



Ewa Angoneze-Grela*

Percepcja i ocena przestrzeni publicznych, rekreacji i transportu w mieście na przykładzie Rio de Janeiro i Brasília

Perception and evaluation of public spaces, recreation and public transport in the city based on the example of Rio de Janeiro and Brasília

Wprowadzenie

Na początku XX w. Brazylia prezentowała niski stopień urbanizacji, jednak wraz ze zmianami społecznymi, zniesieniem niewolnictwa i rozwojem gospodarczym państwa miasta stawały się bardziej atrakcyjne i przyciągały rzesze byłych niewolników i imigrantów. Dramatyczny brak mieszkań socjalnych spowodował nagły wzrost wartości gruntów i wzmagał prowizoryczne budownictwo, zwane *cortiço*, wznoszone w pośpiechu i nieładzie. Niechęć między warstwami społecznymi powodowała wykluczenie najbiedniejszych z życia miasta i wypędzanie ich poza centra pod pretekstem kontroli sanitarnej i oczyszczania ośrodków miejskich. Brak infrastruktury pogłębiał kryzys w mieście, a kolejne programy proponowane przez państwo nie spełniały oczekiwań nieustannie wzrastającej liczby mieszkańców.

Rio de Janeiro i Brasília – dwa znaczące ośrodki miejskie Ameryki Południowej – zostały wybrane do prezentowanego artykułu ze względu na specyfikę i charakter ich powstawania. Rio de Janeiro jako przedstawiciel miasta rozwijającego się w sposób niekontrolowany i Brasília – miasto projektowane. Celem rozważań zawartych w niniejszym opracowaniu jest porównanie obu miast na podstawie dokonanej przez mieszkańców oceny przestrzeni publicznych, rekreacji i transportu. Narzędziem, które posłużyło do zebrania danych, stała się ankieta

Introduction

At the beginning of the 20th century Brazil was characterized by a low level of urbanization, however, following social changes, the abolition of slavery and the national economic development, the cities have become more and more attractive for masses of former slaves and immigrants. A dramatic shortage of social housing brought about a sudden increase in prices of land and boosted makeshift urban housing called *cortiço*, erected in haste and disorder. Mutual aversion existing among the social strata resulted in the exclusion of the poorest from the city life and their expulsion out of the city centres under the pretext of sanitary control and treatment of the urban centres. Lack of infrastructure deepened the crisis in the city, while the subsequent programs offered by the State did not meet the expectations of the constantly increasing number of residents.

Rio de Janeiro and Brasília – two major urban centres of South America have been selected for the presented article due to the specific character of the process of how they were established. Rio de Janeiro is a representative of an uncontrollably developing town while Brasília was a controlled town. Our considerations are aimed at comparing these two towns on the basis of the assessment of the public spaces, recreation and public transport conducted by the residents. For the purpose of collecting the data we used a questionnaire that was construed by the author and made accessible to the respondents online¹.

* Wydział Architektury Politechniki Poznańskiej/The Faculty of Architecture, Poznan University of Technology.

¹ The questionnaire was made in 2014.

skonstruowana przez autorkę i udostępniona respondentom online¹.

Genezą podjęcia tematu było zagadnienie migracji ludności wiejskiej do ośrodków miejskich oraz wpływ tego zjawiska na kształtowanie się miasta. Najlepszym sposobem na opisanie zaistniałych zmian przestrzennych jest zestawienie efektywnego planowania z naturalnym rozrostem miasta. Kontrast ten jest szczególnie widoczny w warstwie przestrzennej i wywiera znaczny wpływ na jakość życia mieszkańców. Hipoteza, którą autorka sformułowała przed rozpoczęciem badań, zakładała, że w mieście planowanym żyje się lepiej i wygodniej.

Stan badań

Niezwykle ważnym czynnikiem determinującym kształt i wykorzystanie przestrzeni publicznych w brazylijskich miastach jest czynnik społeczny. W Brazylii obserwuje się coraz silniejsze rozwarstwienie społeczne, które ma ogromny wpływ na interakcje mieszkańców, ich poczucie bezpieczeństwa oraz projektowanie osiedli mieszkaniowych – zamkniętych, otoczonych murami i samowystarczalnych.

W pracy Carvalho i Varkki George'a zatytułowanej *Residential Satisfaction in Condomínios Exclusivos (Gate-Guarded Neighborhoods) in Brazil* można przeczytać: *Duże i małe dzielnice we współczesnych miastach brazylijskich stają się terenami zamkniętymi, otoczonymi ścianami lub ogrodzeniami, zabezpieczonymi wejściami z kontrolą dostępu. Te dzielnice w Brazylii znane są pod nazwą condomínios exclusivos [...] mają one dramatyczny wpływ na kształt form miejskich poprzez wzmocnienie zróżnicowania przestrzennego. Mniej namacalny, aczkolwiek równie ważny, jest efekt condomínios exclusivos w brazylijskim życiu publicznym – te prywatne dzielnice zwracają się ku wnętrzu i izolują od reszty miasta i życia publicznego* [1, s. 735]. Przywołane opracowanie zostało oparte na szczegółowej analizie opisowej, porównawczej i wieloczynnikowej danych dostarczonych za pomocą serii ankiet. Badaniu zostali poddani mieszkańcy jednego z największych ekskluzywnych osiedli zamkniętych w São Paulo, znanego pod nazwą Alphaville. Ważnym wnioskiem, z perspektywy tematu omawianego w niniejszym artykule, jest fakt dobrowolnego poddawania się selekcji społeczeństwa brazylijskiego. Na pytanie o przyczynę przeprowadzenia się do zamkniętego osiedla, z listy 22 czynników ankietowani w pierwszej kolejności wybrali: 1. Bezpieczeństwo, przemoc w miastach; 2. Jakość życia; 3. System bezpieczeństwa; 4. Zakaz wstępu obcym; 5. Bezpieczeństwo dzieci. Dopiero później pojawiały się takie odpowiedzi jak: 6. Jakość mieszkania; 7. Czystość; 8. Stan utrzymania; 9. Poziom zanieczyszczeń i inne. Zagadnienie bezpieczeństwa oraz homogenizacji społeczeństwa powtarza się także w innych pracach o podobnej tematyce. Według Caldeiry: *[...] nowy model segregacji grup społecznych w niezwykle wyraźny sposób zmienia jakość przestrzeni publicznej. Warowne prywatne enklawy, zamknięte i monitorowane, służą mieszkaniu, wy-*

The origin of the discussion of the topic in question was the issue of migration of rural population to urban centers and the impact of this phenomenon on the city formation. The best way to describe the existing spatial changes is to compare the effective planning with the natural city growth. This contrast is specially visible in the spatial aspect and it has a substantial influence on the residents' quality of life. Before starting her research the author put forward a hypothesis that life in a planned city is better and more comfortable.

State of research

An extremely important factor determining the shape and use of the public spaces in Brazilian cities is the social factor. In Brazil we can observe the process of growing social stratification which has a profound influence on the residents' interactions, their sense of safety and designing housing estates – closed, surrounded by walls and self-sufficient.

Carvalho and Varkki George write in their work *Residential Satisfaction in Condomínios Exclusivos (Gate-Guarded Neighborhoods) in Brazil: Large and small districts in the contemporary Brazilian cities are becoming closed areas, surrounded by walls or fences, secured by entrances with access control. These districts in Brazil are known as condomínios exclusivos [...] and they have a dramatic impact on the shape of urban forms by enhancing the spatial diversity. Less tangible, but equally important, is the effect of condomínios exclusivos in Brazilian public life – these private districts are turning inwards and become isolated from the rest of the city and public life* [1, p. 735]. This study was based on a detailed descriptive, comparative and multi-factor data analysis which was obtained from a series of surveys. The subjects of this research were the residents of one of the most exclusive gated communities in São Paulo, known as Alphaville. An important conclusion from the perspective of the topic discussed in this article is the fact that the Brazilian society submits to this selection voluntarily. A question about reasons why they moved to a gated community was answered by the subjects by choosing from a list of 22 factors in the order as follows: 1. Security, violence in cities; 2. Quality of life; 3. Security system; 4. No strangers allowed; 5. Security of children; 6. Quality of a flat; 7. Cleanliness; 8. State of maintenance; 9. Level of pollution and others. The issue of security and homogenization of society is also discussed in other similar papers. According to Caldeira: *[...] a new model of segregation of social groups changes the quality of the public space in an extremely clear way. Fortified private enclaves, closed and monitored, serve as places for living, relaxing, working and for consumption. They can be shopping centres, commercial and business complexes or residential estates. They attract those who are afraid of the social heterogeneity of the old parts of the city and prefer to leave them to the social underworld, the poor and the homeless. Being closed spaces with strictly controlled access, although they are commonly used as semi-public spaces, they do change the nature of a public*

¹ Ankieta powstała w roku 2014.

poczynkowi, pracy czy konsumpcji. Mogą to być galerie handlowe, kompleksy komercyjne, biznesowe lub osiedla mieszkaniowe. One przyciągają tych, którzy boją się niejednorodności społecznej starych części miasta i wolą pozostawić je marginesowi społecznemu, biednym i bezdomnym. Będąc przestrzeniami zamkniętymi, do których dostęp jest kontrolowany, chociaż są używane wspólnie i mają charakter pół-publiczny, dogłębnie zmieniają charakter przestrzeni publicznej. Tak naprawdę tworzą przestrzeń, która wprost zaprzecza ideom różnorodności, dostępności i równości, które tworzyły tak nowoczesną przestrzeń publiczną, jak i współczesną demokrację. Nowe środowisko miejskie wzmacnia i waloryzuje nierówność i podziały, jest dlatego przestrzenią publiczną niedemokratyczną i nienowoczesną [2, s. 11, 12]. Dias z kolei pisze o wyzwaniach, jakie stoją przed przestrzenią publiczną w miastach XXI w. [3]. Podkreśla konieczność podjęcia rozmowy na temat tych uprzywilejowanych miejsc we współczesnych brazylijskich miastach, charakteryzujących się szybkim tempem zmian i chaotycznością.

Na podstawie kwerendy w dostępnej literaturze przedmiotu autorce nie udało się odnaleźć badań sondażowych porównujących przestrzenie publiczne w mieście planowanym oraz rozwijającym się w sposób niekontrolowany. Zbliżoną tematykę porusza natomiast praca Figueiredo Silvy, wykonana na Universidade Federal de Alfenas: *Análise dos Espaços Públicos do Município de Varginha – MG (Analiza przestrzeni publicznych miasta Varginha – Minas Gerais)* [4]. Mimo iż w przywoływanej pracy jest mowa o brazylijskim mieście o znacznie mniejszej liczbie ludności, wyniki sondażu są zbieżne z przedstawionymi w niniejszym artykule. Warto zwrócić uwagę na to, że ankietowani mieli podzielone zdanie (51% odpowiedzi negatywnych i 49% pozytywnych) na temat dostępności przestrzeni publicznych dla całego społeczeństwa oraz że 70% respondentów uważa miejsca publiczne za mało bezpieczne.

Rio de Janeiro – miasto rozwijające się w sposób niekontrolowany

Rio de Janeiro, według danych pochodzących z Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (Brazylijskiego Instytutu Geografii i Statystyki; IBGE), zajmuje powierzchnię 1200,278 km² i liczy ponad 6,3 mln mieszkańców [5]. Jest ono określane mianem *cidade maravilhosa* („cudowne miasto”), a w 2012 r. znalazło się na Liście Światowego Dziedzictwa UNESCO. Pomimo niezwykle malowniczego położenia i prężnie rozwijającej się turystyki megalopolis boryka się z wieloma problemami o podłożu socjalnym, ekonomicznym czy urbanistycznym. Jest to wynik bardzo szybkiego wzrostu demograficznego, który nastąpił w krótkim okresie. W ciągu stu lat (1900–2000) liczba ludności zwiększyła się z 811 443 do prawie 6 mln mieszkańców (il. 1). Niekontrolowana urbanizacja doprowadziła do powstania olbrzymiej liczby faveli – nieformalnych osiedli bez dostępu do bieżącej wody, kanalizacji i innych podstawowych mediów.

W obliczu pilnej potrzeby mieszkaniowej rozpoczęto budowę tanich mieszkań socjalnych zwanych *cortiço*.

space. In reality they create a space which directly contradicts the ideas of diversity, accessibility and equality that formed a modern public space and the modern democracy as well. A new urban environment strengthens and valorises inequality and divisions, hence this is why it is an undemocratic and old-fashioned public space [2, pp. 11, 12]. Dias, in turn, writes about challenges facing a public space in cities of the 21st century [3]. He stresses the need to start a discussion about these privileged places in the contemporary Brazilian cities characterised by the rapid pace of change and chaos.

Based on a query in the available literature the author did not manage to find an example of survey research comparing public spaces in a planned city with those developing in an uncontrolled way. A similar subject is discussed in a paper written by Figueiredo Silva, made at Universidade Federal de Alfenas *Análise dos Espaços Públicos do Município de Varginha – MG* [4]. Although this paper deals with a Brazilian town with a much smaller population, the survey results are in line with the information presented in this article. It is worth noticing that the respondents were divided (51% of negative responses and 49% were positive) on the availability of public spaces for the whole population and that 70% of the respondents believe that public places are not safe enough.

Rio de Janeiro – a city developing in an uncontrolled way

Rio de Janeiro, according to the data of Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), occupies an area of 1200,278 km² and has more than 6 320 000 residents [5]. It is called *cidade maravilhosa*, and in 2012 it was included in the UNESCO World Heritage Sites. Despite its extremely picturesque location and rapidly growing tourism, this megalopolis has to face many social, economic and urban planning problems. They result from an extremely rapid demographic growth that occurred within a short time. In the course of one hundred years (1900–2000) the population grew from 811 443 to almost six million residents (Fig. 1). Uncontrolled urbanization led to an enormous number of favelas – informal estates without access to running water, sewage systems and other basic media.

In the face of an urgent need for housing, the construction of low-cost social housing called *cortiço* was started. Steady increases in the value of land and growing social unrest forced the state authorities to introduce a number of housing programs. One of them is a program existing to date called *Minha casa – minha vida*, which due to a large number of migrants looking for a place to live did not bring the expected result. According to Morado Nascimento and Carvalho de Queiroz Braga, the low efficiency of the proposed solutions was connected with the incorrectly carried out statistics and data on the actual number of people who came to the city: *It is not hard to prove that the statistics had methodological errors and the data was incomplete. Indeed, it is a huge difficulty to measure the real number of people affected by the housing crisis within the Brazilian territory* [6, p. 103]. Favelas – poor districts located on the steep slopes of the

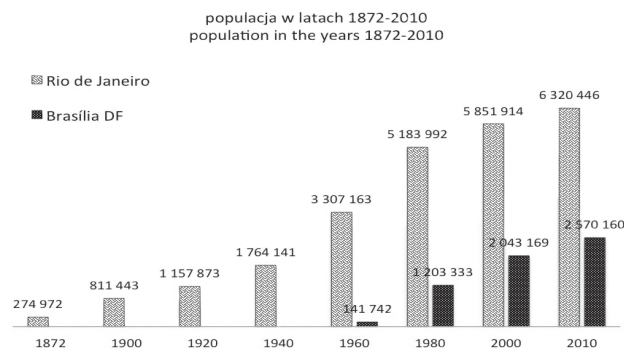
Stały wzrost wartości gruntów i zwiększenie niepokoju społecznego wymusiły na władzach państwowych wprowadzenie kilku programów mieszkaniowych. Jednym z nich jest istniejący do dziś program *Mój dom – moje życie* (*Minha casa – minha vida*), który w obliczu tak dużej liczby migrantów poszukujących miejsca do zamieszkania nie przyniósł oczekiwanego rezultatu. Morado Nascimento oraz Carvalho de Queiroz Braga stwierdziły, że mała skuteczność zaproponowanych rozwiązań miała związek z nieprawidłowo prowadzonymi statystykami i danymi dotyczącymi rzeczywistej liczby ludności przybyłej do miasta: *Nie jest trudno udowodnić, że statystyki miały błędy metodologiczne, a dane były niekompletne. Rzeczywiście to ogromna trudność dokonać pomiaru realnej liczby ludności dotkniętej kryzysem mieszkaniowym w obrębie terytorium Brazylii* [6, s. 103]. Favele – dzielnice biedy ulokowane na stromych zboczach gór – stały się symbolem Rio de Janeiro, jednak oddzielone od pozostałych części miasta wysokimi murami pozostają przestrzeniami wykluczonymi z życia społecznego. Taki stan rzeczy generuje niechęć, strach, przemoc, która dotyka wszystkich użytkowników przestrzeni miejskich.

Brasília – miasto utopijne. Idea i realizacja

Nowa stolica Brazylii została zaprojektowana na płaskowyżu Wyżyny Brazylijskiej, około 1000 km w głąb kontynentu. Projekt miasta został wybrany w drodze konkursu i obejmował obszar 5783 km². Uczestnicy mieli 120 dni na przygotowanie propozycji planu urbanistycznego (1956/1957), a otwarcie miasta nastąpiło zaledwie trzy lata później. Zwycięska propozycja Lúcia Costy została uznana przez komisję za najbardziej współczesną i śmiałą – szanującą założenia Karty Ateńskiej, inspirowaną modernistycznym myśleniem takich architektów jak Mies Van der Rohe, Frank Lloyd Wright czy Le Corbusier².

Projekt miasta zakładał wielopasmową oś północ-południe (drogowo-mieszkalną), o najwyższym stopniu natężenia ruchu samochodowego, obsługującą centrum miasta. Do niej zaś, według koncepcji autora, prowadziły drogi lokalne połączone z kwartałami mieszkaniowymi, zwanymi *superquadra*. Ten charakterystyczny dla Brasília układ przestrzenny zamknięto w kwadracie o powierzchni 57 000 m² i aż w 80% jest przestrzenią otwartą, pokrytą zielenią lub przeznaczoną na rekreację. Na tyłach kwartałów mieszkalnych rozciąga się równoległa droga mająca charakter techniczny, przy której usytuowane są garaże, warsztaty, magazyny [8, s. 30]. Za nią Lúcio Costa przewidział pas mieszkalny przeznaczony dla budownictwa indywidualnego i bliźniaczego. Identyczna konfiguracja, jedynie z niewielkimi różnicami, rozciąga się

² Jej autor tymi słowami opisywał swoje dzieło: *Brasília zawiera w swej strukturze trzy połączone części: oś monumentalną, nazwaną tak ze względu na grupę budynków rządowych i administracyjnych; oś drogowo-mieszkalną prowadzącą do centrum miasta, wzdłuż której usytuowane są kwartały mieszkalne; wreszcie, na ich skrzyżowaniu, platformę, gdzie znajduje się wielopoziomowe centrum socjalne, rozrywkowe, dworzec autobusowy wraz z sektorami komercyjnymi, bankami, sektorem kulturalnym, stadionem i hipodromem* [za: 7, s. 39].



Il. 1. Liczba ludności w Rio de Janeiro i Brasília DF w latach 1872–2010

(rys. E. Angoneze-Grela, schemat oparty na danych z IBGE, 2010)

Fig. 1. The population of Rio de Janeiro and Brasília DF from 1872 to 2010

(E. Angoneze-Grela, scheme based on data from the IBGE, 2010)

mountains – have become a symbol of Rio de Janeiro, however, being separated from the other parts of the town by high walls they remain as spaces excluded from social life. This state of affairs generates aversion, fear and violence that affects all users of urban spaces.

Brasília – utopian town. Idea and realization

The new capital of Brazil was designed on the plateau of the highlands of Brazil, about 1,000 km into the continent. The project of the town was chosen by competition and it covered an area of 5783 km². The participants had 120 days for preparing a proposed urban plan (1956/1957), and the town was opened only three years later. The winning proposal by Lúcio Costa was recognized by the commission as the most modern and bold, respecting the Athens Charter assumptions and inspired by modernist thinking of such architects as Mies Van der Rohe, Frank Lloyd Wright or Le Corbusier².

The design of the town assumed a multi-lane north-south axis (road-residential), with the highest degree of vehicle traffic, serving the city centre. According to the author's concept, this axis was a destination of local roads connected to residential quarters called *superquadra*. This characteristic Brasília's spatial system was closed in a square of an area of 57 000 m² which in 80% constituted an open space covered with greenery, or intended for recreation. At the back of the residential quarters a parallel road having a technical nature extends, along which garages, workshops and warehouses are situated [8, p. 30]. Behind it Lúcio Costa designed a residential belt earmarked for individual and semi-detached housing.

² Its author described his work as follows: *Brasília contains three combined parts in its structure: a monumental axis whose name originates from a group of governmental and administrative buildings; a road-residential axis leading to the city centre along which residential quarters are located; and finally at their intersection a platform that houses a multi-level social and entertainment centre, a bus station and the commercial sectors, banks, the cultural sector, the stadium and the hippodrome* [acc. 7, p. 39].

wzdłuż obu skrzydeł miasta: północnego i południowego [7, s. 39, 71–75].

Zdaniem niektórych urbanistów powtarzające się podstawowe elementy kompozycji oraz idealna symetria obu skrzydeł *Plano Piloto*³ tworzą harmonię tego utopijnego miasta. Inni zaś twierdzą, że jest zbyt jednorodna, sztuczna, pozbawiona tożsamości kulturowej [9].

W trakcie budowy miasta robotników ulokowano w tymczasowych obozach, blisko wykonywanych przez nich prac, w obrębie *Plano Piloto*, a także w osiedlach peryferyjnych, które z czasem stały się zalążkami nowych miast – satelitów⁴. W 1969 r., zaledwie 10 lat po uroczystej inauguracji miasta odnotowano blisko 100 000 imigrantów, w tym 70 000 osób zamieszkujących nielegalnie powstałe dzielnice biedoty. W latach 80. XX w. sytuacja znacząco się pogorszyła, a brak środków zapobiegawczych doprowadził do niekontrolowanego rozrostu miasta [10]. Oryginalny plan przewidywał 500 000 mieszkańców, natomiast dziś Brasilię zamieszkuje około 2,5 mln osób, co sprawia, że musi się ona zmagać z podobnymi problemami, jakie dotyczą inne megalopolis: m.in. z nadmiernym ruchem kołowym, przeludnieniem, nierównościami społecznymi [11, s. 80]. Szczególnie uciążliwym problemem dotyczącym mieszkańców nowej stolicy są znaczne odległości pomiędzy miejscem zamieszkania a lokalizacją życia społecznego miasta, spowodowane przez podział na sektory funkcjonalne – koncentracja wszystkich najważniejszych funkcji publicznych (administracyjnych, biurowych, komercyjnych, kulturalnych, hotelarskich, służby zdrowia etc.) w obrębie *Plano Piloto* sprawia, że staje się ono niszą dla elit otoczoną miastami satelitarnymi.

Zdaniem Bragi problem Brasílii nie tkwi w złym projekcie Lúcia Costy, ale w niekonsekwencji władz państwowych i braku kontynuacji pierwotnego planu urbanistycznego. Przyczyną powstania niekontrolowanych urbanistycznie przedmieść i miast satelitów jest zła polityka gospodarcza i ekonomiczna państwa, która nie zapewniła napływającym do miasta imigrantom odpowiednich warunków do zamieszkania [12].

Analizując układ przestrzenny stolicy Brazylii w kontekście przedstawionej hipotezy, nasuwa się pytanie, czy przestrzenie publiczne w mieście planowanym różnią się od tych, które występują w mieście rozwijającym się w sposób niekontrolowany. Czy idee kreatorów *Plano Piloto* spełniają się w XXI w.? Znamienne będzie przytoczenie tutaj fragmentu opublikowanej na stronie Petição Pública, skierowanej do Administração Regional de Brasília (Administracji Regionalnej Brasílii) petycji, pod którą podpisało się ponad 5 tysięcy osób.

Uwaga, Brasília, przestrzeń publiczna jest publiczna!

Miasto, w którym przestrzeń publiczna staje się coraz bardziej ograniczona, jest miastem niedemokratycznym,

An almost identical configuration with only insignificant differences is located along both wings of the town, the northern and the southern one [7, pp. 39, 71–75].

According to some urban planners the repeated basic elements of the composition and the perfect symmetry of the two wings of *Plano Piloto*³ create the harmony of this utopian town. There are others, however, who claim that it is too homogeneous, artificial and devoid of cultural identity [9].

During the construction of the city workers were placed in temporary camps which were situated close to their places of work within the *Plano Piloto* as well as in peripheral settlements which later became the germs of new cities – satellites⁴. In 1969 just 10 years after the ceremonial inauguration of the city, nearly 100 000 immigrants were reported, including 70 thousand people living illegally in newly built districts of poverty. In the 1980s the situation significantly deteriorated and lack of preventive measures led to an uncontrolled growth of the city [10]. The original plan provided for 500 000 inhabitants, whereas today the population of Brasília is around 2.5 million of people, which makes it face similar problems that occur in other super-cities, such as excessive vehicular traffic, overcrowding, social inequalities [11, p. 80]. A particularly troublesome problem for the residents of the new capital city is the fact of considerable distances between the place of residence and the location of the social life of the city, which are caused by a division into functional sectors – concentration of all the most important public functions (administrative, office, commercial, cultural, hotel, health care etc.) within the *Plano Piloto* makes it become a niche for elites, which is surrounded by satellite cities.

According to Braga, the problem of Brasília does not lie in the bad project of Lúcio Costa, but in the inconsistency of the state authorities and lack of continuation of the original urban plan. The development of uncontrolled urban suburbs and cities-satellites results from a wrong economic policy of the state, which did not ensure proper living conditions for the incoming immigrants to the city [12].

Analyzing the spatial system of the capital city of Brazil in the context of the presented hypothesis, the question arises whether public spaces in a planned city differ from those that occur in a city which develops in an uncontrolled way. Do the ideas of the *Plano Piloto* designers meet the requirements of the 21st century? It will be significant to quote here a fragment of a petition which was published on the Petição Pública website, addressed to the Administração Regional de Brasília, which was signed by more than 5,000 people.

Attention, Brasília, public space is public!

The city where the public space is becoming more and more limited, is an undemocratic city, lacking interaction,

³ Nazwa *Plano Piloto* początkowo oznaczała projekt planu urbanistycznego dla Brasílii, później przyjęła się jako nazwa określająca cały obszar zabudowany w wyniku tego planu.

⁴ Robotnicy po ukończeniu pracy nie zdemontowali swoich obozów i prowizorycznych osiedli. W ten sposób powstały pewne modyfikacje *Plano Piloto*, a także spontanicznie rozsiiane miasta satelity.

³ The name *Plano Piloto* originally meant an urban plan design for Brasília, later it was adopted as the name determining the entire built-up area as a result of this plan.

⁴ The workers after they finished working did not dismantle their camps and makeshift estates. In this way some modifications of *Plano Piloto* came into being as well as spontaneously spread satellite towns.

pozbawionym interakcji, martwym społecznie. Jest miastem, które rezygnuje z tego, co jest najbardziej atawistyczne w mieście: polifonii, mieszaniny, różnorodności, konfliktów, jednym słowem, miasta ze wszystkimi swoimi sprzecznościami.

Wierzmy, że możemy złagodzić rosnącą „mixofobię” obecną we współczesnych miastach [...]

Dlatego manifestujemy:

– przeciwko ogrodzeniu Promenady w Skrzydle Północnym (Plano Piloto);

– przeciwko zakazowi organizowania wydarzeń na Promenadzie w Skrzydle Północnym i w Północnym Sektorze Klubowym;

– wnioskujemy o darmowe wydarzenia organizowane w przestrzeni publicznej, wolne od przymusu, zgodnie z prawem Lei Distrital 4821/2012 [13].

Dziś Brasília jest krytykowana za niezrealizowane idee związane z potrzebami człowieka i przyrody. Jednak ze względu na swój unikatowy układ urbanistyczny została wpisana na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. I choć minęło już 50 lat od powstania nowej stolicy Brazylii, zdania na temat tego urbanistycznego dzieła są nadal podzielone.

Ocena przestrzeni miejskich oraz funkcjonowania miasta na podstawie wyników badań

W celu weryfikacji postawionej na początku rozważań hipotezy przeprowadzono badanie socjologiczne, za pomocą ankiety internetowej, na grupie mieszkańców Rio de Janeiro i Brasílii. Sposób zbierania informacji na odległość sprawił, że dostępność do liczby ankietowanych była ograniczona. Głównym kryterium selekcji respondentów stało się ich miejsce zamieszkania⁵ – jedno z dwóch miast poddanych badaniu. Dzięki temu udało się uzyskać odpowiedzi 100 osób. Jest to niewielka liczba w stosunku do liczby mieszkańców obu miast, jednocześnie, w ocenie autorki, wystarczająca, aby dokonać wstępnych analiz i zauważyć pewne tendencje, znajdujące potwierdzenie w literaturze przedmiotu. Ze względu na olbrzymią różnorodność populacji żyjącej w każdym z badanych miast zawężono grupę respondentów do osób należących do średniej klasy społecznej.

Ankieta składa się z następujących części:

1. Metryczka.
2. Przestrzeń publiczną w mieście, dostępność oraz subiektywna ocena użytkowników.
3. Transport publiczny i indywidualny.
4. Bezpieczeństwo.
5. Zmiany urbanistyczne związane z organizacją mistrzostw Świata w Piłce Nożnej Copa do Mundo 2014.

⁵ Autorka nie zdecydowała się na dokładniejszą wyselekcjonowanie respondentów pod względem części miasta, w której mieszkał ankietowany. W szczególności kryterium to byłoby ważne dla *Plano Piloto* w Brasílii. Zaostrzenie kryteriów doboru respondentów znacznie ograniczyłoby liczbę ankiet objętych analizą.

socially dead. It is a city which gives up what is most atavistic in the city: polyphony, mixture of diversities, conflicts, in short, a city with all its contradictions.

We believe that we can alleviate the growing “mixophobia” which is present in modern cities [...].

Therefore, we are manifesting:

– *against fencing the Promenade in the Northern Wing (Plano Piloto);*

– *against the ban on organizing events on the Promenade in the Northern Wing and in the Northern Sector of the Club;*

– *we put forward a motion to have free events which are organised in the public space, free from coercion, in accordance with the law Lei Distrital 4821/2012 [13].*

Today, Brasília is criticized for unrealized ideas in relation to the needs of man and nature. However, due to its unique urban layout it was entered on the UNESCO World Heritage Site. And although it has been 50 years since the new capital city of Brazil was built, opinions on this urban work are still different.

Evaluation of urban spaces and functioning of the city on the basis of the research results

In order to verify the hypothesis, which was put forward at the beginning of the study, sociological research was conducted by means of using an online survey on a group of residents of Rio de Janeiro and Brasília. The way of collecting information from a distance resulted in the fact that availability of the number of respondents was limited. The main criterion for the selection of respondents was their place of residence⁵ – in one of the two cities which were subjects of our research. As a result, it was possible to obtain answers from 100 respondents. It is a small number in relation to the number of inhabitants of the two cities, but at the same time, in the author’s opinion, it is sufficient to make preliminary analyses and to note some trends which are proved in source literature. Due to the extraordinary diversity of the population living in each of the studied cities, the group of respondents was limited to the people belonging to the middle class of the society.

The survey consists of the following parts:

1. Respondents’ particulars.
2. Public spaces in the city, availability and a subjective evaluation of users.
3. Public and individual transport.
4. Safety.
5. Urban changes connected with the organization of the FIFA World Cup Copa do Mundo 2014.

⁵ The author did not decide on the selection of the respondents in terms of the part of the city in which the respondent lived. In particular, this criterion would be important for the *Plano Piloto* in Brasília. Stricter criteria for the selection of respondents would considerably limit the number of surveys included in the analysis.

Dane opisujące grupę badawczą – metryczka

W obu miastach przeważająca grupa respondentów mieści się w przedziale wiekowym od 27 do 60 lat. Szczególnie ważną informacją jest określenie części miasta, w której mieszkają osoby badane. W Rio de Janeiro większość zaznaczyła odpowiedź „dzielnica mieszkaniowa” (47,06%) lub „blisko centrum miasta” (23,53%), natomiast w Brasílii przeważały osoby mieszkające w miastach satelitach (44,44%) i także w dzielnicach mieszkaniowych (27,78%). Kolejne pytanie zawierało ilustracje obrazujące typ zabudowy zamieszkiwanej przez osoby biorące udział w ankiecie. Ze względu na występujące różnice w typologii europejskich i południowoamerykańskich budynków mieszkalnych wyróżniono następujące kategorie⁶:

- a) dom jednorodzinny;
- b) dom jedno- lub wielorodzinny wybudowany w ramach programu pomocy socjalnej;
- c) dom w faveli;
- d) dom we wspólnocie mieszkaniowej zamkniętej;
- e) mieszkanie w zabudowie wielorodzinnej do sześciu kondygnacji;
- f) mieszkanie w zabudowie wielorodzinnej powyżej sześciu kondygnacji;
- g) mieszkanie w apartamentowcu.

Wyniki przedstawiają się następująco: w obu miastach większość respondentów mieszka w zabudowie wielorodzinnej, w Brasílii przeważa zabudowa o wysokości do sześciu kondygnacji (47,22%), natomiast w Rio de Janeiro wyniki dzielą się na dwie podgrupy: 30,39% ankietowanych zaznaczyło, że mieszka w zabudowie wielorodzinnej do sześciu kondygnacji, a 28,43% – powyżej sześciu kondygnacji. Podział ten jest prawdopodobnie związany z częścią miasta, z której pochodzą respondenci, oraz w znacznej mierze – z ich statusem materialnym.

Przestrzenie publiczne w mieście, ich dostępność oraz subiektywna ocena użytkowników

W celu zweryfikowania dostępności przestrzeni publicznych w obu miastach zadano ankietowanym pytanie o obecność poszczególnych miejsc w obrębie ich dzielnicy. Wśród wymienionych miejsc znalazły się: ulica, plac, deptak, park, boisko sportowe, plac zabaw, plaża, stacja metra, dworzec autobusowy, stadion, tereny rekreacyjne, galeria handlowa. Poza ulicą, która występuje w 100% odpowiedzi, czołowe miejsce w przypadku Rio de Janeiro zajmuje plac (aż 87,93%) i boisko sportowe (82,76%), podobnie w Brasílii boisko sportowe i plac zabaw pojawiają się w odpowiedziach najczęściej (odpowiednio 88,89% i 80,56%). Najrzadziej lub bardzo rzadko występuje dworzec autobusowy (Rio de Janeiro: 20,69%, Brasília: 19,44%). W Brasílii stadion ma w swojej dzielnicy tylko 11% ankietowanych.

Tę samą listę, ale dotyczącą całego miasta, przedstawiono ankietowanym, zadając pytanie o miejsce, w któ-

Data describing the research group – respondents' particulars

In both cities the predominant group of respondents is within the age range from 27 to 60. Determining the part of the city in which the subjects live is a very important piece of information. In Rio de Janeiro the majority indicated the answer “residential district” (47.06%) or “close to the city centre” (23.53%), whereas in Brasília people living in satellite cities (44.44%) as well as in residential districts were predominant (27.78%). The next question contained illustrations depicting the type of building development inhabited by people who took part in the survey. Due to the differences in the typology of European and South American residential buildings, the following categories were distinguished⁶:

- a) single-family house;
- b) single or multi-family house which was built within the framework of the social welfare program;
- c) house in favela;
- d) house in a gated community;
- e) apartment in a multi-family development up to six floors;
- f) apartment in a multi-family development with more than six floors;
- g) flat in an apartment block.

The results are as follows: in both cities the majority of the respondents live in multi-family developments, in Brasília building developments up to six floors (47.22%) are predominant, whereas in Rio de Janeiro the results are divided into two subgroups: 30.39% of the respondents indicated that they live in a multi-family development up to six floors and 28.43% – more than six floors. This division is probably connected with the part of the city which the respondents come from and to a large extent – with their material status.

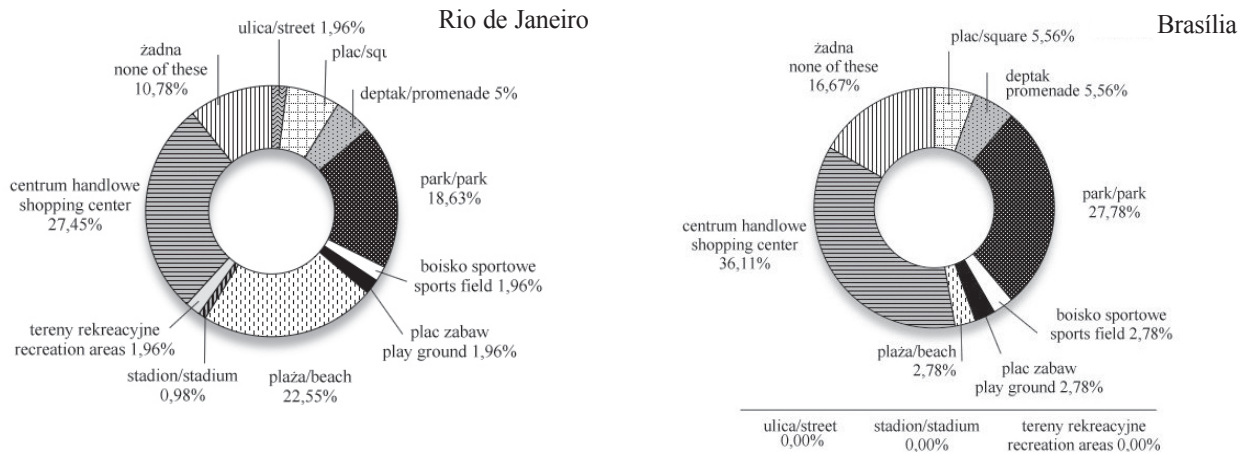
Public spaces in the city, their availability and the subjective evaluation of users

In order to verify the availability of public spaces in both cities, the respondents were asked about the presence of particular places within their district. The following places were mentioned: street, square, promenade, park, sports field, playground, beach, underground station, bus station, stadium, recreation areas, shopping mall. Apart from the street, which appears in 100% of responses, the leading place in the case of Rio de Janeiro is the square (up to 87.93%) and sports field (82.76%), similarly in Brasília, sports field and playground appear in the responses most frequently (respectively, 88.89% and 80.56%). The bus station appears most rarely or very rarely (Rio de Janeiro: 20.69%, Brasília: 19.44%). In Brasília only 11% of the respondents have a stadium in their district.

The same list of places, but the one that referred to the whole city, was presented to the respondents in which they

⁶ Kategorie określono na podstawie klasyfikacji jednostek mieszkalnych według IBGE.

⁶ The categories were determined on the basis of the classification of housing units according to IBGE.



II. 2. Ulubione miejsca w mieście: Rio de Janeiro i Brasilia (oprac. E. Angoneze-Grela)

Fig. 2. The favorite places in the Rio de Janeiro and Brasilia cities (by E. Angoneze-Grela)

rym przebywają najchętniej (il. 2). Odpowiedzi wskazują na to, że mieszkańcy obu miast najchętniej wybierają centrum handlowe bądź park. W Rio de Janeiro atrakcyjnym miejscem jest również plaża. Niepokojącym spostrzeżeniem jest to, że znacząca część respondentów zaznaczyła odpowiedź „żadna” (Rio de Janeiro 10,78%; Brasilia aż 16,67%), a miejsca, które są najbardziej dostępne w najbliższym otoczeniu od miejsca zamieszkania, czyli plac zabaw i boisko sportowe, cieszą się bardzo niskim zainteresowaniem mieszkańców. Kolejne pytanie dotyczyło miejsc odwiedzanych niechętnie i wbrew swojej woli. W obu miastach ponownie pojawia się odpowiedź „centrum handlowe”, co może wskazywać na zdecydowanie skrajne opinie Brazylijczyków na temat przestrzeni komercyjnych. W przypadku Rio de Janeiro pozostałe odpowiedzi rozkładają się równomiernie pomiędzy dworcem autobusowym, stacją metra i ulicą (każdy około 20%). W Brasili wyniki prezentują się podobnie, chociaż na uwagę zasługuje fakt, że aż 36% respondentów niechętnie przebywa na ulicy.

Transport publiczny i indywidualny

Głównym problemem współczesnych megalopolis jest transport. W ankiecie zapytano Brazylijczyków o to, jakim środkiem transportu najczęściej poruszają się po mieście. Wśród ankietowanych w obu ośrodkach połowa wybrała odpowiedź „samochodem” (nieco więcej, bo 61,11% w Brasili). W Rio de Janeiro na drugim miejscu znalazł się autobus (22,41%), następnie metro (15,52%). W Brasili autobusem porusza się 16,67% ankietowanych, a pieszo 8,33%. Zapytani o szybkość poruszania się po mieście środkami transportu publicznego oraz transportem indywidualnym w obu ośrodkach respondenci oceniają ją na niecałe 2 punkty na 5. Brasilia uzyskała lepsze wyniki jedynie przy transporcie samochodowym (niecałe 3 punkty na 5). Warto zwrócić uwagę na to, że nowa stolica została zaprojektowana ze szczególnym uwzględnieniem ruchu samochodowego.

Ankietowanych zapytano także o odległości, jakie muszą pokonać z miejsca stałego zamieszkania do punktów:

were asked about the place where they spend time most willingly (Fig. 2). The answers indicate that the residents of the two cities most willingly choose a shopping centre or park. In Rio de Janeiro an attractive place is also the beach. A worrisome observation is that a significant part of the respondents indicated the answer “none” (Rio de Janeiro 10.78%; Brasilia even 16.67%), whereas the places that are most accessible in the immediate vicinity from the place of residence, namely a playground and sports field, are of very low interest among inhabitants. The next question referred to the places which are visited reluctantly and against one’s will. In both cities the answer “shopping centre” reappears, which may indicate definitely extreme opinions of Brazilians on commercial spaces. In the case of Rio de Janeiro other answers are evenly distributed between the bus station, underground station and street (each circa 20%). In Brasilia results are similar although it is worth noticing that as many as 36% of the respondents are reluctant to spend their time in the street.

Public and individual transport

The main problem of a modern megalopolis is transport. In the survey Brazilians were asked about the means of transport they usually use to move around the city. Among the respondents in both urban centres, half of them chose the answer “car” (a little more, i.e. 61.11% in Brasilia). In Rio de Janeiro “bus” was the second means (22.41%) followed by the underground (15.52%). In Brasilia 16.67% of the subjects travel by bus, whereas 8.33% on foot. When asked about the speed of getting around the city by the public and individual transport in both cities, the respondents estimate it a bit lower than 2 points out of 5. Brasilia achieved better results only with regard to the car transport (less than 3 points out of 5). It is worth noting that the new capital city was designed with a particular emphasis on car traffic.

The respondents were also asked about distances they must cover from their permanent places of residence to the following points: work or university, theatre, cinema, club, stadium, church, restaurant, emergency, shopping

pracy lub uniwersytetu, teatru, kina, klubu, stadionu, kościoła, restauracji, pogotowia, galerii handlowej, sklepu, przystanku autobusowego, stacji metra i plaży. W Rio de Janeiro ankietowani mają najdalej do pracy lub uniwersytetu (przeważają odpowiedzi mieszczące się w przedziale 4–10 km lub 10–30 km), najbliższe znajduje się przystanek autobusowy. W Brasílii podobnie: respondenci mają daleko do pracy lub uniwersytetu, teatru i stadionu – najbliższy ich miejscu zamieszkania jest także przystanek autobusowy. Dla porównania – czas, który muszą poświęcić mieszkańcy Rio de Janeiro na dotarcie do pracy lub na uczelnię, mieści się przeważnie w przedziale od 20 minut do godziny, a w stolicy kraju zajmuje im to przeważnie poniżej 20 minut.

Liczba dróg rowerowych w Rio de Janeiro nie satysfakcjonuje połowy respondentów, a 31% odpowiedziało, że w ogóle nie występują w najbliższej okolicy. Bardzo podobne wyniki uzyskano w Brasílii.

Bezpieczeństwo

Zagadnienia bezpieczeństwa w Brazylii są szczególnie ważne. W ogólnym przekonaniu kraj ten jest uważany za niebezpieczny. Taki stan rzeczy jest w dużej mierze spowodowany nieodpowiednią gospodarką przestrzenną, pogłębiony przez rozwarstwienie społeczne, które jest bardzo zauważalne w przestrzeni miasta. W opisywanym badaniu zapytano Brazylijczyków o to, czy czują się bezpiecznie w niektórych miejscach w mieście. Pytanie podzielono na dwie części: zapytano o godziny dzienne oraz wieczorne. Odpowiedzi ułożono według następującej skali: 1 – bardzo niebezpiecznie, 2 – niebezpiecznie, 3 – neutralnie, 4 – bezpiecznie, 5 – bardzo bezpiecznie. *Cariocas*, czyli mieszkańcy Rio de Janeiro, przeważnie zaznaczali odpowiedzi „niebezpiecznie” i „neutralnie” – w godzinach dziennych, a w nocnych najczęściej pojawiała się odpowiedź „niebezpiecznie” i „bardzo niebezpiecznie”. W ciągu dnia najniebezpieczniejsze miejsca w mieście to ich zdaniem park i przystanek autobusowy, a nocą plac, park i plaża. W Brasílii odpowiedzi kształtują się następująco: w stolicy najbardziej niebezpiecznie jest – zarówno za dnia, jak i nocą – na przystanku autobusowym. W godzinach wieczornych bardzo niebezpiecznie jest na stacji metra, w parku, na ulicy czy na placu. Stwierdzenie „bezpiecznie” pojawia się w obu miastach jedynie w centrum handlowym.

Zmiany urbanistyczne związane z organizacją Mistrzostw Świata w Piłce Nożnej Copa do Mundo 2014

W związku z odbywającymi się w 2014 r. w Brazylii Mistrzostwami Świata w Piłce Nożnej zapytano mieszkańców obu miast o zdanie na temat wydarzeń towarzyszących organizacji Mundialu. Pierwsze pytanie w tej części ankiety odnosiło się do skojarzeń Brazylijczyków z mistrzostwami świata. Do wyboru były takie odpowiedzi jak:

- a) święto futbolu;
- b) nowe stadiony;

mall, store, bus stop, underground station and beach. In Rio de Janeiro, respondents have the longest distance to work or university (responses within the range of 4–10 km and 10–30 km are predominant), a bus stop is the closest point. In Brasília it is similar, i.e. the respondents have a long distance to cover to get to work or university, theatre and stadium – a bus stop is the closest point to their place of residence. For comparison – the time the residents of Rio de Janeiro have to devote to get to work or school, is on average within the range of 20 minutes up to one hour, whereas in the capital city it takes them less than 20 minutes on average.

The number of cycle tracks in Rio de Janeiro does not satisfy half of the respondents and 31% of them answered that they did not occur in the immediate area. Very similar results were obtained in Brasília.

Security

The issues of security in Brazil are of special importance. In a general belief this country is considered to be dangerous. This state of affairs results from inadequate spatial planning to a large extent and is deepened by social stratification, which is very noticeable in the city space. In the discussed research the Brazilians were asked whether they felt safe in certain places in the city. The question was divided into two parts as follows: they were asked about daytime and evening hours. The answers were arranged according to the following scale: 1 – very dangerous, 2 – dangerous, 3 – neutral, 4 – safe, 5 – very safe. *Cariocas*, i.e. the inhabitants of Rio de Janeiro, predominantly marked the answers “dangerous” and “neutral” – in the daytime, whereas in the night the most frequent answer was “dangerous” and “very dangerous”. In their opinion, the most dangerous places in the city in the daytime are a park and a bus stop, whereas in the night it is a square, a park and a beach. In Brasília the answers are as follows: in the capital the most dangerous place – both in the daytime day and at night – is a bus stop. In the evening it is very dangerous at the subway station, in the park, on the street or in the square. The statement “safe” appears in both cities only in the shopping centre.

Urban changes connected with the organization of the FIFA World Cup Copa do Mundo 2014

In connection with the FIFA World Cup which was held in 2014 in Brazil the residents of both cities were asked to give an opinion about the events which accompanied the organization of the World Cup. The first question in this part of the survey referred to the associations of Brazilians with the world cup. They could choose from the following answers:

- a) festival of football;
- b) new stadiums;
- c) improvement of national road infrastructure;
- d) income from tourism;
- e) traffic jams in the city;
- f) investing money irrespective of real needs of citizens;

- c) poprawa infrastruktury drogowej w kraju;
- d) dochód z turystyki;
- e) korki w mieście;
- f) inwestowanie pieniędzy bez uwzględnienia realnych potrzeb obywateli;
- g) odwrócenie uwagi od ważnych decyzji podejmowanych w państwie;
- h) eliminacja niektórych faveli i dzielnic biedy.

Respondenci w 60% udzielili odpowiedzi, że są to źle zainwestowane pieniądze oraz że jest to odwrócenie uwagi od ważnych decyzji podejmowanych w państwie. Za ledwie 3% łączy organizację Mundialu z budową nowych stadionów. Nikt nie wybrał odpowiedzi wiążącej się ze zmianami przestrzennymi w miastach gospodarzach. W kolejnym pytaniu mieszkańcy Rio de Janeiro odpowiedzieli, że nie zauważyli żadnych zmian związanych z organizacją Mistrzostw Świata w swojej dzielnicy (57%), natomiast 22% zauważyło pozytywne zmiany, a 15% – negatywne. Bardzo podobne odpowiedzi pojawiły się wśród mieszkańców Brasílii. Mieszkańcy Rio doceniają pomysł odrestaurowania zabytkowej linii tramwajowej i wydłużenia linii metra, ale także wyrażają swoje oburzenie w związku z absurdalnym wzrostem cen dotyczących wypoczynku i mieszkalnictwa w mieście. Ostatnie pytanie było pytaniem otwartym: „Czy Twoim zdaniem eliminacja kilku faveli i dzielnic biedy, w związku z organizacją Mistrzostw Świata w Piłce Nożnej, jest pożyteczna dla miasta, czy nie? Krótko uzasadnij swoje zdanie”. Odpowiedzi można podzielić na trzy grupy⁷:

1) twierdzące:

Tak, wierzę, że to może poprawić bezpieczeństwo wśród mieszkańców miasta oraz zapewnić niezbędną infrastrukturę osobom, które są przesiedlane przy okazji eliminacji faveli, jeśli nie będzie to traktowane jako coś tymczasowego

2) przypuszczające:

Być może. Tylko jeśli rzeczywiście program mieszkaniowy będzie skierowany do tych osób. Rzecz, która nie istnieje w Brazylii

3) negujące:

Nie, nigdy! Nie możemy tak jak naziści wchodzić do domów i eksmitować mieszkańców bez podania przyczyny i nie dając im niczego innego w zamian.

Na podstawie uzyskanych odpowiedzi można stwierdzić, że temat likwidacji faveli pod pretekstem przygotowań do Mundialu jest kontrowersyjny i wzbudza skrajne reakcje wśród mieszkańców brazylijskich miast.

Podsumowanie

Na podstawie zaprezentowanych wyników stwierdzono, iż odpowiedzi pozyskane od mieszkańców dwóch miast: Rio de Janeiro – miasta powstałego wskutek niekontrolowanej urbanizacji i Brasílii – miasta utopijnego – nie różnią się znacząco. Odpowiedzi wskazują na nieznacznie wyższą ocenę Brasílii, ale w kontekście posta-

- g) distraction from important decisions taken in the state;
- h) elimination of some favelas and districts of poverty.

60% of the respondents answered that the money was invested wrongly and that it was a distraction from the important decisions taken in the country. Only 3% connects the organization of the World Cup with construction of new stadiums. Nobody chose the answer which referred to spatial changes in the host cities. Residents of Rio de Janeiro were asked the next question to which they replied that they did not notice any changes connected with the organization of the World Cup in their neighborhood (57%), whereas 22% reported positive changes, and 15% – negative. Very similar responses appeared among inhabitants of Brasilia. Residents of Rio appreciate the idea of restoring the historic tramcar line and extending subway lines, but also express their anger at the absurd increase in prices as regards recreation and housing in the city. The last question was an open question: “Do you think that the elimination of several favelas and districts of poverty, in connection with the organization of the FIFA World Cup, is useful for the city or not? Briefly justify your opinion”. The answers can be divided into three groups⁷:

1) affirmative:

Yes, I believe that it can improve safety of the residents of the city and provide the necessary infrastructure to those who are re-housed on the occasion of the elimination of favelas, as long as it is not treated as something temporary

2) supposing:

Perhaps. Only if the housing program is really addressed to those people. Something that does not exist in Brazil

3) negative:

No, never! We cannot enter their homes and evict residents like Nazis without giving any reason and without giving them anything in return.

On the basis of the obtained responses it can be stated that the issue of liquidating favelas under the guise of preparations for the World Cup is controversial and arouses extreme reactions among the inhabitants of Brazilian cities.

Summary

On the basis of the presented results it was found that the answers obtained from the inhabitants of the two cities, i.e. Rio de Janeiro – the city which was formed as a result of uncontrolled urbanization and Brasilia – a utopian city – do not differ significantly. The answers indicate a slightly higher rating of Brasilia, however, in the context of the presented thesis some more extreme differences were expected. It is presumed that the research results were not so clear as it was expected due to a significant number of respondents from Brasilia who live in cities-satellites (44.44%) which were built in an uncontrolled way. In the further search for a more accurate

⁷ Wybrane odpowiedzi pochodzą z ankiety i zostały przetłumaczone przez autorkę.

⁷ Selected answers come from the survey and were translated by the author.

wionej tezy spodziewano się bardziej radykalnych różnic. Przypuszcza się, że wyniki badania nie są tak wyraziste, jak można się było spodziewać, za przyczyną znacznej liczby respondentów z Brasílii, którzy mieszkają w miastach satelitach (44,44%), powstałych w sposób niekontrolowany. W dalszych poszukiwaniach w celu dokładniejszego porównania należałoby zawęzić grupę badawczą do mieszkańców ścisłego centrum Rio i *Plano Piloto* w stolicy kraju.

Kolejnym spostrzeżeniem z przeprowadzonej ankiety jest to, że mieszkańcy obu miast w obrębie centrum mają łatwy dostęp do przestrzeni publicznych, jednak nie czują się w nich bezpiecznie i nie przebywają w nich chętnie. Miejscem, które współcześnie przejmuje zadanie przyjaznej przestrzeni publicznej staje się galeria handlowa. W obu badanych miastach transport publiczny jest źle oceniany pod względem estetycznym, bezpieczeństwa i skuteczności. Drogi rowerowe również nie satysfakcjonują ich użytkowników.

Zmiany urbanistyczne dokonane przy okazji organizacji Mistrzostw Świata w Piłce Nożnej 2014 są tematem kontrowersyjnym, zdania wśród Brazylijczyków na temat likwidacji niektórych faveli są podzielone, a budowa nowych stadionów czy poprawa infrastruktury drogowej praktycznie niezauważalna w kontekście problemów społecznych.

Przestrzeń publiczna, transport i bezpieczeństwo w mieście mają związek z kompozycją przestrzenną, jednak największe znaczenie ma stosunek władz państwowych do zagadnienia gospodarki przestrzennej oraz konsekwencji w planowaniu urbanistycznym. Głównym problemem obu miast jest niekontrolowane powstawanie osiedli mieszkaniowych bez przygotowania niezbędnej infrastruktury technicznej i planu urbanistycznego.

Wnioski

Przeprowadzone badania to próba odpowiedzi na pytanie, jak postrzegane są przestrzenie publiczne w dwóch brazylijskich miastach o odmiennym charakterze urbanistycznym. Po przeanalizowaniu danych okazało się, że w ogólnej ocenie łatwiej odnaleźć podobieństwa, a różnice zaznaczają się nieznacznie z korzyścią dla miasta planowanego. Głównym czynnikiem, który utrudniał interpretację danych, był zbyt szeroki dobór grupy sondażowej. W przyszłości, dla pogłębienia wniosków, należałoby wyselekcjonować grupę osób mieszkającą w obrębie planowanego układu urbanistycznego. Ważnym wnioskiem nasuwającym się po przeprowadzeniu badania jest wniosek o zaskakująco silnym oddziaływaniu rozwarstwienia społecznego i braku poczucia bezpieczeństwa na percepcję i ocenę przestrzeni publicznych w obu miastach. Wyraźne przeniesienie funkcji publicznych do wnętrza zamkniętych kompleksów mieszkaniowych, przestrzeni półpublicznych z kontrolą dostępu i obiektów handlowych w perspektywie czasu doprowadza do homogenizacji społeczeństwa i w konsekwencji pogłębia istniejące już problemy społeczne obu miast.

comparison, the research group should be restricted to the residents of the very centre of Rio and *Plano Piloto* in the capital city.

Another observation from the conducted survey is the fact that the residents of both cities within the city centre have easy access to public spaces, however, they do not feel safe in them and do not spend their time there willingly. A place which today takes over the function of a friendly public space is the shopping mall. In both cities the public transport is evaluated as bad in terms of aesthetics, safety and efficiency. Cycle tracks do not satisfy their users either.

Urban changes which were introduced on the occasion of organizing the FIFA World Cup 2014 constitute a controversial subject; Brazilians' opinions about the liquidation of some favelas are different and construction of new stadiums or improvement of the road infrastructure is practically ineffective in the context of social problems.

The public space, transport and safety in the city are related to the spatial arrangement, however, the most important aspect is the attitude of the state authorities to the problem of spatial economy and consistency in urban planning. In both cities the main problem is connected with the uncontrolled formation of residential estates without preparing the necessary technical infrastructure and urban planning.

Conclusions

The conducted research is an attempt at answering the question concerning the way public spaces in the two Brazilian cities with a different urban character are perceived. After having analyzed the data, it turned out that in the overall assessment it is easier to find similarities and there are only slight differences which appear to be in favour of the planned city. The main factor that made it difficult to interpret the data was a too broad selection of the survey group. In the future, in order to arrive at better conclusions, a group of people living within a planned urban layout should be selected. An important conclusion which appeared after carrying out the research is the fact that there is a surprisingly powerful impact of social stratification and lack of security on the perception and evaluation of public spaces in both cities. An explicit transfer of public functions to the interiors of gated communities, semi-public spaces with strict controls of access and commercial facilities in the long term leads to homogenization of the society and consequently deepens the already existing social problems of both cities.

*Translated by
Bogusław Setkiewicz*

Bibliografia/References

- [1] Carvalho M., Varkki George R., *Residential Satisfaction in Condomínios Exclusivos (Gate-Guarded Neighborhoods) in Brazil*, „Environment and Behavior” 1997, Vol. 29, No. 6, 735.
- [2] Caldeira T., *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*, EDUSP, São Paulo 2000.
- [3] Dias F., *O desafio do espaço público nas cidades do século XXI*, „Arquitextos – Periódico mensal de textos da arquitetura” 2006, No. 61, Vol. 5, <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.061/453> [accessed: 23.11.2016].
- [4] Figueiredo Silva I.M., *Análise dos Espaços Públicos do Município de Varginha – MG*, Universidade Federal de Alfenas, 2011, <http://www.unifal-mg.edu.br/geografia/sites/default/files/TCC%20Iis.pdf> [accessed: 21.11.2016].
- [5] IBGE, *Infográficos, dados gerais do município*, <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/painel.php?lang=&codmun=330455&search=rio-de-janeiro> [accessed: 28.05.2014].
- [6] Morado Nascimento D., Carvalho de Queiroz Braga R., *Déficit habitacional: um problema a ser resolvido ou uma lição ser aprendida*, „Risco: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo” 2009, Vol. 9, No. 1, 103.
- [7] Sampaio Silva M.A., *A produção da habitação de interesse social no distrito federal e seus rebatimentos nos assentamentos irregulares na cidade modernista: o caso de Nova Colina*, doctoral dissertation, UFRJ, Rio de Janeiro 2011.
- [8] Costa A.E., *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, CODEPLAN, DePHA, Brasília 1991.
- [9] Fonseca Cruz L.S., Medeiros A.E., *Brasília, discurso ou narrativa? Questões sobre preservação e identidade cultural*, 9º Seminário Docomomo Brasil, 2011, http://www.docomomo.org.br/seminario%209%20pdfs/158_M05_RA-BrasiliaDiscursoNarrativa-ART_luciana_saboia.pdf [accessed: 28.05.2014].
- [10] Peluso M.L., *Brasília: da cidade mitificada à cidade administrativa*, „Seminário de História da Cidade e do Urbanismo” 2002, Vol. 7, No. 2, <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/issue/view/51> [accessed: 28.05.2014].
- [11] Oliveira R.A., *Brasília e o paradigma modernista: planejamento urbano do moderno atraso*, EDUSP, São Paulo 2008.
- [12] Braga M., *O concurso de Brasília: Sete Projetos para uma Capital*, Cosac Naify, São Paulo 2010.
- [13] Petição Pública, *Atenção, Brasília: o espaço público é público!* <http://www.peticaopublica.com.br/pview.aspx?pi=vivavidabsb> [accessed: 20.11.2016].

Streszczenie

W prezentowanym artykule zamieszczono wyniki badań przeprowadzonych na stuosobowej grupie mieszkańców dwóch brazylijskich miast: Rio de Janeiro i Brasília. Celem badań było sprawdzenie, jak mieszkańcy oceniają przestrzenie publiczne, transport i bezpieczeństwo w obu ośrodkach miejskich, oraz zestawienie i porównanie otrzymanych wyników z analizami urbanistycznymi i obserwacjami dokonanymi na miejscu. W pierwszej części artykułu przedstawiono charakterystykę wybranych miast – Rio de Janeiro jako miasta rozwijającego się w sposób niekontrolowany oraz Brasília – miasta zaprojektowanego przez Lúcia Costę. W drugiej części pracy zaprezentowano wyniki badań podzielone na następujące kategorie: przestrzenie publiczne w mieście, transport publiczny i indywidualny oraz bezpieczeństwo. Przedstawiono też opinię Brazylijczyków na temat zmian urbanistycznych związanych z organizacją Mistrzostw Świata w Piłce Nożnej 2014.

Słowa kluczowe: miasto utopijne, urbanizacja niekontrolowana, przestrzeń publiczna, Mistrzostwa Świata w Piłce Nożnej 2014

Abstract

This paper presents the results of research conducted on a group of a hundred people, residents of Rio de Janeiro and Brasília. The purpose of the study was to examine how the residents evaluate public spaces, transport and security in the cities and a summary and comparison of results with urban studies and with observations made on site. The first part of the work describes the characteristics of the selected cities – Rio de Janeiro as a city with uncontrolled urbanization and Brasília – a city planned by Lúcio Costa. The second part of the work describes the result of research divided into three sections: public spaces in the city, public and individual transport and security. The last part of paper presents the opinion of Brazilians on urban changes associated with the organization of the FIFA World Cup 2014.

Key words: utopian city, uncontrolled urbanization, public space, World Cup 2014