



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
CENTRO DE CIÊNCIAS DO AMBIENTE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS DO
AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE NA AMAZÔNIA -
PPG/CASA**



A LEGIBILIDADE AMBIENTAL EM CIDADES AMAZÔNICAS

WAGNER CABRAL PINTO

LINHA DE PESQUISA: Conservação dos Recursos Ambientais

TEMA: Percepção Ambiental

MANAUS – AM

2016

WAGNER CABRAL PINTO

A LEGIBILIDADE AMBIENTAL EM CIDADES AMAZÔNICAS

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia – Nível: Doutorado, sob a orientação da Prof. Dra. Sandra do Nascimento Noda.

MANAUS – AM

2016

Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

P659I Pinto, Wagner Cabral
A Legibilidade Ambiental em Cidades Amazônicas : Percepção
Ambiental aplicada a elaboração de um constructo teórico sobre a
Legibilidade. / Wagner Cabral Pinto. 2016
221 f.: il. color; 31 cm.

Orientadora: Sandra do Nascimento Noda
Tese (Doutorado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na
Amazônia) - Universidade Federal do Amazonas.

1. Cidade . 2. Ambiente. 3. Percepção. 4. Sistema. I. Noda,
Sandra do Nascimento II. Universidade Federal do Amazonas III.
Título

A LEGIBILIDADE AMBIENTAL EM CIDADES AMAZÔNICAS

WAGNER CABRAL PINTO

Esta tese foi julgada adequada para obtenção do título de DOUTOR EM CIÊNCIAS
DO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE NA AMAZÔNIA

Dra. Sandra do Nascimento Noda
ORIENTADORA

BANCA EXAMINADORA

Dra. Ana Lúcia Gomes

Dra. Josuete Pacheco

Dra. Kátia Cavalcante

Dra. Maria Mireide Andrade de Queiroz

Dr. João Tito Borges

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, irmãos,
E, especialmente, aos meus filhos e Esposa.

AGRADECIMENTOS

Ao Deus Criador dos Céus e da Terra pelo Dom da vida e pela oportunidade de cursar o doutorado.

A minha excelentíssima orientadora Dra. Sandra do Nascimento Noda, a quem disponho admiração pela sua incansável criatividade e forte personalidade de pesquisadora;

Aos meus pais pelo apoio e sustento durante toda minha jornada acadêmica.

Aos meus amigos Frank e Izaías pela ajuda em aceitarem ser facilitadores, em Manacapuru e Rio Preto da Eva, respectivamente;

Aos colegas de trabalho pela compreensão e ajuda.

Aos demais familiares pela amizade e cooperação.

A todos os docentes do PPG-CASA que direta ou indiretamente colaboraram para a realização deste trabalho;

A todos os discentes do PPG-CASA que direta ou indiretamente colaboraram para a realização deste trabalho;

A Universidade Federal do Amazonas pela oportunidade de realização do Curso.

SUMÁRIO

RESUMO	17
INTRODUÇÃO.....	20
1. EXPOSIÇÃO DO TEMA.....	21
2. DEFINIÇÃO DO PROBLEMA	21
3. QUESTÕES DA PESQUISA.....	22
4. OBJETIVOS.....	23
5. CONTRIBUIÇÃO CIENTÍFICA, ORIGINALIDADE DA ABORDAGEM E NÃO- TRIVIALIDADE DO ESTUDO PROPOSTO.....	24
6. ORGANIZAÇÃO DO ESTUDO	26
CAPÍTULO I - ESTRATÉGIA METODOLÓGICA.....	28
1.1 PRINCÍPIOS METODOLÓGICOS	28
1.2 O DELINEAMENTO DA PESQUISA DE CAMPO	29
1.2.1 Pesquisa Bibliográfica e uso do paradigma da complexidade sistêmica.....	30
1.3 DELINEAMENTO DA PESQUISA.....	32
1.3.1 Inclusão.....	33
1.3.2 Exclusão	34
1.4 A ELABORAÇÃO DO CONSTRUCTO	34
1.5 ORGANIZAÇÃO PARA VALIDAÇÃO DO CONSTRUCTO.....	36
1.6 ESTRATÉGIAS DA COLETA DE DADOS.....	37
1.6.1 O uso dos instrumentos: Entrevista Estruturada, Questionário e observação direta	37
1.6.2 CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE A COLETA DE DADOS	38

1.7 PROCEDIMENTOS PARA ANÁLISE DOS DADOS	43
1.7.1 Cidade de Rio Preto da Eva - Amostragem por replicação	44
1.7.2 Cidade de Manaus - Amostragem por replicação.....	45
1.7.3 Cidade de Manacapuru - Amostragem por Replicação	46
1.7.4 Técnica Delphi.....	47
1.8 VALIDADE E CONFIABILIDADE DA PESQUISA	52
1.8.1 Análise qualitativa	52
1.8.2 Análise e procedimento quantitativo	54
1.8.3 Validade de constructo	54
1.8.4 Validade interna.....	55
1.8.5 Validade Externa	57
1.8.6 Confiabilidade	57
1.9 CONCEPÇÕES TEÓRICAS.....	58
1.9.1 Percepção, Imaginabilidade e Legibilidade.....	58
1.9.2 Percepção Ambiental.....	60
1.9.3 Mudança, Espaço e Invisibilidade	61
1.9.4 Cidade e Percepção ambiental da Cidade.....	64
1.9.5 Visão sistêmica.....	66
1.10 LIMITAÇÕES DA PESQUISA	68
CAPÍTULO II –PARADIGMA SISTÊMICO EM CIDADES AMAZÔNICAS: UMA ANÁLISE DA PERCEPÇÃO DO AMBIENTE.....	70
2.1 COMPLEXIDADE SISTÊMICA NO AMBIENTE CITADINO.....	70
2.2 ANÁLISE DE PARADIGMA DA IMAGINABILIDADE AMBIENTAL	72

2.2.1 Cidade de Manaus	72
2.2.2 Cidade de Rio Preto da Eva.....	96
2.2.3 Cidade de Manacapuru	105
2.3 A EMERGÊNCIA DE UM PARADIGMA PARA A LEGIBILIDADE AMBIENTAL NAS CIDADES	111
2.4 RESULTADOS OBTIDOS COM O USO DA CONCEPÇÃO SISTÊMICA.....	114
CAPÍTULO III –LEGIBILIDADE EM CIDADES AMAZÔNICAS: ANÁLISE E RESULTADOS	119
3.1 COGNIÇÃO DO DESIGN DE MANAUS.....	119
3.1.1 Indicativos de visibilidade na cidade de Manaus	119
3.1.2 Mudanças estruturais e capitalistas na cidade de Manaus.....	122
3.1.3.Percepção quanto ao Desenho das ruas da Cidade de Manaus.....	125
3.1.4.Percepção quanto à forma da cidade de Manaus.....	129
3. 2. COGNIÇÃO DO DESIGN DA CIDADE DE MANACAPURU	132
3.2.1 Indicativos de visibilidade na cidade de Manacapuru	132
3.2.2. Mudanças estruturais e capitalistas na cidade de Manacapuru	135
3.2.3.Percepção quanto ao Desenho das ruas da Cidade de Manacapuru	138
3.2.4. Percepção quanto à forma da cidade de Manacapuru.....	141
3.3.COGNIÇÃO DO DESIGN DA CIDADE DE RIO PRETO DA EVA.....	144
3.3.1. Indicativos de visibilidade da Cidade de Rio Preto da Eva.	144
3.3.2.Mudanças estruturais e capitalistas na cidade de Rio Preto da Eva	147
3.3.3. Percepção quanto ao Desenho das ruas da Cidade de Rio Preto da Eva	150
3.3.4. Percepção quanto à forma da cidade de Rio Preto da Eva	153

3.4. DESIGN URBANO DAS CIDADES AMAZÔNICAS: A PERCEPÇÃO DE SEUS MORADORES	156
3.4. 1. Mapas cognitivos da Cidade de Manaus	156
3.4.2 Mapas Cognitivos da Cidade de Rio Preto da Eva.....	163
3.4.3. Mapas Cognitivos da Cidade de Manacapuru	168
3.5. ANÁLISE COMPARATIVA DAS CIDADES	174
4. CONCLUSÕES.....	174
5. SUGESTÕES PARA PESQUISAS FUTURAS	174
6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	180
APÊNDICE	187
APÊNDICE I – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO	187
APÊNDICE II - INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS II.....	190
APÊNDICE III - INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS III	193
APÊNDICE IV - TRILHAS	199
APÊNDICE V–DESIGN DAS RUAS	210
APÊNDICE VI–LISTA DE PARTICIPANTES	212
APÊNDICE VII –MOSAICO DE FOTOS DA CIDADE	212

LISTA DE SIGLAS

RMM – Região Metropolitana de Manaus

PMM – Prefeitura Municipal de Manaus

INPA– Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia

IPAAM – Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas

RPE – Rio Preto da Eva

PS – Princesa do Solimões

MG – Mapa Cognitivo

CIGS – Centro de Instrução de Guerra na Selva

CAAE – Certificado de apresentação para apreciação ética

UFAM – Universidade Federal do Amazonas

PROSAMIM – Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus

CIGS – Centro de Instrução de Guerra na Selva

LISTA DE SOFTWARE UTILIZADO

© GOOGLE EARTH 2013 inc. Online software.

© OPEN STREET MAP. Disponível na Internet no sítio:<http://www.openstreetmap.org>.

EDRAW MAX. Versão trial disponível na internet. Version: 7.9.4; release date: May, 8 de 2015.

EDRAW MIND MAPS. Versão trial disponível na internet. Version: 7.9; release date: Dec, 15 de 2014.

EPI INFO™ disponível no sítio: <http://wwwn.cdc.gov/epiinfo/7/>. Versão 7. Software livre

MAPA COORDENADA. Versão 3.0.10. Software livre. Disponível na internet: <HTTP://geonames.org>

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Representação esquemática e fluxograma do delineamento da pesquisa de campo.	30
Figura 2 - Representação gráfica da relação sistêmica complexa sobre as cidades.	32
Figura 3 – Representação gráfica sobre a replicação dos estudos de casos nos municípios de Rio Preto da Eva.	44
Figura 4 - Representação gráfica sobre a replicação dos estudos de casos no município de Manaus.....	45
Figura 5 - Representação gráfica sobre a replicação dos estudos de casos no município de Manacapuru.	46
Figura 6 – Representação gráfica dos dados tabulados com a convergência e não convergência de várias fontes de evidências.	56
Figura 7- Representação esquemática sobre as Fases do Processo de Mudança.....	61
Figura 8 - Representação de Paisagem do centro da cidade de Manaus	74
Figura 9 - Representação sobre o Cemitério dos índios Manaós	75
Figura 10 - Planta croquis de Manaus, a/d 1852.	77
Figura 11 - Forte de São José da Barra do Rio Negro.....	78
Figura 12 - Representação do Igarapé do Espírito Santo.	79
Figura 13 - Vista parcial de Manaus, em 1848.....	82
Figura 14 - Manaus 1865-66, Ribeira das Naus.	83
Figura 15 - Vista parcial de Manaus, 1872 – 1884.....	86
Figura 16 - Representação fotográfica aérea da Estrada da Ponta Negra.....	88
Figura 17 - Representações fotográficas das moradias suspensas.....	93
Figura 18 - Plantas da cidade de Manaus.	94

Figura 19 - Planta da cidade de Manaus.....	95
Figura 20 - Representação por imagem do design da Cidade de Manaus.....	96
Figura 21 - Foto do novo monumento em construção em meados de 2015 na Cidade de Manacapuru.	136
Figura 22 - Mapa Cognitivo da Percepção da Cidade de Manaus.....	158
Figura 23 - Mapa Cognitivo da Percepção da Cidade de Manaus (2).....	159
Figura 24 - Croqui da Percepção dos entrevistados sobre a Cidade de Manaus.	161
Figura 25 - Croqui da Percepção dos entrevistados sobre a Cidade de Manaus (2). ...	162
Figura 26 - Mapa Cognitivo da Percepção da Cidade de Rio Preto da Eva.	165
Figura 27 - Mapa Cognitivo da Percepção da Cidade de Rio Preto da Eva (2).	166
Figura 28 - Croqui da Percepção dos entrevistados sobre a Cidade de Rio Preto da Eva.	167
Figura 29 - Mapa Cognitivo da Percepção da Cidade de Manacapuru.	172
Figura 30 - Croqui da Percepção dos entrevistados sobre a Cidade de Manacapuru...	173
Figura 31- Design das ruas de Manacapuru..	210
Figura 32 - Design das ruas de Rio Preto da Eva..	210
Figura 33 - Design genérico das ruas da cidade de Manaus.....	211

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Representação das fontes de evidências e respectivas gerações de dados.	55
Tabela 2 – Representação esquemática sobre a quantidade de replicações	55
Tabela 3 - Vulnerabilidade Social na Cidade de Rio Preto da Eva.	113

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1–Representação gráfica sobre o Índice de Vulnerabilidade Social da Cidade de Rio Preto da Eva.....	112
Gráfico 2- Representação gráfica dos indicativos de visibilidade na Cidade de Manaus.	121
Gráfico 3 -Representação dos dados obtidos sobre percepção de Mudanças Estruturais e capitalistas na cidade de Manas.....	124
Gráfico 4– Representação gráfica dos dados sobre a percepção do desenho das ruas da cidade de Manaus.	128
Gráfico 5 - Representação gráfica sobre percepção da qualidade quanto à forma da cidade de Manaus.	131
Gráfico 6 - Representação gráfica dos Indicativos de Visibilidade da Cidade de Manacapuru, AM.....	134
Gráfico 7 – Representação gráfica sobre os dados de transformações estruturais e capitalistas na cidade de Manacapuru.	137
Gráfico 8 –Representação gráfica sobre os dados de percepção quanto ao design das ruas da cidade de Manacapuru.....	140
Gráfico 9 – Representação gráfica sobre os dados de Percepção da qualidade quanto à forma da cidade de Manacapuru.....	143
Gráfico 10 – Representação gráfica dos dados sobre a Visibilidade Cidadina em Rio Preto da Eva.....	146
Gráfico 11– Representação gráfica sobre os dados de Percepção de mudanças estruturais e capitalista na cidade de Rio Preto da Eva.	149
Gráfico 12–Representação gráfica dos dados sobre o desenho das ruas da cidade de Rio Preto da Eva.....	152
Gráfico 13– Representação gráfica dos dados sobre Qualidade cidadina quanto à forma em Rio Preto da Eva.	155

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Representação gráfica sobre a técnica Delphi aplicada nas cidades de Manaus e Rio Preto da Eva (1 rodada).	48
Quadro 2 - Representação gráfica sobre a técnica Delphi aplicada à cidade de Manacapuru (1 rodada).	48
Quadro 3 - Representação gráfica sobre a técnica Delphi nas cidades de Manaus, Manacapuru e Rio Preto da Eva (2 e 3 rodada).	49
Quadro 4 - Representação gráfica sobre a aplicação da técnica Delphi nas cidades de Manaus, Manacapuru e Rio Preto da Eva (2 e 3 rodada) (2).	50
Quadro 5 - Representação gráfica da técnica Delphi em variáveis específicas da cidade de Manaus.	51
Quadro 6 - Representação gráfica da técnica Delphi em variáveis específicas da cidade de Rio Preto da Eva.	51
Quadro 7 - Representação gráfica da técnica Delphi em variáveis específicas da cidade de Manacapuru.	52
Quadro 8 - Representação gráfica da aplicação do macroconceito do paradigma sistêmico aplicado à legibilidade das cidades de Manaus, Manacapuru e Rio Preto da Eva no Estado do Amazonas, Brasil.	71
Quadro 9 - Lista de participantes da pesquisa na cidade de Rio Preto da Eva.	212
Quadro 10 - Lista de participantes da pesquisa na cidade de Manacapuru.	213
Quadro 11- Lista de participantes da pesquisa na cidade de Manaus.	214
Quadro 12 - Mosaico de Fotos da Cidade de Manaus.	215
Quadro 13 – Mosaico de Fotos da Cidade de Manacapuru.	216
Quadro 14 - Mosaico de Fotos da Cidade de Rio Preto da Eva.	218

PINTO, W. C. A Legibilidade Ambiental em Cidades Amazônicas 221 p. Tese. Programa de Pós Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia. Universidade Federal do Amazonas – UFAM

RESUMO

Esta tese foi desenvolvida com o objetivo de analisar a legibilidade ambiental nas cidades de Manaus, Manacapuru e Rio Preto da Eva, no estado do Amazonas, Brasil. Buscou-se compreender a percepção ambiental sob a ótica do paradigma sistêmico com vista a destacar a imaginabilidade e a legibilidade de elementos citadinos nas cidades mencionadas. O delineamento da pesquisa consistiu na replicação de estudo de caso múltiplo, com auxílio de entrevista, questionário, técnica Delphi, diário de campo e observação *in lócus*. Foram definidas trilhas para direcionar a coleta de dados por observação direta e alimentar informação para o diário de campo. Aos entrevistados foram dadas oportunidades de desenhar a cidade onde moram, listar elementos destacáveis e essenciais para lembrança de uma realidade imagética. À pesquisa foi dado um enfoque de sistemas destacando a ideia de que eles envolvem conectividade, integração e totalidade. O enfoque do paradigma sistêmico possibilitou-nos concluir pela necessidade de um paradigma de legibilidade para as cidades estudadas e ainda, a falta de uma condução política em contemplar uma dimensão de planejamento urbano e espacial com vista a valorizar melhores formas de urbanização e arborização, e ainda, dar prioridade a elementos urbanos e práticas ambientais para uma cidade mais legível; Utilizaram-se softwares livres específicos para projetar uma imagem de cada cidade. Aborda-se também, a historicidade ecológica de cada cidade na perspectiva de aplicação e entendimento do processo dialógico de transformação de cenários urbanos, bem como a influência no design atual das cidades escolhidas para a pesquisa; a tabulação dos dados coletados deu-se pela aplicação de modelos de identificação de elementos citadinos de Lynch (2011): marco, ponto nodal, limites, vias e bairros. Outra parte dos dados foi analisada seguindo a mesma lógica do instrumento aplicado (questionário): visibilidade, mudanças estruturais e capitalistas, desenho das ruas e qualidades quanto à forma. Ao final, traz-se a proposta de uma nova episteme conceitual contemplando o entendimento do surgimento de duas matrizes: matriz de design urbano ecocêntrica e matriz de design urbano capitalista. Por fim, temos a confirmação da tese cuja assertiva

consiste em afirmar que a imagem ambiental das cidades de Manaus, Manacapuru e Rio Preto da Eva tem sua legibilidade definida pela característica de desenvolvimento e expansão industrial, e não gera efetivamente uma cidade ambientalmente “visível”. Isto porque a legibilidade delas, à luz da concepção sistêmica, contradiz a imaginabilidade gerada pela lógica do capitalismo.

Palavras- Chave: Cidade, Ambiente, Percepção, Sistema.

PINTO, W. C. Visible perception from Amazônia's City. 221 p. Thesis. Master Program in Environmental Sciences and Sustainability in the Amazon. Federal University of Amazonas - UFAM

ABSTRACT

This thesis was developed in order to analyze the environmental legibility in the cities of Manaus, Manacapuru and Rio Preto da Eva, State of Amazonas, Brazil. We sought to understand the environmental perception on the perspective of the systemic paradigm in order to highlight the imageability and legibility of urbanites elements in these cities. This research mapped out on the multiple case study replication, relying on in interview, questionnaire, delphi technique, field diary and observation in locus. In this way, trails were set in order to not only head the collection of data by direct observation but also feed information to the diary. As to respondents, these one had opportunity to draw their respective city where they has been living, and so they might list some remarkable and essential elements to the memory of a imagery reality. Moreover, a focus of systems was given to the research enhancing the idea that they involve connectivity, integration and totality. The aim of the systemic paradigm allowed to figure out the need for legibility paradigm for the cities which have been studied and also the lack of political leadership realize certain dimension of urban and spatial planning, aiming at treasuring better ways of urbanization, afforestation, and with priority being given to the urban elements and environmental practices for a more assertive city. Furthermore, specific and free softwares were used for projecting the image of each city. This study also broaches the ecological historicity in each city under the perspective of application and understanding in the dialogical process of transformation of urban settings as well as the influence on the current design of the cities chosen for the accomplishment of this research; tabulation of data collected was done by means of the application of identification model in regards to urbanites elements mentioned by Lynch (2011): landmark, nodal point, boundaries, roads and neighborhoods. Another part of the data was analyzed following the same logic of applied instrument (questionnaire) such as: visibility, structural changes and capitalists, design of streets and qualities as to the form. At the end, the proposal brings a new conceptual episteme, which contemplates the understanding of the emergence of two matrices: one named ecocentric urban design matrix and the other capitalist urban

design matrix. At last, we have the confirmation of the thesis whose assertion stands out the environmental image of the cities of Manaus, Manacapuru and Rio Preto da Eva has their legibility defined by the developmental characteristic and industrial expansion, and not effectively brings on a city environmentally "visible". This is because the legibility of them, in light of the systemic conception contradicts the imageability brought about by the logic of capitalism.

Key Words: System, Environment, City, Perception

INTRODUÇÃO

1. EXPOSIÇÃO DO TEMA

Estudo de cunho descritivo e exploratório, abrangendo pesquisa do tipo qualitativa e quantitativa a cerca da percepção ambiental de elementos citadinos em cidades amazônicas, a saber: Rio Preto da Eva, Manacapuru e Manaus.

2. DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

A sociedade moderna, influenciada pelo capitalismo presencia um grande dilema: explorar recursos naturais com o propósito de aumentar a produtividade, e por outro lado, diminuir os impactos ambientais. Sabe-se quão inegável é a necessidade do homem quanto à sua dependência pela natureza. O problema ambiental, embora possa apresentar diferenças nacionais e regionais, é antes de tudo, planetário.

O capitalismo se estabelece nas cidades como sistema condutor do desenvolvimento e progresso econômico. Daí, temos transformações inevitáveis no design da cidade de modo a alterar o conhecimento topológico de mundo por parte dos indivíduos nela residem.

A percepção por parte dos indivíduos em decorrência do ambiente modificado pode ser diferente de um ambiente com elementos naturais com poucas modificações em sua paisagem. Daí presume-se uma cidade pouco modificada proporcional a uma maior percepção de sua arquitetura, enquanto aquela com grandes modificações estruturais proporcionais a uma com menor percepção.

Dentre várias mudanças comumente nas cidades, aquelas cujos ambientes possuem características naturais são muito provavelmente as menos percebidas, e a ausência de determinados elementos/recursos os menos percebidos. E mais, é atribuído pouco valor quanto a sua existência e importância para uma melhor relação de qualidade ambiental. O crescimento urbano e as propostas políticas de desenvolvimento das cidades estão entre as bruscas mudanças mais recorrentes, as mesmas modificam os cenários das cidades por ora não são percebidas pela população, nem muito menos pelos agentes interessados em lhes imprimir um melhor design.

Como obra arquitetônica a cidade é uma construção em grande escala no espaço, só percebida no decorrer de longos períodos de tempo sendo seu design uma arte temporal. Nada é vivenciado em si mesmo, mas sempre em relação aos seus arredores, às sequências de elementos, à lembrança de experiências passadas. Cada cidadão tem vastas associações com alguma parte de sua cidade e o cidadão faz parte desse cenário. (LYNCH, 1997, p.1)

Geralmente, todos compartilham em maior ou menor grau, de imagens públicas ou grupos delas, conforme nosso subgrupo e seus valores sociais. Se existe uma hipótese básica comum a todos os trabalhos sobre a “imagem da cidade” é a possibilidade de concluirmos a respeito de “imagens públicas” a partir de imagens individuais. Evidente que o todo será sempre maior que a simples soma das partes, mas podem-se inferir aspectos cognitivos comuns compartilhados pela população e conformadores de uma essência imagética da área estudada. (DEL RIO, 1991, p.24)

A cidade não é apenas um objeto percebido, ela pode ser estável por algum tempo, mas está sempre se modificando nos detalhes. (LYNCH, 1997, p.2) Portanto, há um dinamismo entre o real e a realidade das cidades amazônicas. Esta última por ora resulta em uma pseudoconcreticidade social quanto à percepção ambiental nelas existentes, e por fim, deve-se considerar, como de caráter mundial, quanto à crise ambiental apregoada o fato dos acontecimentos em uma determinada localidade acabarem afetando outras, e sendo a Amazônia, uma extensa área verde a ser preservada, é importante numa área urbana, apesar do progresso e o desenvolvimento, avançar, mas de forma ecologicamente equilibrada. A sociedade tem o direito de saber e entender sobre a realidade que a rodeia, e mais, perceber realmente a sua relevância na disposição estrutural onde está alocada – a cidade.

3. QUESTÕES DA PESQUISA

Considerando a complexidade existente em uma cidade diferente de um vilarejo, e/ou de um quarteirão de um bairro, sendo ela uma grande obra arquitetônica cheia de elementos artificiais e naturais por vezes percebíveis no tempo e no espaço pelos seus habitantes. E, também, a importância de identificar mudanças colaboradoras e/ou destruidoras da realidade dos ambientes, temos como questões orientadoras para esta tese:

- a. Que construto teórico, baseado nos pressupostos da cognição ambiental, possibilita analisar a imagem do ambiente em cidades amazônicas?
- b. Como ocorre a dinâmica do processo de desenvolvimento das cidades, bem como as imagens dele resultantes?
- c. Por que o indivíduo citadino tem uma imagem “invisível” de sua cidade?
- d. Até que ponto as cidades amazônicas retratam a imagem de uma cidade “mais ecologicamente visível”?
- e. Existe diferença de percepção entre cidades desenvolvidas, como por exemplo, Manaus, para com cidades menos desenvolvidas, por exemplo, Rio Preto da Eva e Manacapuru?
- f. A partir da criação da região metropolitana de Manaus, as cidades sofreram mudanças quanto à composição de sua imagem ambiental (significado, identidade e estrutura)
- g. E quanto a sua forma física (pontos nodais, vias, limites, bairros e marcos)?
- h. Qual a influência dessas mudanças no ordenamento e planejamento urbano dessas cidades?

4. OBJETIVOS

Objetivo Geral

Analisar a legibilidade das cidades, a partir da complexidade sistêmica e da percepção ambiental sobre a imagem nas cidades Amazônicas de Manaus, Rio Preto da Eva e Manacapuru.

Objetivos Específicos

- Examinar (mudanças) na qualidade visual das cidades alvo;
- Identificar nos pressupostos do paradigma sistêmicos indicadores da imagem das cidades.
- Caracterizar na percepção ambiental de sujeitos citadinos a imagem do ambiente e das cidades;
- Estabelecer comparações entre as cidades pesquisadas;

5. CONTRIBUIÇÃO CIENTÍFICA, ORIGINALIDADE DA ABORDAGEM E NÃO-TRIVIALIDADE DO ESTUDO PROPOSTO

Para Del Rio (1991, p.7) a cidade é o símbolo maior de uma sociedade, e por meio da percepção o homem transcende seu imaginário podendo adquirir melhor compreensão do real. É mediante redundância que se fixa uma imagem a seu respeito, cada pessoa tem em mente uma cidade exclusivamente feita de diferenças por meio das quais vão sendo substituídas por outras realidades.

Evidencia-se, pois, a premissa de que a cidade não é estática, nem muito mesmo como argumenta Lynch (1997, p.2) um objeto qualquer percebido. Cada cidadão tem diversas associações com partes de uma cidade. Os modelos mentais vão adaptando-se às realidades e a experiência, e as cidades no real vão sendo construídas. Ou seja, a praticidade e a literatura contemporânea direcionam o entendimento da importância de nos conscientizarmos da compreensão do homem sobre o ambiente como força maior para moldar este último.

Sem um prévio entendimento da percepção dos seres humanos no que diz respeito aos elementos citadinos, as melhorias ambientais nas cidades do ponto de vista do planejamento urbano tende a ser meras expressões isoladas da academia, inviabilizando a legibilidade ambiental de que tanto precisam. Tal argumentação é reforçada por Lynch (1997, p.51) ao tornar público um arcabouço teórico conceitual a respeito da constatação de elementos evidentes de qualidades físicas e espaciais das cidades.

Apesar de alguns autores como Calvino e Carr (1970: 519), defenderem a ideia de que a cidade é o que as pessoas pensam da realidade, fica evidente o desafio de prosseguir o desenvolvimento de estudos estruturados para a sondagem de uma episteme focada na relação direta da realidade com a experiência, e muito mais, numa metodologia (LYNCH, 1991, p.54-92) inovadora de identificação de elementos essenciais de uma cidade.

Essa lógica será utilizada na realização da pesquisa de tese intitulada “a legibilidade ambiental em cidades amazônicas”, destacando três cidades no Estado do Amazonas no Brasil, Rio Preto da Eva, Manacapuru e Manaus pertencentes à região metropolitana de Manaus, onde ainda não foram feitos estudos desta natureza tanto “in

locus” quanto em “*in focus*”. O pressuposto aqui é explicar a legibilidade existente nestas cidades a partir da percepção ambiental, fazendo o uso de uma metodologia de identificação de elementos essenciais para o estudo das cidades, caracterizando o ambiente e as interações.

É importante conhecer, entender, analisar e destacar as interações responsáveis pelo dinamismo envolvente e elucidativo da cidade. Associa-se a isto o uso do constructo teórico paradigmático sistêmico para explicar as interações mutantes do design urbano e não inócuas do planejamento das cidades.

Daí, estudar a configuração societal da cidade movida pelo sistema capitalista de produção, ocasionador de grandes fenômenos urbanos e de sua gênese. Tal como explica Lefebvre (1999, p.11), o capitalismo é um produtor de fenômenos urbanos em que a concentração da população acompanha a do capital.

“(…) Em torno de uma fábrica de porte médio, um vilarejo se constitui; ele engendra uma população tal que inevitavelmente outros industriais chegam para utilizar (explorar) essa mão- de- obra. O vilarejo se torna uma pequena cidade e a pequena cidade uma grande.” (IDEM, 1999, p.11)

Quanto a isso, Lefebvre (1999, p.18) cita em sua obra “A Cidade do Capital” um trecho exemplificador daquilo dito anteriormente:

“Os traços característicos (...) que ali identifica têm, no entanto, uma importância geral: segregação e a decomposição do centro. A segregação, espontânea, “inconsciente” talvez, não é menos rigorosa. Ela marca ao mesmo tempo a cidade concreta e a imagem da cidade, construída de uma maneira tão particular que ali se pode viver por muitos anos, sair e entrar quotidianamente, sem jamais entrever um bairro operário, nem mesmo encontrar operários...”

Disto destacamos o desenvolvimento de um estudo que valorize o ambiente natural e/ou recurso natural como essenciais para um bom design citadino, demonstrando a presença incontestável da questão ambiental que por ora, com a valorização do desenvolvimento da cidade, fica em segundo plano, quando não, inexistente.

Daí estudar o processo de percepção ambiental nas cidades amazônicas, onde grande parte dos seus espaços são ricos em recursos naturais, e muitas cidades movidas por estes recursos utilizados por apropriação capitalista, e escondendo a legibilidade circundante.

Vale destacar, outro axioma, para a busca preliminar pelo autor desta tese, ainda para outra razão em que fosse estudado esse tema: a ausência de trabalhos técnicos de planejamento da cidade e acadêmicos direcionados ao uso de uma metodologia efetiva de planejamento urbano a partir da percepção do ambiente nas cidades. Isto significa, pois, o preenchimento de uma lacuna nesse campo de estudo por meio do desenvolvimento desta pesquisa.

A presente tese, portanto, articula aspectos importantes da percepção ambiental: legibilidade, imaginabilidade e invisibilidade. Esses eixos teóricos em composição do estudo de caso ainda contemplará a aplicação da concepção sistêmica descrita por Morin (2005, p.198-200) com vista a oferecer substantiva contribuição a análise dos elementos de interação nas cidades, a saber: a identidade, estrutura e significado. Logo, a lacuna existente em temas de Percepção ambiental aplicado aos estudos das cidades, mais o uso da concepção sistêmica, e ainda mais na Região Metropolitana de Manaus já indica que o estudo ora apresentado é não trivial.

Desta feita, cabe-nos comprovar, com os resultados de nossa pesquisa a seguinte tese: em Cidades Amazônicas, a imagem ambiental destas tem sua legibilidade definida pela característica de desenvolvimento e expansão industrial, e não gera efetivamente uma cidade ambientalmente “visível”. Isto porque a legibilidade das cidades, à luz da concepção sistêmica, contradiz a imaginabilidade gerada pela lógica do capitalismo.

6. ORGANIZAÇÃO DO ESTUDO

A estrutura desta tese contempla 3 capítulos. A descrição de forma resumida quanto ao conteúdo deles prossegue nos vindouros parágrafos:

O primeiro capítulo foi reservado para a estratégia metodológica, evidenciando de estudo de caso múltiplo como delineamento da tese, e a condução dos casos com a aplicação de instrumentos de coleta de dados, tratamento e tabulação dos mesmos. Indicam-se, ainda, as limitações quanto à execução deste trabalho teórico-empírico de natureza quantitativa e qualitativa.

O segundo capítulo teve como fio condutor o uso da concepção do paradigma sistêmico considerando a historicidade ecológica de cada cidade,

relacionando-as ao contexto atual, mais a compreensão da dinâmica de interferência ambiental por parte do capitalismo nas cidades Amazônicas.

O terceiro capítulo traz os resultados e análises dos dados coletados. Ele apresenta inicialmente o construto teórico sobre a legibilidade com o propósito de caracterizar a percepção individual nas cidades estudadas. E, também dados quanto às transformações ocorridas mediante perspectivas de visibilidade, transformações mudanças estruturais e capitalistas, desenho das ruas e qualidade quanto a forma. Outra parte do capítulo contém os indicativos de elementos essenciais na cidade com o uso de classificação/caracterização do marco, pontos nodais, limites, bairros e vias. Nestes, é possível entender qual a imagem pública de ambiente em que cada morador da cidade expressa, sob a análise da concepção teórica sistêmica.

Finalmente, na conclusão, temos registradas as contribuições e proposições finalísticas do trabalho, mais a confirmação da tese sobre a legibilidade nas cidades estudadas e as limitações do estudo. Em sequência são enumeradas as referências bibliográficas que serviram de basilar para a presente pesquisa.

CAPÍTULO I - ESTRATÉGIA METODOLÓGICA

1.1 PRINCÍPIOS METODOLÓGICOS

O objetivo deste capítulo consiste na apresentação dos aspectos metodológicos norteadores do desenvolvimento desta tese. Neste, consideramos o surgimento da problemática, o interesse pela temática, o envolvimento com a área de estudo e como as questões da pesquisa foram tratadas a ponto de dar respostas à problemática em questão. Constatou-se ainda, as limitações atinentes a realização da pesquisa teórica empírica quantitativa e qualitativa. Tomando por base o paradigma sistêmico para análise do real.

A construção dos procedimentos metodológicos foi definida com base nos objetivos geral e específicos. O geral com vista a confirmar a seguinte tese: nas Cidades Amazônicas a imagem ambiental da cidade tem sua legibilidade definida pela característica de desenvolvimento e expansão industrial, e não gera efetivamente uma cidade ambientalmente “mais visível”. Isto porque a legibilidade das cidades, à luz da concepção sistêmica, contradiz a imaginabilidade gerada pela lógica do capitalismo.

A ação teleológica deste trabalho abrange:

Objetivo Geral

Analisar a legibilidade das cidades, a partir da complexidade sistêmica e da percepção ambiental sobre a imagem do ambiente nas cidades Amazônicas de Manaus, Rio Preto da Eva e Manacapuru.

Objetivos Específicos

Identificar nos pressupostos do paradigma sistêmico os indicadores da imagem das cidades;

Examinar (mudanças) na qualidade visual das cidades alvo;

Caracterizar na percepção ambiental de sujeitos citadinos quanto à imagem do ambiente e das cidades;

Estabelecer comparações entre as cidades pesquisadas.

O alcance destes indicativos teleológicos permitiu-nos responder as seguintes questões: Qual construto teórico, baseado nos pressupostos da cognição ambiental, possibilita analisar a imagem do ambiente em cidades amazônicas?” ;“Como ocorre a dinâmica do processo de desenvolvimento das cidades, bem como as imagens dele resultantes?”.

Evidenciamos a produção imagística de cada indivíduo para evocar uma “imagem pública” do ambiente e da cidade em que vivem por meio do constructo sobre a legibilidade. Os sentidos e as relações com o meio e/ou elementos citadinos caracterizam a dinâmica pela qual as cidades conduzem seu desenvolvimento, e, por conseguinte, um determinado nível de percepção.

1.2 O DELINEAMENTO DA PESQUISA DE CAMPO

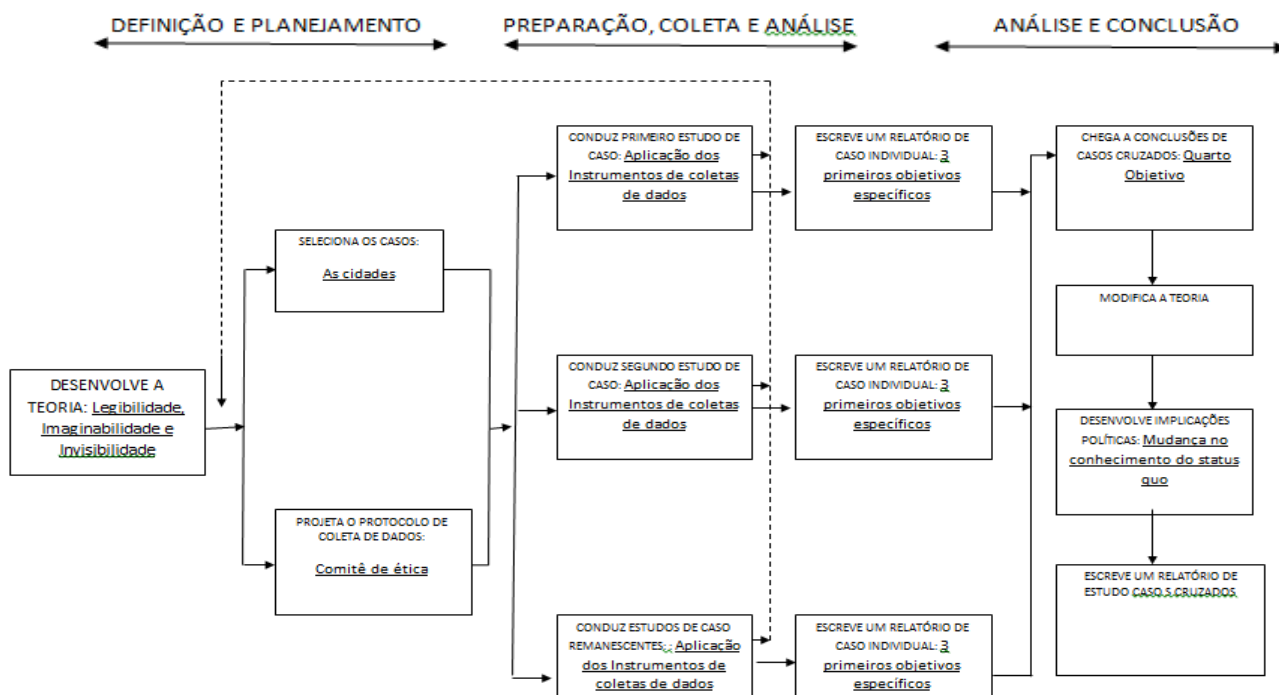
Na Figura 1 pode ser observado de maneira esquemática o delineamento da pesquisa de campo a partir dos estudos de casos. Os estudos de casos sofrem uma dupla variação: quando se estuda uma só unidade de análise e quando se estuda de duas ou mais. Yin (2015, p. 59-60), explica essa variação incluindo as seguintes nomenclaturas: estudos de caso único e estudos de caso múltiplos. Esta pesquisa teve como estratégia principal o uso de estudos de casos múltiplos.

Foi utilizado o estudo de caso em decorrência da não utilização de procedimento de amostra para a escolha dos participantes. Escolheram-se indivíduos ligados com a dinâmica do processo de percepção do ambiente, portanto estudo de caso. Ele é indicado quando se deseja retratar o dinamismo de uma situação numa forma muito próxima de como ela acontece no real e nas realidades aí construídas e, quando se está interessado no que e como está ocorrendo o fenômeno (ANDRÉ *apud* MARION, 1995, p.62).

Para Yin (2005, p.19), o estudo de caso é uma das maneiras de fazer pesquisa em ciências sociais. Em geral, representam a estratégia preferida quando se colocam questões do tipo “como” e “por que”, quando o pesquisador tem pouco controle sobre os acontecimentos e quando o foco se encontra em fenômenos contemporâneos.

Como estratégia de pesquisa, utiliza-se o estudo de caso em muitas situações para contribuir com o conhecimento que temos dos fenômenos individuais, organizacionais, sociais, políticos e de grupo, além de outros fenômenos relacionados. (IBIDEM, 2015, p. 04).

Figura 1 - Representação esquemática e fluxograma do delineamento da pesquisa de campo.



Fonte: Adaptado da obra de Yin, 2015, p. 64.

1.2.1 Pesquisa Bibliográfica e uso do paradigma da complexidade sistêmica

Os estudos de caos [...] são úteis para proporcionar uma visão mais clara acerca de fenômenos pouco conhecidos. [...] também podem ser utilizados para fornecer explicações acerca de fatos e fenômenos sob o enfoque sistêmico. O que significa que os estudos de caso podem servir tanta a propósitos exploratórios quanto descritivos e explicativos. Abrangem, portanto, um espectro de possibilidades muito mais que o da maioria dos delineamentos de pesquisa. (GIL, 2009, p.14)

Foi utilizada para realização desta tese a pesquisa bibliográfica descritiva como método de investigação para constatar os antecedentes temáticos sobre a imagem do ambiente e/ou das cidades, bem como literatura sobre percepção ambiental.

De acordo com Costa (2001, p.31), o pesquisador ao optar por fazer uma pesquisa descritiva, ele:

- Já conhece algo sobre o assunto de interesse;
- Quer divulgar o que já se conhece e buscar, de certo modo, adesões de outros pesquisadores;
- Busca também críticas que lhe possibilitem ampliar o conhecimento sobre o tema.

Segundo Vergara (1998, p.46), a pesquisa bibliográfica caracteriza-se por um estudo sistematizado realizado a partir de material publicado em livros, revistas, jornais, redes eletrônicas, ou seja, material acessível ao público interessado em geral.

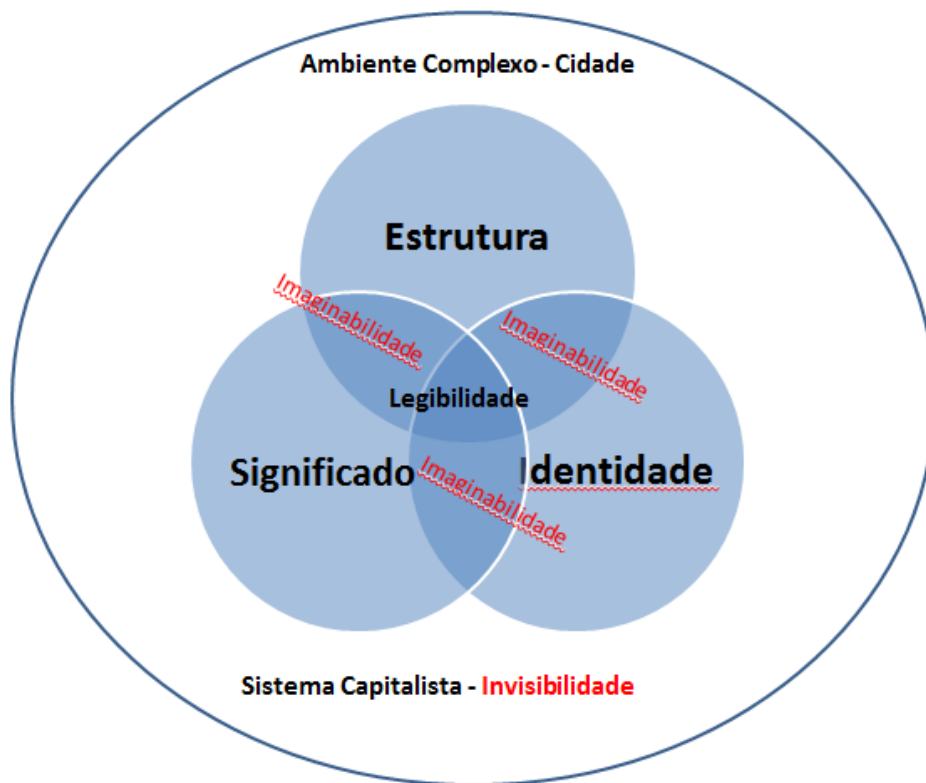
Para Costa (2001, p.67), o pesquisador revisa a literatura com o objetivo de verificar o que já se sabe a respeito do problema de seu interesse. [Este] “tipo de pesquisa possibilita determinar o estado da arte”.

Para analisar a dinâmica em que está inserida a percepção ambiental das cidades Amazônicas bem como os seus desdobramentos: imaginabilidade e/ou legibilidade - fez-se o uso da abordagem sistêmica de forma a proporcionar um entendimento a respeito da complexidade sistêmica onde as cidades estão inseridas.

O enfoque de sistemas – como uma série de atividades e processos fazendo parte de um todo maior - é uma maneira peculiar de olhar o mundo e a nós mesmos. A ideia de sistemas envolve conectividade, integração e totalidade (MORIN, 2005 p. 110).

Uma análise específica do mesmo baseia-se em várias fontes de evidências, com os dados precisando convergir em um formato de triângulo (Figura 2), e, como outro resultado, beneficia-se do desenvolvimento prévio de proposições teóricas para conduzir a coleta e a análise de dados. (YIN, 2005 p. 33).

Figura 2 - Representação gráfica da relação sistêmica complexa sobre as cidades.



Fonte: Wagner Pinto, (2015).

1.3 DELINEAMENTO DA PESQUISA

O delineamento da pesquisa abrangeu etapas desde a elaboração dos objetivos até a apresentação dos resultados em um documento padronizado. O objetivo principal dele foi assegurar de forma lógica e formal resposta à pergunta da pesquisa delineada pelo pesquisador quanto aos procedimentos metodológicos escolhidos.

Nesta pesquisa, o delineamento do estudo teve início mediante apresentação do método de pesquisa. Em seguida, foram definidos os critérios para elaboração do construto, seleção dos indivíduos e do local a fim de validá-lo. A orientação preliminar para este delineamento foi o fato de optar por fazer uso de um referencial inovador, a concepção paradigmática sistêmica como uma nova forma de olhar o real e a realidade daí construída sobre as cidades amazônicas, requerendo assim, por conseguinte, uma estratégia metodológica para tal enfoque. Como as questões centrais foram: entender como ocorria à dinâmica do processo de desenvolvimento das cidades, bem como as

imagens daí resultantes e, mais identificar, o construto teórico baseado nos pressupostos da cognição ambiental para a análise da imagem do ambiente em cidades amazônicas, enveredou-se, a princípio, nos seguintes eixos da literatura: paradigma sistêmico, percepção ambiental na cidade e legibilidade.

Assim, de forma a possibilitar responder à questão de pesquisa, considerou-se tanto o aporte teórico relativo à teoria do paradigma sistêmico quanto à percepção do ambiente por parte dos moradores das cidades, sendo feito o uso crítico, a intuição e síntese do autor, para elaborar uma estrutura de referência e de construto teórico de análise.

Em linhas gerais, a pesquisa empreendida pelo autor, enveredou-se aos objetivos delineados decorrentes de um conjunto de procedimentos e recursos, teóricos e práticos, para o fim pretendido.

Em seguida, apresentam-se, os critérios para elaboração do arcabouço e seleção do local com vista a validação do mesmo, e na seqüência, as técnicas de coleta, análise e tabulação de dados e as limitações da pesquisa.

1.3.1 Inclusão

Como o objetivo da pesquisa foi analisar a legibilidade das cidades Amazônicas, determinou-se então, como critério de inclusão as cidades de Manacapuru, Rio Preto da Eva e Manaus. O início do estudo se voltou, primeiramente, para o centro das mencionadas cidades, e conseqüentemente, para os elementos citadinos mencionados na coleta de dados como visível e/ou invisível do ponto de vista ambiental. As cidades de Rio Preto da Eva e Manacapuru foram escolhidas por possuírem características semelhantes quanto ao desenvolvimento, estarem fazendo parte da recém-constituída região metropolitana, utilizarem a atividade de turismo vinculada à questão ambiental como movimentadora da economia local. Ambas as cidades, diferenciam-se de Manaus em decorrência do desenvolvimento econômico e social existente em seus designs urbanos. Tais cidades foram escolhidas por conveniência e permitirem fácil locomoção se comparadas a outras cidades do Amazonas.

Já a cidade de Manaus foi escolhida como parâmetro de uma cidade desenvolvida. Possui uma população maior, uma expansão industrial mais avançada em

comparação com as duas cidades citadas anteriormente. A cidade é considerada a capital da Amazônia Central, e, tem um pólo industrial como centro de sua economia. As escolhas dos participantes da pesquisa foram mediante proximidade do sujeito executor da pesquisa. Os participantes possuíam um ano no mínimo de moradia nas cidades pesquisadas, e maiores de 18 anos.

1.3.2 Exclusão

Não foram objetos de estudo da pesquisa as cidades não conurbadas por influência da cidade de Manaus, pois isto dificultaria a execução e finalização da pesquisa no tempo estimado. Também, foram excluídas da pesquisa quaisquer outras cidades consideradas desenvolvidas e não conurbadas com a cidade de Manaus, ainda que utilizassem a atividade de turismo vinculada aos recursos ambientais como centro de suas economias locais.

Não fizeram parte da pesquisa sujeitos recém-migrados para as cidades escolhidas e pesquisadas. Indivíduos com menos de um ano de moradia foram excluídos da pesquisa, mais os menores de 18 anos.

1.4 A ELABORAÇÃO DO CONSTRUCTO

A primeira etapa da pesquisa consistiu num levantamento teórico quanto às categorias de percepção (legibilidade e imaginabilidade), cidade, espaço e invisibilidade para conceptualização de um modelo de fundamento estratégico para a revisão bibliográfica. O autor teve como grande respaldo sua vivência na cidade de Manaus, e ligação profissional nas outras duas cidades [Manacapuru e Rio Preto da Eva]. A estratégia metodológica utilizada foi o uso da concepção paradigmática sistêmica.

O campo de estudo foi a Região Metropolitana de Manaus, delimitado para a cidade de Manaus, Manacapuru e Rio Preto da Eva (vide critérios de inclusão e exclusão). O múltiplo design existente nas referidas cidades ao longo de uma escala temporal decorre de interesses e forças intervenientes, em que, ao mesmo tempo sortida, é também complexa, logo difícil de ser gerida.

Instauram-se em cada escala temporal nas referidas cidades uma nova concepção a retratar um novo design citadino. É evidente e lógico constatar essas mudanças, que diante da dinâmica ambiental se revezam e entrelaçam.

O construto proposto visou desvelar o quanto essas mudanças aconteceram, ao longo de uma escala temporal, em termos de evidenciar as historicidades ecológicas das cidades, e a forma como elas estão conectadas, e mais, como seus habitantes enxergavam essas relações.

Para o delineamento do constructo sobre a legibilidade ambiental em cidades Amazônicas, foi utilizado o procedimento de pesquisa bibliográfica, que em seguida foi submetido à análise de cada caso [cidade] selecionado para o estudo.

Esse constructo consistiu na idealização das interrelações conceituais de forma a entender e caracterizar o processo de percepção por parte dos habitantes das cidades estudadas. Selecionou-se as ideias centrais de Del Rio (1999), Lynch (1997), Calvino (1990), Tuan (1980), Ferrara (1993), Gorsz (2000), bem como o conceito central do paradigma sistêmico de Morin (2000, 2001).

Foram observadas as seguintes etapas:

- a) Com base na questão problema e objetivos, reviu-se a teoria e feita pesquisa sobre os temas relativos à percepção, cidade e paradigma sistêmico;
- b) O estudo contemplou duas partes: uma teórica e outra de campo. Na pesquisa de campo, fez-se o uso dos seguintes instrumentos de coletas de dados: entrevista, questionário, técnica Delphi e observação direta.
- c) Adotou-se como critérios centrais as ideias de Lynch (1997) para estruturar os instrumentos de coleta de dados acerca do modelo de identificação de elementos essenciais nas cidades: bairros, limites, pontos nodais, marcos e vias.
- d) Estabeleceu-se indicativos de qualidade visual da cidade, quanto a: qualidade visual de forma específica, qualidade visual da cidade de forma geral, indicadores de visibilidade e, preferências e expectativas;
- e) Para subsidiar os instrumentos de coleta de dados finais, foi realizado um pré-teste a fim de alinhar possíveis adequações dos instrumentos de coleta de dados.
- f) Para complementar a entrevista, confeccionou-se um questionário contendo as seguintes variáveis: visibilidade, percepção de mudanças estruturais e capitalistas, desenho das ruas, e qualidades das cidades quanto à forma. Este último abrangeu

questões relativas à consciência do movimento, séries temporais, singularidade, simplicidade da forma e continuidade.

g) Na entrevista com roteiro prévio (estruturada) foi proposto aos respondentes desenhar sua cidade e/ou o trajeto de moradia ao seu trabalho e, também, indicar no mapa o que percebiam.

1.5 ORGANIZAÇÃO PARA VALIDAÇÃO DO CONSTRUCTO

O estudo foi desenvolvido em três cidades: Manaus, Manacapuru e Rio Preto da Eva no Estado do Amazonas, Brasil com desígnio para constatar a legibilidade ambiental. Direccionaram-se aos aspectos factuais presentes em literaturas cujas histórias fizessem referência a cada uma das cidades.

Ao lado disto, obtivemos dados de forma triangular por meio de fontes de evidências, como por exemplo: formulário, entrevista [incluso técnica Delphi] e observação direta.

A observação da cidade (ver apêndice IV) deu-se por meio de visitas em pontos específicos (limites, bairros, pontos nodais, marcos e vias). A mesma consistiu no cumprimento de trilhas definidas, por onde o pesquisador realizou trajeto a pé e de carro, para observar o cenário do caso com vista à análise do construto.

A partir desse conjunto de ações, a investigação buscou entender como ocorria a dinâmica do processo de desenvolvimento das cidades, bem como as imagens dele resultantes e qual construto teórico, baseado nos pressupostos da cognição ambiental, possibilitaria analisar a imagem do ambiente em cidades amazônicas. Tal constatação deu-se a partir de uma análise fundamentada na perspectiva do paradigma sistêmico com base em Morin (2000).

No propósito de evidenciar outros fatos da pesquisa, como por exemplo: por que o indivíduo cidadão tem uma imagem “invisível” de sua cidade, entender até qual ponto as cidades amazônicas retratam a imagem de uma cidade “mais ecologicamente visível” e estabelecer a diferença entre as cidades (Manaus, Manacapuru e Rio Preto da Eva), o estudo de caso foi cabível, pois se escolheu indivíduos ligados com a dinâmica do processo de percepção do ambiente nas cidades mencionadas, portanto estudo de caso.

Isto é bem característico da pesquisa qualitativa, pois não houve preocupação subsidiada de “causas”, e sim, de características das cidades em si visitadas. Consideramos ainda, por ser uma abordagem qualitativa da pesquisa, o autor seguiu a orientação de Godoy (1995) quando indica que esse método possibilita melhor compreensão do fenômeno no contexto e do qual faz parte. O fato do pesquisador ter envolvimento profissional nas referidas cidades ajudou a entender a lógica e evidenciar a legibilidade cidadina delas. Desta forma, o pesquisador teve melhor capacidade para “captar” o fenômeno a ser estudado a partir da percepção das pessoas nele envolvidas.

A pesquisa contemplou ainda uma análise quantitativa quanto à estruturação lógica e uso de frequência simples e relativa na tabulação de dados coletados por meio das entrevistas e formulários.

1.6 ESTRATÉGIAS DA COLETA DE DADOS

1.6.1 O uso dos instrumentos: Entrevista Estruturada, Questionário e observação direta.

Para coleta de dados fez-se uso dos seguintes instrumentos:

- **Entrevista Padronizada ou estruturada** (ver apêndice II): caracteriza-se por um roteiro de perguntas previamente elaboradas, formuladas as pessoas de quem se deseja obter as informações. Isso traz a vantagem da padronização, sempre facilitadora da organização dos dados coletados. (SERÁFICO, 1996, p. 85)

A coleta de dados a partir da entrevista estruturada foi dividida nos seguintes tópicos: identificação geral, elementos essenciais da cidade, aspectos físicos da cidade, indicativo de fotografia de determinado ambiente da cidade. Outra parte da referida entrevista consistiu em levantar dados quanto à qualidade visual das cidades, especificidades, indicadores de visibilidades, preferências e expectativas, mais a indicação por parte dos entrevistados no mapa de elementos que ele considera legível.

- **Entrevista informal:** sendo uma técnica de coleta de dados onde o entrevistador está à vontade, para conduzir a entrevista segundo lhe pareça mais adequado à coleta dos dados. Geralmente, tem o tom de conversa informal, deixando o entrevistado também mais à vontade. (IDEM, 1996, p.85).

A entrevista informal foi utilizada nos momentos em que os respondentes sentiam-se mais a vontade, e expressando algum comentário oportuno e pertinente à temática, ainda não expresso quando da aplicação dos outros instrumentos.

- **Formulário com questionário** (ver apêndice III) com perguntas fechadas e de reforço: é instrumento para registrar as respostas e alternativas possíveis. (Virgillito, 2010)

O questionário foi utilizado na tese para reforçar a coleta de dados com assertivas concernentes as variáveis de visibilidade, percepção de mudanças estruturais e capitalistas, desenho das ruas, e qualidades quanto à forma. As respostas foram estruturadas com adaptações da escala de Likert, apresentando a opção de resposta ao fato de o entrevistado “concordar”, “discordar” e “não se aplica”. Apesar do caráter de perguntas fechadas, com o objetivo de margear o entrevistado a comentários, colocaram-se lacunas para tal.

O formulário com questionário foi estruturado após o pré-teste, em quesitos e decorrentes da aplicação do roteiro de entrevista (apêndice II) para caracterizar as imagens públicas e áreas consensuais da cidade no aspecto físico, de cultura comum e fisiologia básica.

- Observação Direta

O uso da técnica de observação direta consistiu em descrever por parte do pesquisador sua percepção durante as visitas nas cidades estudadas. Juntamente com comentários adicionais presentes nas entrevistas e quando utilizado o comentário nos questionários foram utilizados trechos dos entrevistados para fundamentar o relatório proveniente da observação direta.

1.6.2 CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE A COLETA DE DADOS

A pesquisa sobre a legibilidade ambiental em cidades Amazônicas consistiu em um experimento analítico de determinadas áreas da cidade de Manaus, Rio Preto da Eva e Manacapuru por meio dos seguintes instrumentos de coleta de dados: entrevista estruturada, questionário, técnica delphi como complemento e mapas cognitivos. O propósito disto foi buscar compreender a importância das imagens ambientais no urbano, em prol de avaliar a imaginabilidade em comparação com a realidade visual do

design das cidades estudadas, e assim compreender a inexistência de legibilidade ambiental nas cidades escolhidas para esta pesquisa.

Para descrição do ambiente citadino nas três cidades adotou-se, basicamente, duas análises, a saber:

- Aplicou-se entrevista (ver apêndice II, exceto itens II, III e IV do referido) e questionário (ver apêndice III) com uma amostra pequena dos indivíduos com pelo menos um ano de moradia nas devidas cidades e maiores de 18 anos. Na entrevista utilizou-se pedidos de descrição, desenho de percepção da cidade, bem como de suas ruas com o objetivo de evocar suas próprias imagens destacando aspectos físicos e essenciais. E ainda, enviar fotos de lugares em sua cidade que mais consideram, e que menos consideram. O questionário contemplou assertivas a respeito da percepção de visibilidade, de mudanças estruturais e capitalistas, desenho das ruas e qualidades quanto à forma.

Foram entrevistadas 20 pessoas em cada uma das três cidades, totalizando um total de 60 pessoas. Algumas questões da entrevista e do questionário foram subsidiadas por meio de um pré-teste com 10 pessoas em cada uma das cidades diferentes das que efetivamente participaram da entrevista.

Todos os procedimentos metodológicos descritos e constantes nos apêndices II e III e, a seleção dos entrevistados concentrou-se em classes profissionais e estudantis (em nível de graduação ou superior) e não nos permite afirmar ter-se uma “imagem pública”, mas ainda assim, podemos destacar a obtenção de imagens grupais, permitindo precisão, na análise dos dados de campo.

- Os instrumentos conjecturaram consistência da imagem do grupo de cada cidade, com realces decorrentes dos trajetos (trilhas – ver apêndice IV), desenhos realizados, relações de histórias, fotos enviadas, imagens indicadas e outras fontes não visuais, elucidaram mais essas similitudes.

No que diz respeito entre a forma física e a imagem, a relação sem dúvidas foi destacável para o ambiente, pois se apresentou como uma variável definitiva no formato da imagem. Os resultados conformes ou de inconsonância foram vigorados com a realização de reunião grupal (técnica Delphi) como técnica factível a alumiar essas imprecisões.

Ainda que os entrevistados tenham efetuado algum arranjo quanto ao modo de perceber seu espaço, manifestaram-se particularidades na imaginabilidade das três cidades. Certas peculiaridades – espaço livre, vegetação (árvores), curso de funcionamento da rede viária, disparidades visuais – prefiguraram ser de magnitude particular no panorama de design urbano das cidades pesquisadas.

Para descrição das especificidades de cada cidade, aproveitou-se o mesmo arsenal técnico-científico utilizado: um diário de campo, fotografias, consulta à biblioteca pública da cidade, e visitação no centro, na área portuária, e nos locais indicados pelos respondentes dos instrumentos de coleta de dados. A essência da análise deu-se pelo uso da identificação de elementos essenciais de uma cidade, abordados por Lynch (1999). O acesso a imagens de satélites¹ foi complementar para sanar dúvidas a respeito de peculiaridades estruturais e de design urbano.

A análise de aspectos gerais, estruturais de uma cidade, no que diz respeito à legibilidade, nas palavras de Lynch (1999) começa com a observação de efeitos aos objetos físicos perceptíveis. O autor orienta que a partida para tal análise tem incipiência do design atual, a forma deve ser usada para reforçar o significado, e não para negá-lo.

A coleta de dados com o fim de trazer à tona a legibilidade ambiental nas cidades estudadas nesta tese consistiu na aplicação dos seguintes instrumentos:

1. Formulário com roteiro prévio de entrevista (Apêndice II) abrangendo quatro (4) tópicos:

- Tópico I – Identificação Geral

Este tópico teve como propósito coletar dados pessoais a respeito do entrevistado com o fim de estabelecer uma conversa inicial e propiciar um clima de maior proximidade. A intenção foi investigar o comportamento comum do cidadão no dia-a-dia em sua cidade. As questões centrais utilizadas foram direcionadas ao tempo de moradia, local de trabalho, deslocamento para o trabalho e escola, e se os entrevistados percebiam haver uma boa relação com a natureza na cidade em que moram.

¹ Foi utilizado o sistema gerador de imagem Epi Info, versão 7. Software livre.

- Tópico II - Elementos essenciais da cidade

Ao tempo, procurou-se deduzir o que os entrevistados percebiam, este tópico foi estratégico, pois considerou a pré-indicação de elementos essenciais, importantes, e quase impossíveis de aparecer num espaço citadino. Apesar de indicarmos a marcação direta dos possíveis elementos, a entrevista teve a opção de extrapolar as opções sugeridas, e possibilitar ao entrevistado comentar quais elementos considerava mais e quais não consideravam em sua cidade.

- Tópico III Aspectos físicos da cidade

Diante do fato do tópico II ser uma estratégia provocante para que o entrevistado pudesse mencionar sua percepção de elementos ambientais, há a probabilidade de que alguns somente realizassem a marcação e não comentário, daí foi criado o tópico de elementos físicos com o objetivo de envolver os entrevistados com um discurso voltado mais para a dimensão ambiental. Os entrevistados tiveram neste tópico a marcação direta dos aspectos físicos considerados mais importantes e menos importantes, com a opção de poderem estender-se em comentários.

- Tópico IV - Análise e orientação das imagens

Este tópico foi criado com vista a condicionar os entrevistados a trazerem as suas memórias imagens marcantes de sua cidade, seja no sentido positivo, seja no sentido negativo. Foram dadas opções de enviarem foto via e-mail, dentro de um prazo de uma semana, ou ainda convidá-lo e, no mesmo momento deslocar-se até o local e tirar foto de modo a demonstrar o que mais considera, e o que menos considera em sua cidade.

2. Formulário com roteiro de entrevista, abrangendo cinco (5) tópicos (ver apêndice II):

- Tópico I – Visão geral das cidades

O tópico foi elaborado com o fim de identificar qual a visão geral, mapa, referência, idéia, concepção e/ou imagem o entrevistado tinha a respeito das cidades estudadas. Primeiramente, abordou-se a cidade onde o entrevistado reside, e em seguida, fizeram-se as mesmas perguntas em relação às demais cidades, para que pudessemos entender a importância e relação mantida entre as áreas de estudo.

- Tópico II – Visão específica das cidades

Este tópico consistiu na dinâmica de convidar o entrevistado a desenhar sua cidade, no máximo de detalhe possível. Foram disponibilizados papéis no formato A4, mais lápis e borracha. Foi concedido o prazo de até 2 horas para no exato momento de realização da entrevista, o entrevistado pudesse desenhar o mapa de sua cidade. Ocorrendo o aceite para desenhar, mas não aceitando desenhar num tempo de 2 horas, o entrevistado teve a opção de realizar o desenho em sua casa, e retornar após uma semana com o desenho.

A análise do desenho teve como referência basilar o modelo de Lynch (1999) onde o mesmo propõe cinco elementos essenciais na cidade: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos.

- Tópico III - Indicadores de visibilidade da cidade

O propósito deste tópico contemplou a vivência do cidadão na cidade quanto a percepção da existência de boa relação dos indivíduos com a natureza e citar esses lugares. Complementa-se ainda, questões direcionadas ao fato dos entrevistados demonstrarem saber a ideia de desenvolvimento, indicarem os elementos vistos por eles como símbolos de desenvolvimento e, também expressar quais seriam os lugares em sua cidade onde é possível visualizar o desenvolvimento na perspectiva do conceito mencionado.

- Tópico IV – Preferências e expectativas

A produção de imagem de um determinado lugar não se restringe somente ao experienciar, mas também da construção exercida pela mídia e outros canais, a mando do capitalismo, produzir perspectiva fora da realidade citadina contextual do entrevistado. Daí propôs-se de forma a direcionar o entrevistado a expressar suas preferências e expectativas, qual imagem tem de “ambiente” quando ler o jornal ou assiste TV.

Complementa-se instigar o entrevistado a descrever sua cidade em poucas palavras e abre-se seção para expressar livremente suas preferências e expectativas em sua cidade.

- Tópico V - Sobreposição

Foram disponibilizadas, neste tópico, imagens retiradas do software Epi info, versão 7.0, software captador de imagens do Google Earth, para que os entrevistados comparassem os desenhos realizados, ou seus depoimentos (Tópico IV) e enxergasse as diferenças e/ou proximidades com que expressaram suas realidades. A partir disto, os entrevistados produziram novos comentários e declarações sobre como percebiam a cidade, seus elementos, e daquilo até então oculto.

3. Formulário com questionário (Apêndice III)

A elaboração do questionário teve a intenção de complementar o formulário com roteiro da entrevista, pois detalhes quanto à forma poderiam não ser mencionados. Daí, com o propósito de extrair dados quanto a qualidade da forma da cidade foram elaboradas assertivas referentes à visibilidade, percepção de mudanças estruturais e capitalistas, consciência do movimento e o desenho das ruas.

As respostas para cada assertiva contemplou as seguintes alternativas: concordo, discordo e não se aplica. Havendo extrapolação por parte dos participantes da pesquisa quanto a algum detalhe e/ou comentário, foi disponibilizado espaço para isso no referido instrumento.

Excluíram-se dos modelos de questões acima mencionados, o campo “desenho das ruas” nas suas duas primeiras questões, onde foram utilizadas perguntas abertas, tendo em vista o fato de que o participante tende a expressar de forma variada qual considera a principal avenida em sua cidade e sugerir áreas diferentes dos demais participantes. O campo “simplicidade da forma” também apresentou respostas diferentes do padrão estabelecido no questionário por suas alternativas não se encaixar no padrão de resposta de concordância/discordância.

1.7 PROCEDIMENTOS PARA ANÁLISE DOS DADOS

A importância do Desenho Urbano é justamente por ele refletir a dimensão vivencial mais impactante das percepções e comportamentos da população no uso cotidiano da cidade. As imagens da população quanto às áreas urbanas, prédios, ruas, etc., e a interpretação destas imagens, vão conformar a base para as tomadas de decisão e aferição de qualidades. As imagens coletivas, ou públicas por coincidência de um

grupo de cidadãos formam uma compilação comum a respeito de um lugar e de seus elementos, e isto é que caracteriza a percepção deste lugar segundo tais grupos populacionais.

1.7.1 Cidade de Rio Preto da Eva - Amostragem por replicação

Foram entrevistados na pesquisa de campo, os técnicos (fiscais – sorteados: I, II, III e IV) do IPAAM no exercício profissional de fiscalização no município de Rio Preto da Eva (Figura 3). Assim como, os moradores locais indicados por estes profissionais para participarem das entrevistas.

O Centro da cidade foi o ponto de partida da pesquisa. Em Rio Preto da Eva, foram referenciados os seguintes elementos para os respondentes: a Praça do Cristo Redentor, a Praça dos bonecos, a feira municipal, a igreja católica, os cafés regionais, o balneário “cartão-postal” da cidade, e as vias e limites mencionados quando da aplicação dos instrumentos de coleta de dados.

Figura 3 – Representação gráfica sobre a replicação dos estudos de casos nos municípios de Rio Preto da Eva.



Fonte: Wagner Pinto, 2014.

1.7.2 Cidade de Manaus - Amostragem por replicação

Foram recrutados para serem os entrevistados da pesquisa, os familiares (Figura 4) e fiscais (fiscais – Sorteados: I) do IPAAM que exercem atividade de fiscalização no município de Manaus.

O centro da cidade foi o ponto de partida da pesquisa. Em Manaus, foram referenciados os seguintes elementos para os entrevistados: O porto da cidade, a Praça do Relógio, o Teatro Amazonas, a Praia da Ponta Negra, o Pólo Industrial de Manaus, os ambientes florestais: CIGS (Centro de Instrução de Guerra na Selva) e Bosque da Ciência (pertencente ao Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia), e as vias e limites mencionados quando da aplicação dos instrumentos de coleta de dados.

Figura 4 - Representação gráfica sobre a replicação dos estudos de casos no município de Manaus.



Fonte: Wagner Pinto, 2014.

1.7.3 Cidade de Manacapuru - Amostragem por Replicação

Foram recrutados para serem os entrevistados da pesquisa, amigos do ambiente de trabalho e acadêmico (Figura 5) do IPAAM e da UFAM (respectivamente) que exerçam atividade e/ou mantenham vínculo de moradia/trabalho na cidade de Manacapuru.

O Centro da cidade foi o ponto de partida da pesquisa. Em Manacapuru, foram referenciados os seguintes elementos para os entrevistados: O porto da cidade, a praça principal, o centro comercial, os ambientes de lazer, e as vias e limites mencionados quando da aplicação dos instrumentos de coleta de dados.

Figura 5 - Representação gráfica sobre a replicação dos estudos de casos no município de Manacapuru.



Fonte: Wagner Pinto, 2014.

1.7.4 Técnica Delphi

O uso desta técnica permitiu obter o senso comum em relação a determinadas variáveis desta tese, onde após a aplicação de questionário e entrevista, e conseqüentemente, a análise dos dados coletados, observou-se falta de senso por parte dos entrevistados.

A técnica Delphi permite obter-se consenso por maioria em relação a um determinado assunto. Embora os participantes conheçam as respostas dos demais, não conhece a qual participante pertencem, uma vez que os entrevistados têm o seu anonimato preservado e a interação não permitida. Por este motivo, a técnica é particularmente útil quando se quer obter decisão em grupo, evitando influências de umas pessoas possam exercer sobre as outras, decorrentes de habilidade de argumentação ou de outros fatores que possam exercer influência, como posição social, gênero, [...]. Com a técnica Delphi, ter-se-á como resultado uma decisão que levará em consideração a opinião da maioria, porém sem os efeitos da interação social (VIRGILLITO, 2010, p.40).

Adotou-se a técnica via meio eletrônico (e-mail). O pesquisador identificou em uma planilha de controle cada entrevistado, escolheu um facilitador, a ser utilizado em caso de necessidade de intervenção presencial. Os participantes não tiveram acesso às respostas de todos, somente puderam identificar as suas próprias, não sendo possível identificar as demais respostas enviadas pelos outros entrevistados.

Os 20 entrevistados em cada cidade foram selecionados, em seguida convocados, para reunião online (e-mail) para receberem orientações gerais e conceituais, e ainda esclarecer possíveis dúvidas.

As variáveis foram encaminhadas para cada entrevistado, tendo este o tempo de 24 horas para retornar com a sua resposta. Para cada variável, foi solicitado aos entrevistados atribuir pesos, considerando 0;5; ou múltiplos de 5 de maneira que o somatório obtivesse 100, se atingido o senso. Se não, uma nova rodada foi convocada.

A primeira sessão Delphi aplicada foi referente a construção dos mapas cognitivos. Na entrevista, foi solicitado aos participantes desenhar sua cidade. A partir disto, percebeu um quantitativo disposto a realizar o desenho, porém, sem sabermos se ele representaria uma imagem pública de todo o grupo.

O Quadro 1 e 2 demonstram o quantitativo de entrevistados optantes para realizar o desenho de sua cidade, e, também os não optantes por desenhar. Dentre os entrevistados optantes por desenhar, selecionou-se dois melhores desenhos, constituindo

esta etapa a 1º rodada da técnica Delphi, de modo a direcionar o senso do grupo sobre uma imagem mais próxima do real de cada cidade.

Quadro 1 - Representação gráfica sobre a técnica Delphi aplicada nas cidades de Manaus e Rio Preto da Eva (1 rodada).

Manaus	1 Rodada		2 Rodada	3 Rodada	Rio Preto da Eva	1 Rodada		2 Rodada	3 Rodada
	Aceite 50%	Rejeição 50%				Aceite 40%	Rejeição 60%		
Entrevistado 1	x		MG 3	MG 4	Entrevistado RPE 1			MG 7	NÃO FOI PRECISO
Entrevistado 2	x				Entrevistado RPE 2	x			
Entrevistado 3					Entrevistado RPE 3				
Entrevistado 4	x				Entrevistado RPE 4	x			
Entrevistado 5	x				Entrevistado RPE 5				
Entrevistado 6					Entrevistado RPE 6				
Entrevistado 7	x				Entrevistado RPE 7	x			
Entrevistado 8					Entrevistado RPE 8				
Entrevistado 9	x (MG 1)				Entrevistado RPE 9	x			
Entrevistado 10					Entrevistado RPE 10				
Entrevistado 11					Entrevistado RPE 11				
Entrevistado 12	x (MG 2)				Entrevistado RPE 12				
Entrevistado 13					Entrevistado RPE 13	x			
Entrevistado 14					Entrevistado RPE 14				
Entrevistado 15					Entrevistado RPE 15				
Entrevistado 16	x				Entrevistado RPE 16	x			
Entrevistado 17					Entrevistado RPE 17				
Entrevistado 18					Entrevistado RPE 18	x (MG 5)			
Entrevistado 19	x				Entrevistado RPE 19	x (MG 6)			
Entrevistado 20	x				Entrevistado RPE 20				

Fonte: Wagner Pinto (2015).

Quadro 2 - Representação gráfica sobre a técnica Delphi aplicada à cidade de Manacapuru (1 rodada).

Manacapuru	1 Rodada		2 Rodada	3 Rodada
	Aceite 10%	Rejeição 90%		
Entrevistado PS 1			MG 9	NÃO FOI PRECISO
Entrevistado PS 2				
Entrevistado PS 3				
Entrevistado PS 4				
Entrevistado PS 5				
Entrevistado PS 6				
Entrevistado PS 7				
Entrevistado PS 8				
Entrevistado PS 9				
Entrevistado PS 10				
Entrevistado PS 11				
Entrevistado PS 12	x (MG 8)			
Entrevistado PS 13				
Entrevistado PS 14				
Entrevistado PS 15				
Entrevistado PS 16				
Entrevistado PS 17	x (MG 8)			
Entrevistado PS 18				
Entrevistado PS 19				
Entrevistado PS 20				

Fonte: Wagner Pinto (2015).

OBS 01 - No Quadro 1, o código MG 1 corresponde a Figura 22. o código MG 2 corresponde a Figura 23. o código MG 3 corresponde a Figura 24, e o código MG 4 corresponde a Figura 25.

OBS 02 - No Quadro 1, o código MG 5 corresponde a Figura 26. o código MG 6 a Figura 27. o código MG 7 corresponde a Figura 28.

OBS 03 - MG (Mapa Cognitivo).

OBS 04 - No Quadro 2, o código MG 8 corresponde a Figura 29. E, o código MG9 corresponde a Figura 30.

Quadro 3 - Representação gráfica sobre a técnica Delphi nas cidades de Manaus, Manacapuru e Rio Preto da Eva (2 e 3 rodada).

Entrevistados																				Mediana	Média	
Manaus	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19			20
Rio Preto da Eva	RPE 1	RPE 2	RPE 3	RPE 4	RPE 5	RPE 6	RPE 7	RPE 8	RPE 9	RPE 10	RPE 11	RPE 12	RPE 13	RPE 14	RPE 15	RPE 16	RPE 17	RPE 18	RPE 19	RPE 20		
Manacapuru	PS 1	PS 2	PS 3	PS 4	PS 5	PS 6	PS 7	PS 8	PS 9	PS 10	PS 11	PS 12	PS 13	PS 14	PS 15	PS 16	PS 17	PS 18	PS 19	PS 20		
Variável	2 Rodada																					
MC 3 (Manaus)																						
Singularidade	10	10	5	20	10	10	5	5	25	5	25	20	10	10	5	5	15	10	10	5	10	11
forma	10	15	5	10	10	10	10	5	10	15	10	5	5	5	5	5	10	10	20	5	10	9,3
Continuidade	5	10	10	10	10	10	5	10	25	10	5	5	10	10	5	5	5	10	10	5	10	8,8
Predomínio	10	15	10	10	5	5	10	5	5	15	10	10	20	5	5	25	5	10	10	10	10	10
Clareza de junção	5	15	10	5	10	15	10	10	10	15	5	10	5	5	20	10	10	10	0	5	10	9,3
Assimetria	10	10	5	5	0	10	10	10	0	5	10	5	10	10	5	10	10	5	5	5	7,5	7
Alcance Visual	5	5	10	10	10	15	15	20	10	10	5	10	10	10	15	5	5	10	5	5	10	9,5
Movimento	10	5	10	10	5	5	15	10	5	10	5	5	5	5	10	5	10	0	10	10	7,5	7,5
físicas	25	10	25	10	10	10	10	10	10	10	15	15	15	10	15	5	25	5	5	10	10	13
Limites	10	5	10	10	15	10	10	10	5	10	5	10	10	15	15	25	5	5	10	15	10	11
	100	100	100	100	85	100	100	100	100	100	100	100	100	85	100	100	100	75	85	75	9,5	9,5
MC 7 (Rio Preto da Eva)																						
Singularidade	10	25	5	10	10	5	5	5	25	20	10	15	10	10	25	25	15	10	10	10	10	13
forma	15	5	5	10	10	15	5	10	0	10	10	5	5	10	10	10	10	10	10	10	10	8,8
Continuidade	5	5	10	10	15	15	5	10	25	20	10	15	15	10	5	0	5	10	10	5	10	10
Predomínio	10	15	5	10	5	5	25	5	5	10	10	10	15	10	5	25	10	5	10	10	10	10
Clareza de junção	5	10	10	5	10	10	5	10	10	5	10	10	5	15	20	5	10	10	5	10	10	9
Assimetria	10	10	10	10	5	5	5	5	5	5	10	5	5	10	5	15	10	10	10	10	10	8
Alcance Visual	5	5	25	5	10	15	5	15	0	10	10	10	20	10	15	5	5	5	15	15	10	10
Movimento	10	10	10	5	5	10	10	10	10	10	10	5	0	5	5	5	5	5	10	10	10	7,5
características não físicas	10	10	10	10	15	5	25	20	15	5	10	15	5	15	5	5	25	25	10	10	10	13
Limites	20	5	10	25	15	15	10	10	5	5	10	10	20	5	5	5	5	10	10	10	10	11
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	10	10
MC 9 (Manacapuru)																						
Singularidade	10	20	10	10	25	10	10	5	5	25	15	10	5	10	25	10	5	10	10	10	10	12
forma	10	20	5	10	5	10	10	5	5	15	10	5	10	10	5	5	5	10	15	15	10	9,3
Continuidade	5	10	5	5	5	10	5	10	10	5	10	10	5	10	5	5	10	10	5	5	5	7,1
Predomínio	5	5	5	10	10	10	5	20	10	10	5	10	5	10	5	5	5	5	10	10	7,5	8
Clareza de junção	10	5	5	10	5	5	10	10	5	10	5	5	10	10	5	10	10	10	10	5	10	7,9
Assimetria	25	5	15	10	10	10	10	5	10	5	5	5	10	15	15	5	0	5	5	10	10	9
Alcance Visual	5	5	15	5	5	5	10	10	10	10	15	10	10	5	5	5	5	15	5	10	7,5	8,2
Movimento	10	20	10	10	10	10	5	5	10	5	5	15	15	10	15	5	15	5	10	5	10	9,8
características não físicas	10	5	20	15	10	10	20	15	20	10	15	15	15	10	10	25	20	15	15	15	15	15
Limites	10	5	10	15	15	20	15	15	15	5	15	15	15	10	10	25	25	15	15	15	15	14
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	10	10

Fonte: Wagner Pinto (2015).

Quadro 4 - Representação gráfica sobre a aplicação da técnica Delphi nas cidades de Manaus, Manacapuru e Rio Preto da Eva (2 e 3 rodada). [Continuação]

3 Rodada																						
MC 4 (Manaus)																						
Singularidade	10	10	5	20	10	10	5	5	25	5	25	20	10	10	5	5	15	10	10	15	10	12
forma	10	15	5	10	10	10	10	10	5	10	15	10	5	10	5	5	10	10	20	15	10	10
Continuidade	5	10	10	10	10	10	5	10	25	10	5	5	10	10	5	5	5	10	10	10	10	9
Predomínio	10	15	10	10	5	5	10	5	5	15	10	10	20	10	5	25	5	10	10	10	10	10
Clareza de junção	5	15	10	5	10	15	10	10	10	15	5	10	5	10	20	10	10	10	5	5	10	9,8
Assimetria	10	10	5	5	10	10	10	10	0	5	10	5	10	10	5	10	10	10	5	5	10	7,8
Alcance Visual	5	5	10	10	10	15	15	20	10	10	5	10	10	10	15	5	5	10	5	5	10	9,5
Movimento	10	5	10	10	5	5	15	10	5	10	5	5	5	5	10	5	10	10	10	10	10	8
características não físicas	25	10	25	10	10	10	10	10	10	10	15	15	15	10	15	5	25	10	5	10	10	13
Limites	10	5	10	10	20	10	10	10	5	10	5	10	10	15	15	25	5	10	20	15	10	12
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	10	10

Fonte: Wagner Pinto (2015).

Os mapas cognitivos – MG 1 e 2 foram instrumentos basilares para o MG 3 cujo desenho foi submetido a 2º rodada da técnica Delphi (Quadro 3). Como os resultados apresentados não demonstraram haver consenso, submeteu-se o MG 3 a 3º rodada, o que resultou o MG 4, em cuja rodada atingiu o consenso do grupo, e assim, obteve-se uma imagem pública sobre a cidade de Manaus.

Os mapas cognitivos – MG 5 e 6 subsidiaram o MCG7, onde na 2º rodada da técnica Delphi resultou em imagem consensual do grupo de entrevistados da cidade de Rio Preto da Eva. Já em Manacapuru, houve um percentual maior de entrevistados não dispostos a desenhar. Dois deles aceitaram, e a eles foi proposto disponibilizar um desenho realizado em dupla (entrevistados PS 12 [F.Jr.F.D., 40 anos] e PS 17[J.F.R.S., 33 anos]). Estes participantes geraram o mapa cognitivo – MG 9. e, ao ser disponibilizado ao grupo de entrevistados, na 2º rodada da aplicação da técnica Delphi, obteve-se uma imagem pública da cidade de Manacapuru.

Algumas outras situações necessitaram, para imprimir mais clareza na conclusão de determinadas assertivas, da aplicação da técnica Delphi. A seguir, mais quadros contendo uma exposição resumida do resultado de aplicação da técnica nas cidades estudadas, contendo a variável analisada e o grau de prioridade e importância para os entrevistados ao classificar as variáveis em cada rodada. O procedimento foi conduzido, assim como a elaboração dos mapas cognitivos, com a ajuda de um facilitador e via plataforma online.

Quadro 5 - Representação gráfica resumo da técnica Delphi em variáveis específicas da cidade de Manaus.

Variáveis	Manaus			Senso
	1 rodada 1	2 rodada 2	3 rodada 3	
Visão a partir do Rio Negro				Teatro Amazonas e a Ponta Negra foram o senso dos entrevistados em considerar a imagem da cidade de Manaus a partir do Rio Negro
Construções Prediais	4	3		
Prédio da Receita Federal	3	4		
Teatro Amazonas	2	2		
Ponta Negra	1	1		
Bairros de Manaus				O Bairro da Ponta Negra, Adrianópolis e o Centro da Cidade foram o consenso por parte dos entrevistados
Ponta Negra	1	3	1	
Adrianópolis	7	1	2	
Cidade Nova	6	2	7	
Centro	2	4	3	
Educandos	8	8	6	
Japiim	3	7	5	
Aparecida	5	6	4	
Compensa	4	5	8	
Avenida Principal				A avenida Torquato Tapajós, juntamente com as avenidas Constantino Nery, Djalma Batista e Estrada da Ponta Negra foram o senso entre os entrevistados como as principais Avenidas da cidade de Manaus.
Avenida Torquato Tapajós	1	1	1	
Avenida Constantino Nery	4	4	2	
Avenida Djalma Batista	3	3	3	
Avenida das Torres	2	8	8	
Estrada da Ponta Negra	8	2	4	
Avenida Getúlio Vargas	7	5	7	
Autaz Mirim	6	6	6	
Avenida Noel Nutel	5	7	5	

Fonte: Wagner Pinto (2015).

Quadro 6 - Representação gráfica resumo da técnica Delphi em variáveis específicas da cidade de Rio Preto da Eva. Fonte:

Variáveis	Rio Preto da Eva			Senso
	1 rodada 1	2 rodada 2	3 rodada 3	
Símbolos principal da Cidade				O senso dos entrevistados foi considerar a Festa da Laranja como principal símbolo da Cidade
Cristo Redentor	2	1	2	
Festa da Laranja	1	2	1	
Casa da Farinha	4	4	4	
Banhos	3	3	3	
Sítio	5	5	5	

Fonte: Wagner Pinto (2015).

Quadro 7 - Representação gráfica resumo da técnica Delphi em variáveis específicas da cidade de Manacapuru.

Manacapuru				Senso
Variáveis	1 rodada	2 rodada	3 rodada	
	1	2	3	
Símbolos principal da Cidade				O festival da Ciranda foi o senso entre os entrevistado ao indicarem ordem de prioridade.
Ciranda	2	2	1	
Lago do Miriti	1	5	3	
Juta e Malva	3	1	2	
Psicultura	5	4	4	
Praça 16 de Julho	4	3	5	
Avenida Principal				Senso
Solimoes	4	4	2	A avenida Manoel Urbano juntamente com as Avenidas Solimões e Quintino Bocaiúva foram o senso entre os entrevistados como Avenidas principais de Manacapuru
Manoel Urbano	3	1	1	
Eduardo Ribeiro	1	2	4	
Quintino Bocaiúva	2	3	3	

Fonte: Wagner Pinto (2015).

A tabulação de cada réplica considerou o cálculo de mediana e da média dos pesos. O número de rodadas realizadas consistiu até o nível de alcance satisfatório no somatório da média e mediana, mais o somatório do total de cada entrevistado por variável. Evitou-se ultrapassar a realização de mais de três rodadas, para evitar cansaço e desgaste entre os entrevistados.

Como o objetivo foi descobrir a importância relativa de cada item, da mesma forma como fora utilizado para os mapas cognitivos, adotou-se o procedimento de atribuir pesos percentuais, na forma de zero, cinco e múltiplos de cinco. Seguindo as orientações de Teixeira apud Virgillito (2010, p.44).

O uso da técnica foi salutar, pois possibilitou o encorajamento da autêntica participação individual e pode-se considerar a opinião de todos os participantes, sem a interferência de determinados poderes sobre a opinião de outros, assim houve um alcance gradual de consenso e mutualidade de pensamento.

1.8 VALIDADE E CONFIABILIDADE DA PESQUISA

1.8.1 Análise qualitativa

A pesquisa consistiu em relacionar a imagem da cidade de Manaus (“cidade urbanizada”) com duas outras cidades (Manacapuru e Rio Preto da Eva – “cidades

menos urbanizadas”) quanto à percepção ambiental. Presumiu-se haver diferença de percepção entre ambas pelas características de desenvolvimento existentes entre elas.

A forma das questões da pesquisa foi direcionada a explicar o “como” e o “por que” da legibilidade ambiental existentes nas cidades. Para Yin (2005, p.19), os estudos de caso representam a estratégia preferida quando se colocam questões do tipo “como” e “por que”, quando o pesquisador tem pouco controle sobre os acontecimentos e quando o foco se encontra em fenômenos contemporâneos inseridos em algum contexto da vida real. O estudo de caso desta pesquisa conteve procedimento de análise qualitativa e quantitativa.

A respeito da análise qualitativa, a pesquisa está fundamentada na concepção de Merriam (1998, p.30) que evidenciou as seguintes características deste tipo de pesquisa:

- ✓ A preocupação central da pesquisa qualitativa é o entendimento do fenômeno;
- ✓ A partir da perspectiva dos participantes;
- ✓ O pesquisador é o instrumento primário da coleta e da análise dos dados;
- ✓ Esse tipo de pesquisa envolve um estudo de campo;
- ✓ Emprega a pesquisa indutiva no processo;
- ✓ Enfoca o processo, o significado e o entendimento, sendo o seu produto uma rica descrição;
- ✓ Possibilita um design emergente e flexível, respondendo às condições mutantes do estudo em questão;
- ✓ Permite uma seleção amostral geralmente não aleatória proposital e pequena contrariando as grandes amostras aleatórias dos estudos quantitativos;
- ✓ O pesquisador é o principal instrumento de investigação, sendo necessária a sua permanência por um tempo substancial no campo, em contato com os participantes.

Com relação a esse aspecto, Yin (2005, p. 21) sugere que os estudos de caso são indicados quando o objetivo da pesquisa é expandir e generalizar teorias

(generalização analítica qualitativa) e não, enumerar frequências (generalização estatística censitária).

A estratégia ainda abrangeu uma investigação teórica dos tópicos diretos e afins a temática proposta de estudo, que já se consagraram no ambiente acadêmico. “(...) Uma revisão de literatura determina as respostas sobre o que se sabe a respeito de um tópico; não obstante, (...) analisa-se pesquisas anteriores para desenvolver questões mais objetivas e perspicazes sobre o mesmo tópico.” (YIN, 2005, p. 28)

Acrescentou-se ainda a estratégia desta pesquisa, para reforçar o estudo de caso múltiplo em questão, o uso das seguintes fontes de evidências: Entrevistas, Formulário, observação direta, Técnica Delphi e artefatos físicos. Estes selecionados e adequados da classificação de Yin ([2005], [2015]), onde se apresenta seis fontes de evidências mais comumente utilizadas ao realizar estudos de casos: documentação, registros em arquivos, entrevistas, observação direta, observação participante e artefatos físicos.

1.8.2 Análise e procedimento quantitativo

- A parte quantitativa da pesquisa foi realizada mediante método de triangulação de dados (Tabela 1), do uso de formulário, replicação nos estudos de casos e da estatística descritiva para tabulação dos dados.

- Na dialética a participação não constitui uma amostra fixa ou uma amostragem experimental , logo a replicação consistiu em um entrevistado indicar um ou mais amigos. É uma ação intuitiva e lógica, fácil de explicar, e para facilitar a formação da replicação, o pesquisador pede a indicação de um amigo ao próximo entrevistado, e quase sempre será bem-sucedido. (VIRGILLITO, 2010, p. 101).

- Estatística descritiva é a parte da estatística que consiste na coleta, organização e a descrição dos dados. (CRESPO, 2009, p.15).

1.8.3 Validade de constructo

Em seguida, elaborou-se banco de dados primários por meio dos resultados obtidos das fontes de evidências adaptadas da obra de Yin (2015, p.127) para esta pesquisa conforme a Tabela 1.

Tabela 1 - Representação das fontes de evidências e respectivas gerações de dados.

FONTES DE EVIDÊNCIAS	GERAÇÃO DE DADOS
Documentação	Referências e detalhes exatos de fenômenos urbanos (mapas, documentos literários que registram o surgimento da cidade, criação de elementos citadinos)
Entrevistas e Questionários	Inferências causais e percebidas por parte dos respondentes
Observação Direta	Observação do contexto (elementos da cidade – pontos nodais, marcos, limites, vias principais e secundárias, monumentos, igrejas, praças, prefeituras...)
Artefatos Físicos	Percepção de aspectos culturais (eventos, feiras, cafés regionais...)

1.8.4 Validade interna

Após a aplicação dos instrumentos de pesquisas, foram adotados para análise o teste de reconhecimento fotográfico (Lynch, 1999, p. 185-209) com o propósito de confirmar os resultados verbais, bem como seu método de análise de elementos da cidade (Idem, 1999, p.51 – 99). Fez-se um pré-teste com 20 replicações em cada cidade para opção de quanto seria o número de repetições válidas.

Tabela 2 – Representação esquemática sobre a quantidade de replicações na aplicação dos instrumentos de coleta de dados nas cidades de Manaus, Manacapuru e Rio Preto da Eva, AM. 2014/15.

INSTRUMENTOS DE COLETA DE DADOS	CIDADE		
	MANAUS	MANACAPURU	RIO PRETO DA EVA
ENTREVISTA	20 REPLICAÇÕES	20 REPLICAÇÕES	20 REPLICAÇÕES
QUESTIONÁRIO	20 REPLICAÇÕES	20 REPLICAÇÕES	20 REPLICAÇÕES
QUANTIDADE DE RESPONDENTES /CIDADE	20	20	20
Total de respondentes	60		

Fonte: Wagner Pinto, 2014.

Após tabulados os dados provenientes do banco de dados primários, foram analisados nas evidências, e, em seguida, procedida à convergência e/ ou a não

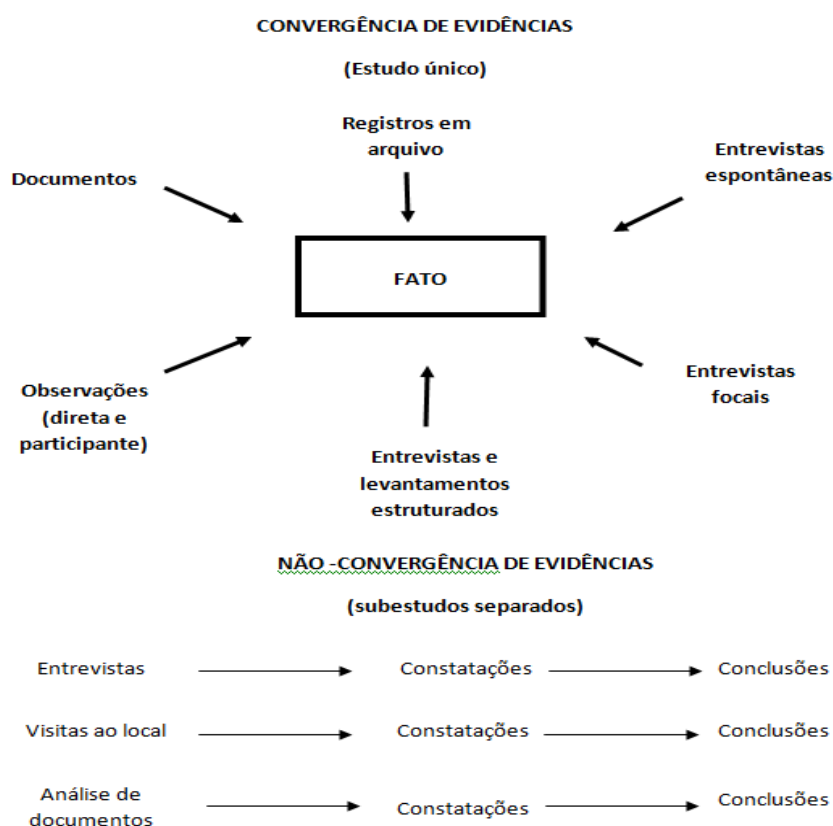
convergência delas em triangulação (Figura 6). O modelo de análise das fontes de evidências utilizado consistiu no proposto por Yin (2005, p. 127).

Das respostas abstraiu-se como conveniente, embasado em Lynch (1997, p. 9), três componentes indissociáveis da composição de uma imagem ambiental: identidade, estrutura e significado.

Vale acrescentar ainda, o uso de uma estratégia analítica baseando-se em proposições teóricas para dar forma ao plano de coleta de dados, o que nos permitiu refletir o conjunto de questões da pesquisa, as revisões feitas na literatura sobre o assunto e as novas proposições ou hipóteses que pudessem surgir – as explanações concorrentes.

Sobre elas, Yin (2005, p. 141) afirma que “no geral, de quanto mais concorrentes suas análises derem conta, e quanto mais concorrentes rejeitarem, mais confiança você pode depositar em suas constatações”.

Figura 6 – Representação gráfica dos dados tabulados com a convergência e não convergência de várias fontes de evidências.



Fonte: Yin (2005, p.141).

1.8.5 Validade Externa

A categorização dos dados coletados deu-se por meio de critérios, conforme estruturado nos instrumentos de coleta de dados definidos para esta pesquisa:

- Qualidade visual da cidade (geral)
- Qualidade visual das cidades (específico)
- Indicadores de visibilidade
- Preferências e expectativas;

Analisaram-se quais as mudanças ambientais e/ou antrópicas o indivíduo residente da cidade estudada constatava como perceptível ou que elementos remetiam as formas físicas da cidade estudada, e o que aparentava como invisível. O modelo de Lynch (1997, p. 52-53) foi utilizado para tabular esses dados. O modelo do autor apresenta como conteúdo das imagens das cidades os elementos que remetem às formas físicas, adequadamente, classificados: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos. (1997, p. 52-53).

1.8.6 Confiabilidade

A confiabilidade da pesquisa está na isenção por parte do pesquisador em garantir visibilidade externa na condução da pesquisa. E isto, deu-se por meio do protocolo da pesquisa na Plataforma Brasil, direcionada ao comitê de ética e pesquisa da Universidade Federal do Amazonas, que apreciou este projeto desta tese em sessão ordinária, POR UNANIMIDADE DE VOTOS, e emitiu o parecer n 878.144 com data de relatoria de 18/11/2014, CAAE n 38534714.0.0000.5020, atendendo assim, a resolução CNS 466/2012.

A tese em questão está vinculada ao Grupo de pesquisa denominado Núcleo de Etnoecologia da Amazônia brasileira - **NETNO**, integrante da Rede de Estudos dos Agroecossistemas Amazônicos - **REAA**. Acrescenta-se ainda a triangulação dos dados, e também, aspectos referentes à objetividade e isenção na condução da pesquisa, os quais foram mantidos. Finalmente, o pesquisador transcreveu as entrevistas e questionários para o sistema EPI INFO versão 7 , a partir deste realizou exportação de dados para o aplicativo do Microsoft Excel, versão 2007 para consulta futura.

1.9 CONCEPÇÕES TEÓRICAS

1.9.1 Percepção, Imaginabilidade e Legibilidade

O termo percepção, derivado do latim “perception”, é conceituado na maioria dos dicionários da língua portuguesa como: ato ou efeito de perceber; combinação dos sentidos no reconhecimento de um objeto; recepção de um estímulo; faculdade de conhecer independentemente dos sentidos; sensação; intuição; ideia; imagem. (MARIN, 2008, p. 206).

Segundo Tuan (1980, p.4) a percepção é a resposta dos sentidos aos estímulos ambientais (percepção sensorial) e a atividade mental resultante da relação com o ambiente (percepção cognitiva), traduz o espaço vivido e o espaço construído sob a ótica de quem o vivencia.

Não é difícil identificar uma amplitude considerável de possíveis significados a partir dessas conceituações, que vão desde a recepção de estímulos até a intuição, a idéia e a imagem, como categorias perfeitamente distintas no discurso filosófico (MARIN, 2008, p. 206).

Por possuírem órgãos de sentido similares, todos os seres humanos compartilham percepções comuns, tendo então, um mundo em comum, do ponto de vista fisiológico. Porém, ao olhar para uma determinada paisagem, dificilmente duas pessoas terão a mesma visão ou compreensão sobre a mesma. Isto porque, o que cada pessoa seleciona para ver depende muito de sua história de vida e bagagem cultural (LUDKE e ANDRÉ, [1986] apud DÁCIO, 2011, p. 70).

Cada indivíduo percebe, reage e responde diferentemente às ações sobre o ambiente em que vive. As respostas ou manifestações daí decorrentes são resultados das percepções (individuais e coletivas), dos processos cognitivos, julgamentos e expectativas de cada pessoa. (FERNANDES, 2003, p. 02)

Desta forma, o estudo da percepção ambiental é de fundamental importância para a compreensão das inter-relações entre os seres humanos, suas expectativas, anseios, satisfações e insatisfações, julgamentos e condutas. (IBIDEM, 2003, p.02)

A ênfase dada por Lynch (1997, p. 11) é a consideração do ambiente físico como a variável independente, com destaque na definição das qualidades físicas

relacionadas aos atributos de identidade e estrutura da imagem mental. O que a isto o autor chama de Imaginabilidade, a saber:

O ambiente físico como a variável independente, com fins a definir as qualidades físicas relacionadas aos atributos de identidade e estrutura na imagem mental. [...] a característica, num objeto físico, que lhe confere uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador dado. É aquela forma, cor ou disposição que facilita a criação de imagens mentais claramente identificadas, poderosamente estruturadas e extremamente úteis do ambiente. IDEM (1997, p. 11)

O autor ainda acrescenta a importância de examinar a qualidade visual da cidade centrando-se na clareza, ou seja, na legibilidade, considerando os ambientes na escala urbana de dimensão, tempo e complexidade, para explicitar em consideração a cidade o modo como percebem seus habitantes.

Ainda que a clareza ou a legibilidade não seja, de modo algum, o único atributo importante de uma bela cidade, é algo revestido de uma importância especial quando consideramos os ambientes na escala urbana de dimensão, tempo e complexidade. Para compreender isso, devemos levar em consideração não apenas a cidade como uma coisa em si, mas a cidade do modo como a percebem seus habitantes. IBIDEM (1997, p.3)

Para Tuan (1980, p. 4) “a percepção é tanto a resposta dos sentidos aos estímulos externos, como a atividade proposital, na qual certos fenômenos são claramente registrados, enquanto outros retrocedem para a sombra ou são bloqueados”. As percepções que um indivíduo tem sobre o ambiente em que se encontra são frutos de sua experiência de vida, portanto, a forma de ver o mundo é bastante pessoal, mesmo ao ser entremeada pelas experiências do grupo em que o mesmo se acha inserido.

Para Lynch (1997, p. 9), é conveniente abstrair para a análise [em um estudo de percepção na cidade], três componentes: identidade, estrutura e significado. São eles os componentes de uma imagem ambiental, de forma indissociável.

O autor apresenta como conteúdo das imagens das cidades os elementos cuja representação remete às formas físicas, adequadamente, classificados: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos. (1997, p. 52-53).

1.9.2 Percepção Ambiental

A percepção ambiental segundo Fernandes et. al. (2003, p.01), pode ser conceituada como sendo uma tomada de consciência do ambiente pelo ser humano, ou seja, o ato de perceber o ambiente onde se está inserido, aprendendo a proteger e a cuidar do mesmo.

O conceito de percepção ambiental apresentado por Del Rio e Oliveira (1999, p.3), é o entendimento sobre a constituição de um processo mental de interação do indivíduo com o ambiente por meio de mecanismos perceptivos propriamente ditos e, principalmente cognitivos.

Silva (2008, p.29), fundamenta a base conceitual de percepção ambiental na Geografia Humanística mediante o qual desde o final da década de 60 e início dos anos 70 realizou um resgate e uma nova maneira de valorizar as percepções dos indivíduos e considerá-las nas diversas formas de exploração dos espaços e das paisagens. A Geografia Humanística reflete de forma crítica sobre os fenômenos geográficos com o propósito de alcançar o melhor entendimento sobre os seres humanos e suas condições de vida. Nesse bojo estão inevitavelmente os sentimentos e ideias sobre o espaço e lugar, cuja busca do entendimento do mundo humano se dá por meio do estudo das relações das pessoas com a natureza.

Para Ferrara (1993, p.153), a percepção ambiental é compreendida como sendo a operação exposta da lógica da linguagem cuja atribuição é organizar os signos expressivos dos usos e hábitos de um lugar.

Compreender e contextualizar o homem dentro de seu ambiente físico, de sua história e de sua percepção sobre o ambiente (Morán apud, 1990), possibilita informações fundamentais sobre uso de recursos ambientais, principalmente em se tratando de melhoramento de técnicas de manejo, conservação e aprimoramentos científicos. (GARCEZ, 2010, p.1)

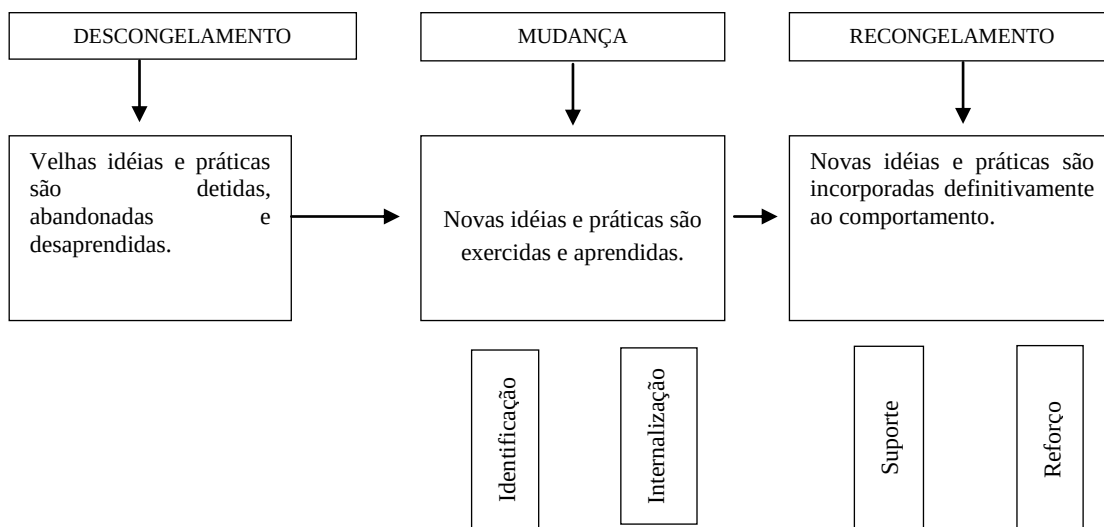
O lugar onde está cada pessoa no mundo é percebido como o lugar da vida e é o símbolo daquele tipo de vida situado em relação a outras possibilidades, vale dizer então como se mantêm sempre vivas aquelas escaramuças entre as abstrações idealizadas e as práticas do vale-tudo, é preciso conviver com muita coisa fora dos trilhos. (SANTOS, 1988, p. 40).

1.9.3 Mudança, Espaço e Invisibilidade.

Para Robbins e Decenzo (2004, p. 157) as mudanças nos oferecem oportunidades a todo instante. Com elas podemos crescer e melhorar o nosso modo de viver. [...] “diante das mudanças, o ser humano pode ter três opções: resistir a elas, segui-las ou liderá-las”.

Chiavenatto (2004, p. 298), conceitua mudança como sendo a transição de uma situação para outra diferente ou a passagem de um estado para outro diferente. Mudança implica ruptura, interrupção, variação, transformação, perturbação. O autor se baseia no modelo de Kurt Lewin adaptado por Schein e outros ([2004], p. 298,[2014] , p.371), e que é aplicável a pessoas, grupos sociais e organizações. O modelo envolve três fases:

Figura 7- Representação esquemática sobre as Fases do Processo de Mudança.



Fonte: Chiavenatto (2014, p.371).

Alguns autores como Calvino, (1990, p. 69-70), Rocha, (2009, p.65-74), Lynch (1999, p.129-131), expressam a forma sobre como se dá a constatação da mudança nas cidades. Por ora, pela falta de percepção do indivíduo, pelas mudanças antrópicas, e conseqüentemente, pela invisibilidade inconscientemente interposta.

As cidades transformam-se e seria interessante pensar até que ponto, para seus habitantes, sua imagem se modifica. Ou se tais mudanças criam outras imagens, ao

se sobrepor às anteriores, sem necessariamente apagá-las, confundindo seus contornos, mas nunca sua ancoragem. LYRA (2002, p.324-325)

A cidade de quem passa sem entrar é uma; é outra para quem é aprisionado e não sai mais dali; uma é a cidade a qual se chega pela primeira vez, outra é a que se abandona para nunca mais retornar; cada uma merece um nome diferente. (CALVINO, 1990, p.23)

A cidade não é apenas um objeto percebido (e talvez desfrutado) por milhões de pessoas de classes sociais e características extremamente diversas, mas também o produto de muitos construtores que, por razões próprias, nunca deixam de modificar sua estrutura. Se em linhas gerais, ela pode ser estável por algum tempo, por outro lado está sempre se modificando nos detalhes. Não há resultado final, mas apenas uma contínua sucessão de fases. Não admira, portanto, o fato da arte de dar forma às cidades para o prazer dos sentidos seja bastante diversa da arquitetura, da música ou da literatura. Ela tem muito a aprender com essas outras artes, mas não pode imitá-las (LYNCH, 1997, p.2).

As atuais megalópoles padecem de uma sintomática perda de identidade visual quando optam por uma estética globalizada e internacional. Perecem pela ilegibilidade de seus contornos, pelo esquecimento de suas raízes, pelo enrijecimento da estrutura forçosamente militarista (LYRA, 2002, p.324). A cidade não vê seu bairro, este, é um lugar esquecido ou o lugar do esquecimento, onde as pessoas são deixadas para viver de qualquer jeito, o movimento reflexivo implica na invisibilidade do espaço (ROCHA, 2009, p.78).

O espaço é o local de agasalho da informação e interfere na sua tradução, mas sua homogeneidade não permite a sua revelação. Essa homogeneidade faz com que a informação espacial se transforme em informação sobre o espaço, contido, abstrata e teoricamente em relatórios e memoriais nos quais não se vê o espaço, embora sobre ele se fale (FERRARA, 1993, p. 152).

Para Correa (1989, p. 72) o espaço urbano é entendido como fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campos de lutas. É o produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço. São agentes sociais concretos, e não um

mercado invisível ou processos aleatórios atuando sobre um espaço abstrato. A ação desses agentes é complexa, derivando da dinâmica de acumulação de capital, das necessidades mutáveis de reprodução das relações de produção, e dos conflitos de classe que dela emergem.

A existência comum dos seres humanos possui diversos elementos inscritos em um espaço; deixam aí suas marcas. Lugar onde se manifesta a vida, o espaço é condição, meio e produto da realização da sociedade humana em toda a sua multiplicidade. Reproduzido ao longo de um processo histórico ininterrupto de constituição da humanidade, e é este, também o plano da sua reprodução. “Ao produzir sua existência, a sociedade reproduz, continuamente, o espaço”. (CARLOS, 2001, p.11). As sociedades humanas ao transformarem o ambiente produzem, reproduzem e reconstróem culturalmente diferentes espaços, assim, o espaço torna-se resultado de processos sociais, sendo também meio e condição para esses processos. (PINHEIRO, 2008, p.25)

O olhar a cidade nos dias atuais, salienta Rocha (2009, p.32), é um exercício um tanto quanto audacioso, até porque o que olhamos e vemos agora, em poucos segundos não será o mesmo. A cidade moderna, multifacetada e de ritmo frenético produz tipos específicos e os comporta como seus troféus. Cada um a seu modo e todos em particular seguem pela cidade produzindo e reproduzindo sua forma de ser caracteristicamente determinada pela condição mesma do urbano.

O espaço urbano não é somente uma construção material (produto), mas, também, algo que exprime as relações sociais, e, ao mesmo tempo, reage sobre elas. Para Lefebvre (1999, p.110), o essencial para o entendimento do fenômeno urbano é a leitura da cidade a partir de sua centralidade. Aí se encontra e se produz todas as coisas, mercadorias, objetos, pessoas, imagens, formas etc., resultando no tipicamente urbano. A centralidade não é indiferente ao que ela reúne, ao contrário, pois ela exige um conteúdo. E, no entanto, não importa qual seja este conteúdo, amontoamento de objetos e de produtos nos entrepostos, montes de frutas nas praças de mercado, multidões, pessoas caminhando, pilhas de objetos variados, justapostos, superpostos, acumulados, eis o que constitui o urbano pela centralidade citadina.

As mudanças aliadas à acelerada urbanização das cidades promovem efeitos imediatos. Neste contexto as políticas públicas configuram-se como instrumentos

fundamentais na construção de ambientes saudáveis, sendo a percepção ambiental uma ferramenta de grande importância na elaboração de políticas públicas de atendimento das necessidades das populações humanas. (OLIVEIRA, 2003)

A organização da vida humana no espaço urbano com seus deslocamentos no tempo e espaço da cidade configura-se na mobilidade do modo como se processa expandindo o tecido urbano, fragmentando-o. Tornam-se assim fragmentados porque é produto da ação social no movimento de reprodução das relações sociais de modo funcional e hierarquizado. Os movimentos de deslocamentos levam consigo as relações sociais, a cultura, a história permitindo considerar a perspectiva da transformação permanente da realidade social pela ótica dos seres humanos como produtor e produto desta realidade observada. (ROCHA, 2009, p.15).

Para KUS (1983, p. 278), o espaço é uma categoria social definida alternativamente em contextos sociais e históricos (e se define como um todo ordenado por meio de uma estrutura lógica e necessária). O espaço (cidade), sob um determinado ponto de vista, apresenta-se pronto e acabado, oferecendo poucas condições para que seja questionado, interrogado, ou mesmo elaborado, sugerindo que seja apenas absorvido. (ROCHA, 2009, p.15).

1.9.4 Cidade e Percepção ambiental da Cidade

Vejamos um episódio da vida do teólogo Paul Tillich, [...] que nasceu e cresceu em uma pequena cidade da Alemanha Oriental em fins do século passado. A cidade tinha características medievais. Circundada por uma muralha e administrada do edifício da prefeitura municipal construído na Idade Média, dava a impressão de um pequeno mundo, protegido e autossuficiente. TUAN (1983, p. 03).

As cidades constituem os mais característicos ecossistemas do Planeta, sendo palco das atividades humanas nas mais distintas regiões desde tempos bem remotos. Em sua maioria, tanto as metrópoles como as pequenas cidades configuram seus desenvolvimentos baseados no sistema capitalista, onde após a revolução industrial, direcionou a produção do espaço urbano cuja dicotomia homem-natureza foi sendo imposta contínua e gradativamente. BATISTA (2000, p.30)

Segundo Filho (2003), o processo de urbanização das cidades e a complexidade de seus problemas em questão são apontados como os principais desafios na busca de um desenvolvimento mais sustentável, principalmente quando se constata o impacto causado pelos centros urbanos, devido à apropriação inadequada dos recursos naturais, causando a degradação e contaminação do meio ambiente. A busca da sustentabilidade ambiental urbana é considerada imprescindível para reverter os impactos ambientais associados à urbanização.

Ao analisarmos as cidades em um contexto mundial, observamos o fato de apesar das peculiaridades de cada uma, a maioria reflete em seu espaço urbano a ação antrópica no espaço natural, revelando um contraste quase sempre culminando com a degradação ambiental. Essa situação é percebida com maior facilidade nos países periféricos onde se constata a queda assustadora da qualidade de vida dos moradores citadinos em detrimento de uma acelerada urbanização, resultado de um processo desvinculado de ações mínimas do planejamento.

As sociedades ao longo de sua história vão imprimindo suas marcas por meio do modo de apropriação do espaço, isto é, no uso do espaço, onde este por sua vez é a materialização concreta de relações sociais, sendo reproduzidas paulatinamente.

Lynch (1997, p. 1) apresenta um conceito direcionado de cidade no âmbito da perspectiva da percepção ambiental. Para ele olhar para as cidades pode dar um prazer especial, por mais comum possa ser o panorama. Como obra arquitetônica, a cidade é uma construção no espaço, mas uma construção em grande escala; uma coisa só é percebida no decorrer de longos períodos de tempo. O design de uma cidade é, portanto, uma arte temporal, mas raramente pode usar as seqüências controladas e limitadas de outras artes temporais, como a música, por exemplo.

Para Carlos (1994, p 83), a cidade é essencialmente o *locus* da concentração de meios de produção e de concentração de pessoas; é o lugar da divisão econômica do trabalho, é o lugar da divisão social do trabalho dentro do processo produtivo e na sociedade é também um elo na divisão espacial do trabalho na totalidade do espaço.

A questão da percepção ambiental na cidade envolve variados aspectos: sociais, econômico, culturais, ambientais e legais. Há de se destacar a necessidade de entes governamentais fazerem uso de instrumentos legais para o efetivo

desenvolvimento das cidades de modo sustentável tornando-as cidades saudáveis. Por ora, partes da cidade recebem essa atenção, no entanto, cabe focar um estudo mais conjuntural, no todo. O desenvolvimento sustentável é aquele que ocorre obedecendo a todos os princípios a respeito da satisfação dos seres humanos respeitando o ambiente e buscando, antes de tudo, integrá-lo a esse meio do qual ele faz parte e do qual não pode ficar desassociado. FONSECA (2002)

É a partir da delimitação de espaço público, onde a cidade configura-se como um contexto por meio do qual dar-se as relações dos indivíduos, das famílias e de trabalho. Pinheiro (2008, p.18), expressa claramente essa situação: “Uma das vertentes que justifica a consolidação desta conjuntura seria o fato da cidade ser, na maioria das vezes, analisada e estudada a partir do macro espaço, ou seja, do espaço público, pondo em segundo plano o espaço privado, da família, da casa e das relações que neste se dão”.

Assim, analisar a cidade, sua complexidade a partir da captação de aspectos do cotidiano das famílias [...] e as mudanças ocorridas neste cotidiano [...] vincula-se a perspectiva da utilização da categoria espaço tendo como parâmetro as várias singularidades componentes da cidade. Frente à problemática ambiental, o espaço também se apresenta como categoria fundamental de análise no auxílio à compreensão das formas pelas quais as relações societárias produzem e reproduzem o ambiente, ou seja, produzem e reproduzem o espaço social (RODRIGUES, 1996, p. 27).

1.9.5 Visão sistêmica

Para Morin (1998, p.259), a ideia sistêmica, em permanecendo “teórica”, não afeta o paradigma de separação/simplificação por superar julgando superar a atomização reducionista. “A visão holística da percepção ambiental [...] aborda questões sobre o comportamento humano, colocando-o como resultante de um processo perceptivo no qual o ambiente possui um papel fundamental.

Os projetistas não devem se preocupar só com a construção a se fazer, mas com a composição em relação ao ambiente. As pessoas mudam várias vezes de casa ou de trabalho, não se apegando à construção, visto que existe pouca afetividade entre o ser humano e a edificação. Neste caso, a variável de maior importância está na harmonia e na boa convivência com o ambiente”. (FERNANDES, 2003)

Segundo Philippi Jr. (2000), a luta política pelo conhecimento é um debate para dissolver a representação imaginária da ciência como um processo neutro no qual o conhecimento se desenvolve como resultado de uma lógica interna conduzida pela ação metodológica de sujeitos autoconscientes frente a uma realidade objetiva. Nessa visão positivista, as esferas de materialidade do real se dissolvem na “platitude” da realidade empírica e na constituição da lógica e da matemática em sujeito universal do conhecimento. Por sua parte, as perspectivas biologistas sobre o conhecimento têm colocado a emergência de uma consciência ecológica, onde o sujeito do saber aparece como todo organismo biológico que internaliza e transforma seu ambiente. De forma paralela, tem aparecido uma série de teorias e metodologias que buscam a reintegração do conhecimento e de suas aplicações técnicas dentre as áreas.

De acordo com Morin (1998, p.258), essa noção de sistema foi sempre uma noção-apoio para designar todo o conjunto de relações entre constituintes formando um todo. A noção só se torna revolucionária quando, em vez de completar a definição das coisas, dos corpos e dos objetos, substitui a de coisa ou de objeto, que eram constituídos de forma e de substância, decomponíveis em elementos primários, isoláveis nitidamente em espaço neutro, submetidos apenas às leis externas da “natureza”. E, dentro dessa abordagem, o estudo das ciências ambientais dá-se por meio de metodologias interdisciplinares de modo a termos um eficiente mecanismo de tratamento científico e tecnológico.

A inteligência do sistema postula um novo princípio de conhecimento não holista. Isso só é possível ao se conceber o sistema não só como um termo geral, mas também como um termo genérico ou gerador, isto é, como um paradigma, definindo-se aqui paradigma como o conjunto das relações fundamentais de associação e/ou de oposição entre um número restrito de noções-chave, relações essas que vão comandar e controlar todos os pensamentos, todos os discursos, todas as teorias. IBIDEM (1998, p.258).

Para Philippi Jr. (2000, p.5), [...] verifica-se, nesses casos, a busca de um entendimento comum (ou simplesmente partilhado) e o envolvimento direto dos interlocutores. Cada disciplina, ciência ou técnica mantém a sua própria identidade, conserva sua metodologia e observa os limites dos seus respectivos campos. É essencial na interdisciplinaridade que a ciência e o cientista continuem a ser o que são, porém intercambiando hipóteses, elaborações e conclusões.

A necessidade de uma articulação científica só se justifica se existem processos materiais que, não podendo ser apreendidos a partir dos conhecimentos elaborados por uma só das ciências em seu estado atual, aparecem como regiões do real onde confluem os efeitos de duas ou mais ordens de materialidade, objeto de diferentes ciências. Essa articulação científica não pode ser pensada como uma fusão dos objetos teóricos das ciências – os que constituem sua especificidade teórica de onde derivam seu efeito de conhecimento, senão como uma sobre determinação ou uma interdeterminação dos processos materiais dos quais as ciências produzem um efeito de conhecimento em seus respectivos campos teóricos. IBIDEM (2000)

“(...) o paradigma novo que a ideia do sistema traz, Pascal já havia exprimido: Considero impossível conhecer o todo sem conhecer as partes sem conhecer o todo, como conhecer o todo sem conhecer particularmente as partes”. MORIN (1998, p. 259)

Como bem argumenta Philippi Jr. (2000), o maior obstáculo para o desenvolvimento da ciência e da tecnologia seria o aprendizado de uma abordagem global de um dado problema ambiental, envolvendo a multidisciplinaridade e a interdisciplinaridade, o que tem como implicação a aproximação, o diálogo e a fusão das diferentes disciplinas.

1.10 LIMITAÇÕES DA PESQUISA

A realização da pesquisa consistiu em explorar a percepção dos indivíduos moradores de cidades da região metropolitana. Foi importante determinar o foco da pesquisa, mais ainda assim, nunca será possível explorar todos os ângulos de um fenômeno, considerando o tempo razoavelmente limitado.

As limitações da pesquisa foram as seguintes:

A abrangência da pesquisa limitou-se somente a três cidades da região metropolitana.

O método do estudo de caso tende a reduzir os resultados obtidos aos limites da organização pesquisada.

O processo percebido tanto pelo pesquisador quanto pelos entrevistados, atua como fator de restrição na análise;

As variáveis pesquisadas, apesar de guardarem estreita relação com o referencial teórico adotado, sobretudo no que tange à teoria sistêmica, não esgotam as possibilidades de análise da temática.

O paradigma qualitativo e interpretativo adotado pelo pesquisador pressupõe maior aproximação da realidade investigada, além de exigir reflexões e posicionamento crítico contínuo do autor da tese.

O estudo evita, ao máximo possível, adotar qualquer ponto-de-vista tendencioso a favorecer interesses partidários.

Apesar de alguns entrevistados estabelecerem tempo para aplicação da entrevista, com o argumento de que “não tem muito tempo”, a pesquisa não padeceu de nenhum prejuízo quanto ao repasse de informações.

Observou-se uma resistência quanto ao preenchimento do questionário e a realização das entrevistas;

Nenhum dos Entrevistados foi e/ou será identificado, exceto nos termos previsto em lei;

A falta de recursos financeiros dificultou parcialmente a realização da pesquisa.

Esperamos com este trabalho proporcionar inspiração para outras pesquisas teóricas e vislumbre alcançar outras cidades da região metropolitana.

CAPÍTULO II –PARADIGMA SISTÊMICO EM CIDADES AMAZÔNICAS: UMA ANÁLISE DA PERCEPÇÃO DO AMBIENTE

[...] só é possível conceber o sistema não só como um termo geral, mas também como um termo genérico ou gerador, isto é, como um paradigma .(MORIN,2010, p. 258)

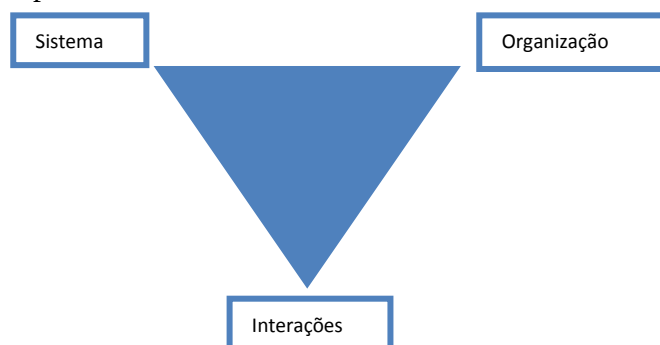
2.1 COMPLEXIDADE SISTÊMICA NO AMBIENTE CITADINO

O uso da concepção sistêmica na temática legibilidade ambiental nas cidades amazônicas remete a trajetória do pensamento de Morin (2005, p. 135-140), um dos pensadores mais representativos quanto ao uso da concepção paradigmática sistêmica. A etapa inicial do referido pensamento contém os conceitos fundamentais para o discernimento do ambiente a ser estudado e a caracterização do sistema onde ele está inserido.

Na sua essência o conceito de Morin (2005, p.264) traduz-se na identificação de três elementos: o sistema, a organização e as interações. O sistema pressupõe uma organização lógica na forma como interfere no ambiente, retratando seu funcionamento, bem como o complexo de suas relações. A organização denota a consistência e limites temporariamente definidos. E, as interações dão-se a partir da identificação de elementos interagentes, com medidas de retroação contínua.

Esses elementos, indissociáveis, são estratégicos e reluzentes para estudar os sistemas ambientais nas cidades amazônicas (Rio Preto da Eva, Manacapuru e Manaus). A validação de tais elementos deu-se por meio do macroconceito contido no paradigma sistêmico, Figura 8).

Figura 8 – Representação esquemática sobre o macroconceito do paradigma da complexidade sistêmica.

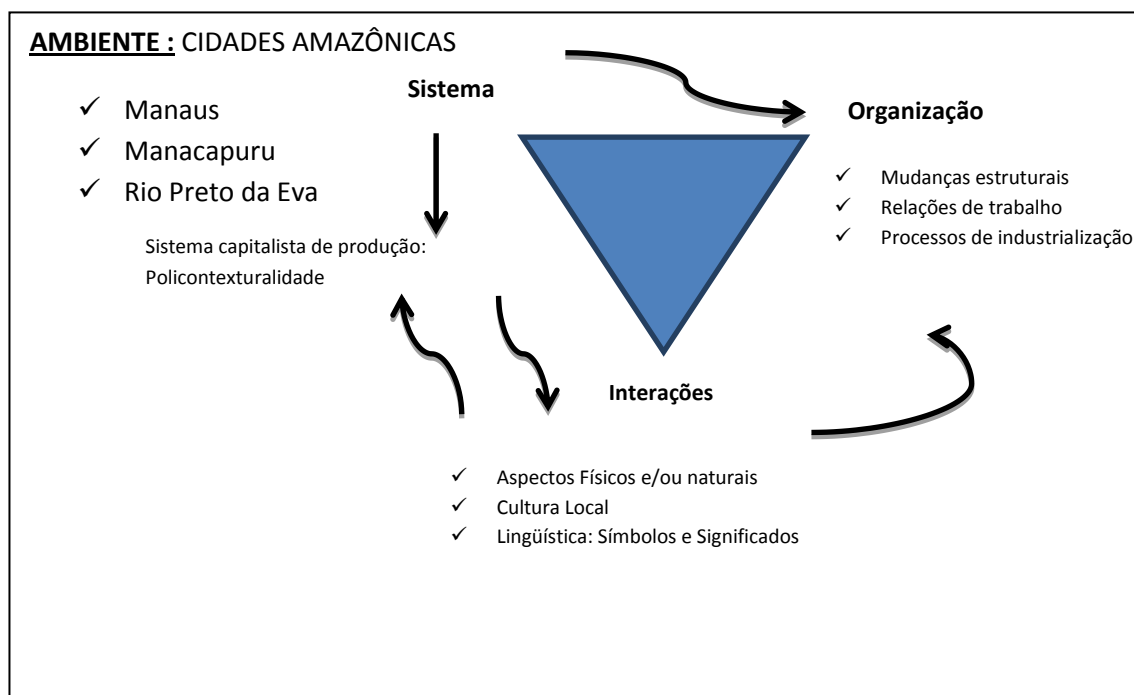


Fonte: Morin (2005, p.264).

A “noção” de sistema foi sempre uma “noção-apoio” para designar todo o conjunto de relações entre constituintes formando um todo (Morin, 2005, p.258). A cidade, o objeto de estudo desta pesquisa, constitui o todo referido na citação. O ambiente consiste em todo e qualquer espaço, com a premência de existência e temporariedade específica, a saber, o ambiente citadino. E, sendo o espaço, onde se tecem interações e organização de forma sistêmica, conduziu-se sua descrição quanto a sua generalidade e confluência.

O ambiente nesta tese é retratado por meio da cidade, onde coexistem relações circundantes da mesma no capitalismo e, portanto, traduz-se num lugar de produção simbólica. Neste contexto, temos as interações recorrentes e consolidadas por meio dos traços culturais de cada cidade estudada mais as dinâmicas conectoras dos indivíduos a determinados elementos essenciais contidos na Pólis.

Quadro 8 - Representação gráfica da aplicação do macroconceito do paradigma sistêmico aplicado à legibilidade das cidades de Manaus, Manacapuru e Rio Preto da Eva no Estado do Amazonas, Brasil.



Fonte: Wagner Pinto (2015).

A aplicação do paradigma da complexidade sistêmica sobre as cidades estudadas (Quadro 8) traz a tona o desmoronamento do pensamento sistêmico em relação à noção de objeto, e supera a noção todo-parte apregoada pelo holismo. No

entanto, visualiza-se a confluência entre as cidades amazônicas de Manaus, Manacapuru e Rio Preto da Eva, no Estado do Amazonas, Brasil; interagindo em decorrência de um sistema demandador de um novo paradigma expresso pela organização, resultante ou não de uma legibilidade ambiental nas cidades.

Percebe-se assim a coerência racional e dialógica com a qual a organização molda o ambiente das cidades, e que por ora, a própria experiência instala um contexto modificador do real e da realidade, justamente, por conta do valor heurístico cujo contexto anterior subsidiará o subsequente.

Nessa lógica, tem-se com clareza a provisão de um modelo representativo de cada realidade citadina provida pelo paradigma na medida da constatação de problemas nas cidades amazônicas. O mesmo exerce um poder estipulador para criar em torno de si um consenso especial voltado a uma visão convergente no mundo. E, é essa visão de mundo contida no paradigma citadino que constituiu a base para análise sistêmica na região metropolitana (cidades de Manaus, Manacapuru e Rio Preto da Eva) quanto à percepção ambiental em cada uma delas.

2.2 ANÁLISE DE PARADIGMA DA IMAGINABILIDADE AMBIENTAL

2.2.1 Cidade de Manaus

2.2.1.1 A cidade de Manaus: Surgimento

O fenômeno da ocupação do solo, na raia do atual município de Manaus, demorou longos anos a aparecer como uma nítida feição da política econômica primária portuguesa. Manaus nasceu sob o influxo de forças não reveladoras, em absoluto, de uma tendência orientadora, disciplinada. Monteiro (2012, p. 20 – 28) descreve o nascedouro da cidade de Manaus como uma obra da improvisação, uma obra humana apressada, ou se preferem, originou-se do espírito gregário dos seres humanos, sem uma noção muito rígida e completa do significado da obra, uma aventura e uma improvisação continuada no tempo.

O passado de Manaus revela a cidade com características singulares, registradas em quadros e fotos antigas. Registra-se, como primeiras construções a olaria, a fábrica de redes e a fábrica de velas em 1787, numa realização do governo de Lobo D'Almada. Ilustra-se, também, antes das velas, o combustível da luz das ruas era a

banha de tartaruga, de acordo com estudos do historiador Mário Ypiranga Monteiro. (Fonseca, 2002, p.49-50).

Determinou o povoamento do território uma causa econômica primeira – a utilização do trabalho de escravos a época indígenas, seguidamente a causa política – o afastamento do meridiano. Ou as duas ao mesmo tempo? O pouso da tropa de resgate foi a primeira manifestação da realidade concreta do povoamento inicial. Em redor do pouso da tropa levantaram-se os aldeamentos dos índios.

A causa econômica, a que nos referimos, inculca uma explicação demorada sobre essa modalidade do aventureirismo reinol. A tropa vinha ao resgate. O resgate resumia-se no aproveitamento do elemento humano natural. Era o braço para o eito mortificante, a que não se sujeitaria o índio. A outra causa a política, compreendida a viagem de exploração dos domínios, a fim de impedir a intromissão dos inimigos da coroa. Somente a 22 de junho de 1657 partia de São Luís do Maranhão uma tropa de resgate, comandada pelo cabo Bento Maciel Parente.(Monteiro, 2012, p. 20 – 28).

Rumo orientado para o sertão amazônico. Seguiam-na dois religiosos, os padres Francisco Veloso e Manuel pires. O notável orador sacro, padre Antônio Vieira, pregou a partida dessa bandeira que aliciara cerca de trezentos índios, além dos vinte e cinco soldados da guarnição e dos agregados. Foi essa tropa de resgate a primeira a fixar-se, pelo menos durante algum tempo, na área hoje abrangida pelo município de Manaus. Assentando arraial na boca do Rio Tarumã, foi ali chantada a cruz (a cruz do tarumã) e a exemplo das velhas formas processuais de tomada de posse, rezada a missa. (Op. Cit., 2012, p. 20 – 28)

Figura 8 - Representação de Paisagem do centro da cidade de Manaus em seu passado.



Fonte: Secretaria Estadual de Cultura e Turismo 2001 Monteiro (2012, p.49)

Um escritor italiano descreve sua experiência ao vivenciar alguns momentos na incipiente cidade de Manaus (ISEBURG 1991, p. 171-2):

A cidade tem a extensão de aproximadamente uma milha; andando da igreja dos remédios até a outra dita do hospital, encontram-se três grandes enseadas onde estão ancorados bergtins, vigilengas e outras embarcações menores. Pode-se ir aos diversos bairros por meio de três longas pontes de madeira que interligam a cidade. O porto seguro e defendido de vários ventos; possui um pequeno canteiro para a construção de navios e, no alto da colina, uma olaria. Tudo isso anuncia o aproximar-se da civilização. Encontram-se muitos edifícios de pedra e tijolos, (..) as praças são espaçosas e em forma de um quadrado; as ruas amplas e com traçado retilíneo, mas sem calçamento; as casas de um só andar, de estilo moderno.(...)

A Manaus de outrora, respeitados os sentimentos dos nostálgicos, haja vista que o progresso se faz necessário, era uma cidade rica cujo estilo de vida da população, a arquitetura, os hábitos, etc., foram trazidos da Europa. Esse bom estilo de vida proporcionou durante muito tempo para os manauenses, ou manauaras, uma vida pacata repleta de saraus, serenatas, piqueniques, influência dos franceses, principalmente. (Fonseca, 2002, p. 49)

A aldeia – possivelmente, dadas às indicações mais aceitáveis, a região era habitada pelos índios Manaós, a nação dominava o vale do Rio Negro. Não deixa, porém, de ser curioso, como os ferozes Muras cursavam o mesmo rio, dilatando as correrias até ao povoado de carvoeiro e chegando a ameaçar a margem esquerda onde se plantara o forte de São José da Barra. Duvidoso, portanto, conforme escreve Monteiro

(2012, p. 111) coubesse somente aos Manaós o domínio total destes chãos, a menos que fossem aliados. Mas isso também não consta dos registros, imagino como se comportariam Muras e Manaós, os primeiros sabidamente antropófagos e os segundos grandes guerreiros e escravagistas contribulados numa espécie de confederação muito ampla.

Figura 9 - Representação sobre o Cemitério dos índios Manaós, na iminência da barreira formada pela atual Praça de Dom Pedro.



Fonte: Monteiro (2012, p.141)

A área central descrita em Salgado (2009, p.99) surgia a partir do roadway do Rio Negro, envolvia o espaço da Manaus inicial, com a Ilha e o Igarapé de São Vicente, e crescia ladeada por igarapés. Era um misto de área histórica, institucional, empresarial, comercial, de serviços, lazer e residencial.

Os homens vestiam-se de linho e as mulheres acompanhavam à moda de Paris. Os cafés eram freqüentados assiduamente e as praças tinham o encantamento de uma arborização bem cuidada e artesanal. Fonseca (2002, p. 50) descreve aspectos da pompa daquela época quando as ruas eram emolduradas de postes de ferro e os lampiões lembravam as cidades européias. Fotos antigas registram com fidelidade a pompa na época. A pobreza era considerada digna, e as desigualdades não eram relevantes. O espaço urbano de Manaus era bem delimitado, com ruas limpas, largas, feitas de paralelepípedo e as fachadas dos prédios copiavam o modelo trazido da

Europa, era a Manaus do requinte, do bom-gosto, da elegância. A Manaus da Belle Époque, resgatada anos mais atuais como área para ações de turismo.

Mas voltando aos primórdios da história de ocupação ambiental. Pedro Teixeira subiu o rio Amazonas, largando de Cametá a 28 de outubro de 1637, atingindo o Paianino. Tomou posse da região amazônica a 16 de agosto de 1639, em nome da coroa portuguesa, a fim de asselar a expedição da carta régia mediante a qual criara a Capitania do cabo do norte, em 1637, por Felipe IV da Espanha. O auto de posse vem em Berredo (anais, I: 283). Todavia, o privilégio do descobrimento do rio negro cabe, inteiro, a Francisco Orellana, ao lhe por o nome em 3 de junho de 1542, sábado, véspera da Santíssima Trindade. O domínio do rio negro coube efetivamente aos portugueses, mas não foi levado a efeito ainda dessa feita, como se pode ajuizar da relação do padre Acunã:

(...) situada estaua la armada portuguesa de buelta de viaje, em la boca Del rio negro, á lós doze de octubre de seiscentos y treinta e nueve, cuando considerandose lós soldados ya como a lãs puertas de sus casas, y boluiendo lós ojos no sobre lós acrecentamientos que train, que esos eram ningunos, sino sobre lãs perdidas que em espacio de más de dos anos que auian andado en este descubrimiento, auiamtenido, que no eram poças (Acunã, Descubrimiento, 155 apud Monteiro, 2012, p. 18)

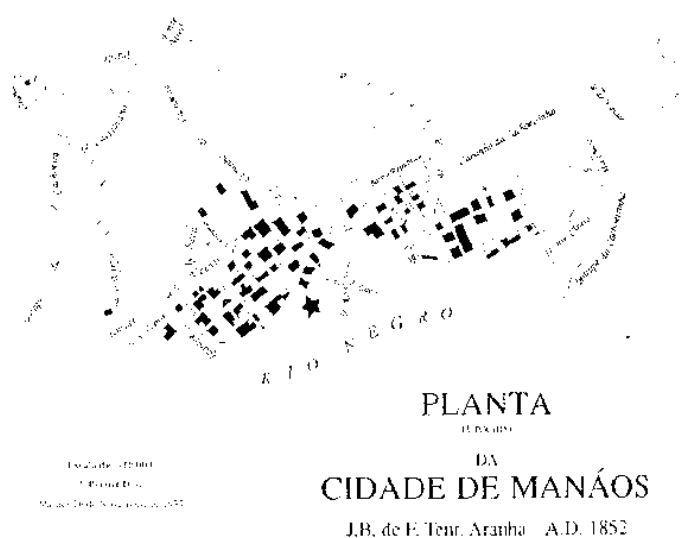
Após a conquista e o domínio do território da Amazônia, a região apresentava duas capitanias: a do Grão-Pará e a do Maranhão. A primeira tinha como sede Belém. No entanto, as dificuldades em controlar um território tão vasto fizeram com que o capitão-general do Grão-Pará e presidente da comissão demarcassem limites com as colônias espanholas. Francisco Xavier de Mendonça Furtado propôs a João de Carvalho e Melo o marquês de pombal, em Lisboa, a divisão da capitania do Grão-Pará. Assim, em 1755, foi criada a capitania de São Jose do Rio Negro, com sede em Mariuá, que, em menos de um ano, passou a ser chamada de Barcelos.

Em 1791, a capital da província, sede da capitania, é transferida de Barcelos para Lugar da Barra, que tem localização mais estratégica, situada próximo ao encontro dos rios Negros e Solimões, e elevada à categoria de vila, originando uma fase de crescimento da povoação. A ordem, dada por Manoel da Gama Lobo D'Almada, governador da província de São Jose do Rio Negro, sem o consentimento do governador do Pará, trouxe transtornos a nova capitania, inclusive havendo o retorno da sede para Barcelos no ano de 1799. Mas, em 1852, Manaós (um dos nomes da atual Manaus) foi definitivamente elevada a capital. (Correa, 2005, p.46)

De acordo com essas crônicas históricas, o batismo do rio negro coube a Orellana fazê-lo, no que foi secundado por Alonso de Rojas e Cristobal de Acunã. Não discutiremos o privilégio do primeiro descobrimento do rio Amazonas, matéria pendente de solução histórica, haja vista a polêmica travada derredor da celebre viagem dos leigos, em que franciscanos chamam a si a prioridade do descobrimento. O que nos importa realmente é o reconhecimento, só mais tarde levado a efeito, do rio negro e a sua ocupação e integração social dinâmica. Assentado, pois, fica que a foz do rio negro foi avistada, pela vez primeira, por Francisco Orellana. (Monteiro, 2012, p. 18)

Durante o período provincial, a cidade apresentava um aspecto um tanto singelo, marcado pela presença dos igarapés e da farta vegetação. A malha urbana observada no primeiro mapa da cidade (Figura 11), em 1852, era pequena, e constituída por ruas curtas e estreitas, sendo os quarteirões dispostos sem rigidez. (Almeida et. al., 2012, p.5)

Figura 10 - Planta croquis de Manaus, a/d 1852 da autoria de João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha, colorida no original. As quadrículas negras são as habitações e as cinzas os baldios (fogo-morto).



Mapa 01: Planta da cidade de Manaus, levantada em 1852. Fonte: Mesquita (1997).

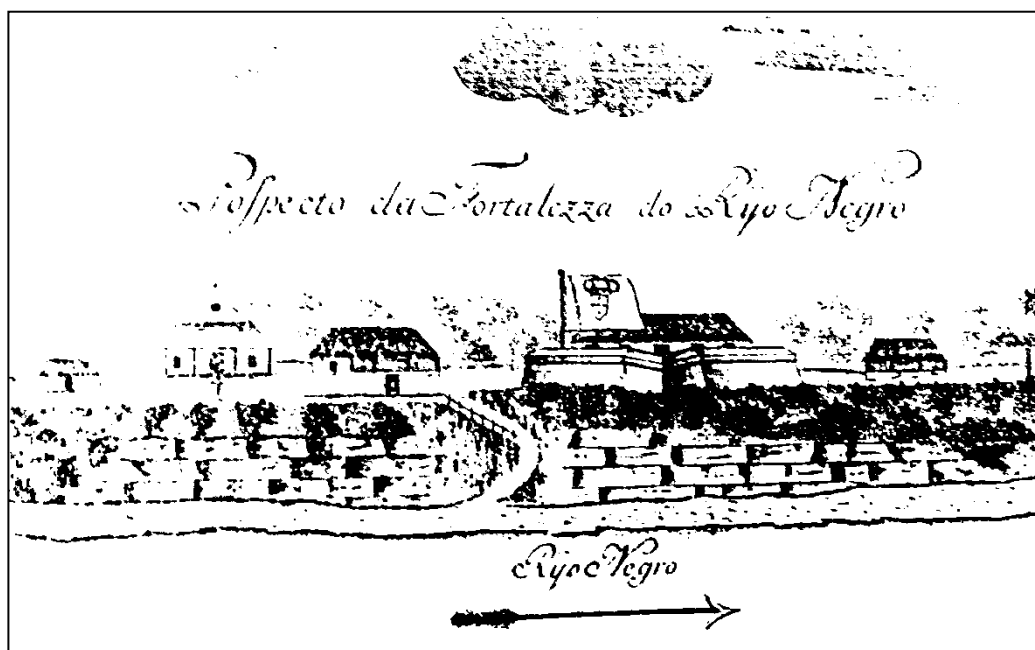
Fonte: Monteiro (2012, p. 135)

A segunda vez que se fala na ocupação da área em que está edificada Manaus é quando os holandeses e espanhóis varavam as gargantas cacheantes dos rios,

atrevidamente, numa impressionante fúria de conquista traria aos portugueses alarmados. Os batavos pelo Orinoco ameaça bem toda a região lindeira do rio dos índios, colhendo drogas, invadiam o rio Amazonas, marcando fronteiras humanas, uns e outros pretendendo ocupar todo o vastíssimo território amazônico em nome dos seus senhores.

Pedro da costa Favela voltara ao rio Negro e aqui esteve em 1668, acompanhado do franciscano frei Teodósio da Veiga, da Ordem das Mercês, com o fim de caçar peças humanas. A cruz ao lado da espada só se explica pela exigência da lei, que mandava fosse o caçador de escravos assistido por um sacerdote – o legitimador de escravos; espécie de fiscal e de juiz que proclamava a legitimidade ou não da caça. Pedro Costa Favela vinha sobre o patrocínio do governador do Pará, Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho. Fundou, auxiliado pelos Aruaques, uma povoação próxima a Aruim. Pois fora esse treloso cabo de tropas quem insistira, no seu regresso ao Pará, junto ao governador Coelho de Carvalho, proclamando a necessidade táctica de guarnecer-se estas regiões contra a eventualidade de um assédio. Vindo de onde? Tentado por quem? Das guianas, possivelmente. Ou do alto Amazonas. Articulado pelos holandeses ou pelos espanhóis? Pediu mandasse erigir uma fortaleza, em lugar adequado, que resguardasse o rio Negro das incursões inimigas. Mostrou-se preocupado com aquela expansão espiritual, com o domínio da Espanha no Solimões e a fomitura da Holanda no delata. Convenceu? A fortaleza seria erguida o mais breve possível, parece que por ordem expressa do rei Dom Pedro II. (IBIDEM, 2012, p.39).

Figura 11 - Forte de São José da Barra do Rio Negro e à esquerda da foto a igreja de Nossa Senhora da Conceição, do período pré-pombalino (1699). Veja-se o cruzeiro assinalado (+) e à direita a casa do vigário. Pesquisa do professor João Renor de Carvalho e foto de Costa Lima sobre microfilme detido pelo último na torre do tombo, Lisboa.



Fonte: Monteiro (2012, p. 38)

O nome de Manaus, tomado de empréstimo a belicosa tribo durante tantos anos assustara as tropas portuguesas, só veio a prevalecer em definitivo no ano de 1856. E prevaleceu dentro do espírito ameríndio que batizara tantas e tantas vilas com nomes exóticos, em todo o interior do Amazonas, em detrimento aos poucos nomes castiçamente portugueses [...]. (CORREA,1969, p.29). Nasceu, sob a proteção daqueles canhões, o povoado da Barra (Figura 12). “São José da Barra do Rio Negro, como ficou sendo conhecida a fortaleza nos seus dias inaugurais e de maior prestígio originaria a toponímia simplificada: lugar da barra, a qual duraria um século”. (Monteiro 2012, p. 30 - 41)

A cidade começou a crescer, avançando sobre a floresta e os igarapés (Figura 13). Esse avanço é visto pelo governo com preocupação, ao criar leis proibindo o corte de árvores frutíferas, árvores de qualquer tipo à beira de igarapés, retirada de areia e de pedras próximo aos igarapés. [...] iniciou-se os planos de lubridade da cidade posteriormente seriam seguidos por todos os governadores. (SÁ, 2012, p.86).

Figura 12 - Representação do Igarapé do Espírito Santo, hoje Avenida de Eduardo Ribeiro. Do Livro de Franz Keller, *The Amazon and Madeira Rivers*, p.37, London, 1874.



Fonte: Monteiro (2012, p. 198).

O índice demográfico do lugar da barra acusava, já em 1774, “220 pessoas, incluindo o vigário, diretor e dez mulheres, maiores de noventa anos”. Em visita que lhe

faria quatro anos mais tarde (1778), o ouvidor Ribeiro de Sampaio computava na relação dos moradores, 34 brancos, 220 índios e 2 escravos negros, empregados na fabricação de manteiga. “observa-se já a existência de dois escravos negros, para uma sociedade em miniatura, desde que a lei de 6 de junho de 1775 mandava sustar a escravização dos índios.”(MONTEIRO, 2012, p.40)

Seu espaço principal era definido, lateralmente, pelas praças XV de novembro e matriz, de um lado, e a Av. Joaquim Nabuco, de outro, com a Av. 7 de setembro como limite interior, rompido pelo prolongamento da Av. Eduardo Ribeiro, que nasce no porto e segue até a Praça do Congresso. A Rua Barroso e a Av. Getúlio Vargas, continuação da Rua Leovegildo Coelho. (SALGADO, 2009, p.99)

Com a crescente concentração humana tornou-se evidente, as carências sociais em face do não acesso aos bens e serviços. As desigualdades sociais em Manaus são evidentes. (FONSECA, 2002, p 47)

Manaus, a partir da sua projeção comunitiva, não teve a rua como elemento civilizado. O fenômeno “rua” implica numa série de manifestações que vão desde a definição simplesmente orgânica até a sua validade na ordem da cultura. A rua é uma exigência orgânica, causa causado, elemento axial que polariza o estamento das forças estáticas e dinâmicas da comunidade. (MONTEIRO, 2012, p.84)

Em 1892 Eduardo Gonçalves Ribeiro assume o governo dando início a um dos períodos mais prósperos do Amazonas, na época áurea da borracha. Foram feitas grandes obras, muitas das quais pensando na saúde do povo. O código de postura na época se preocupou com a área ambiental, saúde e segurança do trabalhador. [...] em sua administração foram executadas as grandes obras do Teatro Amazonas, do Palácio da Justiça, da ponte de ferro da Cachoeirinha, a ampliação do abastecimento de água com instalação de bombas a vapor revezando com turbinas, a instalação de cinquenta hidrômetros para incêndio, o aterramento de igarapés para surgimento de ruas e avenidas, calçamento de várias ruas com paralelepípedos e a estrada Manaus-Boa vista. (SÁ, 2012, p.86)

Na sua progressiva administração, a barra foi adquirindo aquele aspecto mais chegado ao urbano, sem, todavia sê-lo em todos os requisitos, situação que viria a ter muitos anos depois, transformados arquitetonicamente dias após dias, a começar da

província, as ruas- célebres ruas! – tortuosas, esburacadas, sem alinhamento, sem nomes oficiais (vigorava o do morador mais em evidência, ou era sugerido por um fato qualquer). Foram melhorando ao menos quanto ao traçado, à expansão. (MONTEIRO, 2012, p.83).

O crescimento urbano no município de Manaus foi o resultado de um célere processo de desorganização da estrutura física e social, promovendo uma reestruturação no conjunto dos gêneros industriais do Estado e produzindo o surgimento das favelas nas zonas de periferia da cidade, em decorrência do êxodo das populações interioranas indo buscar na capital uma melhor possibilidade de emprego, moradia e qualidade de vida, sem que a cidade de Manaus fosse preparada para esse inchaço urbano. (FONSECA, 2002, p. 47)

Em 1786, Alexandre Rodrigues Ferreira apresentava para a barra uma população de trezentos e um moradores, distribuídos por quarenta fogos, sendo quarenta e setes brancos, duzentos quarenta e três índios e onze escravos negros. O primeiro gesto do ínclito estadista e grande amigo da Amazônia foi mandar construir o palácio dos governadores. Esse edifício, sem dúvida o mais imponente daqueles prósperos dias, feito de pedra e barro, foi coberto de telha. Outras obras de vulto seriam atacadas com resolução no seu governo tão ignominiosamente caluniado. Construiu um hospital para atender a guarnição local e o povo, o quartel de milícias e uma cadeia pública. O presidente João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha mandou construir o forte da vigia onde existiu depois a colônia de oliveira machado. (MONTEIRO, 2012, p. 82 e 83).

2.2.1.2 A cidade de Manaus: Historicidade Ambiental

(...) Manaus excedera de muito a essa área, projetando-se, (...) para leste e norte. (Monteiro, 2012, p.139). A cidade acanhada crescera também verticalmente. Palácios modestos, pontes, igrejas, quartéis, teatros, hotéis, igarapés aterrados em parte, ruas calçadas, numerosas ruas e praças, jardins, escolas, logradouros públicos de nomeadas, bairros novos, ruas com nome de gente. Nos relatos do padre Dr. Jose Maria Coelho, vigário da Barra, de 1821 Manaus possuía onze pequenas ruas e uma praça quadrada com “edifícios nobres” e outros cobertos de telha. Não tardaria a discussão em 1881 sobre a ereção em alvenaria do grandioso Teatro Amazonas para substituir o de madeira construído em 1869 e onde já atuavam companhias européias.

Cercada de florestas tropicalmente verdes, banhada pelas águas negras de seu rio, cortada de igarapés maiores e menores, Manaus é uma cidade integrada no mundo à sua volta, e no primeiro momento é difícil compreender-se onde termina a cidade e onde começam as matas, onde o bosque foi mantido pela vontade do homem, onde a floresta representa um empecilho ao crescimento e à vida da cidade. (Correa, 1969, p.22).

Figura 13 - Vista parcial de Manaus, em 1848, da obra de Paul marco y, desenho do natural obtido da colina dos remédios. No último plano a esquerda as ruínas do forte da barra e o que foi depois o caminho da cachoeira.



Fonte: Monteiro (2012, p. 88)

O âmbito citadino dilata-se, firmando-se numa área exígua equivalente a décima parte do atual perímetro, compreendendo-se, naturalmente, o fato da cidade, nascida à beira-rio, estacionara a margem dos igarapés, transpostos no século passado pelas pontes de madeiras, das quais ficaram célebres conforme aponta Monteiro (2012, p.83) as de São Vicente de fora, do Espírito Santo e dos Remédios.

Figura 14 - Manaus 1865-66, Ribeira das Naus. No primeiro plano é a atual praça da matriz, antigo largo da imperatriz ou da olaria.



Fonte: Idem (2012. p. 141)

A limpeza da cidade ficava a cargo de escravos forros e de índios trabalhadores pagos pelos cofres do município, quando Manaus ereta em vila, e antes pelas câmaras municipais de Barcelos e de Serpa (Itaquatiara), esses escravos e índios pertenciam ao famoso corpo de trabalhadores, uma organização oficial que distribuía serviços aos desempregados mediante meia libra de peixe e 140 avos de farinha. Monteiro (2012, p.99) escreve nos anos de 1850 a barra já possuía três bairros, que eram os de São Vicente de Fora, Espírito Santo e Remédios. A campina, considerada bairro, não o era, todavia oficialmente. Houve então necessidade de proceder-se com urgência ao serviço de numeração de casas, bem como de desembaraçar as ruas e travessas que se encontravam impedidas por cercados.

Essas características imprimiam um traçado de aparência pouco organizada, apesar de estar muito mais de acordo com as condições da natureza local; seu desenho era definido pelas condições físicas da região, ou seja, as construções espalhavam-se sobre colinas, seguiam a sinuosidade dos igarapés que faziam curvas pela cidade e determinavam os limites das ruas. Tais características, nem sempre inspiravam segurança àqueles que buscavam nas metrópoles modernas e saneadas, um modelo de cidade, mas naquele momento este padrão era inacessível para as condições locais. (ALMEIDA et.al., 2012, p.5)

A cidade é, conseqüentemente, o produto anárquico de uma seqüela de fatores impressionantes, culminam, ainda antes da província, com a indefinível conceituação da forma municipalista. Não é sem-razão, pois, até o advento do século atual, Manaus fosse brasonada de tapera dos Manaós, por conta disto o brasão arrastou certos ingênuos à conclusão falsa de haver Eduardo Ribeiro encontrado uma aldeia. Coisa indecente ele jamais disse, no sentido em lhe atribuir, e se tivesse dito ou escrito só poderia ser tomada em sentido eufemístico, pois não se compreende em tão pouco tempo de governo houvesse podido modificar a paisagem.(MONTEIRO, 2012, p. 88).

Florestas e águas brilhando ao sol luminoso do equador são as primeiras impressões do forasteiro que chega ao “roadway” ou ao aeroporto de ponta pelada, motivado pelas lendas, que correm mundo afora, e pela vasta bibliografia dedicada à região. Águas barrentas do Solimões e do Amazonas, águas negras do rio Negro, lutando entre si por uma hegemonia que, aparentemente, não se define. (CORREA, 1969, p.22).

O Governador Eduardo Ribeiro se mostrava preocupado com a invasão da área onde estava situada a bacia que alimenta os mananciais do abastecimento de água da cidade, pois se a mata ali existente fosse destruída, a qualidade da água seria prejudicada. Pedia então a repartição de obras públicas para tomar providências. (SÁ, 2012, p.104)

Monteiro (2012, p. 91-92) descreve o processo de espalhamento ao apontar o fato da cidade evadir-se para o “mar” e para a campina e o monte. O homem recreia-se aos domingos e dias santificados na cachoeira grande e na cachoeirinha, pela via do “mar”, ou seja, pelo igarapé do Teiú, hoje dito de São Raimundo. Nas atas da Câmara respigamos alvarás para diversões públicas, para venda de guloseimas nas ruas, para exercício de ofícios os mais diversos, desde o de boticário ao de pedir esmolas na via pública. Os homens bons compreendem a necessidade de construir pontes de madeira salvando igarapés, obstáculos à expansão das ruas. Alinha-se esteticamente a frontaria das casas.

O processo de comunicação aumenta vantajosamente com a expansão horizontal, com a distância, com a vizinhança mais chegada, parede-e-meia. Claro que tudo isso com o aumento dos cidadãos. Os longos caminhos abertos por necessidade de comunicação eram difíceis e vazios, levando às plantações de café e de anil na

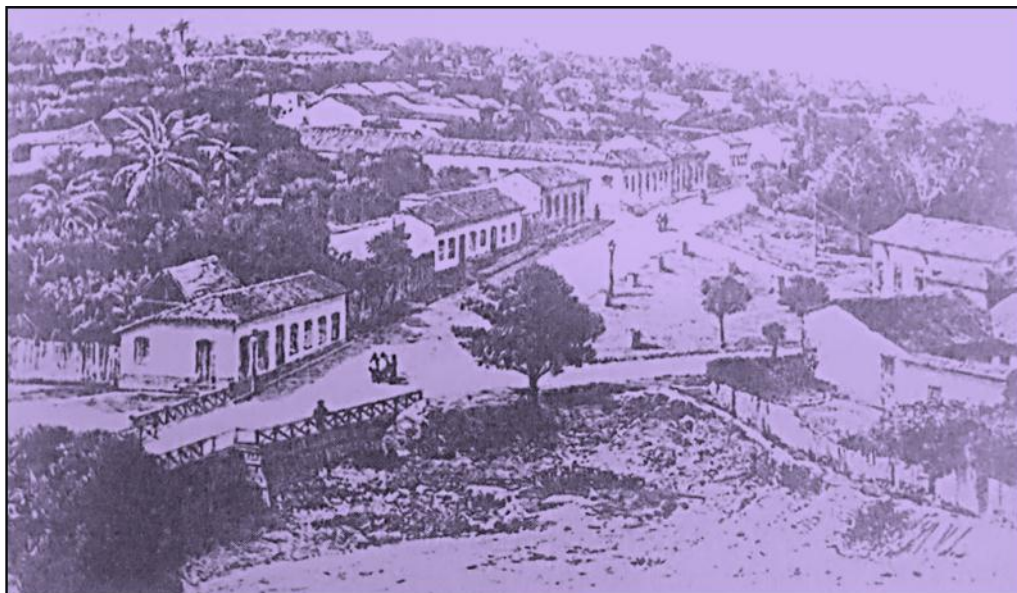
cachoeirinha de Manaus (atualmente somente Cachoeirinha) e à Campina. Esses caminhos longos viraram estradas e depois ruas. Hoje são respectivamente a Avenida de sete de setembro e um trecho da Avenida de Epaminondas. É de 1850 a transformação radical do ruralismo para o urbanismo, mesmo levando-se em conta o título de cidade que Manaus já possuía desde 24 de outubro de 1848. (Ibidem, 2012, p. 91)

A pobreza constitui-se em fator responsável pela degradação ambiental, embora “pessoas não deterioram porque são ignorantes ou membros de uma sub-raça, mas sim porque ou sofrem ou se beneficiam de forças econômicas, sociais, políticas e institucionais” (INEP, 1992), a verdade consiste no crescimento urbano desordenado ocorrido em Manaus, viu-se a ocupação humana acontecer às margens dos igarapés e das áreas periféricas, cuja ocupação provocou um grande impacto ambiental com a retirada do verde decorrente de altas taxas de desmatamento para uma ocupação urbana sem infraestrutura social e econômica. (FONSECA, 2002, p. 48)

Todavia, a marca impressiva da influência européia persistia cada vez mais e em maior proporção com o advento do urbanismo. Mudanças sociais houve, claro, inclusive na toponímia. As antigas e muito portuguesas “bicas” passaram definitivamente a ser conhecidas por igarapés. O homem econômico com o aguadeiro galego. O regatão português, o mascate armênio ou ferrador, o boticário, o barbeiro com suas bichas e bolas, boticão e sinapismos, foram sumindo da paisagem socioeconômica, uns após outros, dominados pelo transplante de novas atividades mais tecnicamente perfeitas e condicionadas a uma vivência contaminante. (Monteiro, 2012, p. 93).

Antes do colapso econômico, Manaus encheu-se de ruas e de avenidas e estas de estilos arquitetônicos curiosos, as mais das vezes compósitos, num insolente e apressado arremedo (Figura16). A barra povoou-se assustadoramente depois da transferência da capital, de Barcelos, vindo com ela, não de modo definitivo, porém, a máquina administrativa reinol. (MARINHO, 2010, p.26). Pelo lado do oeste principiando do igarapé de Manaus em seguida pelo Amazonas e rumo do sudeste toda a costa até a boca de cima do Paraná-mirim do Atumã; pelo Solimões, e rumo ao nordeste para toda a costa até o Pirara; pelo lado oeste, principalmente do limite da cidade pelo rio Negro até Airão. (MONTEIRO, 2012, p.96)

Figura 15 - Vista parcial de Manaus, 1872 – 1884. No primeiro plano a ponte do Espírito Santo, a rua em seguimento da ponte é a atual avenida de sete de setembro (rua municipal). Foto extraída da *Géographie Universelle*. Etats Unis Du Brésil, v. XIX. Paris, de Elis.



Fonte: Monteiro (2012, p. 99)

A cidade aumentava, com efeito, pois na sessão da Câmara Municipal do dia 23 de outubro de 1857, o vereador Wilquens de Matos propunha que se solicitasse ao imperador a cessão de terras para o aumento da cidade, de vez que a câmara não possuía patrimônio. Em 1859 os limites da cidade estavam assim marcados: A leste -o igarapé de Manaus – oeste – o igarapé da cachoeira grande. – ao norte - a linha traçada da foz do igarapé da Castellana até encontrar o igarapé de Manaus, no sítio (sic) que foi de Felizarda Maria águas vertentes para dentro da cidade. – Ao sul – pelo litoral – Rio Negro. (MONTEIRO, 2012, p.96)

No apogeu do período da exploração da borracha, escreve Fonseca (2002, p. 46) a cidade de Manaus conheceu o apogeu das grandes cidades, mas ironicamente era desconhecida do resto do Brasil. Sobre a borracha, sabe-se que as seringueiras foram descobertas próximas ao rio Solimões pelos índios Cambebas. Os mesmos costumavam produzir objetos de uso pessoal. É do conhecimento público o fato do ciclo da borracha, com o desbravamento da selva amazônica por nordestinos e índios, ter sido considerado o primeiro grande empreendimento econômico levado a efeito no Brasil, sem precisar utilizar-se do auxílio do braço escravo.

A concretização em 1965 de um projeto peruano de criação de uma zona de livre comércio na cidade de Iquitos, fez com que o sonho acalentado pelo deputado federal do Amazonas Francisco Pereira da Silva, na década de 50, tornasse realidade em sua própria capital Manaus, em plena selva amazônica, por meio do Decreto nº 288 de 28 de fevereiro de 1967, com a assinatura do então presidente da República Humberto de Alencar Castelo Branco. Ferreira (2003, p.33)

A borracha propicia a Manaus o alargamento de seu espaço e a redefinição de sua organização. Oliveira (2003, p.74) descreve o fato de pela cidade passavam milhares de toneladas de produto para a exportação, vindas dos mais distantes seringais da Região Amazônica e circulavam variados tipos de mercadorias e pessoas. A capital do látex adquire nova fisionomia, corrigem-se acidentes de terrenos, organiza-se diagrama do nivelamento da cidade a fim de estabelecer normas aos novos projetos de construção, aterram-se igarapés, estes muitas vezes usados como via de comunicação, fonte de abastecimento d'água e local de lazer.

À parte a criação de algumas vilas, sem os requisitos populacionais e economia própria, por indeclinável necessidade da política reinol, o município de Manaus é um exemplo dos mais curiosos na história do Amazonas. Porque transitou por todas as fases necessárias e admissíveis à verdadeira realidade municipalista, isto é, com a sua máquina administrativa montada de acordo com as necessidades e funcionando à dependência de soluções históricas: aldeia indígena, arraial ou povoado, lugar, vila e cidade. O município só o é de direito quando aparece a vila e quando se governa por uma câmara eleita, mas também, nesse conjunto de situações, encontramos o aglomerado ativo pretendendo impor-se à custa de prestígio adquirido pela localização estratégica e pela salubridade, sem que, todavia, lhe fosse permitido passar à frente da regulamentação real.

A adoção de um modelo de urbanismo esquadrihado foi a maneira de intervenção no espaço, fragmentando-o, ocupando-o aos pedaços para fazer frente às necessidades impostas pelas demandas para a inserção de Manaus e da Amazônia na escala mundial. Oliveira (2003, p. 75) mostra o importante papel do estado na produção do espaço urbano, pois a sua influencia não ocorreu apenas enquanto mediador, mas capturador e instrumento de reprodução social diferenciada, por meio da construção de

pontes, rede de esgoto, energia elétrica, trilhos de bondes, porto e edifícios públicos suntuosos.

Figura 16 - Representação fotográfica aérea da Estrada da Ponta Negra – o caminho para a mais bela praia de Manaus. Fonte: Revista arquitetura. Dez, 1965. Edição: IAB.



Fonte: Salgado (2009, p. 99).

A forma da cidade foi estruturada pelo conjunto de sistemas naturais, igarapés, áreas alagadas, margem do rio negro. Todavia, é o que lhe acrescentam os homens que dá existência real à cidade. O espaço da cidade de Manaus foi sendo moldado a partir de um sistema de objetos artificiais e por um sistema de ações igualmente artificiais, como pontes e aterro de igarapés, quase sempre estranhos ao lugar e a seus habitantes. Neste sentido, são as pontes, as estradas e nos anos setenta os conjuntos habitacionais, e não os igarapés, que se constituíram como vetores de expansão urbana. (OLIVA, 2003, p. 96).

2.2.1.3 Análise sistêmica da Cidade de Manaus

2.2.1.3.1 Sistema, organização e interações

O design da cidade tem um fato social marcante, tida como a mola propulsora de sua economia, a Zona Franca de Manaus símbolo de desenvolvimento da cidade e utilizada nos argumentos políticos locais como a justificativa de ser o 6º maior PIB do país (IBGE, 2012).

A área escolhida para o estudo de Manaus foi a zona conhecida como centro da cidade, proximidades do porto fluvial, área comercial, e vias principais de conexão com outras duas cidades (Rio Preto da Eva e Manacapuru).

Relataremos conforme trilhas (ver apêndice IV) percorridas na cidade para expressar aspectos referentes ao sistema, as interações e a organização.

Manaus é a cidade com maior crescimento nas últimas décadas, cercada de riquezas, tradição e modernidade. Em 2015 completou 346 anos de constantes transformações em sua arquitetura urbana, com destaque pela explosão habitacional nas décadas de 80 e 90. Isto forçou ajustes imediatos em seu design, pois se outrora a preocupação eram com os poucos ladrões de galinhas e os meninos soltadores de papagaio, agora, a segurança começa a aparecer como uma problemática a comprometer a qualidade de vida de seus cidadãos trazendo uma nova versão da manduquinha do passado – a ronda policial nos bairros.

O aumento populacional não só trouxe implicações de segurança, mas a evidência de um trânsito caótico, típico de grandes cidades, consequentemente, um design de ruas esburacadas, e ainda a necessidade de se fazer uma melhor exploração dos recursos hídricos e aumento no consumo de energia elétrica, ou seja, nossa Pólis vivenciou diversos males citadinos por falta de planejamento. O prefeito da cidade retrata essa evidência:

“É claro que hoje eu faço um governo bem mais maduro. O próprio crescimento econômico é um ponto positivo. [...] vimos florescer um parque industrial poderoso, hoje infelizmente em crise e a cidade com uma fisionomia urbana mais moderna, mais contemporânea. O pior ponto foi tudo isso não ter partido de uma visão estruturadora, organizadora, diferentemente de Boa Vista (RO), de Brasília (DF) que são cidades planejadas”.

Prefeito Arthur Neto (Jornal do Comércio, 2015, p.D1)

Assim, muitas invasões foram ocorrendo na cidade em meados das referidas décadas, ocasionando o surgimento de bairros enormes, e, por conseguinte, impondo uma arquitetura de uma metrópole desenhada de forma inconseqüente e emaranhada. Logo, a cidade reúne problemas comuns às metrópoles, porém claramente inadmissíveis, como a falta de água, e ainda mais em bairros assentados nas margens da maior bacia hidrográfica do mundo.

O design da cidade tem sofrido contraversões inesperadas, e surpreendentes, com a seca ocasionada pela desregulação de seus ciclos biogeoquímicos, justificada pelos ambientalistas e órgãos ambientais locais como decorrente de ações antrópicas desenfreadas.

O ano de 2015 foi marcado para a cidade com a invasão de uma vista nublada e embasada, por conta de queimadas em lixões de cidades próximas, e desmatamento continuado nas áreas florestais próximas da cidade, somado a tudo isto, focos de incêndio em alguns bairros.

A estação do verão com a conseqüente seca ultrapassa o clima local e já deveria está vivenciando o inverno, e a cidade na sua orla já tem alterações significativas em seu design. A estiagem acaba por causar danos aos moradores de flutuantes, impacta a economia local retraindo espaço público para a praia, lazer e turismo. Há também o fato da atividade hidroviária já esteja comprometida, e, muitos cidadãos sobreviventes dessa atividade sentem dificuldade de obterem seu sustento. Veja a evidência:

O rio negro desceu 18 centímetros na última sexta-feira, segundo a medição feita pelo serviço de hidrologia do porto de Manaus. No mesmo dia do ano passado, o rio havia descido 11 centímetros, sete a menos que na atual vazante. Neste mês, o volume máximo de vazante do rio em um dia só foi de 40 centímetros.

Jornal aCrítica, 25 de outubro de 2015.

Um dos entrevistados desta tese demonstra preocupação pelo momento passado, conforme relato a seguir:

Moro aqui no bairro São Raimundo há 50 anos, e nunca presenciei um recuo tão rápido do rio assim. Estou surpreso pela seca, pois vivemos da pesca, e do comércio do que pescamos, e estamos com dificuldade de moradia, alimentação e trabalho.

Entrevistado (a) F.M.S. da S., 46 anos², (2015).

A área denominada Centro da cidade de Manaus, é na verdade, a zona Sul, onde há uma extensa área comercial com lojas da Zona Franca de Manaus, onde para muitos representa o destino do dia-a-dia, quanto a pratica do comércio, realizar operações bancárias e, simplesmente consumir produtos. Os entrevistados estavam

² O entrevistado não pesca no igarapé do São Raimundo. Porém, exerce a prática de pesca em comunidades próximas para comercializar peixe na cidade de Manaus. Para isto, desloca-se até a marina do Davi.

familiarizados com a área não pelo fato de residirem nela, mas por trabalharem em escritórios ou lojas centrais.

Tal como já foi mencionado no tópico da historicidade de Manaus o surgimento dela na sua essência deu-se a partir do centro. Alguns pontos do centro da cidade de Manaus recebem atenção, reformas e até adaptações ao cenário antigo, como é o caso da Praça São Sebastião, Praça da Saudade e monumentos como o Relógio central, a Alfândega, Biblioteca Pública, Palacete Provincial, Palácio Rio Negro e Palácio da Justiça e Mercado municipal Adolpho Lisboa.

O centro histórico da cidade com prédios característicos da época de sua fundação preservam um design típico do auge econômico vivenciado, herança do período da borracha, apesar de significativo, se perde no tempo e no espaço, e acompanham a transformação e expansão do cenário citadino manauara como base de sua sustentação histórica, mas modificada pelas rupturas paradigmáticas de megalópoles brasileiras e estrangeiras.

A partir do centro tem se acesso direto a áreas subjacentes da cidade, onde é possível destacar Avenidas de grande circulação como, por exemplo: Avenida Constantino Nery, Avenida Djalma batista, Avenida Floriano Peixoto, Avenida Getúlio Vargas, Avenida Eduardo Ribeiro e Avenida Torquato Tapajós, formando os eixos de deslocamento centrais na cidade de Manaus, pois através delas é possível adentrar em seus bairros, ou até mesmo, diríamos, em partes de Manaus.

A cidade sofre modificações estruturais sem planejamento urbano, apesar da existência de uma legislação digna de boa aplicabilidade (Plano Diretor da Cidade de Manaus expresso na Lei Orgânica do Município), mas retratada pelo viés político e capitalista. Apesar da imposição concreta em sua arquitetura, a cidade tem modificações significantes provendo espaços urbanos com características ecologicamente aceitáveis, seja por uma questão de sobrevivência, seja por uma questão essencialmente paradigmática.

É possível destacar, a revitalização da Praia da Ponta Negra, o Zoológico do CIGS, a Reserva Ducke e, a Universidade Federal do Amazonas, representando áreas verdes conservadas, visivelmente destacadas com um design pensado e planejado.

O crescimento citadino tem marcos contraditórios na perspectiva sócio ambiental, com o surgimento dos shoppings centers, com três deles gerando uma percepção confusa, o shopping Manauara construído sobre um igarapé propiciando uma visão de sua praça de alimentação ao pouco que restou do igarapé, o shopping Sumaúma beirante do espaço do parque Sumaúma no bairro cidade nova, também propiciando uma visão de sua praça de alimentação para a área do parque.

Outra controvertida na cidade é a construção de condomínios fechados, fazendo os indivíduos, supostamente movidos pelo medo e perigo, buscar mais segurança para suas residências, quando não um alastramento de prédios construídos na área centro-oeste da cidade, modificando a paisagem do bairro Adrianópolis, Avenida Djalma Batista e Constantino Nery. Acrescenta-se ainda em meio a um ambiente de mata, no bairro Ponta Negra, a construção de condomínios para a classe alta, imprimindo um design diversificado e confuso na vertente socioambiental.

A cidade tem uma estrutura viária complexa, em decorrência de sua expansão as vias centrais recebem manutenção, no entanto as alternas e subjacentes são remendadas, quando não em bairros novos, sem pavimentação, solo batido a barro. Falta uma proposta reformuladora dos seus meios de transporte, pois a frota de coletivos já não é mais suficiente para seus mais de 2 milhões de habitantes, acrescido de sua infraestrutura precária.

A paisagem urbana teve um resgate considerável com a revitalização de espaços por onde os igarapés atravessam a cidade. A articulação de modificação desse cenário deu-se em decorrência do Programa Social e Ambiental dos Igarapés com o fim sanear e racionalizar o uso do solo.

Desta feita, Manaus perde um cenário arquitetônico das palafitas, e ganha um novo design de moradia feita a tijolo e com estrutura predial (torres) com espaço para playground e lazer. O desenho de emaranhado de fios e casas de madeiras cede lugar a habitações não precárias e bem saneadas.

Figura 17 - Representações fotográficas das moradias suspensas denominadas Palafitas na margem de um igarapé (a) e do reassentamento dos antigos moradores, em habitações mais adequadas (b). Manaus, AM.



(a) Foto: Almeida (2005).



(b) Foto: Arquivo do autor (2015).

A morfologia da cidade de Manaus ainda assim, do ponto de vista socioambiental aparenta-se contrária, repetindo momentos, já vivenciados no período áureo da borracha e da implantação do Pólo Industrial da Zona Franca de Manaus. Mesmo mudando sua arquitetura, há migração de cenários e replicação com o surgimento de outros bairros, permitidos pela falta de controle e planejamento dos cultos da cidade. Por outro lado, ao construir a Avenida das Torres e a futura Avenida das Flores, a cidade ganha um novo kernel arquitetônico gerando uma percepção e expectativa de melhoria de fluxo e circulação quanto às interações comerciais, capitalistas e logísticas internas da cidade, porém, sacrificando ativos ambientais.

Figura 18 - Plantas da cidade de Manaus, levantadas em 1852(a) e em 1893(b).



(a)

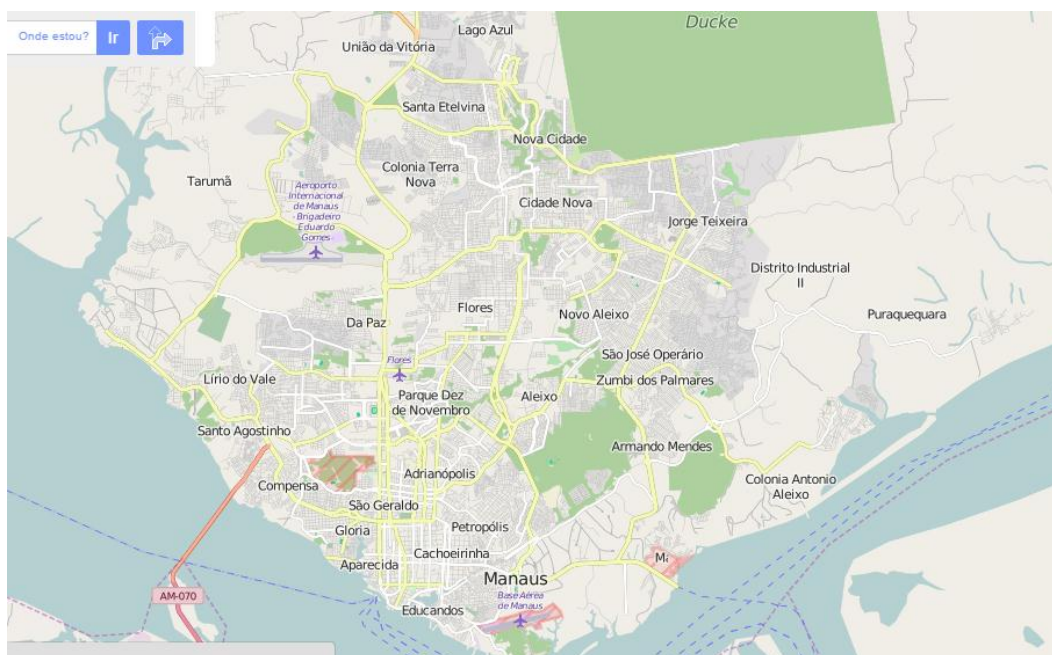
Fonte: Mesquita (1997).

(b)



Em particular, há um ponto de destaque da Metrópole Regional Amazonense, o fato de apresentar dimensões não paritárias com o seu inventário de objetos na espacialidade, e também, no quanto a arte de discursar sobre sua representação. Logo, há espaços ocultos quanto às interações, e também das suas consequências. Isto leva-nos a concluir sobre a denominada popularmente de a “Paris dos Trópicos” como uma área a ser conhecida, no que diz respeito ao lugar, a sua forma e conteúdo decorrentes da perdurabilidade e transformação, como por exemplo, a construção da Ponte sobre o Rio Negro, mais do que um elo concreto, um canal representativo da potencialidade da recém- criada Região Metropolitana de Manaus, e agora, a veia principal da mencionada região.

Figura 19 - Planta da cidade de Manaus em 2015, com a locação dos Bairros.



Fonte: Imagem obtida em <http://www.openstreetmap.org/#map=12/-3.0617/-59.9610>.

Além disso, a Pólis Amazonense tem se tornado uma das principais cidades brasileiras a receber eventos esportivos, após ser uma das sedes da Copa do Mundo em 2014, com a construção do monumental Estádio de Futebol Arena da Amazônia, um dos pontos de referência e de visitação na cidade, principalmente, para quem interage com o mundo do futebol. A arena segue padrões internacionais de estádio de futebol, muitos turistas mesmo de passagem querem no mínimo passar na frente da Arena, não havendo tempo suficiente para uma visitação mais prolongada.

Eu tenho amigos e parentes em outros Estados do Brasil, sempre que vêm a Manaus, pedem para passarmos lá na frente da Arena da Amazônia, e falam assim: “... se não der para entrarmos, vamos pelo menos passar na frente do estádio, pois só conheço pela televisão...”

Entrevistado (a) T.F. 25nos, (2015).

Figura 20 - Representação por imagem do design da Cidade de Manaus onde se pode observar a cidade cercada por água e floresta. Manaus, AM. 2013.



Fonte: Google Earth versão online (2013).

Visualizando o mapa (Figura 20), percebemos uma cidade circundada por águas. Dois são os rios de destaque: o Rio Negro e o Solimões (Figura 21). Ambos se encontram e formam o fenômeno do encontro das águas a sudeste da cidade (o que constitui para os seus moradores como um fenômeno exuberante e exclusivo da região). O Teatro Amazonas surge como o símbolo principal da cidade. E, a Reserva Ducke uma extensa área verde contendo o crescimento da cidade ao norte, onde temos uma torre onde é possível enxergar a cidade em sua totalidade.

2.3.2 Cidade de Rio Preto da Eva

2.3.2.1 Cidade de Rio Preto da Eva: Surgimento e Historicidade³ Ecológica

A cidade de Rio Preto da Eva foi fundada em 31 de março de 1982, pelo Exmo. Sr. Governador do Estado do Amazonas, Professor José Lindoso. O nome Rio Preto da Eva, lhe é devido porque é banhado pelo rio de águas pretas desembocando no Paraná da Eva. O estabelecimento do Município deve-se ao fato de ter sido implantado a colônia agrícola por imigrantes japoneses e alguns colonos brasileiros se instalaram

³Não constam literaturas na biblioteca pública da Cidade de Rio Preto da Eva, nem na biblioteca pública de Manaus sobre história da cidade de Rio Preto da Eva.

em fins de 1967, três anos após chegada a estrada do Rio Preto, tornando-se Distrito de Manaus. (AMAZONAS,1994, p. 12)

A cidade de Rio Preto da Eva faz parte do Estado do Amazonas. Pertencente à Mesorregião do Norte Amazonense e Microrregião homônima, situa-se ao norte de Manaus, capital do Estado, distando desta cerca de 85 quilômetros. Faz parte da Região Metropolitana de Manaus.*²

Em 1963, deu-se início as obras da FUNDAÇÃO EDUCACIONAL PRESIDENTE KENEDY, localizada no Km 81 da Estrada Am - 010. Em 15 de novembro de 1968, começou a funcionar como Escola de aprendizagens diversas, e no decorrer de seus dias, recebia alunos de todos os Estados e nacionalidades diferentes, tendo como seu primeiro Diretor o Monsenhor Costa, e, com o passar dos tempos veio a ter um novo diretor, o Professor Francisco Alves da Costa, que por alguns anos dirigiu a fundação. (AMAZONAS,1994, p. 12)

As origens do município se prendem a Manaus. Sede da capitania em 1791, perdendo este título em 1799 e recuperando definitivamente em 1808, atual capital do estado foi elevada a cidade em 1856, quando contava com cerca de 4.000 habitantes. (AGUIAR, 2001, p.277)

Também foi construída próxima à futura Colônia, no Km 74, por volta de 1966, o Instituto Adventista Agroindustrial - IAAI, e tinha como prioridade a técnica agrícola especializada, além da doutrina religiosa "adventista", tendo como seu primeiro Diretor, um Pastor Norte Americano. No dia 04 de outubro de 1969, foi celebrada a 1ª missa, com a presença do Arcebispo Metropolitano de Manaus, Dom João de Souza Lima, acompanhado do Exmo. Sr. Governador do Estado do Amazonas, Danilo de Matos Areosa. (AMAZONAS, 1994, p. 12)

A lei nº 1 de 12.4.1961, eleva à categoria de município pela primeira vez, sob o governo do Sr. Gilberto Mestrinho de Medeiros Raposo, com o nome de Eva, com sede do mesmo nome localizado em um sítio aquém do Rio Preto da Eva, às margens do rio Grande.*¹ O município Rio Preto da Eva é um dos mais recentes municípios criados no Estado do Amazonas, cuja instalação deu-se pela segunda vez em 1981. (BELTRÃO & BELTRÃO, s.d., p. 349)

Logo no início, a travessia do Rio Preto era feita através de uma balsa, cujo controle era feito pelo Sr. Zezão, e durante muito tempo fazia a travessia deste rio. Com o passar do tempo, deu-se início à construção da Ponte de Madeira, e meses depois estaria concluída, tirando de circulação a velha balsa de madeira, abrindo novos rumos para o desenvolvimento local. Amazonas (1994, p. 11)

A Colônia Agrícola de Rio Preto, foi projetada, implantada e inaugurada na gestão do Exmo. Sr. Governador do Estado do Amazonas, Sr. Danilo Duarte de Matos Areosa, em outubro do ano de 1969, tendo como órgão administrador a Secretaria de Produção Rural - SEPROR. Idem (1994, p. 11)

Como reflexo dessa fase de desenvolvimento, a área periférica da capital passou a ostentar maior envergadura econômica e social. Dando expressão política a essa realidade emergente, a emenda constitucional nº 12, de 10.12.1981, desmembrou-se de Manaus a então colônia do Rio Preto da Eva, com territórios adjacentes de Itacoatiara e Silves. (AGUIAR, 2001, p. 277)

A partir do ano de 1971 foram construídas 8 (oito) escolas públicas, sendo uma na sede da Colônia e sete na Zona Rural. A Colônia limitava-se do Km 70 ao Km 100, acrescentando 20 Km para o Baixo rio e mais 20 Km para o Alto rio, totalizando sua extensão demográfica em 50 mil hectares. (AMAZONAS (1994, p. 12).

A emenda constitucional nº 12, de 10.12.1981, desmembrou de Manaus a então colônia do Rio Preto da Eva, que com territórios adjacentes de Itacoatiara, e Silves, veio a construir o município autônomo de Rio Preto da Eva. Com o declínio econômico, a região passou a viver fase de prolongada recessão, invertendo-se a tendência a partir da criação da Zona Franca e do Distrito Industrial. (BELTRAO &BELTRAO, s.d., p. 349)

No final da década de 60, se estabeleceu em uma área periférica da capital amazonense, uma colônia agrícola formada por imigrantes japoneses e alguns colonos brasileiros. Este núcleo possibilitou a formação do município, o que veio a se concretizar em dezembro de 1981, conforme deliberação tomada pelo governador José Lindoso e levada a efeito por meio da Emenda Constitucional nº 12, de 10 de dezembro de 1981, pela qual foi desmembrada de Manaus a colônia do Rio Preto da Eva, e convertida no município de Rio Preto da Eva, tendo seu início a partir do quilômetro 80

da rodovia Torquato Tapajós, também denominada como rodovia AM-010, ligando a capital Manaus à cidade de Itacoatiara. (SILVA, 2010, p.31)

A Lei Nº 1 de 12 de abril de 1961, eleva a categoria de Município pela primeira vez, sob o governo do Professor Gilberto Mestrinho de Medeiros Raposo, com o nome de Eva, com sede do mesmo nome, localizado em um sítio aquém do Rio Preto da Eva, às margens do Rio Grande. Contudo, 3 anos depois, quando o Estado era governado por Arthur César Ferreira Reis, a Lei Nº 41 de 04 de julho de 1964, extingue o município de Eva. (AMAZONAS, 1994, p. 12)

Com o advento da emenda constitucional nº 12, de 10.12.1981, eleva à categoria de município, pela segunda vez, porém com o nome de Rio Preto da Eva, situado a altura do km 78 da rodovia AM -010, ligando a capital à vizinha cidade de Itacoatiara. Beltrão & Beltrão (s.d., p. 349) sobre a origem do nome rio preto da Eva ter vindo em consequência das águas pretas (ou escuras) do rio que banha a localidade (ou aquele município) desembocado no Paraná da Eva. O estabelecimento do município deve-se ao fato de ter sido implantado a colônia agrícola por imigrantes japoneses e alguns colonos brasileiros que se instalaram em fins de 1967, três anos após ter chegado a estrada do rio preto, possibilitando a tornar-se município, vindo a ocorrer em dezembro de 1981, conforme deliberação tomada pelo governador José Lindoso. Idem ([s.d], p. 349)

A Formação Administrativa do município deu-se quando o mesmo foi elevado à categoria de município e distrito com a denominação de Rio Preto da Eva, pela emenda constitucional nº 12, de 10-02-1981 (Art. 2º - disposições gerais transitórias), delimitado pelo decreto estadual nº 6158, 22-02-1982, desmembrado dos municípios de Itacoatiara, Manaus e Silves. Sede no atual distrito de Rio Preto da Eva. Instalado em 01-02-1983. Em divisão territorial datada de 1988, o município é constituído do distrito sede. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 2009 (Site da Prefeitura de Rio Preto, 2015).

O município de Rio Preto da Eva é um dos mais novos do Amazonas, emancipado de Manaus no ano de 1981. Ocupa uma área total de seis mil quilômetros quadrados e uma população em torno de 22 mil habitantes. A cidade desponta como

opção de lazer para os manauaras, devido a sua proximidade, cerca de 80 quilômetros. A origem do nome da cidade não deixa dúvida.

O Rio Preto da Eva, que banha o município, possui águas escuras e é acessível e navegável apenas para as pequenas embarcações. As águas do Rio Preto da Eva desembocam no Paraná da Eva. Daí o nome Rio Preto da Eva. Amazonas (1994, p.10)

2.3.2.2 Análise Sistêmica da Cidade de Rio Preto da Eva

2.3.2.2.1 Interações e Organização

A análise sistêmica da cidade de Rio Preto da Eva parte de trilhas definidas (ver apêndice IV) e percorridas pelo pesquisador para expressar aspectos referentes ao sistema, as interações e a organização de sua estrutura urbana.

A cidade de Rio Preto da Eva fica a norte da cidade de Manaus, há 1 hora e 24 minutos com uma velocidade de 80 km/h partindo da capital do Amazonas. A distância aproximada da cidade até a capital Manaus é de 89 km. A cidade é rodeada por uma extensa área verde, a uma distancia de 20 km numa imagem de satélite, a cidade é praticamente imperceptível.

A extensão territorial da referida Pólis é equivalente a de um bairro da cidade de Manaus, mas ainda assim, ela não tem características específicas de um bairro. Sua entrada é marcada pela barreira policial local, há uma estação elétrica e uma rodoviária bem logo no início da área delimitada como urbana, ao passar da barreira policial local.

No sentido Manaus – Rio Preto da Eva, à direita, temos uma extensão reservada para o banho, denominada pelos moradores de “Balneário da Ponte”, o qual menciono como o cartão postal da cidade – trata-se de um balneário público, área aberta e livre para moradores, visitantes e turistas.

O balneário existe por conta do igarapé Paraná da Eva, cortante da cidade, sendo a área a direita utilizada para lazer e praia. À esquerda, não há a utilização de área para banho, e próximo ao igarapé, temos a sua orla com um anfiteatro de pequeno

porte onde são realizados eventos de cunho turístico, mais a principal festa da cidade, a da laranja.

A via principal é a Rodovia AM 010, direcionando no sentido Norte, rumo à cidade de Itacoatiara, e no sentido Sul rumo à cidade de Manaus. No citado trajeto há fortes evidências de abertura de ramais com o propósito ilegal de explorar recursos da mata, e assim poder comercializá-los.

Considerando os elementos citadinos sob a aplicação metodológica de estudo da legibilidade ambiental na cidade de Rio Preto da Eva temos a constatação da dinâmica de funcionamento da cidade numa vertente sistêmica, pois interage em fluxos com as cidades de Manaus e Itacoatiara. Desde a criação da região metropolitana de Manaus, onde a cidade de Rio Preto da Eva foi inserida, as mudanças ambientais mais recorrentes ocorrem no elemento via AM 010 que “corta” a cidade.

Apesar do comércio ser marcante logo na entrada da cidade, com uma feira municipal, a mesma tem mais a aparência de um lugar de passagem do que um lugar para se viver. A cidade tem dois marcos importantes: o Cristo Redentor, a primeira vista traz a lembrança, sob a visão do pesquisador, uma réplica da Estátua do Cristo Redentor do Rio de Janeiro. É notório, mediante a Praça do Cristo Redentor de Rio Preto da Eva, obter uma visão espacial de toda a cidade. Paralelo a Praça do Cristo Redentor, possibilitando praticamente a mesma visão, temos uma área com bonecos gigantes, reproduzindo via arte, o fazer farinha. A primeira vista, pressupõe-se um marco interessante para o turismo, no entanto, a praça dos bonecos gigantes parece perder a identidade pelo abandono, e acabando sufocada pela sua criação artificial, restando apenas uma torre de televisão.

O comércio não tem expressão forte, porém a prestação de serviços constitui uma diversificação turística para as cidades vizinhas, pois é referenciada pelos seus cafés regionais, constituindo quase numa parada obrigatória por quem passa por ela.

Desta feita, ao passar pela cidade do “Paraná da Eva”, só resta à monotonia, na via principal há uma impressão de cidade bem cuidada e arborizada, porém, deixando dúvidas de que haja uma continuidade quando se acessa outras localidades nela referenciada, como por exemplo, os banhos naturais e artificiais. Considerou-se

importante o fato de os habitantes que já viviam em Rio Preto da Eva imaginarem esses atributos da cidade.

O Cristo Redentor constitui um marco para a cidade, a via AM 010 Manaus-Itacoatiara é considerada um vetor propulsor para o desenvolvimento das relações comerciais da cidade, tanto com a cidade de Manaus, como com a cidade de Itacoatiara. Ela divide a cidade em distritos, e a lógica de crescimento dos distritos dá-se por meio desta via, a leste, e a oeste. O limite de referência da cidade é o Igarapé, sendo também um ponto nodal. Além deste, outros pontos nodais foram constatados: os balneários, a feira do produtor, a igreja católica existente desde a fundação da cidade e os cafés regionais.

As ruas da cidade possuem asfalto em péssimas condições quando adentramos nos bairros, e em algumas áreas as vias de acesso existentes ainda são de barro. A urbanização é visualizada como um sistema desconexo de ruas rumo à costuma deformidade do espaço e diferenciação estrutural que caracterizam seus bairros [distritos].

A partir do reconhecimento de campo, elaborou-se a estrutura visual de Rio Preto da Eva, traçando uma escala de diagrama com símbolos de elementos citadinos. Para os visitantes, ela tem um pouco mais de forma, sendo isto imprescindível para uma cidade habitável, mas tem poucos elementos reconhecíveis dentre os encontrados, por exemplo, na cidade de Manaus.

As partes essenciais da estrutura estão na AM 010, onde aparece a rodoviária municipal, os cafés regionais, o anfiteatro, o Cristo Redentor visível na medida em que se locomovem na via principal. O centro comercial está assentado nas ruas e limites com a via principal.

O Cristo Redentor tem presença forte, devido seu intenso movimento de lazer, seria a única atratividade turística imediata. O acesso a ele possibilita visualizar a primeira igreja católica da cidade, o pequeno ginásio de uma das primeiras escolas e o centro de saúde.

O Cristo não chega a ser um arranha-céu à distância. Conta um ex-secretário de finanças a forma como ocorreu à inspiração do Cristo, momento em que o Prefeito da cidade resgatou o projeto do Cristo de Ouro Preto (cidade de Minas Gerais) e fez algumas adaptações, criando a praça com três cafés regionais, e o Cristo Redentor com 15 metros de altura, com estrutura de ferro e concreto

tiveram a contribuição dos artistas da Cidade de Parintins, protagonistas dos bonecos do festival do boi, como acabamento geral. O Cristo foi financiado pelo Ministério do Turismo, onde o objetivo era ficar de braços abertos para a cidade.

Entrevistado (a) F. J., 30 anos, (2015).

Temos outros diagramas complementares da imagem da cidade, acrescentando necessidades práticas, como as vias principais, basicamente aquelas pelas quais o trânsito flui. Há uma escassez de bairros e marcos reconhecíveis, e uma falta de centros ou pontos nodais conhecidos. Ainda assim, a cidade é caracterizada pela presença marcante de vários limites: a rodovia Municipal e paisagem florestal ao longo da AM 010.

Ao analisarmos os instrumentos de coleta de dados, foi notável a ausência de expressão de algo a ser considerado visão abrangente. Os mapas desenhados da cidade foram fragmentados, e centrados em pequenos territórios, já conhecidos. Ou somente o desenho das ruas.

As ribanceiras pareciam ser um forte elemento limítrofe, e era comum um mapa atribuisse força à parte superior e fragilidade à parte inferior do terreno, ou vice-versa, como se os dois elementos estivessem ligados por uma ou duas vias puramente conceituais. A região mais baixa parecia particularmente difícil de estruturar.

Quando aos entrevistados foi pedido uma visão geral da cidade, a observação mais evidente foi a da mesma não representar um todo pois, não tem centro, mas de uma cidade como sendo um núcleo. Houve dificuldade em mencionar o que a palavra “Rio Preto da Eva” lhe trazia a mente? A resposta foi referenciar ao Cristo Redentor, ou a festa da laranja. Uma respondente fez a seguinte afirmação:

A cidade de Rio Preto indica para mim, um lugar de moradia, seria um interior, uma área que não tem cara de cidade, mais sim de uma vila, aonde uma vez por ano se realiza a festa da laranja. (...) acredito que a nossa única referência seria a imagem do nosso senhor Cristo Redentor.

Entrevistado (a) A.P.L.S., 43 anos, (2015).

No que diz respeito aos símbolos, o Cristo Redentor foi a principal referência, e a produção agrícola como uma marca de boa relação com a natureza. Houve expressão de sentir-se numa colônia de Manaus, um aspecto por vezes se viam como um bairro. A menção de falta de apoio político e atenção de entes federais mais

influentes incentivarem o crescimento da cidade faziam sentir-se um anexo ou um bairro manauara. Ainda não fosse ao momento, mas, em breve isso estaria por acontecer.

A impressão dos entrevistados a respeito da cidade de Manaus, foi de uma cidade desenvolvida, com condições de ajudá-los a criar mais parcerias, e vista como uma mãe no sentido educacional e econômico.

A desintegração com a cidade de Manaus é legível quando lhes foi tratado se sabiam se faziam parte da Região Metropolitana de Manaus, pois a cidade na concepção deles em nada mudou. Continua a mesma.

Houve observações sobre a indistinção do cenário físico:

“É quase tudo igual... para mim, no momento em que me desloco de uma parte da cidade a outra, ando pelas ruas, não há diferenças constatadas. As ruas são as mesmas, as casas, e a floresta. O que muda, mas muito pouco, é a AM 010, e por sofrer mudanças lentas fica praticamente impossível visualizar mudanças físicas na cidade”.

Entrevistado (a) I.G. do S.S., 33 anos, (2015).

Manaus foi citada como uma alternativa de bom futuro para seus filhos estudarem, cheia de oportunidades, pois a citaram como uma metrópole rica, exemplo para todas as outras cidades do Amazonas seguirem-na como modelo de economia bem sucedida e desenvolvida.

A evidente baixa imaginabilidade desse ambiente citadino dá-se pelas poucas imagens resultantes de seus antigos moradores, indicando insatisfação, falta de orientação e dificuldades em destacar diferenças de suas partes. Mesmo em meio a um entorno babélico, podemos afirmar a existência de um modelo. E, sendo assim, os moradores entrevistados centravam-se para aspectos nos festejos, desvalorizando o aspecto físico e natural que cêrcea a cidade.

2.2.3 A CIDADE DE MANACAPURU

2.2.3.1 Surgimento e Historicidade Ecológica

A área hoje denominada Manacapuru, era uma aldeia habitada pelos índios Muras. A tribo “dos Muras ocupou a maior extensão territorial da Amazônia, desde a fronteira do Peru, de onde teriam vindo até o rio Trombetas no Pará”.(FERREIRA, 2010, p.8)

Manacapuru é uma palavra de origem indígena, formada pelas expressões Manacá (planta brasileira da família das dicotiledôneas gamopétalas, que em tupi significa *FLOR*) e Puru (matizado = Flor matizada). Os Muras aos poucos foram tendo sua população reduzida, devido aos ardorosos combates travados com as expedições portuguesas. (AGUIAR, 2001, p. 229)

Com a chegada dos portugueses ao Brasil na Amazônia, começaram as lutas entre eles e os índios, pela posse da terra. Essa luta durou muitos anos, e os portugueses saíram vencedores. Os Muras destacaram-se por resistir à invasão dos civilizados em seus territórios, impedindo por muito tempo o estabelecimento dos portugueses a ação dos missionários das ações militares na região. Ferreira (2010, p.10) descreve o fato dos índios lutarem bravamente para não perderem suas terras sua forma de pensar, sentir e agir, protegendo a vida e sua organização tribal. Além das guerras dizimadoras dos índios, houve uma grande mortandade causada pelas epidemias (doenças trazidas pelos brancos). O processo de destruição da vida tribal e as influências culturais dos brancos fizeram os índios perderem sua identidade cultural. Os Muras foram subjugados ao trabalho escravo recebendo a permissão do comandante Pereira Caldas, os Muras se estabeleceram a margem do lago de Manacapuru em 15 de fevereiro de 1786 (data da fundação da cidade). Em seguida, mudaram de local, fixando-se um pouco abaixo da foz do lago, este local é onde até hoje está a sede do município. (IDEM, 2010, p.10)

Os Muras descendentes das tribos Tupi, aos poucos foram tendo sua população reduzida, devido aos ardorosos combates travados com as expedições portuguesas. Este fato aliado a outros, levaram o grupo a migrar. Passaram por localidades como Conceição e Pesqueiro, até se estabelecerem na Feitoria de Pesca, localizada no Rio Manacapuru. Ali não ficaram muito tempo e foram obrigados a subir até a foz do lago Manacapuru, à 14 léguas da foz do Rio Solimões. Em 15.02.1786,

após a pacificação dos silvícolas, numa aldeia dos índios Muras é fundada e batizada pelos missionários a atual cidade de Manacapuru e, com o consentimento do general João Pereira Caldas, governador da capitania do Grão Pará, foi transformada em povoado. (AGUIAR, 2001, p. 229)

Foram construídas casas de palhas sem nenhuma ordem e alinhamento. O povoado desenvolvia-se lentamente. Anos mais tarde, por volta de 1835 ocorria uma ação popular, na província do Grão Pará, denominada cabanagem. Muitos Muras, aliaram-se aos cabanos nessa luta.. A luta durou quase 5 anos, causando a morte de milhares de pessoas. E a vitória final, coube às forças do governo. Terminada a cabanagem iniciou em toda a capitania de São José do Rio Negro, outra luta era libertar-se do governo do Grão-Pará e transformar o Amazonas em província com governo próprio. (FERREIRA, 2010, p.11)

Quase um século depois o povoado de Manacapuru é lembrado pelo deputado provincial Bentes Machado Borges, ele apresentou um projeto propondo sua elevação à categoria de freguesia, passando a chamar-se São Nicolau de Manacapuru. Como não foi aprovada, nova tentativa deu-se em 1860 pelo projeto do Deputado João da Cunha Correia, onde propunha o nome de freguesia de nossa senhora da conceição de Manacapuru, pela lei provincial nº 148 de 12.08.1865 (AGUIAR, 2001, p. 229).

Por intermédio da lei nº 582, de 5 de setembro de 1850, o Amazonas conseguiu sua autonomia política, sendo elevado à categoria da província. A sede da província passou a ser o lugar da barra (atual Manaus). Em 1854 o presidente da província do Amazonas, conselheiro Herculano Ferreira Perra, visitou Manacapuru, no relatório de viagem, referia-se ao lugar como “um aldeamento de índios Muras”. (FERREIRA, 2010, p.11)

Apesar de pouco desenvolvida, a povoação ganhava, através da lei provincial nº 148 a condição de freguesia de Nossa Senhora de Manacapuru. Por essa mesma época estourou a Guerra do Paraguai (1864 1870) famílias inteiras, para não terem seus filhos recrutados à força para a guerra refugiaram-se na Amazônia. Muitas dessas famílias nordestinas escolheram o município de Manacapuru, para viverem. Isto contribuiu para o aumento da população. (IDEM, 2010, p.12)

A elevação à categoria de vila e criação do município desmembrado de Manaus deu-se pela Lei Estadual nº 83 de 27 de setembro de 1894, ocorrendo o ato de instalação em 16.06.1895, durante o governo de Eduardo Ribeiro; sendo seu primeiro superintendente o major Policarpo de Souza. Em 10.08.1901, pela Lei estadual nº 354, foi criada a comarca de Manacapuru. Em 05.11.1921, pela lei estadual nº 1126, foi extinta a comarca, sendo restabelecida em 07.02.1922, pela lei estadual nº 1133. Em 16 de julho de 1932, pela lei estadual nº 1639, Manacapuru recebe os foros de cidade. (AGUIAR, 2001, p. 229).

Nos últimos anos, a cidade desenvolveu-se, principalmente após a construção da estrada, ligando-a a capital do Estado. Manacapuru situa-se a margem esquerda do rio Solimões no encontro com o rio Manacapuru, e de acordo com a rosa dos ventos, localiza-se a leste do Estado do Amazonas.

O município de Manacapuru era formado de três distritos, Manacapuru, Beruri e de Caapiranga. Dentro do conjunto da população do município, o principal elemento é o caboclo, o qual constitui a maioria da população local. Os Muras foram o grupo indígena mais importante que habitou o município. (FERREIRA, 2010, p.13).

Em 01.12.1938, pelo decreto lei estadual nº 176, uma parte do território do município é transferida para Manaus, constituindo então distrito e atual município do Careiro. Aguiar (2001, p. 229) aponta para o fato de em 10.12.1981, pela emenda constitucional nº 12, Manacapuru teve que desmembrar diversas partes do seu território em favor dos novos municípios de Iranduba, Manaquiri, Anamã e Caapiranga. Os primeiros estrangeiros ali chegados foram os portugueses, seguidos pelos judeus e sírios libaneses, se dedicaram, sobretudo ao comércio regatão, abastecendo a zona ribeirinha com gêneros alimentícios, querosene, tecidos, calçados cigarros. Posteriormente, o grupo de imigrante mais representativo foi o japonês que se dedicou a cultura da juta, arroz, e produtos hortigranjeiros.

Dentre os brasileiros de outras regiões migrantes para o município merecem destaque os nordestinos, durante o período da borracha. Após a década de 70, outros brasileiros vindos do sul, sudeste e centro oeste aqui também se instalaram exercendo diversas formas de serviços. Todos colaboraram no processo de formação étnica do homem manacapuruense.

2.2.3.2 Análise Sistêmica da Cidade de Manacapuru

A cidade de Manacapuru na sua formação foi resultado da mistura de etnias típicas do contexto histórico vivenciado. São denominados mestiços da região, em decorrência da miscigenação dos índios Muras, os negros e o europeu. Houve também a influência dos japoneses e judeus vindos do Marrocos.

A cidade tem a estrada Manoel Urbano como a principal via, interligando vários bairros e comunidades rurais. A cidade fica há 99,8 km da cidade de Manaus, e é popularmente conhecida como a Princesinha do Solimões ou Terra da Ciranda.

A ciranda é percebida como uma grande festa recheada de cores inusitadas, com forte expressão da cultura indígena e da cultura nordestina brasileira. Cada escola de ciranda escolhe um tema e focaliza suas apresentações em torno dele. O palco do espetáculo é o parque do Ingá, também conhecido como Cirandódromo.

Os espetáculos das cirandas tem se tornado muito populares entre as cidades vizinhas, ganhando espaço no setor de turismo, considerando o fato de que muitos curiosos das cidades vizinhas deslocam-se até o município para conhecer o evento. Há registro pela Secretaria de Cultura local que o evento já foi levado para fora do Estado (JORNAL DO COMÉRCIO, 2015).

A base econômica da cidade é o setor primário por meio da atividade de agricultura, sendo considerado o maior produtor nacional de juta. Além desta, a cidade tem potencial para comercializar açaí, banana, café, feijão, laranja, milho e outras hortaliças. A cidade tem focado outras alternativas de atividades com o propósito de não ser dependente exclusiva da agricultura, até mesmo porque vive período de cheias que dificultam a estabilidade comercial em seu setor produtivo primário.

Além da agricultura, outro setor promissor é da pecuária, a pesca e atividade de criação bovina e equina. [...] e ainda, há a exploração do potencial de outros produtos de feitura manual para movimentar e alimentar o comércio local e até nacional. “temos procurado incentivar o artesanato e o agroextrativismo com o açaí, onde grandes multinacionais já nos procuraram e mostraram-se interessados” argumenta o Sr. Guedes em entrevista ao jornal do comercio.

Jornal do Comércio (2015)

É característica na paisagem da cidade áreas com açazeiros, muitas delas com potencial para serem transformadas em Reservas de Desenvolvimento Sustentável, e segundo a Secretaria de Municipal de Meio Ambiente da cidade, há uma estratégia em transformar e solidificar a indústria do açaí na cidade:

“A ideia é regularizar essas atividades nessas comunidades, transformá-las em RDS (Reserva de Desenvolvimento Sustentável), pois esbarramos com invasores no período da safra, o que levam eles a antecipar o período da coleta do açaí entre outros problemas nesse sentido”.

Entrevistado (a) L.S.F.G., 19 anos, (2015).

O design da cidade de Manacapuru sofre intervenções imediatas com a falta de planejamento e estruturação para conduzir a expansão demográfica e as consequências de sua ligação com as cidades componentes da Região Metropolitana de Manaus. A mudança arquitetônica começa pelas invasões visíveis em espaços antes não denomináveis de bairros e/ou comunidades. As lojas de renome da capital do Amazonas presentes no comércio local já trazem uma modificação considerável na área central e comercial da cidade, juntamente com a presença de bancos concorrendo e presente no mesmo espaço, e com a intenção de capitalizar a área.

Há também, ao mesmo tempo constatação de modificações visíveis, transformações na arquitetura do medo e da intimidação, levando em consideração o aumento de roubos e assaltos na cidade. Os espaços públicos passam a ter necessidade de vigilância, e as noites manacapurenses agora sofrem limitações quanto ao horário, no trânsito e exposição nas horas noturnas de lazer e distração da cidade.

Há quem argumente o fato de que a criminalidade tenha migrado de Manaus para Manacapuru depois da construção da ponte sobre o Rio Negro, ou até mesmo por conta da cidade ter crescido economicamente, mas não a população como um todo, pois esse crescimento não tem sido proporcional a distribuição de renda. Outra explicação seria o fato do excedente populacional agrícola deslocar-se para a cidade em busca de outra alternativa econômica, e, se espalhando (invasões no início da cidade) ao redor do início da Rodovia Manoel Urbano na parte urbana inicial com acesso a área central da cidade, iludidos pela “esperança” de migração econômica real.

Amigo, a nossa cidade sempre foi calma, depois que construíram uma tal de ponte sobre o Rio Negro, a bandidagem parece que invadiu nossa cidade. Antigamente, ficávamos até tarde da noite, e andávamos até depois de meia

noite que não existia perigo, agora, tem muitos registros de assaltos, e, depois das 22 horas, devemos tomar o máximo de cuidado possível.

Entrevistado (a) S.H. S. S., 31 anos, (2015).

Ao longo da Estrada Manoel Urbano, quilômetros antes de chegar à Manaus, e de Manacapuru, surge o mercado das construtoras, responsáveis por modificações exaustivas e impositivas do sistema capitalista, com a construção de condomínios fechados. Arquitetura ainda não consolidada, mas fruto da vontade dos moradores em buscar a própria segurança, por conta do medo, daí a cidade permite-se a criação de espaços vedados.

A composição de sua arquitetura, por sua vez, apresenta claramente a falta de engenharia necessária para subsidiar o seu crescimento urbano. As ruas, e em alguns casos, bairros inteiros sofrem com crises de alagamento em períodos de chuva, e ainda falta de gestão dos resíduos sólidos provenientes de suas atividades.

Quando estamos em período de cheia, decorrente do Rio Miriti, nós moradores de Manacapuru, vivemos um grande prejuízo, e isto compromete a qualidade de vida aqui na cidade, e para chegarmos em ambiente de terra firme, ainda temos o custo de ter que construir marombas.

Entrevistado (a) F. Jr. F. D., 40 anos, (2015).

Durante o período das enchentes, temos um grande problema de acúmulo de lixo. Nosso governo não tem preparo para lidar com a gestão de resíduos, nem antes, e nem depois.

Entrevistado (a) S.F., 41 anos, (2015).

A área onde tem a maior concentração de comércio, lojas, e dá acesso às poucas indústrias, mais a presença de bancos Premium na cidade, são denominadas de Centro Financeiro de Manacapuru. Assim, mesmo demonstrando ter potencial para crescer, a “Princesa do Solimões” vai registrando um cenário urbano contrastante, e deixando de lado na sua essência a característica de uma cidade legível do ponto de vista ambiental. O foco da cidade está na geração de mais capital, ainda que haja sacrifícios ambientais para isso, e assim, vários fatores vão contribuindo para o avanço desordenado do município, nos mesmos moldes da cidade de Manaus, sem planejamento urbano adequado, e conseqüentemente, com aspectos obscuros quanto às ações sociais, saneamento, abastecimento de água e educação ambiental.

2.3 A EMERGÊNCIA DE UM PARADIGMA PARA A LEGIBILIDADE AMBIENTAL NAS CIDADES

Até o fim do século passado, a Região Metropolitana de Manaus não existia, e as cidades do Amazonas não sofreram transformações significativas se comparadas à cidade de Manaus onde as mesmas são retratadas por um período de desenvolvimento industrial e acelerada urbanização, primeiramente no período auge da borracha, e em seguida, com a implantação da Zona Franca de Manaus.

Em Manaus, o paradigma do crescimento e industrialização acompanha o seu estilo de urbanização influenciada pelo estilo de design urbano de cidades européias e cidades grandes do Brasil, como São Paulo e Rio de Janeiro. Porém, não se pode constatar ainda, uma proposta de design urbano condizente com o uso racional dos recursos e a sustentabilidade, apesar dos discursos políticos, e de outros pares da sociedade defenderem a existência de uma cidade rumo à sustentabilidade.

Tanto em Manacapuru, quanto em Manaus, há uma relação histórica construída por suas populações no entorno da área de fundação de ambas com presença de praças, edifícios, portos e outros monumentos reflexos do estilo e design das cidades européias. Especificamente em Manaus, a influência maior dá-se em suas vias principais, como por exemplo, Avenida Djalma Batista e Constantino Nery, e o bairro do Adrianópolis, onde é possível visualizar a verticalização da cidade, tal como ocorre nas grandes cidades brasileiras (São Paulo e Rio de Janeiro). Outra área na Capital Amazonense marcada pela verticalização é a do bairro da Ponta Negra, mesmo em meio à mata, alastra-se de condomínios fechados consolidando em área nobre da cidade.

Em Manacapuru e Rio Preto da Eva não se vê ainda o fenômeno de verticalização da cidade, no entanto, tendo como ponto de partida a cidade de Manaus, observa-se no início da estrada um tímido movimento imprimindo um design citadino marcado por condomínios fechados, quando estamos indo em direção a elas.

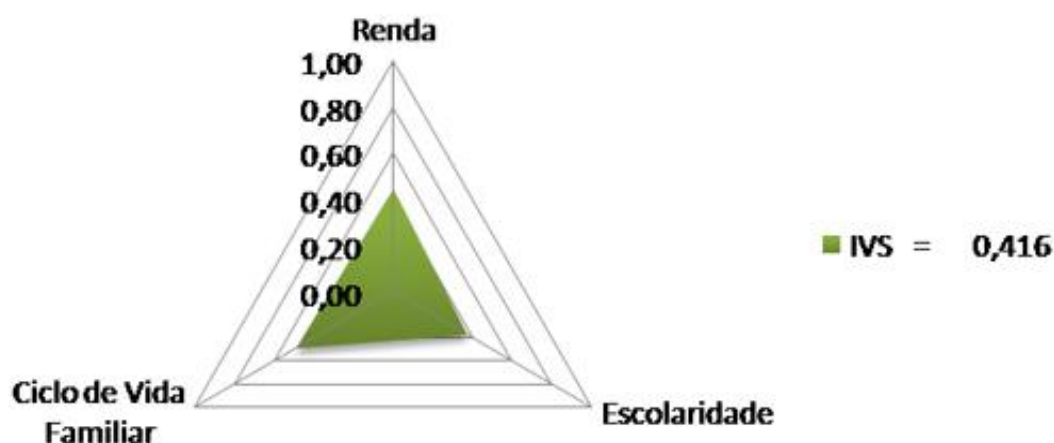
O marco paradigmático para as cidades de Manacapuru e Rio preto da Eva é a constituição da Região Metropolitana de Manaus, criada pela Lei Complementar Estadual nº 52 de 30 de maio de 2007. Versa a lei: a região é composta por oito municípios: Manaus, Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Manacapuru, Novo Airão, Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva. A referida lei destaca a extensão

da Capital Amazonense com municípios próximos, ainda que distantes, e com baixa densidade demográfica, 21,44 hab./km².

Com a criação dessa região o norte do Brasil possui a região metropolitana mais populosa, e no cenário nacional, a 11^a maior população. Em 24 de outubro de 2011, o Governo do Amazonas inaugurou a Ponte Rio Negro, com fins de conurbar os seguintes municípios: Manaus, Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Manacapuru, Presidente Figueiredo, Novo Airão e Rio Preto da Eva. A ponte Rio Negro constituiu-se, desde então, ponto nodal no design da referida Região Metropolitana.

Do ponto de vista paradigmático, Rio Preto da Eva ainda não sofreu modificações econômicas desde a sua fundação, o vínculo da cidade com a capital do Amazonas está no fato de ser a maior no abastecimento de frutas, e até mesmo da política do Estado do Amazonas em fomentar este incentivo tem reforçado o paradigma da perdurabilidade por parte das famílias de Rio Preto em dedicar-se a agricultura. A cidade nas suas áreas centrais não sofreu modificações. E o paradigma, ainda perdura (Gráfico 1) pelos dados de vulnerabilidade social da cidade.

Gráfico 1—Representação gráfica sobre o Índice de Vulnerabilidade Social da Cidade de Rio Preto da Eva, AM. 2015



Fonte: SEPLAN CTI, 2015. <http://www.ivs.am.gov.br/perfil-rio-preto-da-eva.php>

Há uma preocupação, no entanto quanto ao fato da educação ter índice maior no ambiente rural podendo vir a facilitar no futuro modificações mais ajustáveis aos interesses do capitalismo, pela constituição da região metropolitana e pelo interesse

ao adquirir conhecimento para buscar alternativas de desenvolvimento para a cidade nos moldes do design da cidade de Manaus.

Tabela 3 - Vulnerabilidade Social na Cidade de Rio Preto da Eva.

Indicadores de Vulnerabilidade	Municipal	Urbano	Rural
Índice de Vulnerabilidade Social	0,416	0,326	0,466
Ciclo de Vida Familiar	0,486	0,419	0,520
Educação	0,37	0,291	0,411
Renda	0,445	0,321	0,521

Fonte: SEPLAN CTI, 2015. <http://www.ivs.am.gov.br/perfil-rio-preto-da-eva.php>

Já a cidade de Manacapuru, vem sofrendo modificações espontâneas além do esperado. Após a construção e/ou inauguração da Ponte sobre o Rio Negro, a estrada Manoel Urbano está sendo revitalizada com alargamento e asfaltamento na perspectiva de melhoria da política do Estado do Amazonas em programar a infraestrutura logística das cidades interligadas, considerando o fato de sua construção em si não ter gerado ainda ganhos extraordinários. Adicionalmente a isto, a estrada Manoel Urbano destaca-se ainda pelo assentamento de condomínios fechados ao se fazer a travessia da Ponte. Tais condomínios têm se alastrado em decorrência da construção da cidade universitária da Universidade do Estado do Amazonas - UEA. A cidade de Manacapuru tem sofrido expansões conseqüentes da aceleração da indústria e comércio. Alguns bairros novos provenientes de invasões têm surgidos. A influência religiosa, mesclada, condicionou a cidade a criar outro ponto nodal – Estátua de mãos segurando o livro sagrado (Bíblia). E, os bonecos da ciranda, aliado ao desinteresse político têm ficado em segundo plano. As mudanças nas cidades vão criando um cenário de mudança paradigmática, onde os balneários utilizados para o lazer vão sendo capitalizados. A festa da ciranda um referencial para o desenvolvimento econômico por meio do turismo, e os espaços, Parque do Ingá e praças, de encontros sociais constituindo fontes de capital.

O centro da cidade, juntamente com a sua orla, cresce sorrateiramente, e muitas lojas de renome da cidade de Manaus se fazem presente modificando a paisagem da cidade em suas áreas de comércio e indústria, evidenciando claramente a lógica

capitalista. Nesse ínterim, o paradigma do design citadino da cidade de Manacapuru cria novas realidades, ainda não consolidadas, mas impondo um dinamismo do trabalho como um elemento essencial no modelo capitalista vigente da cidade. Isto compromete o paradigma ecológico, onde outrora era visível na cidade, e insere um enraizamento cada vez maior do paradigma capitalista.

Na Região Amazônica as cidades estão vivendo realidades oriundas de um contexto mutante, e ocasionador de grandes contradições na área urbana. As características percebidas nas cidades da Região Metropolitana (Manaus, Manacapuru e Rio Preto da Eva) são heterogêneas e sistêmicas com um complexo sistema amazônico das cidades. O paradigma emergente das cidades estudadas está na proposta de tentar ultrapassar limites econômicos e conduzir as cidades em um contexto político, social e cultural capaz de melhorar a qualidade de vida do ponto de vista ambiental.

A cidade na Amazônia é um lugar de produção e reprodução de papéis cujos sentidos retratam uma perspectiva material e de significado. O viver ecológico na cidade cede aos poucos espaço para a supremacia das relações de trabalhos e geração de mais capital. Há um movimento dialético conduzindo transformações significativas no aspecto morfológico e topográfico das cidades Amazônicas, obscurecendo os sentidos quanto à clareza, mas sem impedir a imaginabilidade nas relações dos seres humanos com o ambiente.

2.4 RESULTADOS OBTIDOS COM O USO DA CONCEPÇÃO SISTÊMICA

As análises de principais áreas das três cidades apresentaram características distintas entre elas mesmo compondo áreas representativas de uma região metropolitana. Manaus foi vista como uma cidade repleta de características únicas dentre as estudadas: ao tempo pela sua complexidade estrutural mais vigorosa no tempo e visíveis de dificuldades locais. Rio Preto da Eva e Manacapuru foram percebidas pela conurbação direta com a capital amazonense. A primeira com uma aparente falta de forma e/ou estruturação urbana com teor extremamente baixo de imaginabilidade. Já Manacapuru demonstra ser uma cidade mais diversa em relação a Rio Preto da Eva, tendo uma característica linear na sua área central para gerar imaginabilidade. A análise sistêmica em cada cidade emergiu da área central como referência de constatação de

surgimento das referidas, de modo que a partir do centro, deu-se prosseguimento para o desenvolvimento da pesquisa rumo à constatação legível da percepção ambiental.

A concepção paradigmática sistêmica conota um sentido do convívio em coletividade mediante a qual os indivíduos constroem subjetividades de fragmentação na forma de pensar, perceber e viver na cidade, onde o capitalismo marca as relações entre os objetos citadinos e seus sujeitos.

A cidade como um cenário policontextual pulveriza as ações e interações, sendo marcada por lugares específicos, retratados por uma visão invisível imagística, trazendo à tona a complexidade sistêmica plausível. E, logo a percepção do indivíduo citadino nas cidades da região metropolitana torna-se ilegível. O que não significa a inexistência de imaginabilidade, mas a probabilidade de ocorrer um forte ou baixo teor de imaginabilidade.

No contexto da Região Metropolitana as cidades estudadas nesta tese, não são meros objetos construídos na atualidade, mas resultado de momentos pretéritos, e cristalizados na paisagem. Visando esclarecer melhor esse processo, pode-se afirmar quanto à paisagem urbana das cidades de Manaus, Rio Preto da Eva e Manacapuru a evidência constatada em estarem firmadas no aparente, não permitindo entender por si só a legibilidade ambiental existente e/ou necessária.

Desta feita, o uso da concepção sistêmica permitiu-nos a superação do reducionismo e de formas simples de interpretar, pois houve o reconhecimento de práticas nas cidades estudadas não vista por uma só dimensão, mas pela forma triangular, principalmente quando os entrevistados mencionaram os objetos citadinos relevantes em seus contextos de vida, suas interações e respectivos significados e, no momento em que o pesquisador constatou essa dinâmica por observação direta.

O paradigma sistêmico possibilitou subsidiar os momentos paradigmáticos viventes, reluzentes e excludentes na dialógica do design citadino ambiental. Não pelo fato do capitalismo vivenciar crise, mas a clareza (legibilidade) constatada por uso da citada abordagem nos permitiu afirmar a necessidade de um novo paradigma para as cidades da Região Metropolitana de Manaus dentre as quais Manaus, Rio Preto da Eva e Manacapuru.

As cidades estudadas recebem intervenção política com o propósito de definir soluções operativas para elas, tendo o crescimento como o grande entrave para a existência de uma legibilidade ambiental. A isto, atribuímos à intencionalidade política em não contribuir para o desenvolvimento dos cidadãos habitantes das mencionadas Pólis, o desrespeito à história e historicidade ecológica, e ainda, o não aproveitamento das potencialidades do lugar.

As cidades estudadas foram retratos de um ambiente repleto de contrastes, à medida que o capitalismo se enraíza, e a busca de um status de bem-estar fruto do posicionamento econômico como prioridades nos estilos de vida de seus moradores, e o conseqüente aparecimento de um cenário arquitetônico coexistente com o mundo global, mesmo em níveis e dimensões diferentes.

O imaterial e o invisível foram marcados pelas tradições e culturas locais, onde a constatação deu-se pelo acúmulo de minúsculas interações do dia-a-dia com as ida e vinda aos locais de banhos, visitas em seus pontos nodais, estada nos hotéis, cafés da manhã, mero percurso de visita a cidades, dentre outros.

Complementa-se a isto, a percepção do autor ao relatar a presença de uma arquitetura citadina voltada para o medo e a desconfiança. Pois, durante os períodos de visitas, e de percorra para realizar a observação, houve um marco significativo quanto ao interesse de cada cidade em querer misturar-se, seja por conta do movimento migratório econômico, ou pela ameaça social decorrente de movimentos contundentes, claro, decorrente do desenvolvimento/crescimento imposto, quando não almejante.

Referente a tal falta, é cabível assim, os argumentos do clássico autor Zygmunt Bauman (2009, p.87):

As cidades são depósitos, mas também são campos de batalha e laboratórios. [...] para a luta entre a mixofilia e mixofobia. Mixofilia é um forte interesse, uma propensão, um desejo de misturar-se com as diferenças, com os que são diferentes de nós, pois é muito humano, natural e fácil de entender que se misturar com os estrangeiros abre a vida para aventuras que poderiam acontecer. [...] por outro lado há a mixofobia onde você convive com estrangeiros e tem preconceitos em relação a eles, uma vez que o lixo global é descarregado nas ruas onde você vive; e você já ouviu falar muitas vezes dos perigos derivados da underclass; e ouviu dizer também que a maioria dos imigrantes é parasita de seu welfare e até terroristas em potencial, e que cedo ou tarde acabarão por matá-lo.

As entidades políticas nas cidades da Região Metropolitana não se encontraram ainda, e quanto ao aspecto imaterial o paradigma ainda não atende os

anseios de seus cidadãos, sendo marcada pela coexistência do medo e desconfiança, restando o desafio do momento, aonde as referidas cidades possam desenvolver e multiplicar a oferta de alternativas.

Quanto ao aspecto mais concreto, os designs das cidades pesquisadas sofrem modificações ao longo de seus processos de crescimento e desenvolvimento, sem a premência focal de um planejamento claro e legível para o desenho delas. E o que se verificou foram modificações mediante as quais, ora priorizam o capital, ora ajustam-se em função da ecologia – atender o paradigma ecológico. Este último, na maioria das vezes, sem solucionar o fato comprometedor de ativos ambientais na cidade.

Por conta disto, trazemos a proposta de uma conceituação sobre os cenários decorrentes da percepção dos cidadãos da Região Metropolitana de Manaus, estudadas nesta tese, como resultado da análise do paradigma sistêmico, classificando-os em matriz de design urbano capitalista e matriz de ecodesign urbano.

A saber, a conceptualização da mencionada proposta:

Matriz de design urbano capitalista – é o conjunto de características citadinas cujo design urbano se ajusta em decorrência das finalidades do capital. Daí, o design da cidade se organiza pela atratividade do capital, e pelo viés do homo economicus, e a percepção dos indivíduos consistem em avistar direta e imediata a fruir da lógica capitalista, mas possibilitando enxergar a necessidade de ajuste contextual.

Matriz de ecodesign urbano – é o conjunto de características citadinas cujo design urbano se revitaliza em prol do ambiente. Daí a cidade sofre modificações com fim de gerar equilíbrio na relação homem-natureza.

Não só observamos a representação de uma matriz do design urbano, mas também uma replicação deste conceito a forma como os entrevistados perceberam sistemática e paradigmaticamente o movimento dialógico da realidade de cada cidade estudada. Assim, diríamos a respeito dos participantes, a demonstração de dois tipos de percepção:

- a. Percepção paradigmática capitalista** (desenvolvimento e/ou crescimento)- envolve a percepção direta e imediata de fruir a lógica capitalista. O capital é a centralidade deste tipo de percepção. Tem características policontextuais

(político, econômico e social, mas deixa em segundo plano o contexto ecológico) e,

- b. Percepção paradigmática citadino-ambiental** (aquela cuja percepção realmente traz à tona a legibilidade ambiental na cidade) envolve características policontextuais de âmbito político, social, econômico e ecológico. Mediante centralidade ecológica. Uma cidade ambientalmente perceptível tendo em vista a circularidade e ambiente entrópico negativo do ponto de vista econômico.

Desta forma, obtiveram-se resultados condizentes com os objetivos de identificar nos pressupostos do paradigma sistêmico os indicadores de imagem das cidades e examinar (mudanças) na qualidade visual delas. Os indicativos de mudanças e os pressupostos do paradigma sistêmico tiveram como evidências basilares três momentos: o paradigma histórico, paradigma de readequação (revitalização) e o paradigma de inclusão ecológica. O paradigma histórico foi marcante e propulsor inicial do movimento dialético. Permitiu-se explicitar relações sociais não transformadas em real, mas determinantes do aparecimento de novos modos de vidas e de forma de organização da cidade. O paradigma da readequação (revitalização) possibilitou-nos entender como determinadas características deixam de ser dominantes, e/ou quando as cidades depararam-se com uma situação crítica, de estado entrópico positivo, pois os atores coexistem e cobram com fortes evidências e necessidades novas perspectivas a serem sobrepostas ao contexto histórico. Daí, a estrutura morfológica da cidade mostra marcas determinantes de transformações, fazendo o lugar produzir, quando não reproduzir práticas individuais e coletivas, seja na dimensão política, seja na dimensão do cotidiano.

Por fim, a interferência global é uma determinante do paradigma sistêmico, e logo o paradigma ecológico constitui-se o terceiro indicativo como resultado plausível para alcançar dois objetivos desta tese, pois a sociedade global vive uma crise ecológica sem preço, criando desafios cruéis para as cidades, o de recriar suas estruturas, repensar práticas de seus moradores quanto a sua identidade, e por fim reinventar a forma de relações com os homens, com as coisas, e a natureza.

CAPÍTULO III –LEGIBILIDADE EM CIDADES AMAZÔNICAS: ANÁLISE E RESULTADOS

A cidade de quem passa sem entrar é uma; é outra para quem é aprisionado e não sai mais dali; uma é a cidade a qual se chega pela primeira vez, outra é a que se abandona para nunca mais retornar; cada uma merece um nome diferente. (CALVINO, 1990, p.23)

3.1 COGNIÇÃO DO DESIGN DE MANAUS⁴

Para elucidar aspectos qualitativos e quantitativos no design da cidade de Manaus, aplicou-se o formulário com quesitos (Apêndice III). O resultado da pesquisa está expresso nos gráficos de visibilidade, transformações estruturais e capitalistas, desenho das ruas e qualidades quanto à forma.

3.1.1 Indicativos de visibilidade na cidade de Manaus

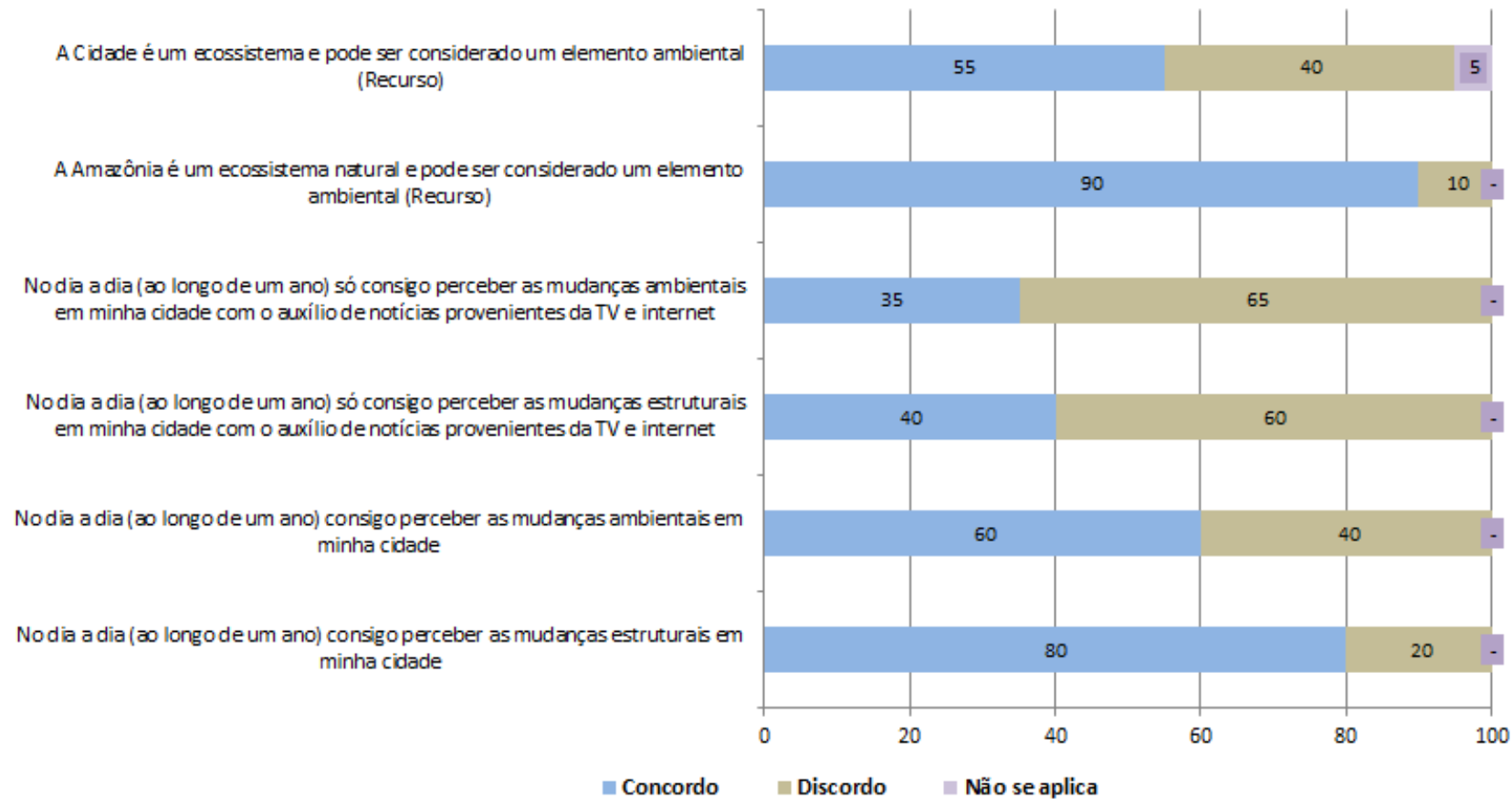
Os indicativos de visibilidade da cidade de Manaus estão contidos no Gráfico 2, onde os entrevistados demonstram perceber mudanças ocorridas na cidade quanto ao ambiente e estrutura. Independente da influência da mídia, reconhecem o fato de que as linguagens por diversos canais são objetos de manipular interesses societais, e por conta disto, entram em conflito com os reais interesses dos cidadãos. Desta forma, podemos afirmar: as mais diversas linguagens intencionam o sentido e qualificam o design da cidade, ou seja, a cidade deixa-se observar numa dimensão empírica, mas permite a legibilidade de suas relações.

Talvez pelo fato de ser uma grande cidade, a pesquisa (Gráfico 2) traz como resultado o fato de que o cidadão da cidade de Manaus entende perfeitamente a região amazônica como um recurso, mas não compreende a cidade em si como um recurso ambiental, ainda que se constate uma racionalidade perversa de reprodução material no contexto citadino estudado. O viés ecológico desta feita denotou um sentido tempestivo quando não se considerou a cidade um ecossistema, muito mais drástico pelo fato de se evidenciar um paradigma sócio-capitalista.

⁴ Os participantes da pesquisa enviaram fotos via e-mail indicando imagem de lugares, símbolos ou de situações condizentes a sua percepção. No Apêndice VII, quadro 12, há um mosaico de fotos da cidade de Manaus.

O entendimento do movimento citadino quanto as suas modificações parte de uma observação concreta, mediante a qual se reproduzem ações e organizações em um espaço reflexo da dinâmica social e histórica. Isto explica o resultado de a legibilidade ser suprimida pela imaginabilidade no momento de entender a cidade como um ecossistema e um ambiente potencialmente repleto de recursos a serem disponíveis aos cidadãos de forma ecologicamente equilibrada.

Gráfico 2- Representação gráfica dos indicadores de visibilidade na Cidade de Manaus.



Fonte: (Wagner Pinto, 2015)

3.1.2 Mudanças estruturais e capitalistas na cidade de Manaus

A cidade de Manaus nos últimos anos tem sofrido modificações significativas na estrutura do seu design urbano, ganhou uma ponte, conhecida como a ponte sobre o Rio Negro. O viés teleológico foi o desenvolvimento, com vista a fortalecer a integração da principal cidade do Amazonas com outras integrantes da Região Metropolitana de Manaus.

Geraram-se expectativas para ambas às regiões citadinas, integrado a isto, novas indústrias se instalaram, o design da cidade sofre modificações e são rearranjados. O “boom” das construtoras impõe um novo significado urbano, e conseqüentemente, a sociedade manauara é influenciada por movimentos urbanos contraditórios onde se testifica concentração econômica, social e de força de trabalho.

A ideia governamental é provocar a criação de um verdadeiro complexo econômico-social de expressão de força e potencial. Com efeito, as necessidades sociais começam a aparecer e o Estado concentra suas intenções ao Pólo dominante, o capital. E assim, o espaço da cidade tem sua capacidade de transformações ligadas diretamente à força dos cidadãos com o processo político daí resultante.

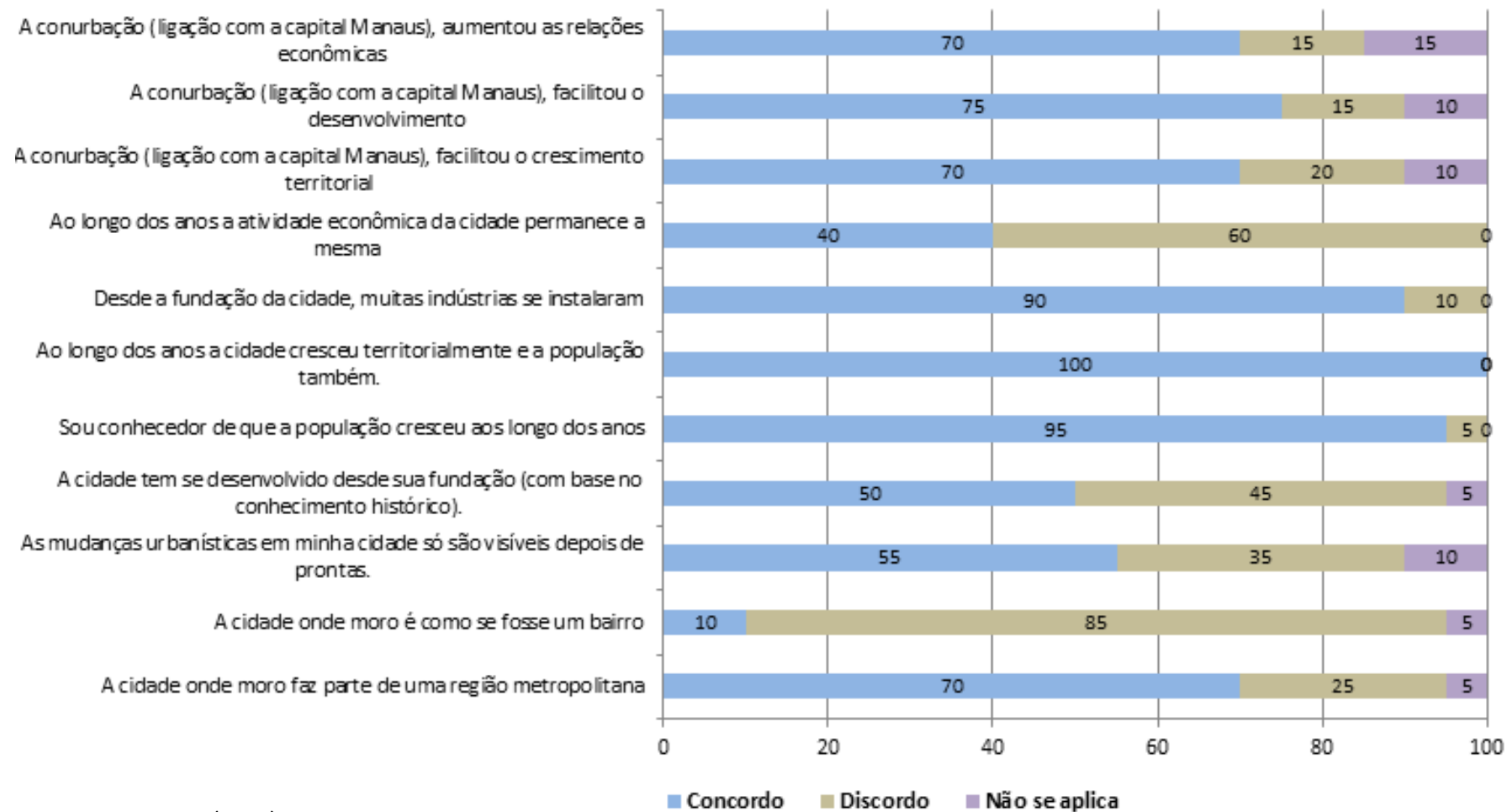
Em Manaus (Gráfico 3), afirma-se pelos entrevistados o fato de a conurbação pela ponte sobre o Rio Negro ter aumentado as relações de espaços de vendas e, por conseguinte, o desenvolvimento cogitando cidades como Iranduba e Manacapuru, fruto de uma visão empreendedora e vistas como campos estratégicos de novos clientes e negócios.

O Gráfico 3 traz o dado elucidativo de que o cidadão de Manaus expressa bem sua imaginabilidade sobre o desenvolvimento, deixando invisível a legibilidade ambiental existente na cidade, mesmo quando disponibilizado espaço para comentários circundantes da lógica remodeladora da paisagem estrutural da cidade. No momento onde os entrevistados enxergam a cidade de Manaus como parte de uma região metropolitana, e também, mencionam conhecimento de suas fortes raízes históricas, e ainda na sua maioria concordarem com a assertiva do crescimento populacional, territorial e da instalação de muitas indústrias, isto traz a tona, a constatação de uma imperiosa dimensão capitalista sobressaindo-se à sustentabilidade, e, logo pelas suas

contradições apresentam os elementos básicos modificadores da estrutura urbana: o capitalismo, sua lógica de desenvolvimento, necessidades sociais e consumismo.

É possível afirmar, diante dessa analítica exposição uma insurgente crise urbana, mais especificamente a crise de design urbano, diante da impossibilidade de democratizar e planejar o sistema urbano, o que na sua contrariedade é conduzido pelo Estado como apregoador de que a crise é necessária à vida das cidades.

Gráfico 3 - Representação dos dados obtidos sobre percepção de Mudanças Estruturais e capitalistas na cidade de Manas.



Fonte: Wagner Pinto (2015).

3.1.3. Percepção quanto ao Desenho das ruas⁵ da Cidade de Manaus

As ruas de uma cidade constituem os canais de locomoção em um espaço citadino onde ocorre a dinâmica de movimentos rumo a formato representador do desenho da cidade em partes, mas, por fim, representará o todo.

Os entrevistados deram um sentido de direção, ora expressando oposição, ora expressando a condução de elementos a um determinado ponto. As ruas da cidade de Manaus (Gráfico 4) são acarreadas a um caminho divergente do sentido dos rios e igarapés cruzadores da cidade. Porém, os entrevistados percebem algumas delas com uma imagem negativa, na perspectiva ambiental, como por exemplo, Avenida Getúlio Vargas, Avenida Darcy Vargas, trecho da Avenida Constantino Nery, como grandes volatizadoras de mau cheiro, em trechos próximos de igarapés poluídos.

O design de suas ruas se agrava quando demonstram perceber a inexistência de arborização ao longo das ruas e avenidas principais. Os entrevistados argumentam o mau uso estratégico em desvalorizar os igarapés naturais para impor um design de suas ruas mais ambientalmente saudável. Outro fato agravante está no feito de existir dificuldades quanto ao fluxo por conta dos buracos em meio à construção de ruas mal asfaltadas e sem a devida manutenção pelo poder público. Um entrevistado expressa bem tal fato:

As ruas de Manaus são horríveis, ainda que a prefeitura tente tapar os buracos das ruas, a qualidade dos serviços é péssima, e todo ano os buracos voltam. (...) para quem tem carro, temos que fazer a revisão de dois em dois meses, pois somos vítimas de prejuízo, se não fizermos manutenção, os buracos danificam o carro. Acredito ainda que o usuário de transporte coletivo seja prejudicado com os vários pulos a suportar quando um coletivo passa por cima de um buraco.

Entrevistado (a) P.C., 50 anos, (2015).

Não somente pelo design de uma rua continua, mas também pela vinculação estratégica em considerar um plano de arborização, e juntamente com isto valorizar os igarapés e rios como potenciais elementos a valorizar o design das ruas manauaras. A cidade denota um sentido de um emaranhado de linhas, não organizadas e condutoras de grandes caos referentes ao trânsito. Isto deixa denso o caráter legível da cidade de Manaus, e os cidadãos encontra-se em uma índole indefesa, onde subsiste a luta

⁵ Ver apêndice V, Figura 33, onde é possível visualizar o design aproximado das ruas de Manaus.

reivindicativa em consciência política de se renovar todo o complexo de transporte e morfológico das ruas de Manaus.

Gostaria de sobrevoar a cidade, e acho que não veria linhas contínuas na cidade, mas sim pontilhado, porque é tanto buraco nas ruas, que isto marca um espaço tão importante da cidade, pois é através das ruas que nos locomovemos e vendemos nossa imagem para o turista.

Entrevistado (a), K. P., 32 anos, (2015).

Outro dado interessante sobre as ruas está no fato delas possuírem “vozes”, a pesquisa trouxe evidências de que as ruas “falam”. Os entrevistados citaram o ano de 2014 e 2015 como o ano dos protestos. A cidade de Manaus se envolveu com os acontecimentos políticos nacionais e, se constituiu parte do cenário brasileiro repleto de manifestações frutos desde meados de junho de 2013. O momento de ocupação das ruas para realizar protesto mostra o bloqueio de toda locomoção da cidade, e traz a atenção de diversas instituições, como por exemplo: polícia, mídia, governo, empresas e outros.

A cidade é aquilo onde eu, você, (...) e todos os pronomes pessoais expressam ter interesse em mudá-la. As pessoas são os grandes algozes daquilo que se deseja para ela. O direito a estabelecer transformação nela é totalmente concreto, pois condiz com a nossa “práxis”, seja pelo fato de estarmos conscientes ou não disto.

Todavia, há uma abstração implícita condutora de mudanças nas ruas, no surgimento de novos bairros, e da cidade como um todo – o movimento dialético. Através da dialética a cidade nos proporciona circunstância urbana onde nós não escolhemos vivenciá-las.

De qualquer forma, o importante a destacar é o direito à cidade, diríamos inalienável, como fator condicional e se constituindo canal onde os cidadãos buscam a solidariedade, a mobilização e a luta política e social.

Eu participei de algumas reivindicações nas ruas de Manaus, elas não são somente usadas para o carnaval, (...), o povo brasileiro mostra ao ir para as ruas que nossa mentalidade não é só de festas, mas de buscar nossos direitos.

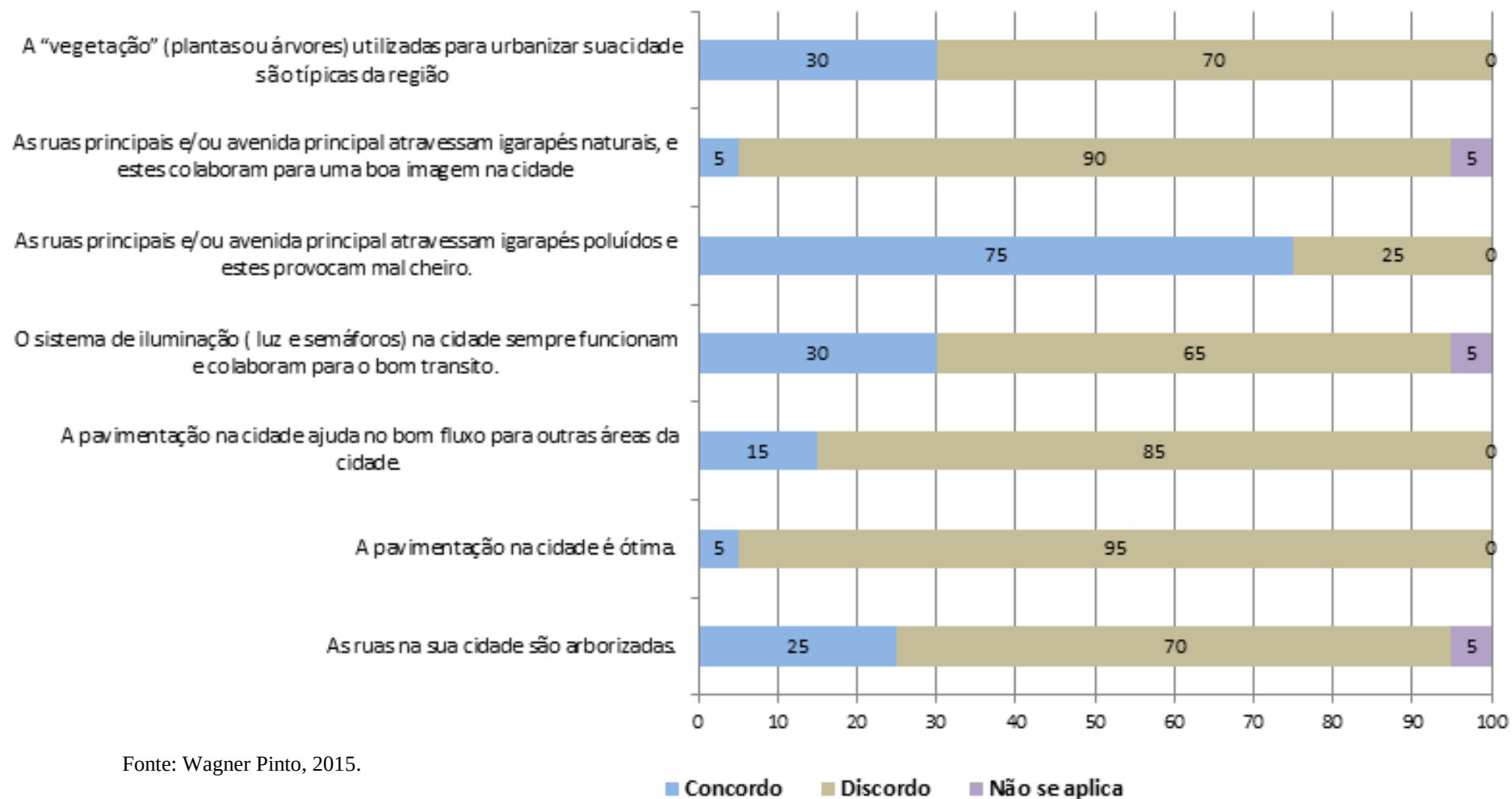
Entrevistado (a) S.S.A., 29 anos, (2015).

A voz da rua é a voz do povo, o nosso grito nas ruas é pelo direito a uma cidade melhor, um governo verdadeiro, (...) ao irmos às ruas esperamos sermos ouvidos, tornamo-nos visíveis.

Entrevistado (a), K. P., 32 anos, (2015).

Não deixa de ser verdade o fato das ruas “falarem”, os entrevistados deixam bem claro o momento em que há uma manifestação nas ruas como um cenário modificador do espaço urbano, ou então, propositor de mudanças no espaço urbano, seja pela reivindicação em mudanças no sistema de mobilidade, seja por cobrar as autoridades públicas mais atenção em aspectos específicos da cidade. Desta forma, evidencia-se um momento onde a legibilidade ultrapassa o nível dos sentidos quanto a percepção, fica manifesta a clareza em programar modificações, visualizar demandas e necessidades cidadinas, ou seja, a dialética já esta atuando em prol de instalar transformações estruturais no design da cidade, e as ruas, mesmo não fazendo parte dessas inclusões, no mínimo foram o suporte de que a configuração urbana seja outra.

Gráfico 4– Representação gráfica dos dados sobre a percepção do desenho das ruas da cidade de Manaus, AM. 2015.



3.1.4. Percepção quanto à forma da cidade de Manaus

A pesquisa demonstra quanto à continuidade, o fato da cidade de Manaus não apresentar uma continuidade de ordem social e econômica ao longo de todo seu espaço urbano. Conforme demonstra o Gráfico 5, somente 10 % concordam como fato de que o centro da cidade possui a melhor característica de ordem social e econômica. Porém, quanto ao aspecto físico e concreto de sua continuidade, 75% dos entrevistados percebem os limites da cidade por meio da ponte sobre o Rio Negro, a ponte da Avenida 7 de Setembro, a ponte sobre o Parque dos Bilhares, Pontes do Bairro do Tarumã e ponte no final da Avenida Torquato Tapajós ligando a cidade ao trecho que se direcionar rumo a estrada seja para a cidade de Rio Preto da Eva, seja para a cidade de Presidente Figueiredo.

O capital como elemento determinante de aglomeração, segregação e integração por si só remete um sentido antinômico para a cidade, e nesta pesquisa (Gráfico 5) 95 % dos entrevistados foram unânimes em considerar o fato de ela ser repleta de cenários contrastantes, como por exemplo, o mencionado pelos entrevistados, está o aglomerado de prédios na área central da cidade, ao longo da Avenida Djalma Batista e Constantino Nery, cujo panorama retrata a detenção de maior poder aquisitivo por seus moradores, e no entorno destas áreas, situam-se bairros (São Geraldo e Presidente Vargas) com estruturas simples sucumbidas pelo design verticalizado que os rodeiam.

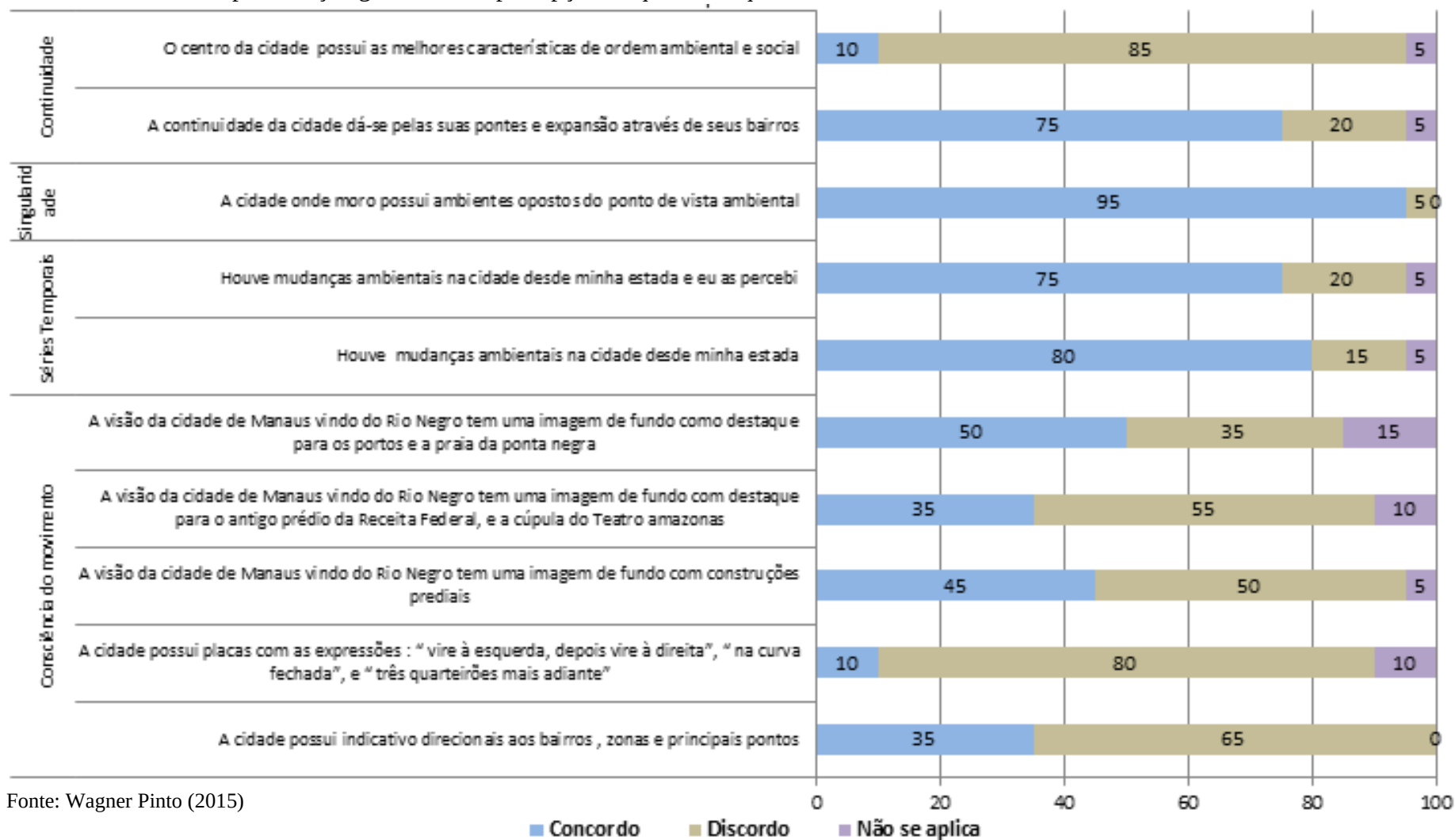
Os entrevistados, principalmente, aqueles com idade acima de 40 anos citaram o fato de enxergarem significativas mudanças ao longo do tempo. Mesmo os entrevistados mais jovens se referenciaram a leitura da literatura histórica do surgimento da cidade. Cerca de 75 (os mais jovens) e 85 % deles expressaram acompanhar as mudanças ocorridas na cidade, citando exemplos de construção de prédios, e interferência do Estado em modificar a paisagem urbana para fins políticos.

A consciência do movimento na cidade de Manaus, apresentou como resultados (Gráfico 5) o fato de 10 % dos entrevistados discordarem da assertiva onde a cidade possui senso de direção no que diz respeito ao deslocamento no espaço urbano manauara. Acrescentam-se ainda, 35 % explicitarem discordância para a assertiva de possuir um direcionamento para os limites, bairros e pontos principais da cidade.

A visão geral da cidade descendo o Rio Negro é marcada pela Praia da Ponta Negra, comum cenário de fundo de seus prédios, mais a orla envolvendo área portuária da cidade de Manaus.

Por ocorrer uma proximidade significativa no resultado dessa assertiva que trata a visão, foi realizada uma seção de Técnica Delphi para sanar um senso do grupo participante da pesquisa, e desta feita, chegou-se ao resultado mencionado no parágrafo anterior.

Gráfico 5 - Representação gráfica sobre percepção da qualidade quanto à forma da cidade de Manaus, AM. 2015.



3. 2. COGNIÇÃO DO DESIGN DA CIDADE DE MANACAPURU⁶

Para explicar aspectos qualitativos e quantitativos quanto ao design da cidade de Manacapuru, utilizou-se o formulário com questionário (Apêndice III). Este instrumento contém de forma sistemática as seguintes variáveis: visibilidade, transformações estruturais e capitalistas, desenho das ruas e qualidades quanto à forma.

3.2.1 Indicativos de visibilidade na cidade de Manacapuru

A área escolhida como ponto de partida foi a Estrada Manoel Urbano, desde o percurso caracterizador do meio urbano (os Bonecos da Ciranda) até a orla de seu porto fluvial. Manacapuru apresentou características incomuns no contexto das cidades amazônicas, por conta de sua história com a influência de imigrantes japoneses e europeus.

A visibilidade teve como indicativos a percepção de mudanças estruturais gerais, específicas, influência da mídia quanto à percepção, a cidade e a Amazônia como recurso ambiental.

O Gráfico 6 apresenta os indicativos de visibilidade cidadina na cidade de Manacapuru, onde os entrevistados (100%) demonstram perceber mudanças estruturais em um contexto geral. A cidade está em processo de desenvolvimento, a influência da mídia não é tão grande quanto na cidade de Manaus, e a maioria dos entrevistados (70% e 80%, respectivamente) não conseguem perceber mudanças ambientais e estruturais específicas com a ajuda dela. A própria rotina do dia-a-dia permite destacar o novo design decorrente de transformações da expansão capitalista na cidade.

A nossa cidade [Manacapuru] ainda passa por um momento de transição a ser uma cidade grande e forte. Apesar de lenta, a cidade tem sofrido modificações que nos permite afirmar (...) que nossa princesa dos Solimões não é mais aquela onde ficávamos até tarde em frente de nossas casas, todos tinham terra, tinha o que plantar, pescar, não existia esse negócio de invasão, e nem termos que comprar espaços tão pequenos nos ares para morar.

Entrevistado (a), H.M.A.S., 30 anos, (2015).

Muitos entrevistados (65%) admitem com veracidade a existência de transformações significativas, após a cidade de Manacapuru integrar a Região Metropolitana de Manaus, simplesmente pelo fato da cidade ainda perdurar com

⁶ Os participantes da pesquisa enviaram fotos via e-mail indicando imagem de lugares, símbolos ou de situações condizentes a sua percepção. No Apêndice VII, quadro 13, há um mosaico de fotos da cidade de Manacapuru.

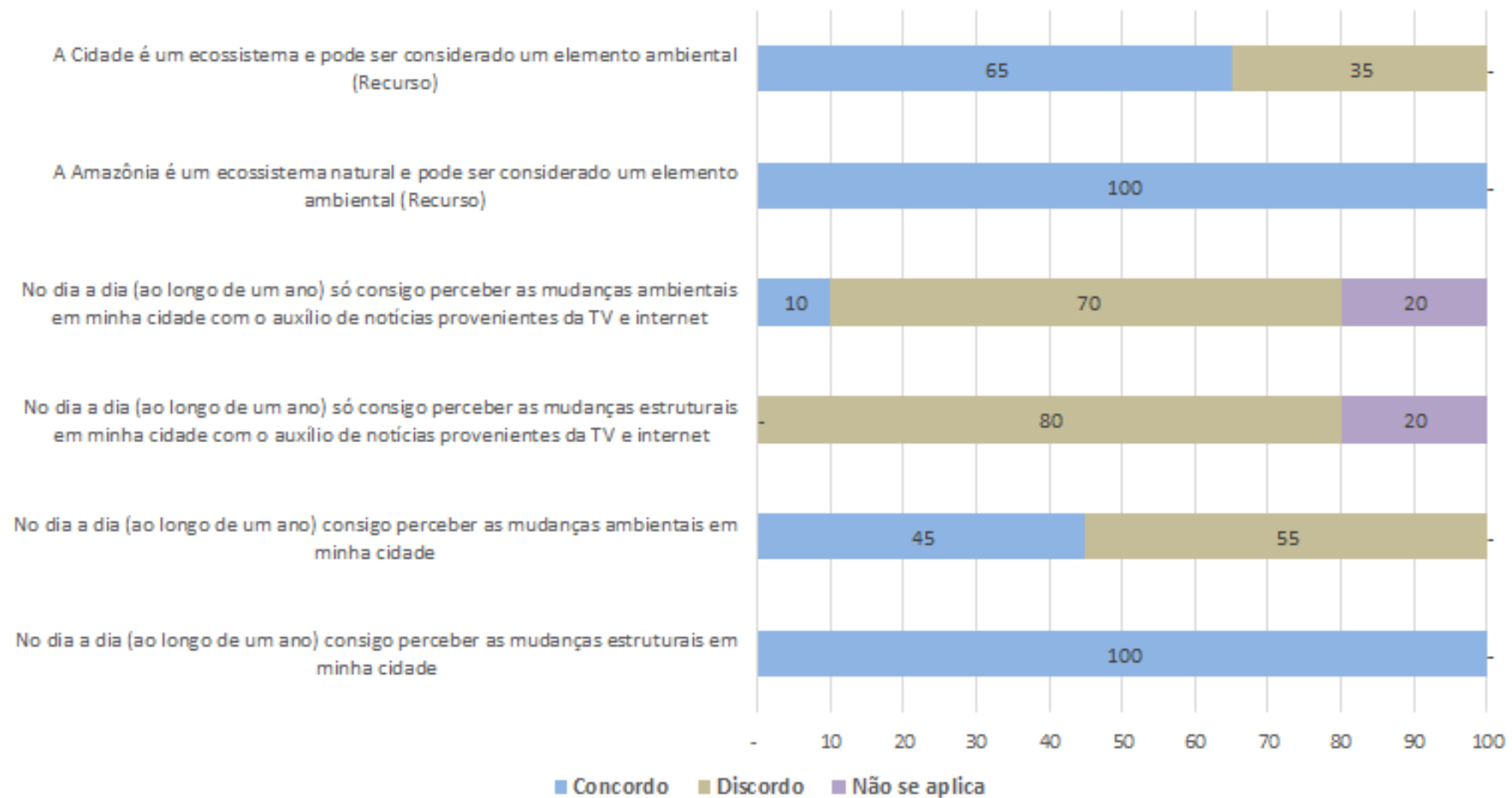
práticas típicas do meio rural. Ao referirmo-nos a Amazônia, os entrevistados por unanimidade concordaram com a assertiva quando se indicou a Amazônia como um recurso ambiental. É possível constatar um movimento dialético impondo uma imaginabilidade, pois há uma forte expectativa por parte dos moradores de Manacapuru quando se referem à ponte sobre o Rio Negro e a Região Metropolitana de Manaus.

A Amazônia é a maior floresta do mundo, nossa cidade faz parte dela. Não temos ainda uma cidade cheia de prédios e grandes fábricas, (...) por isso a Nossa Princesinha não deixa de ser uma fonte de recursos naturais para todos nós que nela moramos.

Entrevistado (a) S. F., 41 anos, (2015).

A legibilidade ambiental parece não existir, principalmente no momento em que os entrevistados exaltam a exuberante fonte de recursos em seu município, mas esquecem dos lagos circundantes da cidade, as áreas de plantios, os quintais com plantas frutíferas, e aos poucos vão se envolvendo com a nova lógica proposta pelo Estado em caminhar rumo ao desenvolvimento e crescimento, ainda inconscientes. Tudo parece ter ficado no passado. As expectativas giram em torno da vinda de indústrias, da possibilidade de criação de um parque industrial, do desenvolvimento de uma área comercial, enfim, uma cidade capitalizada, nos moldes de desenvolvimento da cidade de Manaus.

Gráfico 6 - Representação gráfica dos Indicativos de Visibilidade da Cidade de Manacapuru, AM. 2015.



Fonte: Wagner Pinto (2015)

3.2.2. Mudanças estruturais e capitalistas na cidade de Manacapuru

A “Princesa do Solimões” apresenta lugares cheios de edifícios antigos, em meio a outros com estruturas recentes. Manacapuru tem uma estrutura compreensível por quase todos. O design da cidade tem a ponte sobre o Rio Negro como a principal geradora de modificações estruturais.

A cidade já sofreu uma nova invasão no trajeto antecedente ao bairro Nova Manacá. Os habitantes dessa invasão instalaram-se no indicado local sob o pretexto da cidade ser promissora de emprego, renda e de instalação de novas indústrias. Tal fato ainda não aconteceu, mas é fato a modificação do design citadino de Manacapuru por conta do viés capitalista.

Em Manacapuru (Gráfico 7), a conurbação confirma-se como fato geográfico modificador e propiciador de imprimir crescimento territorial (80% dos entrevistados), aumentar as relações econômicas (60% dos entrevistados) e impulsionar a cidade ao desenvolvimento (70% dos entrevistados).

A maioria dos entrevistados (75%) consente em estarem cientes da cidade de Manacapuru ser integrante da Região Metropolitana de Manaus. No entanto, os cidadãos vivem um impasse, e demonstram estarem divididos com relação à cidade passar por lento processo de transformações marcadamente capitalistas. Grande parte dos participantes (80 % dos entrevistados) não concorda com o fato de terem sido instaladas novas indústrias. Ao mesmo tempo, há uma divisão (55% concordam e 45% discordam) na práxis econômica, mediante a qual muitos moradores buscam alternativas aonde no futuro os seus filhos venham a possuir uma educação diferenciada, e conseqüentemente, um modo de ganhar a vida diferente dos padrões rurais.

Isto se agrava pelo fato do poder público tratar com descaso a potencialidade do Município na atividade de pesca. Muitos entrevistados citaram o terminal pesqueiro como uma referência da cidade, mas mencionaram sinceridade ao expressarem decepção em depender da atividade de pesca para sustentar suas famílias, por não haver o apoio político suficiente para fortalecer a atividade como uma das principais geradoras de empregabilidade.

Antes, nós pescávamos livremente, levávamos para nossas mulheres tratar os peixes, e comermos. Agora, tem os órgãos do meio ambiente intervindo na pesca, requerendo do povo adequações legais para pescar. (...) formamos uma

associação, (...) mas o nosso terminal pesqueiro ainda não saiu (...) o poder público é muito parado, e enquanto isso só pescamos para o sustento familiar, comercializar ainda não dar, e todo dia se estraga peixe.

Entrevistado (a) V.F. do N., 47 anos, (2015).

Os entrevistados tem ciência da história da cidade, pois, 95% dos entrevistados, enxergam a cidade de Manacapuru como uma cidade em crescimento e desenvolvimento, discordam (75%) em pensar a cidade como um bairro. Há uma expressão visível da população estar crescendo (80%), e juntamente com ela, o território da cidade (95%), o que permite entender a modificação de paisagens no espaço geográfico de Manacapuru.

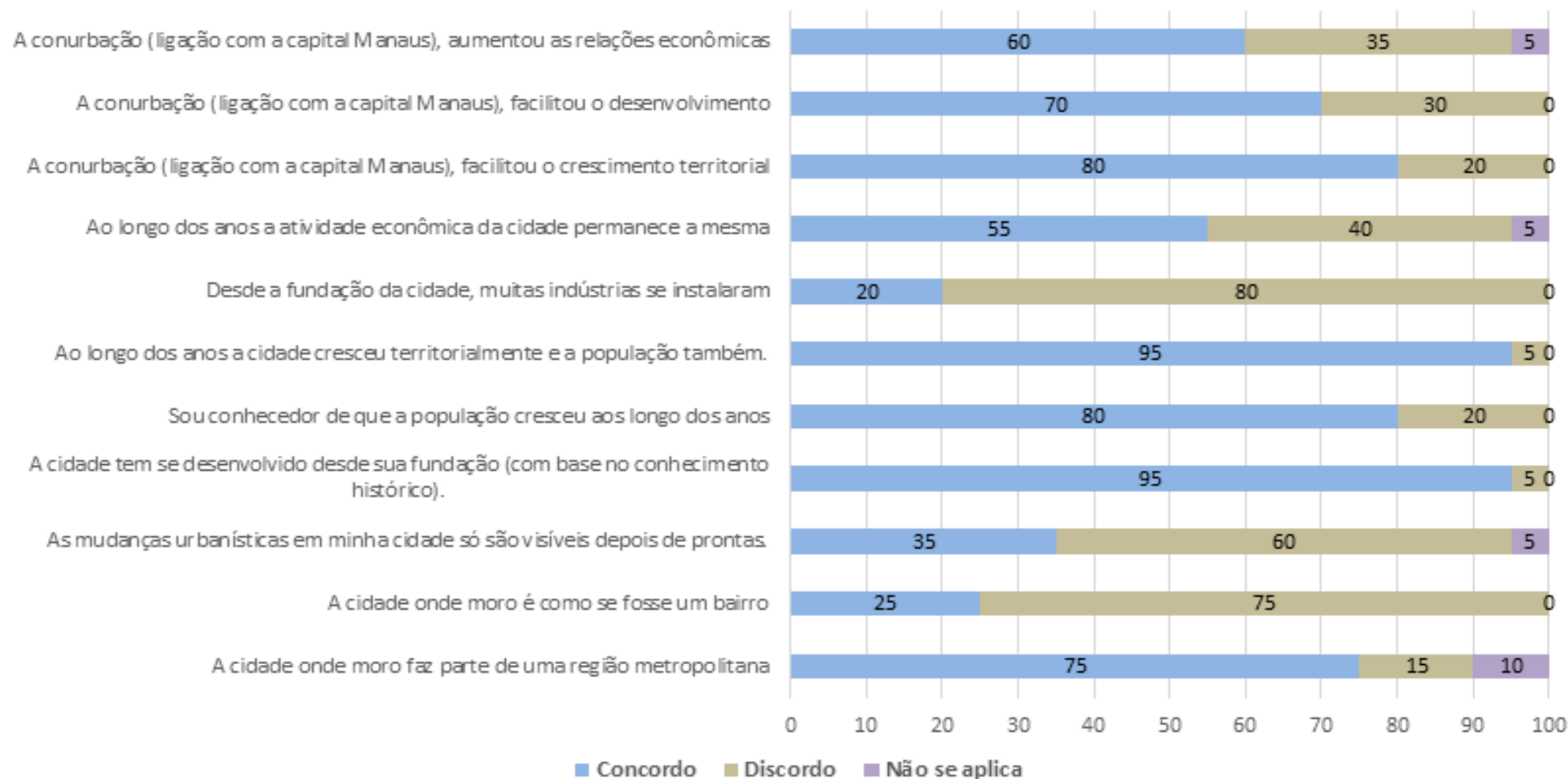
Embora a percepção do design de Manacapuru traga um resultado flutuante na forma como as variáveis decorrentes do próprio movimento dialético de inserção lenta do capitalismo, mas exatamente visível, os entrevistados (60%) discordam não acompanharem as mudanças urbanísticas. Um fato marcante é a construção de um novo símbolo na cidade. Duas mãos gigantes segurando, muito possivelmente, o livro sagrado do cristianismo. (Figura 21)

Figura 21 - Foto do novo monumento em construção em meados de 2015 na Cidade de Manacapuru.



Fonte: Wagner Pinto (2015).

Gráfico 7 – Representação gráfica sobre os dados de transformações estruturais e capitalistas na cidade de Manacapuru, AM. 2015.



Fonte: Wagner Pinto (2015).

3.2.3. Percepção quanto ao Desenho das ruas⁷ da Cidade de Manacapuru

As ruas da cidade de Manacapuru têm suas origens a partir da Avenida Manoel Urbano, por meio da qual a cidade divide sua paisagem urbana. A avenida corta a cidade desde a área intitulada de nova “Manacá”, e segue rumo aos bairros da morada do sol, união, e centro da cidade. O centro desenvolve-se desde sua área central, e estende-se até a localidade onde ocorre a atividade portuária.

Ao longo de sua área central, desenvolve-se o comércio principal da cidade, onde se tem instalado os principais prédios como, por exemplo, o da Prefeitura e da Câmara Municipal. As ruas têm seus limites definidos pela extensão de seus bairros pelos mesmos confrontar-se com o Lago do Miriti.

A Avenida Manoel Urbano tem um sentido vertical ao estender-se por toda a cidade, e as demais ruas um sentido horizontal. Não há a dificuldade em encontrar uma localidade básica. Destaca-se o fato da principal avenida (Manoel Urbano) denotar um sentido imagético com urbanização, arborização e planejamento.

O turista ao visitar a cidade terá uma boa impressão das ruas de Manacapuru a partir de sua via principal, no entanto, o emaranhado de ruas horizontais apresenta um aspecto topográfico bem dramático, pois os entrevistados as descreviam com “suja”, “mal asfaltada” e “alagada”. Em época de cheia, as ruas são menos importantes, pois estas são substituídas por pontes de madeiras, para continuar a gerar fluidez de deslocamento a áreas periféricas da cidade.

Desenhar as ruas de Manacapuru foi desafiante, mas o fato consistiu em destacar aquilo mais comum na cidade, e nenhuma outra rua (avenida) obteve mais citação e destaque do que a Avenida Manoel Urbano. O trânsito resumia-se a ela, o comércio foi um indicativo forte de sua importância, o evento da ciranda no Cirandódromo, também, trouxe eminência consistente da importância de sua Avenida Principal, até mesmo pelo fato do acesso a educação até a prática da fé religiosa do cristianismo dar-se pelo trânsito na referida.

De acordo com o Gráfico 08, os entrevistados (35%) julgaram como sendo um agravante a cidade não valorizar espécies de plantas locais na urbanização citadina.

⁷ Ver apêndice V, Figura 31, onde é possível visualizar o design aproximado das ruas de Manacapuru.

O design das ruas desaparece quando se está no período das cheias, tida como um fenômeno comum, a alagação onde todos se preparam e já esperam. Daí o design das ruas ceder lugar para a sobreposição das pontes de madeira, construídas continuamente sobre o mesmo percurso das ruas.

Um percentual (Gráfico 8) de 90% dos entrevistados não consentiu como fato o aproveitamento dos igarapés como grandes colaboradores de uma boa imagem. A cidade por ser pequena discorda (80%) do fato de existir igarapés ocasionadores de mau cheiro na cidade. Porém, um entrevistado comenta como lamentável o trecho da área portuária, próximo ao terminal pesqueiro, como um trajeto poluído, e ocasionador de mau cheiro, por conta dos resíduos orgânicos despejados e não retirados pelo poder público.

Na medida em que caminhamos nas ruas do centro da cidade, e ao nos aproximarmos da orla, exatamente onde fica o inútil terminal pesqueiro, temos um cheiro horrível, (...) onde nenhum visitante jamais ficaria satisfeito com o cheiro, e nunca mais iria voltar aqui em nossa cidade.

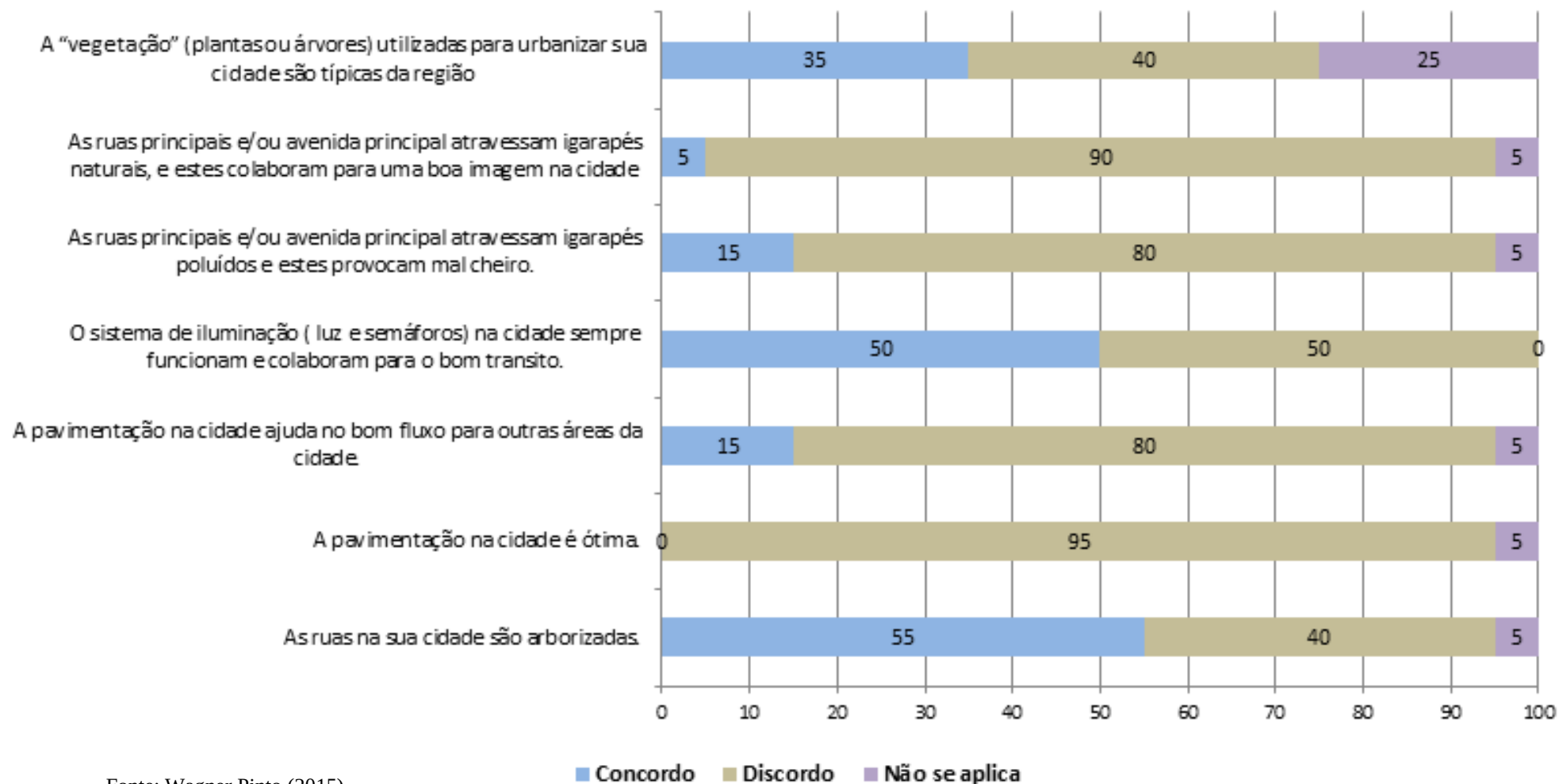
Entrevistado (a) M.F. da S. L., 40 anos, (2015).

As ruas na cidade de Manacapuru, segundo os entrevistados, não são arborizadas (55%), com exceção da Avenida Principal. A pavimentação é péssima (80%) e os mesmos divergem da assertiva de se afirmar existir um bom fluxo para áreas específicas na cidade. O sistema de iluminação é mediano, poderia ser melhor, e os entrevistados demonstraram-se divididos, estando assim em um dilema (50 % concordam e discordam, respectivamente) ao julgarem a assertiva quanto ao sistema de iluminação. Contudo, a violência tem aumentado após a integração concreta na Região Metropolitana de Manaus, e muitos moradores reclamam dos assaltos e da insegurança hoje presente na Cidade dos Índios Muras.

As nossas ruas, no período da noite, são ruas do medo. Aquilo que vivíamos no passado, onde se brincava e conversava a vontade, sem controle do tempo, das horas, agora, assim como acredito ser em uma cidade grande como Manaus, não podemos andar até tarde da noite, se não estivermos acompanhado. A criminalidade surgiu em nossa cidade e veio parcialmente tirar a nossa paz.

Entrevistado (a) V.F. do N., 47 anos, (2015).

Gráfico 8 - Representação gráfica sobre os dados de percepção quanto ao design das ruas da cidade de Manacapuru, AM. 2015.



Fonte: Wagner Pinto (2015).

3.2.4. Percepção quanto à forma da cidade de Manacapuru

A forma da “Princesa do Solimões” está delimitada pelo Rio Solimões e o Lago do Miriti. A pesquisa apresenta as variáveis de continuidade, singularidade, série temporal e consciência do movimento quanto à forma. A respeito da continuidade, conforme demonstra o Gráfico 9, somente 85% discordam da assertiva sustentadora da ideia cujo conteúdo consiste em considerar o centro da cidade como o espaço detentor da melhor característica de ordem social e econômica da cidade.

Todavia, referente ao aspecto físico e concreto de sua continuidade 70% dos entrevistados relataram discordância em haver continuidade da cidade pelas suas pontes, exceto quando lembrados da existência de pequenas pontes conectoras geográficas da Estrada Manoel Urbano.

Do ponto de vista ambiental, houve uma dualidade em discordar (50%) e concordar (45%) com a assertiva cuja ideia consiste em afirmar a existência de contrariedade em espaços determinados na cidade. Tal fato seja fruto de uma cidade ainda não definida pelo seu design e ainda não aflorada na lógica capitalista. Isto deixa marcas contrastantes apenas quanto ao cenário ambiental, pois a cidade de Manacapuru apresenta ambientes confusos referentes ao estabelecido como meio urbano e rural.

A única imagem que me traz a memória, como uma contradição em si, é a invasão no início da cidade. Onde as pessoas se acumulam se apertam e se improvisam. Este cenário é bem diferente do restante da cidade.

Entrevistado (a) S.H.S.S., 31 anos, (2015).

Assim como na cidade de Manaus, a variável ‘séries temporais’ obteve uma resultante de 80 % para ambas as situações onde os entrevistados expressaram referências a leitura da literatura histórica do surgimento da cidade, e mais a interferência estatal tida como, ora atuante, ora negligente e, trazendo consequências impactantes a paisagem urbana da cidade de Manacapuru.

Quanto à variável consciência do movimento, Manacapuru apresentou como resultado (Gráfico 9) o fato de 60 % dos entrevistados discordarem da assertiva onde se indica cidade cheia de norte, senso de direção para o deslocamento no espaço urbano Manacapurense. Acrescenta-se ainda, a concordância de 20 % ao expressarem a assertiva de possuir um direcionamento para os limites, bairros e pontos principais da cidade.

A visão Geral da cidade quanto à forma foi mencionada pelo lago do miriti, aludido por possuir peixes em grande quantidade e ser o símbolo da economia local, tanto para abastecer o consumo de peixes na cidade, quanto para circulá-lo em cidades próximas com fins comerciais. Desta feita, estabelece-se uma dinâmica na cidade estruturada pela atividade pesqueira.

Com o festival da Ciranda, o mencionado no parágrafo anterior não subsiste. Alguns entrevistados expressaram como base econômica o fato de o Município realizar o Festival da Ciranda. Houve dificuldade em considerar o que seria um senso comum por parte dos entrevistados. Tendo em vista o fato da proximidade no resultado desta assertiva, foi realizada uma seção de técnica Delphi para consolidar um senso do grupo participante da pesquisa. O resultado foi a concordância em atribuir méritos ao Lago do Miriti, citado como o grande protagonista da economia e comércio local.

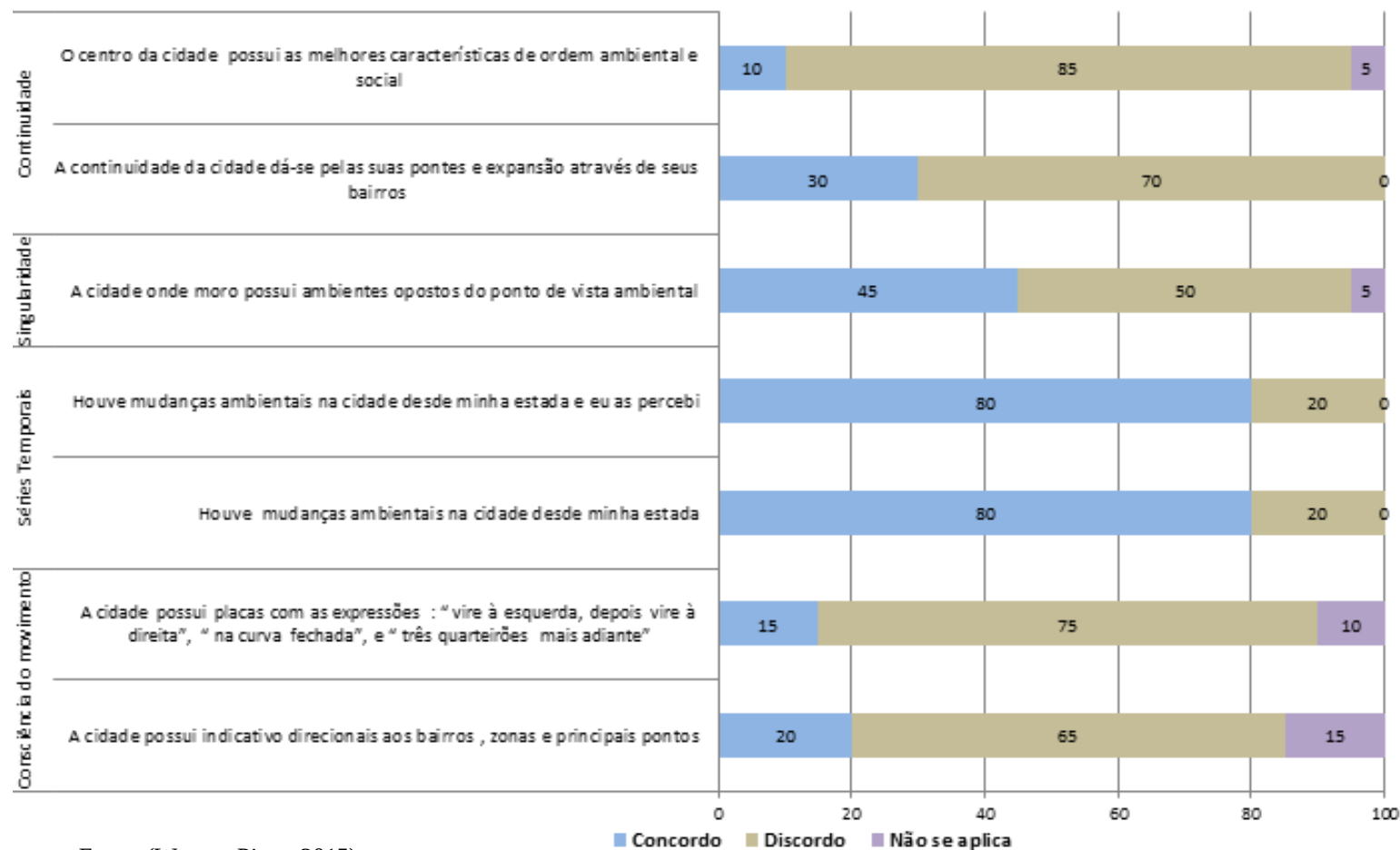
O lago do miriti é o símbolo de nossa vida. Dele retiramos o nosso sustento. Claro que outros lagos próximos de nossa cidade são importantes, mas estes por banhar nossa cidade, tem uma importância maior. Se pensássemos na cidade desenhada, não conseguiria pensar em Manacapuru, sem destacar o Lago do Miriti.

Entrevistado (a) A.de P.M., 40 anos, (2015).

Sem o lago do miriti, a estrutura de nossa cidade é incompleta. Manacapuru não existe sem o Lago do Miriti. Uma de nossas maiores fontes de recursos pesqueiros.

Entrevistado (a) J.F.R.S., 33 anos, (2015).

Gráfico 9 – Representação gráfica sobre os dados de Percepção da qualidade quanto à forma da cidade de Manacapuru, AM. 2015.



Fonte: (Wagner Pinto, 2015)

3.3. COGNIÇÃO DO DESIGN DA CIDADE DE RIO PRETO DA EVA⁸

O estudo sobre a cognição da Cidade de Rio Preto da Eva ocorreu a partir da rodovia AM 010 até o marco de início do percurso na estrada da mencionada cidade. Os dados emanaram da aplicação do questionário cuja estrutura dividiu-se em: visibilidade, mudanças estruturais e capitalistas, desenho das ruas e forma cidadina.

A exposição de aspectos qualitativos e quantitativos quanto ao design da cidade de Rio Preto da Eva, teve como fonte o instrumento e citado no parágrafo anterior (Apêndice III). A pesquisa contemplou as variáveis mencionadas ressaltando-se sobre qualidades quanto à forma, as mesmas podem ser visualizadas por meio dos gráficos 10, 11, 12 e 13 (respectivamente) expressando assim os resultados da pesquisa.

A cognição dos moradores da cidade de Rio Preto da Eva parece estar atrelada a um parcial entendimento do conceito em questão - problema ambiental na cidade, e não de fato em perceber elementos de força e destaque para a existência de uma cidade legivelmente mais sustentável.

3.3.1. Indicativos de visibilidade da Cidade de Rio Preto da Eva.

O lugar construído para se viver e relacionar. A cidade de Rio Preto da Eva destacou-se dentre as cidades estudadas como aquela com menos “cara” de cidade. A percepção “in lócus” é de um bairro, ou no máximo de um vilarejo. Independente da observação direta do turista ou do pesquisador, os próprios moradores da cidade demonstram um sentimento de exclusão, mesmo ocorrendo o reconhecimento de que ela faz parte da Região Metropolitana de Manaus.

As características da cidade não são ocorrentes do meio urbano, mas sim de um cenário totalmente ambiental, com forte distinção de uma práxis rural, bem mais próxima entre os seres humanos e o ambiente. No Gráfico 10, constata-se tal fato, onde 95% dos entrevistados concordaram com a assertiva em seu sentido positivo ao referir-se a cidade como um recurso ambiental. Na sua totalidade, os entrevistados percebem a Amazônia como um recurso ambiental em potencial (100%).

⁸ Os participantes da pesquisa enviaram fotos via e-mail indicando imagem de lugares, símbolos ou de situações condizentes a sua percepção. No Apêndice VII, quadro 13, há um mosaico de fotos da cidade de Rio Preto da Eva.

Nossa cidade parece um interior, um pequeno vilarejo, nossas casas tem quintais com árvores frutíferas, e bem próximo de nós temos igarapés onde pescamos. Tudo que plantamos em nossas casas, consumimos, as vezes trocamos com os vizinhos, ou quando não, doamos para não estragar. Se for o caso, vendemos para o comércio, como acontece com as casas que possuem mangueiras, goiabeiras, laranjeiras e pupunha.

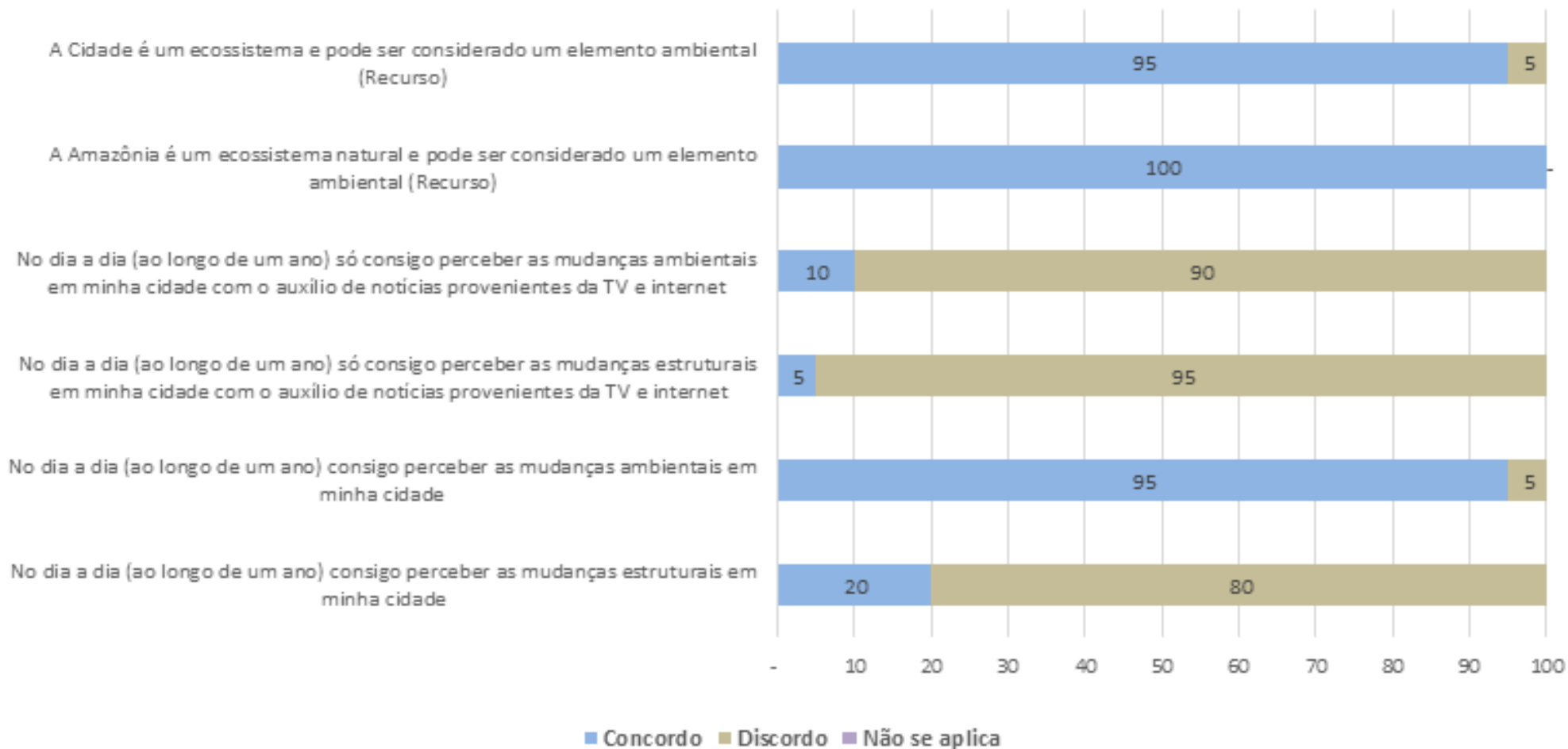
Entrevistado (a) A. da C. S., 30 anos, (2015).

As mudanças estruturais (90%) e ambientais (95%) não são percebidas por conta da influência direta da mídia. A mídia, talvez por ainda não ter tanto interesse, ou pelo fato da cidade não ter conquistado a atratividade do capitalismo, não tem ação interventiva. E, as mudanças ambientais (95%) são perceptíveis, pois a práxis do cidadão de Rio Preto da Eva ainda traz momentos típicos de um ambiente natural, onde pesca, caça e planta. Já as mudanças estruturais (20%) pouco são percebidas pelo fato das transformações em seu design acontecerem principalmente na avenida principal. Numa extensão mais ampla, essas mudanças estruturais ocorrem pelas poucas invasões, e surgimento de lotes para futuras instalações de residências e prédios, seja de interesse privado, seja de interesse do governo na implantação do programa minha casa minha vida.

A cidade quase não muda. Ela parece parada no tempo. O tempo parece que não passa aqui. As coisas mudam somente na Rodovia AM 010. Quem mais altera nossas paisagens florestais são os clandestinos nos ramais próximo a cidade, querendo desmatar e queimar nossa floresta por muito pouco. Acredito que o governo esteja controlando tudo isso. Pois, se ficarmos sem mata, sem floresta nosso clima muda, nossa vida também.

Entrevistado (a) W.C.B, 55 anos, (2015).

Gráfico 10 – Representação gráfica dos dados sobre a Visibilidade Cidadina em Rio Preto da Eva, AM. 2015.



Fonte: Wagner Pinto (2015)

3.3.2. Mudanças estruturais e capitalistas na cidade de Rio Preto da Eva

A cidade do “Paraná da Eva” apresenta características de procrastinação quanto ao processo de urbanização, a cidade tem uma estrutura interiorizada, cercada pela mata e cortada pelo igarapé de Rio Preto, o Paraná da Eva. Ela foi criada na década de 80 como um ponto de parada entre Manaus e Itacoatiara, e parece ainda nem ter chegado a um nível de transição geográfica. Há um forte respeito em preservar os córregos e ribeirões, em perdurar as atividades de criação de animais e plantio doméstico. Isto projeta de alguma forma um design cuja estrutura dificulta acelerar as transformações na estrutura da cidade.

O capitalismo gira em torno de reforçar uma política da agroindústria, ou algo pouco modificante para o seu conjunto urbano. Tanto é que Rio Preto da Eva constitui-se na “Cidade da Laranja”, louvada e lembrada pelo festival da referida fruta na época em que a safra apresenta superávit de produção, justificando assim a realização do festejo – a Festa da Laranja.

A grande avenida da cidade é o trecho da AM 010 cortante no sentido norte-sul da Cidade, onde se desenvolve a área comercial, e se projeta as intenções capitalistas na tímida e pacata cidade de passagem Rio Preto da Eva. O centro capitalista de Rio Preto da Eva gira em torno da feira municipal, onde os feirantes barganham preços iguais aos da capital (Manaus) com os turistas. Na sua expressão mais tradicional, estão as agências bancárias, lojas comerciais, bares e restaurantes. O comércio é favorecido pela circulação de veículos e de ônibus intermunicipais.

A estrutura da cidade ao longo da AM 010 é repleta de ramais e vias vicinais com acessos sinuosos. Os quarteirões da cidade apresentam problemas morfológicos dificultando estacionamento, com calçadas estreitas e sem possibilidade de ter um transporte público adequado e ciclovias.

A ligação direta com a cidade de Manaus é percebida como positiva pelos entrevistados em se tratando do momento em que a cidade faz parte da Região Metropolitana, e isto ajudou a aumentar as relações econômicas (95%), facilitou o desenvolvimento (95%) e propiciou o crescimento territorial (95%) (Gráfico 11).

A cidade, mesmo com poucos anos de existência, tem sofrido algumas transformações, e os moradores confirmam a assertiva cujo conteúdo defende em

primazia a atividade econômica (75%) como a mesma (produção da laranja e hortifrutigranjeiros). Evitando contrariedade, 80% dos entrevistados concordam em mencionar a não instalação de muitas indústrias em território da cidade. Eles também, confirmam (85%) ter havido o crescimento populacional, no entanto, este indicativo não acompanhou o desenvolvimento (85% discordam) desde a fundação da cidade.

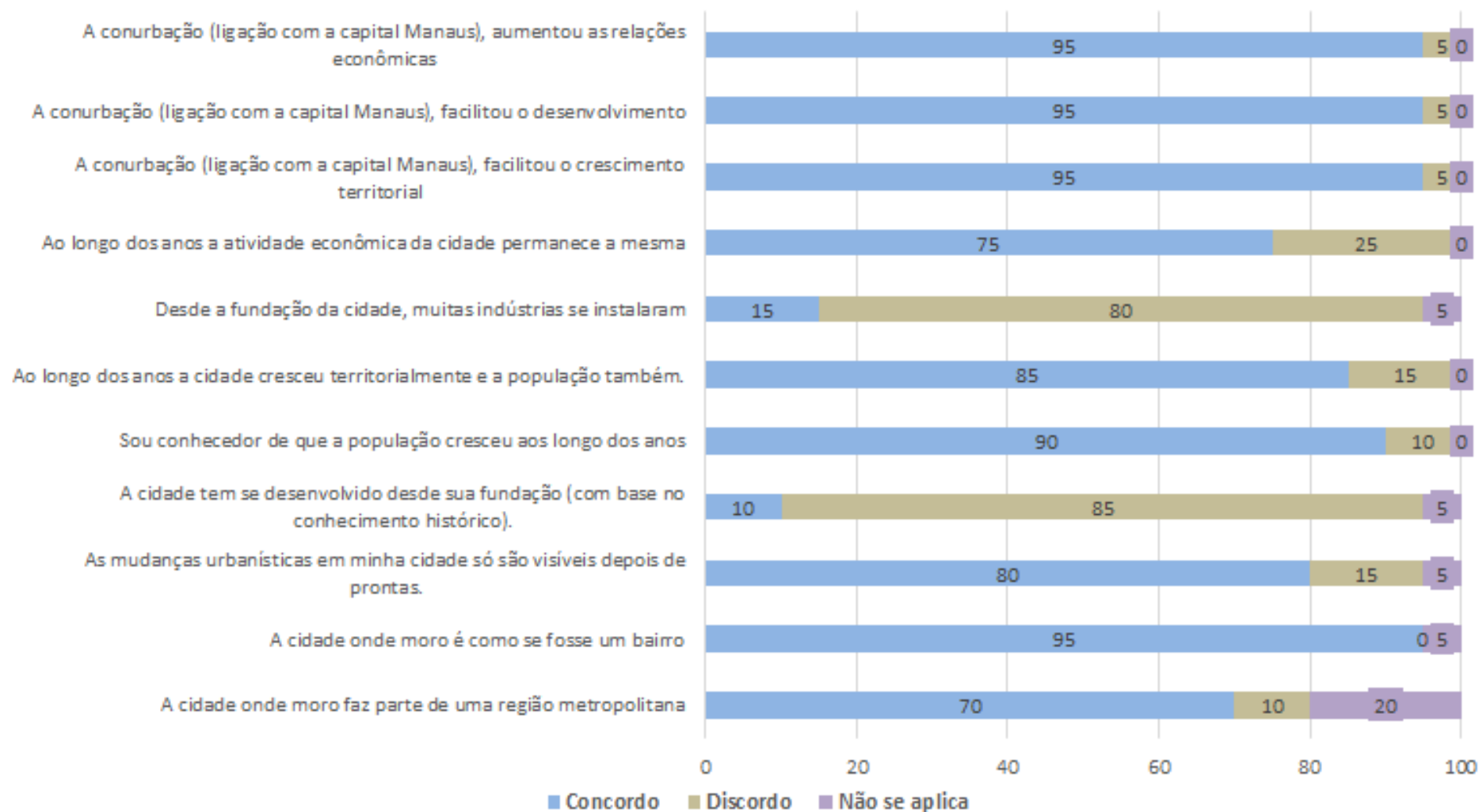
Um dado proferido foi quando os entrevistados (95%) afirmaram considerar ou terem a impressão da cidade de Rio Preto da Eva ser mero bairro. Mesmo mencionando (70%) ciência de sua integração ao conjunto de cidades da recém-criada Região Metropolitana de Manaus.

As mudanças em seu contexto urbano são poucas, e os entrevistados (80%) só as percebem depois de finalizadas. Desta feita, a cidade de Rio Preto da Eva demonstra ter menos influência capitalista de uma forma geral, mas o pouco que se faz concentra e monopoliza o suficiente para gerar insatisfação com a vida mais próxima do ambiente e gerar valor agregado ao lugar que se vive, ainda que seja de modo sustentável.

Eu mandei meus dois filhos para a cidade de Manaus, pois não quero ver meus filhos trabalhando na roça, nem mesmo vivendo da agricultura. Eles estão finalizando o ensino médio, vão prestar vestibular, e se Deus quiser vão se dar bem na grande cidade, e em breve nos tirar dessa vida pouco valorizada pelo poder público. Os governantes só valorizam as cidades que tem dinheiro, Manaus é rica, por isso é superior a todas, a vida deve ser bem melhor lá, pois lá tem tudo.

Entrevistado (a) H.S.P., 59 anos, (2015).

Gráfico 11– Representação gráfica sobre os dados de Percepção de mudanças estruturais e capitalista na cidade de Rio Preto da Eva, AM. 2015.



Fonte: Wagner Pinto (2015)

3.3.3. Percepção quanto ao Desenho das ruas⁹ da Cidade de Rio Preto da Eva

A cidade de Rio Preto da Eva fica na passagem entre Manaus e Itacoatiara, possui uma atividade central não muito intensiva, e, é cruzada pela Rodovia AM 010. A citada Pólis é vista como um lugar de passagem. Tem um sistema desconexo de ruas, pois, há uma expectativa forte de ser uma grande cidade, mas na realidade as suas referências são as ruas de acesso a alguns banhos e café regionais.

Adicionalmente a isto, destaca-se a deformidade do espaço onde as ruas subalternas são cheias de buracos, algumas não pavimentadas ainda, e outras inacessíveis pelas péssimas condições.

A parte cruzante da Rodovia AM 010 é bem arborizada e sinalizada. Há uma sensação de uma cidade bem ventilada, talvez pelo fato de estar posicionada em uma localidade alta, do ponto de vista topográfico. No entanto, ao adentrarmos em ruas adjacentes é perceptível a monotonia ao longo de suas vias de circulação.

Há escassez de bairros, se comparada às duas outras cidades estudadas, os entrevistados não conseguiram expressar algo mais concreto quanto a subdivisão geográfica da cidade. A área considerada citadina é bem pequena, e já com problemas estruturais significantes, com ruas esburacadas e não asfaltadas.

De acordo com o Gráfico 12 os entrevistados confirmam o fato da cidade de Rio Preto da Eva (somente 10%) possuir ruas arborizadas. Na assertiva se menciona ser ótima a pavimentação. Todos (100%) os entrevistados foram unânimes em discordarem da pavimentação ser adequada. Juntamente a este dado, reforçam a precariedade da pavimentação das ruas em refletir em um péssimo fluxo para a cidade.

A cidade é vista como abençoada e iluminada por possuir o Cristo Redentor de braços abertos sobre a cidade, no entanto, os entrevistados discordaram (100%) do sistema de iluminação e direção no sentido de favorecer o bom trânsito.

Houve concordância unânime (100%) dos entrevistados indicando a avenida principal (Rodovia AM 010) como a grande protagonista de uma boa imagem para a

⁹ Ver apêndice V, Figura 32, onde é possível visualizar o design aproximado das ruas de Rio Preto da Eva.

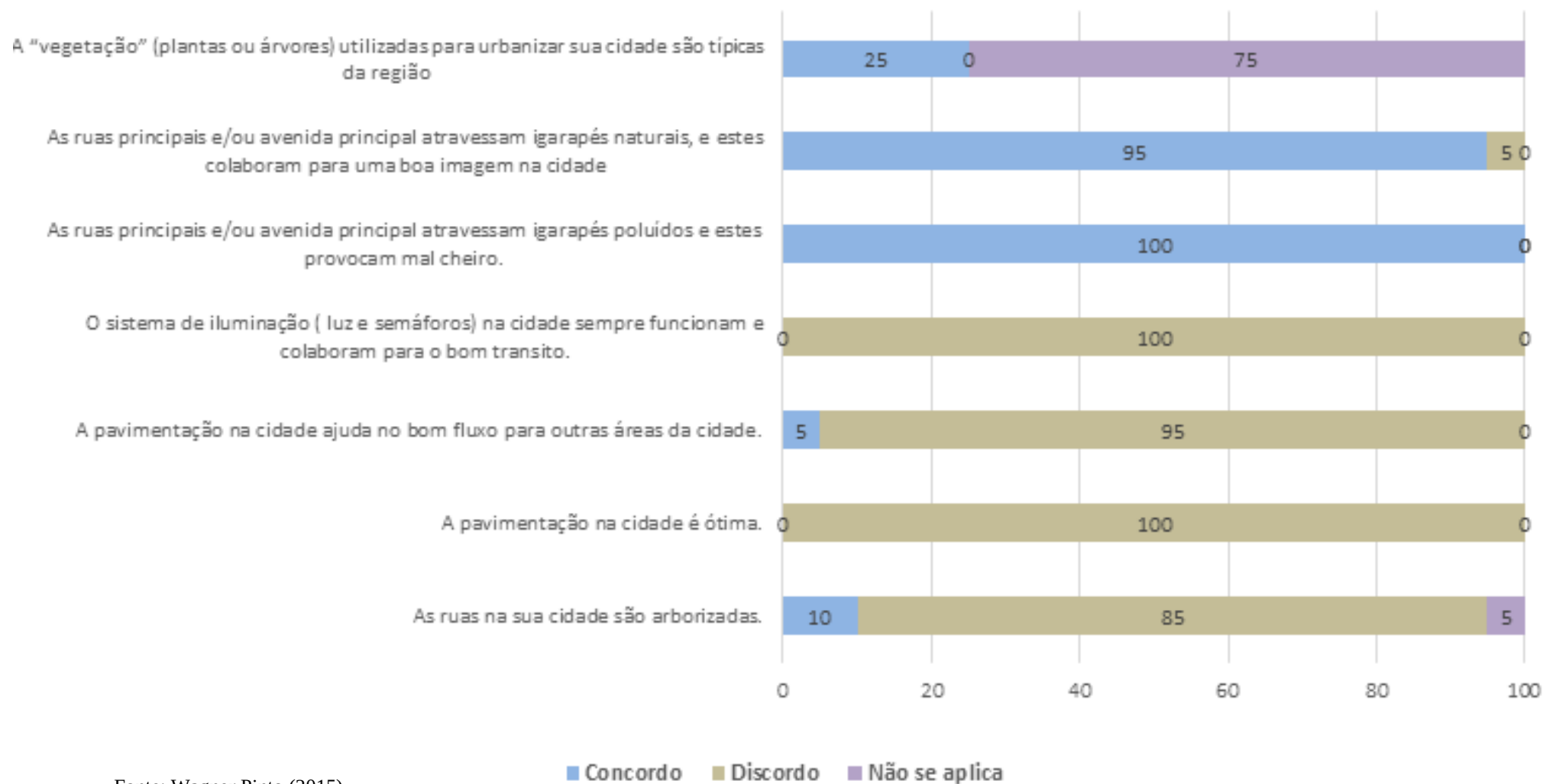
cidade, não existindo poluição ou qualquer outro indicativo de péssima qualidade ambiental no trajeto em que se atravessa a “Cidade da Laranja”.

Os entrevistados argumentaram como inaplicável o uso de plantas típicas para arborizarização. Tal resultado foi justificado por indicarem a inexistência de uma política específica e do governo local não atuar nesse sentido. A imagem da existência de árvores e plantas nativas é proveniente da iniciativa dos próprios moradores ao longo de seus terrenos, constituindo uma imagem paisagística independente da intervenção estatal.

As palmeiras e as árvores frutíferas são plantadas por nós moradores. O governo faz muito pouco quanto a criar uma cidade arborizada. Rio Preto da Eva consiste para eles [governantes] resume-se a Avenida AM 010, nossa avenida principal.

Entrevistado (a) J. da S. A., 24 anos, (2015).

Gráfico 12–Representação gráfica dos dados sobre o desenho das ruas da cidade de Rio Preto da Eva, AM. 2015.



Fonte: Wagner Pinto (2015)

3.3.4. Percepção quanto à forma da cidade de Rio Preto da Eva

A forma da cidade de Rio Preto da Eva foi aduzida pela grande maioria dos entrevistados como uma forma retangular (60%). Outra parte dos entrevistados considerou a forma da cidade mediante um mosaico de vários quadrados (40%). A imagem resultante da forma circundou da ideia de paraíso, sítio, ou interior. A cidade foi referida pelos entrevistados como uma área de muita mata, circundada pela floresta, e o Paraná da Eva atravessando a cidade como o elemento propiciador de lazer e diversão para os seus moradores.

O formato direto e perceptível são as duas áreas de subidas: a do Cristo Redentor com os seus braços abertos, possibilitando uma visão geral sobre a cidade, onde o seu background da imagem é a floresta e o céu. A outra área, também geradoras de um desenho com as mesmas características da subida do Cristo Redentor, é a da Casa da Farinha, onde há dois bonecos gigantes simulando um garoto e uma garota mexendo em um grande barril de farinha.

Apesar da intenção imagística possibilitada por essas duas áreas, a cidade tem sua imagem comprometida, pois para quem a visita, ela resume-se a imagem descrita nos parágrafos anteriores. Fica parecendo não haver continuidade no sentido norte da cidade.

Independente de sua continuidade, as pessoas desenvolveram ligações fortes com essas formas claras e diferenciadas. Sendo a cena imediatamente identificável aquela decorrente da subida onde fica o Cristo Redentor. Acrescenta-se ainda a praça existente no alto onde se encontra o Cristo, lugar onde há a sensação de um prazer simples e automático, e, conseqüentemente, de satisfação em poder contemplar a cidade e enxergar ser possível caminhar pelas suas ruas.

O design no que diz respeito à qualidade da forma fundou-se nas variáveis de continuidade, singularidade, séries temporais e consciência do movimento. O Gráfico 13, a seguir, demonstra o resultado de cada uma dessas variáveis.

Analisando os resultados (Gráfico 13) os entrevistados (95%) reconhecem a continuidade da cidade pelas pontes ali existentes, onde citaram aquelas existentes ao longo da Rodovia AM 010, mais os poucos bairros e alguns novos loteamentos em áreas próximas a constituída área citadina urbana de Rio Preto da Eva.

Não há praticamente expressão de contradição na cidade. É fato a existência de uma elite dominante no Município, nada obstante a percepção direta é a de uma cidade igual, tanto no contexto ambiental quanto social (5%).

A singularidade em expressão parece contradizer a variável anterior, entretanto esclarece-se o sentido pelo qual os entrevistados indicam existir oposição do ponto vista ambiental. Isto está no fato deles serem bem esclarecidos da ocorrência de um ambiente (construído) com característica timidamente urbana, e um ambiente típico e essencialmente rural. E, isto foi um aspecto bem singular para os entrevistados.

A vida na cidade de Rio Preto da Eva não é muito diferente do nosso sítio. Em ambos locais temos o que plantar e também podemos sair pra pescar. O ambiente de cidade é mais diferente por ter escola, hospital e os serviços do governo.

Entrevistado (a) D. C de L, 27 anos, (2015).

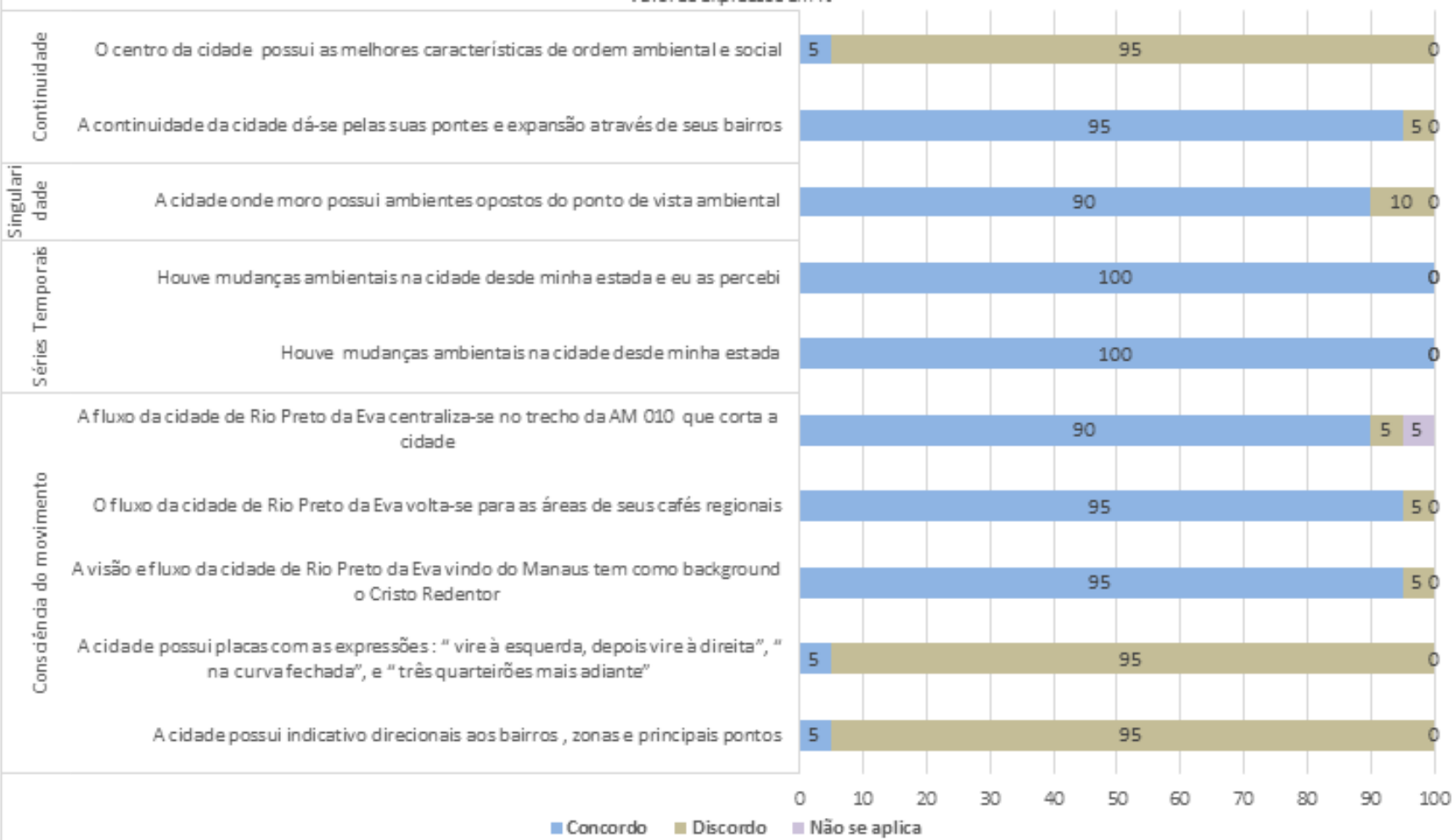
Os entrevistados foram unânimes em considerar a percepção de mudanças desde o momento em que vivem na cidade. Já quanto aos indicativos de sinais e de acesso aos bairros, os entrevistados (95% para ambos os itens) confirmaram a inexistência de um senso de direção desqualificando a forma da cidade. Desta feita, há um comprometimento sinestésico do movimento real, pois isto dificulta a clareza das ladeiras, curvas e penetração em vias.

Pode não ser a princípio, tão importante, mas tais indicativos seriam estratégicos para possibilitar uma melhor visibilidade, estabelecer ligações com pontos importantes e imprimir mais qualidade na estrutura da cidade, e assim gerar uma percepção mais satisfatória e compreensível.

Rio Preto da Eva poderia ser melhor, temos tudo para ser uma cidade exemplo, por sermos ainda pequenos, mas há um esquecimento do governo estadual e local em investir em infraestrutura na cidade. Apesar de sermos pouco atrativos, recebemos visita de turistas, e aqui acolá, eles se perdem em bairros e ruas próximos, pois a cidade é falha em indicar seus locais. Ainda bem, que somos um povo prestativo e colaboramos para não termos uma péssima imagem por parte de nossos visitantes.

Entrevistado (a) M. B., 39 anos, (2015).

Gráfico 13– Representação gráfica dos dados sobre Qualidade cidadina quanto à forma em Rio Preto da Eva, AM. 2015.



Fonte (Wagner Pinto, 2015)

3.4. DESIGN URBANO DAS CIDADES AMAZÔNICAS: A PERCEPÇÃO DE SEUS MORADORES

Os participantes da pesquisa receberam o convite para desenhar as respectivas cidades: Manaus, Manacapuru e Rio Preto da Eva. A proposta consistiu no fato de poderem realmente expressar a legibilidade decorrente de um ambiente visivelmente concreto, mas com premência de colocar no desenho os seus significados e sentimentos existentes por conta da relação com diversas partes da cidade, ou com elementos essenciais a boa dinâmica socioambiental.

Os participantes foram orientados a dar visibilidade a real sociedade em que estão inseridos, valorizando-se como indivíduos e destacando uma topografia básica e um conjunto natural existente. Destacou-se o fato da cidade não ser construída para um único indivíduo, mas diversos. Daí utilizou-se como parâmetro de análise o modelo de Kevin Lynch (2011, p.52-53) de identificação de elementos citadinos.

Considerando as diferentes observações, e o fato da percepção ter ocorrido a princípio de forma individual, utilizou-se o método Delphi conduzindo seções para a escolha de dois desenhos mais completos, e seção para finalizar um desenho mais representativo do real de cada cidade. Pois, enquanto um dos participantes procura reconhecer uma via, uma rua, e etc., outro indica uma curva, um cruzamento, e /ou outro ponto importante da cidade de modo a fechar uma imagem pública da cidade.

3.4. 1. Mapas cognitivos da Cidade de Manaus

Os participantes da entrevista na cidade de Manaus revelaram elementos de grande destaque quanto ao contexto em que estão inseridos. Eles foram questionados a respeito do aceite em desenhar sua cidade. 50% deles aceitaram desenhar, sendo lhes concedidos papel, lápis, giz de cera, ou caso preferissem enviar por meio eletrônico um desenho feito em computador. Dentre estes, dois deles, os com maior presença de elementos citadinos foram escolhidos.

A análise da imagem construída teve como basilar o modelo de Lynch (2011, p.52-53), onde destacamos pela expressão dos entrevistados no desenho as vias, os limites, os bairros, pontos nodais e marcos. O design expresso, em tipologia por elementos é estratégico, pois é possível examinar a inter-relação entre as partes com o

todo da cidade. Sem perceberem, há a expressão nos desenhos dos entrevistados cada parte como blocos de construção de suas imagens.

O entrevistado (a) K.P., 32 anos, expressou uma imagem da cidade Manaus (Figura 22) onde é possível extrair informações relatadas em sua descrição, após ter finalizado o desenho. As vias principais seriam a Avenida Torquato Tapajós, mencionada como a veia principal da cidade e, que ao longo do espaço bifurca-se e torna-se duas outras vias importantíssimas para conectar a população ao ambiente de comércio, as Avenidas Constantino Nery e Avenida Djalma Batista.

Essas vias foram mencionadas como predominantes, tanto pelo entrevistado K.P., 32 anos, como pelo entrevistado A.B.A., 39 anos. Constata-se ainda o fato das vias principais em Manaus possuírem características genéricas e amplas quanto as suas relações direcionais. Fica claro ainda, a indicação de vias colocadas no desenho com o sentido de expressar características locais, como a Estrada da Ponta Negra, Avenida General Rodrigo Otávio e a Avenida Presidente Kennedy.

Ao serem questionados sobre maiores detalhes a serem expressos no desenho, os entrevistados indicaram razões estruturais por não conseguir nem desenhar, nem descrevê-las.

É difícil configurar a estrutura complexa de vias da cidade de Manaus, mas sabemos que a partir de determinadas vias, podemos adentrar, percorrer e circular em partes mais específicas da cidade.

Entrevistado (a) K. P., 32 anos, (2015).

Figura 22 - Mapa Cognitivo da Percepção da Cidade de Manaus, AM. 2015.



Fonte: Desenho do Entrevistado (a) nº 09, K. P., 32 anos, (2015).

Os limites observados são destacados pelo contorno da cidade, indicando o Rio Negro e o Solimões, a reserva Ducke contendo o crescimento desordenado na região norte da cidade. Juntamente a isto, a barreira policial ao final da Avenida Torquato Tapajós definindo o limite da estrada, do meio urbano e o rural.

Há também o fato de expressarem Manaus como uma cidade ilhada, e mencionaram o porto e o aeroporto da cidade como o limite das relações comerciais, onde fixos e fluxos dinamizam interesses capitalistas.

Os bairros foram uma grande proeminência, e tanto na Figura 22 como na 23, os entrevistados reconheceram características comuns de determinados espaços, como por exemplo o centro da cidade, o bairro do Tarumã, o bairro da Ponta Negra, e um reconhecimento mais direcionado por zona do que especificamente por bairro, pelo fato de existir um conjunto de bairros com características muito semelhantes, como por exemplo na zona norte e a zona leste.

Figura 23 - Mapa Cognitivo da Percepção da Cidade de Manaus, AM, 2015.



Fonte: Desenho elaborado pelo Entrevistado (a) nº 12, A.B.A, 39 anos, (2015).

As imagens produzidas (Figuras 22 e 23) destacam a Praia da Ponta Negra, as vias principais expressas com destaque, a área que diz respeito ao INPA (Figura 23), a área correspondente a Universidade Federal do Amazonas e a Zona Franca de Manaus. Alguns bairros foram citados como pontos nodais, porém não houve senso, e daí utilizou a técnica Delphi para dirimir dúvida sobre qual (is) bairros seriam pontos nodais.

Os marcos registrados, em praticamente todas as imagens desenhadas foram o Teatro Amazonas, a recém-criada Ponte sobre o Rio Negro, a torre da Reserva Ducke, o encontro das águas, a Arena da Amazônia, os Prédios históricos do centro da cidade, como por exemplo: a igreja da Praça da Matriz, o monumento da praça do relógio, o prédio da alfândega, o primeiro prédio da cidade (Receita Federal), o antigo prédio do palácio do Governo e o anfiteatro da praia da Ponta Negra.

O encontro das águas juntamente com o Teatro Amazonas, ocorrente na zona sudeste no contorno da cidade e sul, respectivamente, foram os marcos mais citados e mencionados por todos os participantes da entrevista.

O Teatro Amazonas foi destaque pela sua beleza contemporânea, esplendorosa ao longo dos anos, e vinculadora com o surgimento da cidade. O encontro

das águas foi destaque por direcionar o pensamento a uma capital rica em recursos e belezas naturais. Um fenômeno atípico, único e exclusivo em nosso planeta.

O encontro das águas é aquilo que nossa cidade tem de mais espetacular dentre muitas cidades no Brasil, o fenômeno de mistura das águas é mais do que uma mágica, um presente Divino, e isto (o encontro das águas) só tem aqui.

Entrevistado (a) F. R. P., 48 anos, (2015).

Todos esses elementos são apenas recursos da imagem ambiental em determinada escala da cidade, no entanto, deve ser modelada com vista a trazer a tona uma forma satisfatória. Os entrevistados foram reunidos mediante a intervenção de um facilitador para que isto acontecesse. E, com o uso da técnica Delphi aplicou-se três sessões, com o fim de se construir uma imagem publica mais condizente com o real.

A Figura 24 traz a construção decorrente da segunda rodada da técnica Delphi aplicada entre os entrevistados da cidade de Manaus, e a Figura 25 a versão final, após a conclusão e obtenção de senso entre os participantes da pesquisa. Com a produção de imagem construída a partir de softwares de computadores (PC).

Figura 24 - Croqui da Percepção dos entrevistados sobre a Cidade de Manaus, AM. 2015.



Fonte: Imagem gerada a partir da percepção dos entrevistados no software Edrawmax na sua versão Trial.

Figura 25 - Croqui da Percepção dos entrevistados sobre a Cidade de Manaus, AM. 2015.



Fonte: Imagem gerada a partir da percepção dos entrevistados no software Edrawmax na sua versão Trial.

3.4.2 Mapas Cognitivos da Cidade de Rio Preto da Eva

Os participantes da pesquisa na cidade de Rio Preto da Eva revelaram elementos citadinos de forma diferente da cidade de Manaus, os mapas construídos assinalam uma imagem aproximada e de indicação direta do contorno da cidade, fazendo referência ao Paraná da Eva. Os entrevistados foram questionados a respeito do aceite em desenhar sua cidade. 40% deles aceitaram desenhar, sendo lhes concedidos papel, lápis, giz de cera, ou caso preferissem enviar por meio eletrônico um desenho feito em computador. Dentre estes, dois deles, os com maior presença de elementos citadinos foram escolhidos.

A interpretação da imagem desenhada teve como referência o modelo de Lynch (2011, p.52-53), onde se aprecia os seguintes elementos citadinos: as vias, os limites, os bairros, pontos nodais e marcos. O design de Rio preto da Eva foi projetado a partir da indicação de linhas de movimento conhecidas. A partir delas se destacam quadrículas indicativas de quarteirões ou lotes residenciais. Houve uma expressão mais densa por partes destes entrevistados ao utilizarem cores na expressão de seus desenhos, e destacarem diferenças estruturais evidenciando qualidades no sentido topográfico.

O entrevistado RPE nº19, I.J.P., 59 anos, indicou uma imagem (Figura 26) da Rodovia AM 010 como a via principal da Cidade. Esse mesmo elemento teve uma expressão de sentido indicando limite, divisão espacial, mas não diferenciando os bairros, e nem os lados. As vias principais são destacadas pela interligação (AM 010) com outras duas cidades, Manaus e Itacoatiara. Há um destaque no croqui quando se referencia a Rua Jose Lindoso, pois a mesma foi intencionalmente criada para o comércio. A Rua Governador Herculano Pereira foi citada como a condutora de lazer, pois direciona aos cafés regionais e ao campo de futebol.

Os limites da cidade foram destacados pelo Paraná da Eva (Figuras 26 e 27), delimitador de área urbana inicial, mais a pequena ponte de ferro sobre o mencionado Paraná. A placa indicativa de área de estrada logo após a praça onde se encontra a estátua do Cristo Redentor foi outro momento citado como um limite ao espaço urbano. A floresta circundante aparece como um elemento favorável a imprimir um aspecto amenizante na paisagem de Rio Preto da Eva.

Temos o sentimento de estarmos sendo abraçados não somente pelo Cristo Redentor, o nosso protetor, mas também pela imensa floresta que nos rodeia.

Entrevistado (a) T.B.T., 20 anos, (2015).

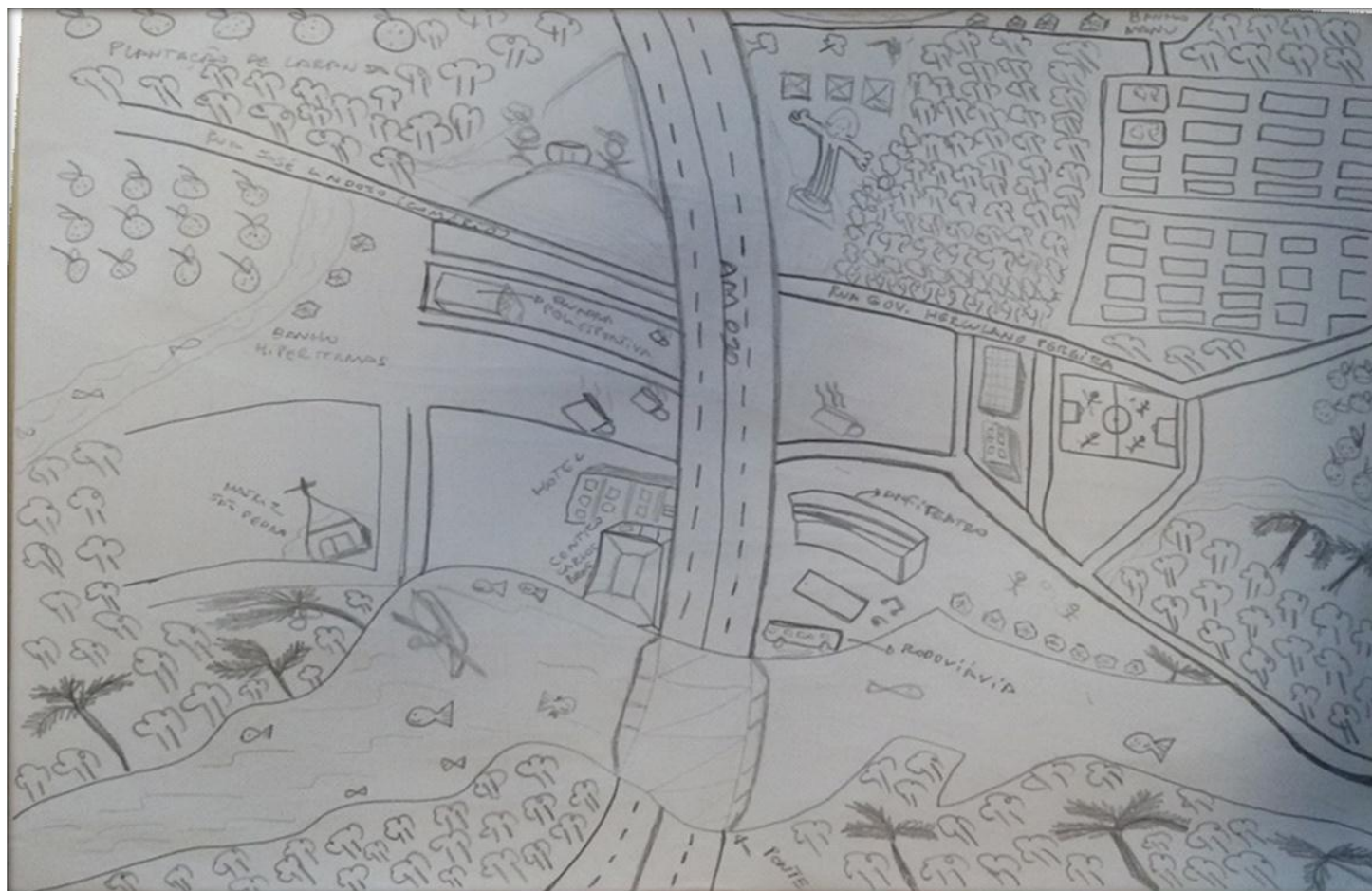
Os bairros foram comumente classificados como subdistritos com seus respectivos sistemas de vias internas, às vezes, confundível quando se referem a espaço urbano e rural. Os marcos da cidade obtiveram como indicativos a estátua do Cristo Redentor, uma réplica da cidade de Ouro Preto, e a Praça da Casa da Farinha. A praia do Paraná da Eva foi também mencionada juntamente com outros três banhos artificiais e naturais. Acrescenta-se ainda, o pequeno anfiteatro onde acontecem show e o festival da festa da laranja.

Os principais pontos nodais foram a igreja da matriz de São Pedro, o centro comercial Carlos Braga (feira), os cafés regionais e o prédio da Câmara Municipal. Houve uma expressão de melhor definição de suas fronteiras, talvez pela extensão de sua área urbana. O imaginário coletivo indicou vistas panorâmicas quando se observa subidas no relevo da cidade, em locais onde estão o Cristo Redentor e a Casa da Farinha.

Um dado consistente a ser destacado é o fato de expressarem o Sol como o marco significativo, mas com reversamento equilibrado da presença de chuva, o que garante a cidade ser uma área boa para o plantio. Isto, muito possivelmente, confirma o fato da cidade ser a maior abastecedora de hortifrutigranjeiros nas feiras da cidade de Manaus.

Daí os entrevistados confirmam possuir um alto teor de visibilidade (legibilidade – Figura 28) quando a comparamos com cidade como Manaus e Manacapuru. A moldura registrada denota significado e sentimentos preexistentes na dinâmica da Cidade de Rio Preto da Eva. A própria topografia indicada perpassa a imaginabilidade, e os participantes da pesquisa trouxeram fortes indícios do clima básico, de sua área florestal, a indicação de suas montanhas (as subidas do Cristo e da casa da farinha), ou seja, tudo isto foi muito mais importante do que as características locais.

Figura 26 - Mapa Cognitivo da Percepção da Cidade de Rio Preto da Eva, AM, 2015.



Fonte: Desenho elaborado pelo entrevistado RPE nº 19, I.J.P., 59 anos, (2015).

Figura 27 - Mapa Cognitivo da Percepção da Cidade de Rio Preto da Eva (2), AM, 2015.



Fonte: Desenho laborado pelo entrevistado RPE nº 18., I.G. do S. S., 33 anos, (2015).

Figura 28 - Croqui da Percepção dos entrevistados sobre a Cidade de Rio Preto da Eva, AM. 2015.



Fonte: Imagem gerada a partir da percepção dos entrevistados no software Edrawmax na sua versão Trial. (2015).

3.4.3. Mapas Cognitivos da Cidade de Manacapuru

Na cidade de Manacapuru os participantes da pesquisa registraram elementos de sua cidade de maneira diferente da cidade de Manaus e Rio Preto da Eva, os mapas concebidos conotam uma imagem contida pela menção direta do contorno da cidade, fazendo um delineamento do espaço a partir do Rio Manacapuru e o Lago do Miriti. Os entrevistados foram convidados a desenhar sua cidade. Somente 10% deles aceitaram desenhar, sendo lhes concedidos papel, lápis, giz de cera, ou caso preferissem enviar por meio eletrônico um desenho feito em computador. Como o número de desenhos não foi diretamente satisfatório utilizou-se a técnica Delphi, com a intervenção de um facilitador, para conduzir sessões nos moldes da referida técnica e produzirem um desenho sobre a cidade de Manacapuru.

A análise da imagem produzida teve como indicativo o modelo de Lynch (2011, p.52-53), onde se aprecia os seguintes elementos citadinos: as vias, os limites, os bairros, pontos nodais e marcos.

O design de Manacapuru (Figura 29) foi traçado a partir da indicação de uma linha contínua com a intenção de expressar a sua via principal, a Estrada Manoel Urbano por meio da qual se tem acesso a diversas localidades da cidade. A partir da linha contínua, tem-se a expressão do contorno do lago do Miriti representado em um design poligonal côncavo. O design da cidade se complementa em movimento, não perfeitamente linear do Rio Manacapuru, onde os moradores chamam de orla da cidade de Manacapuru. A partir da área delimitada excluindo o lago do Miriti e rio Manacapuru, destacam-se quadras, com um design poligonal convexo de suas subpartes, quarteirões e/ ou lotes.

As qualidades no sentido topográfico (Figuras 29 e 30) trazem uma noção de um espaço plano, porém levemente acidental na medida em que se desloca ao centro e a orla principal da cidade de Manacapuru.

O entrevistado nº 17 (J.F.R.S., 33 anos) assinala uma imagem da Estrada da Correnteza (parte urbana do trecho da Avenida Manoel Urbano) com a via principal da Cidade. Esse mesmo elemento teve um sentido unânime projetando limite, divisão espacial no que diz respeito aos seus bairros. As vias principais são expressas pela

Estrada da correnteza, Rua Nazaré Cavalcante, Avenida Ribeiro Junior e Rua Ribeiro Júnior.

O campo de futebol foi destacado pelos entrevistados, pois em 2014 a cidade de Manacapuru ganhou um novo estádio de futebol o Gilberto Mestrinho, onde o principal time da cidade joga e treina: o ‘Princesa do Solimões’. Um dos grandes atrativos dos moradores quando em época de temporada no campeonato amazonense. Daí o motivo pelo qual a Rua Juvêncio Soriano ganhou destaque e referência.

Os limites da cidade foram destacados pelo Lago do Miriti (Figura 29 e 30), lago Manacapuru, e Rio Manacapuru. A área urbana é cerceada por duas orlas, a do lago do miriti e, nas áreas de proximidades do centro, a do Rio Manacapuru. A pesca foi a atividade essencial para os limites definidos para a cidade, tanto que muitas invasões ocorreram no eixo espacial do Lago Manacapuru.

A pesca juntamente com a atividade do cultivo de juta são fontes históricas de subsistência de nossa economia. São atividades culturais, mas que ao poucos vemos perder sua potencialidade, seja pela falta de apoio do governo, seja pelas próprias mudanças que a cidade vem sofrendo com o avanço da atividade comercial.

Entrevistado (a) M.R. da S., 37 anos, (2015).

Os bairros são referenciados pelo próprio sentido de expressão de um ponto nodal, como por exemplo, o ‘Morada do Sol’ sendo considerado como o bairro dos Bonecos da Ciranda, o centro como o bairro da Universidade do Estado do Amazonas, o bairro da Correnteza tendo esse nome por possuir uma orla onde o movimento das águas é de correnteza. Outros bairros citados foram o da Liberdade e da União sendo lembrados como bairros de simples moradia, sem um atrativo ponto nodal. Esse dois bairros foram muitos citados como pormenorizados, área de subúrbio.

Manacapuru apresentou como marco a estátua do cristo Redentor, em uma versão bem menor que a da cidade de Rio Preto da Eva, presente na Praça 16 de Julho. A Praça 16 julho foi muito citada por ser uma das mais importantes cogitando o fato de se constituir a sede da Prefeitura e Câmara Municipal. Os banhos naturais e artificiais propiciados pelos muitos lagos próximos da cidade foram proferidos pelos entrevistados como um lugar ótimo, e de boa relação com a natureza.

A Praça da Igreja Matriz de Nossa Senhora de Nazaré relaciona um pontos de comutação, onde há a mencionada Igreja Católica, uma Escola de Nível Fundamental

e a Biblioteca Pública Municipal da cidade. Apesar de cada elemento destacar-se pelas suas características individuais, é na praça onde todos se encontram e reúnem, como se ela fosse um ponto de concentração temática.

Os principais pontos nodais foram a Igreja da Matriz de N. S. de Nazaré, o Prédio da Câmara Municipal, o Prédio do Centro de Educação a Distância da Universidade Federal do Amazonas, a rotatória com os Bonecos da Ciranda, o Parque do Ingá, onde acontece o Festival da Ciranda, o Terminal Pesqueiro e o Prédio da Empresa Produtora de Juta.

O imaginário coletivo expressou vistas panorâmicas sobre o terminal pesqueiro na orla do Rio Manacapuru, o lago do miriti e a rotatória dos bonecos da ciranda. Na parte onde se caminha rumo ao lago do miriti, os entrevistados expressaram confusão total de um conjunto de ruas embaraçosas em seu design. A área denominada Correnteza, foi vista como alagável e de péssimas condições de saneamento. Outros viram como um fenômeno participante da dinâmica da cidade, onde muitos moradores insistem em permanecer por não sentirem as enchentes como uma ameaça.

Daí os entrevistados confirmam possuir um médio teor de visibilidade (legibilidade) quando a comparamos com cidades como Manaus e Rio Preto da Eva. Para quase todos os entrevistados, Manacapuru é uma cidade de ruas tortas, confusas e emaranhadas à medida que se aproxima do Lago do Miriti, já pela orla do Rio Manacapuru suas ruas são alinhadas, claras e bem definidas.

O centro da cidade, não muito diferente da cidade de Manaus, está em fase de transição, e sofre uma modificação em seu design, pois há lugares antigos e históricos se preservando, e também, outros desses sendo substituídas por estruturas novas, quando não, adaptadoras de lojas e comércios.

As vistas preferidas dos moradores de Manacapuru foram aquelas que envolvem a água. As orlas (do Lago do Miriti e do Rio Manacapuru) constituíram as principais menções feitas pelos entrevistados. A cidade não desenvolveu um ambiente de praia, mas tem vários banhos listados como lugares perfeitos de bom contato com a natureza.

Em algum momento um dos moradores chega a mencionar a cidade Manacapuru como tendo um só lado.

A cidade de Manacapuru gira em torno das margens do rio Manacapuru, pois lá está o nosso porto, o nosso terminal pesqueiro, (...) é onde comercializamos, e onde precisamos de melhores condições de infraestrutura para crescermos, e, sermos uma cidade grande e forte como Manaus.

Entrevistado (a) J.F.R.S., 33 anos, (2015).

A cidade é bem arborizada no trajeto de sua avenida principal, porém nas áreas subalternas não há indicativos de planejamento urbano e de um bom ordenamento estrutural. O trânsito na cidade tem as motocicletas e bicicletas como uma característica local para a baixa complexidade urbana de suas vias principais. Assim, como forma de sintetizar, cabe ao poder público local repensar os limites da cidade com um projeto de design, onde se dê atenção às quebras de continuidades se evitem poluir o cenário citadino ambiental de Manacapuru com ambiguidades. A cidade de forma sintética apresentou os elementos citadinos as vias Rodovia Manoel Urbano e, como Ponto Nodal, Parque do Ingá e Praça da Igreja Católica, Marco: Mão com o livro e Boneco das cirandas, Bairros: Centro, Correnteza, Liberdade, união e morada do sol, e, Limites: Lago do Miriti.

Isto não representa um projeto em si para a cidade de Manacapuru, no entanto, sugere-se o indicativo desses elementos como a base mediante a qual as decisões poderão ser tomadas, e assim, termos uma cidade mais legível.

Figura 29 - Mapa Cognitivo da Percepção da Cidade de Manacapuru, AM, 2015.



Fonte: Elaborado conjuntamente pelos entrevistados PSnº 17 [J.F.R.S., 33 anos] e PS nº12 [F. Jr. F.D., 40 anos]onte: Wagner Pinto (2015).

Figura 30 - Croqui da Percepção dos entrevistados sobre a Cidade de Manacapuru, AM. 2015.



Fonte: Imagem gerada a partir da percepção dos entrevistados no software Edrawmax na sua versão Trial. (2015).

Croqui da cidade de Manacapuru feito pelos entrevistados.

3.5. ANÁLISE COMPARATIVA DAS CIDADES DE MANAUS, MANACAPURU E RIO PRETO DA EVA

Ao confrontarmos os dados das três cidades, temos a constatação da adaptação das pessoas ao entorno da cidade, e buscam estrutura e identidade concreta de elementos ao seu alcance. Existiram momentos marcantes quanto aos níveis de satisfação e orientação em espaços totalmente diferentes, apesar do mesmo clima, uma forma diferente nas três cidades na forma como enxergam o sol e/ ou sentem o calor. Em Manaus, o quente é desesperador e irritante. Em Manacapuru, alguma menção nesse sentido, enquanto que em Rio Preto da Eva não houve consideráveis reclamações, mas sim referências quanto á importância do Sol, do clima quente e úmido para prosseguir com suas atividades.

A aplicação da técnica de croqui e desenho deixaram claro quão relevante o espaço e a amplitude de visão de cada indivíduo e ou grupo de indivíduos. Houve expressão em exatidão de elementos preponderantes, como por exemplo: o Lago do Miriti, Rio Manacapuru e rotatória dos Bonecos da Ciranda (Manacapuru), o Cristo Redentor e o Festival da Laranja (Rio Preto da Eva), o Teatro Amazonas, Praia da Ponta, shoppings de Manaus e Ponte sobre o Rio Negro (Manaus).

As águas pareceram reger os entrevistados em Manacapuru, no entanto houve forte expressão de ameaça às potencialidades da cidade em moldar-se ao capitalismo. Os entrevistados em Manaus guiaram-se pelo majestoso movimento de seus elementos urbanos, para em segundo plano obterem a visão mais específica da natureza. Em Rio Preto da Eva houve expressão de prazer emocional e satisfação, em virtude da calma citadina imagística projetada pelos entrevistados, tão calma quanto o Paraná da Eva.

Em ambas as cidades, os aspectos paisagísticos obtiveram relevância ao indicarem as áreas verdes, parques, praças ou a própria água. Em Manaus, muitos entrevistados mencionaram realizar mudanças em seus trajetos. O mesmo não aconteceu nas outras duas cidades estudadas.

Manaus é dependente do automóvel, tem uma estrutura viária complexa e dinâmica, e oferece mais expressividade em dar respostas quanto às alternativas para melhor locomoção. Manacapuru e Rio Preto da Eva possuem estruturas viárias menos

complexas, mas com alternativas únicas quanto a acessibilidade de determinados locais. Nas três cidades, as vias principais tem atenção do poder público local. Em momentos de ano eleitoral, em vias subalternas o problema é praticamente o mesmo: ruas esburacadas, mal sinalizadas e com pouca iluminação pública no período noturno.

Um destaque é a questão socioeconômica aludida por todos os entrevistados, onde mesmo entre as cidades, foi constante. Manaus como a cidade desenvolvida, rica, repleta de oportunidade e de novos horizontes para os moradores de Rio Preto da Eva e Manacapuru. Já estas duas, foram vistas pelos entrevistados de Manaus como cidades importantes, menos desenvolvidas, pequenas cidades. Rio preto da Eva com a cidade de parada obrigatória, quando ela faz parte de determinado trajeto, e para tomar café da manhã. Já, Manacapuru, uma cidade não somente para se visitar, mas também para fazer investimentos.

Já entre os entrevistados de Rio Preto da Eva e Manacapuru, houve uma neutralidade em trazer a memória algum referencial, quando somente o fato daquilo divulgado na mídia, Manacapuru como a Cidade da Ciranda para os entrevistados da cidade do “Paraná da Eva”, e Rio Preto Eva, a cidade da Festa da Laranja, para os entrevistados da “Princesa do Solimões”.

Os entrevistados em Manaus demonstraram ser mais interativos, e indicavam contrastes na cidade com mais eloquência do que os entrevistados nas outras cidades. Em todas as cidades os entrevistados, sempre traziam expressão da “ velha “ região de mercadoria, o “velho” prédio, a histórica igreja católica; as descrições de contraste sempre foram expressão de contraste no sentido capitalista. Mas, nunca contrastando com um cenário ambiental.

Em Manacapuru e Rio Preto da Eva houve a impressão de maior fluidez do ambiente e menção negativa sobre determinados elementos físicos vinculados ao passado. Ora os entrevistados demonstraram emoção, ora indicaram certa instabilidade. Alguns momentos pareciam viajar no tempo, e expressar todas as suas cicatrizes mentais.

É difícil olhar para atrás, e perguntar: “como pode isto ou aquilo não existir mais?”. O tempo passou, e resta-nos manter a memória e tentar voltar ao passado. (...) mas chegamos a conclusão de ser impossível voltar.. então...melhor acordar e vivermos a nossa realidade.

Entrevistado (a) A.R.O., 33 anos, (2015).

4. CONCLUSÕES

A realização de um estudo sobre a percepção ambiental nas cidades amazônicas nos possibilitou esclarecimentos sobre a lógica do design existente nas cidades de Manaus, Manacapuru e Rio Preto da Eva.

As cidades de Manaus e Manacapuru, apesar de diferentes em termos de produção do capital, apresentaram fortes raízes de um design urbano proveniente do século passado, no caso, a cidade Manaus especificamente do século XVII. Manacapuru apresentou resultados mediante os quais trouxeram a tona declarações percebidas pelos entrevistados como indiferentes às demandas da coletividade. Houve reclamações de promessas não cumpridas no contexto político e falta de local em criar espaços democráticos com vista a discutir o planejamento urbano. Mencionou-se o fato de autoridades locais reagirem de forma lenta, ou não reagirem em prol de ajustes no planejamento urbano da Pólis do Paraná da Eva.

A “Princesa do Solimões” apresentou localidades comprometidas em termos de legibilidade ambiental, pois aos poucos vão sendo esquecidas no tempo, e ficando a margem de uma reação política para preservar áreas naturais e melhorar espaços públicos.

As observações empíricas dos cidadãos trouxeram a exposição da complexidade dos problemas urbanos cada vez mais fortes na cidade, desde a inserção de Manacapuru na Região Metropolitana de Manaus, e ainda mais com a integração física da cidade com a Capital do Amazonas através da construção da Ponte sobre o Rio Negro.

Os prédios a caráter das construções em estilo Europeu e as ruas em projeções ambientalmente compactas são provas das contribuições evidentes com passado, deixando marcas de um paradigma histórico para o design das cidades estudadas, pois sobrevivem aos novos cenários impostos do presente nas mencionadas Cidades Amazônicas. O avanço exigido pelo crescimento, quando não do desenvolvimento estabelecem novas dinâmicas em seus contextos urbanos.

Já a cidade de Rio Preto da Eva, apresentou ainda um desenho pouco modificado quando a comparamos com aquela “Rio Preto” criada na década de 80. A cidade necessita consolidar sua centralidade, bem como sua funcionalidade de modo aos

cidadãos dela residente expressar uma imagem mental além da estrutura de um bairro ou vilarejo.

Em pontos específicos, Rio Preto da Eva demanda de uma política pública visionária, no sentido de requalificar e reconstruir a força dos seus lugares. O ponto central disto pode ser explicado pela ausência da cultura de projeto urbanístico tendente a consolidar aos anseios de sua população. A perquirição realizada na cidade deixou claro e trouxe a tona o “urbanismo” como um elemento importante perante a opinião pública.

Tanto nos argumentos dos entrevistados ao responderem o questionário e participarem das entrevistas, e também das sessões em Delphi, os cidadãos passaram a refletir sobre a necessidade de transformação em diversos setores de suas áreas urbanas e a importância de se cobrar, e valorizar uma visão sistêmica de intervenção cidadina, ainda mais no momento do esclarecimento sobre o papel da cidade, e dela constituírem-se como parte de uma Região Metropolitana.

Por outro lado, constatou-se na cidade de Rio Preto da Eva, maior legibilidade ambiental do que nas cidades de Manaus e Manacapuru. Os elementos cidadão-ambientais transpareceram serem mais presentes no dia-a-dia dos moradores. O ambiente, por conseguinte fora reportado com maior proximidade do real, sempre destacável por presenciar um contato mais propínquo com a natureza.

A criação da Região Metropolitana de Manaus surge de forma paradigmática em meio a grandes contradições existentes nas cidades pesquisadas, e corrobora para ser uma interferente oculta em imprimir menos legibilidade ambiental.

A cidade de Manaus é destaque supremo pela sua complexidade, sendo considerada uma metrópole em processo de transformação, pela valorização de sua localidade, pelas referências globais de ser uma capital da Amazônia.

Na análise sistêmica, a “Paris dos Trópicos” traz o importante fato de possuir uma população crescente, a criação da reserva Ducke conter o seu crescimento no sentido Norte, e gera opções para seus cidadãos expandirem-na rumo às áreas de conurbação (ao longo da estrada e ramais) de cidades limítrofes.

A cidade tem sua legibilidade definida na complexidade de uma metrópole tendo que prover revitalização de algumas áreas urbanas, como por exemplo, o calçadão da Praia da Ponta Negra. Há o fato da cidade de Manaus ter transformado ambientes próximos aos igarapés em moradias prediais em estilo de torre para dar condições mínimas de uma urbanidade mais condizente e aceitável no sentido socioambiental.

Há a sinalização de novas formas de intervir na cidade quando se constatou o trabalho do Estado em áreas do Centro da cidade de Manaus e Manacapuru, procurando reabilitar suas áreas históricas. É clara a importância de resgatar os valores da sociedade nessas cidades quando nos referimos a elas, mas o que se constatou foi o fato de prevalecer mais o interesse econômico como justificativa do “fazer”, e assim, fomentar e/ou sustentar o turismo. Daí destacou-se o binômio turismo-entretenimento como a essência de existir uma operação destinada a requalificar áreas específicas e estabelecer nova dinâmica urbana.

O mesmo não se deu quando houve a menção de valorizar parques e reservas ambientais, nem mesmo quando foram questionados sobre o uso de plantas e árvores de cunho nativo, de suas próprias regiões a serem utilizadas como formato paisagístico em suas áreas urbanas. Acrescenta-se a isto, o estratagema empresarial em intervir com microplanejamento em locais de interesse privado, onde se instala um fim empresarial em meio a um ambiente degradado. Um exemplo disto foi à construção do shopping Manauara, erguido sobre um antigo igarapé poluído. Outro exemplo foi à construção do Shopping Millenium.

Os shopping (s) na cidade Manaus são uma referência marcante na vida dos cidadãos manauaras, e, também dos moradores de Rio Preto da Eva e de Manacapuru. Os entrevistados, quase na sua totalidade (95%), citam os shoppings da cidade de Manaus como um motivo para irem até a capital do Amazonas.

Em essência, na cidade de Manaus, os shoppings instalam mudanças significativas no contexto urbano e paisagístico, pois eles aumentam o fluxo de pedestres e veículos, readaptam trajetos de circulação nas ruas, e influenciam o sentido da reorganização do comércio local. Conseqüentemente, o design é modificado, pois quando se instala um novo empreendimento de modalidade Shopping Center, consolida-se na cidade uma valorização imobiliária do entorno, um adensamento de moradias, e prontamente um considerável eixo de crescimento urbano. Essas são pressuposições

imagéticas imediatas, mas não tão legíveis, pois os espaços são priorizados com o fim supremo do capital. Por fim, inexistirá um igarapé, ou córregos de um rio ou lagoa, e estes não serão mais referências, pontos nodais, nem muito menos marcos para a cidade, mas sim os shoppings e outros monumentos da valia econômico-financeiro.

Assim, a imagem ambiental da cidade é sobreposta na sua legibilidade pela imaginabilidade proveniente do capitalismo. Um fato ilustrativo disto consiste na modificação paisagística urbana, visualizada durante a realização da pesquisa, onde se destaca a instalação de uma recorrente configuração de espaços “skyline” na cidade de Manaus, ao longo da rodovia AM 010, e da estrada Manoel Urbano. Em ambas as cidades, foram constatadas por observação direta ocupação de áreas ilegais, inclusive em áreas de proteção ambiental, o que fortalece o discurso do aumento da população como uma variável incontável em estabelecer limites para os seus desenhos urbanos.

O desenho urbano das cidades da Amazônia ainda é algo emblemático, direcionando especificamente para as cidades de Manaus, Manacapuru e Rio Preto da Eva, as transformações nelas insurgentes são contextualmente paradigmáticas. Há grandes perspectivas, pelo fato de existir uma Região Metropolitana, cuja repercussão econômica ainda não deslanchou, mas a dinâmica de mudanças, imaginabilidade, e por fim, legibilidade ambiental nas cidades estudadas consiste no modo paradigmático em que se encontram. E, tal constatação deu-se com a confirmação desta tese, o que nos permitiu concluir pela ocorrência de momentos paradigmáticos determinantes da dialógica modificadora do design das cidades.

Primeiramente, destacou-se o paradigma modernista repleto de historicidade ecológica garantidor de subsistência e definidora de limites urbanos. Em seguida, tem-se o paradigma da imaginabilidade urbano- paisagística onde há impressões complexas sobre a cidade, e novas possibilidades imagéticas de revitalização dos cenários urgentes e precários. E, por fim, tem-se o paradigma sistêmico da inclusão, mediante o qual se constata a ausência de objetos, questionam-se os limites, ainda que paradoxais extensores do espaço urbano, as formas propostas, sejam no sentido democrático ou participativo de programar políticas para reorganizar a cidade. Em sentido geral, a dialética da complexidade sistêmica impõe novas ordens decorrentes de um paradigma global, as cidades sentem dificuldades em caminhar rumos a novas demandas, tem suas configurações questionadas, e, quase sempre, por uma questão emergentemente

ecológica, onde se firma o imaginável, e se obscura o ambientalmente legível. Daí, nossa tese se ratifica quando afirmamos: “em Cidades Amazônicas, a imagem ambiental destas tem sua legibilidade definida pela característica de desenvolvimento e expansão industrial, e não gera efetivamente uma cidade ambientalmente “visível”. Isto porque a legibilidade das cidades, à luz da concepção sistêmica, contradiz a imaginabilidade gerada pela lógica do capitalismo”.

5 SUGESTÕES PARA FUTURAS PESQUISAS

Após a realização da pesquisa, e diante de muitas limitações para sua realização, sugerimos a feitura de pesquisas visando investigar o mencionado, a seguir:

- ✓ A cidade e sua relação para com o cumprimento das diretrizes dos seus planos diretores;
- ✓ Estudo sobre o perfil de buscar novos meios de desenvolver vantagem competitiva no sentido sócio ambiental;
- ✓ Democratização de propostas, de reformas e planos de urbanização e intervenção paisagística;
- ✓ Há a real necessidade por uma nova premissa de cunho participativo e sócio ambiental e de paradigma quanto a promover o desenvolvimento das cidades na Amazônia, (legibilidade)
- ✓ A recuperação imagética da cidade e a atração de investimento.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT. NBR ISO 14001 – **Sistemas de gestão ambiental** - Especificação e diretrizes para uso. Rio de Janeiro: 1996.

AGUIAR, Ronaldo. **Guia Amazonas – Ecologia, Exotismo e Biodiversidade**. Fundação Rede Amazônica. EBS: Education Business Service. 1 edição. 2001.

AMAZONAS (ESTADO), ICOTI – Instituto de Cooperação Técnica Intermunicipal. **Informações básicas do Município de RIO PRETO DA EVA**. Manaus, ICOTI 1994.

ARAUJO, L.C.G. **Organização, Sistemas e Métodos e as tecnologias de gestão organizacional: arquitetura organizacional, benchmarking, empowerment, gestão pela qualidade total, reengenharia**: volume 1. – 4. ed. – 2. Reimpressão – São Paulo: Atlas, 2009.

ALMEIDA, Larissa Christinne Melo de; FILHO, Afrânio Barbosa de Almeida Lins; CARCERERI, Maria Luisa Gambôa; ALFAIA, Daniel Montenegro. **Os Igarapés na Cidade de Manaus: uma dupla visão**. In: VI Encontro Nacional das ANPPAS. Setembro 2012 Belém do Pará.

BATISTA, Iêda Hortêncio. **Urbanização e Ambiente: Análise de Indicadores da Qualidade de Vida na Cidade de Parintins**. Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia da Universidade Federal do Amazonas. Manaus – Amazonas. Mestrado/2000.

BELTRAO, Otto Gilberto de Arruda; BELTRAO, Alexandre Antonio de Arruda. Realidade da Amazônia Brasileira. Volume Amazonas. Governo do Amazonas. Manaus –AM. Biblioteca do IPAAM. Sem edição. [s.d.]

BECKER, H. S. **Métodos de pesquisa em ciências sociais**. Tradução: Marcus Estevão e Renato Aguiar. Editora: Hucitec. São Paulo, 1993.

BOLFARINE, H.; BUSSAB, W. O. **Elementos de amostragem**. Rio de Janeiro: Edgard Blucher, 2005.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. Tradução: Diogo Mainardi. 13º. Reimpressão. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 1990.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Espaço tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana*. São Paulo: Contexto, 2001.

CHIAVENATO, Idalberto. *Teoria Geral da Administração*. Rio de Janeiro. Editora: Campus, 2004.

CHIAVENATO, Idalberto. Introdução à *Teoria Geral da Administração*. 9.ed. – Barueri, SP: Editora: Manole, 2014.

CORREA, Luiz de Miranda. *Roteiro histórico e sentimental da cidade do rio negro*. Arnovaltda; Manaus; 1969.

CORREA, Roberto Lobato. *O Espaço Urbano*. São Paulo: Ática, 1989. (Série Princípios)

COSTA, S.F. *Método Científico*– os caminhos da investigação. São Paulo: HARBRA. 2001.

CRESPO, A. A. *Estatística Fácil*. – 19. Ed. Atual.- São Paulo: Saraiva, 2009.

DÁCIO, Dirceu da Silva. *Percepção ambiental e sustentabilidade de agricultores familiares nas localidades dos lagos do Paru e do Calado, Manacapuru/Am* - Manaus: UFAM, 2011. 109 f.; il. color. Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente) — Universidade Federal do Amazonas, 2011.

DEL RIO, V.; OLIVEIRA, L. de. *Percepção Ambiental: a experiência brasileira*. – 2 ed. – São Paulo: Studio Nobel, 1999.

DIAS, Edinea Mascarenhas. *A ilusão do Fausto* - Manaus 1890-1920. Manaus: Valer, 1999.

FERNANDES, R.S.; SOUZA, V.J.; PELISSARI, V.B.; FERNANDES, S.T. *Uso da Percepção Ambiental como Instrumento de Gestão em Aplicações Ligadas Às Áreas Educacional, Social e Ambiental*. Situado no site: www.ambientetotal.pro.br. 2003

FERNANDES, E.T., CUNHA, A.M.O.C., MARÇAL JUNIOR, O. 2003. *Educação ambiental e meio ambiente: Concepções de profissionais da educação*. In: Encontro Pesquisa em Educação Ambiental: abordagens epistemológicas e metodológicas, 2. São Carlos. Anais...São Carlos: UFSCar.

FERRARA, Lucrécia D'Alessio. **Design em espaços**. São Paulo: Edições Rosari, 2002.

FERRARA, Lucrécia D'Alessio. **Olhar periférico: informação, linguagem, percepção ambiental**. São Paulo: Edusp, 1993.

FERREIRA, Márcio Alexandre Moreira. O desenvolvimento do capitalismo em Manaus. Manaus: edições Governo do Estado do Amazonas/Secretaria de Estado da Cultura/ Editora da Universidade do Estado do Amazonas, 2003. 82 p.

FILHO, Afrânio Barbosa de Almeida Lins. **Ambiente Urbano e Sustentabilidade: Um Estudo de Caso no Conjunto Habitacional Nova Cidade**. Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia da Universidade Federal do Amazonas. Manaus – Amazonas. Mestrado/2003 - PGA – Política e Gestão Ambiental.

FONSECA, Rossicleide Brandão da. **Ambiente Urbano e o Direito Ambiental Estudo de Caso na Invasão "Grande Vitória na Zona Leste de Manaus (Impactos Legais e Ambientais)** Manaus: UFAM. Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) — Universidade Federal do Amazonas, 2002. 160 p.:il.

GARCEZ, Joyce Lara Araújo da Fonseca. **Design sustentável: a utilização de recursos florestais em materiais didáticos elaborados pelos educadores/educandos da comunidade Santa Luzia da Ilha do Baixo (Iranduba – AM)**/ Joyce Lara Araújo da Fonseca Garcez. - Manaus: UFAM, 2010. 89 f.; il. color. Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) — Universidade Federal do Amazonas, 2010.

GILBERT, M.J. **The anthropologist as alcoholologist: qualitative perspectives and methods in alcohol research**. *IntJ Addict*, v.25, n.2A, p.127-48, 1990-91.

GORZ, Andre. **O imaterial: conhecimento, valor e capital**. Tradução de Celso Azzan Júnior. São Paulo: Annablume, 2005. 107 p. 14 cm x 21 cm. [Título original: *L'immatériel: connaissance, valeur et capital*].

JOVCHELOVITCH, Sandra; GUARESCHI, Pedrinho A. **Textos em representações sociais**. [prefácio Serge Moscovici]. – 8. Ed. – Petrópolis, RJ: Vozes, 1995.

ISENBURG, Tereza. **Naturalistas italianos no Brasil**. São Paulo: Ícone/Secretaria de Estado da Cultura, 1991.

- KUS, S.N. *The spatial representation of space*. In: NOORE, J. et KEENE, A. S.N.Y, Academic Press. 1993, p.277-298.
- KUHN, Thomas. A estrutura das revoluções científicas. Coleção Debates. Editora: Perspectiva. Tradutor: Nelson Boeira. Brasil. 2010. 264p.
- LEFEBVRE, Henri. *A revolução Urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.
- LE MOS, Sônia Maria. *Ethos socioambiental: um estudo com populações vulneráveis*. Dissertação de mestrado em ciências do ambiente e sustentabilidade na Amazônia. Manaus: UFAM, 2009. 86 f.; Il.
- LINS, Afrânio Filho. *Ambiente urbano e sustentabilidade: Um estudo de caso no conjunto habitacional nova cidade*, Dissertação de mestrado em ciências do ambiente e sustentabilidade na Amazônia. Manaus –AM, ufam. 2005. 125 p. : Il.; 30 cm
- LIPPI, V. M.;SIEBERT, C. *Amazonas: geografia*. São Paulo: FTD, 2001.
- LYRA, Bernadette. [...] [et al]. *Corpo e imagem*. São Paulo: Arte & Ciência, 2002. 348 p.; 21 cm.
- LYNCH, Kevin. *A Imagem da Cidade*. Kevin Lynch: Jefferson Luiz Camargo. Editora: Martins Fontes. São Paulo - 3ª Ed.1997.
- MARION, J.C.; DIAS, R.; TRALDI, M.C. *Monografia para os Cursos de Administração, Contabilidade e Economia*. São Paulo: Atlas, 2002.
- MARIN, A. A. *Pesquisa em educação ambiental e percepção Ambiental*. *Pesquisa em Educação Ambiental*, vol. 3, n. 1 – pp. 203-222, 2008.
- MARINHO, Jose Joaquim marques [org.] Manaus, meu sonho. Manaus: Editora Valer, Prefeitura de Manaus, Manaus Cult, 2010
- MARTINS,Ayrton Luiz Urizzi. *Quintais Urbanos em Manaus: Organização, Espaço e Recursos Vegetais no Bairro Jorge Teixeira*.Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia da Universidade Federal do Amazonas. Manaus – Amazonas. Mestrado/1998.

MERRIAM, S. B. *Qualitative research and case study applications in education*. Jossey- Bass Publishers: San Francisco, 1998.

MORÁN, Emílio F. *Ecologia Humana das populações da Amazônia*. Rio de Janeiro: Editora Vozes. 1990.

MORIN, E. *Ciência com consciência*. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

MONTEIRO, Mário Ypiranga. Fundação de Manaus/ Mário Ypiranga Monteiro . – 5. Ed.- **Manaus**: Governo do Estado do Amazonas – Secretaria de Estado de Cultura, 2012.

OLIVEIRA, José Aldemir de. Manaus de 1920-1967. A cidade doce e dura em excesso. Manaus: Editora Valer/ Governo do Estado do Amazonas/ Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2003. 176 p.

OLIVEIRA, Raquel Paiva de. **Ambiente e Saúde na Cidade de Manaus: Percepção no Bairro de Jorge Teixeira**. Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia da Universidade Federal do Amazonas. Manaus – Amazonas. Mestrado/2003.

PHILIPPI Jr., Arlindo. *Interdisciplinaridade nas ciências ambientais*/ A. Philippi Jr., C.E.M. Tucci, D. J. Hogan, R. Navegantes. – São Paulo: Signus Editora, 2000.

PINHEIRO, Lady Mariana Siqueira. **As mulheres do Prosamim: ambiente, gênero e cidade** - Manaus: UFAM, 2008. 169 f.; il. color. Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) — Universidade Federal do Amazonas, 2008.

PIERRE, Mario de Queiroz Filho. **Realização Profissional**. Manaus, [S.d.]. 21p.

REA, L.M.; PARKER R. A. *Metodologia de pesquisa: do planejamento à execução*. São Paulo: Pioneira Thonsom Learning, 2002.

ROCHA, Myrian Nydes Monteiro da. **Espaço Invisível no Ambiente Urbano: Famílias Moradoras na Periferia Urbana de Colinas do Tocantins**. Manaus, 2009. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Amazonas. UFAM, Programa de Pós-

Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia. (PPG-CASA), 2009; 94f.

RODRIGUES, E.R.F.; LEMOS, Ângela D.C.L. ***Indicadores de qualidade e qualidade ambiental em indústria fumageira***. 21°. ENEGEP. 2001.

RODRIGUES, Moysés Arlete. Textos Didáticos. ***Desenvolvimento Sustentável: Teorias, debates, aplicabilidades***. Campinas: IFCH/UNICAMP, 1996.

SÁ, Jorge Franco de. Manaus: higiene, meio ambiente e segurança no trabalho na época áurea da borracha. Fiocruz Amazônia. – Manaus: Edua, 2012.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos, ***A cidade como um jogo de cartas***- Niterói: Universidade Federal Fluminense: EDUFF; São Paulo: Projeto Editores, 1988.

SALGADO, Roberta Camila. Manaus 1965 – da floresta e das águas / Roberta Camila Salgado. – Manaus: Governo do Estado do Amazonas – Secretaria de Estado da Cultura, 2009. 288 p.

SILVA, Raphael Nery ***da Análise locacional da produção agropecuária no Estado do Amazonas – o caso do município de Rio Preto da Eva*** / Raphael Nery da Silva. - Manaus: UFAM, 2010. 74 f. il. color. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) — Universidade Federal do Amazonas, 2010. Orientador: Prof. Dr. Mauro Thury de Vieira Sá

SERÁFICO, José. ***Métodos e Técnicas de Pesquisa Aplicados à Administração***. Manaus: Editora da Universidade do Amazonas, 1996. 140 p.: il 22 cm.

SILVA, Glaubécia Teixeira da. ***Percepções sócio-espaciais e de turismo em Paricatuba-Iranduba-Amazonas - Manaus***: UFAM, 2008. 115 f.; il. Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) — Universidade Federal do Amazonas, 2008.

SILVIA, T. M.; CODO, Wanderley; ***Psicologia Social: o homem em movimento***. Silvia, T. M.; Codo, W.[Orgs.] São Paulo. Brasiliense, 2004.

TEIXEIRA, Maria Luisa M. ***Utilização de determinantes de qualidade de serviços para o desenvolvimento de metodologia de avaliação de serviços de treinamentos***. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 1988.

TUAN, Yi-Fu. *Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: DIFEL Difusão Editorial S.A., 1980.

VIRGILLITO, S. B. *Pesquisa de Marketing: uma abordagem quantitativa e qualitativa*. São Paulo: Saraiva, 2010.

VERGARA, S. C. *Projetos e relatórios de pesquisa em administração*. São Paulo: Atlas, 1998.

YIN, R.K. *Estudo de caso: planejamento e métodos*/ Robert K. Yin; trad. Daniel Grassi. – 3. ed. – Porto Alegre: Bookman, 2005.

WEBGRAFIA

www.scielo.org.br (acesso 2013,2014,2015)

www.seplancti.am.gov.br (acesso 2013,2014,2015)

www.amazonas.am.gov.br (acesso 2013,2014,2015)

www.manaus.am.gov.br (acesso 2013,2014,2015)

www.ibge.gov.br (acesso 2013,2014,2015)

www.inpe.gov.br (acesso 2013,2014,2015)

www.cca.ufam.edu.br (acesso 2013,2014,2015)

APÊNDICE

APÊNDICE I – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

(Termo Modelo Manaus, o mesmo aplicado as demais cidades)

Convidamos o (a) Sr.(a) para participar, de forma totalmente voluntária, da pesquisa intitulada **A Legibilidade Ambiental em Cidades Amazônica**, realizada como exigência para a obtenção do título de Doutor pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia – PPG/CASA, da Universidade Federal do Amazonas – UFAM, que está sendo realizado pelo aluno: **Wagner Cabral Pinto**, orientado pela Prof. Dr. **Sandra do Nascimento Noda**. Nosso objetivo geral é Analisar a legibilidade das cidades, a partir da complexidade sistêmica e da percepção ambiental sobre a imagem das cidades Amazônicas de Manaus, Rio Preto da Eva e Manacapuru, ou seja, saber **qual a imagem (percepção) que o cidadão tem de sua cidade (Manaus).**

O (a) Sr.(a) está sendo convidado(a) a responder ao formulário, além de expressar-se sobre o tema por meio de gravuras e/ou fotografias. Sua participação será de forma voluntária e gratuita, com a liberdade e o direito de recusar sua participação ou retirar seu consentimento em qualquer fase da pesquisa, sem prejuízo decorrente de sua recusa como informante. Vamos entrevistar moradores da cidade de Manaus, com idade acima de 18 (dezoito) anos. Todas as informações fornecidas serão registradas de forma confidencial e mantidas em total sigilo, no que se refere à identidade dos informantes. Referente ao manuseio das fotografias, garantimos que caso, por algum incidente, seja registrado a imagem de alguma pessoa, a referida imagem será excluída resguardando sua identidade. Mesmo sem assegurar nenhum benefício direto, o resultado da pesquisa lhe será devolvido na íntegra.

Risco

O risco da pesquisa consiste na possibilidade de trazer a memória do entrevistado alguma recordação desagradável frente a alguma questão realizada. Diante de uma situação desconfortável, será feito o possível para minimizar os riscos psicológicos, respeitando a individualidade do entrevistado. Caso se apresente algum transtorno físico e psicológico que firam a integridade física do entrevistado serão tomadas providências quanto a assistência médica. Assumo quaisquer encargos financeiros decorrente da assistência que o entrevistado necessitar. Além disso, garantimos não utilizar fotografias que identifiquem pessoas das localidades, resguardando o direito do anonimato.

Benefícios

Não haverá nenhum benefício direto ao entrevistado, posto que a participação deverá ser voluntária. Entretanto, pretende-se com a escrita da tese oferecer contribuição científica sobre a temática proposta. Assim como demonstrar o design urbano das cidades estudadas integrantes da região metropolitana e servir de instrumento para o estabelecimento de políticas para os planejadores urbanos.

Para qualquer informação, o (a) Sr.(a) poderá ter acesso à pesquisadora responsável pelo fone: (92) 3305-4068 ou no endereço: Avenida General Rodrigo Otávio, Centro de Ciências do Ambiente, Setor Sul da UFAM, localizado na cidade de Manaus – AM.

Acrescenta-se ainda: o e-mail cabralmail@yahoo.com.br e telefone (92)91170401.

Endereço do Comitê de Ética e Pesquisa da UFAM:

- Rua Teresina, 4950. Adrianópolis. Manaus – AM Cep: 69057 – 070

- Fone: (92) 3305 – 5130 Fax (92) 3305 – 5130 e-mail: cep@ufam.edu.br

Acredito ter sido suficientemente informado sobre as informações que li ou que foram lidas para mim, descrevendo o estudo. Concordo voluntariamente em participar desta pesquisa e poderei retirar o meu consentimento a qualquer momento, sem penalidades.

Manaus-AM, _____ de _____ de 2014.

Declaro que obtive de forma apropriada e voluntária o Consentimento Livre e Esclarecido deste profissional para a participação neste estudo.

Participante da Pesquisa

Data: ____/____/____



Impressão Datiloscópica

Data: ____/____/____

Responsável pela Pesquisa

APÊNDICE II – INSTRUMENTOS DE COLETA DE DADOS

ROTEIRO DE ENTREVISTA I

FORMULÁRIO PADRÃO PARA APLICAÇÃO NA CIDADE DE MANAUS, MANACAPURU E RIO PRETO DA EVA

FORMULÁRIO A SER APLICADO NA CIDADE

Tópico I – Identificação Geral

1. Qual o seu nome? _____
2. Quantos anos o senhor (a) tem? _____
3. Onde o Senhor (a) nasceu? _____
4. Há quanto tempo mora na cidade? _____
5. Onde o senhor (a) mora? _____
6. Onde o senhor (a) trabalha? _____
7. Como o senhor (a) vai para o trabalho? _____
8. Qual o caminho faz para ir ao trabalho? _____
9. Qual o caminho faz para ir a escola? _____
10. Quando o senhor (a) está de folga e/ou férias, onde prefere ir na sua cidade? Ou fora dela?

11. Onde se localiza? Nele as pessoas se relacionam bem com a natureza? _____
12. Na sua idéia lá as pessoas respeitam a natureza? Por quê?

Sim () não () não sei ()

Como na sua idéia deveria ser? _____

Tópico II – Elementos essenciais da cidade

- 1) Identifique na sua cidade os elementos que o senhor (a) considera como essenciais. Comente o qual o significado para você.

() Via _____
() Bairro _____
() Ponto Turístico _____
() Balneários _____
() Centro de encontro religioso _____
() Limites _____
() outros – descrever _____

- 2) Identifique na sua cidade os elementos que o senhor (a) não considera como essenciais. Comente o qual o significado para você.

- | | |
|---------------------------|--|
| () Via _____ | () Centro de encontro religioso _____ |
| () Bairro _____ | () Limites _____ |
| () Ponto Turístico _____ | () outros – descrever _____ |
| () Balneários _____ | |

Tópico III - Aspectos Físicos da Cidade

- 1) Destaque a importância da existência dos elementos abaixo para a sua cidade

- | | |
|--|-------------------------------------|
| () Praia | () Balneário com piscinas naturais |
| () Lagos, igarapés, rios | () Floresta Institucionalizada |
| () Árvores e mata natural | () Existência de Grandes Prédios |
| () Indústrias | () Montanhas |
| () Campos | () Viadutos |
| () Comércio de produtos naturais | () Transporte |
| () Balneários artificializados (construídos pelo homem) | |
| () outros | |

Comente:

- 2) Destaque o que o senhor (a) não considera como importante para a sua cidade

- | | |
|--|-------------------------------------|
| () Praia | () Balneário com piscinas naturais |
| () Lagos, igarapés, rios | () Floresta Institucionalizada |
| () Árvores e mata natural | () Existência de Grandes Prédios |
| () Indústrias | () Montanhas |
| () Campos | () Viadutos |
| () Comércio de produtos naturais | () Transporte |
| () Balneários artificializados (construídos pelo homem) | |
| () outros | |

Comente:

Tópico IV – Análise e Orientação de imagens das cidades

- 1) Você aceita tirar 3 fotos de até 3 lugares que você mais considera em sua cidade? Ou selecionar nos meios de comunicação, se preferir. E enviar para o meu email?
- 2) Você aceita tirar 3 fotos de até 3 lugares que você menos considera em sua cidade? Ou selecionar nos meios de comunicação, se preferir. E enviar para o meu email?

APÊNDICE II - INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS II

ROTEIRO DE ENTREVISTA II

ENTREVISTA SEMI - ESTRUTURADA- PARA APLICAÇÃO NAS CIDADES DE MANAUS, RIO PRETO DA EVA E MANACAPURU

Tópico 01 - Questão Generalizada quanto à qualidade visual das cidades

1) Quando o Senhor (a) escuta falar as palavras cidade de Manaus, o que você pensa?

2) O que lhe vem na cabeça?

3) Quando o Senhor (a) escuta falar as palavras cidade de Rio Preto da Eva, o que você pensa?

4) O que lhe vem na cabeça?

5) Quando o Senhor (a) escuta falar as palavras cidade de Manacapuru, o que você pensa?

6) O que lhe vem na cabeça?

Tópico 02 - Questão especificada quanto à qualidade visual das cidades

1) Por favor, eu vou lhe dar uma lápis de cor, caneta e papel, pois gostaria se possível, que o senhor desenhasse o mapa de sua cidade (do seu jeito e como quiser). Pode ser?

2) Agora vou apresentar um mapa da sua cidade para o Senhor (a). Veja? (será mostrado o mapa da cidade onde for aplicado este instrumento da versão do programa Google Earth, opção de software livre, disponível na rede mundial de computadores).

3) Viu o mapa da sua cidade? Agora compare-o com o seu desenho.

4) Existem diferenças entre eles?

5) Quais?

Tópico 03 - Indicadores de visibilidade para a Cidade de Manaus

1) O senhor acha que as pessoas na sua cidade mantêm a natureza?

Sim () não () não sei ()

- 2) O senhor acha que é bom e/ou agradável viver aqui?

Sim () não () não sei ()

- 3) Por quê?

- 4) Quais os lugares fazem o senhor (a) lembrar que as pessoas da sua cidade têm uma boa relação com a natureza?

- 5) Quais os lugares que fazem o senhor (a) lembrar que as pessoas da sua cidade não têm uma boa relação com a natureza?

- 6) Para o senhor (a) o que significa desenvolvimento?

- 7) Na sua cidade existem atividades, locais, trabalhos que mostram o desenvolvimento como o senhor falou?

- 8) Diga quais os elementos da sua cidade que o senhor (a) identifica como significando desenvolvimento?

Tópico 04 – Preferências e expectativas para a cidade de Manaus (Manacapuru, Rio Preto da Eva)

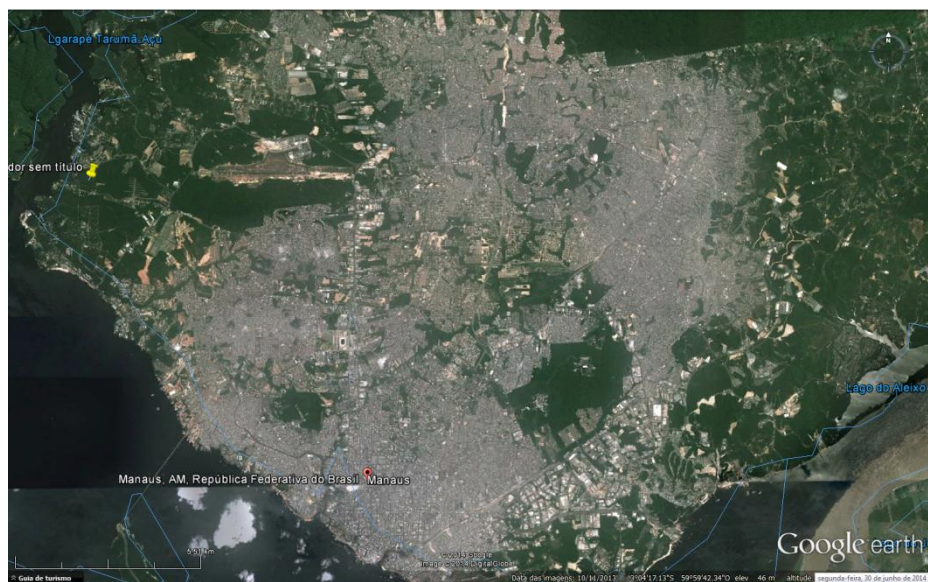
- 1) Ao ler um jornal ou assistir a TV, qual a imagem que você tem de “ambiente”?

- 2) Você estudou? Se sim até que série? Por favor, gostaria que o senhor (a) descrevesse sua cidade.

- 3) Você pode falar um pouco sobre suas preferências e expectativas. (o entrevistado será cientificado do uso do gravador).

Tópico 05 -Sobreposição (No momento da aplicação das questões abaixo o sistema Google earth será acessado para melhor visualização e/ou destaque na cidade por parte do entrevistado). Este tópico será aplicado na cidade corresponde de cada mapa.

- 1) O que vc destacaria no mapa como sendo uma cidade (Manaus) ambientalmente legível?



- 2) O que vc destacaria no mapa como sendo uma cidade (Manacapuru) ambientalmente legível?



- 3) O que vc destacaria no mapa como sendo uma cidade (Rio Preto da Eva) ambientalmente legível?



APÊNDICE III - INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS III
Formulário com Questionário complementar da entrevista

VISIBILIDADE	
Assertativas	Respostas/Alternativas
No dia-a-dia (ao longo de um ano) consigo perceber as mudanças estruturais em minha cidade.	() Concordo () discordo () não se aplica _____
No dia –a-dia (ao longo de um ano) consigo perceber as mudanças ambientais em minha cidade.	() concordo () discordo () não se aplica aplica_____
No dia –a-dia (ao longo de um ano) só consigo perceber mudanças estruturais em minha cidade com o auxílio de notícias provenientes da TV e Internet.	() Concordo () discordo () não se aplica _____
No dia –a-dia (ao longo de um ano) só consigo perceber mudanças ambientais em minha cidade com o auxílio de notícias provenientes da TV e Internet.	() concordo () discordo () não se aplica _____
A Amazônia um ecossistema natural e pode ser considerado um elemento ambiental (Recurso)	() concordo () discordo () não se aplica _____
A Cidade é um ecossistema e pode ser considerado um elemento ambiental (Recurso)	() concordo () discordo () não se aplica _____

PERCEPÇÃO DE MUDANÇAS ESTRUTURAIS E CAPITALISTAS	
Assertativas	Respostas/Alternativas
Na sua opinião, o que é ambiente [meio ambiente]? (ou indique palavras que você associa ou exemplifica ambiente)	Resposta: _____
Qual a área você considera a principal de sua cidade? Por quê?	Resposta: _____ _____
A cidade onde moro faz parte de uma região metropolitana	() concordo () discordo () não se aplica _____ _____
A cidade onde moro é como se fosse um bairro	() concordo () discordo () não se aplica _____ _____
As mudanças urbanísticas em minha cidade só são visíveis depois de prontas.	() concordo () discordo () não se aplica _____ _____
A cidade tem se desenvolvido desde sua fundação (com base no conhecimento histórico).	() Concorde () discordo () não se aplica _____

Sou conhecedor de que a população cresceu aos longo dos anos	() Concordo () discordo () não se aplica _____
Ao longo dos anos a cidade cresceu territorialmente e a população também.	() Concordo () discordo () não se aplica _____
Desde a fundação da cidade, muitas indústrias se instalaram	() Concordo () discordo () não se aplica _____
Ao longo dos anos a atividade econômica da cidade permanece a mesma	() Concordo () discordo () não se aplica _____
A conurbação (ligação com a capital Manaus), facilitou o crescimento territorial	() Concordo () discordo () não se aplica _____
A conurbação (ligação com a capital Manaus), facilitou o desenvolvimento	() Concordo () discordo () não se aplica _____
A conurbação (ligação com a capital Manaus), aumentou as relações econômicas	() Concordo () discordo () não se aplica _____
DESENHO DAS RUAS	
Assertativas	Respostas/Alternativas
Qual a avenida você considera como a principal de	Resposta: _____

sua cidade? Por quê	_____
Que áreas em sua cidade você sugere visitaão para construir uma imagem sobre a sua cidade? Sugira caminhos (passo a passo)	Resposta: _____ _____
As ruas na sua cidade são arborizadas	() Concordo () discordo () não se aplica _____
A pavimentação na cidade é ótima.	() Concordo () discordo () não se aplica _____
A pavimentação na cidade ajuda no bom fluxo para outras áreas da cidade.	() Concordo () discordo () não se aplica _____
O sistema de iluminação (luz e semáforos) na cidade sempre funcionam e colaboram para o bom transito.	() Concordo () discordo () não se aplica _____
As ruas principais e/ou avenida principal atravessam igarapés poluídos e estes provocam mal cheiro.	() Concordo () discordo () não se aplica _____
As ruas principais e/ou avenida principal atravessam igarapés naturais, e estes colaboram para uma boa imagem na cidade	() Concordo () discordo () não se aplica _____
A “vegetação” (plantas ou árvores) utilizadas para urbanizar sua cidade são típicas da região	() Concordo () discordo () não se aplica _____

Você poderia desenhar " com setas indicativas" como seria o desenho da ruas de sua cidade?	() sim () não _____
QUALIDADES QUANTO A FORMA	
Consciência do movimento	
Assertativas	Respostas/Alternativas
A cidade possui indicativo direcionais aos bairros , zonas e principais pontos	() Concordo () discordo () não se aplica _____
A cidade possui placas com as expressões : " vire à esquerda, depois vire à direita", " na curva fechada", e " três quarteirões mais adiante"	() Concordo () discordo () não se aplica _____
A visão da cidade de Manaus vindo do Rio Negro tem uma imagem de fundo com construções prediais	() Concordo () discordo () não se aplica _____
A visão da cidade de Manaus vindo do Rio Negro tem uma imagem de fundo com destaque para o antigo prédio da Receita Federal, e a cúpula do Teatro Amazonas	() Concordo () discordo () não se aplica _____ _____
A visão da cidade de Manaus vindo do Rio Negro tem uma imagem de fundo como destaque para os portos e a praia da ponta negra	() Concordo () discordo () não se aplica _____ _____

Séries Temporais

Houve mudanças ambientais na cidade desde minha estada

() Concordo () discordo () não se aplica _____

Houve mudanças ambientais na cidade desde minha estada e eu as percebi

() Concordo () discordo () não se aplica _____

Singularidade

A cidade onde moro possui ambientes opostos do ponto de vista ambiental

() Concordo () discordo () não se aplica _____

Simplicidade da forma

A cidade tem um desenho _____ na sua forma simples de compreender as suas partes

() circular () retangular () sinuosa () quadrículo () em desordem () em ordem () outro

Continuidade

A continuidade da cidade dá-se pelas suas pontes e expansão através de seus bairros

() Concordo () discordo () não se aplica _____

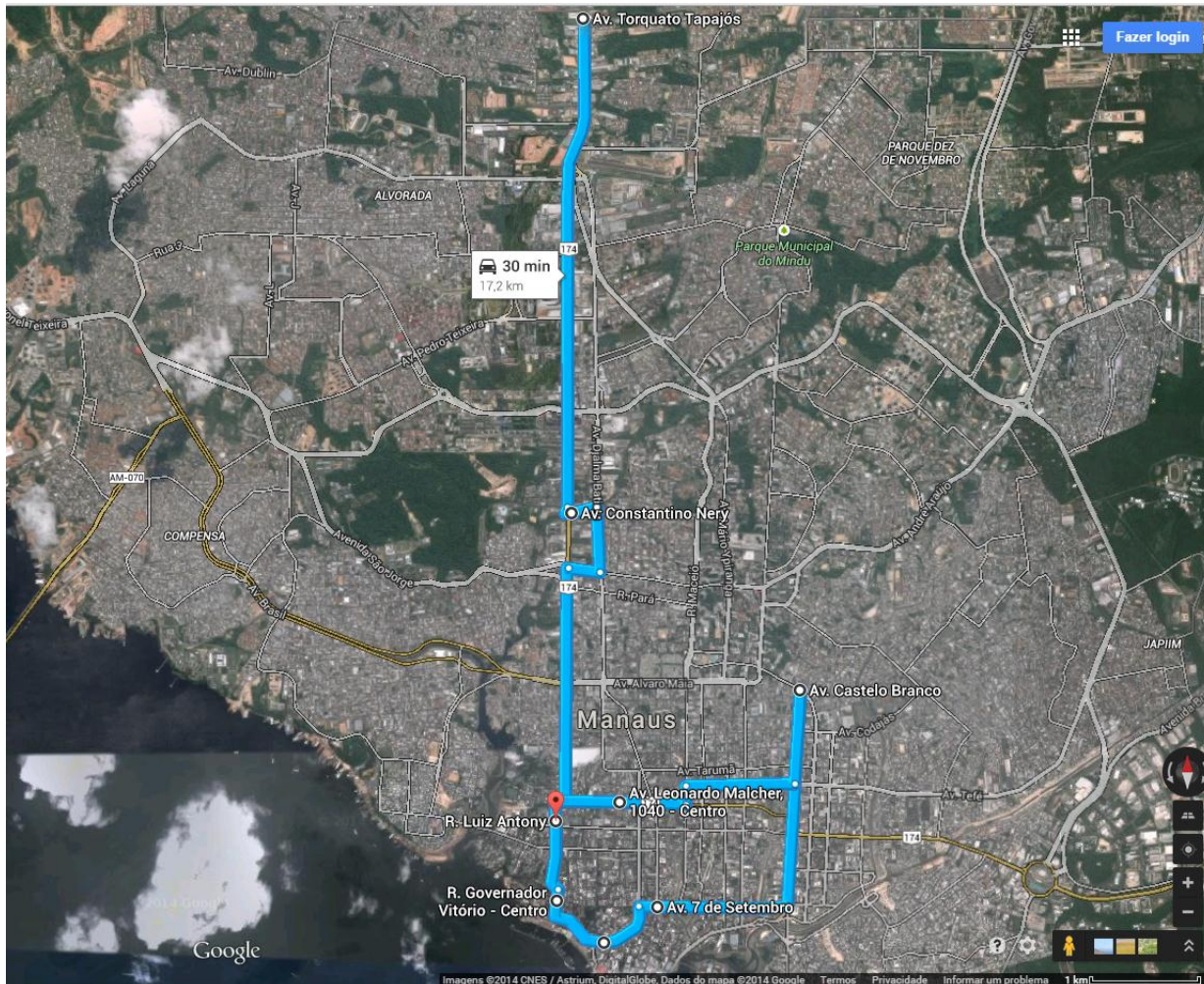
O centro da cidade possui as melhores características de ordem ambiental e social

() Concordo () discordo () não se aplica _____

APÊNDICE IV - TRILHAS

TRILHAS DA CIDADE DE MANAUS – Visitação e Observação in loccus

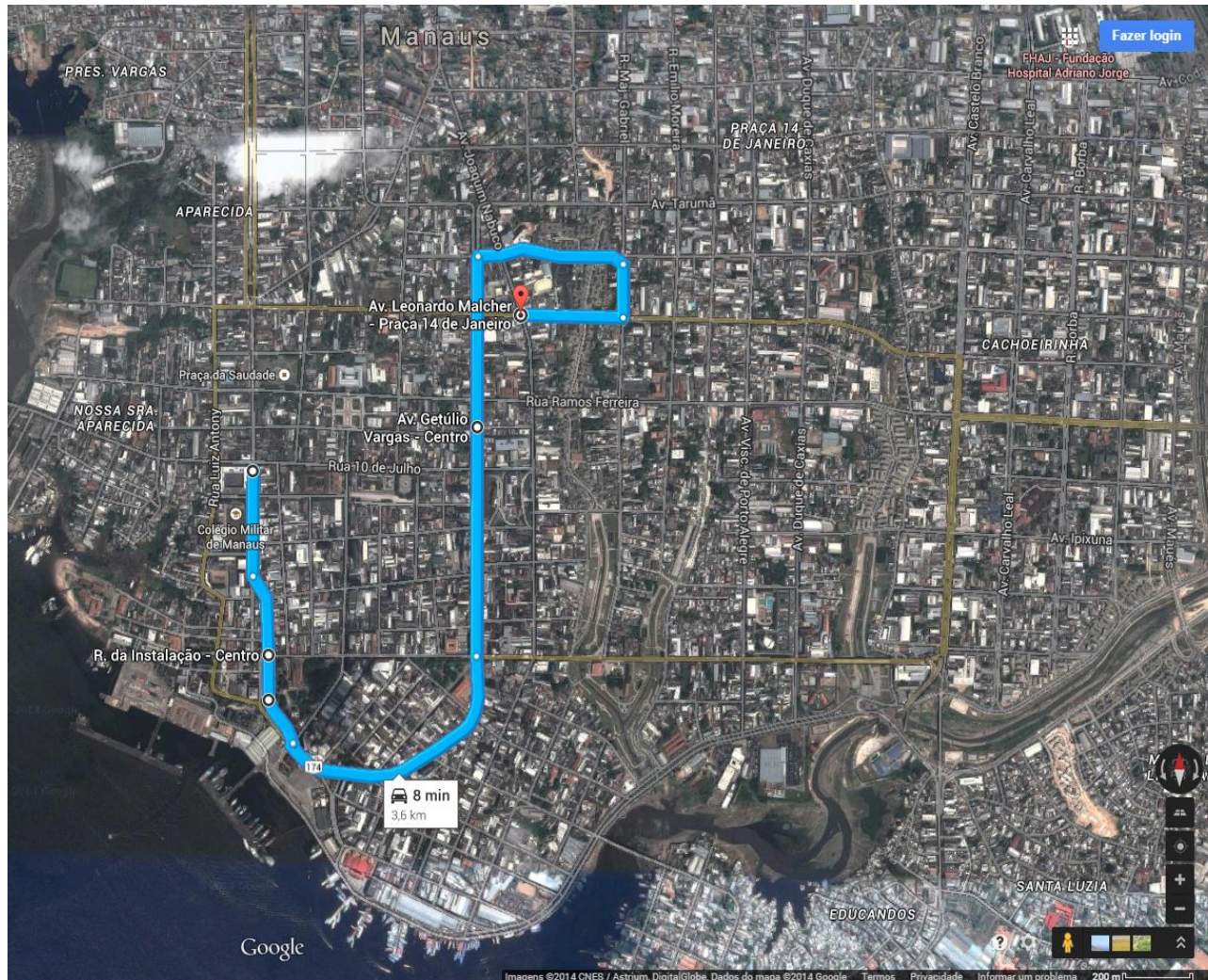
Trilha MANAUS 01- Rota estabelecida pela ferramenta online do Google Earth, de acesso livre.



Esta rota foi percorrida três vezes com o propósito de observar o cenário, e a partir dele descrever parte da cidade quanto às vias, limites, ponto nodais, marcos e bairros. A sugestão da rota deu-se pela indicação dos participantes da pesquisa durante a realização do pré-teste.

A trilha 01 envolveu inicialmente a Avenida Torquato Tapajós, indo em direção a Avenida Constantino Nery, prosseguindo pela Rua Luiz Antony, e retornando pela Rua Governador Vitório – Centro. Em seguida, pela Avenida 7 de setembro, em direção a Avenida Castelo Branco, e finalizando pela Avenida Leonardo Malcher até o limite da rua Luiz Antony.

Trilha MANAUS 03 - Rota estabelecida pela ferramenta online do Google Earth, de acesso livre.



O ponto de partida desta rota foi a Avenida Leonardo Malcher, com destino a esquina da Rua 10 de julho, próximo à entrada de um dos bairros mais antigo da cidade de Manaus – Aparecida. O Percurso permitiu-nos passar pelas seguintes vias de acesso: Av. Getúlio Vargas, rua da instalação, e rua 10 de Julho. A intenção da trilha, sugerida pelos participantes da pesquisa durante o pré-teste foi ter condições de observar mudanças no centro histórico de Manaus.

Esta rota foi percorrida três vezes com o propósito de observar o cenário, e a partir dele descrever parte da cidade quanto as vias, limites, ponto nodais, marcos e bairros. A sugestão da rota deu-se pela indicação dos participantes da pesquisa durante a realização do pré-teste.

Trilha MANAUS 04 - Rota estabelecida pela ferramenta online do Google Earth, de acesso livre.



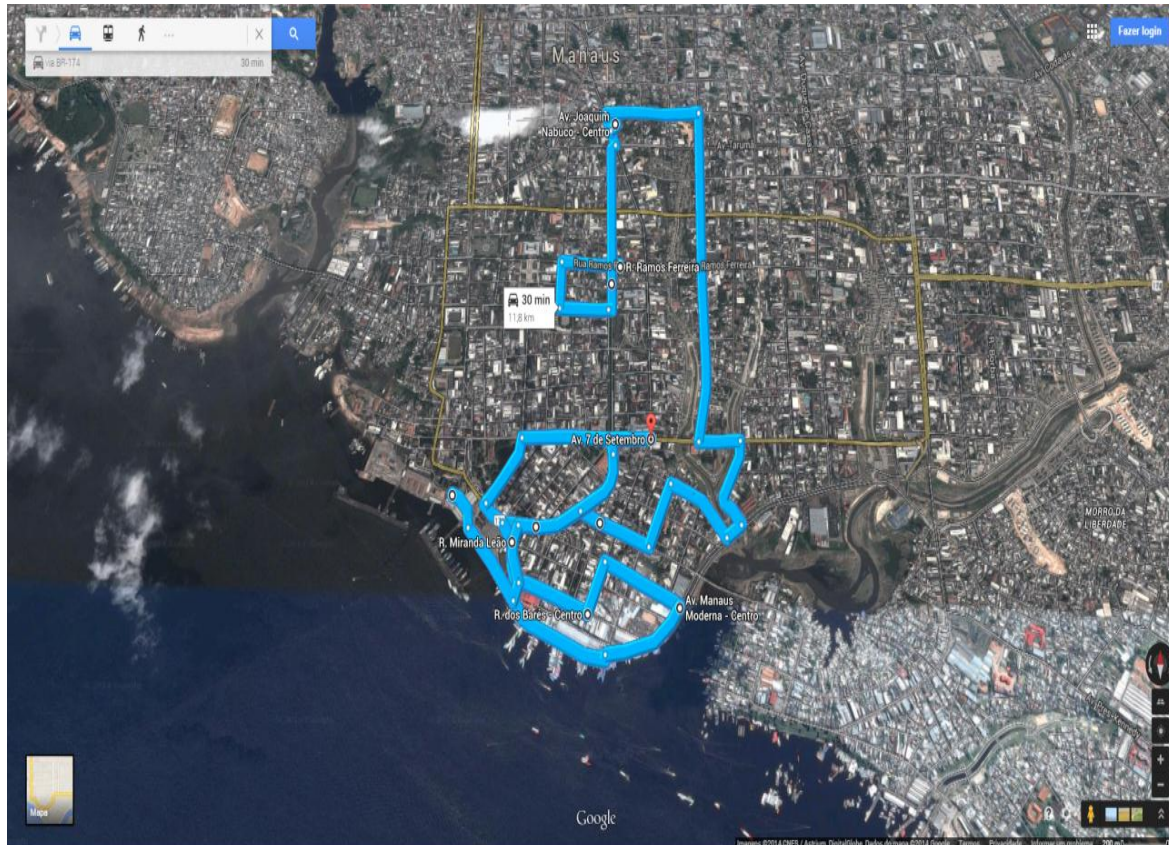
O ponto de partida desta trilha foi a Avenida Eduardo Ribeiro. A intenção desta trilha foi cruzar várias ruas com design antigo da Manaus do passado, e também, as transformações de determinados lugares.

A Trilha envolveu as seguintes vias: Rua 24 de maio, Av. Getúlio Vargas, Praça 14 de Janeiro, Avenida Leonardo Malcher, Avenida Tatumã, Avenida Epaminondas, Rua 10 de julho, Rua da Instalação e Rua 15 de Novembro.

Esta rota foi percorrida três vezes com o propósito de observar o cenário, e a partir dele descrever parte da cidade quanto às vias, limites, ponto nodais, marcos e bairros.

A sugestão da rota deu-se pela indicação dos participantes da pesquisa durante a realização do pré-teste.

Trilha MANAUS 05 – Rota estabelecida pela ferramenta online do Google Earth, de acesso livre.

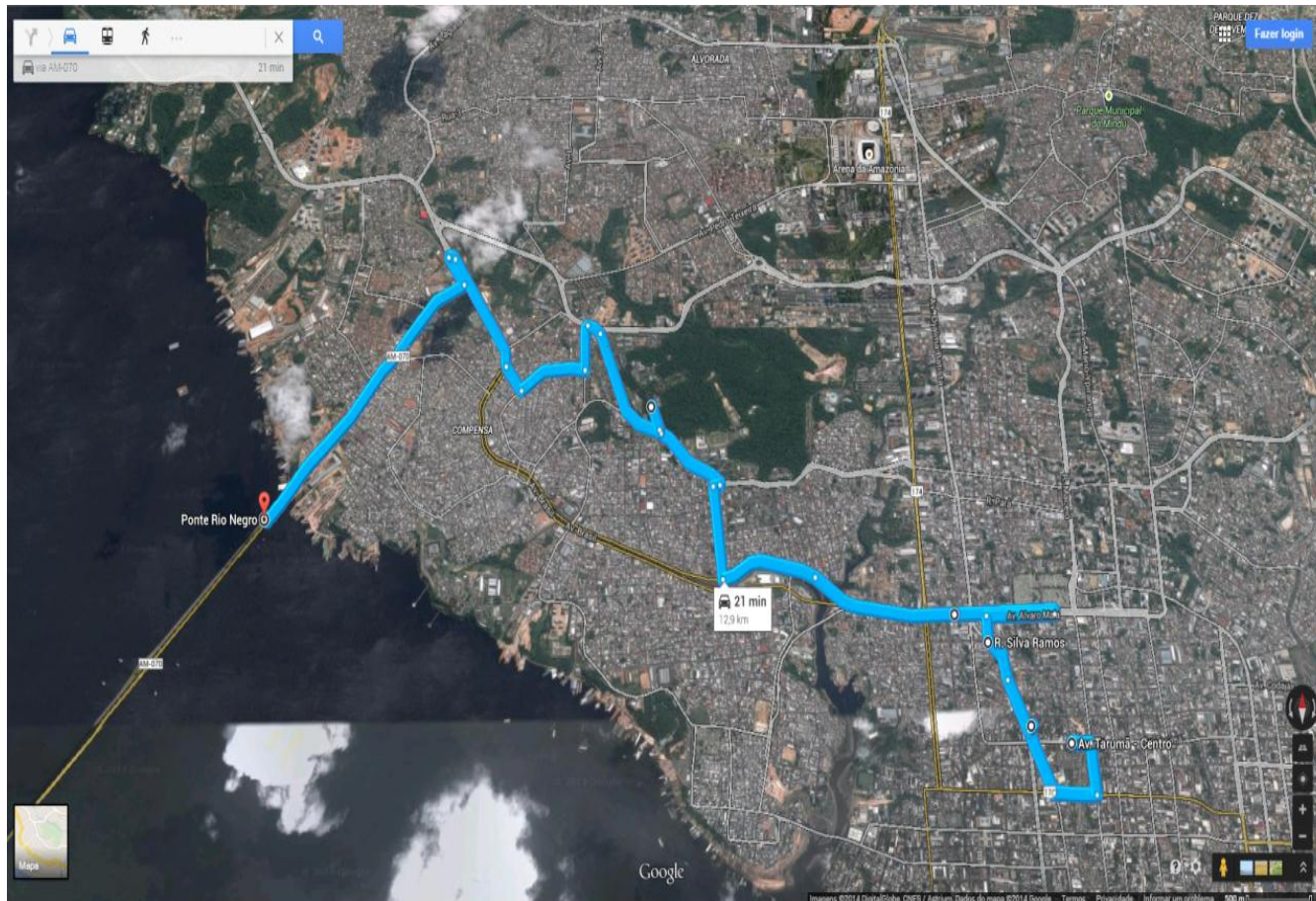


O ponto de partida desta trilha foi a Avenida 7 de Setembro. Esta trilha permitiu-nos observar a cidade de Manaus nas seguintes vias: Avenida Joaquim Nabuco centro, rumo à rua Ramos Ferreira- com acesso a avenida Getúlio Vargas. Rua Ramos Ferreira – Avenida Getúlio Vargas – avenida Joaquim Nabuco – avenida 7 de setembro; Quintino Bocaiúva – Miranda Leão – Travessa Vivaldo Lima – Avenida Manaus Moderna.

Esta rota foi percorrida três vezes com o propósito de observar o cenário, e a partir dele descrever parte da cidade quanto às vias, limites, ponto nodais, marcos e bairros.

A sugestão da rota deu-se pela indicação dos participantes da pesquisa durante a realização do pré-teste.

Trilha MANAUS 06 - Rota estabelecida pela ferramenta online do Google Earth, de acesso livre.



Esta trilha envolveu visita a Ponte sobre o Rio Negro. Sendo o ponto de partida, caminhamos por parte da Avenida Ponta Negra, Avenida São Jorge, Avenida Álvaro Maia, Rua Silva Ramos, e por fim, a Avenida Tarumã.

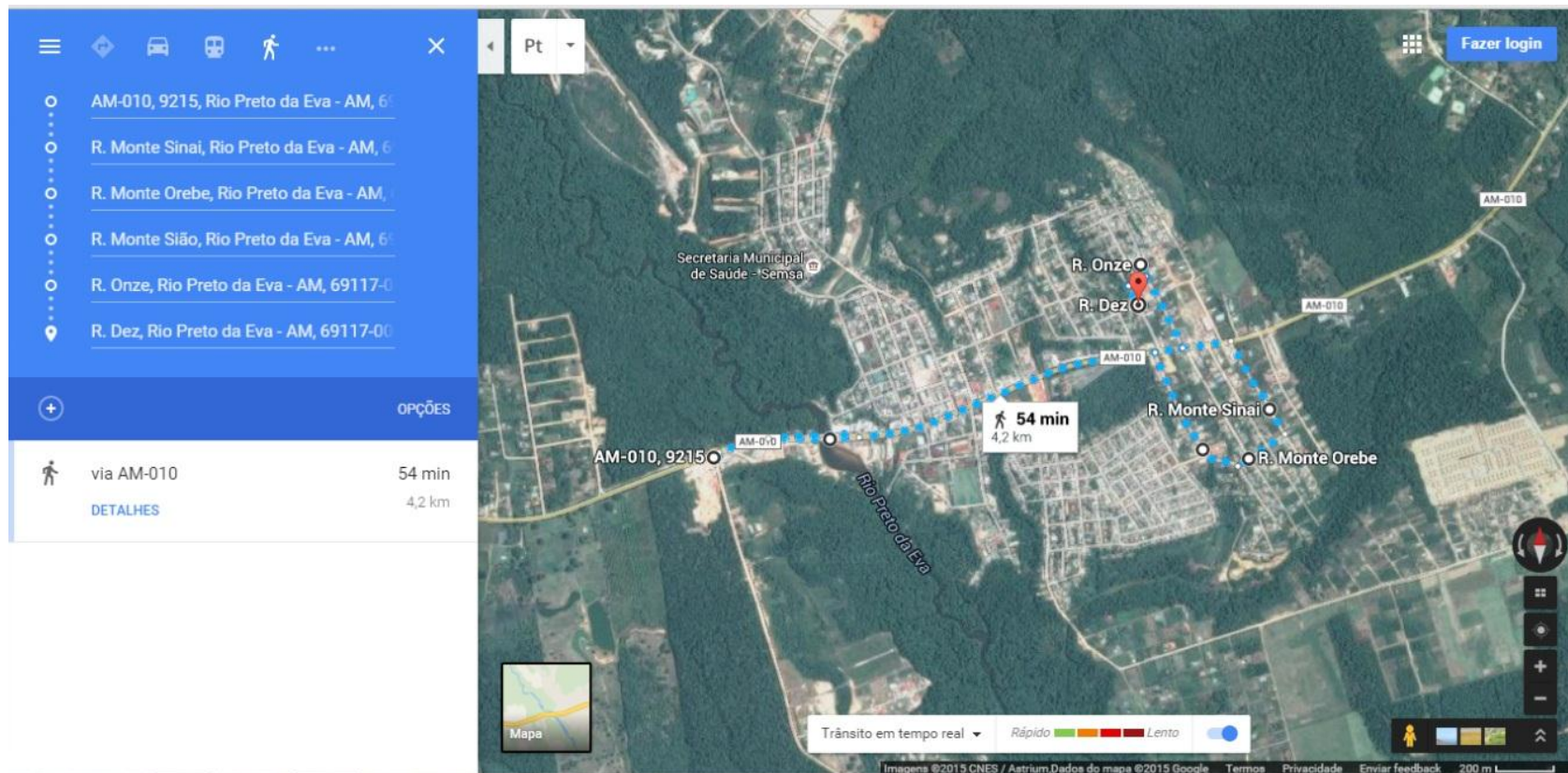
Esta rota foi percorrida três vezes com o propósito de observar o cenário, e a partir dele descrever parte da cidade quanto às vias, limites, ponto nodais, marcos e bairros.

A sugestão da rota deu-se pela indicação dos participantes da pesquisa durante a realização do pré-teste.

TRILHAS DA CIDADE DE RIO PRETO DA EVA – Visitação e Observação in loccus

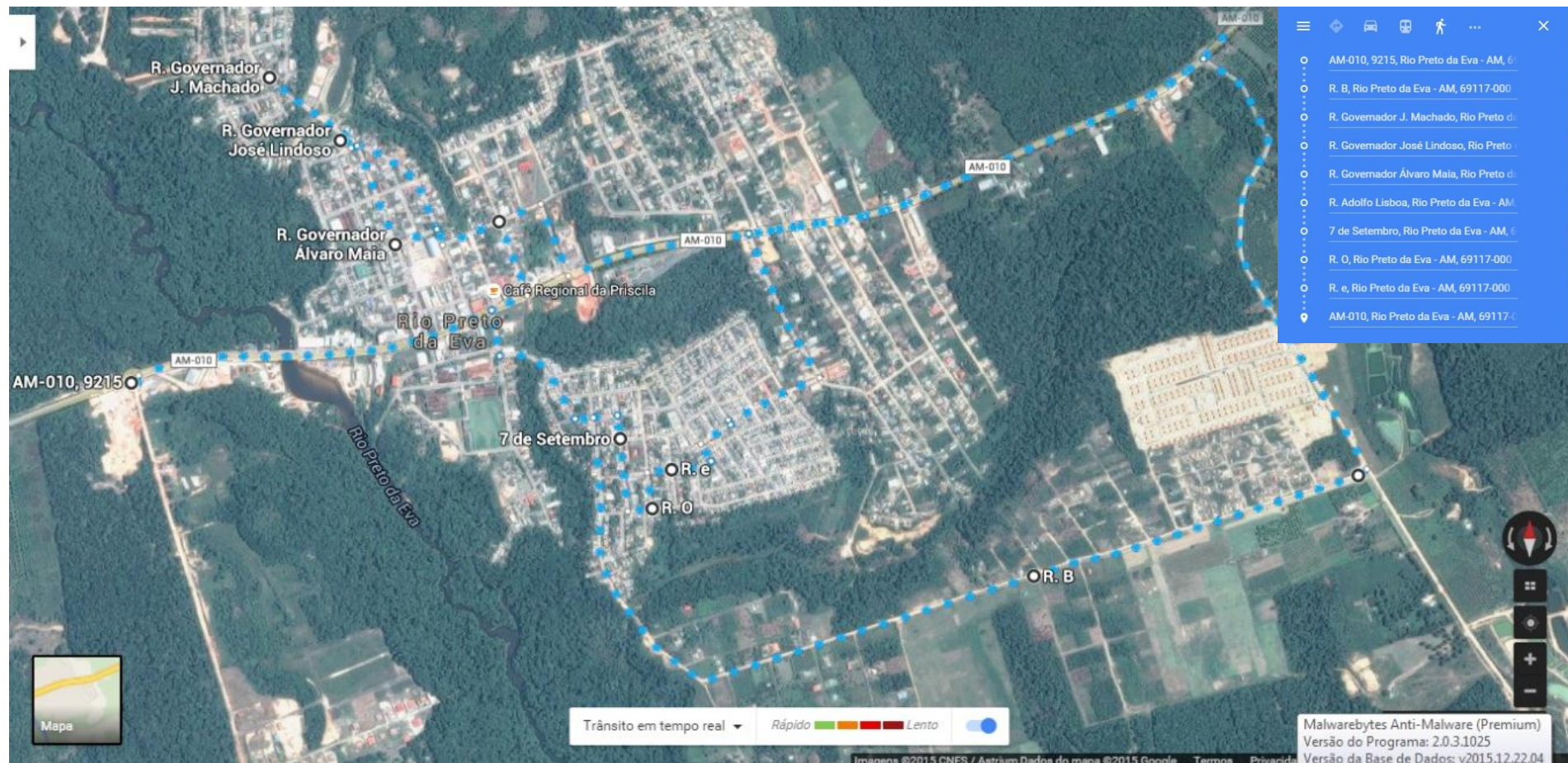
Trilha Rio Preto 01 – Rota estabelecida pela ferramenta online do Google Earth, de acesso livre.

Esta rota foi percorrida seis vezes com o propósito de observar o cenário, e a partir dele descrever parte da cidade quanto às vias, limites, ponto nodais, marcos e bairros. A sugestão da rota deu-se pela indicação dos participantes da pesquisa durante a realização do pré-teste. A caixa azul na imagem abaixo demonstra as vias de visitação e observação.



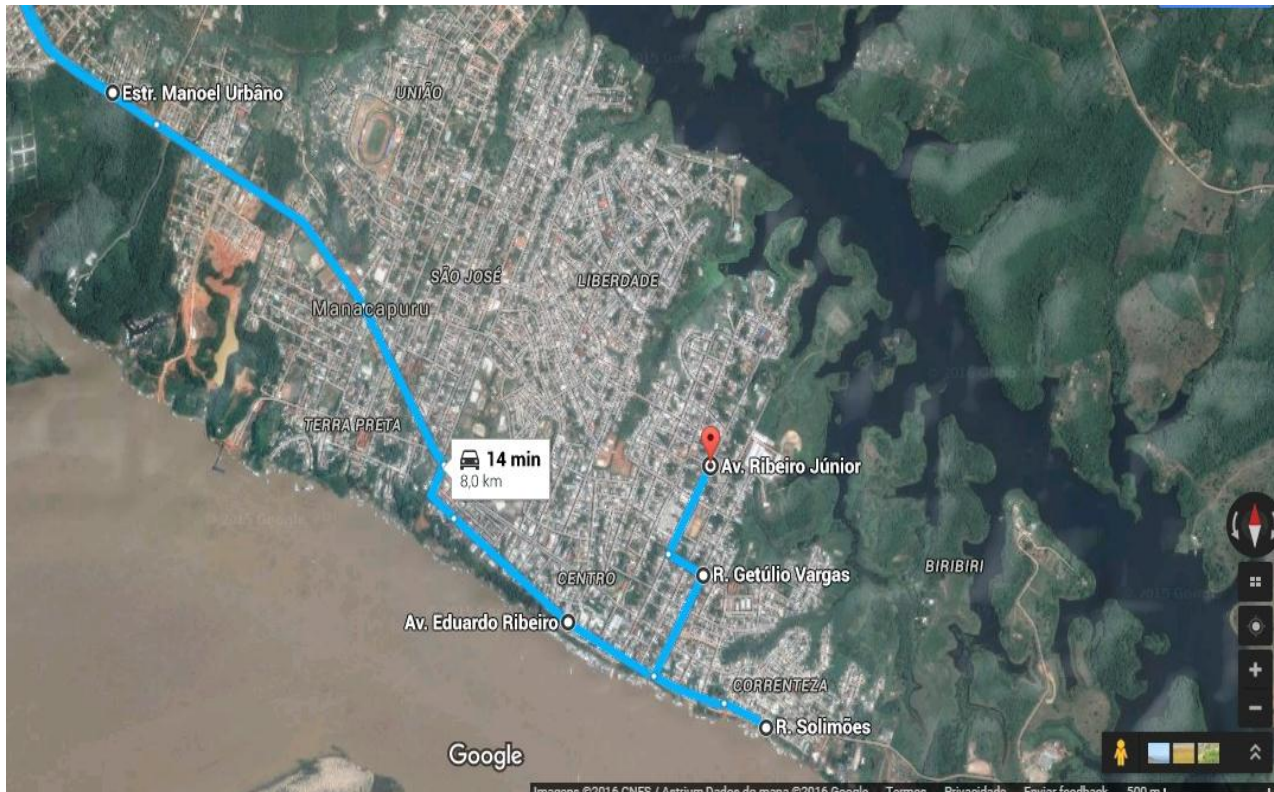
Trilha Rio Preto 02 - Rota estabelecida pela ferramenta online do Google Earth, de acesso livre.

Esta rota foi percorrida seis vezes com o propósito de observar o cenário, e a partir dele descrever parte da cidade quanto às vias, limites, ponto nodais, marcos e bairros. A sugestão da rota deu-se pela indicação dos participantes da pesquisa durante a realização do pré-teste. A caixa azul na imagem abaixo demonstra as vias de visitação e observação.



TRILHAS DA CIDADE DE MANACAPURU – Visitação e Observação in loccus

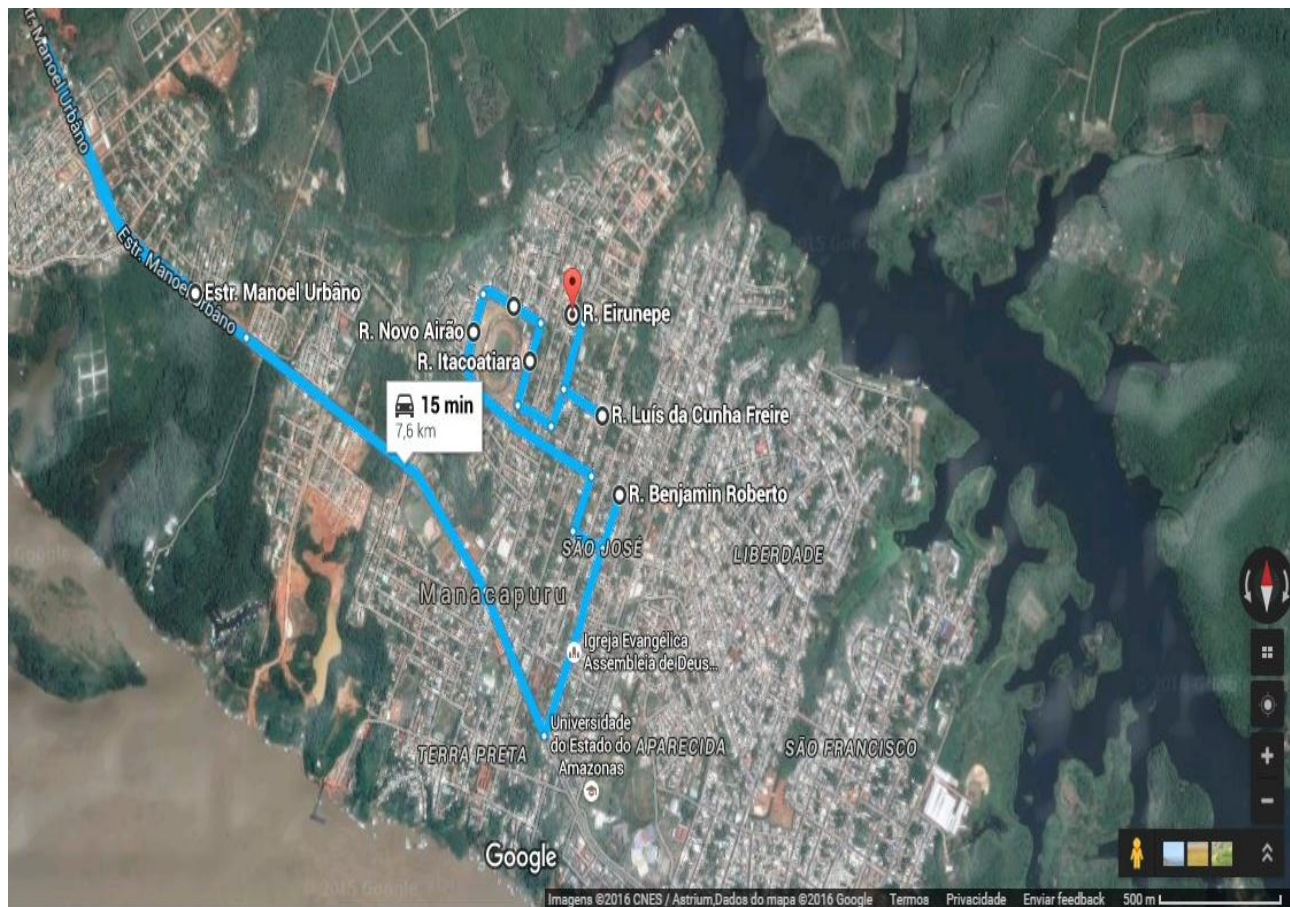
Trilha Manacapuru 01 - Rota estabelecida pela ferramenta online do Google Earth, de acesso livre.



Esta Trilha teve como ponto de partida a Estrada Manoel Urbano. O percurso definido na imagem permitiu-nos passar pelas seguintes vias: Av. Eduardo Ribeiro, Rua Getúlio Vargas, Av. Ribeiro Júnior, e em seguida, Rua Solimões. Foram realizadas visitas nos bairros União, São José, Liberdade, Correnteza, Biribiri, Centro e Terra Preta. Além do Parque do Ingá e Estádio de Futebol.

Esta rota foi percorrida seis vezes com o propósito de observar o cenário, e a partir dele descrever parte da cidade quanto às vias, limites, ponto nodais, marcos e bairros. A sugestão da rota deu-se pela indicação dos participantes da pesquisa durante a realização do pré-teste.

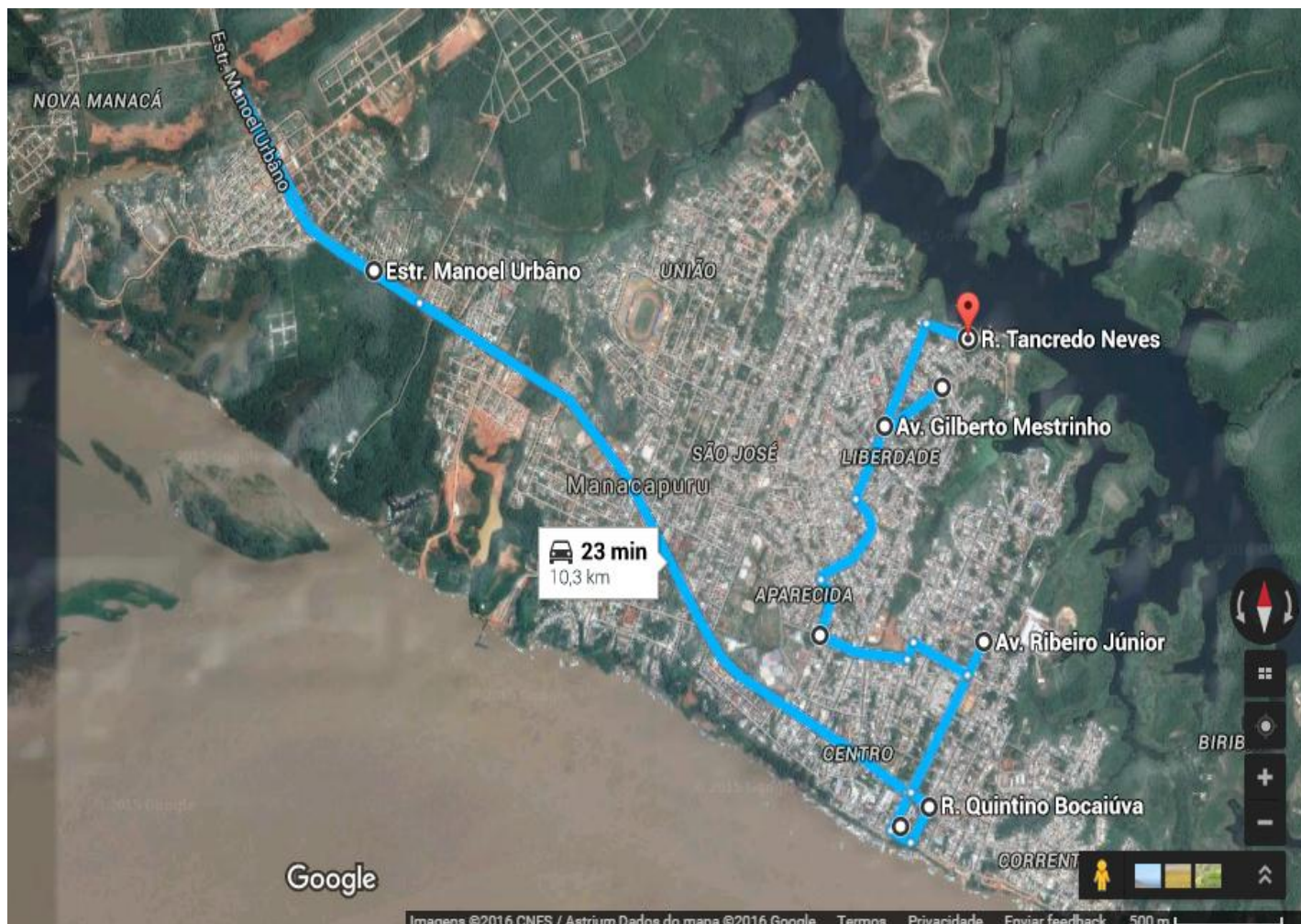
Trilha Manacapuru 02 - Rota estabelecida pela ferramenta online do Google Earth, de acesso livre.



Esta trilha teve com ponto de partida a Estrada Manoel Urbano. As vias visitadas foram: Rua Novo Airão, Rua Itacoatiara, Rua Eirunepe, Rua Luís da Cunha Freire, Rua Benjamin Roberto, e em seguida, retorno para o início da Estrada Manoel Urbano próximo da rotária dos Bonecos da Ciranda. Foi realizada visita no Bairro de Aparecida, São Francisco, Liberdade, São José e Terra Preta. Além do Prédio da Universidade do Estado do Amazonas.

Esta rota foi percorrida seis vezes com o propósito de observar o cenário, e a partir dele descrever parte da cidade quanto às vias, limites, ponto nodais, marcos e bairros. A sugestão da rota deu-se pela indicação dos participantes da pesquisa durante a realização do pré-teste.

Trilha Manacapuru 03 - Rota estabelecida pela ferramenta online do Google Earth, de acesso livre.



Esta trilha teve como ponto de partida a Estrada Manoel Urbano. Envolver visita esporádica ao bairro da União, Nova Manacá, Liberdade e Centro. As vias visitadas e observadas foram: Rua Quintino Bocaiúva, Avenida Ribeiro Júnior, Avenida Gilberto Mestrinho e Rua Tancredo Neves.

Esta rota foi percorrida três vezes com o propósito de observar o cenário, e a partir dele descrever parte da cidade quanto às vias, limites, ponto nodais, marcos e bairros. A sugestão da rota deu-se pela indicação dos participantes da pesquisa durante a realização do pré-teste.

APÊNDICE V-DESIGN DAS RUAS

- DESIGN DAS RUAS DAS CIDADES DE MANAUS, MANACAPURU E RIO PRETO DA EVA.



Figura 31- Design das ruas de Manacapuru. À esquerda. **Figura 32** - Design das ruas de Rio Preto da Eva. À direita. Fonte: Wagner Pinto, (2015). Elaborado no software CorelDraw.



Figura 33 - Design Genérico das ruas da cidade de Manaus. Fonte: Wagner Pinto, (2015).
Elaborado no software CorelDraw.

APÊNDICE VI–LISTA DE PARTICIPANTES

- LISTA DE PARTICIPANTES DA PESQUISA NA CIDADE DE RIO PRETO DA EVA

Quadro 9 - Lista de participantes da pesquisa na cidade de Rio Preto da Eva.

Cidade de Rio Preto da Eva

Nome do Entrevistado	Produto
J. da S. A. 24 anos	Relatório RPE 01
A. A. C. B. 45 anos	Relatório RPE 02
M. S. F. 35 anos	Relatório RPE 03
M. B. 39 anos	Relatório RPE 04
T. B. T. 20 anos	Relatório RPE 05
M. X. A. 48 anos	Relatório RPE 06
P. G. da S. 32 anos	Relatório RPE 07
A. da C. S. 30 anos	Relatório RPE 08
W. C. B. 55 anos	Relatório RPE 09
M. da S. A. 56 anos	Relatório RPE 10
A.P. L. S. 43 anos	Relatório RPE 11
R. A. da S. 28 anos	Relatório RPE 12
E. G. de S. 39 anos	Relatório RPE 13
H. S. P. 59 anos	Relatório RPE 14
F. J. 30 anos	Relatório RPE 15
A. L. F. de S. 40 anos	Relatório RPE 16
I. N. P. 55 anos	Relatório RPE 17
I. G. do S. S. 33 anos	Relatório RPE 18
I. J. P. 59 anos	Relatório RPE 19
D. C. de L. 27 anos	Relatório RPE 20

Fonte: Wagner Pinto (2015).

- LISTA DE PARTICIPANTES DA PESQUISA NA CIDADE DE MANACAPURU

Quadro 10 - Lista de participantes da pesquisa na cidade de Manacapuru.

Cidade de Manacapuru	
Nome do Entrevistado	Produto
A. dos S. A. 26 anos	Relatório PS 01
R. dos S. S. 34 anos	Relatório PS 02
V. M. T. 22 anos	Relatório PS 03
L. S. F. G. 19 anos	Relatório PS 04
V. F. do N. 47 anos	Relatório PS 05
M. J. C. da S. 30 anos	Relatório PS 06
F. M. F. 39 anos	Relatório PS 07
M. R. da S. 37 anos	Relatório PS 08
I. A. G. G. 35 anos	Relatório PS 09
S. B. M. D. 23 anos	Relatório PS 10
M. C. dos S. 33 anos	Relatório PS 11
F. Jr. F. D. 40 anos	Relatório PS 12
A. R. O. 33 anos	Relatório PS 13
H. M. A. S. 30 anos	Relatório PS 14
M. F. da S. L. 40 anos	Relatório PS 15
M. A. S. G. 43 anos	Relatório PS 16
J.F. R. S. 33 anos	Relatório PS 17
A. de P. M. 40 anos	Relatório PS 18
S. H. S. S. 31 anos	Relatório PS 19
S. F. 41 anos	Relatório PS 20

Fonte: Wagner Pinto (2015).

- LISTA DE PARTICIPANTES DA PESQUISA NA CIDADE DE MANAUS

Quadro 11- Lista de participantes da pesquisa na cidade de Manaus.

Cidade de Manaus	
Nome do Entrevistado	Produto
T.F. 25 anos	Relatório 01
B. C. F. 23 anos	Relatório 02
L. H. S. S. 49 anos	Relatório 03
E. V. P. 27 anos	Relatório 04
A. B. A. 39 anos	Relatório 05
P. C. 50 anos	Relatório 06
I. V. 21 anos	Relatório 07
C. S. 29 anos	Relatório 08
K. P. 32 anos	Relatório 09
F. M. S. da S. 46 anos	Relatório 10
J. A. 23 anos	Relatório 11
L. M. 30 anos	Relatório 12
M. D. R. do N. 61 anos	Relatório 13
E. M. 33 anos	Relatório 14
S. S. A. 29 anos	Relatório 15
P. da C. C. B. 37 anos	Relatório 16
F. R.P. 48 anos	Relatório 17
L. H. 40 anos	Relatório 18
B. C. 27 anos	Relatório 19
D. C. 36 anos	Relatório 20

Fonte: Wagner Pinto (2015).

APÊNDICE VII – MOSAICO DE FOTOS

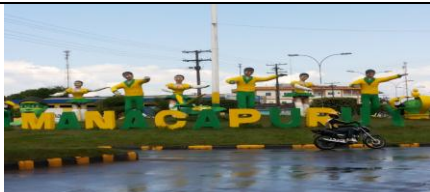
- **Fotos da Cidade de Manaus:** enviadas pelos participantes da pesquisa com vista a indicar uma imagem específica de sua cidade.

Quadro 12 - Mosaico de Fotos da Cidade de Manaus.

		
Arena da Amazônia – destacado por um dos participantes para expressar a ligação da cidade com a cultura de valorizar o futebol.	Vista Geral da Cidade de Manaus – Destacando a área portuária, o rio negro, e o prédio da Receita Federal no Centro da Cidade.	Encontro das águas – Enviado por vários participantes da pesquisa, como um fenômeno valioso e exclusivo da Amazônia.
		
Praia da Ponta Negra – Os participantes da Pesquisa foram unânimes ao enviar fotos da Praia da Ponta Negra. Destacando a área como uma paisagem modificada e marcada pelos muitos prédios nas proximidades de sua orla.	Vista Geral da Cidade de Manaus, com destaque para a Arena da Amazônia. Nessa imagem, destaca-se a Avenida Djalma Batista e Constantino Nery que sofreram modificações em seus design com o surgimento de muitos prédios nos últimos 10 anos.	Mercado Adolpho Lisboa – citado pelos participantes da pesquisa como um dos exemplos de prédio antigo, tendo passado por revitalização, até mesmo no seu entorno.
		
Calçadão da Ponta Negra – Mencionado por muitos participantes da pesquisa como o lugar da cidade símbolo de lazer, descanso e passeio.	Ponte sobre o Rio Negro – Todos os participantes da pesquisa foram unânimes em considerar a Ponte sobre o Rio Negro como o símbolo não só de Manaus, mas para todos os municípios que dela possam se beneficiar.	Visão Geral da Cidade de Manaus – Com aplicação de técnica delphi, essa imagem foi o senso da pesquisa como uma imagem a representar a cidade de Manaus.
		
Teatro Amazonas – Citado por todos os participantes como o símbolo maior da cidade de Manaus.	Imagem indicando uma percepção de que as ruas da cidade são sujas.	Imagem indicando a insatisfação com trânsito da cidade (à esquerda) e ruas mal pavimentadas (a direita).
Fonte: Wagner Pinto, (2015).		

- Fotos da Cidade de Manacapuru: enviadas pelos participantes da pesquisa com vista a indicar uma imagem específica de sua cidade.

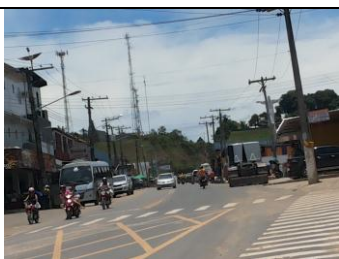
Quadro 13 – Mosaico de Fotos da Cidade de Manacapuru.

		
Foto do Novo Monumento na Cidade de Manacapuru, “Mãos segurando o livro sagrado do Cristianismo” demonstrando a forte influência da religião na localidade.	Monumento com Bonecos da Ciranda, símbolo cultural de evento turístico na cidade “Dança da Ciranda”.	Monumento com Bonecos da Ciranda, símbolo cultural de evento turístico na cidade, modificado pelo contexto de realização da Copa do Mundo, demonstrando a forte influência da cultura do Futebol.
		
Imagem enviada por um dos participantes da pesquisa demonstrando a adaptação da cidade a interferência do fenômeno das enchentes.	Templo histórico da Igreja Assembléia de Deus, presente desde a época de fundação da cidade.	Foto da Câmara Municipal de Manacapuru, sendo afetada levemente pela enchente.
		
Foto do Terminal Pesqueiro da Cidade de Manacapuru, símbolo de afinidade com a atividade de pesca.	Praça 16 de julho, um dos marcos na cidade de Manacapuru.	Estátua do Cristo Redentor, demonstrando a influência da Igreja Católica na época de fundação da cidade.
		
Imagem enviada por vários participantes indicando desgosto pela poluição presente na orla principal da cidade.	Foto do prédio do SESC de Manacapuru (à esquerda). Foto do Pólo de Educação a distância da UFAM em Manacapuru (à direita). Mencionados como exemplos de construções da época da fundação da cidade.	Foto da Igreja Católica existente desde a fundação da cidade. Prédio com design histórico e antigo. A igreja está situada em uma das principais praça da Cidade.

		
Monumento erguido em homenagem ao ministro Waldemar Pedrosa pela sua contribuição na administração da cidade de Manacapuru em meados de sua fundação.	Área de comércio ambulante situada próxima a Praça 16 de julho.	Orla da Cidade de Manacapuru, com crítica dos participantes pelo uso mais do comércio do que para o lazer e/ou passeio.
Fonte: Wagner Pinto, (2015).		

- Fotos da Cidade de Manacapuru: enviadas pelos participantes da pesquisa com vista a indicar uma imagem específica de sua cidade.

Quadro 14 - Mosaico de Fotos da Cidade de Rio Preto da Eva.

		
Foto do Espaço Público com os Bonecos da Casa da Farinha, indicado com um dos lugares para se conhecer em Rio Preto da Eva.	Estátua do Cristo Redentor, considerando um dos pontos nodais da Cidade de Rio Preto da Eva.	Imagem enviada por um dos participantes da pesquisa tentando expressar na imagem uma contradição em si com a estátua posta em meio a mata.
		
Vista panorâmica da Cidade de Rio Preto da Eva a partir da praça do Cristo Redentor.	Área do Paraná da Eva utilizada para o balneário, visto pelos participantes da pesquisa como um lugar de diversão e entretenimento.	Foto do anfiteatro da cidade de Rio Preto da Eva, lugar onde acontece o festival da Laranja. Símbolo sócio cultural para os moradores da cidade.
		
Foto da Avenida AM 010, citada como a principal via da Cidade, a partir dela se desenvolve outras dinâmicas no contexto da cidade.	Área do Paraná da Eva, utilizada para visitação e passeio a barco.	Rodoviária da Cidade de Rio Preto da Eva, mencionada como o ponto de conexão com outras cidades.
Fonte: Wagner Pinto, (2015).		

