



**E.P.M**  
Estação Parque Maré

Renata Guimarães Gomes | Orientadores: Diego Portas e Juliana Sicuro  
TFG 2 | Banca Final | Faculdade de Arquitetura e Urbanismo | Universidade Federal do Rio de Janeiro | 2021

## Resumo\_

O presente trabalho parte do interesse em investigar como áreas livres e espaços públicos podem contribuir para fortalecer a resiliência urbana em comunidades autoproduzidas. O caso de estudo reside em um recorte territorial feito sobre o Complexo da Maré, compreendido entre as vias expressas Avenida Brasil, Linha Vermelha e Linha Amarela. Nele, são reconhecidas duas malhas visivelmente contrastantes, identificadas nesse trabalho como grão fino e grão grosso. Ao perceber que esse contraste, assim como as demais barreiras presentes no território, reforça o estigma sofrido por comunidades consideradas “informais”, o trabalho busca entender como diluir o limite entre a malha planejada e a autoproduzida. Nesse sentido, identifica diversos terrenos ociosos ou subutilizados, dentre os quais, escolhe atuar sobre o que mais se insere na dualidade apontada. Sobre esse terreno, o trabalho busca projetar áreas livres e espaços públicos que incorporem o repertório construtivo, material e tipológico do tecido autoconstruído e industrial. A Estação Parque Maré, portanto, consiste em um projeto de conversão do edificado pré-existente em um condensador vertical de atividades coletivas de acesso público, conectado a fitas perpendiculares, que emolduram a estação de transporte coletivo, através de mezaninos que multiplicam e diversificam as experiências espaciais abertas, ao mesmo tempo que se relacionam com áreas livres arborizadas.

# Sumário\_

01 Introdução_	4
02 Cidade Dual_	5
03 Fundamentos_	8
04 Complexo da Maré_	12
05 Grão Grosso, Grão Fino e o Espaço Público_	25
06 Estação Parque Maré_	41
07 Cronograma_	71
08 Referências Bibliográficas_	72
09 Referências Iconográficas_	74

# 01 Introdução\_

## 1.1 Tema

O presente trabalho parte do interesse em investigar como áreas livres e espaços públicos podem contribuir para fortalecer a resiliência urbana em comunidades autoproduzidas. O caso de estudo compreende um recorte territorial feito no Complexo da Maré, localizado no Rio de Janeiro, cidade fortemente marcada pela dualidade entre o que é considerado espaço “formal” e “informal”. De acordo com a teoria do direito à cidade, essa dualidade é fruto da imposição de privatizações no espaço e tem seu reflexo sobre o Bairro em questão.

Ao analisar a porção do bairro compreendida entre as vias expressas Avenida Brasil, Linha Vermelha e Linha Amarela, são reconhecidas duas malhas visivelmente contrastantes identificadas nesse trabalho como grão fino e grão grosso. O trabalho, portanto, entende que esse contraste, assim como as demais barreiras presentes no território, reforça o estigma sofrido por comunidades consideradas “informais”, e em seguida busca entender como diluir o limite entre a malha planejada e a autoproduzida.

## 1.2 Justificativa

Por entender que a dualidade limita o acesso e a apropriação democrática do espaço urbano, incentivando mecanismos de segregação socio-espacial ao mesmo tempo que reforça estigmas, este trabalho se justifica através da necessidade de entender como práticas arquitetônicas e urbanísticas podem contribuir para uma maior resiliência no Bairro da Maré. O que leva ao principal questionamento sobre como a implantação de áreas livres e espaços públicos podem contribuir para a diluição do contraste entre malhas morfologicamente distintas.

## 1.3 Metodologia

A pesquisa é feita a partir: da revisão bibliográfica de livros, trabalhos acadêmicos, referências projetuais e artigos acerca do tema, dos conceitos abordados e do local de estudo; de visitas de campo; da investigação de dados, plantas cadastrais, mapas atuais e antigos do recorte do território do Complexo da Maré afim de compreender sua morfologia, problemáticas e potencialidades e da utilização da metodologia projetual de colagens arquitetônicas.

## 1.4 Objetivos

Através dos métodos citados, este trabalho pretende: operar sobre o terreno considerado mais inserido dentro da dualidade apontada; Reaproveitar construções pré-existentes do terreno trabalhado; Continuar fluxos provenientes das vias limítrofes ao terreno; Incorporar sistemas tipológicos, construtivos e materiais de ambas as malhas; Aumentar a quantidade de áreas verdes presentes no bairro; Conceber configurações espaciais variadas que incentivem diferentes formas de apropriação e potencial programático; Pulverizar acessos permitindo uma permeabilidade diversificada e descentralizada; e contribuir para discussão acerca do tema entendendo o resultado final deste trabalho como uma ferramenta de incentivo ao diálogo e debate. Ao atender a todas essas intenções, este trabalho busca alcançar seu objetivo geral de projetar áreas livres e espaços públicos que contribuam para a diluição do contraste entre a malha planejada e a malha autoconstruída a fim de promover maior resiliência urbana para o Bairro da Maré localizado na cidade do Rio de Janeiro.

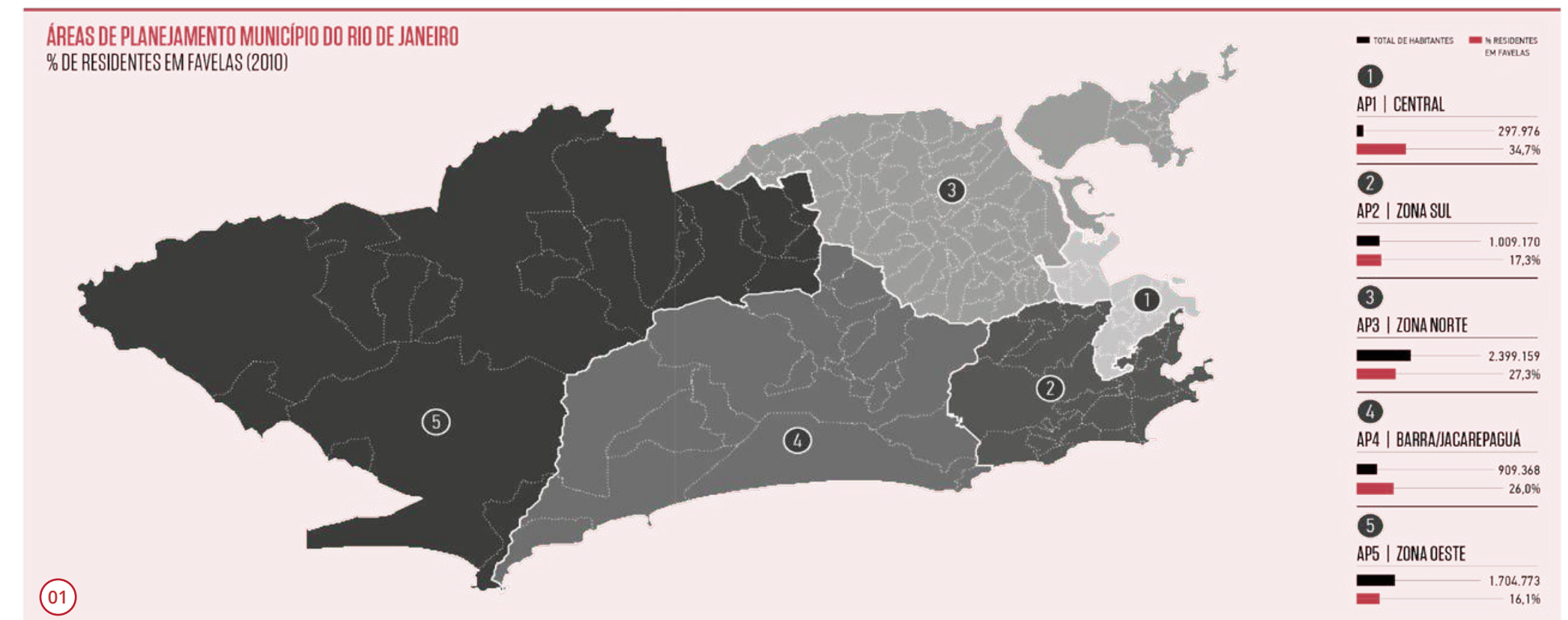


## 02 Cidade Dual\_

### 2.1 A cidade do Rio de Janeiro

O Rio de Janeiro é conhecido mundialmente como *cidade maravilhosa*, graças à sua beleza natural icônica. Essa visão de 'paraíso terrestre' e 'utopia romântica' é fruto de uma construção simbólica do desejo de viver na condição do maravilhoso. Esse ideal ecoa nas intervenções urbanas no século XX que buscam higienizar a cidade colonial insalubre de acordo com o imaginário da modernização dos trópicos. Essa imagem pautada na beleza da paisagem natural oculta desigualdades socioespaciais presentes na distribuição quantitativa e qualitativa de equipamentos e serviços públicos entre os bairros que compõe o espaço urbano carioca e expressas na violência da discriminação cultural. No Rio de Janeiro existe a cidade maravilhosa e a cidade 'paralela', 'Morro' e 'Asfalto', 'cidade formal' e 'cidade informal', ambas compartilham o mesmo território e a mesma paisagem, ao mesmo tempo que compõem um conflito social naturalizado expresso espacialmente na distinção de direitos sociais na cidade. (SILVA, BARBOSA, FAUSTINI, 2012)

A "cidade informal" representa organizações sociais construída sobre porções de terreno ocupados de forma irregular pela população de baixa renda a partir da autoconstrução. Toda manutenção é decorrentes de iniciativas de autogestão (e auto investimento) da coletividade dessas



comunidades, que foram se consolidando no espaço urbano e reforçando seu direito de permanência na cidade e de participação do seu processo produtivo. Porém, esses assentamentos autoproduzidos também estão imbuídos de estigmas que afastam o interesse do resto da cidade sobre esse tipo de território (VAZ, 1994)

No imaginário social a 'cidade informal' carioca, o 'Morro', vive sob 'estado de natureza', como se os moradores vivessem em uma situação de barbárie que os levaria a práticas de banditismo e violência, e fossem incapazes de gerir sua vida social, cultural

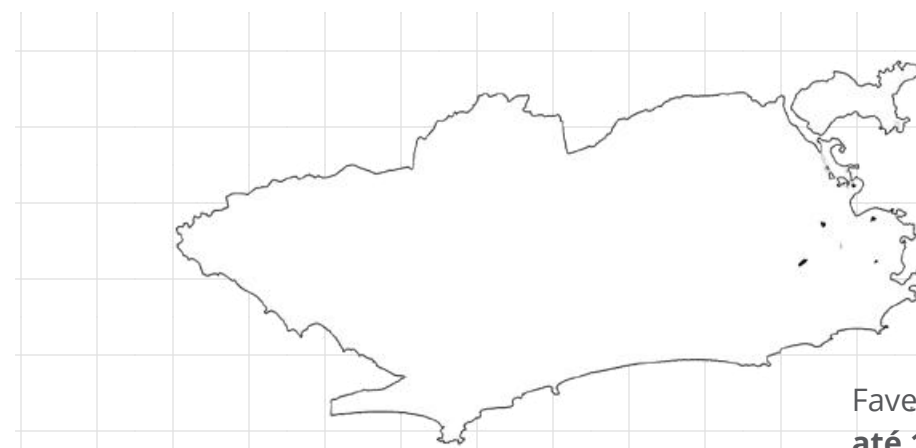
e econômica. Costuma abrigar aqueles em situação de subalternidade, pobreza e distância dos padrões hegemônicos de civilidade. A 'cidade formal' carioca, o 'Asfalto', se vê como 'domadora da natureza', como cidadãos de bem que vivem do trabalho, da cultura, da ordem e da lei, nutridos da experiência do progresso e da civilização como estilo de vida urbano. A cidade dual é assim, construída por lugares incomunicáveis, separados por barreiras multidimensionais e rígidas que expressam relações de inclusão e exclusão social no espaço urbano. (SILVA, BARBOSA, FAUSTINI, 2012)

*"Para o senso comum – reproduzido, geralmente, sem nenhuma crítica pelos meios de comunicação de massa –, vivemos em uma metrópole partida em duas: de um lado, uma cidade e de outro, uma não cidade (as favelas). A partir dessa consideração, multiplicam-se as antinomias: formal e informal, legal e ilegal, civilização e barbárie, ordem e violência. É evidente que tal clivagem expressa um modo de olhar para a cidade que identifica e denomina características como particularidades a determinados lugares. Uma forte naturalização das desigualdades se afirma como se fossem inerentes às pessoas e a seus modos de vida definidos em hierarquias de civilidade e cidadania." (SILVA, BARBOSA, FAUSTINI, 2012, p. 33)*

O grande problema da cidade dual é não reconhecer sua própria pluralidade, a diferença é tratada como atraso e a desigualdade como incapacidade, o que promove a desqualificação de pessoas e lugares e deposita sobre os habitantes dos assentamentos autoproduzidos a responsabilidade pela situação vulnerável de pobreza material em que vivem. Essa dicotomia alimenta processos de hierarquização territorial de direitos sociais e permite a segregação socioespacial que restringe o uso pleno da cidade como espaço de expressão da vida em sociedade. (SILVA, BARBOSA, FAUSTINI, 2012)

As favelas representam uma forma de moradia possível para as classes populares, dada a crise habitacional que marcou profundamente a cidade do Rio de Janeiro e segregou a grande maioria da população. Apesar de todo o estigma, se expandiram e se consolidaram ao longo de morros, nas orlas e nas margens dos rios a fim de permanecer próximo aos centros de oportunidades para garantia da sobrevivência de seus moradores (SILVA, 2006). Sua existência é consequência direta da urbanização carioca tanto quanto o resto da cidade. Porém, nunca tiveram a importância de sua participação na construção do espaço urbano reconhecida. (SILVA, BARBOSA, FAUSTINI, 2012)

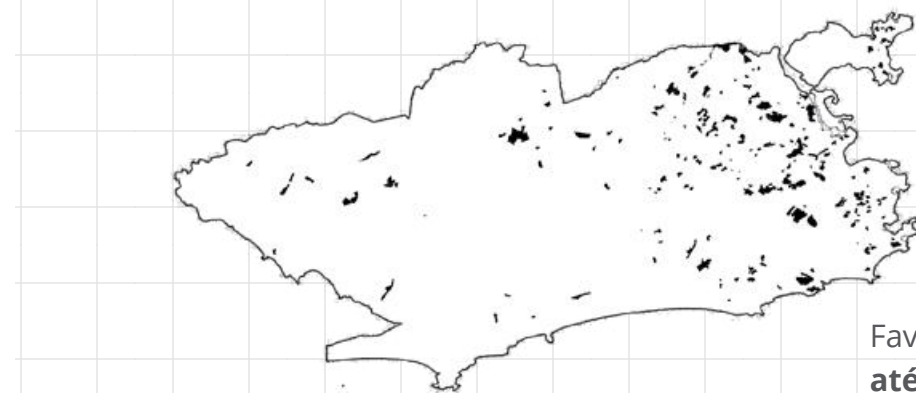
A favela é historicamente vista como “problema” quando na verdade foi solução de moradia para muitas pessoas negligenciadas pelo poder público. Graças à auto-gestão, autoconstrução e modos de apropriação do espaço urbano que o Complexo de Favelas da Maré foi capaz de acolher milhares de



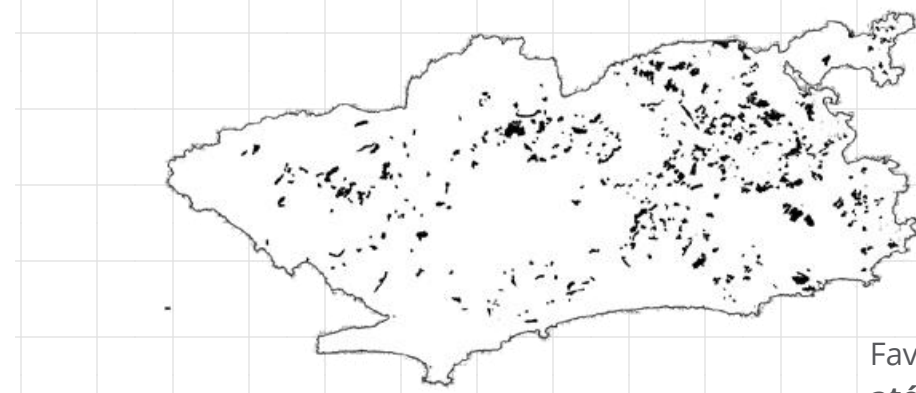
Favelas do Rio de Janeiro até 1900



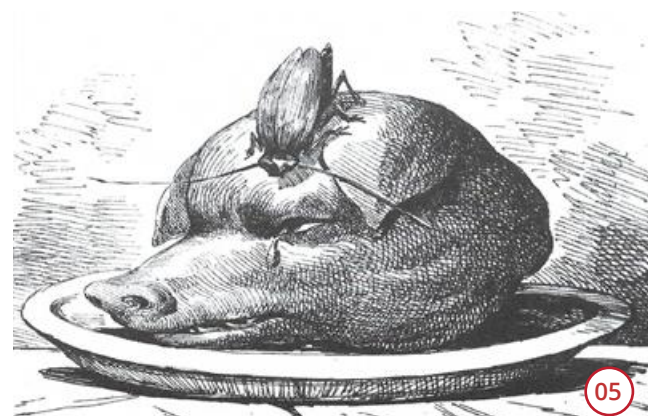
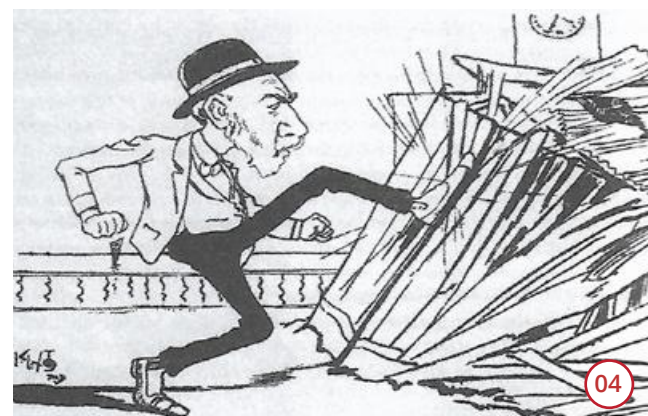
Favelas do Rio de Janeiro até 1930



Favelas do Rio de Janeiro até 1964



Favelas do Rio de Janeiro até 1999



retirantes desde a década de 1940. A Maré tem um grande histórico de luta pelo direito de permanência a partir da resistência dos moradores que reforçou a resiliência no local apesar de fatores ambientais e geográficos. Porém, sofre com a postura política governamental que atua de forma combativa no território ampliando disputas locais entre a polícia e facções criminosas, perpetuando assim, fronteiras simbólicas e violentas que reforçam o estigma sobre território autoproduzidos. (MONTUORI, 2018)



## 2.2 A cidade “Informal”

A vulnerabilidade é uma característica frequentemente associada à assentamentos informais. No Brasil, assentamentos informais costumam ser chamados de favelas. Estas por sua vez, costumam ser definidas por suas ausências, ou seja, por suas, vulnerabilidades (SILVA; BARBOSA, 2005).

*“O que é uma favela? [...] As respostas revelaram um quadro surpreendentemente homogêneo, independentemente da posição política, da condição educacional e das perspectivas ética e religiosas do entrevistado. O eixo da representação da favela é a noção de ausência. Ela é sempre definida pelo o que não teria: um lugar sem infraestrutura urbana – água, luz, esgoto, coleta de lixo -, sem arruamento, sem ordem, sem lei, sem moral, e globalmente miserável. Ou seja, o caos.” (SILVA; BARBOSA, 2005, p. 24).*

Assentamentos informais, ou “cidade informal” (*slums*, favelas, *caniços*, *museques*, *bairro-lata*, etc.) são assim chamados, em oposição ao que é considerado formal (cidade formal). A noção de “informalidade” está inscrita em uma relação em constante mudança entre o que é legal e ilegal, legítimo e ilegítimo, autorizado e não autorizado. Sendo assim, o que categoriza informalidade depende de fatores flutuantes como o governo em vigência ou os valores de cada sociedade em determinado tempo, o que nem sempre é um processo justo. (REVELL, 2010)

A existência de uma “cidade formal” e uma “cidade informal”, na concepção geral do senso comum, cria a bipolaridade embutida na ideia de Cidade Dual. O dualismo não



é uma noção necessariamente espacial, porém, seu uso serve como forma de denúncia à desigualdade social, a exploração e a opressão nas cidades. Espacialmente, se expressa na “...oposição entre áreas de classe média branca situadas nos subúrbios e áreas com forte presença de minorias étnicas e/ou culturas imigrantes em torno dos centros.” (VASCONCELOS, CORRÊA, PINTAUDI, 2018, p. 29).

A cidade dual traz consigo a segregação socioespacial, característica fundamental da produção do espaço urbano contemporâneo, é portanto, a negação da cidade e da vida urbana. Ao enxergar o espaço urbano como produto histórico e social, entende-se que o mesmo está submetido às lógicas

de acumulação, o que implica a imposição do valor de troca sob o valor do uso social da cidade, processo esse que reforça desigualdades, e gera necessidade da luta pelo direito à cidade. (VASCONCELOS, CORRÊA, PINTAUDI, 2018)

A cidade pode ser interpretada como um espelho da sociedade que nela habita. O direito à cidade é coletivo e não só diz respeito à democratização do acesso aos recursos que a cidade oferece, mas também implica em uma participação ativa em suas mudanças e reinvenções. Esse conceito aparece como uma exigência para criar uma vida urbana alternativa menos alienada e mais significativa e divertida (HARVEY, 2014). Para Henri Lefebvre, o direito à cidade ou o direito

à vida urbana é o direito mais fundamental de todos, equivalente ao direito à liberdade (LEFEBVRE, 2012). Implica também, no direito à produção do espaço, direito à obra (participar ativamente) e direito à apropriação (que não é o mesmo que propriedade), assim o espaço urbano revelaria plenamente seu uso. (VASCONCELOS, CORRÊA, PINTAUDI, 2018).

## 03 Fundamentos\_

### 3.1 Contexto

A urbanização acelerada associada à lógicas urbanísticas hegemônicas reforçam processos de segregação socioespacial e contribuem com a manutenção da lógica binária da cidade dual. Essa dualidade é fortemente marcada na cidade do Rio de Janeiro que tem em seu processo de formação um histórico descaso governamental com os bairros populares externos ao eixo turístico-central e principalmente com os agrupamentos autoproduzidos (MORAES, 2018).

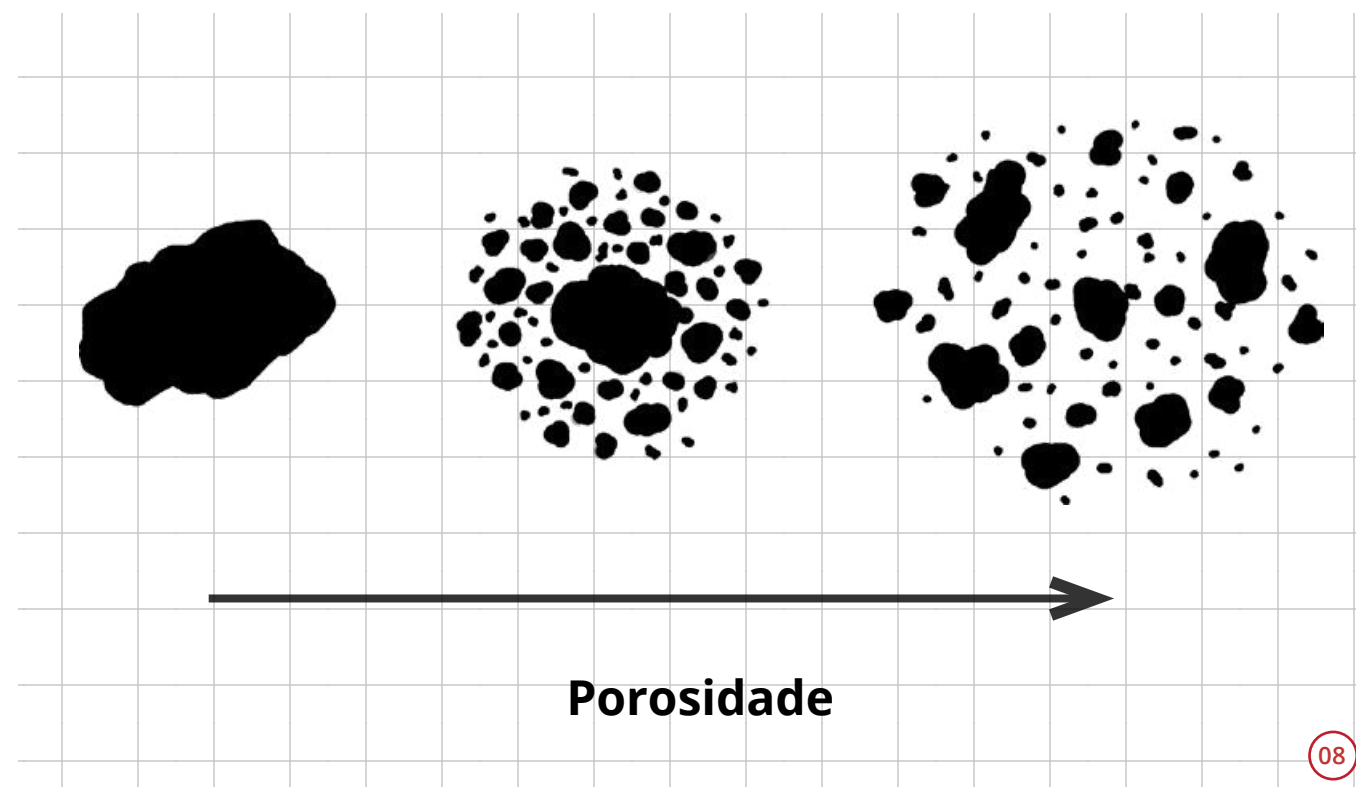
### 3.2 Conflito

Aureli aponta que práticas urbanísticas hegemônicas e homogeneizadoras guiadas por motivos econômicos reforçam barreiras responsáveis pela segregação socioespacial o que acaba por dissolver o potencial conflito dialético entre as partes da cidade e transforma a coexistência e a possibilidade de confronto em indiferença. Ele considera um ponto chave para a dimensão política da forma arquitetônica a ativação do potencial de conflito (confronto, encontro, interação) nos espaços comuns a partir da rearticulação do espaço entre as partes constituintes da cidade. (AURELI, 2011)



### 3.3 Porosidade Urbana

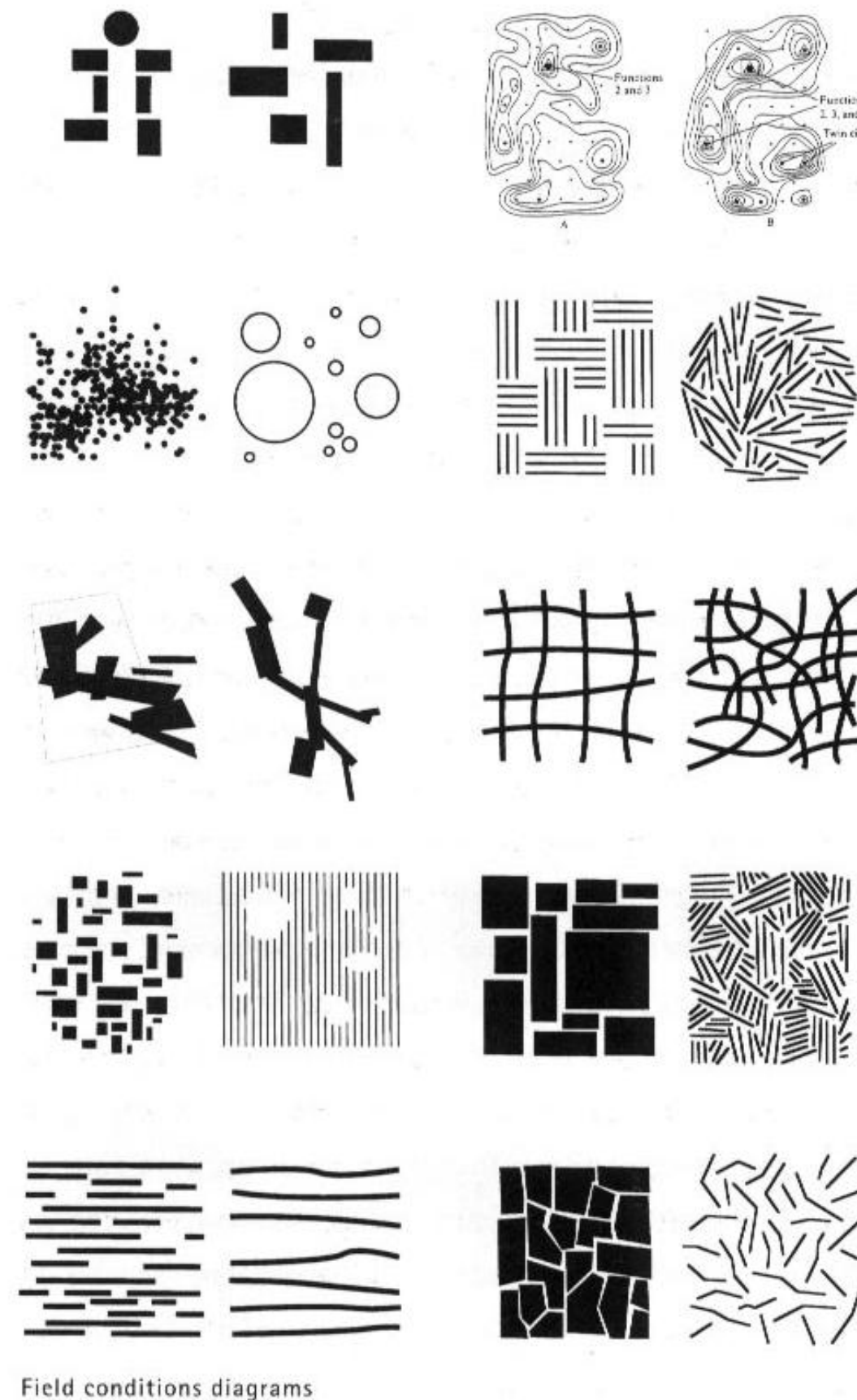
Esse espaço de mediação entre as partes da cidade pode ser encontrado nos interstícios da malha urbana consolidada. Esses interstícios, ou *poros*, são provocados por discontinuidades do tecido urbano, fruto dos mesmos processos que contribuem para segregação espacial. A porosidade é capaz de impactar tanto positivamente quanto negativamente sobre a resiliência urbana, pois apesar de representar um reflexo da fragmentação do espaço, se utilizada de forma estratégica, também possui o potencial de contribuir no âmbito relacional para aproximação (confronto, conflito, encontro) social e espacial no ambiente construído, promovendo assim, a coexistência, flexibilidade, adaptabilidade, conectividade e auto-organização (PESSOA, ALTES, TAŞAN-KOK, 2015). O potencial relacional intrínseco à condição de interstício deve ser aproveitado a partir do reconhecimento dessas fissuras e de uma aproximação operativa sobre o infraestrutural. (PORTAS, 2019)





### 3.4 O Infraestrutural

O infraestrutural, normalmente utilizado para se referir às redes de abastecimento e infraestruturas relacionadas à mobilidade (rodoviária, ferroviária, ciclovário e de pedestres), é um termo aqui utilizado para transmitir a noção de suporte físico e relacional, “[...] *um sistema-suporte, capaz de alojar “todas” as ações possíveis: o “suporte” captura o físico e o “sistema” descreve o material*” (PORTAS, 2019, P.17). Neste sentido, este sistema-suporte é aqui reconhecido em formas construídas pré-existentes entendidas como infraestruturas moles ou porosas, ou seja, com maior capacidade de mediação entre diferentes interfaces. Essa noção pode ser levada para uma abordagem organizativa, sistêmica, estruturante, contínua e horizontal que Stan Allen chama de *condição de campo*. (PORTAS, 2019)



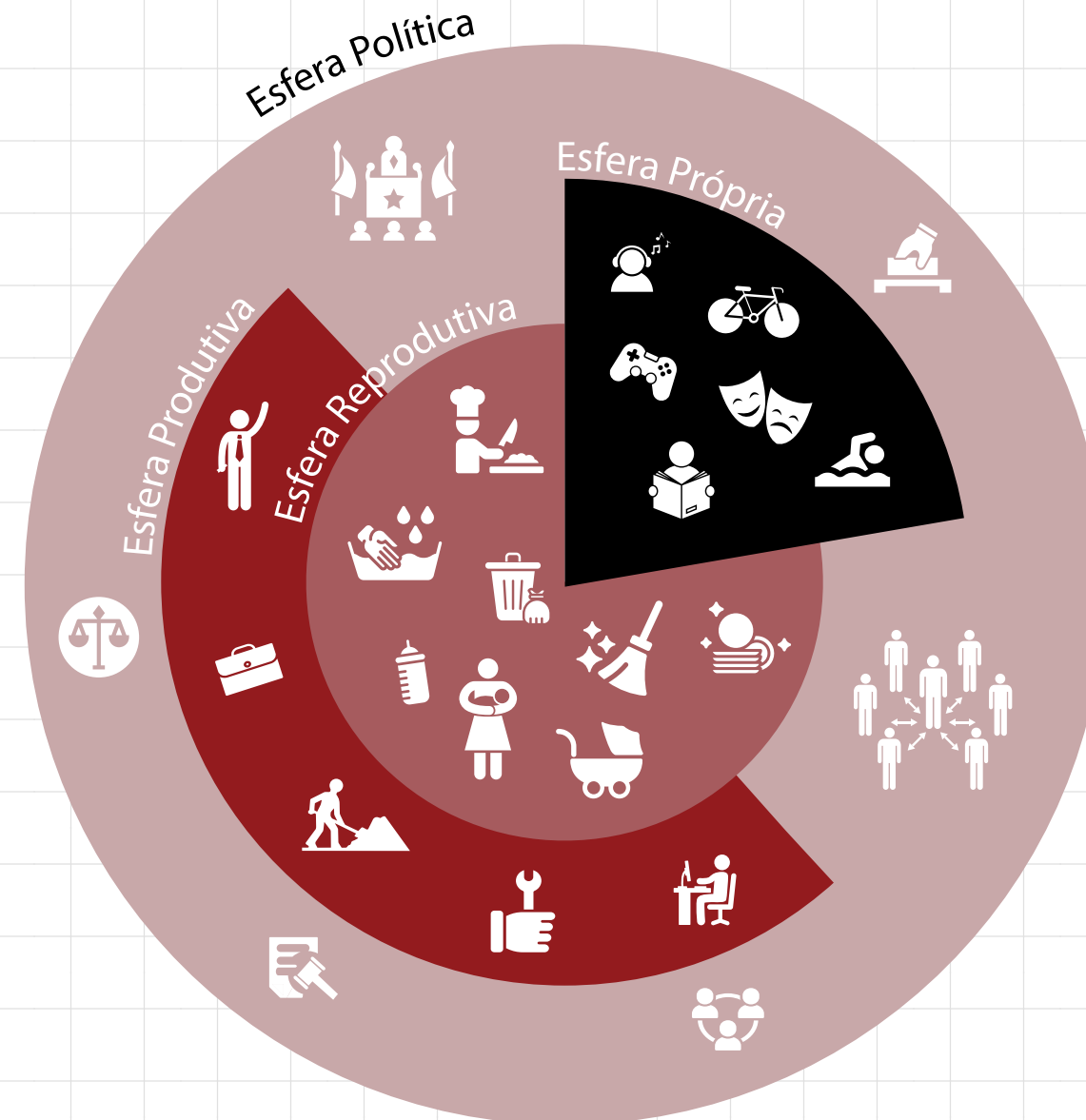
### 3.5 Condição de Campo

Allen explica que a condição de campo pode ser qualquer matriz formal ou espacial capaz de unificar diversos elementos enquanto respeita suas respectivas identidades, e as configurações de campo correspondem à agregados frouxos caracterizados pela porosidade, fluidez e interconectividade local. Nesse caso as relações locais, ou seja, a possibilidade de influência recíproca e diálogo entre as partes, são mais importantes do que a forma em si, o que retira o protagonismo da imagem final do projeto. A forma, portanto, é fruto de uma composição não hierárquica, dada por relações horizontais (de baixo para cima), formulada a partir da elaboração de condições estabelecidas localmente, com o objetivo de orientar relações e articular as partes (ALLEN, 1999). A prioridade relacional traz consigo a noção do espaço indeterminado, ou seja, um espaço aberto ao imprevisto e a apropriações livres decorrentes do encontro, do confronto e do conflito gerados pela condição relacional. (PORTAS, 2016)

### 3.6 Vida Cotidiana

Outro fundamento importante para o trabalho é o reconhecimento da vida cotidiana como metodologia para enfraquecer dualismos como público e privado, produtivo e reprodutivo, remunerado e não remunerado, e eventualmente, a dicotomia entre o considerado formal e o informal. (COL-LECTIU PUNT 6, 2019)

A vida cotidiana é o conjunto de atividades desenvolvidas de maneira rotineira ou eventual, e não pode se desvincular de um espaço compartilhado e um tempo finito. A naturalização dos trabalhos e cuidados e sua designação ao feminino, levou à desvalorização destas tarefas e às relegou ao espaço doméstico. Mesmo que muitas dessas tarefas sejam realizadas no espaço público como: fazer compras, cuidar de crianças, levar idosos ao hospital, etc. Essa desvalorização fez com que os espaços urbanos fossem pensados apenas para atender as necessidades das atividades produtivas. Por isso, o trabalho se preocupa em criar espaços públicos que também acolham as demais atividades cotidianas inscritas nas quatro esferas básicas: a esfera produtiva, a esfera reprodutiva, a esfera própria e a esfera pública. (COL-LECTIU PUNT 6, 2019)



A **esfera produtiva** diz respeito às atividades relacionadas à produção de bens e serviços que supõem uma remuneração, e que por serem vinculadas à vida pública, ganha muita visibilidade. (COL-LECTIU PUNT 6, 2019)

A **esfera reprodutiva** se refere ao conjunto de atividades não remuneradas realizadas por pessoas em uma unidade de convivência para elas mesmas ou para os demais membros desse grupo. Essas tarefas diárias e contínuas são conhecidas como “trabalho familiar doméstico”, mesmo que ocorram tanto no interior como no exterior do lar. A produção doméstica gera um valor funcional e estrutural, porém não mercantil, imprescindível para o desenvolvimento normal da sociedade e economia, e por isso deveria ser uma corresponsabilidade pública e social. (COL-LECTIU PUNT 6, 2019)

A **esfera própria** diz respeito ao conjunto de atividades relacionadas com o desenvolvimento pessoal e intelectual de cada pessoa. Nesta esfera se encontra a vida social, o esporte, o ócio, o tempo livre e os passatempos. (COL-LECTIU PUNT 6, 2019)

A **esfera política** diz respeito às ações que servem para a fundamentação e conservação da comunidade política e a ação que cria condições para a continuidade das gerações, para recordação e para a história. (COL-LECTIU PUNT 6, 2019)

### 3.7 Espaço-Movimento

No caso do Complexo da Maré a vida cotidiana é intimamente atrelada ao processo de formação do espaço autoconstruído, já que, como foi dito no capítulo anterior, o tecido autoconstruído é diretamente ligado aos seus atores, aqueles que percorrem, habitam e constroem esse espaço e o transformam continuamente conforme suas necessidades. Por isso, em um contexto autoproduzido como o da Maré, pensar em projetar a partir da vida cotidiana é fundamental e também implica respeitar e preservar a dimensão temporal da favela e sua estética espacial do movimento. Nesse sentido, o papel do arquiteto é o de intervir sobre a pré-existência, organizar e gerenciar fluxos de movimento já existentes do espaço e articular os diferentes atores envolvidos. Dessa forma, novamente, o espaço do interstício ganha papel importante como mediador desses fluxos. (JACQUES, 2011)



*“O foco de interesse passa a ser o espaço do entre, e a questão seria da inversão dos limites, das fronteiras, ou melhor, a ação mais urgente passaria a ser o atravessar, o deslocar, o desterritorializar. E isso precisaria ser feito em dois níveis, ou seja, desterritorializando ou atravessando (passando através de) tanto os (pre)conceitos vigentes das práticas da arquitetura e urbanismo eruditos tradicionais quanto os limites dos próprios espaço-movimento. [...] O arquiteto-urbano seria então aquele que trabalha nesses limites, trabalha com o entre, nesses espaços do entre, espaços sempre na beira, no limite. Estar entre não significa, aqui, estar isolado de um lado e de outro, mas sim estar ao mesmo tempo nos dois lados, na interseção. Ou seja, significa uma possibilidade de abertura, uma ponte, um espaço de passagem tanto para um lado quanto para o outro. O arquiteto urbano, ao propor trocas e negociações entre os mais diversos atores urbanos, possibilitaria a coexistência de diferentes concepções e interpretações urbanas, promovendo, respeitando as mais diversas relações e diferenças possíveis - temporais e outras, e, conseqüentemente, valorizando a própria alteridade e diversidade na arquitetura urbana.” (JACQUES, 2011, p.159)*



# 04 O Complexo da Maré\_

## 4.1 Caso de Estudo

O Complexo da Maré se relaciona com o tema por diversos fatores. O Bairro só existe oficialmente graças às lutas de moradores para serem reconhecidos espacialmente pela cidade formal. Isso demonstra a tendência resiliente que o complexo já possui, pois se não o fosse, não teria resistido às inúmeras ameaças de remoção e ao histórico descaso do poder público com assentamentos considerados informais. Porém, apesar da formalização burocrática do bairro, o estigma ainda persiste, tornando a região vulnerável à violência decorrente das intervenções policiais. Atitude que não existe em bairros considerados formais. (CENSO MARÉ,

O bairro está conectado à 3 vias expressas de extrema importância: A Linha Vermelha, A linha Amarela e a Avenida Brasil. Também, está próximo à Cidade Universitária da Ilha do Fundão e ao Aeroporto Internacional do Galeão.

Para além da relação com tema e da localização relevante no cenário metropolitano, o trabalho, também escolhe o Complexo da Maré como caso de estudo por ser um dos maiores bairros do Rio de Janeiro predominantemente autoproduzido. O qual também, já possui diversos dados catalogados tanto históricos como censitários. Material esse que só existe graças à iniciativa dos próprios moradores responsáveis pela auto-gestão do bairro.



12



13



14

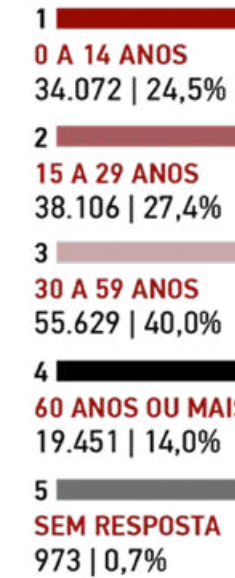
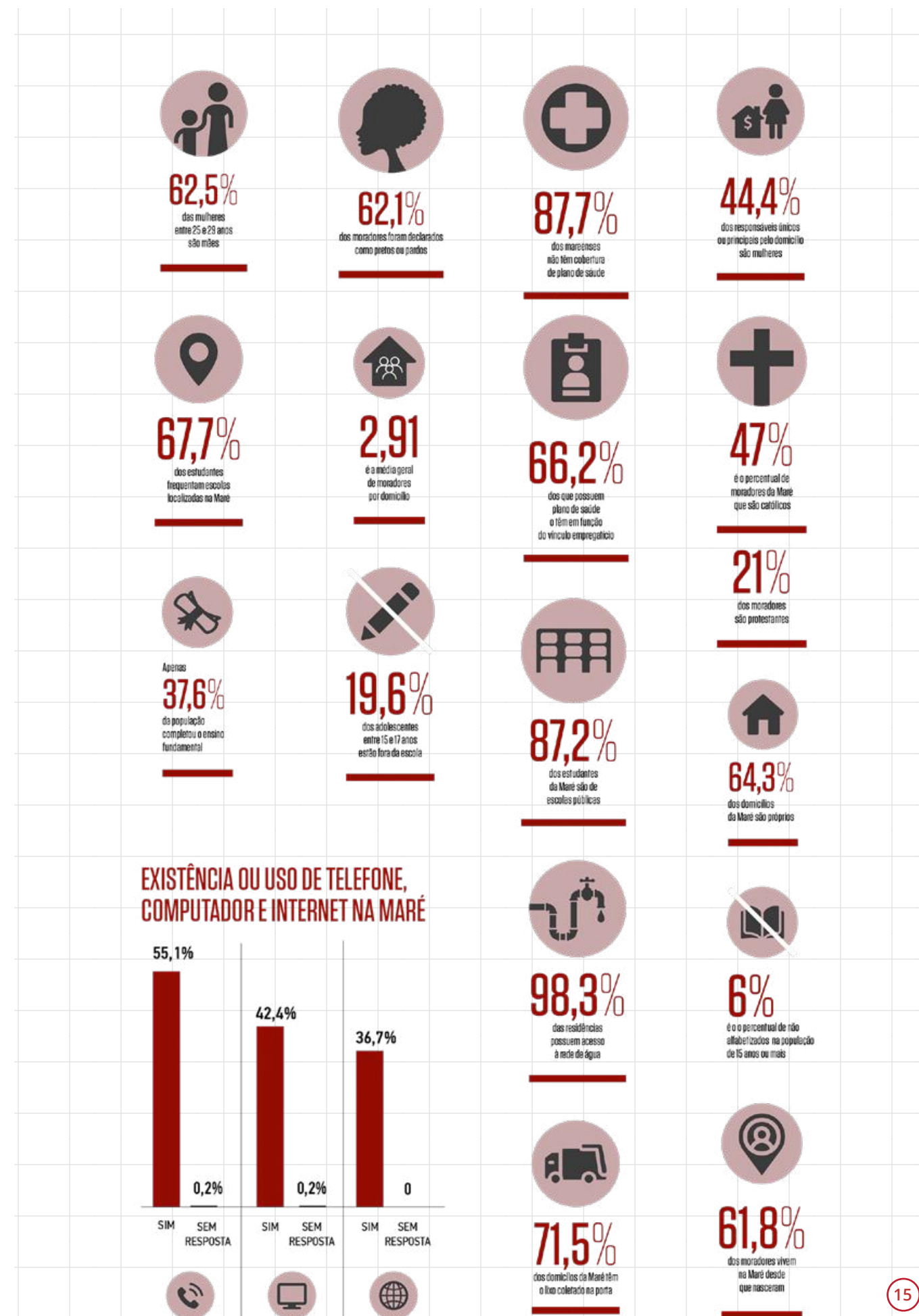


## 4.2 A população

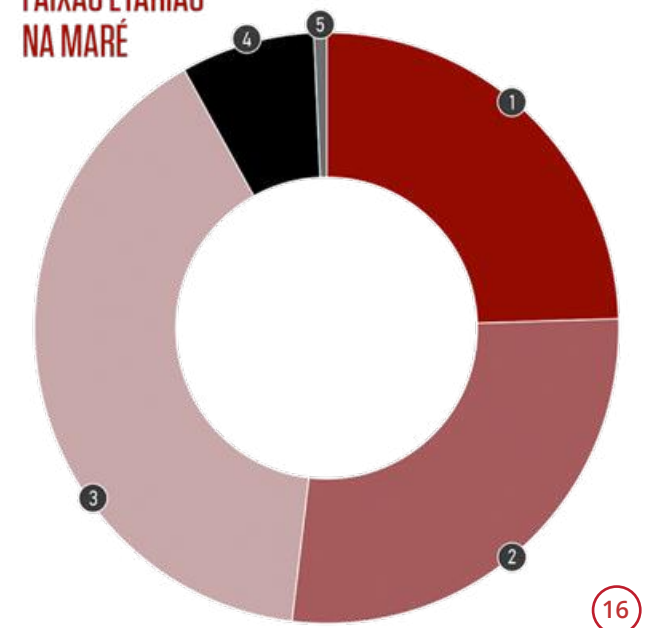
O Complexo da Maré possui um total de 139.073 habitantes e 47.758 domicílios. No município, 22,8% da população vive em favelas e 9% desse contingente é formado pelos moradores da Maré. A AP3 (Área de Planejamento do Município do Rio de Janeiro número 3), zona mais populosa da cidade, possui um total de 2.399.159, dentre os quais 27,3% moram em favelas, e dentre essa parcela 21% reside na Maré. Apesar de ser o 9º bairro mais populoso do Rio de Janeiro, segundo o Instituto Pereira Passos, ele aparece na 137ª posição no Índice de Desenvolvimento Social entre os bairro cariocas em 2010. (CENSO MARÉ, 2019)

Há mais mulheres do que homens entre os residentes da Maré. Os homens predominam numericamente ao longo da infância, entre 10 e 14 anos, e a partir da adolescência são superados pelo contingente feminino que compõe 51% do total de habitantes da Maré. Dados sinalizam que os homens vêm a óbito mais precocemente do que as mulheres, e segundo o Censo Maré, isso se deve em grande parte ao machismo que estabelece códigos de honras centrados na demonstração de virilidade e na competição. (CENSO MARÉ, 2019)

A população da Maré é majoritariamente jovem. Segundo dados do Censo Maré de 2019, 51,9% tem menos de 30 anos de idade, e de 0 a 14 anos são 24,5% da população total, ou seja, 1 a cada 4 moradores é criança.



FAIXAS ETÁRIAS NA MARÉ



A presença majoritária da população infantil é um elemento que torna a vida na favela intensa, criativa, dominada pela presença de brincadeiras coletivas nos espaços públicos e por uma permanente circulação e mobilidade nos espaços públicos, isso se deve ao fato de que grande número de crianças e jovens se socializa de forma ampliada e cotidiana nas ruas e esquinas das favelas locais. (CENSO MARÉ, 2019)



POSIÇÃO	BAIRRO	HABITANTES
1ª	CAMPO GRANDE	328.370
2ª	BANGU	243.125
3ª	SANTA CRUZ	217.333
4ª	REALENGO	180.123
5ª	TIJUCA	163.805
6ª	JACAREPAGUÁ	157.326
7ª	COPACABANA	146.392
8ª	BARRA DA TIJUCA	135.924
9ª	<b>MARÉ</b>	<b>129.770</b>
10ª	GUARATIBA	110.049
...	...	...
22ª	ROCINHA	69.356
23ª	COMPLEXO DO ALEMÃO	69.143
...	...	...

17

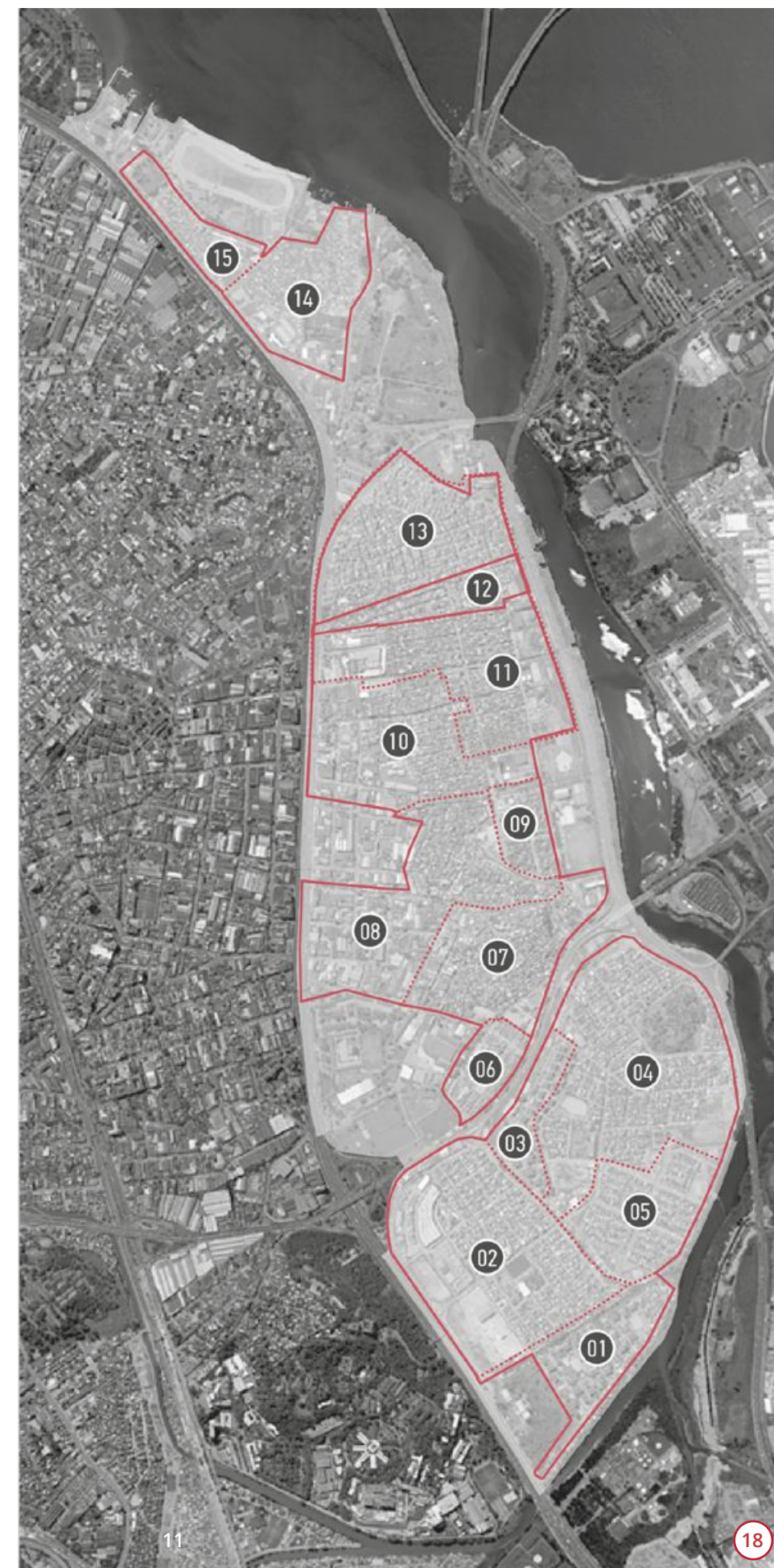
### 4.3 O Complexo

Consolidado entre a década de 1940 e início dos anos 2000, foi erguido a partir da autogestão e autoprodução dos próprios moradores e de programas habitacionais impulsionados pelo poder público. As comunidades presentes bairro são: Morro do Timbau (1940), Baixa do Sapateiro (1947), Marcílio Dias (1948), Parque Maré (1953), Parque Rubens Vaz (1954), Parque Roquete Pinto (1955), Parque União (1961), Nova Holanda (1962), Praia de Ramos (1962), Conjunto Esperança (1982), Vila do João (1982), Vila dos Pinheiros (1983), Conjunto Pinheiros (1989), Conjunto Bento Ribeiro Dantas (1992), Nova Maré (1996) e Novo Pinheiros (2000).



## FAVELAS DO BAIRRO MARÉ

- 01 CONJUNTO ESPERANÇA
- 02 VILA DO JOÃO
- 03 CONJUNTO PINHEIROS
- 04 VILA DOS PINHEIROS
- 05 NOVO PINHEIROS (SALSA E MERENGUE)
- 06 CONJUNTO BENTO RIBEIRO DANTAS
- 07 MORRO DO TIMBAU
- 08 BAIXA DO SAPATEIRO
- 09 NOVA MARÉ
- 10 PARQUE MARÉ
- 11 NOVA HOLANDA
- 12 PARQUE RUBENS VAZ
- 13 PARQUE UNIÃO
- 14 PARQUE ROQUETE PINTO
- 15 PRAIA DE RAMOS
- 16 MARCÍLIO DIAS



11

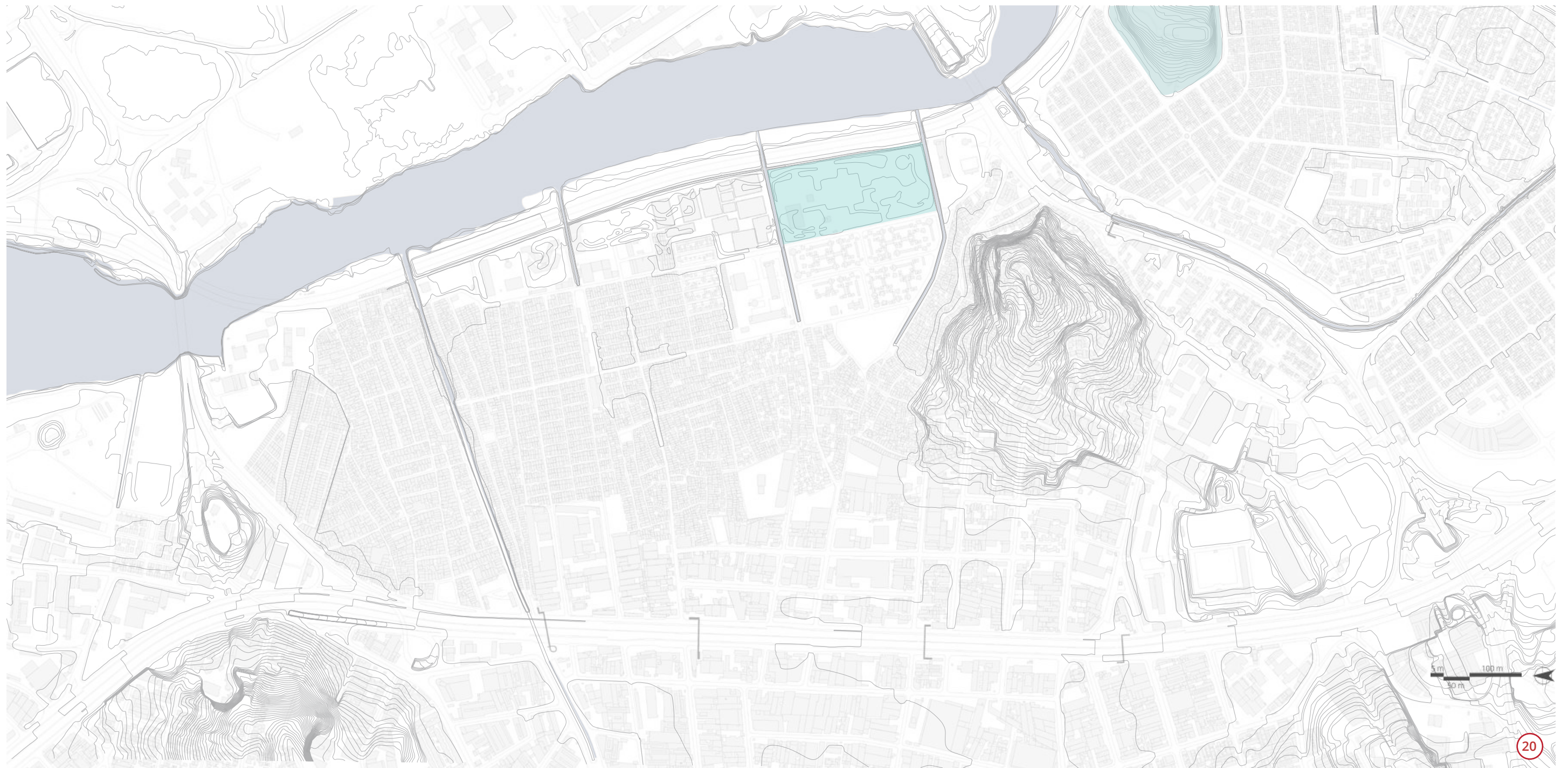
18



#### 4.4 Áreas Verdes

Assim como na maioria das favelas cariocas mais populosas e densamente povoadas, a Maré também sofre com a falta de arborização já que as construções dominam quase todo o espaço disponível. Segundo o Censo Maré, essa prática foi reproduzida pelo poder público municipal nos três últimos conjuntos habitacionais construídos, nos quais não houve o plantio de uma única árvore. (CENSO MARÉ, 2019)

O bairro é predominantemente plano sobre uma cota de 2 metros acima do nível do mar, exceto na comunidade Morro do Timbau que chega a atingir a cota de 55 metros em relação ao nível do mar.





## 4.5 Usos

A Maré é composta pela diversidade, tanto na apropriação do espaço quanto nos usos encontrados no bairro. O complexo possui comércios variados (restaurantes, lanchonetes, lojas, feiras, açougues, mercearias, bares e barraquinhas de comida); igrejas (predominantemente evangélicas) encontradas em casas, garagens e galpões; ferros-velhos onde é possível encontrar todo tipo de material de construção e ferramentas; equipamentos culturais, como

a lona cultural, museu, galpão de arte, dança, eventos e concertos; espaços públicos com praças, quadras de futebol e vôlei; escolas públicas; consultórios médicos particulares, que atendem moradores e trabalhadores; fábricas e indústrias; serviços de serralheria e marcenaria, especializados e práticos para construções; ONGs, que atuam em prol do direito da população; Associações de moradores, que auxiliam na gestão das comunidades. (MONTUORI, 2018)

ÁREA VERDE PÚBLICA	■
PRAÇA	■
INSTITUIÇÃO PÚBLICA	■
ESCOLA	■
ESTACIONAMENTO	■
CLUBE	■
CANTEIRO DE OBRA	■
FERRO VELHO	■
CAMPO DE FUTEBOL	■
HOSPITAL	■
EQUIPAMENTO CULTURAL	■
ONG	■
IGREJA	■
INSTITUIÇÃO MILITAR	■
VIAS PRINCIPAIS	---





## 4.6 Evolução Urbana

O início efetivo da ocupação do território da Maré se dá a partir da inauguração da Avenida Brasil em 1946. A via expressa foi feita com a intenção de fomentar a expansão da antiga área industrial do Rio de Janeiro, e fez com que o bairro de Bonsucesso se torna-se um importante centro industrial e comercial na cidade. Outro fator responsável pelas primeiras ocupações é o porto de inhaúma, que antes dos sucessivos aterros feitos sobre os mangues, ficava muito próximo ao

Morro do Timbau, o primeiro assentamento autoproduzido da Maré, feito sobre o único relevo mais sobressalente do complexo. (Vaz, 1994)

- 1996 ■
- 1992 ■
- 1961 ■
- 1950 ■
- 1945 ■
- 1935 ■
- 1908 ■





## Anos 30 e 40






No final do século XIX, o transporte ferroviário favoreceu a consolidação de núcleos urbanos em torno das paradas de Amorim, Bonsucesso, Ramos, Olaria e Penha. No início do século XX, o bairro de Bonsucesso recebe investimentos urbanísticos, surgindo assim as avenidas, Paris, Roma, Londres, Bruxelas e Nova Iorque e estrada de Inhaúma para a chamar-se avenida Guilherme Maxwell. Em 1930, praticamente todo o arruamento atual do bairro de Bonsucesso já se

encontrava consolidado, fator essencial para a chegada de estabelecimentos industriais.

Ao longo dos anos 40 uma grande corrente migratória chega ao Rio de Janeiro em busca de emprego e fugindo da situação de agravamento no campo. Em 1940 é fundada a primeira comunidade do complexo, o Morro do Timbau e, em 1947 a segunda, a Baixa do Sapateiro. (Vaz, 1994)



23

- Mangue 
- Palafitas 
- Construções e aterros particulares 
- Construções e aterros feitos pelo Poder Público 
- Baía de Guanabara 








24

## Anos 50

Devido a inauguração da Avenida Brasil em 1946, o bairro passa ser oficialmente visto como centro industrial e comercial da cidade, fator que tornou a região muito atrativa ao longo dos anos 50 para o assentamento de aglomerações de baixa renda. Esse período é marcado pela ocupação massiva de palafitas sobre o território hoje conhecido como Complexo da Maré. Em 1952 encerram-se a sequencia de aterros que viria a originar a Cidade Universitária localizada na Ilha do

Fundão. Em 1953 é fundada a comunidade Parque Maré (onde localiza-se o terreno de intervenção do projeto) e no ano seguinte é fundada a comunidade Parque Rubens Vaz.



- Mangue 
- Palafitas 
- Construções e aterros particulares 
- Construções e aterros feitos pelo Poder Público 
- Baía de Guanabara 



25

26



## Anos 60 - 70

Nos anos 60 são reforçadas as políticas de remoções responsáveis pelo traslado de milhares de favelados para áreas periféricas. Em 1961 é fundada a comunidade Parque União e no ano seguinte a Nova Holanda.

Nos anos 70 é iniciado o Projeto Rio cuja intenção inicial era erradicar a maré e construir conjuntos habitacionais em seu lugar. Porém, com a luta e resistência dos moradores e apoio de figuras como Oscar Niemeyer e o Instituto de Arquitetos do

Brasil, o governo voltou atrás. O resultado foi a conversão das palafitas em habitações públicas e concessão de títulos de propriedade aos moradores que já tinham casas construídas.



- Mangue
- Palafitas
- Construções e aterros particulares
- Construções e aterros feitos pelo Poder Público
- Baía de Guanabara





## Anos 80

Nos anos 80 já é possível notar o resultado da sucessão de aterros promovidos pelo plano urbanístico chamado Projeto Rio nos anos 70. Em 1982 é fundado o Conjunto Esperança e Vila do João, a Vila dos Pinheiros em 1983 e o Conjunto Habitacional do Pinheiros em 1989.



29



30

Mangue



Palafitas



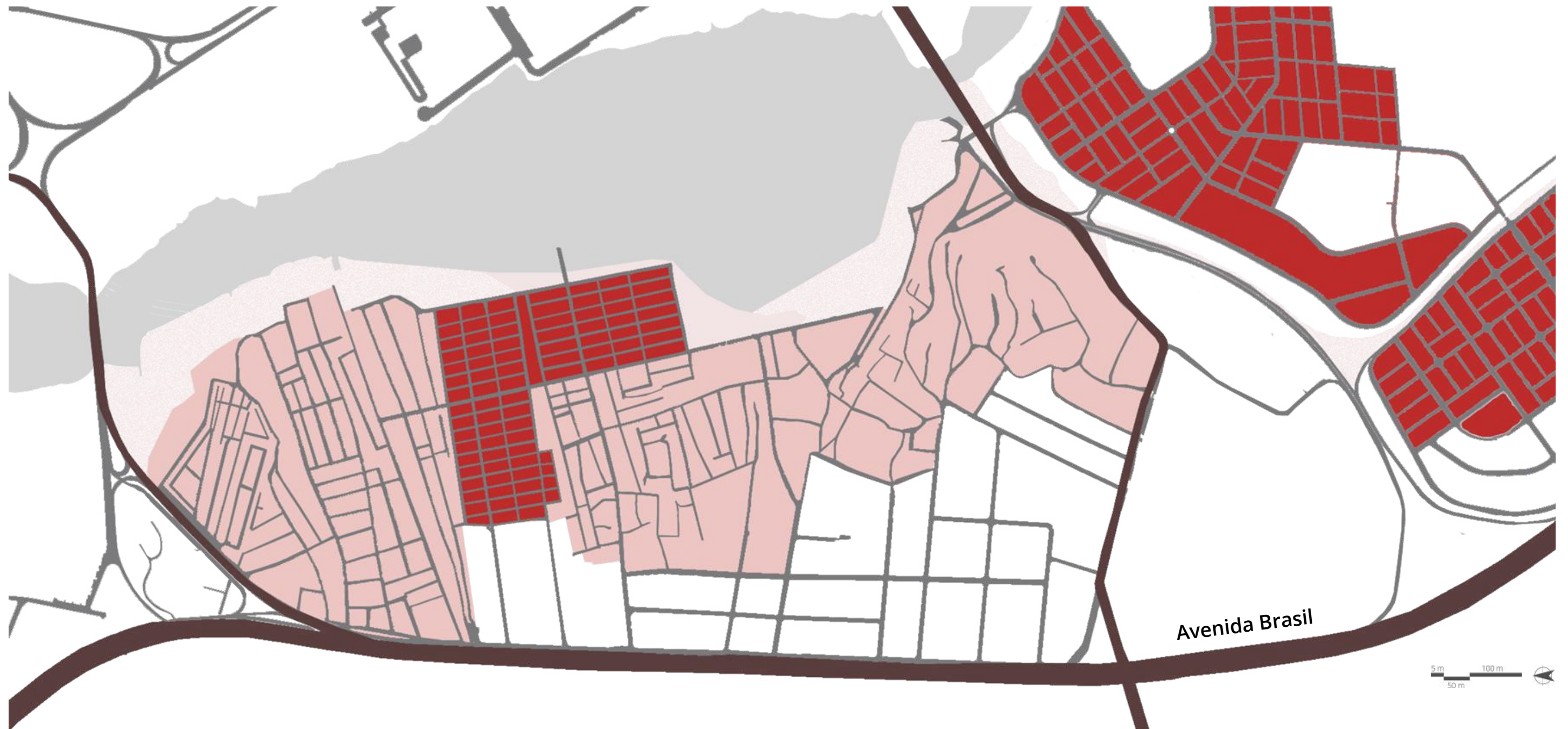
Construções e aterros particulares



Construções e aterros feitos pelo Poder Público



Baía de Guanabara










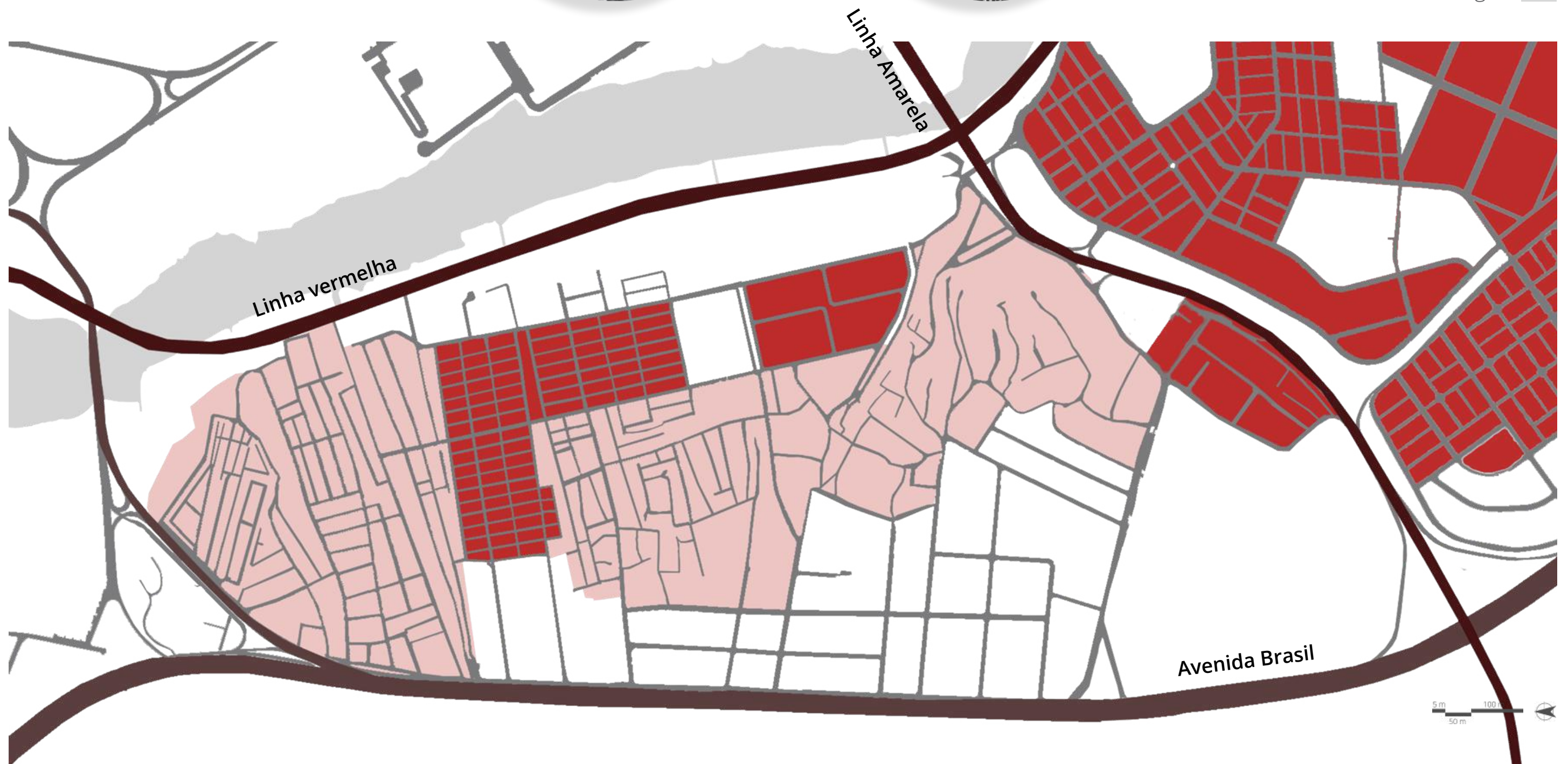
## Anos 90

Nos anos 90 grande parte da comunidade já está consolidada e surgem 2 conjuntos habitacionais projetados pelo governo para receber pessoas desapropriadas de outras partes da cidade: Conjunto Bento Ribeiro Dantas e Nova Maré.

A definição do limite do complexo e entre as comunidades ficou mais evidente a partir da construção da linha vermelha em 1992, da Linha amarela em 1997 e de um parque comunitário ao final da Rua Principal



- Mangue 
- Palafitas 
- Construções e aterros particulares 
- Construções e aterros feitos pelo Poder Público 
- Canal do Mangue 





## 4.7 Comunidades

Como visto anteriormente, a área onde hoje temos o Bairro da Mare, era constituída por um amplo manguezal, somente após obras de drenagem e aterros que foi possível a construção da via expressa e das instalações industriais. As únicas regiões não alagadiças eram justamente as que hoje correspondem aos primeiros assentamentos do complexo, a do **Morro do Timbau** (1940) e da **Baixa do Sapateiro** (1947), localizadas sobre as cotas mais altas do bairro. Essas

duas ocupações iniciais divergiam-se em densidade populacional, uma vez que ocupavam o mesmo morro, porém a Baixa do Sapateiro possuía, em 1960, o dobro de habitantes que o assentamento vizinho. (Vaz, 1994). O Morro do Timbau é um caso atípico entre favelas, seus lotes eram muito espaçosos e o controle habitacional era feito por militares, o que impediu qualquer tipo de fusão com ocupações vizinhas. Os únicos agrupamentos da Maré feitos nos

moldes típicos de produção de favelas do Rio de Janeiro foi a Baixa do Sapateiro e Parque Maré (1953). Esse tipo de processo de ocupação produz uma malha orgânica feita a partir da produção espontânea de habitações conforme a necessidade dos moradores. As comunidades Parque Rubens Vaz (1954), Parque União (1961) e Nova Holanda (1962), assim como o Morro do Timbau, tiveram seu processo de concepção social e espacial condicionadas por fatores

externos, fato refletido em uma malha urbana mais retilínea. (Vaz, 1994). O trabalho que foca no recorte do núcleo original do bairro que hoje se encontra delimitado pelas vias expressas: Linha Amarela, Linha Vermelha e Avenida Brasil








#### 4.8 Hierarquia Viária

As vias Linha Amarela, Linha Vermelha e Avenida Brasil representam vias arteriais dentro da hierarquia de vias e são responsáveis pela distribuição viária a nível metropolitano.

A distribuição para o interior do Bairro passa por vias coletoras mais largas, resultantes do arruamento com finalidade industrial iniciado nos anos 30 e também de algumas intervenções urbanísticas promovidas pelo estado. Essas por sua vez

escoam para vias locais um pouco mais estreitas e também para vias bem mais estreitas com uso exclusivo pedonal.

-  Vias Arteriais
-  Vias Coletoras
-  Vias Locais





## 05 Grão Grosso, Grão Fino e o Espaço Público\_

Grão Grosso\_



Grão Fino\_



Espaço Público\_



Por identificar especificidades contrastantes na morfologia urbana do Complexo da Maré o trabalho organiza sua análise do território em três categorias: Grão Grosso, Grão Fino e o Espaço Público. O Grosso Grão se refere à malha urbana decorrente do processo de ocupação industrial da região, o Fino Grão diz respeito à malha urbana decorrente do processo de ocupação espontânea e autoconstruída deste território e o Espaço Público é a categoria que permeia e se relaciona com ambas malhas identificadas.



## 5.1 Enclaves do Território

Apesar de geograficamente próxima das 3 vias mencionadas a Maré possui um contato muito reduzido com a Linha Vermelha e a Linha Amarela devido á Barreira Acústica erguida sob a justificativa de “diminuir o barulho provocado pela passagem de veículos” e “reduzir os riscos para os motoristas e garantir a segurança dos visitantes para os Jogos Olímpicos de 2016” (Fonte: Entrevista da Prefeitura ao G1 em 2010).

O trabalho, portanto, chega à análise de que por mais que ao longo de sua história a Maré tenham se mantido sempre em constante mudança territorial, parece que a partir dos anos 90 e 2000, todo esse movimento foi sufocado por claras delimitações entre a cidade considerada “formal” e a cidade considerada “informal”.



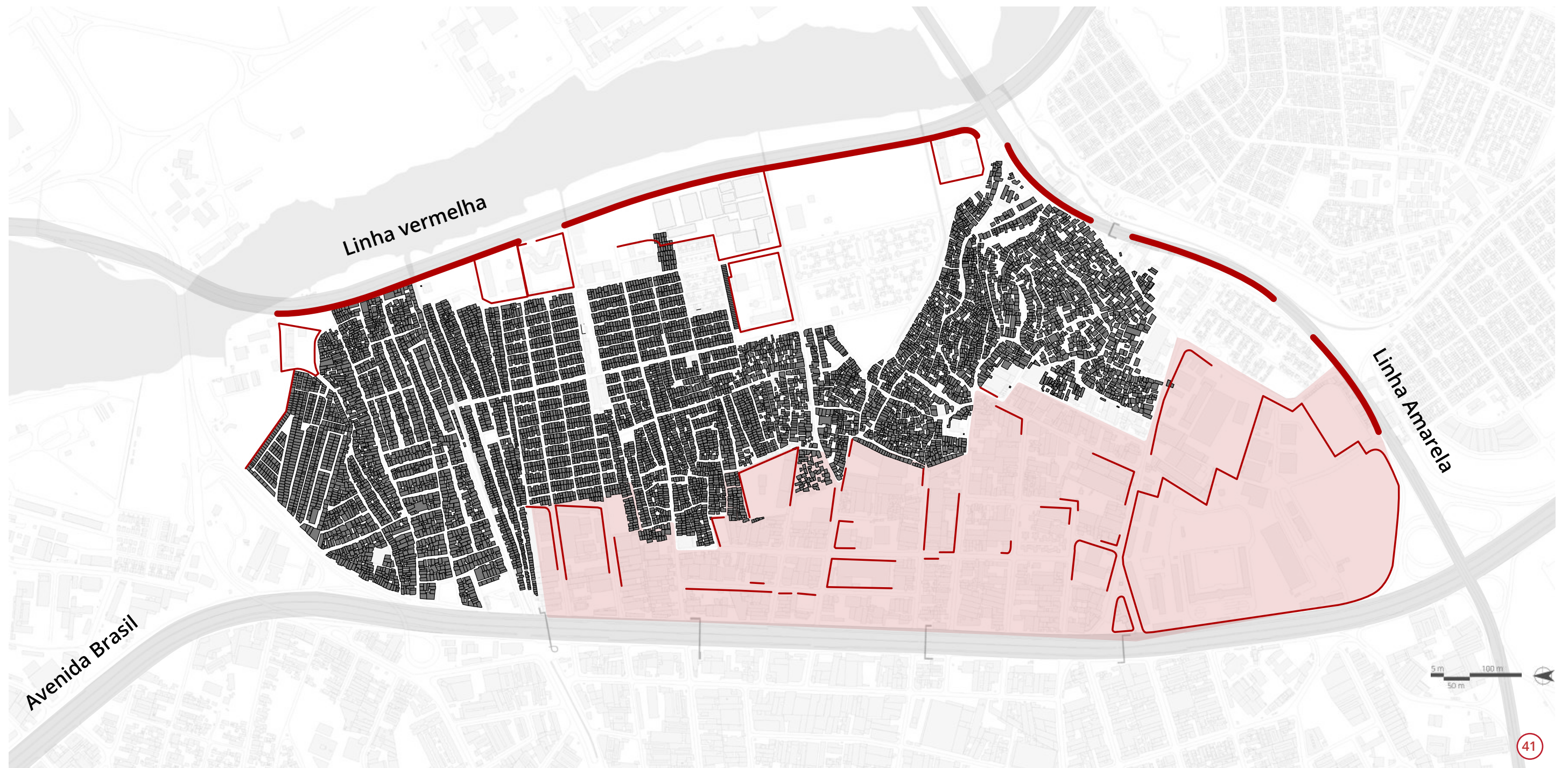


## 5.2 Dualidade

Para Além das Barreiras acústicas que cerceiam o contato do bairro com a Linha Vermelha e Amarela, o trabalho também reconhece a zona industrial, tal como se apresenta hoje em dia, também como um enclave para a aproximação do interior do bairro com o resto da cidade. Pois, por mais que não represente uma barreira tão literal, o trabalho entende que a zona industrial acaba por ter um efeito semelhante às barreiras acústicas, na medida em que bloqueia o

contato visual do interior do bairro com a Avenida Brasil e também na medida em que sua malha de grão grosso se destaca de forma tão contrastante e evidente do grão fino.

- Grão fino
- Grão Grosso
- Barreira Acústica
- Muros e Barreiras Físicas
- Vias Expressas

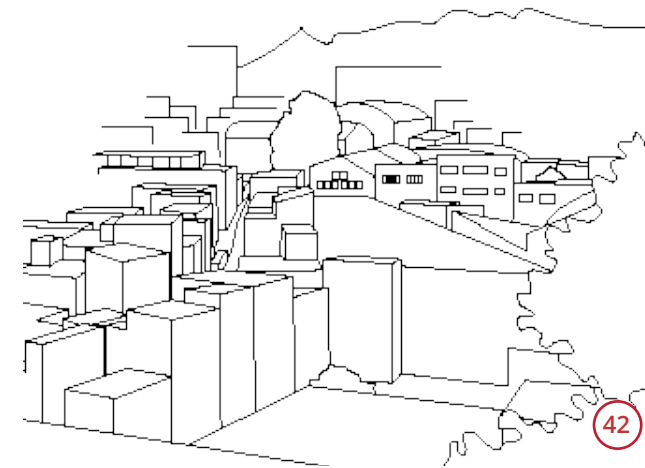




### 5.3 Grão Grosso

O Grão Grosso no Complexo na Maré diz respeito à malha industrial que separa a malha autoconstruída da Avenida Brasil. O evidente contraste morfológico entre ambas malhas reflete distintos processos ocupação da região. Em 1927, o urbanista francês Alfred Agache designa à região de Bonsucesso a função de bairro industrial e operário. Essa decisão é justificada pela presença de áreas livres, proximidade com o porto de Inhaúma, com o centro da cidade e áreas residenciais

para os trabalhadores. Com a intensificação da atividade industrial ao longo da Estrada de Ferro Leopoldina, é decretado em 1937 o incentivo do uso industrial entre a linha férrea e a margem da Baía de Guanabara. Em 1946, A Avenida Brasil surge como novo eixo de desenvolvimento industrial e como oportunidade de acesso aos terrenos desocupados entre o trem a Baía. (SIMAS, 2013)



- Muros
- Grão Grosso
- Mega Lotes







Dentro desta categoria analítica, o interesse está em analisar a insuficiência deste modo funcionalista de organização da cidade que visa a separação de usos e resulta na progressiva homogeneização do espaço urbano. É um modelo urbanístico que depende da existência de redes de circulação cobrindo toda a extensão do território urbano, e pressupõe o uso do veículo privado como meio privilegiado de transporte. O resultado é de uma cidade espraiada e dispersa, contrária aos critérios de sustentabilidade presentes no conceito de cidade polifuncional, com mesclas de usos entre si que geram diversidade urbana. Acaba por ser então, um método racionalista que subestima a complexidade urbana e social e que reforça mecanismos de segregação física e social do território que dificultam a integração e participação social. (COL-LECTIU PUNT 6, 2019)

O Grão Grosso representa essa dispersão que privilegia o automóvel e parece esquecer do pedestre. É muito recorrente nesta malha a presença de usos que não promovem nenhuma interação com a rua ou com o pedestre, o que acaba por resultar em longas distâncias de lotes murados desinteressados com o que se passa em seu exterior. Essa falta de interação reforça a sensação de insegurança no bairro pois deixam de existir os olhos da rua, e os mega loteamentos obrigam os moradores à longas caminhadas até encontrarem pontos de interesse que possam ter acesso. (COL-LECTIU PUNT 6, 2019)



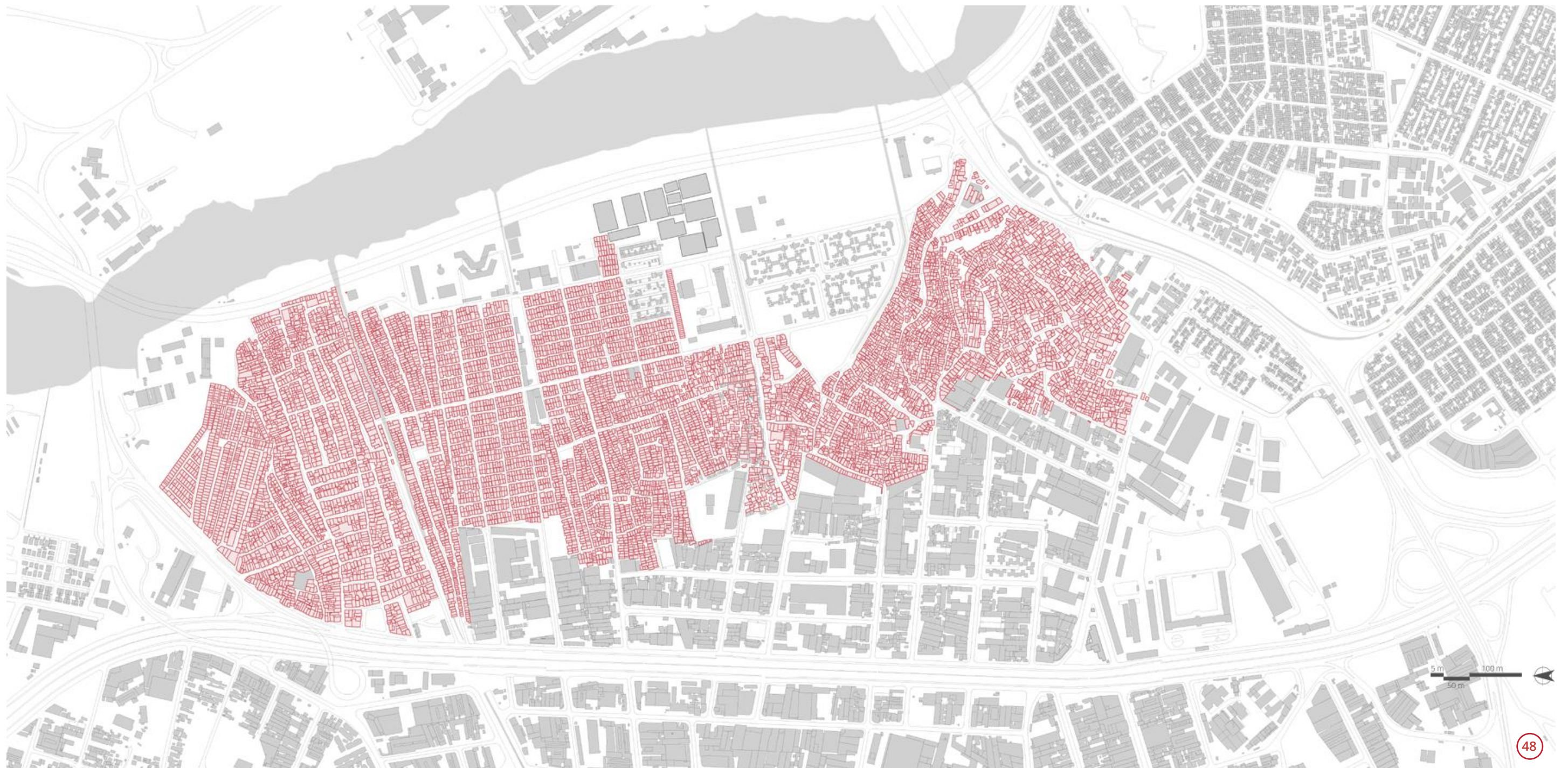
## 5.4 Grão Fino

O Grão Fino representa a malha de edificações autoconstruídas. Corresponde visualmente à uma malha urbana mais compacta, oposta ao modelo homogêneo, disperso e de mega loteamentos do Grão Grosso. Sua forma reflete os diversos processos de formação e ocupação destes tipos de assentamentos, que por sua vez, seguem lógicas diferentes das utilizadas de construção da cidade dita formal. O Grão Fino da Maré é o resultado de diversas

experiências habitacionais feitas no complexo deste os anos 40 e dos respectivos processos de formação de cada agrupamento (mencionados anteriormente neste trabalho). Nele é possível encontrar desde a clássica imagem da favela labiríntica sobre morro até a disposição mais ortogonal de edificações nos moldes racionalistas. (JACQUES, VARELLA, BERTAZZO, 2002). Dentro desta categoria analítica, o interesse reside sobre o objeto autoconstruído. A habitação autoconstruída

nasce da necessidade de morar, sem grande custo, perto de pontos de interesse da cidade que normalmente dizem respeito a fontes de oportunidade de trabalho. Dado o pouco interesse do poder público em prover moradia popular que acolhesse de forma satisfatória o enorme contingente migratório que chegava no Rio de Janeiro entre os anos 30 e 40, as próprias pessoas passaram a construir suas moradias em terrenos que fugiam da especulação imobiliária pela

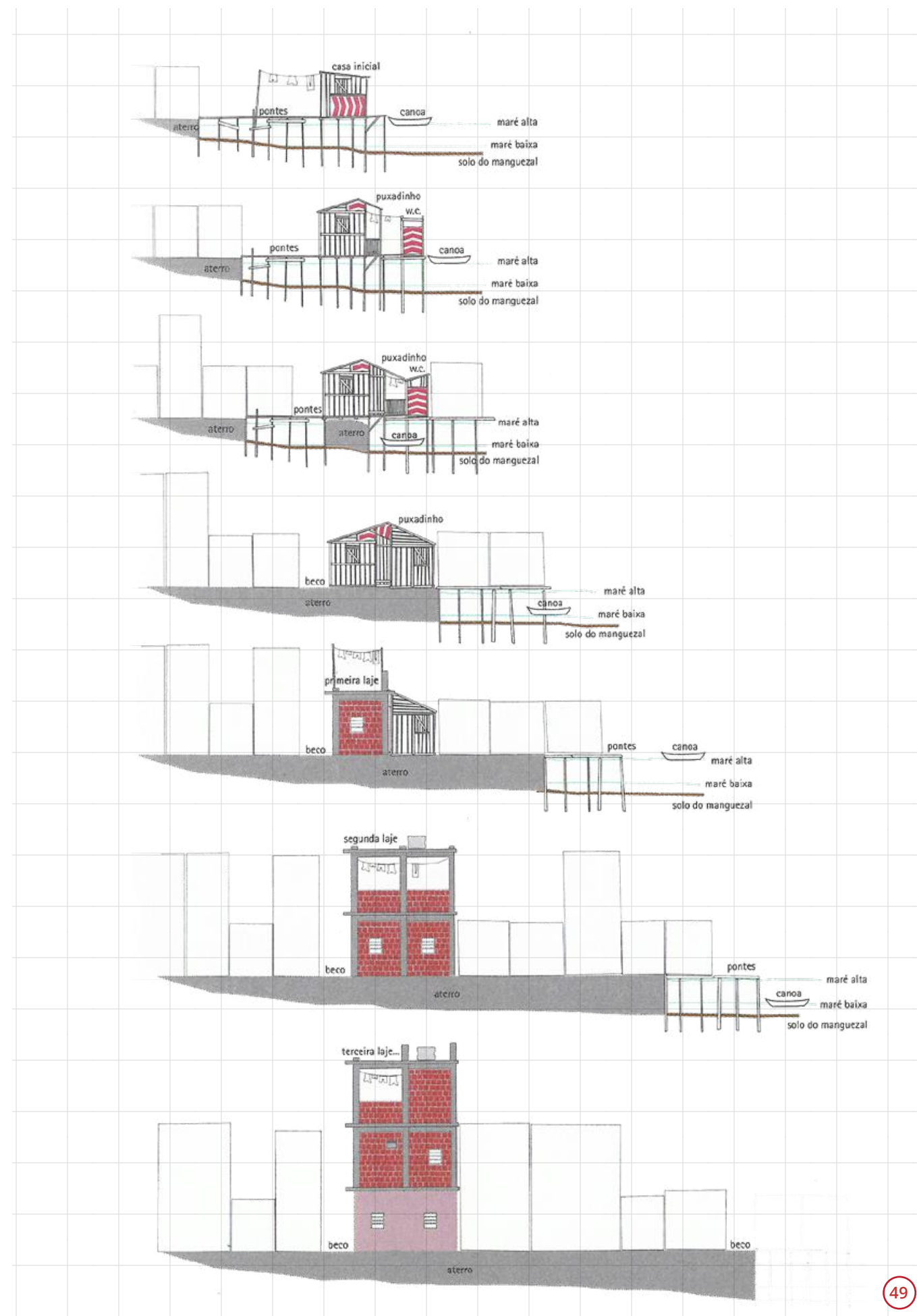
dificuldade ou mesmo impossibilidade de construção (como morros, mangues e terrenos inundáveis). (JACQUES, VARELLA, BERTAZZO, 2002)





As primeiras habitações da Maré tinham que ser capazes de lidar com a característica pantanosa da região. Para tanto, as residências eram construídas no formato de palafitas, que sustentavam barracos de madeira em cima do mangue, feitos com materiais trazidos pela maré cheia. O acesso às palafitas era feito por pontes de madeira que futuramente se transformariam em ruas e becos da Maré atual. Dada a precariedade material e a instabilidade geográfica do local, essas habitações permaneciam em constante processo de reconstrução, adaptação e evolução, dinâmica essa que ensina uma lição de flexibilidade e a força da união e da solidariedade numa sociedade (JACQUES, VARELLA, BERTAZZO, 2002).

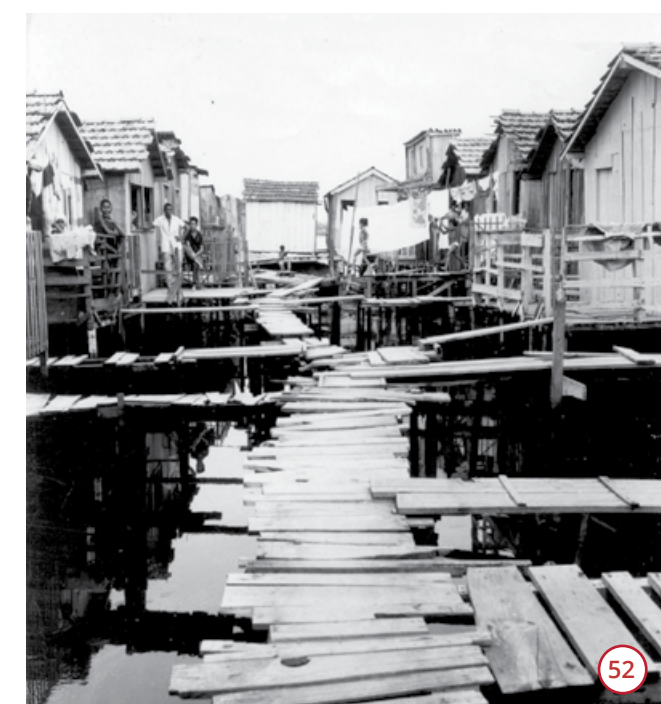
A motivação primordial para a autoconstrução é a necessidade por abrigo. Este é construído com a ajuda de conhecidos seguindo o princípio de mutirão. A primeira versão dessa moradia é precária, mas serve como base para futuras intervenções. A residência crescerá de acordo com o tempo e os recursos do construtor e para tanto, exige dele grande capacidade de adaptação, criatividade e imaginação construtiva. O processo da autoconstrução nunca parte de um projeto pré-estabelecido, pois toda a construção dependerá dos materiais encontrados, do acaso, da disponibilidade e da necessidade dos moradores, portanto, a "forma final" acaba por ser resultado do próprio processo construtivo. A arquitetura feita por arquitetos dita o resultado final da obra em projeto, portanto, quando não há projeto, não existe uma forma predeterminada, e assim a construção não termina, permanecendo sempre inacabada. (JACQUES, VARELLA, BERTAZZO, 2002)



50



51



52

49



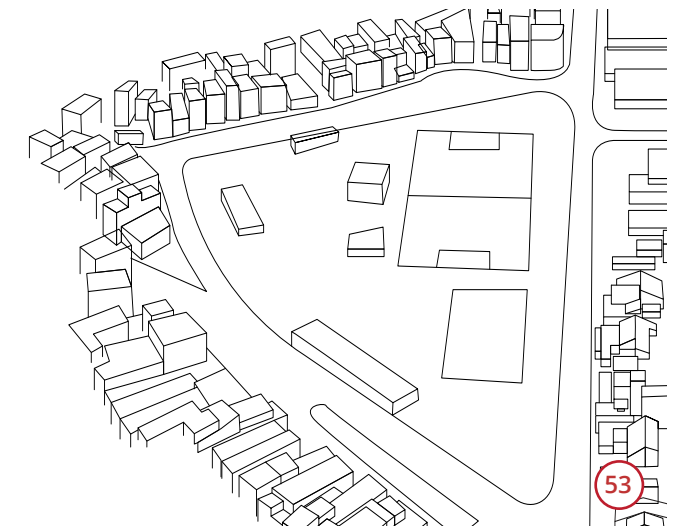
## 5.5 Espaço Público

O Espaço Público no âmbito desta análise se refere a todo espaço de acesso comum não privado que permeia ambos os grãos, o que inclui: ruas, calçadas, praças, becos e vielas. Este tipo de espaço acaba por adquirir características distintas ao atravessar cada uma das malhas mencionadas. Quando em meio ao Grão Grosso, o espaço público diz respeito às ruas e calçadas que foram projetadas para o uso privilegiado do automóvel. Já em meio ao Grão Fino os

espaços públicos como ruas, becos e vielas não são necessariamente fruto de um plano preconcebido, mas normalmente são moldados pelos percursos e determinados pelo uso. As praças existentes em meio ao grão fino correspondem aos locais de encontro com maior visibilidade e menor densidade construtiva. (JACQUES, VARELLA, BERTAZZO, 2002). Dentro desta categoria analítica, o interesse reside sobre o potencial que esses espaços públicos possuem para

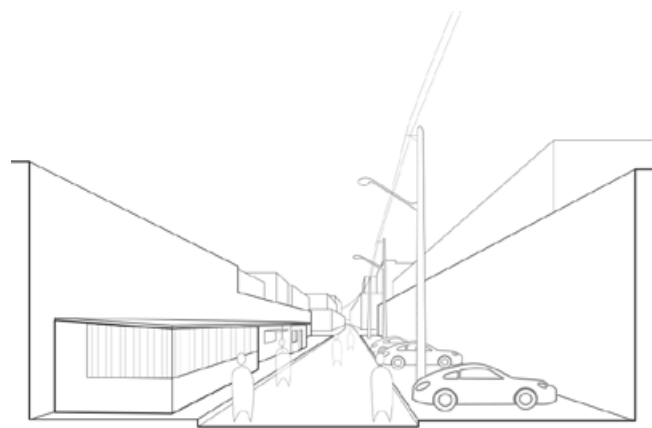
articular dinâmicas entre as malhas do Grão Grosso e do Grão Fino, afim de diluir o contraste marcante entre as mesmas. Para atingir o potencial articulador é primeiro preciso entender as lógicas que regem o Espaço Público em cada malha.

- Espaço de acesso público
- Praças





O Grão Grosso é fruto de um planejamento urbano funcionalista que promove mecanismos segregacionistas e a dispersão do ambiente urbano, provocando assim, extensos percursos desprovidos de atividades de interesse. Esse fato acaba por se refletir no Espaço Público na medida que os mega loteamentos murados retiram das ruas e calçadas qualquer chance de interação com o interior dos lotes. O excesso de muros dissemina barreiras cegas pelo território que, pela ausência de olhos da rua, prejudicam gravemente a sensação de segurança do pedestre. Porém, é nesse mesmo ponto em que as lógicas provenientes do tecido autoconstruídos (Grão Fino) reverberam no tecido planejado (Grão Grosso). Ao longo desses trechos inativos aparecem, de forma espontânea e orgânica, edificações autoconstruídas sobre as calçadas, trazendo uso e atividade para uma rua antes desocupada e desértica. Isso acontece pois o que dita a formação do tecido autoconstruído é o uso e não a legislação urbanística. (COLLECTIU PUNT 6, 2019)



55



56

Como mencionado anteriormente, o Grão Fino é fruto da necessidade imediata por abrigo. Este é feito a partir da disponibilidade de recursos locais e construído pelos próprios moradores, portanto, ao contrário processo de formação do Grão Grosso, não possui qualquer tipo de planejamento prévio. Este fato se reflete no espaço público que é determinado pelos percursos necessários para se chegar aos abrigos. O tecido urbano da cidade não planejada é maleável e flexível, e funciona praticamente como uma extensão das casas, formando espaços semiprivados, enquanto que as casas abertas à rua transformam-se em espaços semipúblicos. As estreitas e intrincadas ruelas e becos aumentam a sensação labiríntica, mas também provocam grande proximidade. Esta relação cria uma sensação geral da favela como uma grande casa coletiva. (JACQUES, VARELLA, BERTAZZO, 2002)

A complexidade do tecido autoconstruído reside na sua dimensão temporal, pois tanto o autoconstruído quanto seus percursos seguem eternamente em constante transformação. Além disso, também se difere da cidade planejada na medida em que cresce de forma acêntrica ou excêntrica, de acordo com uma lógica rizomática semelhante ao mato que cresce em um terreno baldio. (JACQUES, 2011)

*“Trata-se também de uma diferença de enraizamento. A cidade projetada- a cidade-árvore, como a árvore e o pensamento em árvore – está fortemente enraizada num sistema-raiz, a imagem de ordem; A cidade não completamente projetada, a cidade-arbusto, funciona como um sistema-radícula mais complexo; e a favela, cidade sem projeto, cidade-mato, segue o sistema-rizoma [...]” (JACQUES, 2011, p.111)*



## 5.6 Demografia

Um dado que confirma esse contraste é o mapa demográfico da maré que aponta um maior adensamento populacional das partes internas ao bairro, onde predomina o grão fino, e um esvaziamento na zona do grão grosso. Isso indica que poucos proprietários que provavelmente não devem morar naquela região, desfrutam de uma vasta área que pouco proporciona qualidade urbana ao bairro como um todo.



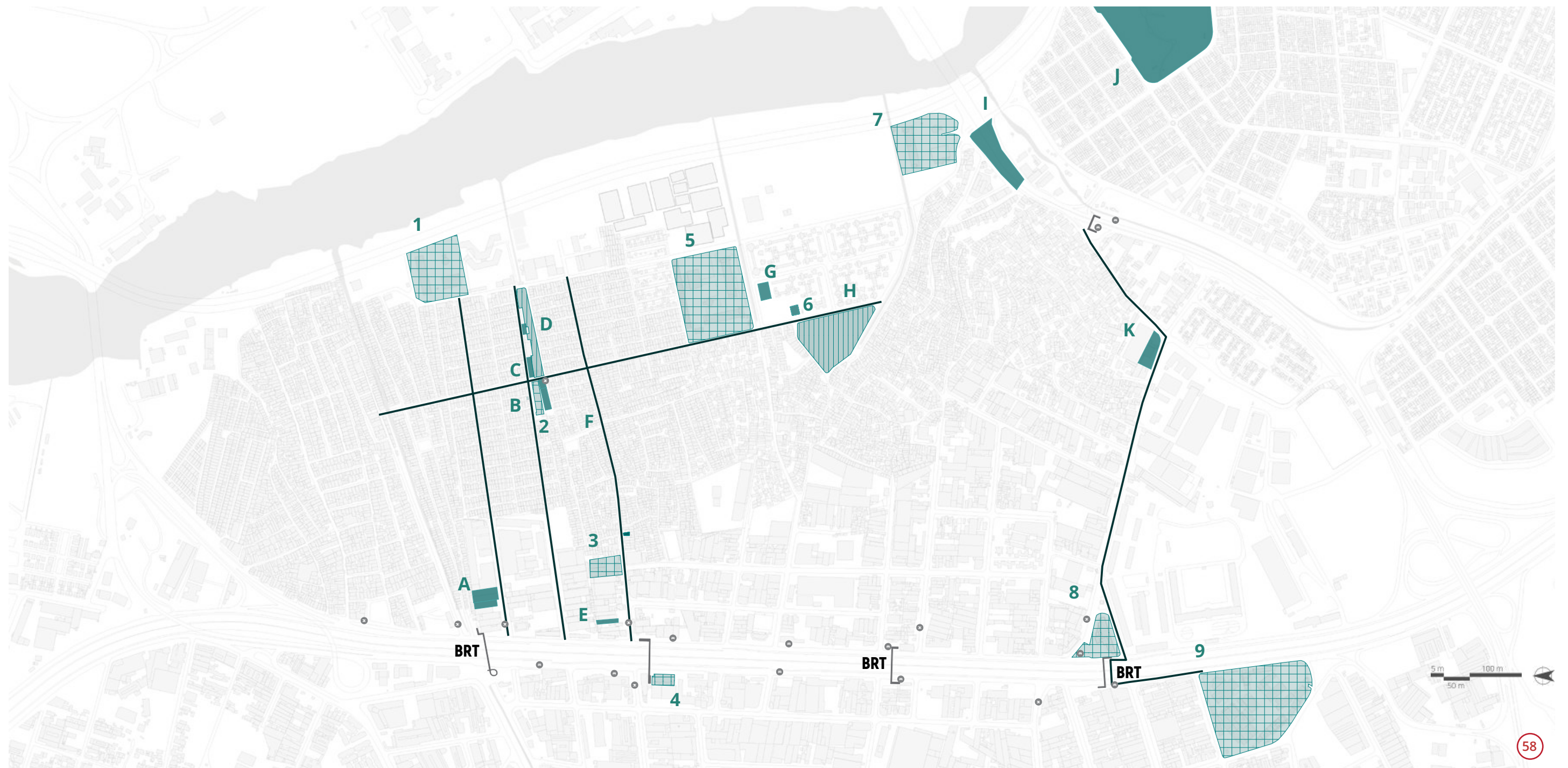


## 5.7 Pontos de Interesse

Ao destacar alguns pontos de interesse locais no mapa fica claro que poucos deles se encontram justamente na zona industrial do bairro, ou seja, na região identificada aqui como grão grosso. Essa informação reforça a ideia de que os moradores do bairro pouco se realicenam como e essa região.

- A\_ Galpão Bela Maré e Centro de Artes da Maré
- B\_ Escola de Samba Gato de Bonsucesso
- C\_ Associação Redes de Desenvolvimento da Maré
- D\_ Praça Nova Holanda e Biblioteca Popular Lima Barreto
- E\_ Observatório de Favelas
- F\_ Feira da Texeira (Aos Sábados)
- G\_ Lona Cultural Hebert Vianna
- H\_ Praça Principal
- I\_ Pontilhão Cultural (Maré Skate Park)
- J\_ Parque Ecológico da Maré
- K\_ Museu da Maré

- 1\_ Ciep Hélio Smidt
- 2\_ Creche Municipal Nova Holanda
- 3\_ Centro Comercial com Detran
- 4\_ Restaurante Popular João Goulart
- 5\_ Ciep Elis Regina
- 6\_ Detran
- 7\_ Ciep Operário Vicente Mariano e Escola Municipal Escritor Bartolomeu Campos de Queiros
- 8\_ Escola Municipal Bahia
- 9\_ Hospital Geral de Bonsucesso

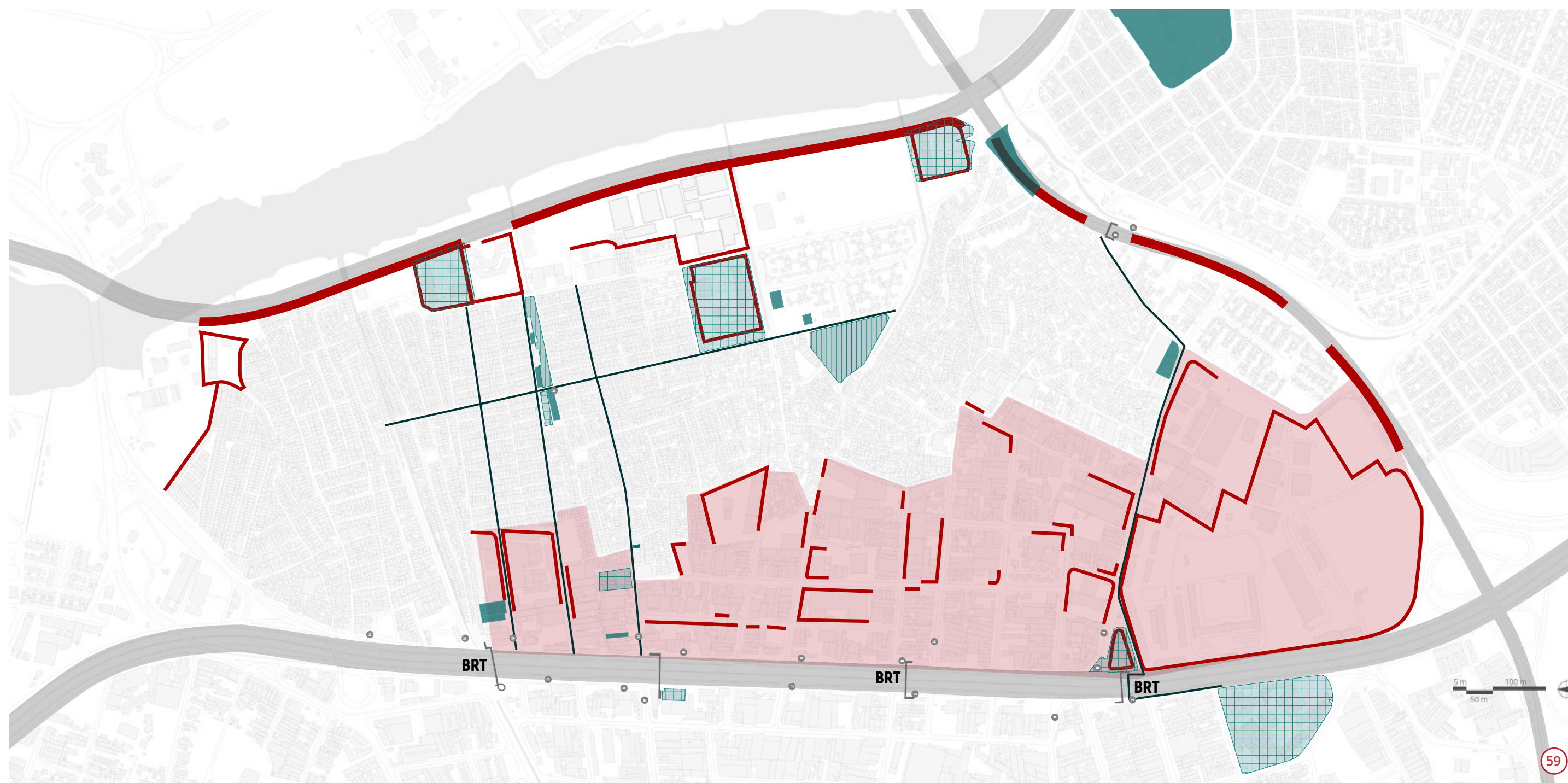




## 5.7 Pontos de Interesse

Ao destacar alguns pontos de interesse locais no mapa fica claro que poucos deles se encontram justamente na zona industrial do bairro, ou seja, na região identificada aqui como grão grosso. Essa informação reforça a ideia de que os moradores do bairro pouco se realicenam como e essa região.

-  Muros
-  Grão Grosso

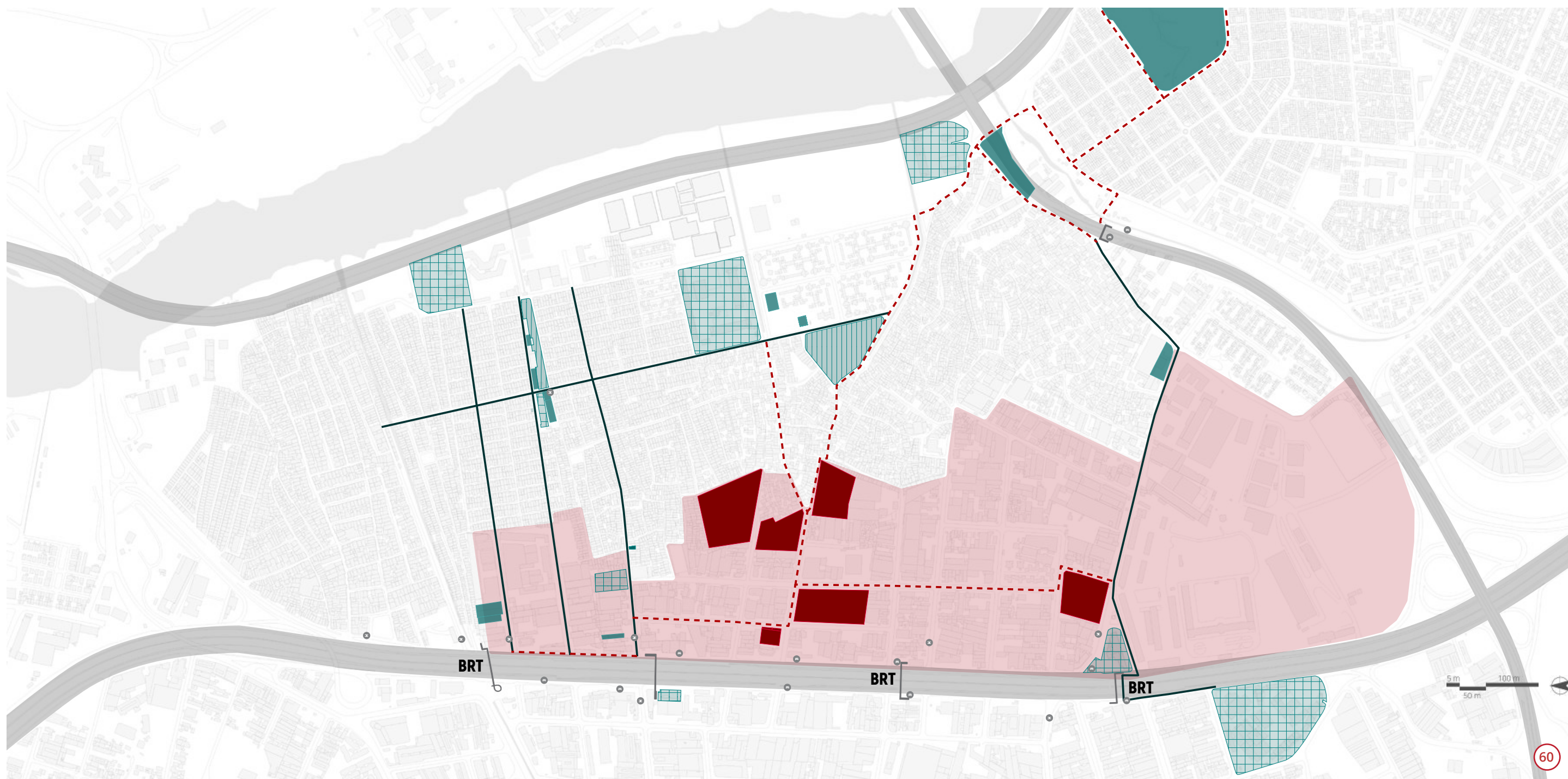




## 5.8 Oportunidade

O trabalho também enxerga nesse espaço oportunidades para tentar diluir os contrastes internos e externos à Maré. Para tanto, sugere a conversão de terrenos pertencentes à malha industrial à locais de encontro com áreas livres de acesso público. Por acreditar que tais projetos podem reforçar percursos complementares aos percursos já consolidados do bairro. Dentre os terrenos destacados encontram-se terrenos que

desapropriados pela prefeitura, terrenos atualmente ociosos e terrenos considerados como subutilizados.





## 5.9 Terrenos Subutilizados ou Ociosos

1\_ Rua Vinte Nove de Julho 357. Lote de estacionamento desapropriado.

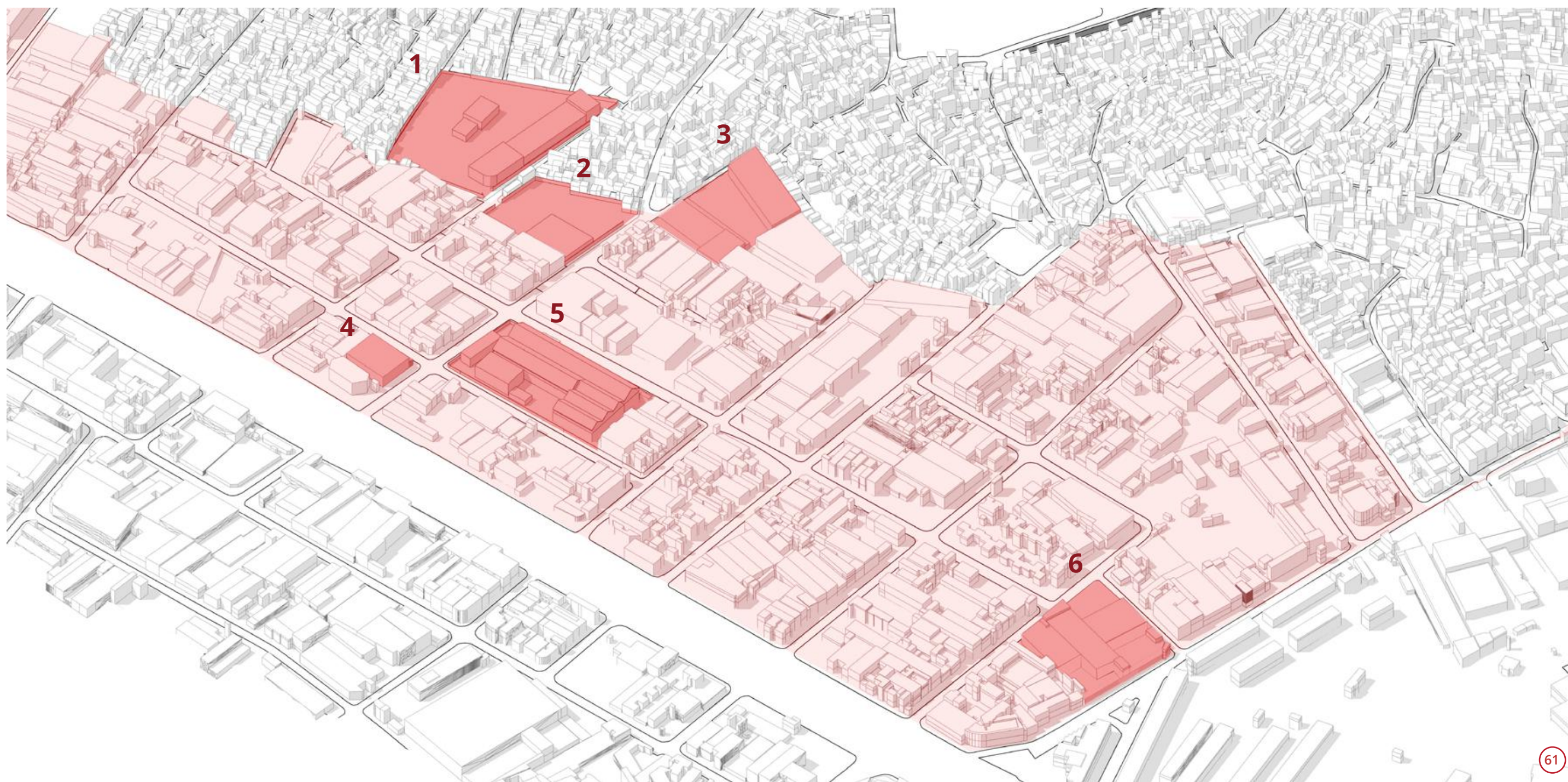
2\_ Rua Dezessete de Fevereiro 325. Lote de estacionamento desapropriado.

3\_ Rua Vinte e Nove de Julho 157. Edifício desapropriado.

4\_ Rua Dezessete de Fevereiro 159. Galpão desapropriado.

5\_ Rua 7 de Março 206. Galpão Industrial sem uso atual.

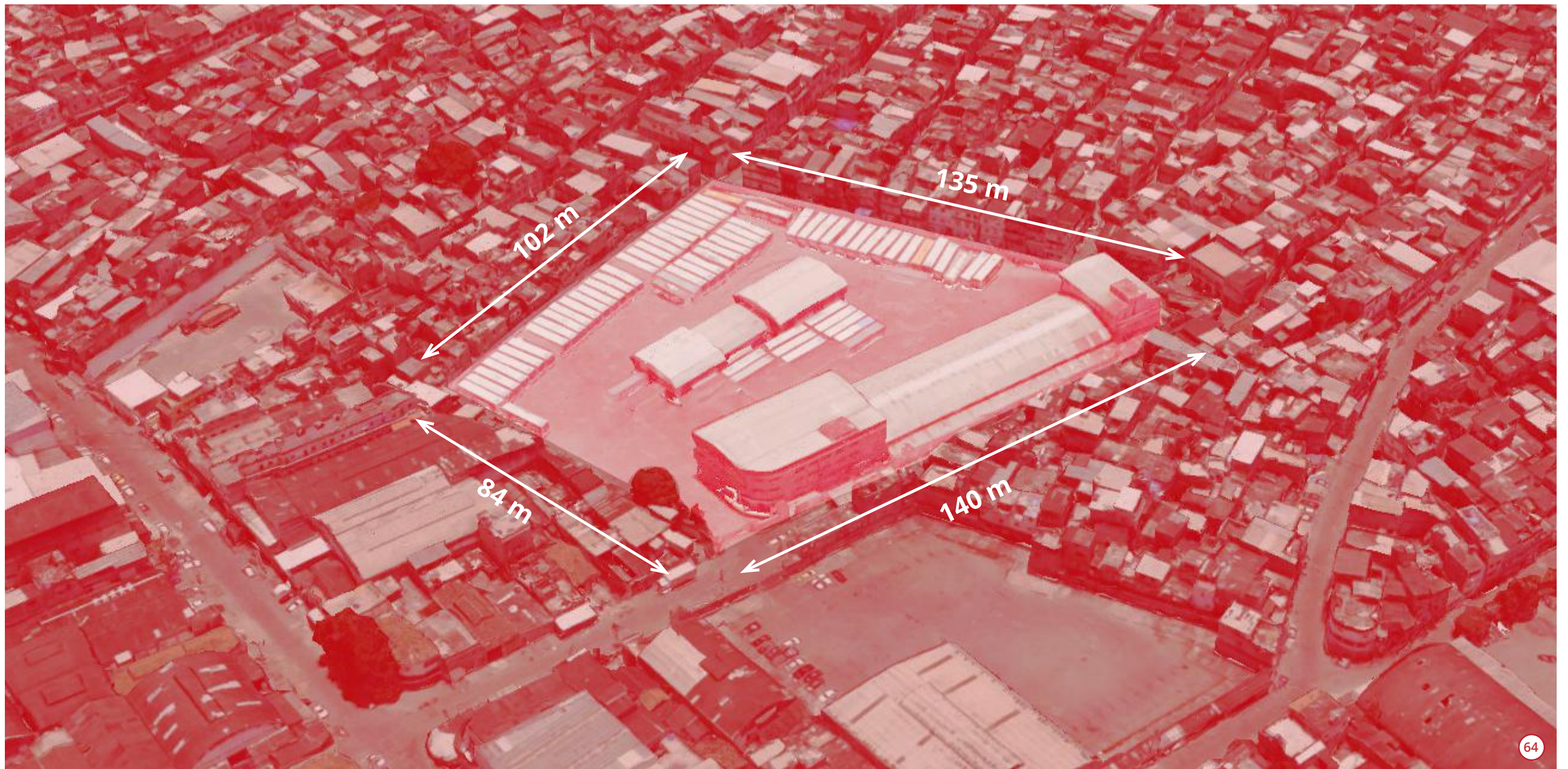
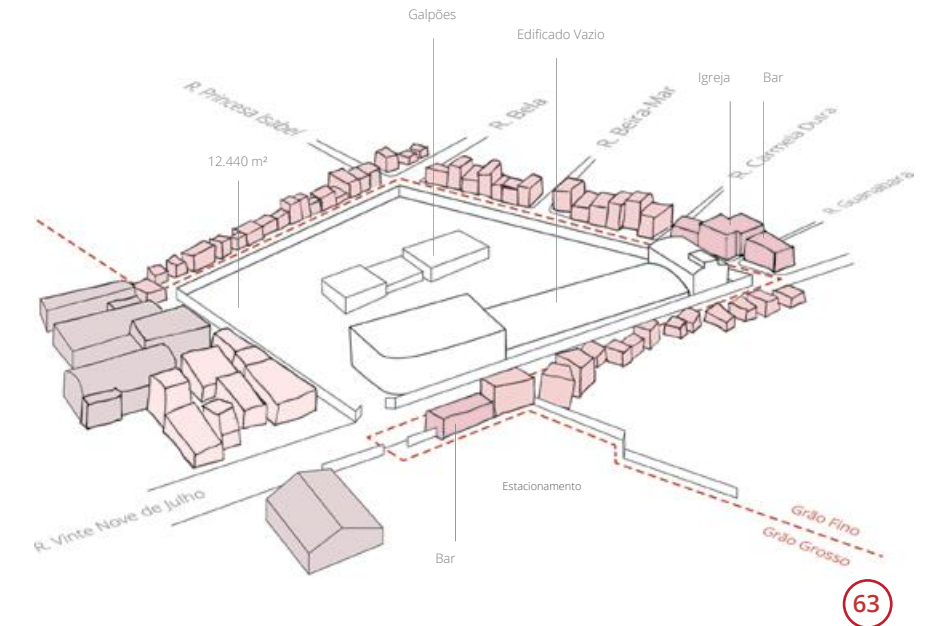
6\_ Av. Guilherme Maxwell 194. Estacionamento e Galpões de Empresa de Transporte Rodoviário





## 5.10 Rua Vinte Nove de Julho 357

O terreno, de 12.440 m<sup>2</sup> pertencia à uma empresa de ônibus e servia como garagem, por isso, possui uma vasta área de espaço não construído. Dentro dos seus limites possui algumas edificações e galpões atualmente inutilizados. É considerado por este trabalho como um dos mega lotes envoltos por muros que contribuem para piorar a sensação de segurança no espaço público. O Lote possui 3 frentes muradas para rua e para o Grão Fino e uma empena voltada para o Grão Grosso.









## 5.11 Diário Oficial

O terreno, da Rua Vinte e Nove de Julho nº 357, juntamente aos demais terrenos citados no Decreto Rio nº 45656 de 7 de Fevereiro de 2019, foi desapropriado pela Prefeitura do Rio de Janeiro para fins de interesse social.



Terrenos desapropriados  
imagem elaborada pela autora

### ATOS DO PREFEITO

#### DECRETO RIO Nº 45654 DE 7 DE FEVEREIRO DE 2019

Delega a competência na forma que menciona.

O PREFEITO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela legislação em vigor, e

CONSIDERANDO o que dispõe a Lei nº 6.481, de 14 de janeiro de 2019 - Lei Orçamentária para o Exercício Financeiro de 2019;

DECRETA:

Art. 1º Fica Delegada competência à Secretaria Municipal de Infraestrutura e Habitação, para prática dos atos de autorização para realização de despesas e emissão de notas de empenho, a conta de dotação orçamentária nos Programas de Trabalho:

I - 1601.12.361.0315.1112 - Obras para a Rede de Ensino Fundamental - Natureza de Despesa 4.4.90.51.00 e 4.4.90.35.00;

II - 1601.12.365.0315.1113 - Obras em Unidades de Educação Infantil - Natureza de Despesa 4.4.90.51.00;

III - 1601.12.361.0501.1111 - Construção de Escola em Tempo Integral - Natureza de Despesa 4.4.90.51.00

IV - 1601.12.365.0500.1121 - Construção de Unidade de Educação Infantil - Natureza de Despesa 4.4.90.51.00.

Art. 2º Fica revogado o Decreto Rio nº 44.382, de 03 de abril de 2018.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 02 de janeiro de 2019.

Rio de Janeiro, 7 de fevereiro de 2019; 454º ano da fundação da Cidade.

MARCELO CRIVELLA

#### DECRETO RIO Nº 45655 DE 7 DE FEVEREIRO DE 2019

Delega a competência na forma que menciona.

O PREFEITO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela legislação em vigor, e

CONSIDERANDO o que dispõe a Lei nº 6.481, de 14 de janeiro de 2019 - Lei Orçamentária para o Exercício Financeiro de 2019;

CONSIDERANDO o que dispõe o Decreto Rio nº 45.376, de 19 de novembro de 2018 que *Transfere competências da Secretaria Municipal de Saúde - SMS para a Secretaria Municipal de Infraestrutura e Habitação - SMIH, e dá outras providências*,

DECRETA:

Art. 1º Fica Delegada competência à Secretaria Municipal de Infraestrutura e Habitação, para prática dos atos de autorização para realização de despesas e emissão de notas de empenho, a conta de dotação orçamentária nos Programas de Trabalho:

I - 1801.10.302.0306.1063 - Construção, Ampliação e Reforma de Unidades Hospitalares - Naturezas de Despesa 4.4.90.51.00 e 4.4.90.39.00;

II - 1801.10.302.0331.1701 - Construção, ampliação e reforma em emergências - Naturezas de Despesa 4.4.90.51.00 e 4.4.90.39.00;

III - 1801.10.302.0426.1766 - Construção, reforma, adequação e estruturação de Unidades de Atenção Psicossocial - Naturezas de Despesa 4.4.90.51.00 e 4.4.90.39.00;

IV - 1801.10.302.0512.1883 - Construção, Ampliação e Reforma de Policlínicas - Naturezas de Despesa 4.4.90.51.00 e 4.4.90.39.00;

V - 1801.10.301.0330.1887 - Construção, ampliação e reforma de Unidades de Saúde da Família - Naturezas de Despesa 4.4.90.51.00 e 4.4.90.39.00;

VI - 1801.10.305.0308.1888 - Reforma, ampliação e adequação das Unidades de Vigilância em Saúde - Naturezas de Despesa 4.4.90.51.00 e 4.4.90.39.00;

VII - 1815.10.304.0309.1169 - Reestruturação das Unidades de Vigilância Sanitária e de Controle de Zoonoses - Natureza de Despesa 4.4.90.51.00.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 02 de janeiro de 2019.

Rio de Janeiro, 7 de fevereiro de 2019; 454º ano da fundação da Cidade.

MARCELO CRIVELLA

#### DECRETO RIO Nº 45656 DE 7 DE FEVEREIRO DE 2019

Declara de interesse social, para fins de desapropriação, os imóveis que menciona.

O PREFEITO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, no uso de suas atribuições legais e conforme o disposto no art. 2º, inciso V, e art. 4º, da Lei nº 4.132, de 10 de setembro de 1962,

DECRETA:

Art. 1º Ficam declarados de interesse social, para fins de desapropriação total, os imóveis abaixo relacionados, necessários a implantação do PLANO MARÉ 2020.

- Avenida Brasil Nº 4.929 (Lote 2 PAL 28.633)
- Avenida Brasil Nº 4.955 antigo Nº 4.895
- Avenida Brasil Nº 4.973 antigo Nº 4.901
- Avenida Brasil Nº 4.989 antigo Nº 4.921
- Avenida Brasil Nº 6.113
- Avenida Brasil Nº 6.179 e Nº 6.179 Lojas A e B
- Avenida Brasil Nº 6.210 antigo Nº 7.348
- Avenida Brasil Nº 6.431 antigo Nº 6.755
- Avenida Brasil Nº 6.643 antigo Nº 7.947
- Avenida Brasil Nº 6.665
- Avenida Brasil Nº 6.963
- Avenida Brasil Nº 7.022
- Avenida Brasil Nº 7.081
- Avenida Brasil Nº 7.305
- Avenida Brasil Nº 7.800
- Avenida Brasil Nº 7.901
- Avenida Brasil Nº 8.108
- Avenida Brasil Lotes 1 e 2 PAL 13.847
- Avenida Brasil Lote 1 PAL 29.192
- Avenida Brigadeiro Trompowski Nº 580
- Avenida Postal Nº 29
- Rua Aimara Nº 254
- Rua Aimara Nº 300
- Rua Dezesete de Fevereiro Nº 159
- Rua Dezesete de Fevereiro Nº 325
- Rua Guanabara Nº 4
- Rua Ouricuri Nº 71
- Rua Ouricuri Nº 91
- Rua Ouricuri Nº 95
- Rua Ouricuri Nº 111
- Rua Roquete Pinto Nº 71
- Rua Roquete Pinto Nº 91

- Rua Roquete Pinto Nº 95
- Rua Roquete Pinto Nº 101
- Rua Roquete Pinto Nº 111
- Rua Tambaú Nº 34
- Rua Tambaú Nº 80
- Rua Vinte e Nove de Julho Nº 157
- Rua Vinte e Nove de Julho Nº 357

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.  
Rio de Janeiro, 7 de fevereiro de 2019; 454º ano da fundação da Cidade.

MARCELO CRIVELLA

### SECRETARIA DA CASA CIVIL

Secretário: Paulo Santos Messina  
Rua Afonso Cavalcanti, 455 - 13º andar - Tel.: 2976-3187

#### RESOLUÇÃO CVL Nº 136 DE 07 DE FEVEREIRO DE 2019

Redefine o Comitê Gestor do eSocial no âmbito da Administração Direta, cria o Comitê Gestor do eSocial no âmbito da Administração Indireta e Comitê Gestor do EFD-REINF, divulga novo cronograma de implantação do eSocial no âmbito da Administração Direta e dá outras providências.

O SECRETÁRIO CHEFE DA SECRETARIA MUNICIPAL DA CASA CIVIL, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela legislação em vigor,

CONSIDERANDO a Resolução CDES nº 05, do Comitê Diretivo do eSocial, publicada no Diário Oficial da União de 05 de outubro de 2018, que alterou a Resolução CDES nº 02, de 30 de agosto de 2016 e definiu novos prazos para o envio de eventos para o eSocial, com o objetivo de aperfeiçoar o processo de implantação do sistema;

CONSIDERANDO que o não encaminhamento das informações nos formatos e prazos estabelecidos na regulamentação do eSocial pode acarretar multas, impedimento na celebração de convênios e bloqueio do repasse de verbas do Governo Federal ao Município;

CONSIDERANDO a necessidade de organizar os Comitês Gestores responsáveis pela implantação, operação e orientação no tange às informações trabalhistas, previdenciárias, tributárias e fiscais, referentes à Administração Direta e Indireta, que serão prestadas ao Sistema de Escrituração Digital das Obrigações Fiscais, Previdenciárias e Trabalhistas - eSocial e ao Sistema de Escrituração Fiscal Digital de Retenções e Outras Informações Fiscais - EFD-REINF;

CONSIDERANDO que os órgãos da Administração Direta estão subordinados à Coordenadoria Geral de Recursos Humanos - CVL/SUBSC/CGRH, órgão gestor do subsistema de recursos humanos conforme arts. 7º e 8º da Lei N.º 3.789, de 29 de junho de 2004, que institui o Sistema Municipal de Administração no âmbito do Poder Executivo Municipal e dá outras providências;

RESOLVE:

Art. 1º Divulgar o novo cronograma de implantação do Sistema de Escrituração Digital das Obrigações Fiscais, Previdenciárias e Trabalhistas - eSocial, no âmbito da Administração Direta Municipal, conforme Anexo Único.

Preço das publicações (centímetro de coluna)	
Empresas Públicas, Fundações e Sociedades de Economia Mista do Município.....	R\$ 5,43
Terceiros (entidades externas ao Município).....	R\$ 107,11
Os textos para publicação devem ser apresentados em cd, pendrive, digitados em fonte Arial, corpo 12, em linhas de 13 centímetros de largura, acompanhados de uma cópia com assinatura e identificação do responsável.	
As páginas do Diário Oficial são formadas por três colunas de 08 centímetros.	
Exemplar atrasado (sujeito a disponibilidade).....	R\$ 3,35
Entrega de matérias para publicação e forma de pagamento: A entrega das matérias, os pagamentos de publicações e a aquisição de exemplares atrasados devem ser efetuadas diretamente na Agência D.O. Rio – Centro Administrativo São Sebastião – CASS.	
Rua Afonso Cavalcanti, 455 – Térreo – Cidade Nova.Tel.: 2976-2284.	
Para reclamações sobre publicações dirigir-se Agência D.O. Rio – Centro Administrativo São Sebastião – CASS.	
Rua Afonso Cavalcanti, 455 – Térreo – Cidade Nova.Tel.: 2976-2284, através do e-mail <a href="mailto:pdoficial@pcrj.rj.gov.br">pdoficial@pcrj.rj.gov.br</a> no prazo de 10 dias da data da veiculação.	



## 06 E.P.M\_

### 6.1 Estação Parque Maré

O projeto busca reaproveitar construções pré-existentes do terreno; dar continuidade aos fluxos provenientes das vias limítrofes ao terreno; Incorporar sistemas tipológicos, construtivos e materiais de ambas as malhas; Aumentar a oferta de áreas verdes presentes no bairro; Conceber configurações espaciais variadas que incentivem diferentes formas de apropriação e potencial programático; Pulverizar acessos permitindo uma permeabilidade diversificada e descentralizada.

A Estação Parque Maré, portanto, consiste em um projeto de conversão do edificado pré-existente em um condensador vertical de atividades coletivas de acesso público, conectado a fitas perpendiculares, que emolduram a estação de transporte coletivo, através de mezaninos que multiplicam e diversificam as experiências espaciais abertas, ao mesmo tempo que se relacionam com áreas livres arborizadas.





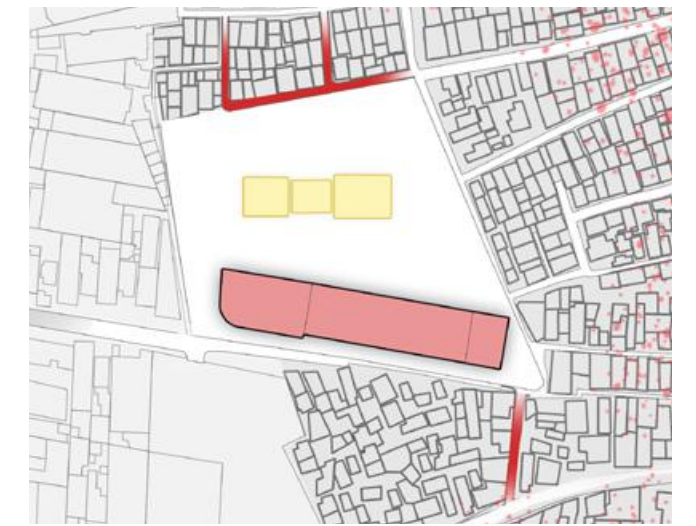
## 6.2 Implantação

O projeto reaproveita dois edifícios e um galpão pré-existente no terreno e reconhece que foram estrategicamente posicionados de frente para uma via de grande importância no entorno imediato ao terreno, a 29 de julho. Pois esta via conecta diretamente à Av. Brasil. As demais ruas que interceptam os terrenos o conectam ao grão fino e indiretamente à Rua Principal. Para tentar reforçar essa conexão e a distribuição

não só perpendicular, mas também paralela, a esses dois eixos importantes, é sugerido o alargamento de 3 vielas que interceptam o terreno.

- Grão Fino
- Grão Grosso
- Demolido
- Movimento

- Edificado reaproveitado
- Novas vias propostas



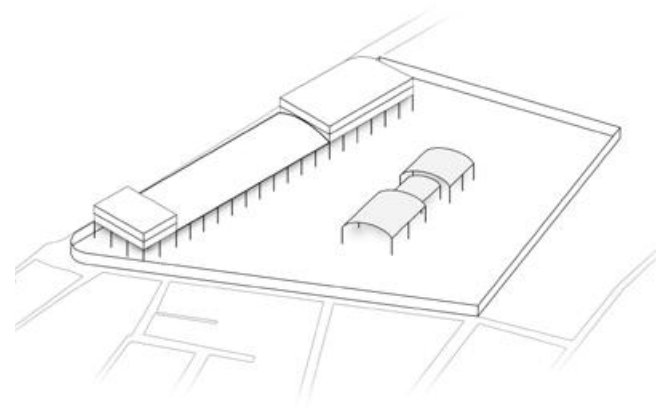




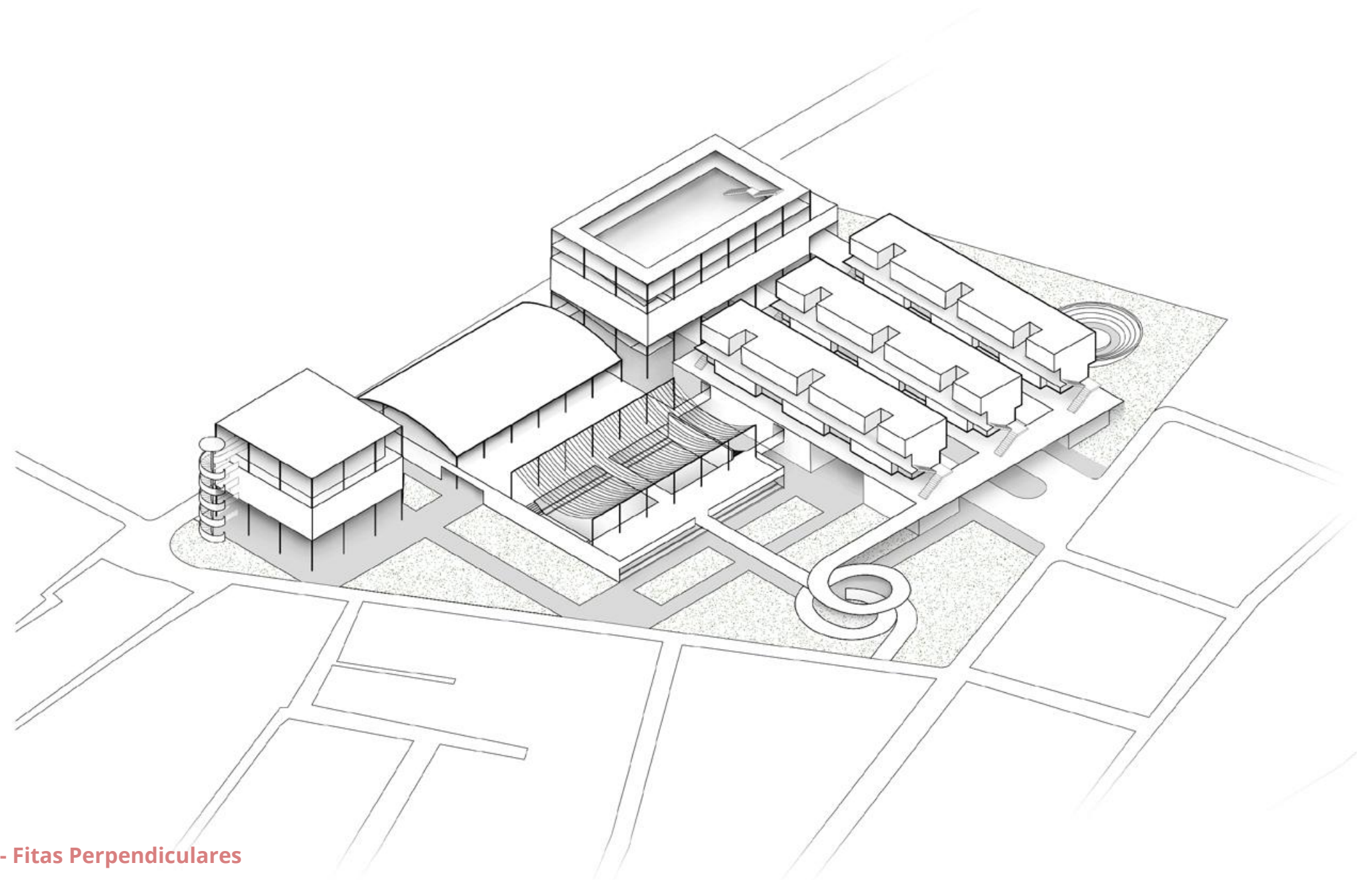


### 6.3 Gestos Projetuais

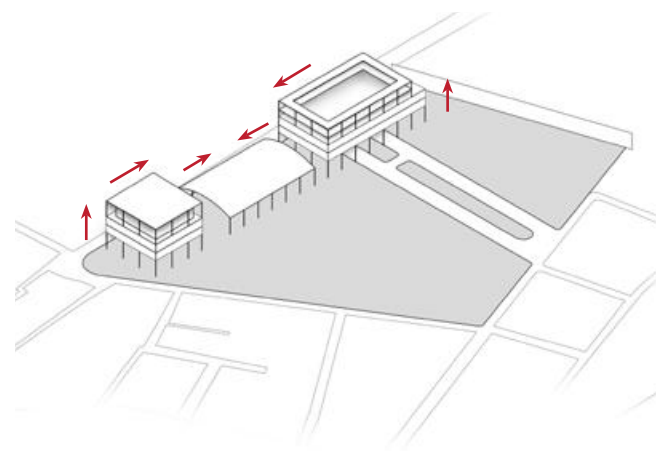
Os principais gestos projetuais consistem na reabilitação do edificado existente e na proposição de novas vias; na criação de mezaninos que multiplicam a oferta de espaços abertos públicos; na pulverização de acessos; no desenho de áreas livres e aborizadas, e por fim, na proposição de fitas edificadas que no térreo emolduram a estação de transporte público e acima do mezanino possuem caráter programático mais íntimo.



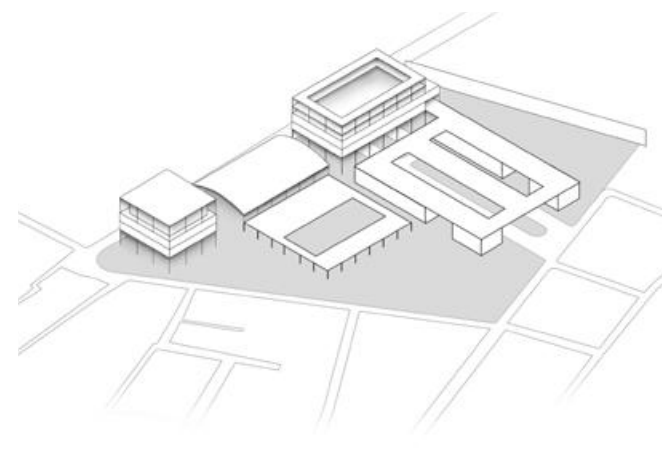
00 - Existente



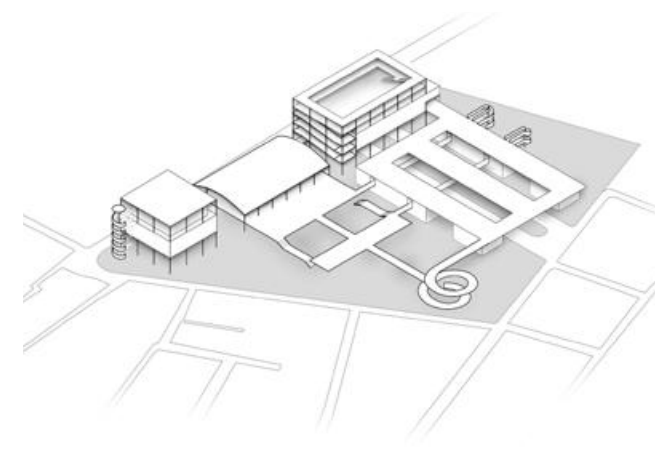
04 - Fitas Perpendiculares



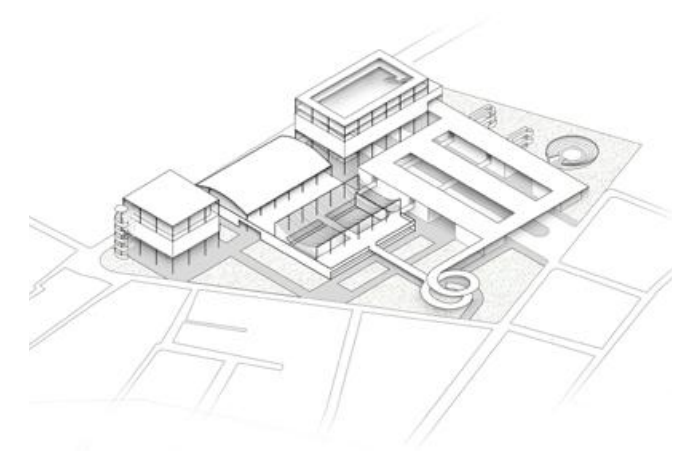
01 - Alterações sobre Existente



02 - Mezaninos



03 - Pulverização de Acessos



03 - Áreas Livres





O projeto pode ver e ser visto de diferente pontos de vista. É desenhado de forma a instigar o passeio e relação com os elementos naturais.





Fitas com caráter programático mais íntimo, como habitacional ou escritório.

Edifício pré-existente maior possui caráter programático desportivo no 3º e 4º piso, e salas administrativas no 2º piso.

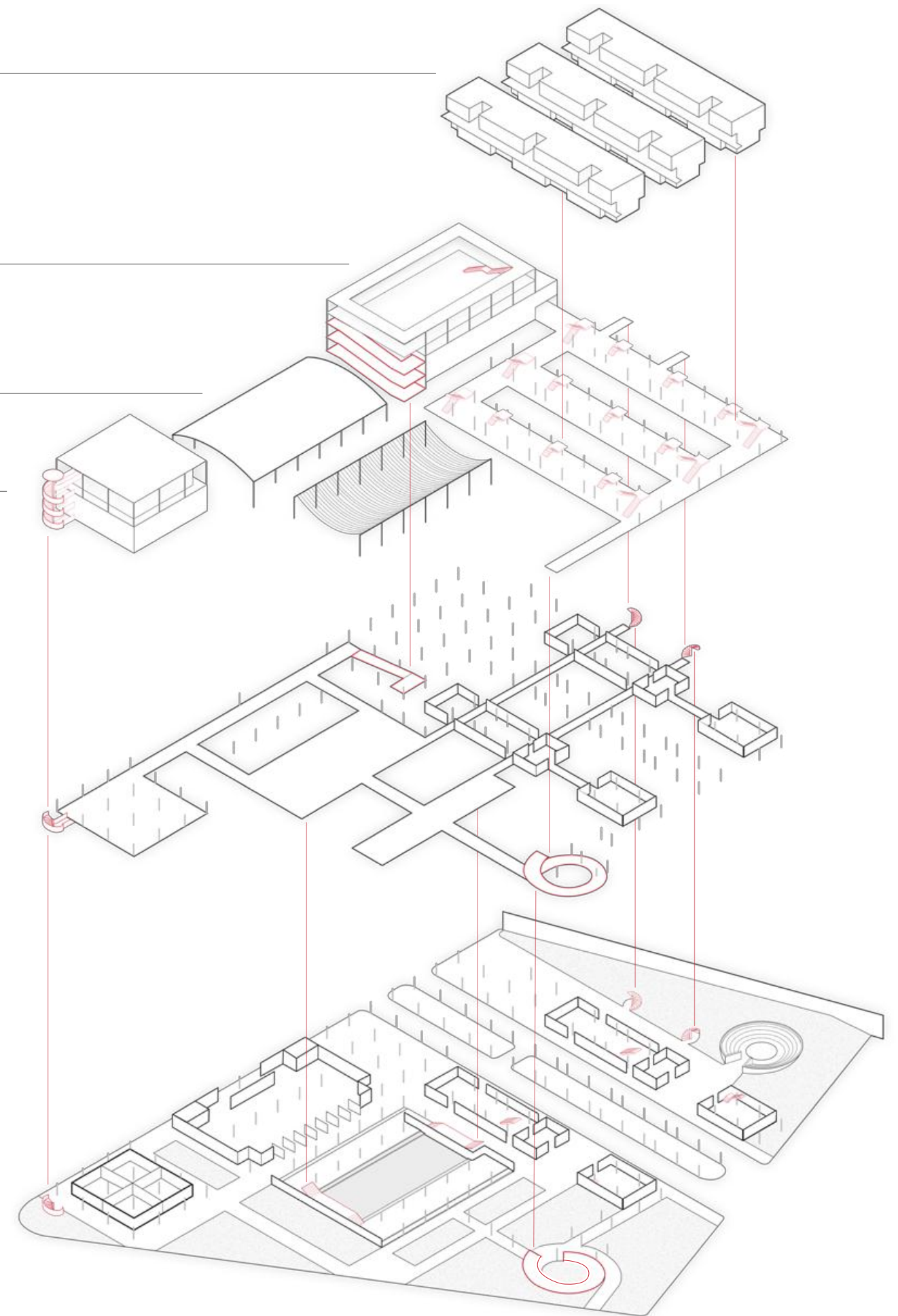
Galpão pré-existente é reabilitado para ser tornar um mercado popular associado à praça molhada.

Edifício pré-existente menor possui caráter programático voltado para exposição no 2º e 3º pisos, apto para usos como biblioteca ou salas de exposições de arte. O 4º pavimento é pensado como uma sala multiuso.

#### 6.4 Pulverização de Acessos

Na busca por proporcionar diferentes configurações e experiências espaciais o projeto enxerga a estratégia de pulverização do acessos como forma de incentivar percursos tanto verticais quanto horizontais.

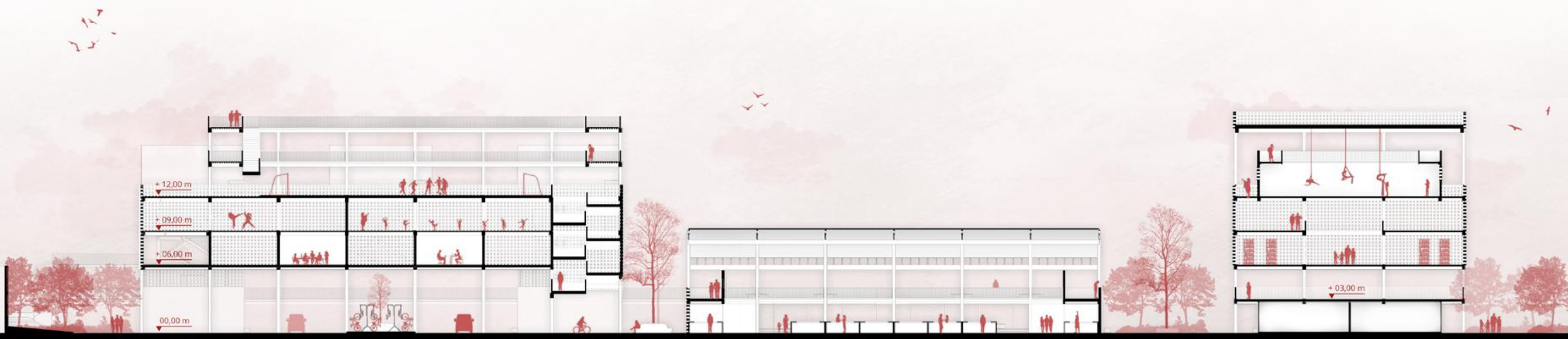
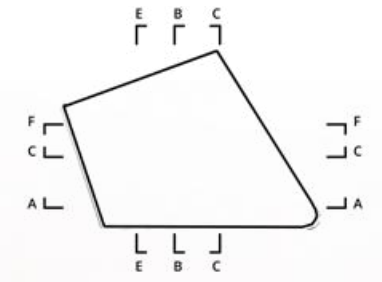
São pensados diversos pontos de circulação vertical compostos por diferentes elementos, e muitas vezes, posicionados de forma desencontrada justamente para incentivar o movimento principalmente pelo térreo e mezaninos.



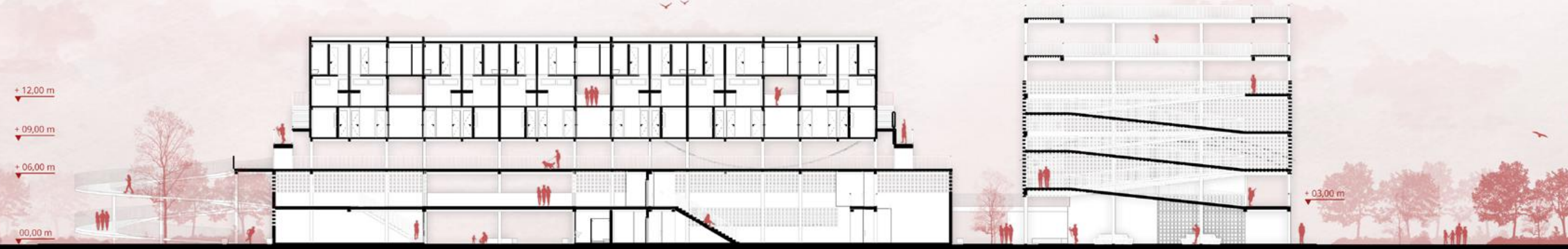




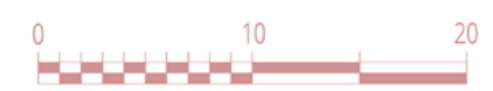




Corte AA



Corte BB

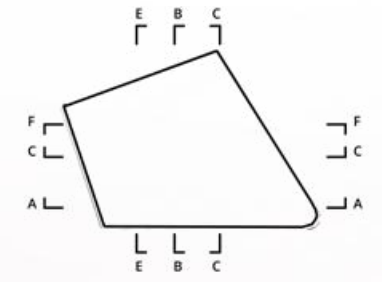




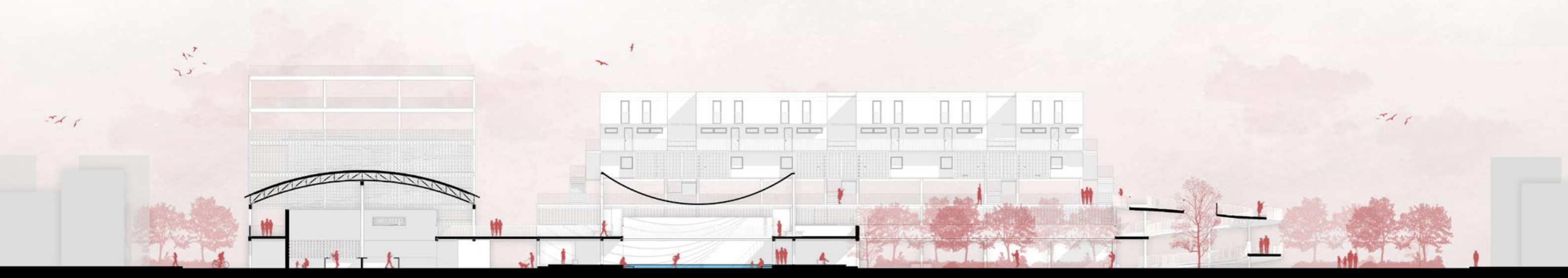


O mercado possui uma frente misteriosa voltada para a rua 29 de Julho, afim de instigar curiosidade em quem passa. E possui uma frente totalmente permeável voltada para a praça molhada no intuito de formar um espaço amplo e contínuo em dias de atividade e movimento.





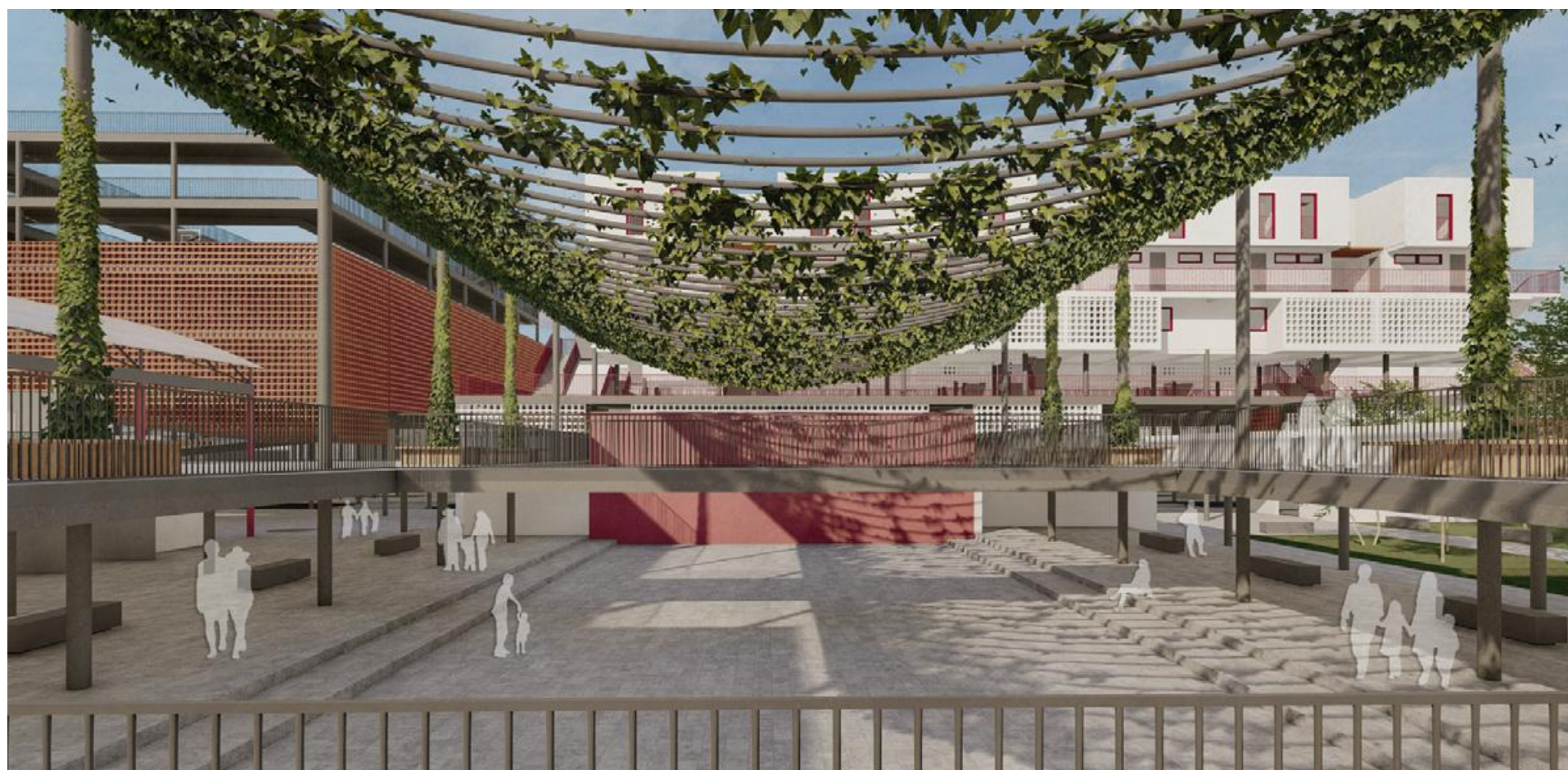
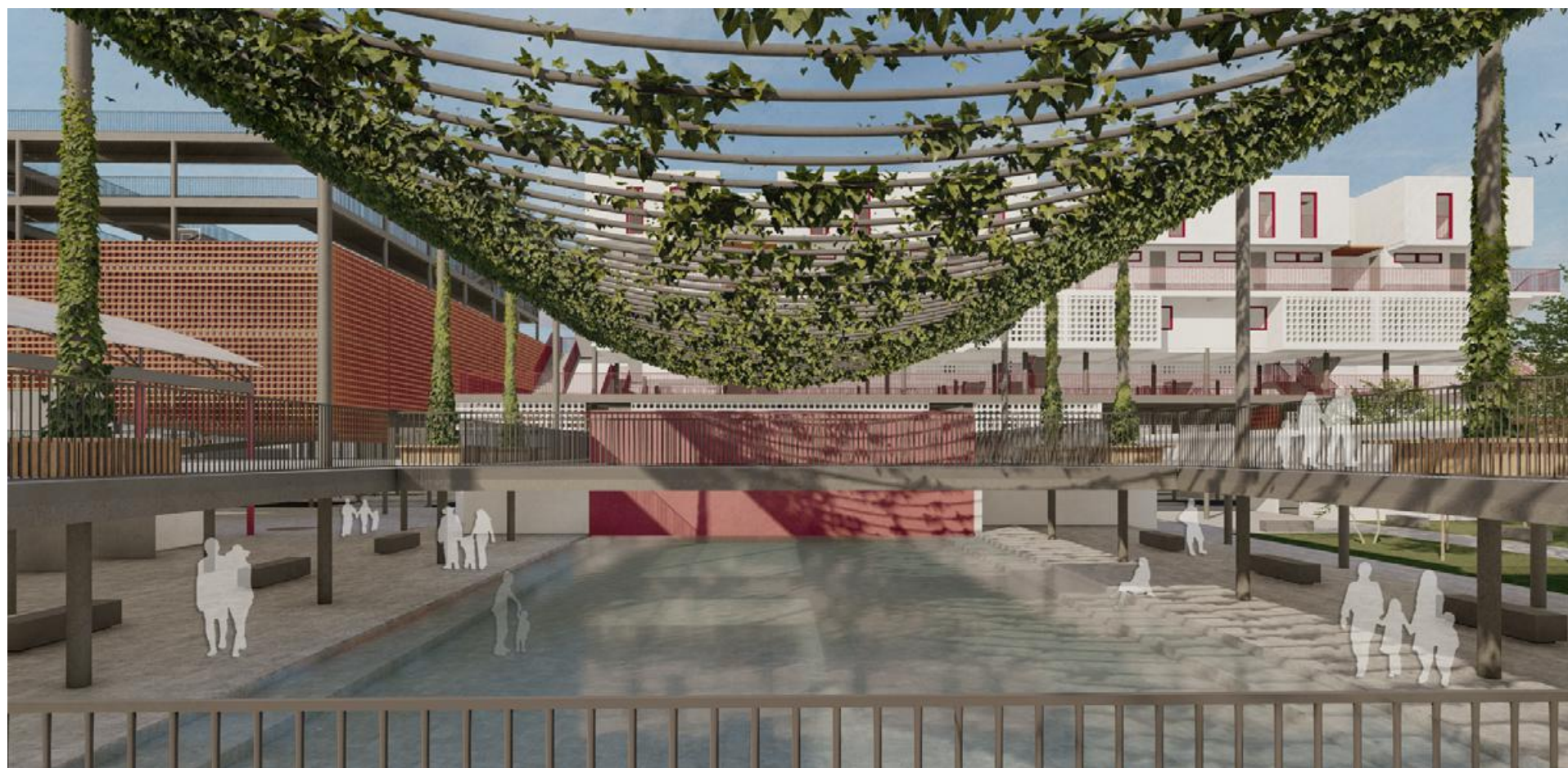
Corte CC



Corte DD

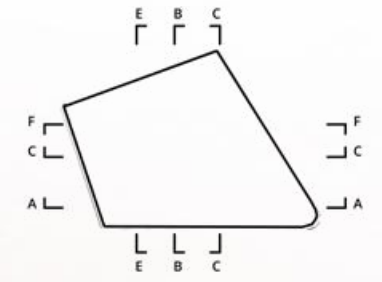






O projeto busca ter o cuidado de pensar os espaços de forma flexível. A praça molhada não deixa de ser um espaço público de qualidade na ausência da água.

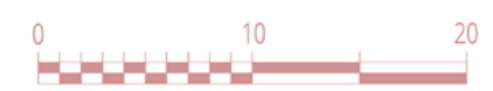




Corte EE



Corte FF

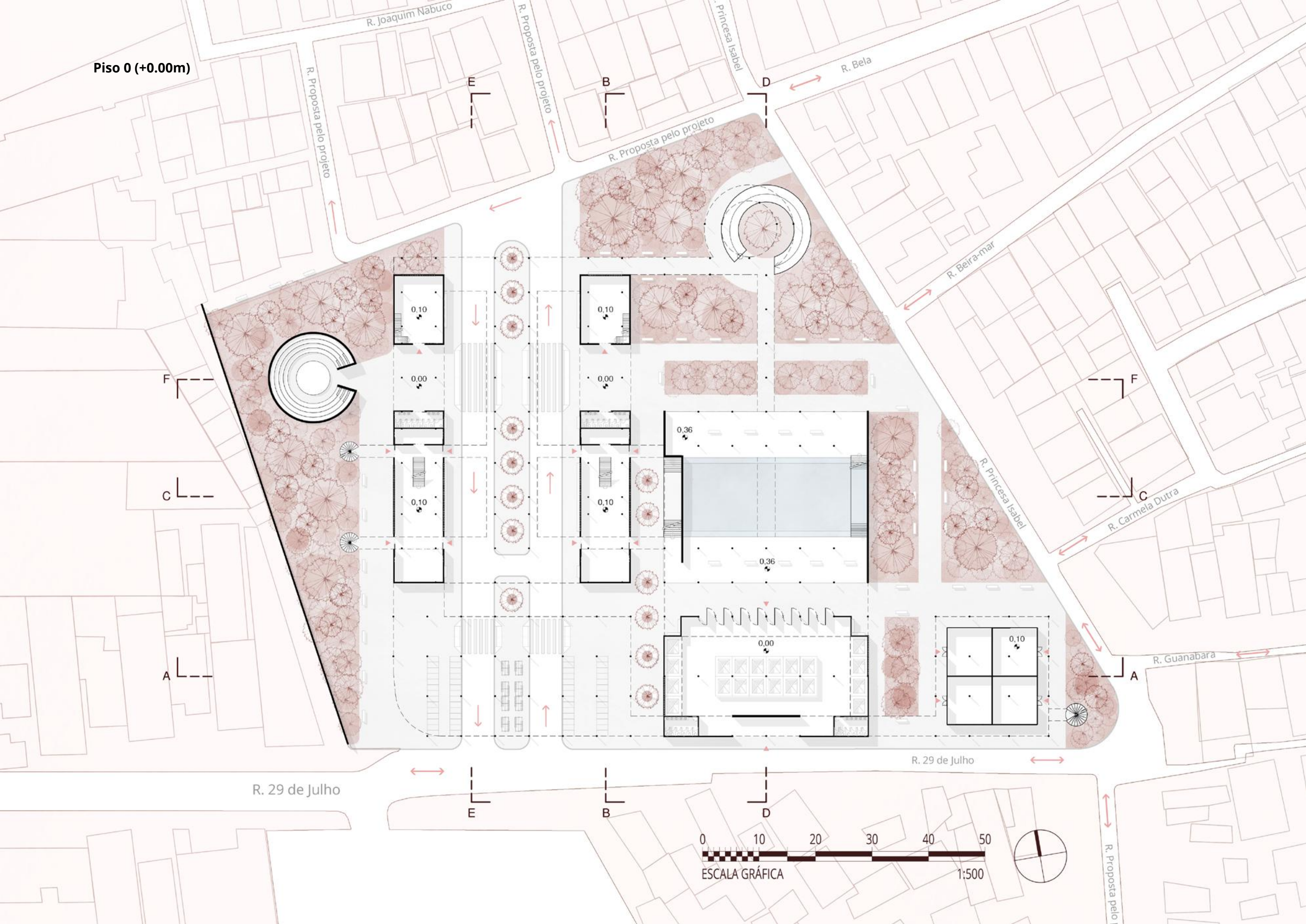








Piso 0 (+0.00m)



F

C

A

E

B

D

F

C

A

E

B

D

0 10 20 30 40 50

ESCALA GRÁFICA

1:500

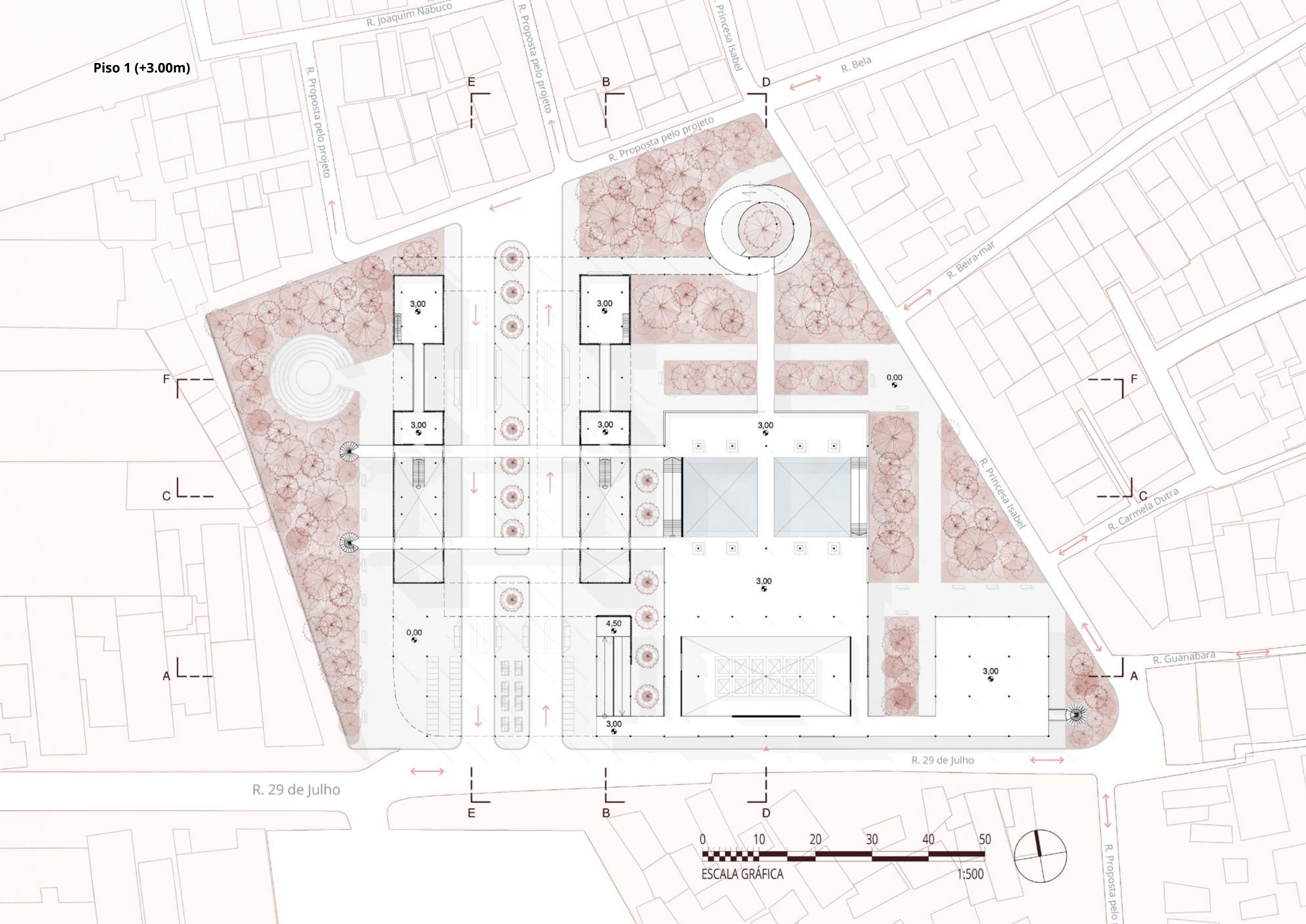








Piso 1 (+3.00m)



R. Joaquim Nabuco

R. Proposta pelo projeto

R. Princesa Isabel

R. Bela

R. Proposta pelo projeto

R. Beira-mar

R. Princesa Isabel

R. Carmela Dutra

R. Guanabara

R. 29 de Julho

R. 29 de Julho

R. Proposta pelo projeto





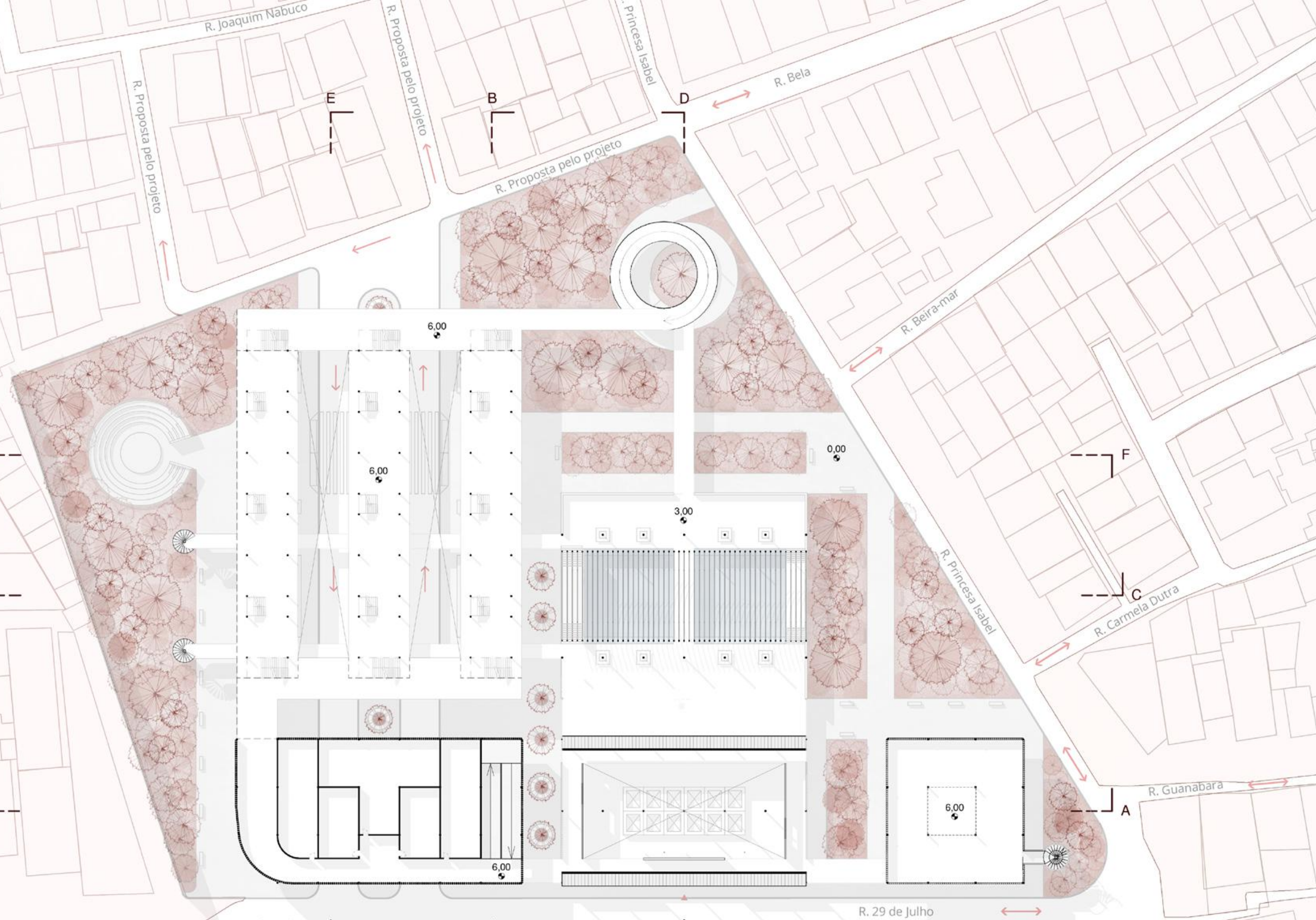


A praça molhada possui escadas de ambos os lados porém as mesmas somente são vista de ponto de vista específicos, para assim, coordenar o fluxo da pessoas de forma diversificada pelo projeto.





Piso 2 (+6.00m)



F

c

A

B

D

F

C

A

E

E

B

D



ESCALA GRÁFICA

1:500



R. 29 de Julho

R. Joaquim Nabuco

R. Proposta pelo projeto

R. Proposta pelo projeto

R. Princesa Isabel

R. Bela

R. Beira-mar

R. Princesa Isabel

R. Carmela Dutra

R. Guanabara

R. 29 de Julho

R. Proposta pelo projeto



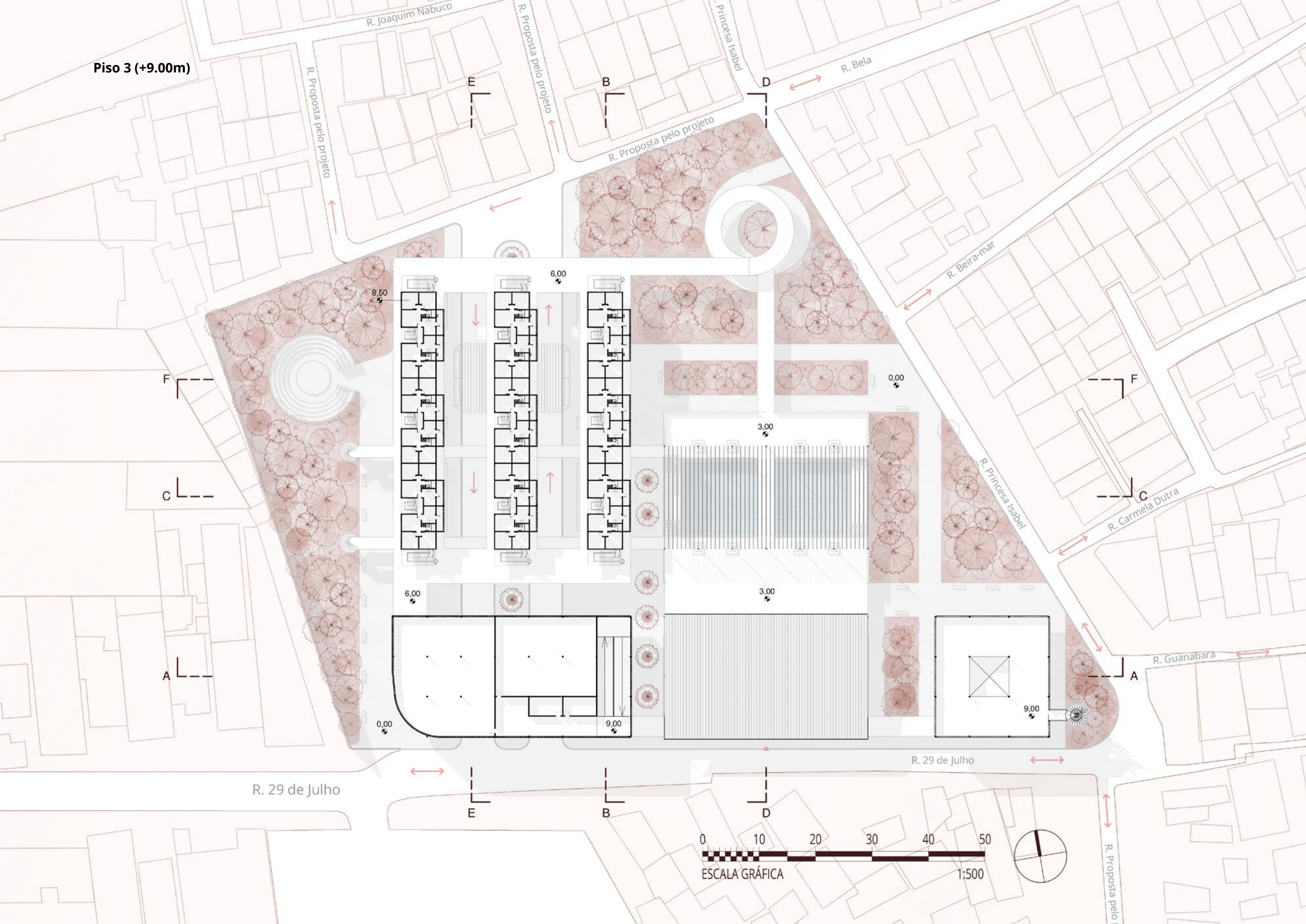


A rampa conecta o térreo aos mezaninos ao mesmo tempo em que abraça porções arborizadas do terreno. O trajeto ao longo da mesma leva a uma visão 360° que contempla o projeto e o entorno.





Piso 3 (+9.00m)



R. 29 de Julho



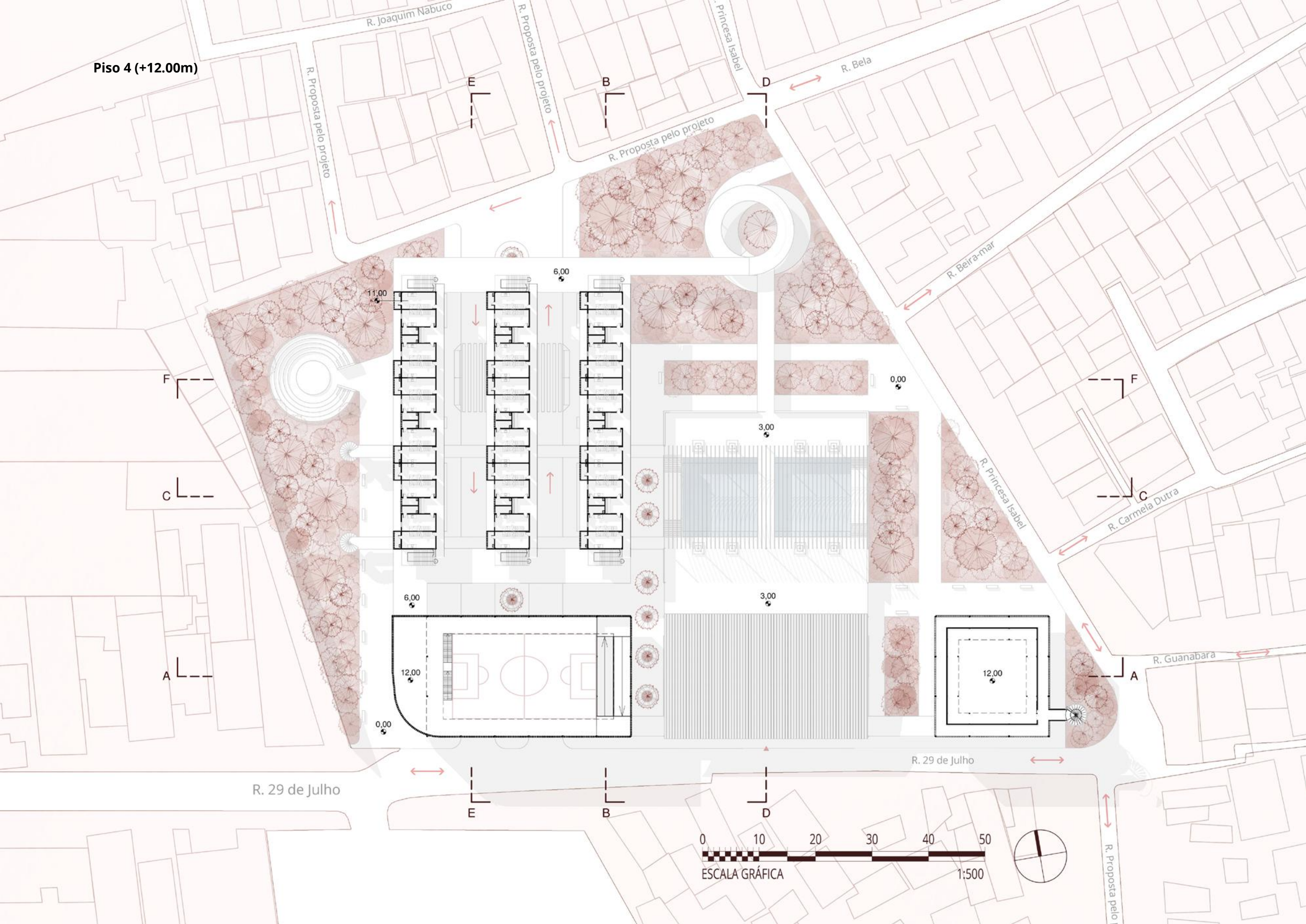




As fitas térreas são atravessadas por passarelas que permitem a passagem pelo seu interior sem necessariamente conferir acesso de fato ao mesmo.



Piso 4 (+12.00m)



R. 29 de Julho







Ambos os mezaninos conectam todas as partes do projeto ao mesmo tempo que multiplicam a experiência do térreo verticalmente.







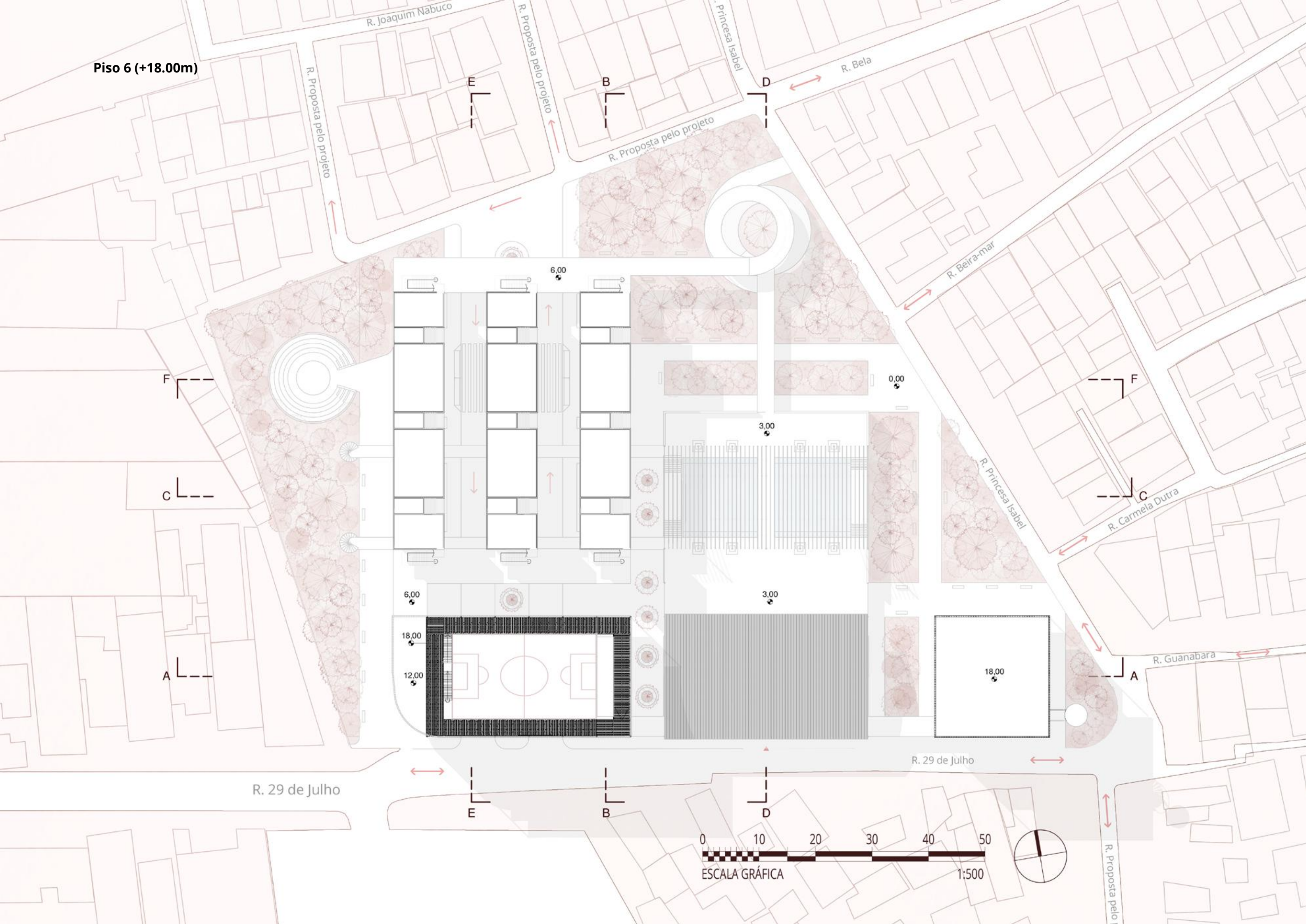


A conexão entre o mercado e a praça molhada confere um amplo espaço público coberto conveniente nos dias de chuvas ou muito quentes.





Piso 6 (+18.00m)



R. Joaquim Nabuco

R. Proposta pelo projeto

R. Princesa Isabel

R. Bela

R. Beira-mar

R. Princesa Isabel

R. Carmela Dutra

R. Guanabara

R. 29 de Julho

R. 29 de Julho

R. Proposta pelo projeto



E

B

D

F

c

A

F

C

A

E

B

D

6.00

0.00

3.00

6.00

3.00

18.00

12.00

18.00

ESCALA GRÁFICA

1:500





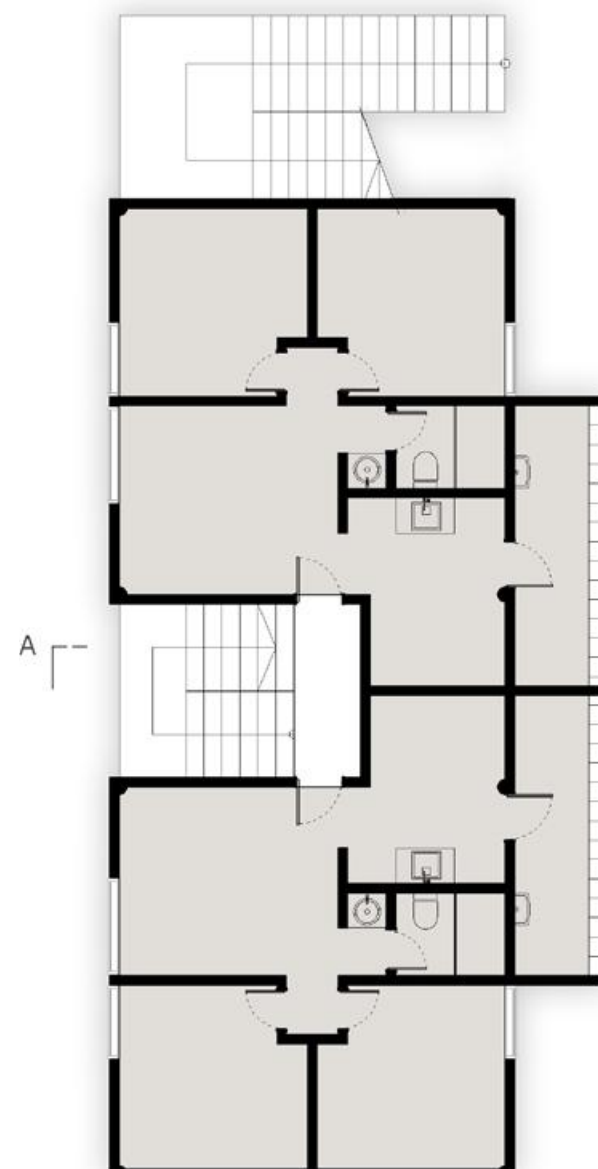
O Mezanino ao nível +3 se relaciona diretamente com o mercado, os edifícios reabilitados, a praça molhada e as áreas livres arborizadas do terreno



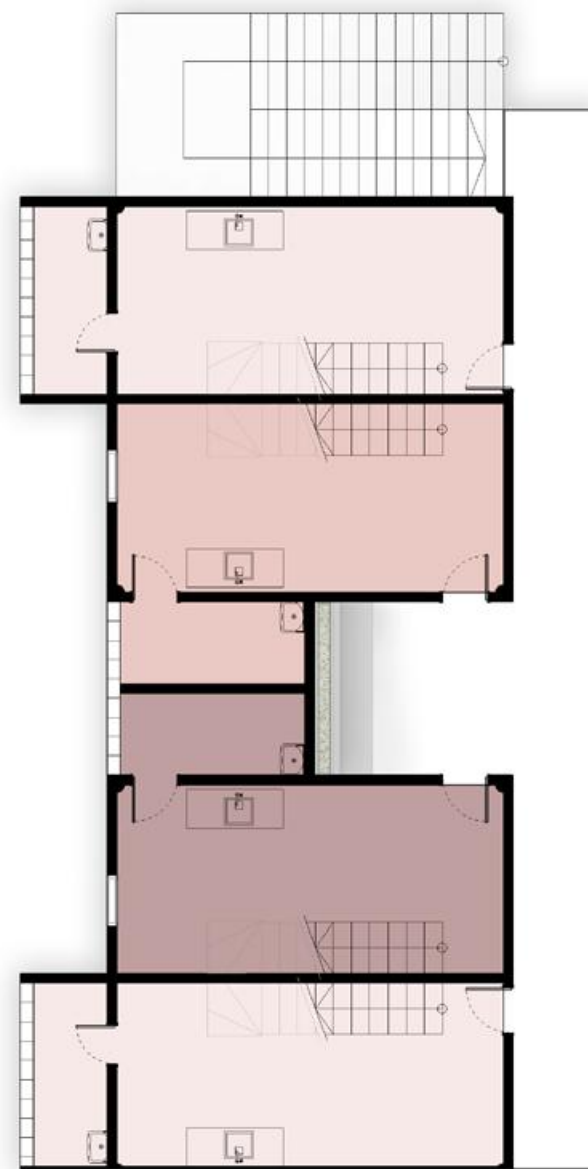
## 6.5 Fitas Habitacionais

O projeto prevê o uso habitacional por entender que a variedade de usos tende a enriquecer o espaço coletivo e público por torná-lo movimentado e conseqüentemente mais seguro em diferentes horários e dias. As 3 fitas posicionadas acima do mezanino possui capacidade para 54 unidades habitacionais com tipologias que variam de 45 à 60 m<sup>2</sup>. As mesma são posicionadas acima de um mezanino por decisão do projeto de liberar o

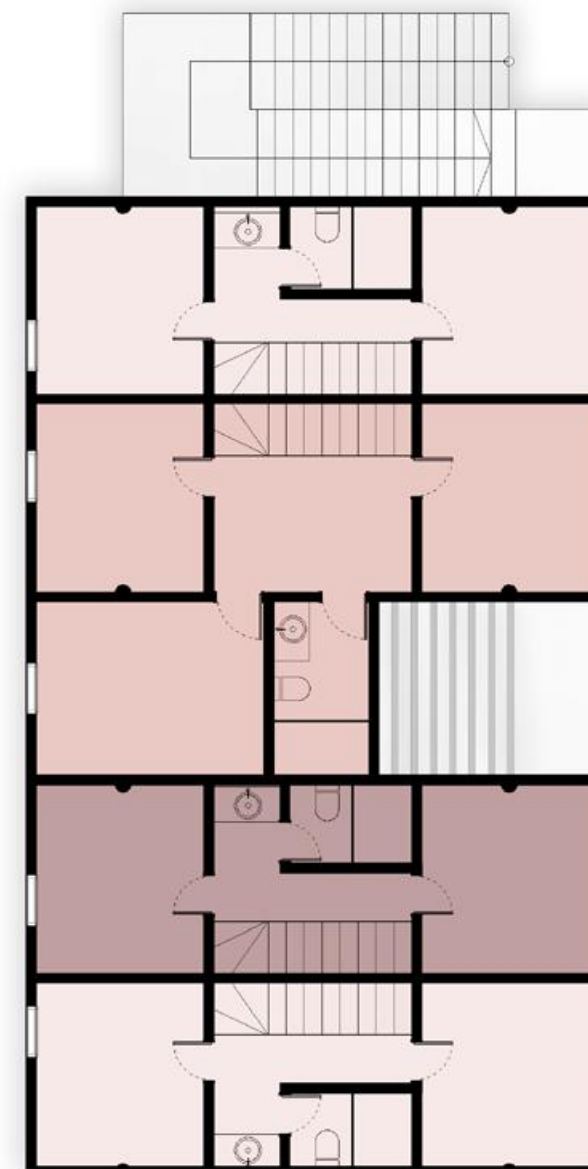
térreo para que tivesse contato apenas com espaços voltados ao uso coletivo e público.



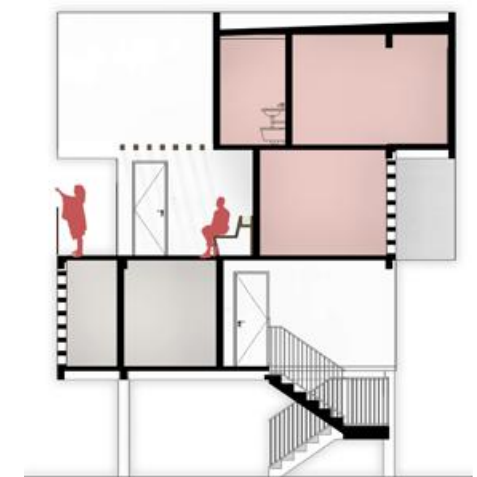
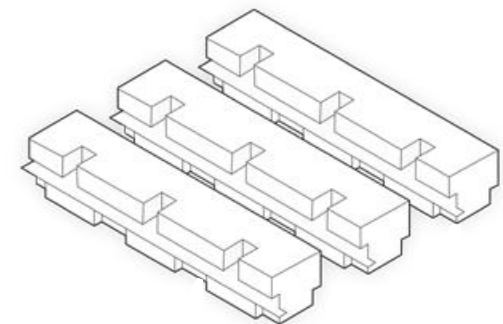
Nível + 8,50 m



Nível + 11,00 m



Nível + 13,50 m









## 6.5 Potencial Programático

Os espaços internos são pensados de acordo com seu potencial programático. Cada espaço é capaz de receber funções diferentes daquelas antecipadas em projeto.

■ Mercado

■ Institucional

■ Instalações Sanitárias Públicas

■ Espaço Comercial

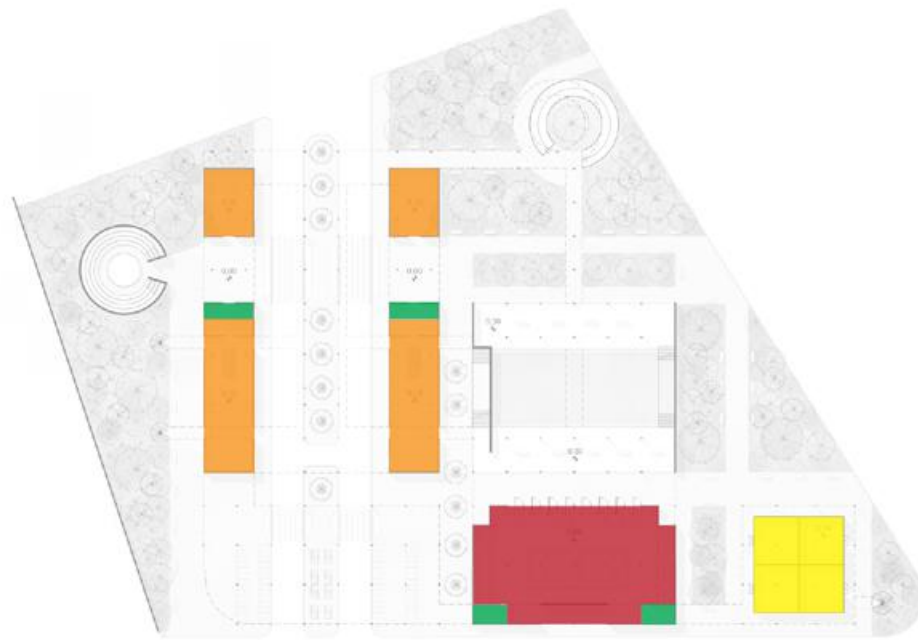
■ Escritórios Administrativos

■ Biblioteca

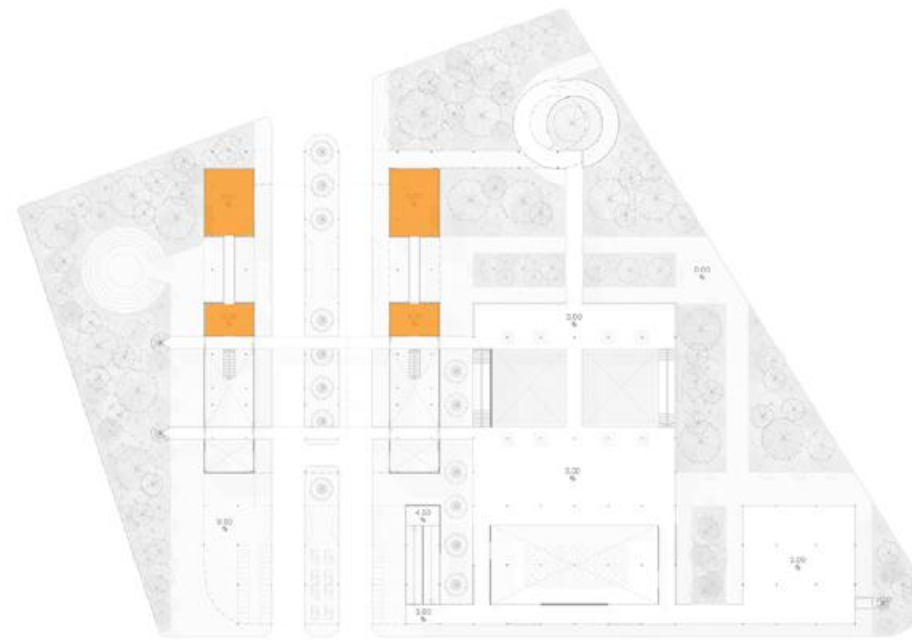
■ Salas para prática desportiva

■ Sala Multiuso

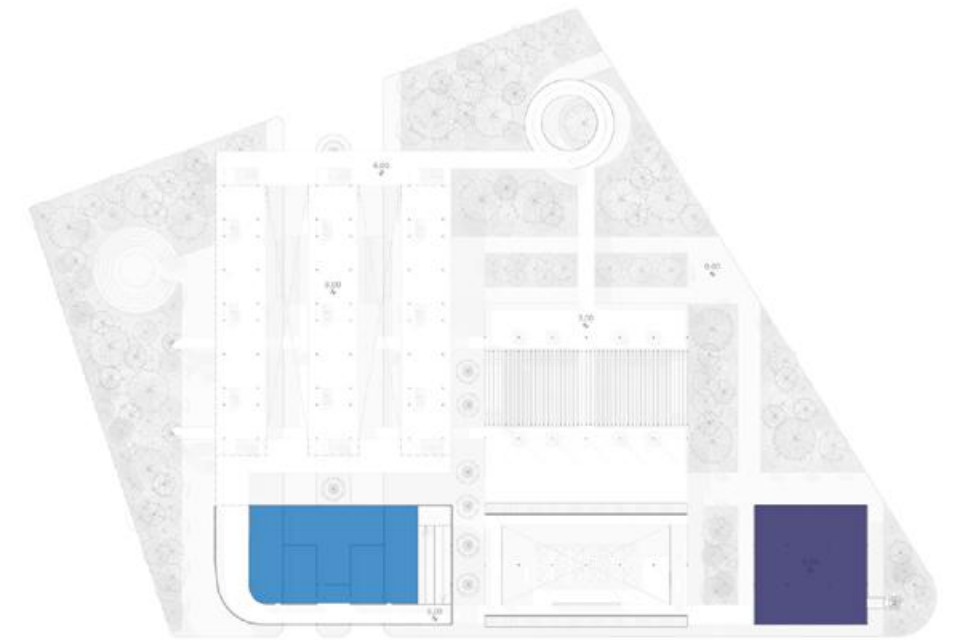
■ Habitacional



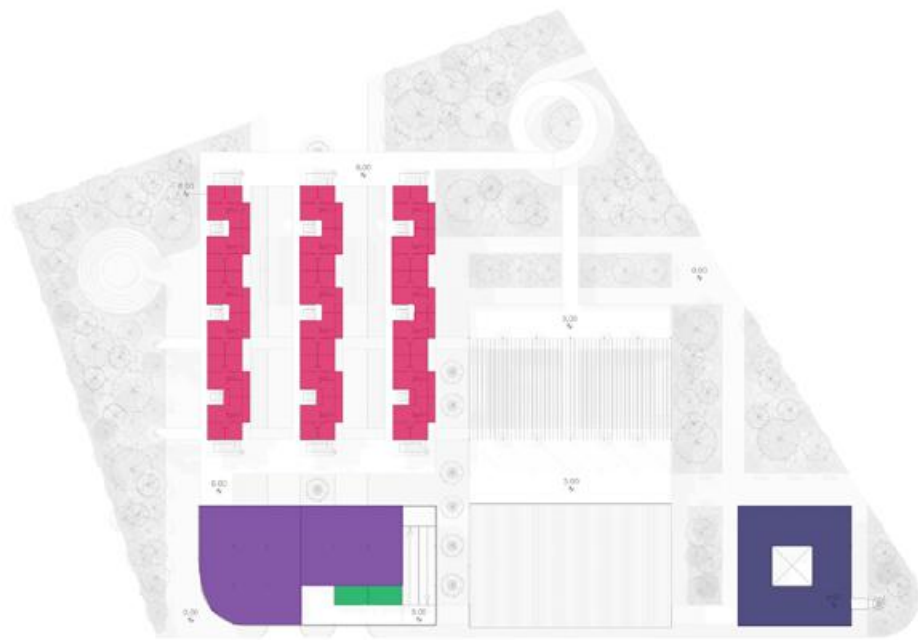
Piso 0



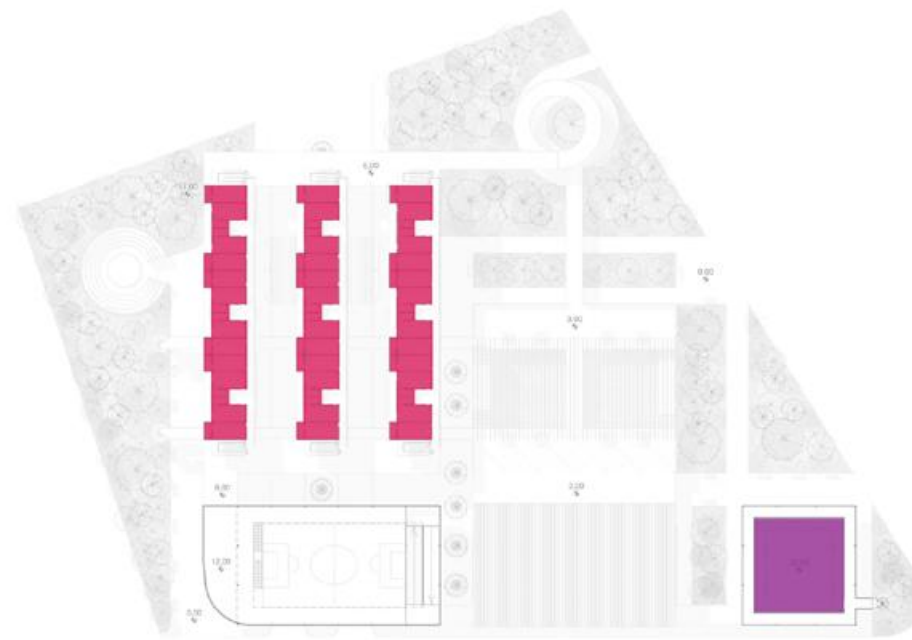
Piso + 3,00 m



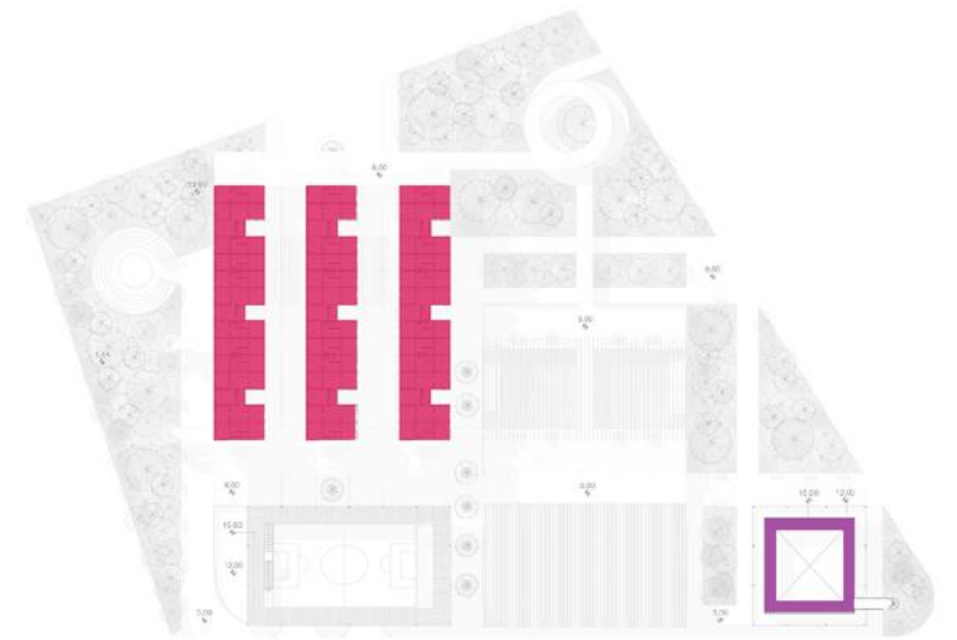
Piso + 6,00 m



Piso + 9,00 m



Piso + 12,00 m



Piso + 15,00 m



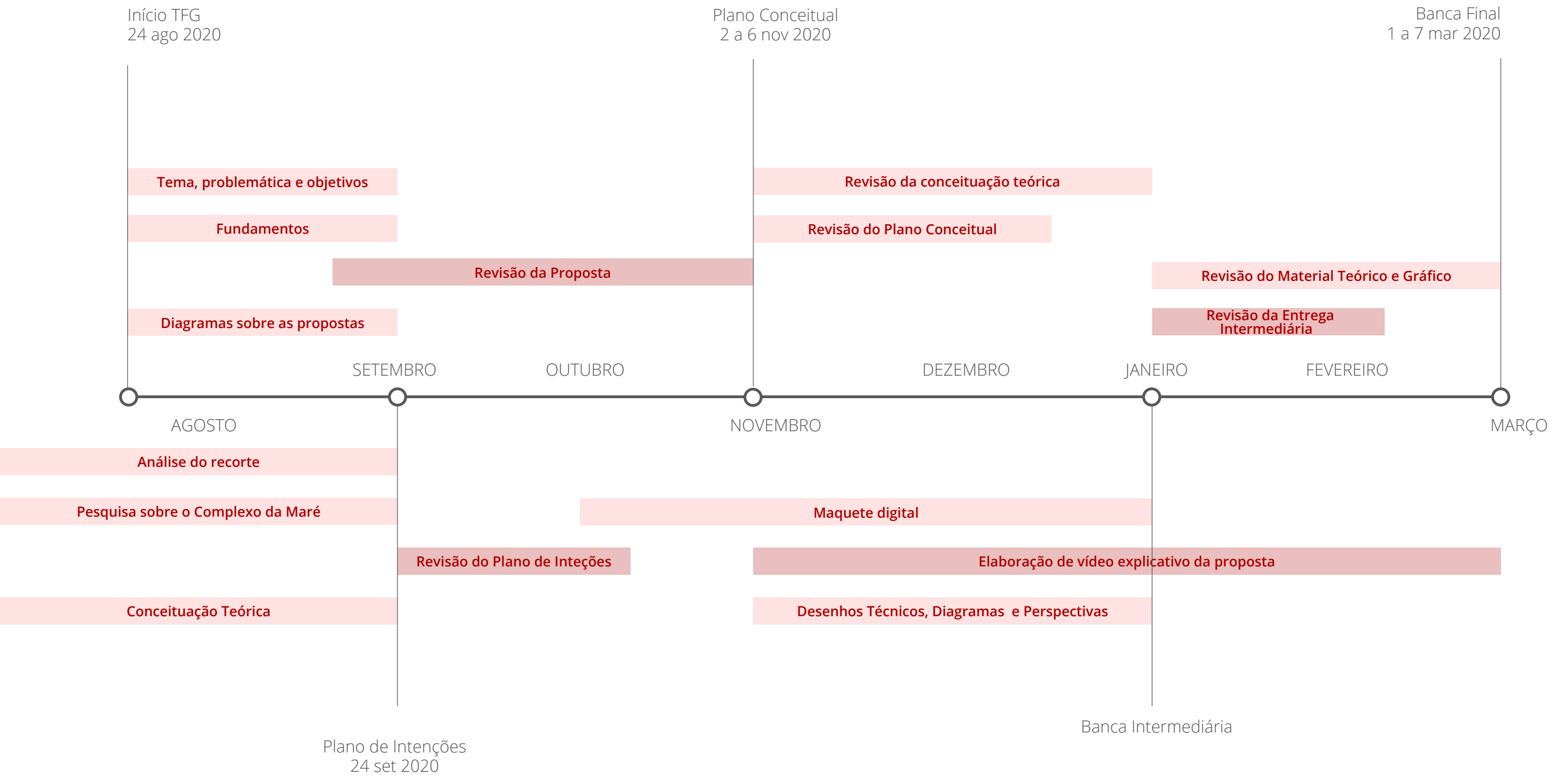


Ao longo do projeto são espalhados segredos como a parede que dá uma pista através de uma pequena janela que atrás de si esconde um acesso ao mezanino.





# 07 Cronograma





## 08 Referências Bibliográficas\_

ALLEN, S. **Field Conditions**. In: ALLEN, S. Point + Lines. New York: Princeton Architectural Press, 1999, p. 92-103

AURELI, P. V. **Toward the archipelago: Defining the political and the formal in architecture**. In: AURELI, Pier Vittorio. The possibility of an absolute architecture. Cambridge: MIT Press, 2011, p. 1-46.

AURELI, V.; GIUDICI, M.; ISSAIAS, P. **From Dom-ino to polykatoikia**. Rotterdam: Domusweb, 2012.

BUCCI, A. **São Paulo, razões da arquitetura: Da dissolução dos edifícios e de como atravessar paredes**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

COL-LECTIU PUNT 6. **Urbanismo Feminista: Por Una Transformación Radical de los Espacios de Vida**. 1 ed. Barcelona: Vitrus Editorial, 2019.

DAVIS, M. **Planeta Favela**. São Paulo: Boitempo, 2006

GONZALEZ, F. **Permeable Borders: Adressing multidimensional coflicts between polarized communities in Rio de Janeiro**. MSc Graduation Thesis. Delf: Faculty of Architecture and the Built Environment, Urbanism Department, TU Delft. 2019.

HARVEY, D. **Cidade Rebeldes: do Direito à Cidade à Revolução Urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

JACOBS, J.; **Morte e vida de grandes cidades**. 3ª. Ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011

JACQUES, P.B. **Estética da Ginga: A arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica**. 4 ed. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2011.

JACQUES, P.B.; VARELLA, D.; BERTAZZO, I. **Maré: Vida na Favela**. Rio de Janeiro, Casa da Palavra. 2002.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. 1ed. Lisboa: Letra Livre, 2012

LU, P.; STEAD, D. **Understanding the notion of resilience in spatial planning: A case study of Rotterdam, The Netherlands**. Elsevier, Cities, vol 35, pp. 200-212, dezembro 2013.

MONTANER, J.; MUXÍ, Z. **Arquitetura e Política: Ensaios para Mundos Alternativos**. 1ed. Barcelona: Gustavo Gili, 2014.

MARQUES, N. **Do Arquipelago ao Litoral: Intervenção no espaço público de borda da Vila Parolin**. Monografia. Curitiba, Universidade Federal do Paraná. 2018.

MONTUORI, B. **Design, favela e ativismos: experiências e aprendizados com a Redes da Maré no Rio de Janeiro**. Dissertação de mestrado. São Paulo: FAU-USP, 2018.

MORAES, P. **Rio de Janeiro metrópole: arquitetura e infraestrutura como suportes ao projeto**. Rio de Janeiro: PUC-RIO, Prumo, vol 4, pp. 22-41, outubro 2018.

NAÇÕES UNIDAS. **17 Sustainable Development Goals (SDGs)**. 2015. Disponível em: <<https://sdgs.un.org/goals>> acesso em 23 ago 2020.

NAÇÕES UNIDAS. **2018 Revision of World Urbanization Prospects**. Disponível em <<https://www.un.org/development/desa/publications/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html>> acesso em 23 ago 2020

NAÇÕES UNIDAS. **Sustainable Cities and Communities: Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable**. Disponível em:<<https://unstats.un.org/sdgs/report/2019/goal-11/>> acesso em 23 ago 2020.

NAÇÕES UNIDAS. **World Urbanization Prospects 2018: Brazil**. 2018. Disponível em <<https://population.un.org/wup/Country-Profiles/>> acesso em 23 ago 2020.

NAÇÕES UNIDAS. **World Urbanization Prospects: The 2018 Revision**. New York, 2019

PESSOA, I.; TAŞAN-KOK, T. ALTES, W. **Brazilian urban porosity: treat or threat?**. Delft: Proceedings of the Institution of Civil Engineers- Urban Design and Planning. 2015

PORTAS, D. **Habitar in-determinado: Una reflexión sobre la arquitectura como soporte de libertades**. HORDA, Artigo 005. 2016. Disponível: em <<https://www.horda.org/005>> acesso em 17 set 2020

PORTAS, D. **O infraestrutural e uma experiência em duas escolas de arquitetura**. Tese de Doutorado.PROARQ. Rio de Janeiro: FAU-UFRJ. 2019.

REDES MARÉ. **Censo populacional da Maré**. Censo 2019. Rio de Janeiro, 2019.

REVELL, K. **Working with Informality: Increasing Resilience in Cities of the Global South**. 46th ISOCARP Congress. Nairobi, Kenya. 2010

ROSA, L.M. **Microplanejamento: Práticas urbanas criativas**. São Paulo: Editora de Cultura. 2011.

SILVA, C. **Maré: a invenção de um bairro**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós Graduação em História Política e Bens Culturais. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2006.



SILVA, J.;BARBOSA, J. **Favela: Alegria e Dor na Cidade**. Rio de Janeiro: Senac Rio, 2005.

SILVA, J.;BARBOSA, J.; FAUSTINI, M. **Paisagens da natureza, lugares da sociedade: A construção imaginária do Rio de Janeiro como cidade maravilhosa**. In: SILVA, J.;BARBOSA, J.; FAUSTINI, M. O Novo Carioca. Rio de Janeiro: Mórula Editorial, pp 23-42. 2012.

SIMAS, T. **Requalificação urbana através de rede de mobilidade: Um exemplo do eixo industrial da Avenida Brasil**. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: COPPE, UFRJ. 2013

TAŞAN-KOK, T.; LU, P.; STEAD, D. **Conceptual Overview of Resilience: History and Context**. In: TAŞAN-KOK, T.; STEAD, D.; LU, P. Resilience Thinking in Urban Planning. Dordrecht: Springer, GeoJournal Library, vol 106, pp 39-51. 2013. Disponível em: <[https://www.researchgate.net/publication/321612017\\_Resilience\\_Thinking\\_in\\_Urban\\_Planning](https://www.researchgate.net/publication/321612017_Resilience_Thinking_in_Urban_Planning)> acesso em 22 ago. 2020

VASCONCELOS, P.; CORRÊA, R.; PINTAUDI, S. **A Cidade Contemporânea: Segregação Espacial**. 1 ed. São Paulo: Contexto, 2018.

VAZ, L. **História dos bairros da Maré : espaço, tempo e vida cotidiana no Complexo da Maré**. Relatório. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro. 1994. Disponível em: <<https://pantheon.ufrj.br/handle/11422/7746>> acesso em 22ago. 2020.

Quinta Monroy / ELEMENTAL” [Quinta Monroy / ELEMENTAL] 06 Fev 2012. ArchDaily Brasil. Acessado 30 Out 2020. <<https://www.archdaily.com.br/br/01-28605/quinta-monroy-elemental>> ISSN 0719-8906

Make Life Skate Life. Maré Favela Skatepark Documentary. Link: <https://vimeo.com/471357811>. 2020

Estúdio Chão. <http://estudiochao.com/Ocupacao-Conexidade>. 2018

“Level Up / Brett Mahon, Joonas Parviainen, Saagar Tulshan, Shreyansh Sett “ [Level Up / Brett Mahon, Joonas Parviainen, Saagar Tulshan, Shreyansh Sett ] 01 mar 2019. Plataforma Arquitectura. Accedido el 30 Oct 2020. <<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/912165/level-up-brett-mahon-joonas-parviainen-saagar-tulshan-shreyansh-sett>> ISSN 0719-8914

Ferraz, M. Numa velha fábrica de tambores. Sesc Pompeia comemora 25 anos. <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/08.093/1897>. 2008.



## 09 Referências Iconográficas\_

**01\_** Porcentagem de residentes em favelas por área de planejamento do município do Rio de Janeiro. Dados de 2010\_ Fonte: Censo Maré de 2019. p.16-17. Editado pela autora.

**02\_** Favelas no Rio de Janeiro até 1900, 1930, 1964 e 1999\_ Fonte: SILVA, J.; BARBOSA, J. Favela: Alegria e Dor na Cidade. Rio de Janeiro: Senac Rio, 2005, p. 29, 32, 43 e 52

**03\_** *Uma limpeza indispensável. "Oswaldo Cruz promove a limpeza do Morro da Favella, catando os piolhos que a infestavam e que ameaçavam a saúde da Cidade."*\_ Fonte: SILVA, J.; BARBOSA, J. Favela: Alegria e Dor na Cidade. Rio de Janeiro: Senac Rio, 2005, p. 28

**04\_** *Um Barracão de Menos. O Dr. Passos seguro foi à noite ao ex-Paço e quando amanhecem o dia... Foi um dia um barracão*\_ Fonte: SILVA, J.; BARBOSA, J. Favela: Alegria e Dor na Cidade. Rio de Janeiro: Senac Rio, 2005, p. 26

**05\_** Capa da Revista Ilustrada de fevereiro de 1893. A cabeça de porco exibida como troféu como uma alusão à derrubada do cortiço Cabeça-de-Porco\_ Fonte: SILVA, J.; BARBOSA, J. Favela: Alegria e Dor na Cidade. Rio de Janeiro: Senac Rio, 2005, p. 53

**06\_** Foto de Paraisópolis e prédio de luxo do Morumbi que rodou o mundo e virou símbolo da desigualdade social\_ Fonte: Tuca Vieira. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-50666148>> acesso em 13 set 2020

**07\_** Indiferença provocada pela barreira acústica. Quem passa pela Linha Vermelha nem ao menos consegue ver o Complexo da Maré, por tanto, não consegue se importar com o que quer que aconteça lá\_ Fonte: Foto de Daniel Marenco. Agência O Globo. Disponível em: <<https://rioonwatch.org.br/?p=27590#prettyPhoto>> acesso em 17 set 2020

**08\_** Diagrama ilustrativo do conceito de porosidade\_ Fonte: NASA/JPL-Caltech. Disponível em: <<https://www.nasa.gov/jpl/spitzer/pia18455>> acesso em 17 set 2020

**09\_** Diagramas de condição de campo\_ Fonte: ALLEN, S. Field Conditions. In: ALLEN, S. Point + Lines. New York: Princeton Architectural Press, 1999, p. 98

**10\_** Diagrama das 4 esferas que compõe a vida cotidiana\_ Fonte: Elaborado pelo autor

**11\_** Diagrama do processo de "favelização" do Conjunto Bento Ribeiro Dantas\_ Fonte: JACQUES, VARELLA, BERTAZZO, 2002, p.44. Editado pela autora.

**12\_** Foto do Morro do Timbau\_ Fonte: MILIOTTI, Rosilene. Imagens do Povo, p.18. Rio de Janeiro, 2007.

**13\_** Localização do Complexo da Maré no mundo\_ Fonte: JACQUES, VARELLA, BERTAZZO, 2002, p.14. Editado pela autora.

**14\_** Localização do Complexo da Maré na cidade do Rio de Janeiro\_ Fonte: Elaborado pela autora com base em imagem do google maps.

**15\_** Dados sobre o Complexo da Maré de 2019\_ Fonte: Censo Maré de 2019. Editado pela autora.

**16\_** Faixas estárias na Maré\_ Fonte: Censo Maré de 2019, p.29. Editado pela autora.

**17\_** Tabela da população residente nos 10 bairros mais populosos e mais 5 conjuntos de favelas reconhecidos como bairros na cidade do Rio de Janeiro. Dados de 2010\_ Fonte: Censo Maré de 2019. p.18. Editado pela autora.

**18\_** Favelas do Bairro da Maré\_ Fonte: Censo Maré de 2019, p.15. Editado pela autora.

**19\_** Imagem Aérea da Vila Olímpica da Maré\_ Fonte: Print retirado do vídeo institucional da Vila Olímpica da Maré, disponível em: <[https://www.youtube.com/watch?v=fjz0svA-vO8&ab\\_channel=VilaOl%C3%ADmpicadaMar%C3%A9-Oficial](https://www.youtube.com/watch?v=fjz0svA-vO8&ab_channel=VilaOl%C3%ADmpicadaMar%C3%A9-Oficial)> acesso em 15 Fev 2021. Editado pela autora.

**20\_** Mapa de áreas verdes sobre do recorte analisado dentro do Complexo da Maré\_ Fonte: Edição elaborada pelo autor por cima de base cadastral em autocad.

**21\_** Mapa de Usos sobre do recorte analisado dentro do Complexo da Maré\_ Fonte: Edição elaborada pelo autor por cima de base cadastral em autocad. Informação para elaboração do mapa retiradas do *Plano Maré 2020*.

**22\_** Mapa de evolução da malha viária com as vias mais antigas na cor mais clara e as mais recentes na cor mais escura\_ Fonte: Edição elaborada pelo autor por cima de base cadastral em autocad. Informações para elaboração do mapa retiradas do livro: VAZ, L. *História dos bairros da Maré : espaço, tempo e vida cotidiana no Complexo da Maré. Relatório. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro. 1994. Disponível em: <<https://pantheon.ufrj.br/handle/11422/7746>> acesso em 22ago. 2020.*

**23\_** Mar de palafitas que iniciaram a ocupação do território da Maré\_ Fonte: Rio on Watch. Um Mergulho na História: O Nascimento e Formação do Complexo da Maré. 2017. Disponível em: <<https://rioonwatch.org.br/?p=23997#prettyPhoto>> acesso em 14 set 2020.

**24\_** Mapa da Maré nos anos 40\_ Fonte: Elaborado pela autora. Informações para elaboração do mapa retiradas do diagrama: *Evolução urbana do Complexo da Maré\_ Fonte: JACQUES, VARELLA, BERTAZZO, 2002, p.22. Editado pela autora.*

**25\_** Palafitas na Baixa do Sapateiro\_ Fonte: Acervo do Museu da Maré.



**26\_** Mapa da Maré nos anos 50\_ Fonte: Elaborado pela autora. Informações para elaboração do mapa retiradas do diagrama: *Evolução urbana do Complexo da Maré\_ Fonte: JACQUES, VARELLA, BERTAZZO, 2002, p.22. Editado pela autora.*

**27\_** Oscar Niemeyer em Visita à Maré\_ Fonte: Sítio da Ação Comunitário do Brasil.

**28\_** Mapa da Maré nos anos 60\_ Fonte: Elaborado pela autora. Informações para elaboração do mapa retiradas do diagrama: *Evolução urbana do Complexo da Maré\_ Fonte: JACQUES, VARELLA, BERTAZZO, 2002, p.22. Editado pela autora.*

**29\_** Foto histórica das palafitas na Maré\_ Fonte: Acervo Museu da Maré.

**30\_** Foto histórica da comunidade da Nova Holanda\_ Fonte: Acervo Orosina Vieira. Museu da Maré.

**31\_** Mapa da Maré nos anos 80\_ Fonte: Elaborado pela autora. Informações para elaboração do mapa retiradas do diagrama: *Evolução urbana do Complexo da Maré\_ Fonte: JACQUES, VARELLA, BERTAZZO, 2002, p.22. Editado pela autora.*

**32\_** Vista Aérea do Complexo da Maré nos anos 70\_ Fonte: PETER, Jorge. 1972. Agência O Globo. Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/incoming/mare-do-aeroporto-favela-20579390>> acesso em 15 Fev 2021.

**33\_** Habitações autoproduzidas na Maré\_ Fonte: Izabel dos Santos Camargo. Disponível em: <<https://www.amaredecasa.org.br/mes-1?pgid=ka78mgxf-9d9aa45d-2c15-4087-bedb-524f1cada8d7>> acesso em 26 out 2020

**34\_** Mapa da Maré nos anos 90\_ Fonte: Elaborado pela autora. Informações para elaboração do mapa retiradas do diagrama: *Evolução urbana do Complexo da Maré\_ Fonte: JACQUES, VARELLA, BERTAZZO, 2002, p.22. Editado pela autora.*

**35\_** Mapa das Comunidades inseridas no recorte analisado do Complexo da Maré\_ Fonte: Edição elaborada pelo autor por cima de base cadastral em autocad.

**36\_** Mapa de Hierarquia Viária do Complexo da Maré\_ Fonte: Edição elaborada pelo autor por cima de base cadastral em autocad. Informação para elaboração do mapa retiradas do *Plano Maré 2020*.

**37\_** Foto Aérea para representar o Grão Grosso\_ Fonte: Edição elaborada pela autora por cima ortofoto disponibilizada pelo concurso UIA 2020.

**38\_** Foto Aérea para representar o Grão Fino\_ Fonte: Edição elaborada pela autora por cima ortofoto disponibilizada pelo concurso UIA 2020.

**39\_** Foto Aérea para representar o Espaço Público\_ Fonte: Edição elaborada pela autora por cima ortofoto disponibilizada pelo concurso UIA 2020.

**40\_** Diagrama de enclaves e barreiras na Maré\_ Fonte: Elaborado pela autora por cima de imagem retirada do Google Earth.

**41\_** Mapa diagramático da dualidade apontada\_ Fonte: Edição elaborada pela autora por cima de base cadastral em autocad.

**42\_** Croqui representando Grão Grosso\_ Fonte: Elaborado pela autora

**43\_** Mapa indicativo do Grão Grosso, Muros e Mega Lotes\_ Fonte: Edição elaborada pela autora por cima de base em autocad.

**44\_** Foto Aérea para representar o Grão Fino\_ Fonte: Edição elaborada pela autora por cima ortofoto disponibilizada pelo concurso UIA 2020.

**45\_** Espaço público no Grão Grosso - Rua Texeira em direção ao Muro do Quartel\_ Fonte: Patrick Marinho. Observatório de Favelas. Editado pela autora.

**46\_** Espaço público no Grão Grosso - Rua Texeira em direção ao Muro do Quartel\_ Fonte: Patrick Marinho. Observatório de Favelas. Editado pela autora.

**47\_** Espaço público no Grão Grosso - Rua Texeira em direção ao Muro do Quartel\_ Fonte: Patrick Marinho. Observatório de Favelas. Editado pela autora.

**48\_** Mapa indicativo do Grão Fino\_ Fonte: Edição elaborada pela autora por cima de base em autocad.

**49\_** Diagrama da evolução arquitetônica no Parque Maré\_ Fonte: Fonte: JACQUES, VARELLA, BERTAZZO, 2002, p.37. Editado pela autora.

**50\_** Baixa do Sapateiro\_ Fonte: Arquivos do Presente. Diário fotográfico de algumas caminhadas e momentos na Maré. 2009. Disponível em: <<https://arquivosdopresente.wordpress.com/grupospesquisa/cristinaribas/fotografia/>> acesso em 14 set 2020

**51\_** Palafitas na Maré na década de 60\_ Fonte: Arquivo Museu da Maré. Rio on Watch. Um Mergulho na História: O Nascimento e Formação do Complexo da Maré. 2017. Disponível em: < <https://rioonwatch.org.br/?p=23997#prettyPhoto>> acesso em 14 set 2020

**52\_** Habitações autoproduzidas na Maré\_ Fonte: Izabel dos Santos Camargo. Disponível em: <<https://www.amaredecasa.org.br/mes-1?pgid=ka78mgxf-9d9aa45d-2c15-4087-bedb-524f1cada8d7>> acesso em 26 out 2020



53\_ Croqui representando Espaço Público\_ Fonte: Elaborado pela autora

54\_ Mapa indicativo do Espaço Público\_ Fonte: Edição elaborada pela autora por cima de base cadastral em autocad.

55\_ Croqui representando Espaço Público\_ Fonte: Elaborado pela autora

56\_ Espaço público no Grão Fino\_ Fonte: Imagem feita por morador. Disponível em: <<http://www.conexaojornalismo.com.br/colunas/politica/brasil/a-suspeita-denuncia-do-meia-hora-sobre-as-piscinas-da-mare-76-48609>> acesso em 26 out 2020

57\_ Mapa Demográfico do Complexo da Maré\_ Fonte: Elaborado pelo autor por cima de base cadastral em autocad. Informações para elaboração do mapa retiradas do *Plano Maré 2020*.

58\_ Mapa de Pontos de Interesse dentro do Complexo da Maré\_ Fonte: Elaborado pelo autor por cima de base cadastral em autocad.

59\_ Mapa de Pontos de Interesse dentro do Complexo da Maré com adição da mancha do grão grosso e enclaves\_ Fonte: Elaborado pelo autor por cima de base cadastral em autocad.

60\_ Mapa de Pontos de Interesse dentro do Complexo da Maré com adição da mancha do grão grosso e enclaves e terrenos oportunos\_ Fonte: Elaborado pelo autor por cima de base cadastral em autocad.

61\_ Terrenos Subutilizados ou Ociosos\_ Fonte: Elaborado pela autora.

62\_ Foto do terreno da Rua Vinte Nove de Julho 357\_ Fonte: Google Street View. Editado pela autora.

63\_ Diagrama da Morfologia do Terreno da Rua Vinte Nove de Julho 357\_ Fonte: Elaborado pelo autor

64\_ Vista Aérea do terreno da Rua Vinte Nove de Julho 357\_ Fonte: Google Earth. Editado pela autora.

65\_ Vista Aérea do terreno da Rua Vinte Nove de Julho 357\_ Fonte: Google Earth. Editado pela autora.

66\_ Foto do entorno do terreno da Rua Vinte Nove de Julho 357\_ Fonte: Régis, Kelly. Editado pela autora.

67\_ Foto do entorno do terreno da Rua Vinte Nove de Julho 357\_ Fonte: Régis, Kelly. Editado pela autora.

68\_ Foto do entorno do terreno da Rua Vinte Nove de Julho 357\_ Fonte: Régis, Kelly. Editado pela autora.

69\_ Foto do entorno do terreno da Rua Vinte Nove de Julho 357\_ Fonte: Google Street View. Editado pela autora.

70\_ Foto do entorno do terreno da Rua Vinte Nove de Julho 357\_ Fonte: Google Street View. Editado pela autora.

71\_ Foto do entorno do terreno da Rua Vinte Nove de Julho 357\_ Fonte: Régis, Kelly. Editado pela autora.

**Todas as imagens, desenhos e croquis pertencentes ao capítulo “06\_ E.P.M” foram elaborados pela autora.**