ESG - ENVIRONMENTAL, SOCIAL AND GOVERNANCE
SINGEURB
IV Simpósio Nacional de Engenharia Urbana

Rio de Janeiro, 22 a 24 de novembro de 2023

POR MAIS VIDA PÚBLICA: IMPACTOS E CAMINHOS POSSÍVEIS DE FAVORECIMENTO DO ESPAÇO PÚBLICO NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

FOR MORE PUBLIC LIFE: IMPACTS AND POSSIBLE WAYS OF FAVORING PUBLIC SPACE IN THE CITY OF RIO DE JANEIRO

MARQUES DA SILVA, Amanda Martins[1]; MARTINS, Diego Freire[2]; SIQUEIRA, Paulo Neves[3]

[1]Programa de pós-graduação em Urbanismo / Faculdade de Arquitetura e Urbanismo / Universidade Federal do Rio de Janeiro (PROURB / FAU / UFRJ), amanda.marques@fau.ufrj.br

[2] Programa de pós-graduação em Urbanismo / Faculdade de Arquitetura e Urbanismo / Universidade Federal do Rio de Janeiro (PROURB / FAU / UFRJ), diego.martins@fau.ufrj.br

[3] Programa de pós-graduação em Urbanismo / Faculdade de Arquitetura e Urbanismo / Universidade Federal do Rio de Janeiro (PROURB / FAU / UFRJ), paulo.siqueira@fau.ufrj.br

RESUMO

Diversos autores têm discutido os impactos dos grandes projetos de reestruturação urbana nas cidades brasileiras que, geralmente, favorecem lógicas de grupos de maior poder econômico, em detrimento das necessidades das massas. Esses projetos alteram direta ou indiretamente os espaços públicos das cidades, ora potencializando, ora enfraquecendo a efetivação do direito de acesso à cidade das populações. Para tanto, o debate foi dado através dos casos do Projeto Porto Maravilha e infraestruturas de mobilidade urbana no Bairro de Madureira, ambos localizados na cidade do Rio de Janeiro. O objetivo geral foi analisar os espaços públicos e suas relações enquanto infraestruturas planejadas de mobilidade urbana nos aspectos urbano-morfológicos e paisagísticos no Porto Maravilha e bairro de Madureira a fim de apontar caminhos de intervenções para favorecimento da vida pública. A metodologia foi baseada em revisão bibliográfica, pesquisa documental, elaboração de mapeamentos e incursão propositiva para qualificação das áreas analisadas. Como conclusão teve-se que aspectos urbano-morfológicos e paisagísticos puderam apresentar caminhos para a melhoria de relações interescalares para efetivação do direito de acesso à cidade, favorecendo à escala do pedestre e, consequentemente, à vida pública.

Palavras-chave: Espaço público; Direito de acesso à cidade; Rio de Janeiro.

ABSTRACT

Several authors have discussed the impacts of major urban restructuring projects in Brazilian cities that, as a rule, favor the logic of groups with greater economic power, to the detriment of the needs of the masses. These projects directly or indirectly alter the public spaces of cities, sometimes enhancing, sometimes weakening the effectiveness of the right of access to the city of the populations. For that, the debate was given through the cases of the Porto Maravilha Project and urban mobility infrastructures in the Madureira neighborhood, both located in the city of Rio de Janeiro. The general objective was to analyze the public spaces and their relations as planned infrastructures of urban mobility in the urban-morphological and landscape aspects in Porto Maravilha and Madureira neighborhood in order to point out ways of interventions to favor public life. The methodology was based on a bibliographical review, documental research, elaboration of mappings and propositional incursion for qualification of the analyzed areas. As a conclusion, it was found that urban-morphological and landscape aspects could present ways for the improvement of interscale relations for the realization of the right of access to the city, favoring the pedestrian scale and, consequently, public life.

Keywords: Public place; Right of access to the city; Rio de Janeiro.

1 INTRODUÇÃO

Este artigo é uma introdução ao debate do espaço público enquanto infraestrutura de mobilidade urbana em seus aspectos urbano-morfológicos e paisagísticos na cidade do Rio de Janeiro. O produto final foi a elaboração de propostas de intervenção para duas áreas da cidade, com o intuito de favorecer a escala humana via estratégias de qualificação do espaço público.

A ideia foi realizar um exercício teórico-metodológico a partir de um debate do espaço público como denominador comum na articulação da vida pública. Discutiremos o planejamento dos espaços, guiados por políticas que favorecem grupos hegemônicos da sociedade - em detrimento da grande massa da população. Essa discussão foi materializada através de intervenções na Zona Portuária, via Projeto Porto Maravilha e no Bairro de Madureira, na cidade do Rio de Janeiro.

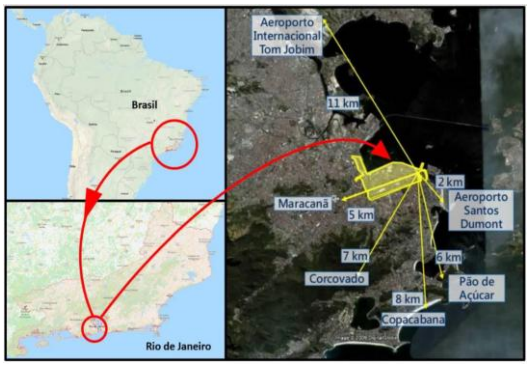
A finalidade deste artigo, mais do que diagnosticar a problemática existente, tentou prospectar caminhos possíveis de melhoria do contexto posto. O objetivo geral foi analisar os espaços públicos e suas relações enquanto infraestrutura planejada de mobilidade urbana, a fim de apontar caminhos de intervenções para favorecimento da vida pública em seus contextos.

2 CONTEXTOS URBANOS

2.1 Zona portuária: O Porto Maravilha

A zona portuária onde localiza-se o Porto maravilha fica na área Central da Cidade do Rio de Janeiro, abrange uma área de cinco milhões de metros quadrados, sendo composto por três bairros completos (Santo Cristo, Gamboa e Saúde) e três setores de bairros (São Cristóvão, Centro e Cidade Nova, conforme Figura 1.

Figura 1- Localização Projeto Porto Maravilha



Fonte: Adaptado de CDURP(2017)

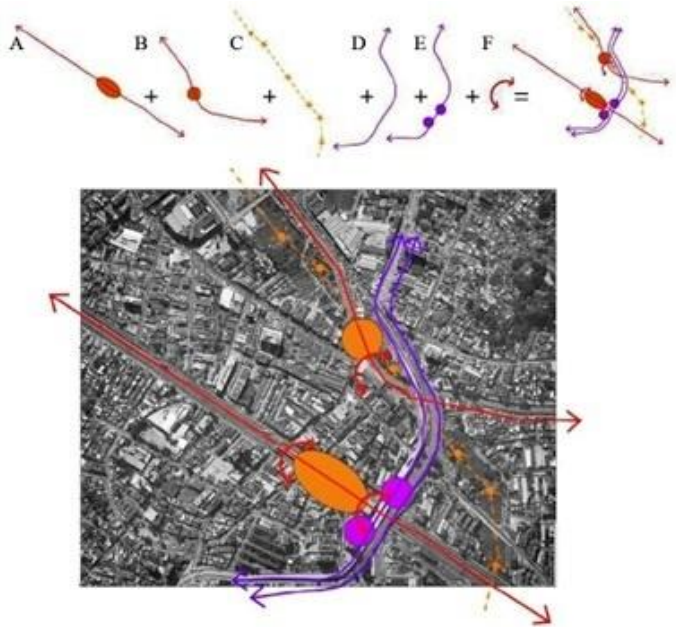
Criada a partir de um aterro, durante o governo do Presidente Rodrigues Alves e Prefeito Pereira Passos, a Zona Portuária tinha o intuito de viabilizar um moderno porto para a época. Com a evolução das técnicas das operações portuárias o trecho do porto entre a Praça Mauá e a Avenida Francisco Bicalho foi se tornando obsoleto, formando vazios urbanos e deixando edificações subutilizadas ou abandonadas. Para recuperá-las para a cidade foi concebido um plano de revitalização para área.

2.2 O Bairro de Madureira

A segunda área é um recorte do bairro de Madureira, cuja localização encontra-se entre as principais infraestruturas de transporte e mobilidade do bairro, na Figura 2. Devido ao posicionamento geográfico do bairro, situado entre o Centro e as regiões distantes da cidade, foram construídas várias infraestruturas viárias com objetivo de aproximá-los.

O constante aumento da população tornou necessária a construção de altos muros marginais à linha férrea. Eles criaram um isolamento físico ainda maior entre o sistema ferroviário e o restante da cidade. Atualmente Madureira possui grandes infraestruturas viárias e ferroviárias, que disputam espaço com os moradores e passantes do bairro.

Figura 2- Elementos estruturantes do espaço urbano do Bairro de Madureira



Fonte: Os Autores (2018)

A. Linha férrea Central do Brasil + Estação de Madureira
B. Linha férrea auxiliar + Estação de Magno
C. Faixa de transmissão de energia da LIGHT
D. Viaduto Negrão de Lima
E. Viaduto da Transcarioca + Estações do BRT
F. Passarelas de pedestre

3 DESENHO METODOLÓGICO

O presente estudo foi estruturado nas seguintes etapas: (i) revisão bibliográfica sobre aspectos urbano-morfológicos e paisagísticas de qualificação do espaço público; (ii) pesquisa documental para contextualização histórica e de legislação; (iii) elaboração de mapeamentos dos recortes urbanos; e (iv) incursão propositiva dos espaços públicos do Porto Maravilha e de Madureira.

A metodologia foi construída em duas frentes: Desenvolver "entradas" para leitura do espaço urbano e incursões propositivas de melhoria espacial: a nível de parâmetros urbanísticos (Porto Maravilha) e desenho urbano (Madureira).

3.1 Porto Maravilha

No **Porto Maravilha**, foi realizada análise comparativa entre parâmetros urbanísticos a partir de dois momentos: nos parâmetros legais da área até 2009 e após a vigência da Lei Complementar 101/2009. Os produtos gerados foram mapeamentos via simulações computacionais com o uso do *software ENVI-met* e análises gráficas a partir dos parâmetros estabelecidos pela legislação local. O recorte foi o Setor C tendo em vista a maior possibilidade de aprofundamento da análise.

3.2 Madureira

Em **Madureira**, foram analisados o bairro em relação ao tecido urbano circundante e a escala humana do pedestre no espaço público. Produzimos: *as built*-, mapeamentos e análise do recorte urbano e visitas de campo. Posteriormente, houve elaboração das proposições para o espaço público via desenho (técnico e em croqui).

4RESULTADOS E DISCUSSÕES

Dividimos este tópico entre: o caso de Madureira e do Porto Maravilha, o espaço público foi o denominador comum de incentivo à vida pública na discussão proposta. Constrói-se um diálogo teórico-metodológico entre as experiências selecionadas.

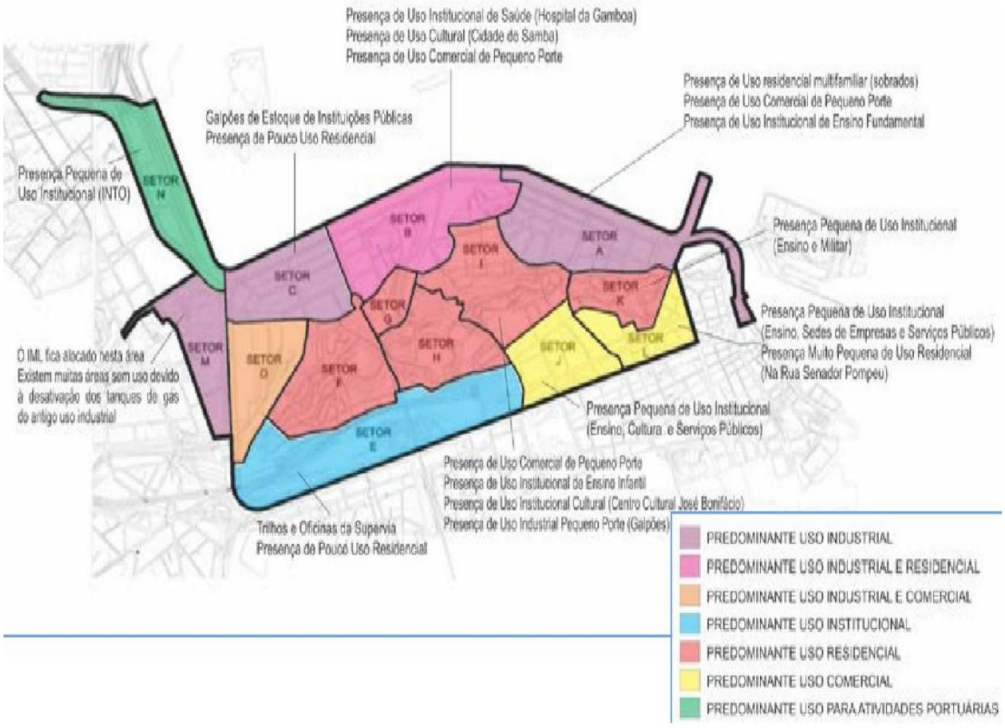
4.1 A zona portuária do Rio de Janeiro: O caso do Porto Maravilha

Na experiência do Porto Maravilha, partiu-se do pressuposto de acessibilidade significativa via conexões rodoviárias com o tecido urbano na macro escala, entretanto, tem fatores na microescala que prejudicam a potencialização do espaço público como atrator de pessoas, como através da pouca diversidade de usos do solo, a permeabilidade e o conforto ambiental.

Em relação à diversidade, conforme aponta a Figura 3, o uso e ocupação do solo anterior ao projeto de revitalização da área portuária - o chamado Projeto Porto Maravilha - era determinado pela atividade industrial e com a permissividade de um uso residencial, resultando em uma problemática latente no dia a dia dos moradores da região. Tanto o uso comercial quanto o institucional ocorriam de

modo espaçado, exceto pelo trecho referente ao setor E que era basicamente institucional com trilhos e oficinas da Supervia (uso industrial leve) e pelos setores J e L, onde havia presença maciça de comércios locais, com pequena concentração residencial e edificações institucionais de ensino e cultura.

Figura 3- Mapeamento uso do solo na AEIU anterior à implantação da LC 101/2009



Fonte: CDURP (2010)

O Projeto Porto Maravilha alterou a legislação de uso e ocupação do espaço, fazendo uma revitalização e ampliação da infraestrutura, mantendo as áreas de habitação e incentivando a instalação de novos moradores, com a finalidade de resolver a baixa densidade populacional da região. Para tanto, criou-se um polo de entretenimento, comércio e serviços, onde a população pudesse ter uma vivência urbana. No entanto, a forma urbana prevista pelo projeto baseou-se em uma baixa taxa de ocupação do solo e uma verticalização excessiva com edificações de até cinquenta andares.

Ao analisar os parâmetros urbanísticos da LC 101/09, foi possível desenvolver uma proposta metodológica para alteração destes parâmetros. As modificações propostas visam elevar a qualidade ambiental da área estudada, promovendo o uso de transportes públicos e alternativos e encorajando as pessoas a realizar pequenos e médios trajetos a pé, além de permanecerem no espaço público. Para denominação da proposta a nível de diretriz urbanística para qualificação do espaço público que está em relação sistêmica ao espaço do lote e do restante do tecido urbano, chamou-se a proposta de Sistema para Adensamento Sustentável (SAS).

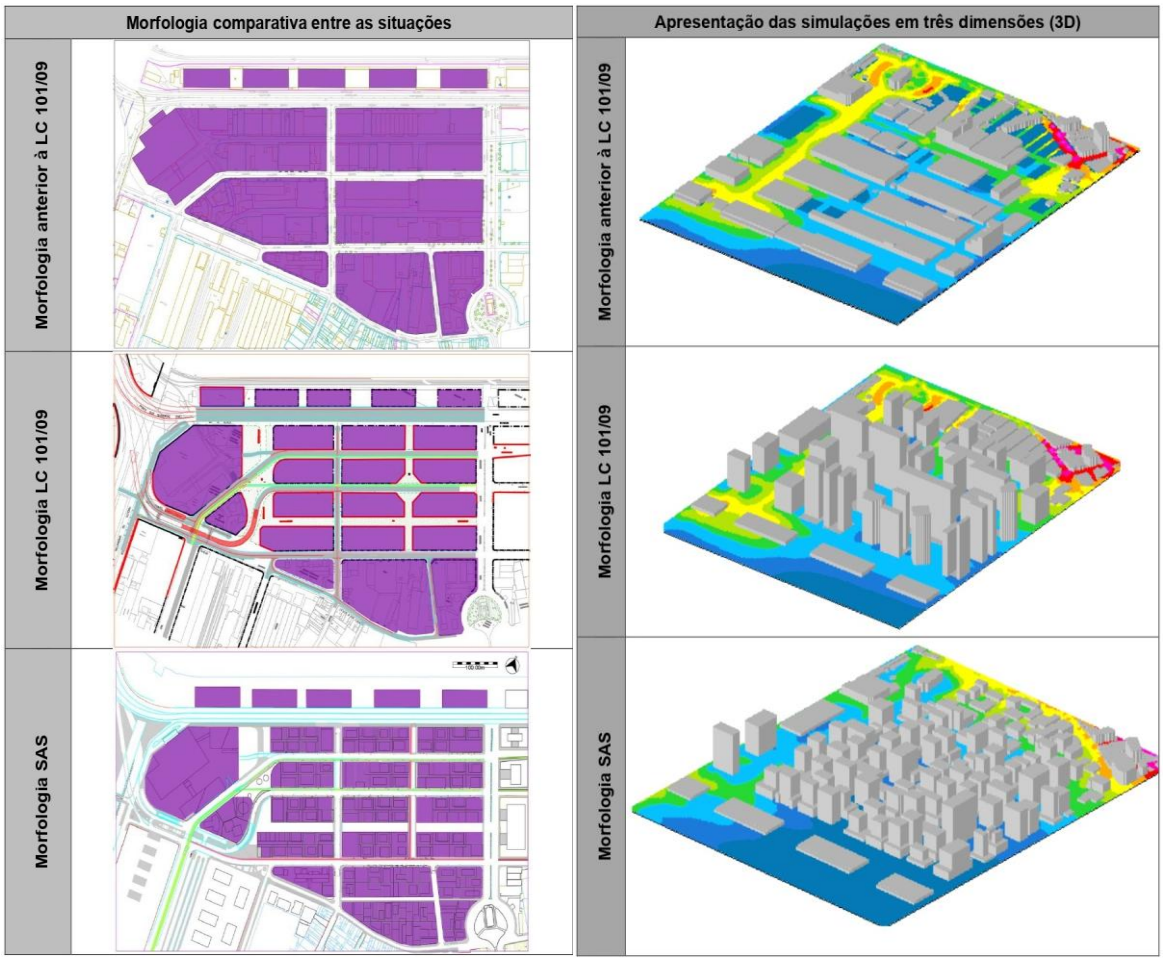
Para isso, é preciso entender que a diminuição do tamanho dos lotes, demonstrada na Figura 4, é fundamental, a conformação proposta por este artigo valoriza a diversidade de renda do lugar, diminuindo a gentrificação.

Em relação ao atributo de conforto ambiental, é possível observar na Figura 5, que apesar de ter sido verificado através das simulações realizadas no ENVI-met que do

ponto de vista bioclimático os parâmetros da LC 101/09 não foram impactados pela verticalização e adensamento da área, viu-se que para o pedestre a caminhada seria facilitada com a alteração de algumas conformações urbanas e diferenças de morfologia.

Apesar da alteração microclimática observada no ENVI-met, nas simulações comparativas entre os parâmetros urbanísticos da LC 101/09 e aqueles propostos para a área, a alteração da morfologia da proposta deste artigo propicia uma melhor conformação de bairro. Tornando a área mais agradável e segura. A sensação de pertencimento da comunidade pode ser potencializada e, consequentemente, o espaço construído passa a ter valor para aquela comunidade.

Figura 4, Figura 5- Comparativo das conformações morfológicas do tecido urbano: (lotes, vias)e Simulação volumétrica e bioclimática



Fonte: Autores(2018)

4.2 O Bairro de Madureira

Em Madureira focou-se nas infraestruturas urbanas de mobilidade através das Estação Ferroviária de Madureira e Viadutos do bairro. Há dilemas fundamentais na ordem da permeabilidade/acesso físico e visual que as infraestruturas ocasionam aos espaços públicos do entorno. Na Estação Ferroviária de Madureira, há barreiras que não podem ser retiradas. Na Estação Ferroviária de Magno, a Estação está escondida e encoberta, ocasionando insegurança no acesso e travessia da linha

férrea. Nos viadutos encontram-se com dilemas ligados ao seu uso, pois também funcionam como edifícios.

Como possibilidade de melhoria dessas áreas de fronteiras, como se encaixa o caso das infraestruturas aqui estudadas, Jacobs (2011) indica a importância de estimular diversidade de usos no perímetro, por exemplo, usos de lazer próximos a fronteiras para funcionarem como elos entre os lados da fronteira. Incentivar usos diversificados de comércio e aumentar a concentração de pessoas, em territórios mistos, vivos e diversificados.

Com vistas a tornar a discussão mais didática, selecionou-se uma das infraestruturas estudadas (Estação Ferroviária de Madureira) para aprofundamento, e destaque com simplificação, o diagnóstico da situação atual e as ações operacionais que resultaram no desenho projetual.

4.2.1 Estação Ferroviária de Madureira:

Atualmente, a Estação Ferroviária de Madureira, apresentada na Figura 6, tem o dilema de negociar com uma barreira que não pode ser retirada, a estratégia adotada foi alterar sua percepção, ao mesmo tempo em que se desvia dela. Sendo assim, converteu-se a Estação de objeto inerte em personagem em movimento e transformou-se os muros em rastros desse deslocamento.

Diagnóstico**:** Falta de unidade entre os dois acessos da Estação, falta de passarelas de travessia e altos muros recortam o bairro, deixando as ruas paralelas aos muros inseguras e vazias.

Ações operacionais: a intervenção propôs ligar os dois acessos da Estação por uma superfície que funcionará como espaço multiuso, extensão do espaço público do bairro, demonstradas nas Figuras 6 e 7. Aumentarão, assim, os pontos de travessia, diminuindo as barreiras físicas e visuais ao mesmo tempo em que convida o morador a redescobrir a paisagem de Madureira.

Figura 6, Figura 7-Atual Estação de Madureira e Proposição projetual para Estação



Fonte: Autores (2018)

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Buscamos analisar os espaços públicos e suas relações enquanto infraestruturas planejadas de mobilidade urbana. O caminho de convergência para o diálogo dessa situação, foi a compreensão da morfologia urbana enquanto possibilidade de repensar usos e ocupações do solo, a relação lote privado e espaço público, como relacionada diretamente a microescala do pedestre, afetando diretamente à vida no tecido urbano.

Questionamos o direito de acesso à cidade em projetos de reestrutura urbana, destacamos o micro acesso, à escala do pedestre das áreas diretas ou indiretamente impactadas pelos grandes projetos. Torna-se fundamental discutir a existência dos projetos e legislações que interferem na temática, da mobilidade na micro escala, pois impactam diretamente nos caminhos de favorecimentos da vida pública.

REFERÊNCIAS

BARBOSA, J. L. O Significado da mobilidade na construção democrática da cidade. In: BALBIM, ; KRAUSE, ; LINKE, C. C. **Cidade e movimento:** mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasilia: IPEA, 2016. p. 43-56. Disponivel em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9199>.

BRASIL. Lei n° 12.587 de 3 de janeiro de 2012. Dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**, Brasilia, 2012.

BRITO, J. **A Construção Estratégica do Bairro Madureira na Cidade Olímpica:** novas espacialidades, temporalidades e conflitos no Rio de Janeiro dos megaeventos. Rio de Janeiro: IFCS/UFRJ, 2016.

CARVALHO, C. H. R. D. **2194:** Textos para discussão - Mobilidade urbana sustentável: conceitos, tendências e reflexões. Brasilia: IPEA, 2016.

CDURP. **Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV).** Rio de Janeiro. 2010.

CDURP. **Apresentação da Operação Consorciada Porto Maravilha.**. Rio de Janeiro. 2017.

FERRAZ, V. D. S. **Hospitalidade urbana em grandes cidades. São Paulo em foco**. Universidade de São Paulo. São Paulo, p. 265. 2013.

GEHL, J. **Cidades para pessoas.** Tradução de Anita Di Marco. 1ª. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HARVEY, D. **A condição pós-moderna.** Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. 17. ed. São Paulo: Loyola, 2008.

JACOBS, J. **Morte e vida das grandes cidades.** Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3ª. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia urbana e o desenho da cidade.** 8ª. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbekian, 2016. 590 p.

LEITE, R. P. Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na Manguetown. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, 17, 2002. 115-134.

MARQUES DA SILVA, A. M. **Análise microclimática e avaliação LEED Neighborhood: Um estudo de caso da morfologia urbana do Porto Maravilha**. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. 2018.

NEVES SIQUEIRA, P. **Reunindo as Madureiras, por uma construção poética da paisagem**. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. 2018.

SENNET, R. **Carne e pedra:** O corpo e a cidade na civilização ocidental. Tradução de Marcos Aarão Reis. 3ª. ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SERPA, A. **O espaço público na cidade contemporânea.** 2ª. ed. São Paulo: Contexto, 2018.

TAVOLARI,. Direito à cidade: uma trajetória conceitual. **Novos estudos CEBRAP**, 1, Mar 2016. Disponivel em: https://www.scielo.br/j/nec/a/hdLsr4FXMpVZWPJ7XswRRbj/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 12 Agosto 2022.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade.** 1ª. ed. São Paulo: Annablume, 2001.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil.** 1ª. ed. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2001.