MOBILIDADE E PAISAGEM NA CIDADE UNIVERSITÁRIA DA ILHA DO FUNDÃO: (IN)COMPATIBILIDADES ENTRE PASSAR E ESTAR

MOBILITY AND LANDSCAPE IN ILHA DO FUNDÃO CAMPUS: (IN) COMPATIBILITIES BETWEEN AREAS OF PASSING AND STAYING

Fabiana Generoso de Izaga[1]; Rodrigo Rinaldi de Mattos[2]; Daniele Ferreira de Araújo[3], Ilan Rzetelna[4]

[1] Prof. Doutor | fabizaga@fau.ufrj.br | PROURB/FAU-UFRJ | Rio de Janeiro, Brasil; [2] Prof. Doutor | rodrigo.rinaldi@fau.ufrj.br | PROURB/FAU-UFRJ | Rio de Janeiro, Brasil; [3]Graduanda em Arquitetura e Urbanismo | daniele.araujo@fau.ufrj.br | FAU-UFRJ | Rio de Janeiro, Brasil, [4]Graduando em Arquitetura e Urbanismo | ilan.rzetelna@fau.ufrj.br | FAU-UFRJ | Rio de Janeiro, Brasil

Resumo:
Este estudo analisa as incompatibilidades entre mobilidade urbana e acessibilidade nos jardins projetados por Roberto Burle Marx no entorno de dois edifícios do campus da Cidade Universitária da Ilha do Fundão da Universidade Federal do Rio de Janeiro: o Instituto de Puericultura e Pediatria Martagão Gesteira (IPPMG) e a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU). Integrante de um projeto de inspiração racionalista liderado por Jorge Machado Moreira em meados do século XX, o campus apresenta hoje paisagens de passar, marcadas por redes desconexas e espaços externos destituídos de enraizamento. A pesquisa adota metodologia quali-quantitativa, com base em entrevistas e levantamentos de campo, cotejados a dados sobre a mobilidade na área. Os resultados indicam que a mobilidade ativa — especialmente a caminhada — enfrenta obstáculos significativos, decorrentes da desproporção entre a escala territorial e a experiência corporal dos usuários, da ausência de infraestrutura de apoio e da descontinuidade dos percursos pedonais.

Palavras-chave:
Mobilidades; Burle Marx; Paisagismo; Cidade Universitária da Ilha do Fundão; Rio de Janeiro.

Abstract:
This study examines the mismatches between urban mobility and accessibility in the gardens designed by Roberto Burle Marx surrounding two buildings on the campus of the Federal University of Rio de Janeiro, located on Fundão Island: the Institute of Pediatrics and Childcare Martagão Gesteira (IPPMG) and the School of Architecture and Urbanism (FAU). The campus, developed under a rationalist vision led by architect Jorge Machado Moreira in the mid-20th century, today presents “passing landscapes,” characterized by disconnected networks and open spaces lacking a sense of rootedness. The research adopts a mixed-methods approach, combining interviews and field surveys with data on mobility in the area. The findings suggest that active mobility—especially walking—faces significant barriers due to the mismatch between territorial scale and bodily experience, the lack of supportive infrastructure, and the discontinuity of pedestrian pathways.

Keywords:
Mobilities; Burle Marx; Landscape; Ilha do Fundão Campus; Rio de Janeiro.

1. INTRODUÇÃO

Os cerca de cinco mil anos dos primeiros vestígios de cidades que temos notícia representam apenas cerca de 3% do tempo de existência da espécie humana na Terra — um intervalo relativamente curto para transformar o hábito ancestral do caminhar à vida sedentária nas cidades. Hoje, mais da metade da população mundial vive em cidades, e essa tendência deve aumentar, com projeções indicando que cerca de 68% da população global será urbana até 2050 (ONU-Habitat, 2022). Como lembra Mumford (2008), já nos primórdios, a cidade surge como uma forma amadurecida, tensionando polos da experiência humana: movimento e repouso.

A aceleração radical das últimas décadas, no entanto, impõe uma contradição: nunca fomos tão sedentários e nunca nos (corpos, objetos, informações) deslocamos tão rápido. Cem anos representam quase nada diante da nossa escala biológica, mas foram suficientes para hiperacelerar processos históricos, sociais e espaciais, gerando um impacto sem precedentes sobre os corpos e os territórios.

A vertigem dessa transformação é capturada por Sevcenko (2002), que recorre à imagem da montanha-russa para descrever a sensação contemporânea de exposição a forças naturais e históricas agenciadas por tecnologias modernas. Não se trata apenas de adotar ou rejeitar tais forças, mas de compreender os riscos embutidos em sua aceleração — uma lição que também ecoa nas análises de Virilio (1996), para quem a velocidade não somente comprime o espaço, mas subverte a própria noção de tempo, instaurando um estado de urgência em que “parar significa morrer”. O espaço urbano, assim, se torna não apenas um campo de circulação, mas um campo de tensão política e social em torno da gestão da velocidade.

Neste artigo analisamos as incompatibilidades entre a mobilidade urbana e a acessibilidade[1] e os jardins projetados por Roberto Burle Marx no entorno de dois edifícios do Campus da Cidade Universitária da Ilha do Fundão da Universidade Federal do Rio de Janeiro, o edifício do Instituto de Puericultura e Pediatria Martagão Gesteira e da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo[2].O espaço do campus, resultado do projeto de vertente racionalista liderado pelo arquiteto Jorge Machado Moreira em meados do século XX, apresenta atualmente “paisagens de passar” – caracterizadas por redes fragmentadas que limitam os espaços externos, desprovidos de vínculo e identidade. A partir de análises dos intercâmbios e das rotas pedonais entre os edifícios e seu entorno, bem como dos fluxos de circulação no campus, este trabalho busca fomentar uma reflexão crítica. O objetivo é contribuir para novas abordagens no desenho de espaços abertos em urbanizações de orientação racionalista, com um tratamento mais atento ao nível do solo, visando aprimorar tanto a qualidade paisagística quanto a mobilidade ativa no Campus (Figura 1).

Na primeira parte deste artigo, apresentamos discussão sobre os temas da mobilidade urbana e da acessibilidade, assim como visões contemporâneas sobre o paisagismo e o urbanismo. Em seguida, apresentamos a metodologia quali-quantitativa, baseada em entrevistas e levantamentos, cotejando-os a dados. Na segunda parte apresentamos o estudo empírico sobre as mobilidades e os jardins projetados, sendo a FAU parcialmente executada, por Roberto Burle Marx no Campus da Cidade Universitária da Ilha do Fundão. Ao final apresentamos nossas conclusões sobre a necessidade de atualização e de desenvolvimento de novas abordagens sobre o paisagismo e a mobilidade urbana, sobretudo a ativa (pedestres e bicicletas) relacionados a esses dois edifícios e ao Campus da Ilha do Fundão.

[1] Abordamos a acessibilidade pelo viés da “Acessibilidade percebida”: Captada por meio de entrevistas semiestruturadas, considerando barreiras simbólicas, sensação de segurança, experiências de exclusão.
[2]Ambos os edifícios foram projetados pelo arquiteto Jorge Machado Moreira, então arquiteto-chefe do Escritório Técnico da Universidade do Brasil (ETUB), Instituto de Puericultura e Pediatria Martagão Gesteira, IPPMG (1953) e Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, FAU (1957).

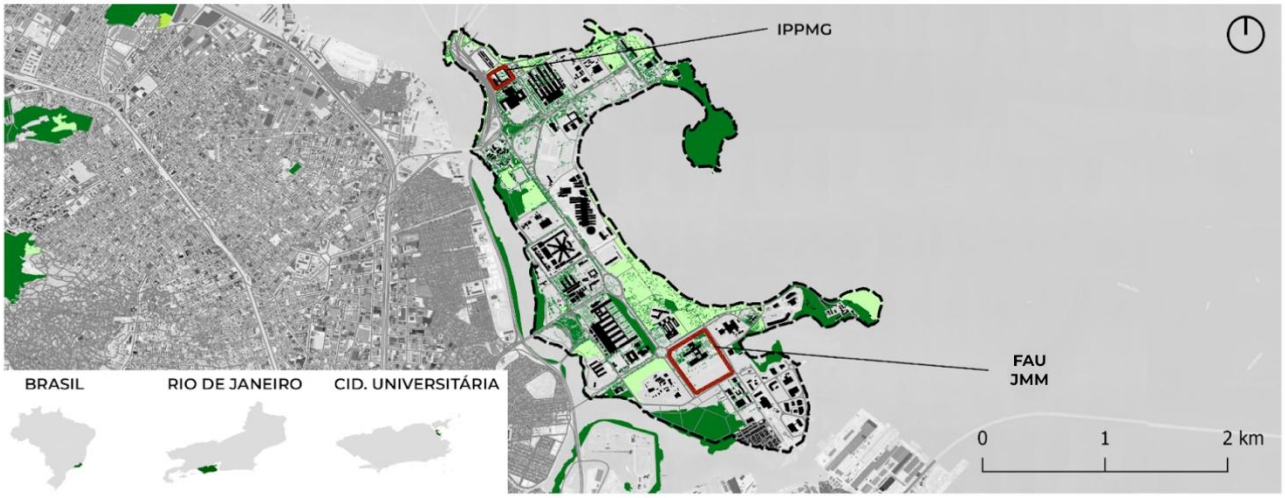

Figura 1: Edifícios do IPPMG e da FAU, Campus da Cidade Universitária da Ilha do Fundão da Universidade Federal do Rio de Janeiro.
Fonte: Os autores, a partir de Google Maps (2025).

2. REVISÃO DE LITERATURA

2.1. CORPO, VELOCIDADE E DESIGUALDADE NAS CIDADES CONTEMPORÂNEAS

Como apontam Graham e Marvin (2001), o regime atual de fluxos e conectividade urbana aproxima pontos distantes e torna irrelevantes os "entre-lugares", que padecem do chamado *"tunnel effect"*, segundo os autores. Os "entre-lugares" são zonas residuais produzidas por infraestruturas que fragmentam o tecido urbano, sob a perspectiva daqueles que com elas interagem. Esses espaços, percorridos tão rapidamente que escapam à percepção, não são planejados nem têm função definida. Resultam da concentração seletiva de mobilidade e serviços, que privilegia determinados locais em detrimento de conexões integradas com o restante da cidade. Tal transformação não é neutra: ela produz uma geografia veicular que desloca a geografia humana, como argumenta Illich (2005), instaurando privilégios para quem controla veículos motorizados e agonia para quem depende apenas da energia metabólica. A velocidade torna-se, assim, um marcador de inclusão e exclusão social, redefinindo as condições de participação na vida urbana. Evidentemente, as trocas humanas só ocorrem no lugar de estar ou, no máximo, no espaço lento do caminhar ou pedalar, pressuposto para políticas afirmativas de acessibilidade, como veremos a seguir. O privilégio não está em ter acesso à velocidade e à aceleração, mas no controle desta. Quem pode decidir quando acelerar e diminuir o passo tem o controle dos processos.

Os problemas observados nas últimas décadas não são desvios pontuais, mas sintomas estruturais de uma incompatibilidade profunda entre o que somos, adaptados para o movimento, sim, mas no ritmo do caminhar. E não são poucas as pistas em textos, projetos e formatos de cidade que vêm nos informando sobre isso. Venturi, Scott Brown e Izenour (2003) exploram essa lógica ao analisar como, na strip urbana, a comunicação precisa ser adaptada à percepção veloz do motorista: sinais enormes substituem sutilezas arquitetônicas, porque a alta velocidade não permite ao observador processar detalhes. O espaço urbano é reconfigurado para atender às exigências da mobilidade acelerada e individual, sacrificando qualidades fundamentais da experiência urbana e impondo uma gramática visual e espacial orientada pelo movimento motorizado.

2.2. ACESSIBILIDADE, JUSTIÇA DISTRIBUTIVA E PLANEJAMENTO INTEGRADO

A noção de acessibilidade tem adquirido crescente centralidade nos debates sobre mobilidade urbana (Alvim, Izaga, Claps, 2024), especialmente quando associada a princípios de justiça social, planejamento territorial e equidade no acesso às oportunidades urbanas. A partir dessa perspectiva, autores como Pereira (2019) e Levine (2019) oferecem contribuições fundamentais para uma

compreensão crítica da acessibilidade, não apenas como uma condição técnica de deslocamento, mas como um indicador de desigualdades estruturais na produção do espaço urbano.

No estudo de Pereira (2019), que analisa os efeitos territoriais dos megaeventos no Rio de Janeiro, a acessibilidade é discutida sob a ótica da justiça distributiva. O autor argumenta que as intervenções em transporte promovidas para a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos aprofundaram desigualdades espaciais ao favorecerem áreas centrais ou já bem conectadas, em detrimento de territórios historicamente marginalizados. Pereira defende que as políticas de transporte superem critérios meramente técnicos, incorporando a equidade territorial como princípio central. Propõe, ainda, a espacialização de indicadores de acessibilidade desagregados por grupos sociais, de modo a revelar quem são os beneficiados e os excluídos pelas decisões de planejamento.

Por sua vez, Levine (2019) aborda a acessibilidade como a base conceitual que deveria estruturar o planejamento integrado de transporte e uso do solo. O autor critica a predominância de abordagens que associam sucesso no planejamento à redução do tempo de deslocamento ou ao aumento da velocidade dos fluxos. Em seu lugar, Levine propõe que a verdadeira medida de eficiência urbana deve ser a facilidade de acesso a destinos significativos — trabalho, escola, saúde, lazer — independentemente do tempo ou modo de transporte envolvido. Essa mudança de paradigma desloca o foco do transporte em si para o território e suas formas de organização, destacando a importância de políticas que articulem densidade urbana, diversidade de usos e distribuição equilibrada de oportunidades.

Ambos os autores convergem na crítica a modelos tecnocráticos e funcionalistas de mobilidade, destacando a urgência de incorporar critérios de equidade, inclusão social e justiça espacial na formulação de instrumentos de planejamento. A acessibilidade, nesse sentido, deve ser entendida como um direito urbano e como um recurso coletivo distribuído de forma desigual, cuja ampliação exige tanto decisões técnicas quanto disputas políticas sobre o desenho da cidade e a alocação de investimentos públicos. A acessibilidade em questão é aquela que prioriza a capacidade de enraizar, nos “entre-lugares”, práticas sociais que promovam relações associativas e de pertencimento, algo não tão evidente nos interstícios da Cidade Universitária.

2.3. VISÕES CONTEMPORÂNEAS DE PAISAGEM

A obra de Gilles Clément, paisagista, botânico e pensador francês, é central na renovação das práticas paisagísticas contemporâneas diante da crise ambiental e da necessidade de redefinir as relações entre sociedade e natureza. Em *Jardins, paisagem e gênio natural* (2021), critica o paisagismo tradicional baseado no controle e propõe uma abordagem ecológica, centrada na diversidade, nos ciclos naturais e na impermanência. No *Manifesto do Terceiro Paisagem* (2018), valoriza os “espaços residuais” — áreas abandonadas ou não planejadas — como reservas de biodiversidade. Surge, assim, o “terceiro paisagista”, que reconhece o valor ecológico e social desses fragmentos.

As perspectivas de Clément, como o jardim em movimento e a terceira paisagem, nos convidam a olhar para o que escapa ao planejamento formal e ao controle disciplinar. Essa escuta ao não planejado, quando atravessada pelas palavras de Nego Bispo (2023), por exemplo, ganha novas camadas, onde a paisagem pode deixar de ser apenas campo de intervenção para se afirmar como continuidade de mundos que nunca se separaram da terra. Jogar no mato aquilo que apodrece não é gesto de descarte, mas de confiança nos ciclos da vida, na inteligência da mata e na simbiose entre seres. O chão absorve, nutre e transforma sem precisar de projeto ou nome técnico. Essa prática cotidiana, rejeitada pela lógica urbana da assepsia e do controle, aponta para formas de estar que não exigem vigilância ou gestão, mas convivência e cuidado.

Na Cidade Universitária, feita da justaposição de ilhas, o traçado viário monumental inscreve uma visão de época e por isso mesmo se tornou referência patrimonial. Mas é nas bordas — sobretudo nas dobras de mangue, onde tudo corre, se mistura e renasce — que a paisagem revela potências que desafiam essa rigidez central. Esses manguezais, berçários da vida e destinos de tudo o que escapa, dialogam diretamente com os gestos descritos por Nego Bispo: não há lixo (orgânico), apenas matéria em trânsito, vida em transformação. Observar essas práticas não significa estetizar

o espontâneo como exceção, mas deslocar o olhar para o domínio do vivido. A cosmofobia de que fala Bispo (2023) denuncia a recusa dos modos de existência que fermentam, decompõem e se regeneram, tudo aquilo que o urbanismo hegemônico tenta apagar. Os jardins do Campus, nesse sentido, podem ser mais do que passagens ou molduras contemplativas: podem se tornar paisagens de reexistência, onde a permanência, o rastro e o tempo ganhem lugar. Não se trata apenas de repensar os espaços de passar, mas de refazer o que entendemos como espaço de estar — talvez menos um lugar para controlar, e mais um lugar onde a vida possa continuar a acontecer.

As proposições de Gilles Clément e as reflexões de Nego Bispo, embora partam de campos distintos, convergem na crítica às lógicas de controle sobre a terra e na valorização dos processos vivos. Enquanto Clément propõe um paisagismo atento ao não planejado e às dinâmicas ecológicas, Bispo aponta para cosmologias em que a terra não é separada da vida. Juntas, essas perspectivas nos convidam a repensar os espaços livres urbanos não como áreas a gerir, mas como territórios vivos, capazes de abrigar múltiplos tempos, práticas e existências.

3. MÉTODOS

Buscamos demarcar um campo teórico-investigativo que tenha o entrelaçamento e a vinculação dos jardins projetados por Roberto Burle Marx nesses edifícios com os deslocamentos internos e externos do Campus. Por meio de entrevistas com frequentadores do Campus, usuários desses edifícios, e técnicos especialistas na Cidade Universitária e nos temas do paisagismo e da mobilidade urbana. Soma-se a isso o levantamento de dados e informações sobre a organização e a estrutura dos deslocamentos no Campus.

Adotamos uma abordagem quali-quantitativa, de caráter exploratório e interpretativo, com o objetivo de demarcar um campo teórico-investigativo voltado à compreensão das relações entre os jardins projetados por Roberto Burle Marx nos edifícios da Cidade Universitária da UFRJ e os fluxos de deslocamento – internos e externos – no Campus. Para isso, a metodologia combina procedimentos de levantamentos de campo e análise documental, orientados por referenciais interdisciplinares dos campos do paisagismo, da mobilidade urbana e do urbanismo.

Empregamos uma abordagem conceitual da acessibilidade pautada na equidade e na justiça distributiva, alinhada a uma perspectiva metodológica que considera a facilidade de acesso — em termos de distância, tempo e custo — aos destinos desejados. Além disso, incorporamos a dimensão da inclusão social, buscando eliminar barreiras físicas, sociais e institucionais que restringem a mobilidade. Essa combinação permite avaliar tanto a eficiência operacional quanto os critérios normativos, ampliando o escopo para assegurar que recursos urbanos sejam distribuídos de forma justa e inclusiva.

Como estratégia de coleta de dados primários, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com interlocutores de diferentes perfis, que frequentam a Cidade Universitária da Ilha do Fundão e com rotinas quotidianas no IPPMG e na FAU: especialistas em paisagismo e mobilidade (3); técnicos com atuação na gestão do campus (2); docentes (3) e discentes (1). Foram consideradas representativas para análise essas 9 entrevistas, embora tenham sido realizadas 14. A seleção buscou contemplar tanto usuários frequentes dos edifícios com jardins de autoria de Burle Marx quanto profissionais das áreas de paisagismo e transporte urbano, visando incorporar perspectivas técnicas, institucionais e cotidianas relevantes aos objetivos da pesquisa. As entrevistas seguiram um roteiro único composto por 18 perguntas sobre questões atuais e 6 sobre perspectivas futuras.

Levantaram-se dados secundários por meio da análise de documentos institucionais, plantas, projetos paisagísticos e registros históricos, com foco na concepção, implantação e atualizações dos jardins de Burle Marx. Esses dados foram complementados por informações sobre a circulação no Campus, incluindo sistema viário, transportes, modos de deslocamento e fluxos entre edifícios. A articulação entre entrevistas e registros documentais sustenta uma leitura crítica sobre as conexões — ou desconexões — entre o legado paisagístico e o uso cotidiano dos espaços abertos,

visando compreender como a qualidade dos jardins influencia a apropriação do espaço público e a mobilidade ativa no campus.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A análise dos jardins projetados por Roberto Burle Marx no Campus da Cidade Universitária da Ilha do Fundão revela como as transformações urbanas, particularmente no que se refere à mobilidade e acessibilidade, afetam a relação dos usuários com esses espaços paisagísticos. A Ilha do Fundão, com seus 500 hectares, caracteriza-se por um gigantismo que gera desafios significativos para a integração dos diferentes núcleos que compõem o campus. Apesar de sua localização central, o campus enfrenta dificuldades crônicas no que diz respeito à mobilidade urbana, com infraestrutura deficiente, tanto no transporte público quanto nas condições de circulação pedonal (Izaga, Silveira, 2017).

O transporte público no campus é majoritariamente realizado por ônibus, com 50% das viagens sendo feitas por esse meio, embora as linhas de ônibus internas operem com largos intervalos e com três itinerários circulares, limitando a eficiência do sistema de deslocamento (Ribeiro, 2015). Embora a Ilha seja conectada ao continente por cinco pontes, os transportes ferroviário e metroviário ainda não alcançam a região, o que agrava a dependência de meios de transporte convencionais e de baixo desempenho, como os ônibus. A presença de 238 mil metros quadrados de estacionamento, distribuídos ao redor dos edifícios, também reflete a prioridade dada ao transporte individual, enquanto o caminhar, condição essencial para a mobilidade ativa, é prejudicado por distâncias extensas, falta de calçadas adequadas, e a exposição constante ao sol e intempéries.

4.1. O INSTITUTO DE PUERICULTURA E PEDIATRIA MARTAGÃO GESTEIRA IPPMG

Os jardins do Instituto de Puericultura e Pediatria Martagão Gesteira (IPPMG) integram o projeto paisagístico concebido por Roberto Burle Marx na década de 1950, configurando-se como uma das primeiras intervenções implementadas na Ilha do Fundão. Com função originalmente terapêutica, o espaço foi planejado para oferecer um ambiente que promovesse o bem-estar dos pacientes, funcionando como parte complementar ao tratamento clínico (Figura 2).



Figura 2: Instituto de Puericultura e Pediatria Martagão Gesteira, UFRJ. Projeto original com projeto dos jardins de R.B. Marx e edifício (esq.) Imagem de satélite do Terminal BRT e do IPPMG (dir.)

Fonte: NPD/FAU-UFRJ, 1958; Foto satélite Google Earth, 2025.

Ao longo das décadas seguintes, a ilha foi submetida a um processo de adensamento construtivo que transformou significativamente sua dinâmica espacial. Entre as principais intervenções no entorno imediato do IPPMG, destacam-se a implantação do Hospital Universitário Clementino Fraga Filho, na década de 1980, e a inauguração do Terminal Aroldo Melodia, pertencente ao sistema BRT Transcarioca, em 2014. Ambas as estruturas intensificaram o fluxo de pessoas na região, alterando o caráter do espaço originalmente planejado. A implantação do BRT resultou em impactos significativos ao traçado paisagístico original, uma vez que parte da via expressa foi inserida sobre

a área do jardim projetado por Burle Marx, desconsiderando seus princípios compositivos e valores patrimoniais (Figura 3).

Além disso, a localização do IPPMG entre o terminal do BRT e o Hospital tornou o instituto um corredor de passagem para os usuários do transporte coletivo. Essa circulação intensa, não planejada, compromete a ambiência do espaço, sobretudo por se tratar de uma unidade de atendimento pediátrico, cujos usuários demandam um ambiente protegido e acolhedor. O jardim, concebido como extensão terapêutica do cuidado em saúde, é atualmente reduzido a uma zona de transição, perdendo sua função original.

Outro aspecto que contribui para a descaracterização do espaço é sua apropriação como estacionamento informal por parte de usuários do IPPMG e do Hospital. A escassez de vagas formais e o crescimento do uso do transporte individual têm levado à ocupação indevida da área paisagística, já fragilizada pela intervenção viária. O resultado é a consolidação de um estacionamento a céu aberto em área originalmente destinada ao uso terapêutico, acentuando os impactos negativos sobre a integridade ambiental e funcional do jardim.



Figura 3: Instituto de Puericultura e Pediatria Martagão Gesteira. Vista do estacionamento (esq.) e Vista do Terminal do BRT a partir do IPPMG (dir).

Fonte: Os autores (2025).

4.2. O EDIFÍCIO JORGE MACHADO MOREIRA, DA FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO FAU

O projeto paisagístico concebido por Roberto Burle Marx para o edifício Jorge Machado Moreira, sede da então Faculdade Nacional de Arquitetura, articula-se ao programa arquitetônico por meio de duas intervenções complementares: um jardim frontal de caráter ornamental — com árvores, arbustos, forrações e espelhos d'água — e um jardim posterior voltado a usos experimentais e didáticos, concebido como suporte ao ensino e à pesquisa. Contudo, apenas o jardim frontal foi efetivamente executado, restringindo a proposta pedagógica ao campo projetual (Figura 4).

Com o passar das décadas, a incompletude do projeto tornou-se ainda mais evidente diante das transformações nos padrões de uso e mobilidade do campus. Na década de 1960, o edifício abrigava exclusivamente o curso de Arquitetura e comportava até 900 alunos, cuja circulação se dava, em sua maioria, por meio de veículos particulares — uma lógica compatível com o plano original. Hoje, o edifício abriga tanto o curso de Arquitetura e Urbanismo (com cerca de 1.750 alunos da graduação e pós-graduação) quanto a Escola de Belas Artes (EBA/UFRJ), com aproximadamente 2.500 alunos, além de espaços administrativos vinculados à reitoria da UFRJ. O predomínio atual do transporte público, alinhado a demandas de acesso às outras unidades próximas, reconfigurou os fluxos de circulação no entorno, dando origem a linhas de desejo que cortam o gramado do jardim frontal, o que revela um certo descompasso entre o traçado paisagístico original e as necessidades que hoje se apresentam (Figura 5).

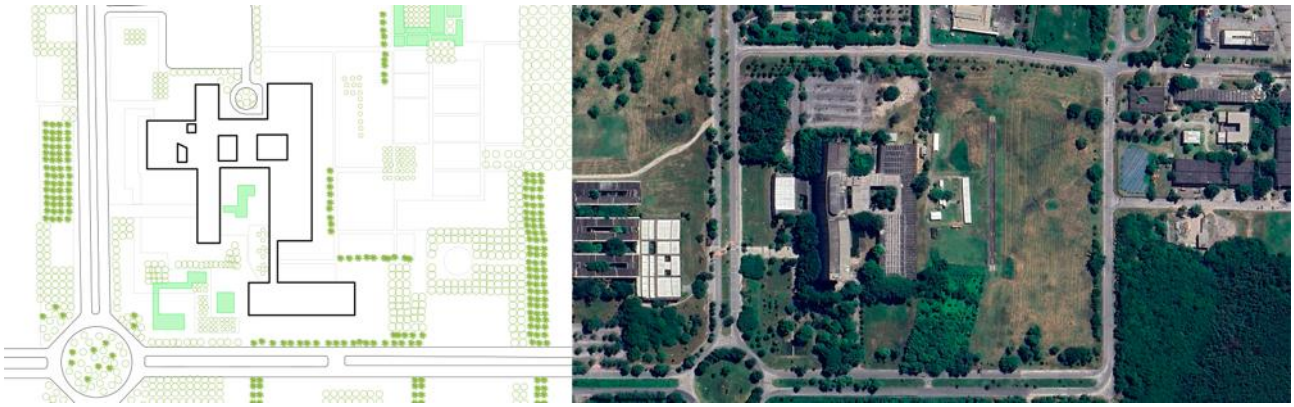

Figura 4: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Projeto original dos jardins de R.B. Marx na quadra da FAU (esq.) e Imagem de satélite da quadra da FAU (dir.).

Fonte: Os Autores e Google Earth (1958 e 2024).



Figura 5: Quadra da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Jardins, acesso leste, ao fundo ponto de ônibus (esq.). Jardins, acesso leste, ao fundo pilotis da biblioteca do edifício da FAU-UFRJ (dir.)

Fonte: Os autores (2024).

A situação se intensifica com a ocupação não planejada da área posterior, atualmente utilizada como pista de aeromodelismo pela AMA/UFRJ, e com a cedência de parte do terreno para a construção das fundações de um novo edifício da EBA, hoje um bosque em franca regeneração. A pressão por novos usos nesse espaço inviabiliza a retomada do projeto experimental de Burle Marx tal qual foi concebido. Além disso, a quadra da FAU, ao contrário de outros setores do campus, como o entorno do IPPMG, não sofreu um processo de adensamento construtivo. Ainda assim, seus espaços livres seguem subutilizados, carecendo de outros modos e atividades que imprimam significado à permanência e ao convívio.

Nesse contexto, os jardins projetados por Burle Marx para a FAU e o IPPMG assumem papéis distintos, mas igualmente simbólicos. No IPPMG, a vegetação contribui para orientar os fluxos, articular o espaço construído e qualificar a ambiência. Já na FAU, a proposta original buscava não apenas conferir identidade paisagística ao edifício, mas também instaurar um campo de experimentação e engajamento social, por meio da diversidade de espécies e de usos. Entretanto, a ausência de articulação entre o paisagismo e o sistema de mobilidade compromete a funcionalidade dos jardins, concebidos como espaços públicos ativos e acessíveis — questão que precisará ser revista na eventualidade de o jardim experimental vir a ser implantado.

Assim, embora revelem um notável valor estético e patrimonial, os jardins da FAU não conseguem cumprir plenamente seu papel integrador — social e funcionalmente — no cotidiano da universidade. Essa desconexão evidencia a necessidade de se reinterpretar o legado de Burle Marx à luz das demandas contemporâneas por mobilidade ativa, convivência e requalificação dos espaços livres no campus da UFRJ.

5. CONCLUSÕES

Enquanto território universitário e metropolitano, a Cidade Universitária da Ilha do Fundão expressa os desafios contemporâneos relacionados à mobilidade urbana, à acessibilidade e à qualificação dos espaços livres. Apesar de sua localização estratégica no Rio de Janeiro e de sua relevância na produção científica e acadêmica, o campus apresenta fragilidades estruturais e funcionais que comprometem sua capacidade de oferecer experiências urbanas integradas e adequadas às necessidades cotidianas de seus usuários.

A análise da acessibilidade local evidencia uma contradição nos jardins de Burle Marx: concebidos para integrar arquitetura, paisagem e vida coletiva, tornaram-se áreas de passagem, marcadas por fluxos acelerados. Isso intensifica a fragmentação socioespacial e revela a prevalência de uma mobilidade centrada no transporte individual, em detrimento da escala do corpo e da vivência cotidiana. As análises do IPPMG e da FAU, embora em contextos distintos — um marcado pelo adensamento e outro pela incompletude —, apontam a mesma desconexão entre paisagem e mobilidade ativa. No IPPMG, o jardim perdeu sua função original; na FAU, a não execução do projeto inviabilizou um espaço de convívio e aprendizado.

Essa desconexão é agravada pela predominância do transporte rodoviário como principal meio de acesso ao campus, associada à ausência de integração com os sistemas ferroviário, metroviário e aquaviário, e à carência de infraestrutura voltada à mobilidade ativa, como ciclovias e calçadas adequadas. É preciso reconhecer que a magnitude da cidade do Rio de Janeiro e da própria Cidade Universitária demanda infraestruturas de transporte de grande capacidade, que têm entre seus efeitos colaterais o denominado "*tunnel effect*" (Graham, Marvin, 2001). Mesmo com eventuais melhorias no transporte coletivo, persistirão barreiras à mobilidade ativa, como longas distâncias, percursos descontínuos, ausência de sombreamento, sinalização e conforto ambiental.

A configuração atual dos espaços livres, neste caso denominados “entre-lugares”, também limita a construção de vínculos entre os sujeitos e o território. Embora extensas em sua dimensão, essas áreas foram em grande parte relegadas à condição de fragmentos desarticulados — inclusive nos dois edifícios analisados, cujos jardins têm reconhecido valor paisagístico e patrimonial. A Cidade Universitária, ainda que dotada de infraestrutura acadêmica qualificada, permanece desconectada da escala do corpo e das práticas cotidianas, distanciando a produção de conhecimento da convivência e da permanência no campus. A questão central, portanto, está nas estratégias de enraizamento que devem ser promovidas a partir das estações de transporte de massa, tanto as existentes quanto as que venham a ser projetadas, evitando replicar nas vias voltadas aos automóveis de passeio essa mesma condição de passagem acelerada.

Diante desse quadro, torna-se necessária uma revisão crítica dos paradigmas que estruturaram a Ilha do Fundão. Não se trata de questionar o valor patrimonial dos jardins de Burle Marx, que ocupam uma fração da área total da ilha, mas de atualizar os conceitos que os orientam, reconhecendo-os como espaços com potencial para mediar os usos de “passagem” e “permanência”, desde que reposicionados à luz das demandas atuais. As reflexões de Gilles Clément e Nego Bispo contribuem para esse deslocamento de perspectiva, ao compreenderem a paisagem não como cenário, mas como território de cuidado, transformação e presença.

Requalificar os percursos pedonais, conectando os jardins por redes contínuas, pode mitigar a escala desumanizada do campus. A reativação de espaços livres subutilizados, como os existentes na FAU, com base em abordagens participativas, pode transformá-los em ambientes de ensino, encontro e apropriação cotidiana. Apenas por meio de uma abordagem multidisciplinar e participativa será possível reconectar os saberes à vida cotidiana e consolidar uma universidade democrática, acessível e integrada ao seu território — em que caminhar, parar e permanecer sejam práticas reconhecidas como parte essencial da experiência universitária.

As reflexões deste artigo original articulam-se com a Exposição “Burle Marx e a UFRJ – a paisagem moderna na Cidade Universitária”, realizada de 8 de outubro a 9 de dezembro de 2024, no mezanino do Edifício Jorge Machado Moreira, FAU-UFRJ.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVIM, A. T. B.; IZAGA, F. G.; CLAPS, R. F. **Mobilidade urbana em perspectiva: novos olhares sobre as dinâmicas da cidade contemporânea.** Cadernos Metrópole, v. 26, n. 60, p. 413–421, 2024.

BISPO, A. S. **A terra dá, a terra quer**. São Paulo: Ubu Editora; PISEAGRAMA, 2023.

CLÉMENT, G. **Jardines, paisaje y genio natural.** Barcelona: Puente Editore, 2021.

CLÉMENT, G. **Manifiesto del tercer paisaje**. Barcelona: Gustavo Gilli, 2018.

GRAHAM, S.; MARVIN, S. **Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition.** London: Routledge, 2001.

ILLICH, I. Energia e Equidade. *In:* LUDD, N. (org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído.** São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

IZAGA, F.; SILVEIRA, A. Universidad Federal de Río de Janeiro: Un gigante en busca de la movilidad sustentable. *In:* **Arquis – movilidad post-fócil**. Argentina: Universidad de Palermo, 2017.

LEVINE, J. Accessibility as the foundation for transport and land-use planning practice. *In:* SILVA, C.; BERTOLINI, L.; PINTO, N. (orgs**.**). **Designing accessibility instruments: lessons on their usability for integrated land use and transport planning practices (5-21)**. Nova York: Routledge, 2019

MUMFORD, L. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas.** São Paulo: Martins Fontes, 2008.

PEREIRA, R. **Justiça distributiva e equidade no transporte: legado dos megaeventos e desigualdades de acesso a oportunidades no Rio de Janeiro.** Brasília: Ipea, 2019.

RIBEIRO, S. K. (org.). **Relatório Final 3 Diagnóstico dos transportes e indicadores de emissão de CO2 da Cidade Universitária** da UFRJ. Rio de Janeiro: Laboratório Urbano da Cidade Universitária da UFRJ, PET/COPPE/UFRJ; Fundo Verde; Shell Brasil Petróleo Ltda., 2015.

SARAIVA, A. **ONU-Habitat: população mundial será 68% urbana até 2050.** Nações Unidas Brasil: ONU-Habitat, 2022,. Disponível em: https://brasil.un.org/pt-br/188520-onu-habitat-popula%C3%A7%C3%A3o-mundial-ser%C3%A1-68-urbana-at%C3%A9-2050?. Acesso em: 05 mai. 2025.

SEVCENKO, N. A síndrome do loop e a crítica. In: ____. **A corrida para o século XXI: no loop da montanha-russa.** São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

VENTURI, R.; BROWN, D. S.; IZENOUR, S. **Aprendendo com Las Vegas**. São Paulo: Cosac Naify, 2003.

VIRILIO, P. **Velocidade e política.** São Paulo: Estação Liberdade, 1996.