunicação do todo urbano assumem uma dupla caracterização responsável por muitas das disfunções, saturações e complexidades características do sistema viário de Niterói.

Outro fator relevante é a relação com os Municípios de Maricá, Itaboraí e principalmente São Gonçalo, devido ao papel polarizador de Niterói e à presença da ponte para o Rio de Janeiro. Nos corredores 1 e 2, movimentos intermunicipais são sobrepostos aos fluxos locais saturando-os e degradando o ambiente nos bairros que atravessam.



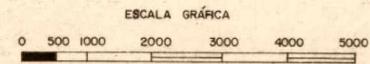
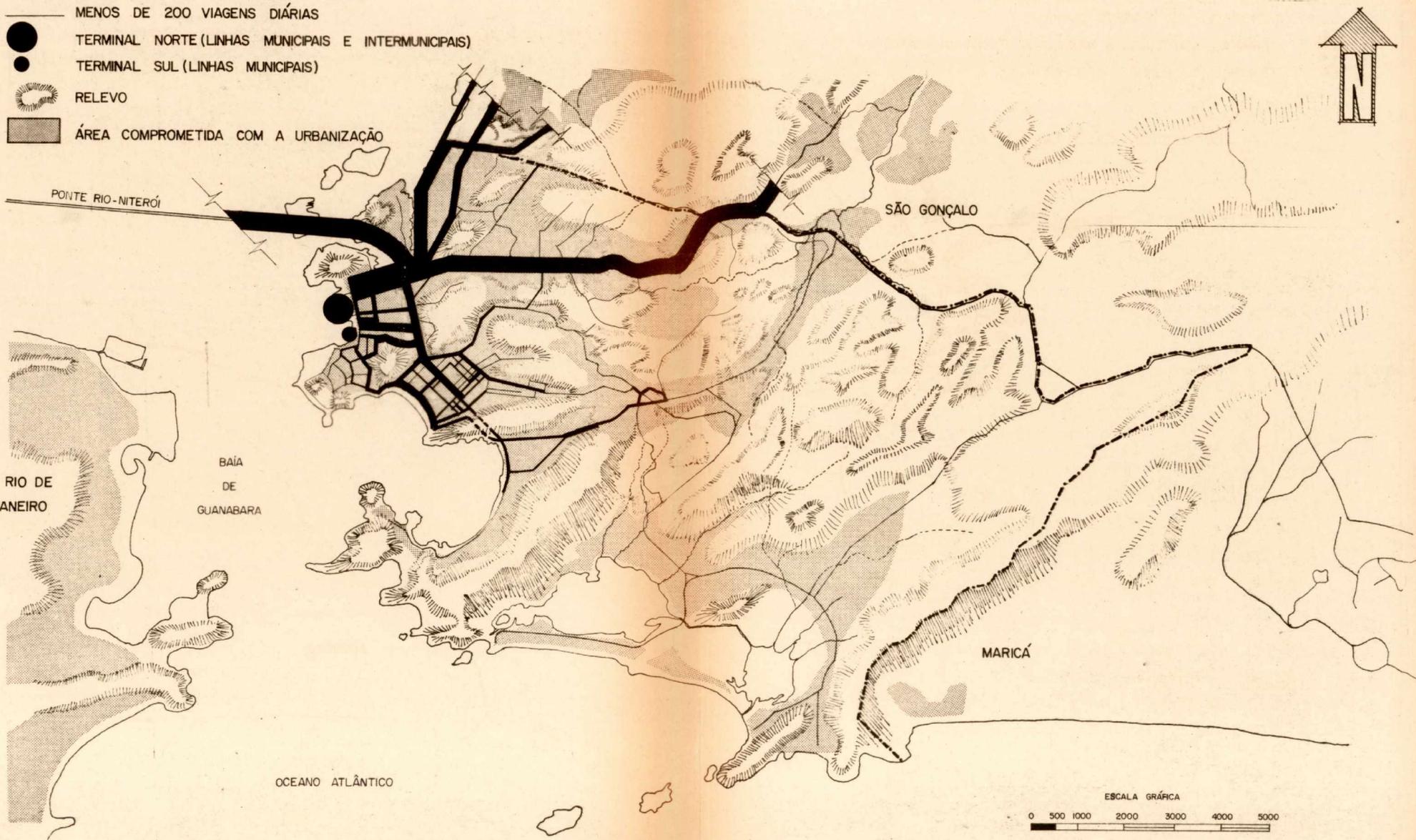
Rua Dr. March: ambiguidades funcionais

As alternativas de desafogo nas conexões entre bairros (caso das Vias João Brasil e Ititioca) geralmente recaem sobre outros corredores já existentes, o que apenas transfere o local do problema tornando a solução insatisfatória.

Tais opções ainda assim são escassas e é preciso haver um critério com relação às prioridades de atendimento. Exemplo importante deste tipo de questão é o do anel viário do Largo da Batalha, ponto nevrálgico do corredor 4 que recebe periodicamente o incremento do tráfego atraído pelas praias oceânicas. Assim é o ponto mais frágil da ligação da Região Oceânica com o restante da cidade e fragiliza todo o sistema, sobrecarregando os corredores 2 e 3. A criação de um corredor perimetral de acesso às praias deveria ser, pois, estudada com cuidado e em função de todo o Município.

Finalmente deve ser observado que uma rede de ciclovias é uma hipótese interessante, mas, à primeira vista, parece limitada a existir fora dos corredores de tráfego, como alternativa de acesso às áreas carentes e, internamente, na Região Oceânica. Todavia, o assunto deverá receber especial atenção no Plano Diretor, inclusive por exigência da Lei Orgânica do Município.

-  ACIMA DE 7.000
-  ENTRE 3.000 E 7.000 VIAGENS DIÁRIAS
-  ENTRE 1.200 E 3.000 VIAGENS DIÁRIAS
-  ENTRE 700 E 1.200 VIAGENS DIÁRIAS
-  ENTRE 200 E 700 VIAGENS DIÁRIAS
-  MENOS DE 200 VIAGENS DIÁRIAS
-  TERMINAL NORTE (LINHAS MUNICIPAIS E INTERMUNICIPAIS)
-  TERMINAL SUL (LINHAS MUNICIPAIS)
-  RELEVO
-  ÁREA COMPROMETIDA COM A URBANIZAÇÃO



FONTE DE INFORMAÇÕES: DETRO

4.5.2 - TRÁFEGO

No mapa ao lado se encontra o fluxo de linhas municipais e intermunicipais em viagens diárias, por via, que explicita a concentração de tráfego diário.

Qualquer comentário deve observar que a fluidez não é uma das qualidades do Sistema Viário de Niterói. Isto se deve ao grande fluxo de veículos em artérias cuja seção transversal não tem um dimensionamento satisfatório. Ocorre também que muitas vias arteriais do sistema geral são ao mesmo tempo vias estruturais de bairros já consolidados, mantendo uma profunda relação com o uso do solo lindeiro. Tal relação inviabiliza a sua conversão em vias de alta fluidez e baixa acessibilidade sem que isto incorra numa queda de qualidade de vida nos bairros servidos.

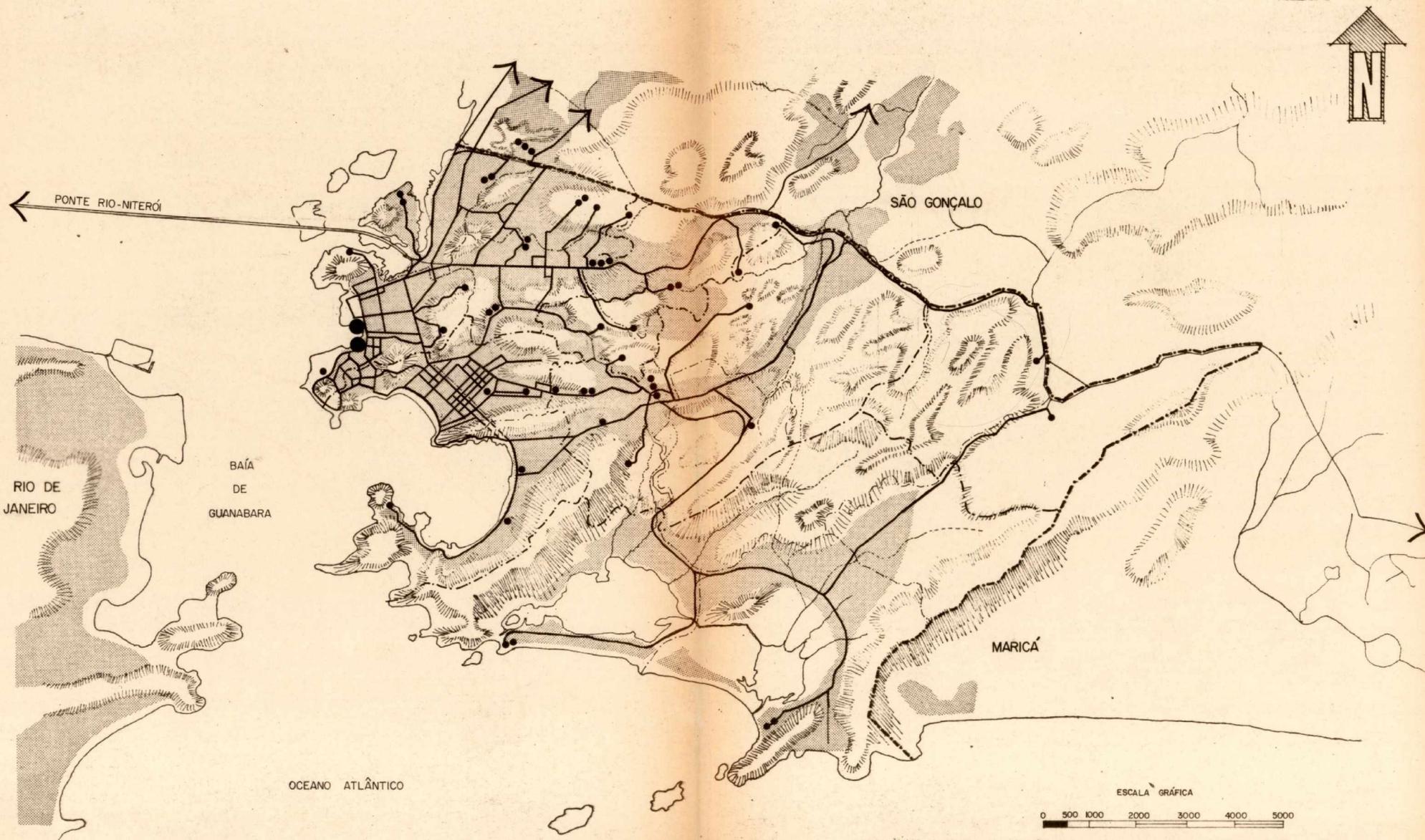
O fluxo de transportes coletivos desviados por vias locais tomadas como alternativa de desafogo aos corredores saturados colide com as atividades normais dos bairros (comércio, carga e descarga, entrada e saída de colégios e templos, feiras livres, etc). Soma-se a tal situação o estrangulamento por estacionamento irregular e/ou insuficiente. Tais problemas são notórios em Icaraí, Ingá, Santa Rosa, Fonseca, Centro e Largo da Batalha.

Na zona norte o problema se agrava devido aos corredores de tráfego intermunicipal, sendo que novamente o fluxo de transportes coletivos intenso produz baixas condições para o tráfego com constante risco de acidentes. Não há um controle sobre as linhas de ônibus intermunicipais que se concentram em poucas vias, como a Rua Dr. March com média de 1.280 viagens diárias, somente para São Gonçalo. Em contrapartida à Av. João Brasil que tem boas condições para um tráfego intenso, falta racionalizar suas articulações de acesso de modo a desafogar o fluxo da Rua Dr. Benjamin Constant.

O corredor 3 é um ponto crítico em relação a retenções, desajustes e travessia de pedestres, devido à concentração de serviços hospitalares em suas adjacências. Os problemas se agravam pela falta de critério claro para a localização de pontos de ônibus, o que é geral na parte tradicional da cidade: Icaraí, Largo do Marrão, Fonseca e Centro. A possibilidade da construção de um viaduto neste corredor (hipótese já levantada em vários Governos) deve levar em conta a degradação ambiental que seria provocada.

As mesmas precauções devem ser tomadas no caso de opções por pistas exclusivas para coletivos, já que as caixas de rua são geralmente estreitas, a relação com o uso do solo lindeiro é forte e tal alternativa não privilegia o pedestre e o ciclista. Com relação a estas modalidades, a cidade tem um grande potencial devido a proximidade do Centro a bairros populosos, mas são ainda o automóvel e o ônibus que ocupam cada vez mais os espaços de circulação.

-  RELEVO
-  ÁREA COMPROMETIDA COM A URBANIZAÇÃO
-  RUAS SERVIDAS POR LINHAS DE ÔNIBUS
-  PONTO FINAL DE LINHA
-  TERMINAIS



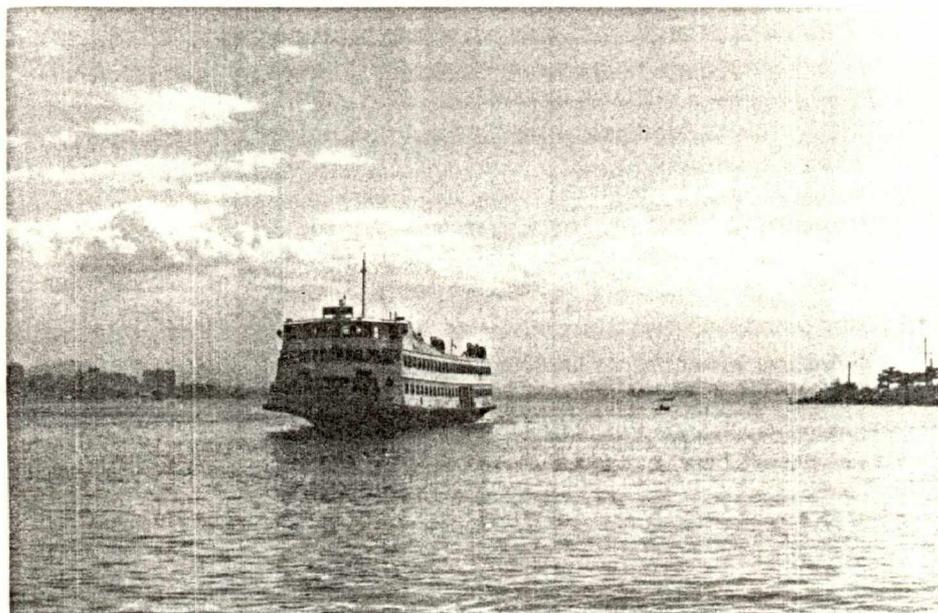
ESCALA GRÁFICA
 0 500 1000 2000 3000 4000 5000

FONTE DE INFORMAÇÕES: DEPARTAMENTO DE SISTEMA VIÁRIO DA PREFEITURA

Há ainda necessidade de um estudo apurado para o planejamento em bairros populosos e no Centro, devido à situação caótica que invade as calçadas. Tal estudo deve se estender às praias, especialmente Itaipu, onde se agrava com a presença dos ônibus de excursão.

4.5.3 - TRANSPORTES

UBI BARCAS, IBI NITERÓI.(1)



Barcas: do cotidiano para o simbólico.

No mapa ao lado se encontra, esquematicamente a distribuição das linhas municipais de transportes coletivos. O sistema de transportes em Niterói, se resume efetivamente a três modalidades : o ônibus, as barcas e o automóvel (incluindo os táxis) que parece ter a prioridade sobre os coletivos. As vias acabam saturadas com um menor número de passageiros transportados, já que não existem pistas exclusivas para coletivos e o sistema viário é complexo. Entretanto, modalidades de transporte coletivo alternativo, como microônibus (para bairros elevados de vias sinuosas), bondes ou troleibus não são utilizados, mesmo aparentando apropriados em várias áreas.

(1) Onde barcas, aí Niterói
Everardo Backheuser in "Minha terra, minha vida".

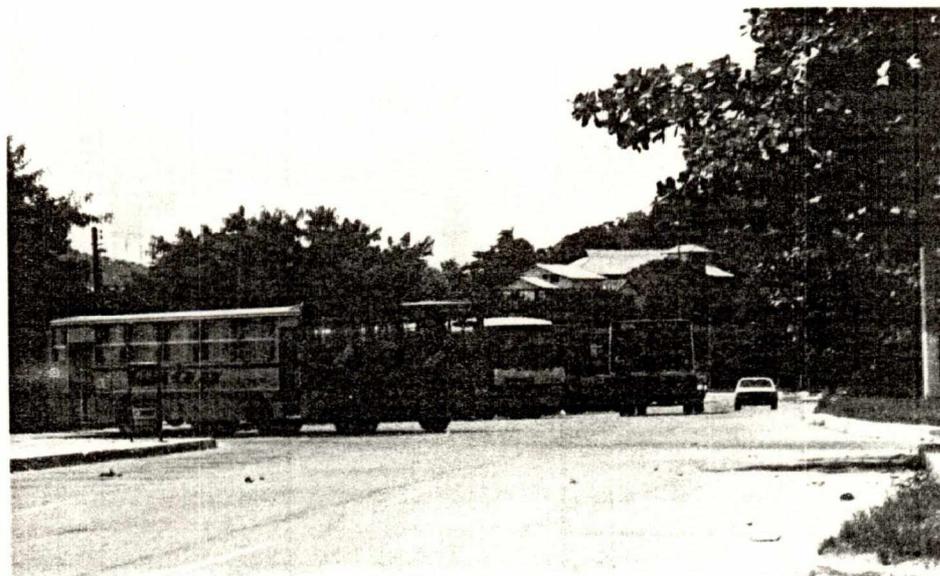
O transporte urbano em Niterói vem sofrendo um processo dinâmico de alteração devido ao crescente aumento do número de linhas de ônibus (principalmente para o Rio de Janeiro). O resultado, apesar de oferecer maior número de combinações origem-destino é ilusório, pois o incremento destes serviços numa ossatura viária inadequada e ineficiente contribui para a baixa fluidez do tráfego e a poluição do ar (queda da qualidade de vida). Tal situação é agravada pela decadência do transporte hidroviário, cujas embarcações antiquadas, ineficazes e de viagem longa não conseguem atrair o público. O que resulta é uma importante perda histórica e simbólica para a cidade. A defesa de tal meio de transporte e a questão do controle por parte do Município dos itinerários intra-urbanos das linhas de ônibus intermunicipais podem vir a ser peças fundamentais do Plano Diretor quanto ao assunto.



A decadência dos serviços da CONERJ estaria ligada à saturação dos corredores viários.

Com relação aos ônibus municipais, o serviço é razoável na ligação Centro/Bairros, apresentando ineficiência nas ligações entre bairros relativamente próximos, obrigando o usuário a utilizar, em certos casos, duas linhas distintas. São poucas as linhas de itinerário circular que possibilitem um deslocamento mais fácil. A extinção da SERVE-CTC poderá empobrecer o serviço de transportes pois é a única empresa que poderia não se preocupar em extrair o lucro máximo. É necessário estudar a modernização do sistema contemplando inclusive a possibilidade de tarifas diferenciadas ou de terminais intermediários, (que viabilizem uma única tarifa em todos os deslocamentos como ocorreu em Nova Friburgo).

A questão dos terminais, principalmente em Charitas (com dez linhas) precisa ser revista, já que ocupam áreas nobres da cidade e estão mal resolvidos em relação ao fluxo. No mesmo caso se inclui a Rodoviária Roberto Silveira, que se encontra mal localizada, trazendo mais tráfego para uma área já saturada e conflitante, com dificuldade de acesso aos principais corredores para fora da cidade (ponte e rodovias) sem que para isso se utilize de coletoras no interior da malha urbana.



Praia de Charitas: ideal para um terminal?

O transporte ferroviário é o que se encontra em piores condições. Seu melhor funcionamento desafogaria os corredores de articulação com os Municípios a que serve, além de beneficiar os usuários de menor poder aquisitivo. A linha se encontra invadida nas áreas marginais, carecendo de urbanização e tratamento paisagístico.



Ferrovias em abandono:
Imagem típica do Brasil

CAPÍTULO 4.6 - PROBLEMAS E SOLUÇÕES NA ÓTICA DOS ENTREVISTADOS

As entrevistas realizadas incluíram perguntas sobre os principais problemas de Niterói e como cada um se proporia a solucioná-los. Solicitou-se, também, que os entrevistados explicitassem o que a cidade teria de "pior", sendo esta questão integrada à outra neste ítem.

A partir da análise das respostas, foram construídas categorias e a incidência destes, possibilitou a ordenação exposta a seguir:

ORDEM	TEMAS	% (1)
19	Saneamento (inclui precariedade da rede de água e esgoto, escoamento de águas pluviais)	17,02
29	Transporte (ônibus, barcas)	12,76
39	Trânsito e sistema viário	11,70
49	Habitação (inclui questões de regularização, diária e questões relativas ao mercado imobiliário)	9,57
49	Planejamento e administração da cidade	9,57
59	Trabalho (condições de trabalho, e problemas específicos de cada categoria)	8,51
59	Saúde (condições gerais da rede)	8,51
69	Educação (condições gerais da rede)	6,38
79	Segurança (violência, menor abandonado, sinistros)	5,31
89	Lazer (eventos públicos, espaço para os eventos)	4,25
99	Energia Elétrica	3,19

Antes de descrever, sucintamente, os tipos de problemas mencionados, cabe fazer algumas observações gerais

A primeira é que foram obtidas tanto respostas vagas e gerais quanto pontuais e extremamente concretas, dependendo do assunto e do posicionamento do entrevistado no movimento social. Notou-se, ainda que em alguns casos o problema foi apontado apenas por uns poucos diretamente envolvidos.

(1) % das referências a cada tema. Como cada entrevistado pode citar mais de um assunto, registraram-se 94 referências nas 21 entrevistas.

Por outro lado tornou-se evidente, para o conjunto dos entrevistados, a importância concedida à Região Oceânica. De fato, todas as entrevistas se referem à área, seja descrevendo uma situação extremamente problemática - sem saneamento, com sistema viário estrangulado, transporte precário e as lagoas agredidas pelas invasões e pela especulação imobiliária, seja enaltecendo a área como dotada de enorme potencial turístico, e como a "Nova Niterói" que deve abrigar a expansão da cidade.

4.6.1 - SANEAMENTO BÁSICO

Conforme exposto no quadro a maioria dos informantes aponta a falta de saneamento básico (água, esgoto e canalização de águas pluviais como o maior problema vivenciado pela população de Niterói.

Cabe registrar, como já foi mencionado, a importância que é dada à Região Oceânica, totalmente desprovida de infraestrutura e "abastecida por água contaminada".

Segundo expressão de alguns entrevistados, "em Pendotiba lençol freático já está contaminado". Aqueles que propõem o saneamento básico para a "Nova Niterói", incluem Pendotiba, Itaipu, Piratininga, Itacoatiara, Badu e Sapê como áreas que merecem atenção especial por parte do Plano Diretor.

Foi mencionada também, a situação de abandono "em que se encontram as lagoas, com sugestão para a construção de comporta no caso específico de Itaipu. São registrados como problemas gerais nessa área, a expansão do processo de ocupação "irregular", o crescimento da "especulação imobiliária", que vem ocorrendo desde a década de 70 - principalmente após a fusão e a construção da ponte Rio-Niterói - e a dilapidação crescente do meio ambiente.

A questão das enchentes - "Niterói tem um problema crônico, quando chove entope tudo" - aparece como dificuldade a ser enfrentada. O congestionamento das canalizações de águas pluviais e da rede de esgoto nos dias de chuva provoca inundações gigantescas na cidade, o que exige limpeza e manutenção constantes, segundo uma parte dos informantes.

PRIMEIRÃO: SANEAMENTO



4.6.2 - TRANSPORTE COLETIVO

O transporte aparece em 2º lugar na hierarquização de problemas, com a referência de que o "monopólio" das empresas favorece a desqualificação dos serviços que são prestados à população. A competitividade é colocada com um dos meios para garantir e restabelecer esta qualidade.

a) Problemas

São apontados os seguintes problemas nesse setor:

- . carência de transporte inter-bairros, principalmente nas zonas Norte e Oceânica;
- . falta de regularidade dos ônibus;
- . falta de linhas que garantam o horário do sereno para as populações carentes;
- . funcionamento precário dos ônibus com descarga acentuada de fumaça;
- . cobrança de tarifas altas;
- . congestionamento do trânsito pelos ônibus que vêm do Rio (em Icaraí passam mais de 20 linhas);
- . a Ingá, como linha única, "sacrificando o trabalhador que chega a passar 40 minutos de espera;
- . insuficiência de terminais rodoviários;
- . penalização do morador de Tribobó, que enfrenta o transporte superlotado, paga a passagem mais cara e tem o maior tempo de viagem;
- . falta de banheiros para os motoristas e trocadores nos terminais rodoviários;
- . fechamento da estrada Itaipu-Niterói no Largo da Batalha e da antiga estrada de Itaipu nos finais de semana, prejudicando os moradores dessa região que não utilizam as praias;
- . falta de segurança em alguns pontos terminais;



Circular 49: O mais usado e o mais criticado

b) Soluções

Em contrapartida os entrevistados oferecem as seguintes soluções:

- . criação de sistemas de transporte de massa que sirvam as praias;
- . fiscalização para que os horários sejam cumpridos;
- . criação de "linhas tronco e alimentadoras" com tarifas por seção, abrangendo Várzeas das Moças, Maravista, Itaipu, Piratininga, Largo da Batalha, Sapê, Badu e Matapaca, com ponto de conexão no Largo da Batalha;
- . desenvolvimento de ciclovias em 2 circuitos - região periférica e zona leste da cidade - em caráter de urgência;
- . capacidade do poder público e vontade política para enfrentar a iniciativa privada, exigindo medidas para contenção de abusos;
- . garantia da qualidade do serviço, mantendo regularidade nos horários, sobretudo na madrugada;
- . mudança no sistema de concessão de linhas;
- . eliminação do terminal Norte;
- . remanejamento dos ônibus que servem ao Rio para o terminal sul;
- . construção de sanitários para os rodoviários;
- . criação de corredores de transporte e de linhas inter-bairros;
- . ampliação do número de linhas para o Rio;
- . criação do trajeto de barca para ligação de Niterói/zona Sul e Niterói/São Gonçalo;
- . implantação de programas de "educação para motoristas".

4.6.3 - TRÂNSITO E SISTEMA VIÁRIO

As categorias TRÂNSITO E SISTEMA VIÁRIO situam-se em 3º lugar na escala de incidência apontada pelos entrevistados.

a) Problemas

Destacam-se os seguintes:

- . estacionamento de veículos sobre as calçadas no bairro de Icarai;



- . estreitamento das vias públicas, provocando congestionamentos;
- . ruas sem ordenamento e regularidade na numeração;
- . calçamento e pavimentação de ruas;
- . A rua Marquês de Paraná é a única via de escoamento da zona Sul e Região Oceânica para o Centro da cidade e o Rio.

b) Soluções

As seguintes são apontadas:

- . abertura de novas vias de acesso para Região Oceânica, no sentido de evitar os congestionamentos no final de semana e criar alternativas viárias para a região;
- . ampliação da estrada Piratininga/Itaipu;
- . melhoria da Estrada do Vai e Vem e do acesso a Itaipuacu;
- . ligação do bairro de São Francisco a Piratininga;
- . construção de viadutos sobre a Rua Marques de Paraná até a cabeceira da ponte Rio-Niterói;
- . construção de salas comerciais com garagem no centro da cidade;
- . criação de estacionamento no sub-solo das praças;
- . construção de garagens nos bairros que estão sendo adensados e isenção dessa exigência "nas áreas mais pobres";
- . policiamento para disciplinar o trânsito;
- . criação de faixas exclusivas para o transporte coletivo;
- . ordenamento habitacional, cobrando da iniciativa privada a solução dos problemas de saneamento básico;

4.6.4 - HABITAÇÃO

Os temas HABITAÇÃO, E POSSE DA TERRA foram agrupados, sendo abordados 2 aspectos básicos: a falta de política habitacional e os conflitos de terra.

Na questão habitacional as percepções dos informantes são antagônicas. Se, por um lado, a solução do problema habitacional é vista como pressuposto para a melhoria da qualidade de vida e ambiental, por outro, a especulação imobiliária é colocada como a responsável pela indisciplina no crescimento das edificações quando não leva em conta, o aspecto paisagístico e o de preservação ambiental.

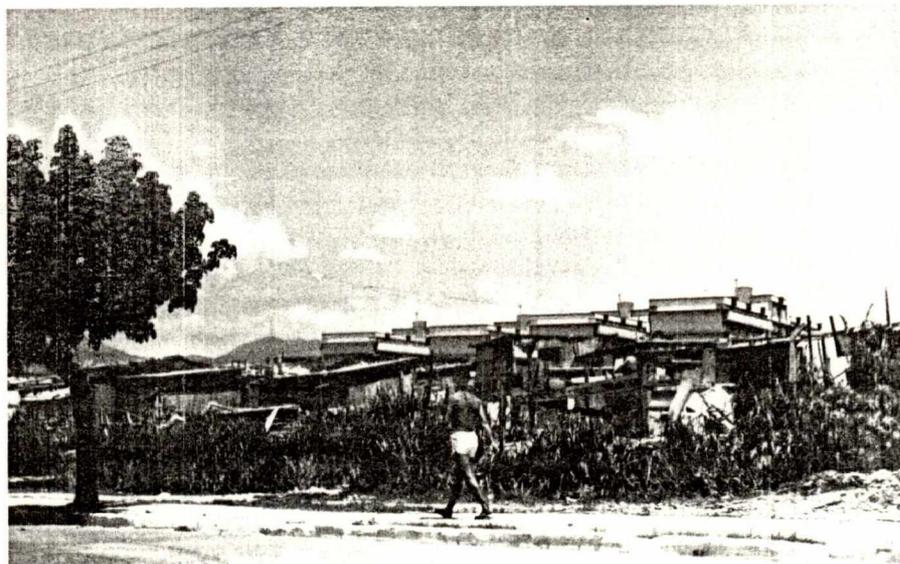
Com relação aos conflitos de terra, foi esclarecido que em Niterói existe um número considerável de áreas que não são urbanizadas porque a sua titulação não está esclarecida. São áreas de posse e, justamente por não estarem regularizadas, os posseiros não têm a menor segurança e o sistema de grilagem de terra é muito violento. Essa situação atrasa sobremaneira o desenvolvimento e a organização da cidade.

Os maiores conflitos de terra se dão nas áreas de Viradouro, Pendotiba, Piratininga e Matapaca. O "tráfico de influências" concorre como fator de expulsão dos posseiros, pois os que tem poder econômico e político conseguem demarcar um espaço de terra, regularizar a documentação e fazer seus loteamentos, elevando o preço da terra. Na Região Oceânica essa situação atinge a quase 1/3 da população, segundo esta informação.

a) Problemas

Foram levantados os seguintes:

- . falta política habitacional para a população de baixa renda;
- . o Código de Obras em vigor é elitista e restritivo;
- . favelização crescente;



Favelização junto ao Campus da UFF

- . ocupações "ilegais" em praças públicas e margem das lagoas;
- . especulação com "terrenos sub-aquáticos".

b) Soluções

São as seguintes as oferecidas pelos informantes:

- . medidas por parte do governo para "frear a favelização";
- . definição de "política habitacional que atenda a população pobre", permitindo edificação com padrões mais baixos;

- . mudança do Código de Obras, possibilitando redução dos custos construtivos (eliminar a obrigação de vaga de garagem e quarto de empregada nas edificações em regiões mais pobres);
- . adensamento dos bairros de São Domingos, Centro e Grajoatá e proibição de edificação na Alameda São Boaventura;
- . necessidade de "regulamentação do mercado";
- . titulação e regularização fundiária e urbanização das favelas;
- . aumento do IPTU nas regiões de maior poder aquisitivo;
- . oferta de prédios e casas na Região Oceânica;
- . fiscalização impedindo construções que comprometam o meio ambiente.

4.6.5 - PLANEJAMENTO MUNICIPAL

São significativas as referências expressas em relação a falta de planejamento e de estrutura administrativa por parte da Prefeitura.

a) Problemas

Os problemas mais destacados foram:

- . gerência deficiente;
- . falta de "programação futura";
- . projetos "maravilhosos" não concluídos;
- . falta conhecimento sobre a cidade;
- . "tratamento demográfico das coisas da cidade";
- . inexistência de estrutura administrativa;

b) Soluções

Quanto a soluções, são apontadas as seguintes:

- . criação de estrutura e redução no quadro de funcionários;
- . extinção da administração indireta;
- . democratização do poder municipal, possibilitando que a população discuta o orçamento público;
- . criação de outro tipo de arrecadação além do IPTU;
- . "administração mais ampla para a Região Oceânica" e criação de um "Conselho Administrativo" para aquela região;

4.6.6 - TRABALHO

O tema TRABALHO foi abordado pelos entrevistados, através da avaliação das condições que enfrentam para o desempenho profissional e das reivindicações concretas das categorias representativas.

a) Problemas

São expressos como problemas:

- . a atuação negativa das empreiteiras de reparo naval, privilegiando a contratação de mão-de-obra desqualificada por ser mais barata;
- . a exigência das empresas de transporte aos rodoviários de que paguem as peças, danos e subtrações provocadas por assaltos;
- . a falta de atualização no licenciamento dos ambulantes;
- . a falta de fiscalização em relação ao aumento de "camelôs";
- . o "boom" imobiliário na Região Oceânica deteriorando e restringindo a atividade pesqueira.

b) Soluções

As seguintes são as sugeridas nas entrevistas:

- . alocação dos ambulantes em espaço específico (ao lado da estação de aerobarco), atualizando o licenciamento para o funcionamento da atividade e padronizando as barracas;
- . controle e fiscalização do comércio ambulante, ordenando a ocupação das ruas.
- . restituição aos pescadores do espaço situado próximo a Vila Olímpica, local reconhecidamente de uso da categoria.

4.6.7 - SAÚDE

O setor SAÚDE em Niterói como é visto pelos entrevistados, é inscrito num quadro muito específico. O argumento principal e unânime para justificá-lo é que "o município, de certa forma, não deixou de ser capital para uma parte do Estado do Rio de Janeiro no que diz respeito à prestação de serviços de saúde". É apresentado o exemplo do Hospital Antônio Pedro, que permanece atendendo à demanda de São Gonçalo, Itaboraí, Maricá e todo o norte Fluminense, descaracterizando sua função de hospital-escola para fazer frente aos atendimentos de emergência. Essa situação precariza a qualidade dos serviços prestados e desloca de outros hospitais, o atendimento primário. É generalizada a afirmação de que se o atendimento fosse dirigido somente para os niteroienses, ter-se-ia melhores condições de saúde no município.

a) Problemas

São apontados principalmente;

- . a carência de postos de saúde em determinados bairros;
- . a deficiência no atendimento do Posto de Pirati-

ninga por falta de recursos hospitalares;

- . a insuficiência no número de leitos para atendimento de aidéticos e outras patologias;
- . a paralização das obras nos Hospitais Azevedo Lima, Ari Parreiras, Getulinho e Psiquiátrico de Jurujuba;
- . O lixo hospitalar que está sendo transportado para o depósito sem os requisitos mínimos de ordem legal. "Criou-se um embaraço sob o ponto de vista ecológico com a queima do lixo no próprio hospital";
- . a falta de atendimento primário com a função de triagem;
- . a falta de Maternidade Pública;
- . a falta divulgação dos serviços prestados;
- . a falta de educação em saúde.

b) SOLUÇÕES

Como soluções são apontadas somente:

- . a correção pelo SUS das limitações apontadas, mudando a forma de gestão da saúde;
- . a restituição ao Hospital Antonio Pedro de sua função de hospital-escola;
- . a reativação dos hospitais em obras;
- . a criação de Maternidade Pública.

4.6.8 - EDUCAÇÃO

Sobre os problemas na área da EDUCAÇÃO observou-se que, além das questões tradicionalmente afetas ao assunto - atendimento educacional - foram agregados nesta categoria problemas relacionados também a aspectos culturais e de socialização. É o caso das respostas que indicam a identidade do morador com a cidade como um dos problemas a enfrentar em Niterói ("a identidade é fundamental").

a) Problemas

Além do citado, os demais problemas apontados são:

- . a deficiência do número de vagas na rede pública, que não consegue atender toda a demanda, sendo "comum encontrar no Cafubá, Beira da Lagoa, Piratininga, garotada que continua alfabetada porque não conseguiu vaga";
- . deficiência da rede pública em geral ("há um descrédito em relação ao Estado"; "a escola pública foi escolhida pra ser aniquilada");
- . falta um plano de educação integrada;
- . falta de unidades para o 1º grau e o ensino profissionalizante;
- . no caso ainda do ensino profissionalizante: "a única coisa que faltava no Brizolão era a aprendizagem industrial";

- . equívocos na localização dos CIEPS do Largo do Barradas e no Gragroatá (na área do primeiro já existem 2 colégios e na do segundo a demanda não é significativa);
- . falta uma escola no Morro do Estado.

b) Soluções

As soluções propostas, por sua vez, são as seguintes:

- . estabelecer programas obrigatórios de educação para preservação do meio ambiente;
- . estabelecer excursões para as crianças da rede escolar visando o conhecimento do patrimônio da cidade;
- . expandir o número de vagas das escolas municipais;
- . compatibilizar e integrar a rede pública das diferentes esferas (municipal, estadual, federal);
- . implantar as escolas com estudos prévios sobre a demanda local;
- . levar o 1º grau à comunidade para que a criança não necessite se deslocar "em troca da merenda";
- . reativar o Henrique Laje como escola profissionalizante;
- . transformar o CIEP do Largo do Barradas em 1º grau.

4.6.9 - SEGURANÇA

É interessante observar que além de estar em 7º lugar no conjunto, a questão da segurança se apresenta, em quase todas as entrevistas em que é citada, em termos bastante genéricos. Além de serem apontadas como problema "a segurança pública", "a violência" e o "menor abandonado", apenas uma entrevista identificou violência com "assaltos, furtos, homicídios, estupros e tóxicos"; também apenas uma resposta lembrou outro ângulo da questão, apontando a "falta de bombeiros na Região Oceânica como um dos problemas específicos.

No caso das soluções também se propôs, genericamente, um "maior policiamento". Houve uma exceção que revelou uma visão mais social da questão, sugerindo que "tem que combater a violência com emprego e educação".

4.6.10 - LAZER

As respostas que indicaram o lazer como problema se dividiram em "a falta de eventos", "de equipamentos" e "de espaços para as atividades".

a) Problemas

Os problemas apontados são:

- . falta de área cultural na cidade;

- . "as praças acabaram";
- . "faltam campos de futebol";
- . existem poucos eventos;
- . "não tem cinema na zona Norte";
- . "falta uma área de lazer no Barreto".

b) Soluções

As soluções são por outro lado, bastante específicas:

- . utilização maior do Caio Martins para atividades sociais, festivais, etc;
- . construção de mais praças na zona norte;
- . utilização de área do depósito público (centro) para espaço cultural auto sustentado;
- . incentivo a atividades de lazer com isenção de impostos;
- . "usar a barca como meio para turismo, colocando um guia";
- . "abrir o Forte de Santa Cruz para turismo";
- . uso de área (em desapropriação) no Barreto, para lazer;
- . uso de área da Fiat Luz (Barreto) para lazer.

4.6.11 - ENERGIA ELÉTRICA

Os problemas de energia elétrica, raramente foram citados.

Houve algumas referências à questão da qualidade da eletricidade ("interrompe muito", "é péssima") especialmente na Região Oceânica. Foi apontada, ainda, a falta de iluminação pública em Piratininga. Uma última referência, já como solução, indicava a necessidade de "iluminação da zona norte".

CONCLUSÃO

Este relatório atinge o seu final. Como dito inicialmente ele constitui a forma que a Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente encontrou para informar a população de Niterói o resultado das pesquisas preliminares que fez realizar.

Espera-se que assim a cidadania, chamada a participar na elaboração do Plano Diretor, possa fazê-lo com uma consciência mais completa e objetiva da problemática da cidade, além do seu próprio conhecimento subjetivo extraído do dia-a-dia. Neste ponto parece importante registrar algumas limitações e fragilidades das expectativas colocadas no Plano Diretor: tratam-se de questões que simplesmente extrapolam a sua abrangência, ou que terão de ser previamente resolvidas para facilitar a sua implantação.

Em primeiro lugar é indispensável atentar para o fato de que o Plano Diretor nunca será mais que um instrumento de regulação físico-urbanística do desenvolvimento da cidade. Desta forma será absolutamente ineficaz para resolver, por exemplo, a crise do setor de construção naval, ou de melhorar o salário dos professores do 1º grau.

Como a crise se originou fora do âmbito de Niterói, e se desenvolveu por razões que a cidade não tem instrumentos para resolver, o Plano Diretor - instrumento municipal por excelência - não terá muita utilidade nesse sentido. No máximo ele poderia identificar óbices específicos de Niterói, e sugerir retirá-los, ou, ao contrário, propor incentivos se fosse o caso. Identicamente o salário dos funcionários municipais é uma questão fiscal-administrativa que o Plano Diretor não pode pretender contemplar.

Também é preciso recordar que o Plano Diretor não pode obrigar órgãos estaduais ou federais, com ingerência na vida da cidade, às suas decisões. Poderia, no máximo, convidá-los a participar na elaboração e sugerir formas de articulação para implementação dos pontos que deles dependessem.

Finalmente deve ser registrado que, sem um cadastro eficiente e atualizado, instrumentos como o imposto progressivo e o solo criado são inaplicáveis e que há necessidade de haver uma adequação e capacitação do pessoal da Prefeitura para viabilizar a implementação do Plano. Com efeito, espera-se que na atual reestruturação administrativa do Executivo Municipal, a SMUMA seja equipada e capacitada a implantar e gerenciar o sistema de planejamento que ficará subentendido. Caso contrário, e contando apenas com o pessoal hoje disponível e empenhado em outros trabalhos, será ilusão pensar que o Plano Diretor supere um estágio puramente documental.