

MOBILIDADE E URBANIDADE - O CENTRO DE SÃO GONÇALO COM A LINHA 3 DO METRÔ
TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO II - 2020.I Remoto
ANA CAROLINA QUINTANILHA SANTOS



Foto: Rafael Corrêa

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Mobilidade e Urbanidade - O centro de São Gonçalo com a linha 3 do metrô.

ANA CAROLINA QUINTANILHA SANTOS

Trabalho Final de Graduação apresentado à Universidade Federal do Rio de Janeiro, para a obtenção do título de arquiteto e urbanista.

Orientadora - Maria Paula Albernaz

2020.1R
Rio de Janeiro

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	7
ANÁLISE	8
LINHA 3 - DO SURGIMENTO A ATUALIDADE	9
POR QUE O METRÔ?	13
POR UMA URBANIDADE	16
O RECORTE	18
ASPECTOS HISTÓRICOS	19
ASPECTOS ARQUITETÔNICOS E URBANÍSTICOS	22
ASPECTOS FUNCIONAIS	29
ASPECTOS AMBIENTAIS E PAISAGÍSTICOS	32
O PROJETO	35
VISÃO GERAL	36
VIAS	38
LINHA	47
PRAÇAS	54
REFERÊNCIAS PROJETUAIS	61
BIBLIOGRAFIA	64

*[...] Teu passado, cidade, foi honroso,
Teu futuro será maravilhoso [...]*

Hino de São Gonçalo

INTRODUÇÃO

Entendendo a demanda sempre presente no município de São Gonçalo por uma melhora na mobilidade, esse trabalho tenta inicialmente justificar porque o metrô seria a opção mais pertinente para atender as necessidades dessa numerosa população estimada em 2019 em 1.084.839 pessoas.

Apesar da demanda da mobilidade ser prioritária no município, há outra igualmente sempre presente motivada pela carência de espaços públicos de qualidade para a população que permanece na cidade no seu dia a dia.

Logo, a proposta do trabalho envolve a intervenção em um recorte no centro da cidade considerando a execução da linha 3 do metrô em via elevada, adotando o projeto previsto nos anos 2000 que possui maior capacidade de atendimento do público de São Gonçalo. Considera também dotar o Centro de áreas públicas de qualidade visando atender a população no local onde circula um maior número de pessoas. Essas ações visam servir de ponto de partida para futuras mudanças e requalificações em outras áreas da cidade.

Na primeira parte do trabalho voltamos a um breve estudo da trajetória da Linha 3 do Metrô, e à análise do recorte da cidade alvo do projeto, em seus aspectos históricos, arquitetônicos e urbanísticos, incluindo os funcionais, ambientais e paisagísticos, a fim de entender melhor o contexto e justificar o projeto proposto na segunda parte do projeto.

ANÁLISE

A LINHA 3 - DO SURGIMENTO A ATUALIDADE

Desde o projeto original do metrô de 1968 a conexão do metrô à outra margem da Baía de Guanabara já era considerada (Figura 1) e posteriormente diversos outros estudos de expansão da malha metroviária da cidade do Rio de Janeiro para a região metropolitana foram desenvolvidos.

A linha 3 previa uma conexão intermunicipal entre São Gonçalo, Niterói e Rio de Janeiro, a proposta era que em 1990 a Linha 2 se estenderia desde Jacarepaguá, na Zona Oeste do Rio, até Niterói, passando por baixo da Baía de Guanabara integrando-se à “estação Carioca” no Centro da metrópole. Nesse aspecto, o Centro e Alcântara, duas das centralidades de grande importância na escala municipal de São Gonçalo, já contavam com a previsão de estações metroviárias em estudos de 1976, três anos antes da inauguração do primeiro trecho da Linha 1 (Figura 2).

Em 2000, um estudo contratado pelo BNDES comprovou que o túnel por baixo do mar seria viável, e a ligação entre as estações Carioca, no Centro do Rio, e Guaxindiba, em São Gonçalo, beneficiaria 750 mil passageiros por dia — atualmente, as linhas 1 e 2, juntas, transportam 800 mil passageiros em dias úteis (Figura 3). O mesmo estudo calculou que o tempo de viagem entre os dois extremos não passaria de 30 minutos. Em 2009, o Tribunal de Contas da União (TCU) barrou esse projeto por suspeita de sobrepreço.

O Governo do Estado apresentou o atual esquema em 2011 — na época, a obra seria concluída em 2014 (Figura 4). O projeto da “Linha 3 do Metrô” sofreu uma redução em seu nível de conectividade intermunicipal conectando apenas São Gonçalo a Niterói com possibilidade de expansão posterior a Itaboraí. Sua futura implantação adquiriu uma força maior com o intuito de alavancar o COMPERJ, valorizar o novo centro de Itaboraí dominado pela dinâmica imobiliária e depois atrair novos empreendimentos do mercado imobiliário em outros municípios do Leste Fluminense, especialmente em São Gonçalo.

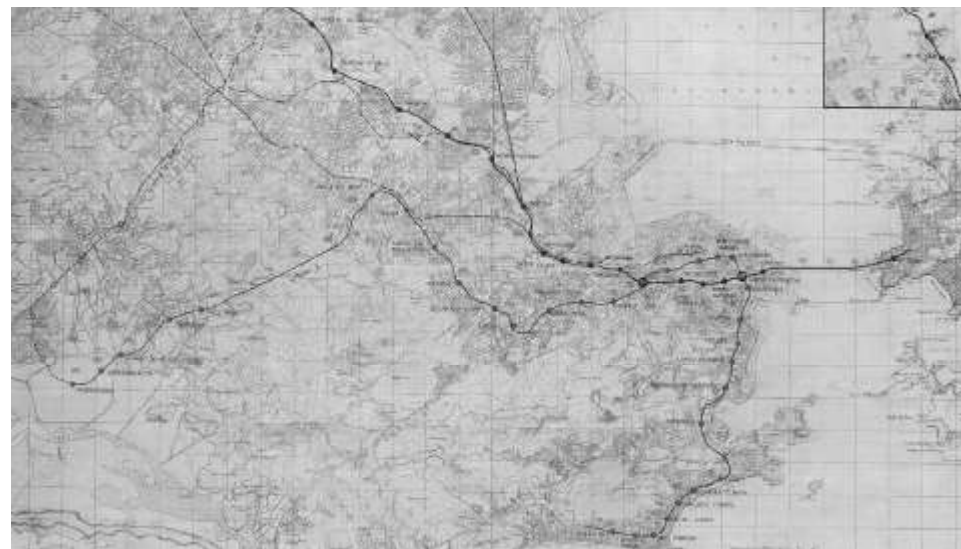


Figura 1 - Projeto original do metrô, de 1968, previa estações de Jacarepaguá até Niterói, passando por baixo do mar. Fonte: www.oglobo.globo.com/



Figura 2 - Mapa das linhas em 1979 já previa estações no município. Fonte: Google Imagens.

Com a ligação entre Rio e Niterói por baixo da Baía já descartada, o projeto de 2011, previa uma estação intermodal para ônibus, barcas e metrô no Centro de Niterói que fazia parte do Projeto Enseada Real de requalificação da área central de Niterói. O metrô foi substituído por monotrilho, cuja capacidade é menor que a do metrô.

Após essas alterações, o custo da Linha 3 caiu de R\$ 5 bilhões para R\$ 3 bilhões, e a expectativa de público diminuiu de 750 mil para 350 mil passageiros por dia. A linha 4 custou quase o triplo, R\$ 8,8 milhões, e transportaria cerca de 300 mil passageiros ao dia, no entanto, a média diária no primeiro ano (2017) foi de 140 mil por (46,6% do total esperado). Devido à conjuntura político-econômica enfrentada pelo Estado esse projeto também não foi executado e em 2015 começou-se a discutir uma possível substituição da linha por um BRT.

Dentre as justificativas estão o baixo custo e a rápida execução em comparação ao metrô além de, segundo o atual prefeito, a execução, do mesmo não impedir que a linha do metrô seja construída futuramente. Desde então o projeto do BRT vem sendo elaborado e o da linha 3 cada vez menos mencionado.

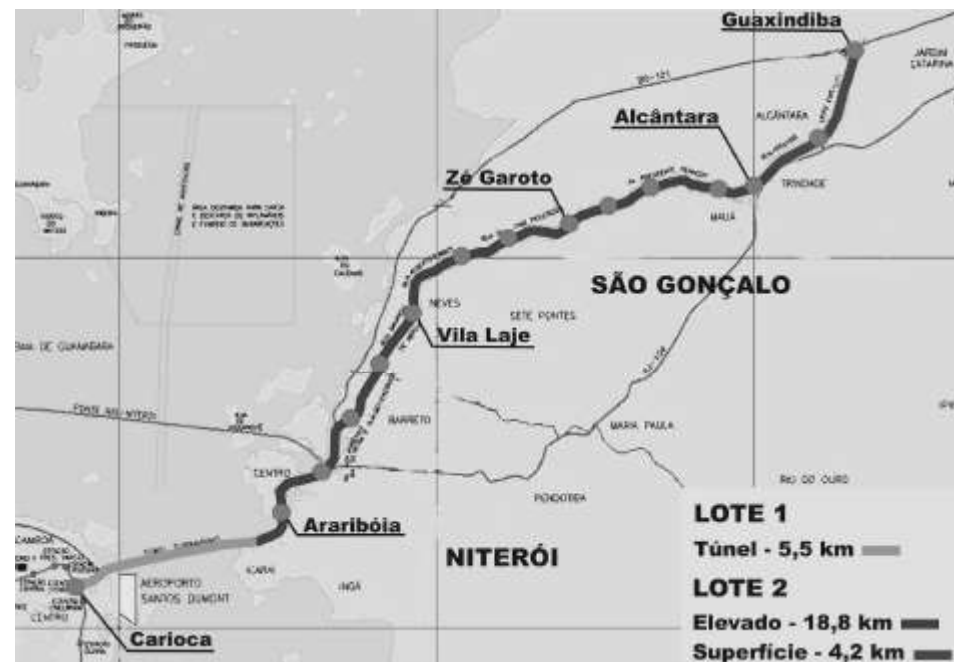
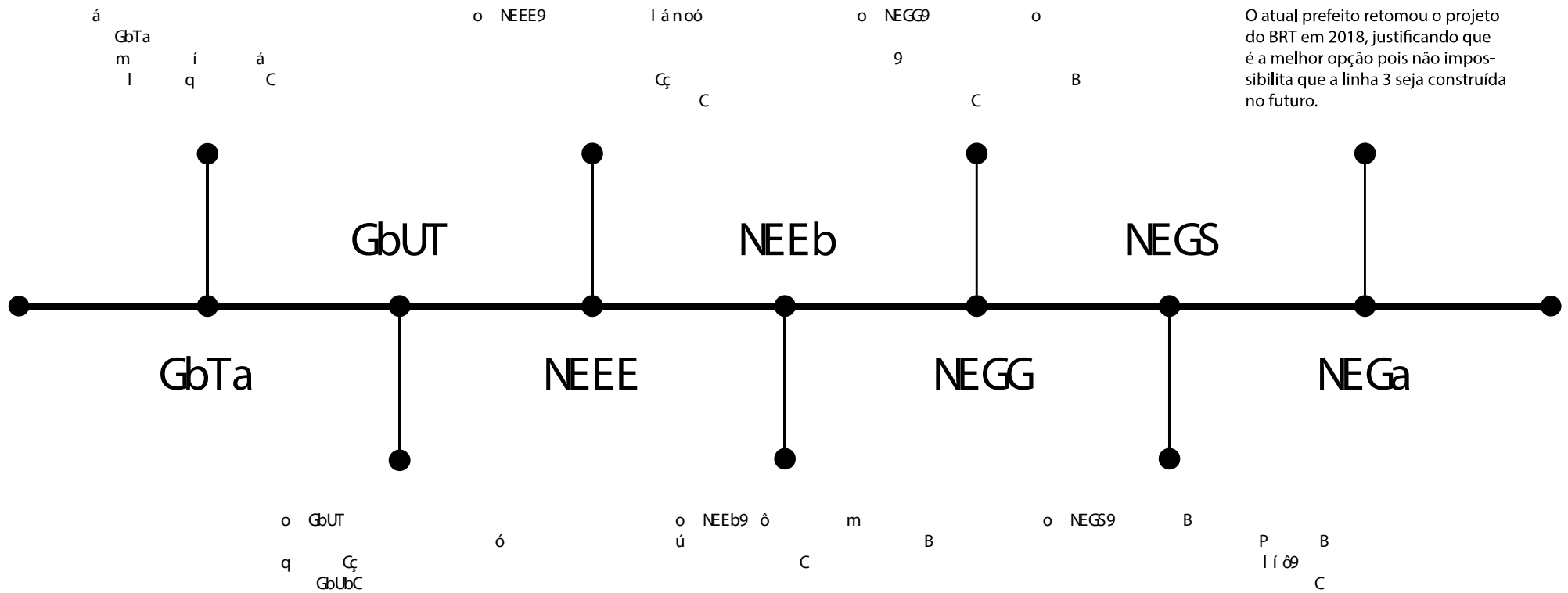


Figura 3 - Projeto base do anos 2000, com via elevada e túnel sob a Baía . Fonte: Noronha Engenharia.



Figura 4 - O novo traçado de 2011 já com a extensão até Itaboraí . Fonte: Google imagens.

LINHA DO TEMPO - SÍNTESE



O atual prefeito retomou o projeto do BRT em 2018, justificando que é a melhor opção pois não impossibilita que a linha 3 seja construída no futuro.

POR QUE O METRÔ?

De acordo com o IBGE - Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil / IBGE 2016 - o segundo maior corredor viário intermunicipal do País em número de viagens diárias é a ligação entre as cidades de Niterói e São Gonçalo, menor apenas do que o corredor entre São Paulo e Guarulhos. Segundo o último senso (2010), pouco mais de 121.000 pessoas se deslocam diariamente de São Gonçalo para Niterói por motivo de trabalho ou estudo. Além disso, a quantidade de veículos que circulam pelo município fica em segundo lugar no ranking do estado (IBGE), pouco mais de 311.400 perdendo apenas para o município do Rio de Janeiro, que tem mais de 5 vezes o seu tamanho.

Com a capacidade rodoviária já atingindo a saturação e com a possível retomada das obras do Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro – COMPERJ, localizado em Itaboraí, que aumentaria conseqüentemente, o número de viagens na região em questão, torna-se inegável a necessidade de um sistema de transporte que suporte essa demanda.

O metrô, por ser um sistema de transporte de massa, deveria atender às áreas de maior densidade demográfica por sua maior capacidade de público. E para um município com uma população tão grande - estimada em 1.084.839, IBGE 2019- para um primeiro investimento o metrô seria uma escolha mais pertinente que uma linha de BRT, que poderia até resolver momentaneamente, mas logo ficaria sobrecarregada, assim como as do município do Rio.

O sistema metroviário da linha 3 do Rio tem a previsão de possuir 22 km de extensão, ligando Niterói a São Gonçalo, da estação Arariboia, no Centro de Niterói, até a estação Guaxindiba, no município de São Gonçalo, e faz parte da rede metropolitana de metrô do Rio (Figura 5), atendendo a uma demanda de 350.000 passageiros por dia.

A linha terá mais 16 estações, além da Estação Carioca, já existente na cidade do Rio de Janeiro e que faz parte das linhas 1 e 2 do metrô do Rio, em operação atualmente. Desse total, três serão em Niterói; 11, em São Gonçalo; e duas, em Itaboraí.

Passará pelas três centralidades do Leste Fluminense, classificadas como Centro Regional (Centro de Niterói) e como Subcentros Regionais (Centro de São Gonçalo e Alcântara) (PETRAGLIA; LEITE apud BARROS E PINA, 2019 p). Seis estações estarão inseridas nas centralidades da região, ficando, no Centro de Niterói, as estações Arariboia e Jansen de Melo; no Centro de São Gonçalo, as estações Zé Garoto e Mauá e, em Alcântara, as estações Alcântara e Trindade. A área por onde o sistema de metrô foi planejada pode ser enquadrado como tendo o uso do solo densamente ocupado.

A ação que poderá ser tomada nessas áreas, principalmente nos dois subcentros regionais, será a oportunidade de se desenvolver mais essas centralidades para que diminua a dependência dessas regiões por centros maiores, reduzindo, assim, viagens da região em direção a outras macrozonas, em especial àquelas pertencentes à cidade do Rio de Janeiro e ao Centro de Niterói.



BAIXA CAPACIDADE:

automóvel, ônibus – 1 a 1.000 pass/hora



MÉDIA CAPACIDADE:

BRT, VLT, Monotrilho – 4.000 a 25.000 pass/hora



ALTA CAPACIDADE:

Metrô, Trem – 20.000 a 60.000 pass/hora

REDE ESTRUTURAL DE 2021



Figura 5 - Rede Estrutural 2021. Fonte: PDTU 2015.

POR UMA URBANIDADE

Apesar da demanda da mobilidade ser indiscutível no município outra demanda presente acaba ficando sempre em segundo plano a carência de espaços públicos de qualidade para a população que permanece na cidade no seu dia a dia.

Cerca de 61% da população, estimada em aproximadamente 1.084.839 pessoas, trabalham no próprio município. Porém com a perpetuação da denominação do município como cidade-dormitório fez e faz ainda hoje com que o espaço público nem seja considerado nas discussões sobre o futuro da cidade, ele é relegado e secundarizado (NEPOMUCENO, 2019 p.11).

É preciso primeiramente entender o espaço público não como o senso comum como um sistema de praças, parques e monumentos, mas sim como ele é de fato: a própria malha urbana da cidade.

Em seguida, para entender a cidade e suas dinâmicas é necessário compreender igualmente o ambiente construído e as formas urbanas (*ville*), para além das representações dos sujeitos e suas práticas (*cit *) (SENNETT apud NEPOMUCENO, 2019 p.16). As formas não acompanham as que v em sendo vivenciadas nesta cidade, onde parte sim se desloca, mas a maioria permanece no território a maior parte do tempo.

Como as cidades-dormitórios são entendidas como essencialmente residenciais a cidade vem sendo projetada como local de passagem e não de permanência. Porém se observada mais atentamente, São Gonçalo se mostra mais complexa que sua representação, com seus centros comerciais, sua pluralidade de usos e retração dos espaços públicos estruturando-se para o fechamento, onde se tende a proteger-se do espaço público em vez de apropriar-se dele (NEPOMUCENO, 2019 p.17).

Segundo Borja, os espaços públicos seriam a “síntese entre os lugares e os fluxos”, porém nas dinâmicas urbanas que vivemos, notadamente privilegia-se os fluxos e assim desintegra-se os lugares (NEPOMUCENO, 2019 p.24). Entendemos assim, que a cidade vem sendo construída não para o *estar* e

e sim para o *transitar* por ela.

Com o aumento da violência como justificativa no espaço público cada vez mais frágil que caminha para se tornar residual e secundarizado, a ênfase não está no usufruir, mas em circular e fazer isso cada vez mais rápido. Devemos entender, no entanto, que o direito à cidade deve estar além da supervalorização da mobilidade e segurança. O ideal é ter uma cidade onde se possa fluir e estar. (NEPOMUCENO, 2019 p.30).

enquanto a malha urbana cresce quantitativamente mas não qualitativamente, vemos facilmente as palavras de Lefebvre (2011, p. 23-25) se confirmarem: ocorre a progressão de um “urbano sem urbanidade”, de uma “urbanização desurbanizante e desurbanizada”, onde o habitar – que compreende toda a complexidade e multiplicidade do espaço urbano, com seus serviços, equipamentos culturais, espaços pra encontros e efervescência do convívio diverso – reduz-se   sua forma mais mínima, o habitat – uma redução funcional, instrumental,   moradia, sem apropriação pelos tipos e indivíduos de suas condições de existência. (LEFEBVRE apud NEPOMUCENO, 2019 p.32).

É preciso por fim, quebrar essas representações cristalizadas sobre o município para que se possa v -lo de outra forma e ainda o construir para as pessoas que vivenciam ele. Deve-se quebrar o conceito a ideia que São Gonçalo é uma cidade onde se “mora”, mas não se “vive”, onde os moradores se deslocam em busca do que não encontram por aqui reforçando ainda mais o conceito cidade-dormitório. Onde os moradores não se sentem pertencentes a este lugar e assim se envergonham do próprio sítio onde habitam.

É preciso um esforço para a criação desses espaços que estimulem o encontro entre pessoas, mas também o encontro entre morador e cidade, reforçando uma identificação simbólica do sujeito com seu município, não fazendo do espaço público um mero percurso, um espaço  rido e alheio, de fechamento, desvinculado do morador. (NEPOMUCENO, 2019 p.68)

Sendo assim, este projeto é uma primeira tentativa de atender as duas demandas mais urgentes da cidade, a mobilidade e a urbanidade a fim de proporcionar ao morador uma cidade onde ele possa escolher permanecer ou deslocar-se sobretudo se sentir pertencente e se orgulhar do lugar onde mora.

O RECORTE

O recorte escolhido para desenvolver o projeto foi um trecho em uma das centralidades citadas anteriormente, o centro do município de São Gonçalo onde se instalariam as estações Zé Garoto e Mauá.

Tendo tantos outros lugares mais precários no município, por que o centro? Por ser uma centralidade e próxima de bairros populosos onde há maior facilidade de acesso para cidadãos de outros bairros, com maior oferta de transportes e acessibilidade, sendo assim, a requalificação desse espaço poderia beneficiar um maior número de pessoas, inclusive que não moram no município.

o centro é a única parte da cidade que pertence a todos. Não importa onde se localize a sua casa; o centro é seu também. Investir no centro da cidade é a única maneira *espacializada* de beneficiar todos os cidadãos de uma vez. (SPECK apud NEPOMUCENO, 2019 p.57)

Segundo Nepomuceno, em um município tão subalternizado onde o espaço público sequer é discutido é preciso começar de algum lugar. Se não existe vontade de investir e qualificar uma área considerada central que dirá nas áreas periféricas.

Ainda de acordo com Speck, a “cara” de um município, a imagem que fazemos dele está muito vinculada ao seu centro, sobre esse símbolo que vai recair a reputação e estereótipos por parte dos moradores e das pessoas que não moram no município -

A reputação de cada cidade, portanto, depende em grande parte de seus atributos físicos. Se o centro não parece bom, a cidade não parece boa[...] e será muito mais difícil, igualmente, para os cidadãos se sentirem bem sobre o local que eles escolheram para viver. Um centro bonito e vibrante, em contraste, pode ser a maré alta que levanta todos os navios.[...] esse é o lugar para iniciar. (SPECK apud NEPOMUCENO 2019 p.57)

O intuito desse projeto, portanto, é ser a maré alta que levanta todos os navios, ser o início, o ponto de partida para incentivar mudanças em outros locais do município.

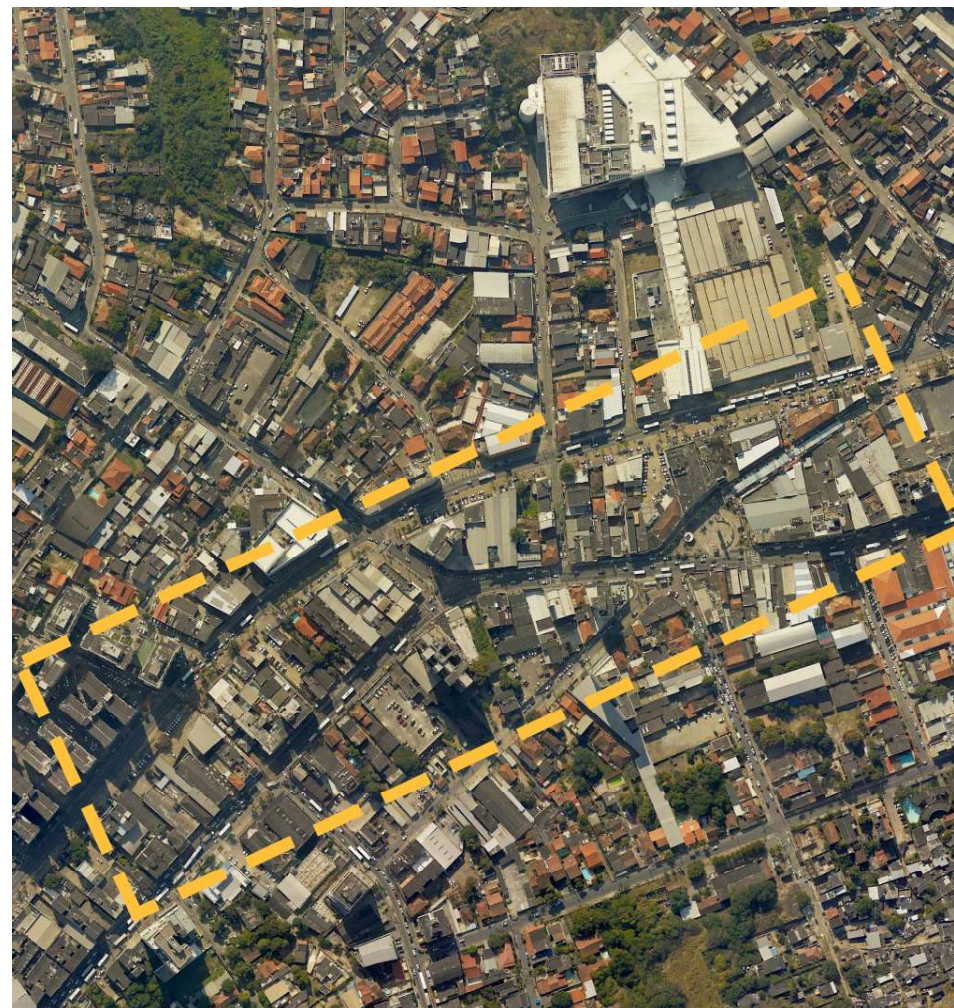


Figura 6 - Ortofoto com delimitação do recorte da intervenção com linha tracejada. Fonte: Google eath - Marcações do autor.

ASPECTOS HISTÓRICOS

Fundado em 6 de abril de 1579, o município foi um grande produtor agrícola, com fazendas, os engenhos de açúcar e aguardente, da mesma forma que prosperavam as lavouras de mandioca, feijão, milho e arroz. O comércio desenvolvia-se na mesma proporção; barcos de transporte de gêneros alimentícios e passageiros davam maior movimento ao litoral, em constante conexão com outros portos da Baía.

São Gonçalo chegou a possuir uma importante malha ferroviária que a integrava com o porto de Niterói e com o interior do estado, sendo que esta foi extinta com o tempo. Faziam parte da rede ferroviária do município as linhas da Estrada de Ferro Leopoldina, a chamada “Linha do Litoral” entregue em 1874 e 1888, e a Estrada de Ferro Maricá que ligava São Gonçalo ao município de Cabo Frio, tendo seu primeiro trecho entregue em 1888. A primeira foi extinta em 2008 e a segunda foi extinta em 1964.

Os dois vetores ferroviários acima mencionados definiram e foram responsáveis pelo seu desenho urbano de ocupação observado na cidade, que se inicia em torno das estações dos trens e segue por suas margens.

Segundo Morrison (1989), São Gonçalo contou, a partir de 1899, com um sistema próprio de bondes operado pela empresa The Tramway Rural Fluminense, que operou o serviço local de bondes a vapor entre Neves e Alcântara, ao longo de vias paralelas ao traçado da EF Leopoldina.

Em 1910, a Companhia Cantareira e Viação Fluminense construiu uma linha de bondes elétricos pela chamada Avenida Dr. March até encontrar a linha de bondes à vapor no Centro de São Gonçalo. Em 1925, após a aquisição da The Tramway Rural Fluminense pela Companhia Cantareira e Viação Fluminense (CCVF), todas as linhas de bondes em São Gonçalo estavam eletrificadas. A linha de bondes de 21 km entre Niterói e Alcântara foi uma das mais extensas do Brasil.

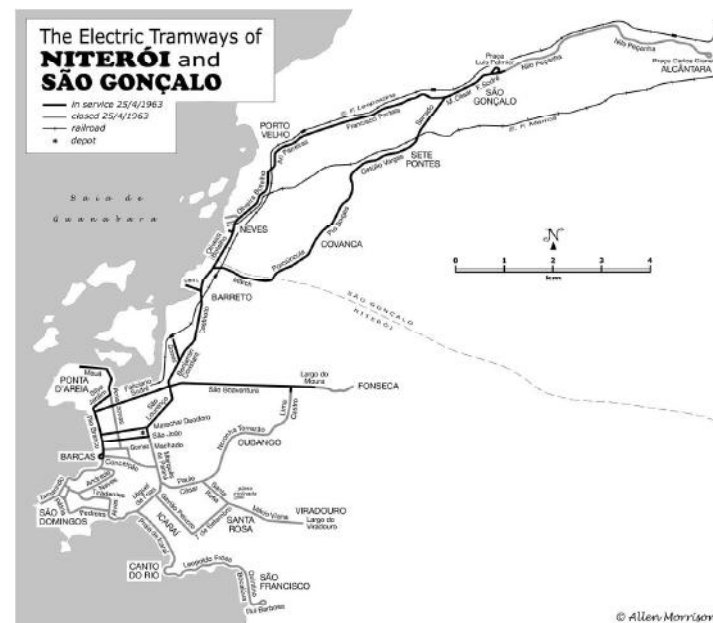


Figura 7 - Antiga Linha Férrea e de bondes do município. Fonte: MORISON, The Tramways of Brazil, 1989.

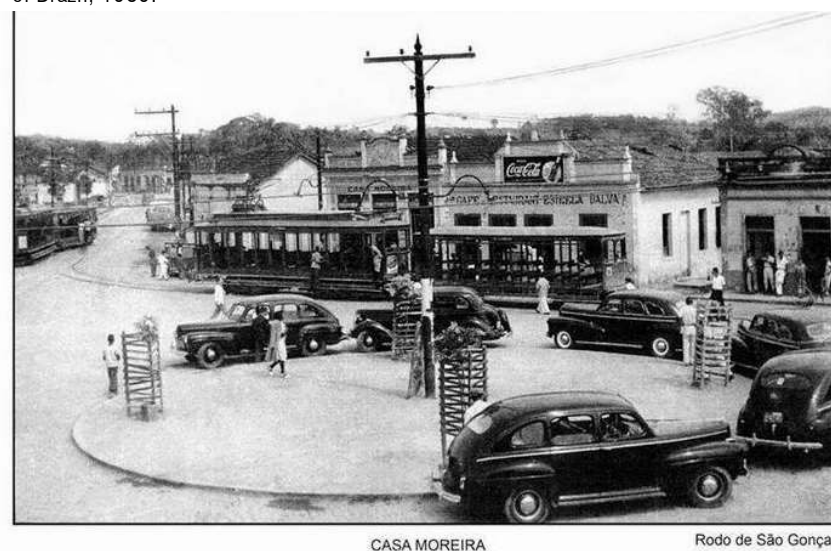


Figura 8 - Praça Luiz Palmier na época em os bondes faziam retorno. Fonte: OTerritório Gonçalense, acesso em: www.territoriogoncalense.blogspot.com/

No mapa da Figura 7 pode-se observar as duas centralidades do município, sendo elas o Centro (identificada no mapa como São Gonçalo) e Alcântara, responsáveis pela mais forte atividade econômica de São Gonçalo.

Nestas duas localidades encontravam-se os “Rodos”, denominação popular na cidade para os locais onde os bondes faziam a manobra (giro) para poder seguir viagem depois no sentido inverso, no Centro a Praça Luiz Palmier e em Alcântara a Praça Carlos Gianelli. A Praça do Rodo de São Gonçalo é ilustrada na Figura 7.

No período da II Guerra Mundial (1939-1945) São Gonçalo cresce de forma meteórica. Suas grandes fazendas vão aos poucos sendo desmembradas em sítios, chácaras e terrenos de uso urbano e nos tornamos solo fértil para o desenvolvimento. No governo de Joaquim de Almeida Lavoura, o município teve sua grande arrancada para a urbanização com o calçamento e asfaltamento das principais vias que atualmente ligam Niterói à Alcântara.

Neste mesmo período, décadas de 1940 e 1950, inicia-se a instalação, em grande escala, de grandes fábricas e indústrias em São Gonçalo. Seu parque industrial era o mais importante do Estado, o que lhe valeu o apelido de “Manchester Fluminense” (uma referência à cidade de Manchester, na Inglaterra, caracterizada pelo seu grande desenvolvimento industrial).

Por sua vez, na efervescência do rodoviário da segunda metade do século XX a Ponte Rio-Niterói foi inaugurada em 1974, e logo na década seguinte, o trecho Niterói-Manilha da rodovia BR-101. Esses feitos aliados à fusão do antigo estado da Guanabara ao estado do Rio de Janeiro contribuíram para a migração dos investimentos do capital industrial a outros municípios do interior do estado.

Contudo, “a cidade, por muito tempo, não representou para o capital a atratividade que sustentasse grandes investimentos em função do perfil da população cotejada por forte pobreza urbana” (SANTOS apud Araújo, 2019 p.17)



Figura 9 - Foto aérea do Centro de São Gonçalo. Fonte: Facebook do Território Gonçalense.

Assim sendo, a ausência dessa atratividade condicionou São Gonçalo à vertiginosa demanda pelo setor de comércio e serviços a fim da reestruturação de sua economia, desenvolvendo-se principalmente em Alcântara, uma expressiva característica do bairro até os dias atuais.

Desse modo, Alcântara se configura atualmente - aliado de forma complementar ao Centro da cidade - como um dos maiores polos comerciais de São Gonçalo. O bairro, entretanto, imerso em um cenário de negligência governamental carece de investimentos em infraestrutura e políticas públicas adequadas à devida gestão e requalificação do espaço.

A Praça Luiz Palmier, atualmente conhecida como Praça da Marisa por conta da loja ali instalada passou por uma reforma em 2012, quando a Rua Dezoito do Forte foi fechada ampliando a área da praça e tornando o uso da rua exclusivo para a feira que já existia no local, facilitando o tráfego de pedestres e potencializando o uso comercial da antiga via.

O projeto da Secretaria estadual de Obras era de resgatar a memória dos bondes, com uma grande coluna de aço Corten e colonata em granito, onde seriam afixados os painéis para resgatar a história dos tradicionais bondes, o que não aconteceu de fato. Hoje poucas são as pessoas que entendem o sentido desses objetos na Praça, causando até certo estranhamento dos usuários.



Figura 10 - Rua Dezoito do Forte antes de ser fechada. Camelôs dividindo espaço com os transeuntes nas calçadas. Fonte: Google Maps - Street View.



Figura 11 - Praça após fechamento da rua e reforma. Fonte: Google Imagens.

ASPECTOS ARQUITETÔNICOS E URBANÍSTICOS

As edificações do recorte são, em sua maioria, de pequeno porte sendo de 2 ou 3 pavimentos havendo algumas exceções com edifícios com mais de 7 andares que se destacam na paisagem. As vias são largas e uma característica desse local que é pouco comum no município é o binário com 3 faixas para cada um dos sentidos da via.

Embora um edifício possa ser observado por sua forma, materiais e cores, é pelo térreo que ocorre sua principal interação com a cidade e por onde o pedestre constrói sua experiência urbana e os prédios baixos, na escala dos pedestres, sendo esta uma característica positiva do local pois facilita a interação do usuário e cria fachadas ativas.

Por outro lado, as calçadas são estreitas tendo ainda o usuário que dividir o espaço com os camelôs que se instalam nessa área. Os camelôs e alguns expositores de lojas se apropriam de grande parte desse espaço, dificultando a passagem dos transeuntes.

Não existem muitas áreas livres no centro da cidade e uma das poucas, situada nesse recorte, é a Praça Luiz Palmier. Nela também há presença de camelôs, nas bordas da praça onde tem um maior fluxo de pessoas. O miolo da praça acaba não sendo muito utilizado no dia a dia, apesar de ser frequentemente usado em eventos do município.

Nas quadras do miolo do recorte, Figura 12, existe uma clara distinção de frente e fundos dos lotes. Podendo ser identificado como frente as testadas que dão para a Rua Dr. Feliciano Sodré e Rua Dr. Nilo Peçanha e fundos para a Av. Presidente Kennedy. Tornando assim as duas primeiras ruas mais ativas e atrativas que a terceira, onde há muitos muros e fechamentos facilitando a subutilização mais insegura e pouco atrativa para os usuários.

Por esses fatores o trecho onde passava a antiga linha férrea é usado majoritariamente como estacionamento não somente nesse recorte, mas em todo o município. Esse trecho tem 11 metros de largura e se somado à via paralela a ele de aproximadamente 10 metros são 21 metros de largura de área pública destinados para o uso de veículos em uma área central da cidade.



Figura 12 - Ortofoto com demarcação das quadras do miolo. As setas indicam as testadas consideradas como frentes de lotes. Fonte: Eleboração própria.



Figura 13 - Vista da Rua Dr. Feliciano Sodré . Fonte: Google Maps - Street View.

Legislação

Segundo o Plano Diretor de São Gonçalo (PDSG, 2010), o território municipal é dividido em Macrozonas Integradas sendo elas a Macrozona de Preservação Ambiental e a Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana.

Na Macrozona de Estruturação e Qualificação Urbana existem outras em cinco zonas: ZUC 1 –Zona de Urbanização Controlada; ZUC 2 –Zona de Urbanização em Consolidação; ZUC 3 –Zona de Urbanização Consolidada; ZDI –Zona de Dinamização; e ZIN –Zona Industrial (Figura 14).

Ainda segundo o Plano diretor a Zona de Urbanização Controlada(ZUC 1):é aquela onde a carência da infraestrutura, da rede viária e a necessidade de maior controle sobre o meio ambiente natural e construído restringem a intensificação do uso e ocupação do solo, impondo limites às construções, o que supõe uma densidade máxima de 300 hab./ ha

Com relação aos usos, o PDSG divide o município em zonas especiais, residenciais, mista, axial, centralidade linear, industrial e de ocupação especial. As normativas de ocupação seguem as seguintes características apresentadas na Figura 15 e Quadro 1:

I. Zona Residencial –ZRE: Esta zona é de uso misto, predominantemente habitacional, de densidade demográfica baixa, com número máximo de habitações/m² igual a 0,0040, com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,05, básico igual a 1,0 e máximo igual a 1 e gabarito máximo de até 10 metros.

II. Zona Mista –ZM: permite implantação de uso habitacional e não habitacional, inclusive no mesmo lote ou edificação. A zona mista possui densidade demográfica e construtiva média, com coeficiente de aproveitamento mínimo igual a 0,2, básico igual a 1,0 e máximo igual a 3,0; e gabarito máximo de até 30m para uso nH3.

III. Zona Axial –ZA: são áreas com frente aos corredores de transporte público e às rodovias RJ-104 e RJ-106, destinados à lo-

calização de atividades de comércio e de subcentros regionais, com atividades urbanas diversas. São caracterizados pela coexistência entre os usos não habitacionais e de habitação, porém com

predominância de usos não habitacionais com classificação diferenciadas conforme a região: Zona Axial 1 –ZA1e Zona Axial 2 –ZA2.

IV. Zona Centralidade Linear –ZCL: áreas de zona mista destinadas à atividades típicas de centralidade ou sub centros regionais. É caracterizadas por usos não habitacionais e residenciais, porém com predominância de usos não habitacionais.

V. Zona Predominantemente Industrial –ZPI: zona de uso industrial incômodos e às atividades não residenciais incômodas, classificadas como: ZI1 e ZI2.VI.Zona Ocupação Especial –ZOE: zona destinada às atividades de comércio, negócios e eventos, classificadas como: ZOE 1e ZOE 2

Como podemos observar no Quadro 1, na zona Centralidade Linear - onde se situa o recorte deste trabalho - os gabaritos são de até 54 metros para construções habitacionais e não habitacionais mas estas ainda se encontram em minoria.

MAPA DE VIAS DO MUNICÍPIO

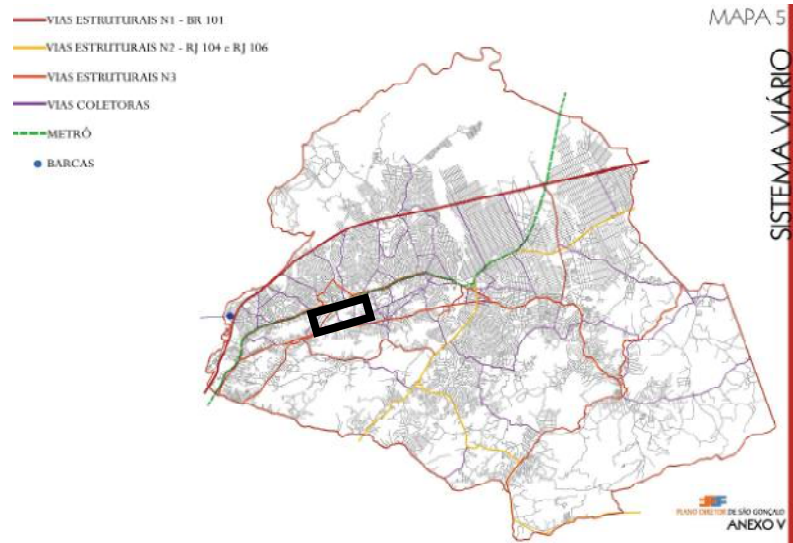


Figura 14 - Mapa de vias, recorte indicado pelo retângulo em preto. Fonte: Plano Diretor de São Gonçalo 2010.

MAPA DE ZONAS DENTRO DA MACRO ZONA DE ESTRUTURAÇÃO E QUALIFICAÇÃO URBANA

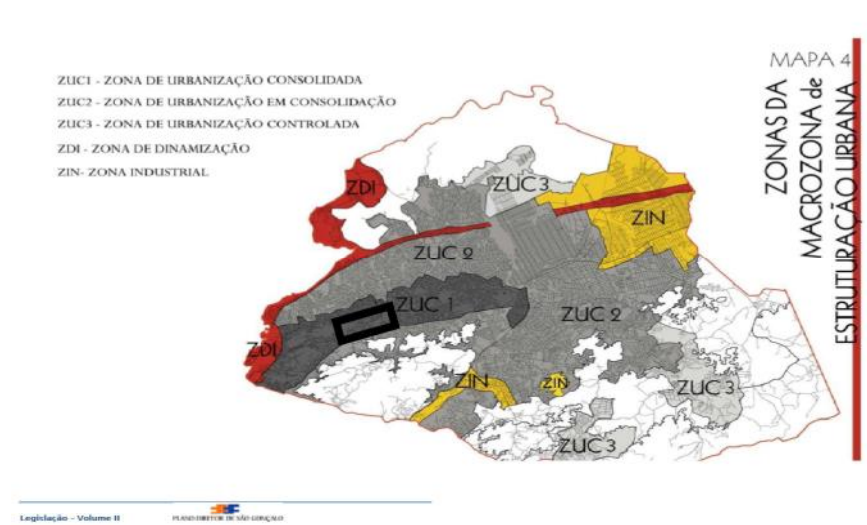
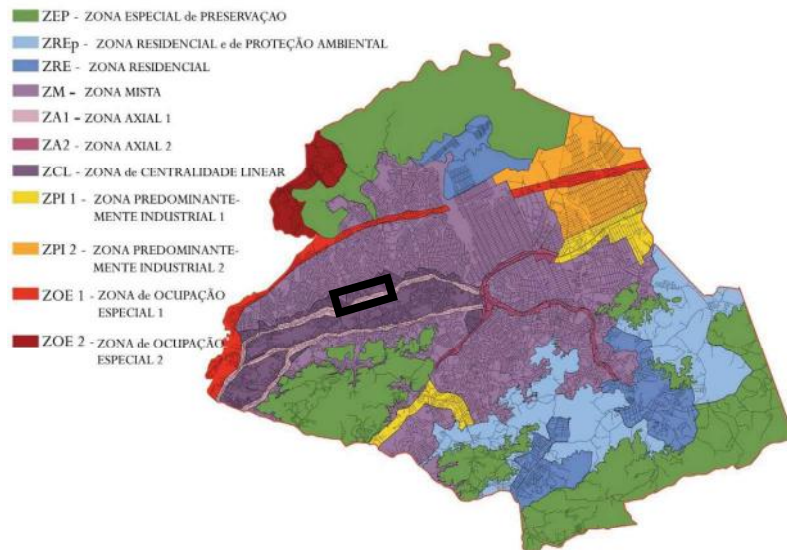


Figura 15 - Mapa de Zonas dentro da Macrozona de Estruturação Urbana e Qualificação, recorte indicado pelo retângulo em preto. Fonte: Plano Diretor de São Gonçalo 2010.

MAPA DE ZONAS DE USOS



Fonte: Plano Diretor de SG, 2010.

Figura 16 - Mapa de Zonas de Uso, recorte indicado pelo retângulo em preto. Fonte: Plano Diretor de São Gonçalo 2010.

Quadro 1 - Limites e taxa de ocupação dos lotes e edificações nas Zonas de Uso.

ZONAS	USOS	LOTE			TAXA DE OCUPAÇÃO	EDIFICAÇÃO			OBS:									
		PERMITIDO	TESTADA MÍNIMA (metros)	ÁREA MÍNIMA (m²)		GABARITO MÁXIMO	AFASTAMENTO FRONTAL	AFASTAMENTO LATERAL		AFASTAMENTO FIMDOS								
ZREp	H1	15	800	40%	10m	7	2	5	habitacional									
	H2n	15	600	40%	10m	7	2	5										
ZRE	H1	15	300	30%	10m	5	1,5	3	habitacional									
	H2n	15	350	30%	10m	5	1,5	3										
	H3	15	360	30%	10m	6	1,5	3										
ZM	H2n	20	450	50%	10m	5	2	3	Em forma de conjunto									
	H2v	20	-	30%	18m	3,00+ H/10	3,00+ H/10	3,00+ H/10										
	H3	15	-	30%	10m	5	1,5	3										
	H3	20	-	40%	18m	3,00+ H/10	3,00+ H/10	3,00+ H/10										
ZCL	H1	15	360	40%	10m	5	1,5	3										
	H2v	20	-	45%	54m	3,00+ H/10	3,00+ H/10	3,00+ H/10										
	H3	15	-	40%	20m	5	2	5										
ZA1	ZA2	H2v	15	-	70%	60%	70m	20m	5	3	5	-	-	-	-	-	-	-
		H3	15	-	70%	60%	70m	20m	5	3	3	5	-	-	-	-	-	
		H2	20	-	70%	60%	54m	18m	5	3	3	5	-	-	-	-	-	
		H3	20	-	70%	60%	54m	18m	5	3	3	5	-	-	-	-	-	
ZPI1	ZPI2	H1	-	1.200	70%	15m	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		H2	-	1.200	70%	15m	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		H3	-	2.300	60%	10m	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ZOE1	ZOE2	H1	15	-	40%	70%	10m	10m	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		H2	15	-	40%	70%	10m	10m	-	-	-	-	-	-	-	-		
		H3	20	-	70%	70%	15m	15m	-	-	-	-	-	-	-	-		

Figura 17 - Fonte: Plano Diretor de São Gonçalo 2010.

MAPA EDIFÍCIOS DESTAQUES



Figura 18 - Mapa de Indicação dos edifícios em destaque. Fonte: Elaboração própria.

300m

FOTOS EDIFÍCIOS DESTAQUES



Figura 18 - Edifício 1 - Prefeitura Municipal de São Gonçalo



Figura 19 - Edifício 2 - Teatro Municipal



Figura 20 - Edifício 3 - Mega Loja Mais - empreendimento recente que revitalizou uma esquina, criando inclusive mais espaço para os pedestres.



Figura 21 - Edifício 4 - Loja O Amigão - empreendimento recente que reativou uma frente de quadra que ficou por anos com uma construção murada e abandonada.



Figura 22 - Edifício 5 - Shopping Partage São Gonçalo - construído em 2010 é a área do Centro com maior fluxo de pessoas hoje.



Figura 23 - Edifício 6 - Hipermercado Extra - empreendimento de grande porte.



Figura 24 - Edifício 7 - Rodoshopping - Primeiro shopping do município, tem cerca de 30 anos e leva o apelido popular do Centro "Rodo".



Figura 25 - Edifício 8 - Sesi Senai de São Gonçalo - grande centro de cursos profissionalizantes que atrai um público de diversas idades para esse local.



Figura 26 - Edifício 9 - Clube Esportivo Mauá - clube antigo do município que já foi muito popular mas pouco utilizado na atualidade.



Figura 27 - Edifício 10 - Abrigo Cristo Redentor de São Gonçalo - abrigo para idosos que completou 80 anos nesse ano (2019).



Figura 28 - Edifício 11 - Biblioteca Municipal - única biblioteca pública do município fechada em setembro deste ano (2019).



Figura 29 - Edifício 12 - Sesc de São Gonçalo -oferece diversos serviços como shows, espetáculos teatrais, atividades esportivas e de lazer, oficinas, exposições podendo ser gratuitas ou pagas.

ASPECTOS FUNCIONAIS

O recorte, no centro da cidade, tem o uso do solo bem diverso, em sua maioria comercial, mas também o residencial, institucional e de serviços (Figura 32). Porém, essas atividades acontecem predominantemente durante o dia, se tornando um local um pouco inseguro durante a noite.

As construções voltadas para as ruas Dr. Feliciano Sodré e Dr. Nilo Peçanha são comerciais ou institucionais com horário de funcionamento entre 8:00 e 19:00 horas. Poucos empreendimentos ficam abertos após esse horário como o Shopping Partage que fecha às 00:00h e o Hipermercado Extra com horário até 23:00h.

As atividades noturnas são escassas na região, com exceção a um calçadão quase em frente da Prefeitura no município, popularmente conhecido como “Repartição” onde alguns bares dividem espaço, bastante frequentado em dias de jogos ou lutas do UFC (Figura 30). Há também alguns shows no Clube Mauá, porém nos últimos anos não tão frequentes. O Teatro Municipal que teria um uso potencial nesse turno, inaugurado antes de ser finalizado e por isso nunca foi utilizado.

Um ponto de destaque no recorte é o trecho da Rua Dezoito do Forte que foi fechado para o tráfego de veículos em uma obra em 2012, agora parte dele funciona como um calçadão com algumas barracas fixas cadastradas na prefeitura e camelôs (Figura 31) e parte agregada a área da Praça Luiz Palmier. Nela existem 3 edifícios com galerias no térreo que facilitam o atravessamento para a entrada do Shopping Partage e o Hipermercado Extra.

Apesar de a maior parte da sua área ser construída, pode-se observar na Figura 33 o número de lotes utilizados com estacionamento ou abandonados nesse recorte. Como destaque ainda, o grande depósito de veículos do Detran com localizado nessa área, de aproximadamente 21.000m². Novamente, uma grande metragem quadrada destinada aos veículos.



Figura 30 - Ortofoto com destaque em preto a Repartição.

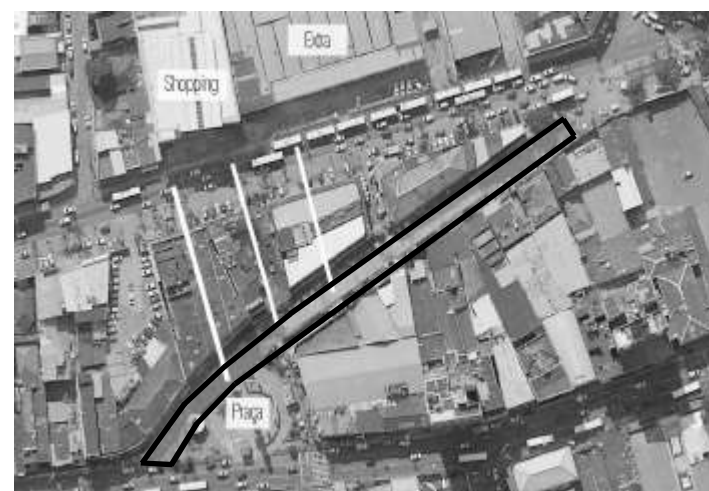


Figura 31 - Ortofoto com destaque em preto o trecho da Rua Dezoito do Forte que foi fechada e se tornou um calçadão. As linhas brancas representam as galerias existentes.

MAPA DE USO DO SOLO



Escala 1/5000

- Institucional
- Abandonado/sem uso
- Lazer - clube, biblioteca e teatro
- Escolas
- Estacionamentos
- Religiosos
- Comercial
- Residencial
- Uso misto - residencial e comercial
- Depósito do Detran

Figura 32 - Mapa de Uso do Solo. Fonte: Elaboração própria.

MAPA DE LOTES SUBUTILIZADOS



Escala 1/5000

Abandonado/sem uso Estacionamentos Depósito do Detran

Figura 33 - Mapa com os lotes utilizados como estacionamento ou abandonados, áreas mais propícias à mudança de usos com a implantação da linha 3 do Metrô. Fonte:Elaboração própria.

ASPECTOS AMBIENTAIS E PAISAGISTICOS

Existem poucas áreas vegetadas tanto no recorte quanto no município como um todo. As áreas verdes existentes são normalmente áreas com cotas mais altas ou áreas particulares, dentro dos lotes. E ainda nessas áreas a maioria são de cobertura arbustiva ou rasteira, contendo poucas árvores de fato.

Nas Figuras 34 e 35, pode-se observar que há algumas árvores no trecho onde passava a antiga linha férrea e isso se repete em algumas outras áreas do município. Porém, do outro lado, na Rua Dr. Feliciano Sodré e Dr. Nilo Peçanha não existem árvores e o sombreamento fica apenas por conta da sombra dos próprios edifícios. Com exceção da Praça Luiz Palmier que com a reforma ganhou algumas palmeiras e pequenos canteiros.

Essas poucas árvores existentes no trecho da linha férrea são predominantemente palmeiras, que propiciam pouco sombreamento e estão na área com menor fluxo de pedestres e maior de veículos.

O município com temperaturas médias de 32°C no verão torna-se extremamente desconfortável com essa carência de espaços vegetados e predominância de áreas construídas dificultando apropriação desses espaços públicos nos meses mais quentes.

Outro problema enfrentado pelo município são as enchentes. Com a drenagem ineficiente e/ou sobrecarregada e o descarte irregular de lixo pela população em dias de grande volume de chuva é comum encontrar bolsões d'água por toda cidade e no recorte não diferente.

Na Rua 18 do Forte, o problema é recorrente. A via sofre com um crônico problema de entupimento de galerias o que se pode observar quando há temporal. A Prefeitura é acionada com frequência para desobstruir a rede entupida que é uma “velha conhecida” da população.



Figura 34 - Vista da Av. Presidente Kennedy mostrando o trecho onde passava a linha férrea usada como estacionamento.



Figura 35 - Vista da Av. Presidente Kennedy mostrando o trecho onde passava a linha férrea usada como estacionamento.



Figura 36 - Ortofoto com demarcação em tracejado nas áreas vegetadas em cotas de nível mais altas. Fonte: Elaboração própria.

300m

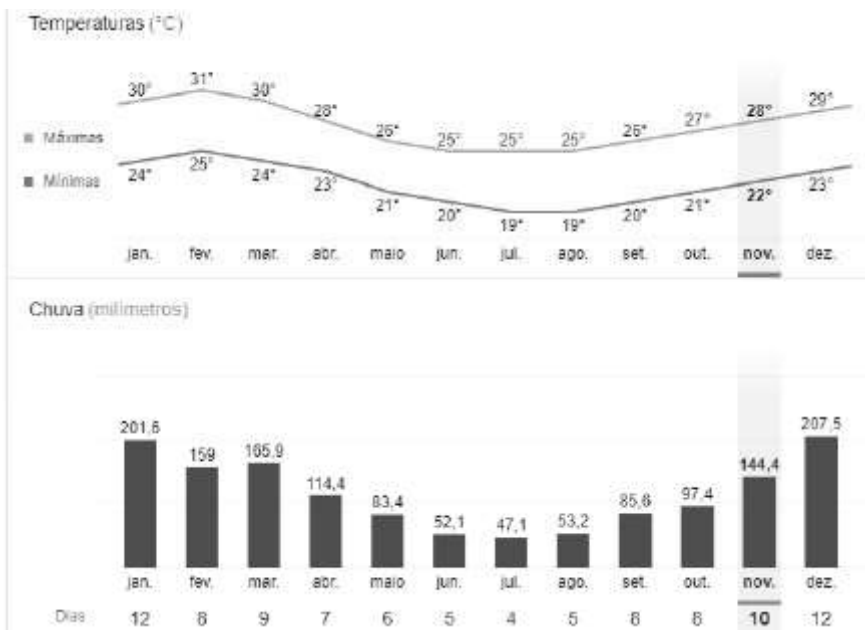


Figura 37 - Gráficos de temperatura médias e dados pluviométricos. Fonte: Google pesquisa.

Figura 38 - Foto do centro de São Gonçalo tirada da favela Menino de Deus Fonte: Google Maps.



Figura 39 - Imagens de enchentes no município, 2017. Fonte: Jornal O São Gonçalo.

Figura 40 - Imagens de enchentes no município, 2017. Fonte: Jornal O São Gonçalo.

O PROJETO

VISÃO GERAL

O intuito do projeto é intervir nesse recorte considerando a execução da linha 3 do metrô em via elevada, com o projeto dos anos 2000 que possui a maior capacidade de público.

Considerando essa execução, as demandas já existentes e as novas que irão surgir o projeto foi dividido em 3 atos ou operações que podem ser executados simultaneamente, consecutivamente e até mesmo independentemente da execução da linha 3, a fim de facilitar a implantação.

Como primeira operação “VIAS”, está a adequação do sistema viário, onde estão as Ruas Dr. Feliciano Sodré, Dr. Nilo Peçanha e a Av. Presidente Kennedy hoje com 3 faixas de rolamento cada, serão reduzidas para 2, sendo uma exclusiva para ônibus e a outra mista. Essa operação tem como objetivo principal o aumento e requalificação das calçadas que hoje são muito estreitas e pouco aproveitadas, além de reduzir os espaços destinados aos veículos e a priorização dos pedestres.

A segunda operação “LINHA” trata de reestruturar a área onde passava a antiga linha férrea e onde passará a linha elevada do metrô. Trecho que hoje é muito fragilizado e subutilizado com uso prioritário de veículos, sem calçamento adequado, mas que tem grande potencial para melhoria do ambiente urbano.

Já a terceira “PRAÇAS” é a requalificação de espaços públicos existentes e os novos que vão surgir com essa implantação da linha, como: a Praça Luiz Palmier que apesar de ter sido reformada a poucos anos ainda não é plenamente utilizada e o equipamento de suporte ao metrô a Estação Zé Garoto.

Essas operações, serão apresentadas a seguir de forma faseada, a fim de facilitar a compreensão e execução do projeto - seguindo a ordem descrita acima: 1ª Fase - VIAS; 2ª Fase - LINHA e 3ª Fase - PRAÇAS - mostrando também como ficaria o projeto com e sem a Linha 3 em Via Elevada.

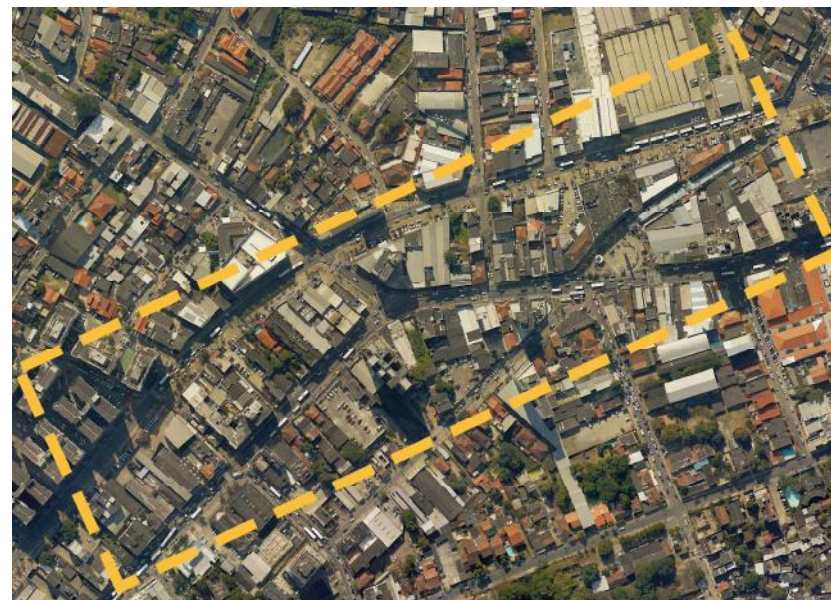


Figura 41 - Ortofoto com delimitação do recorte geral com linha tracejada. Fonte: Google eath - Marcações do autor.

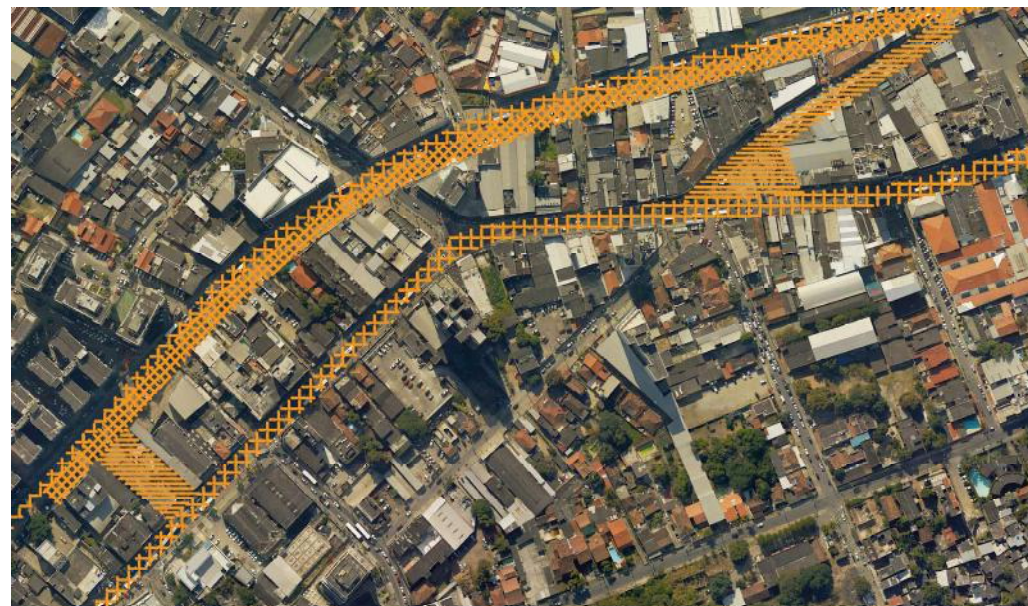
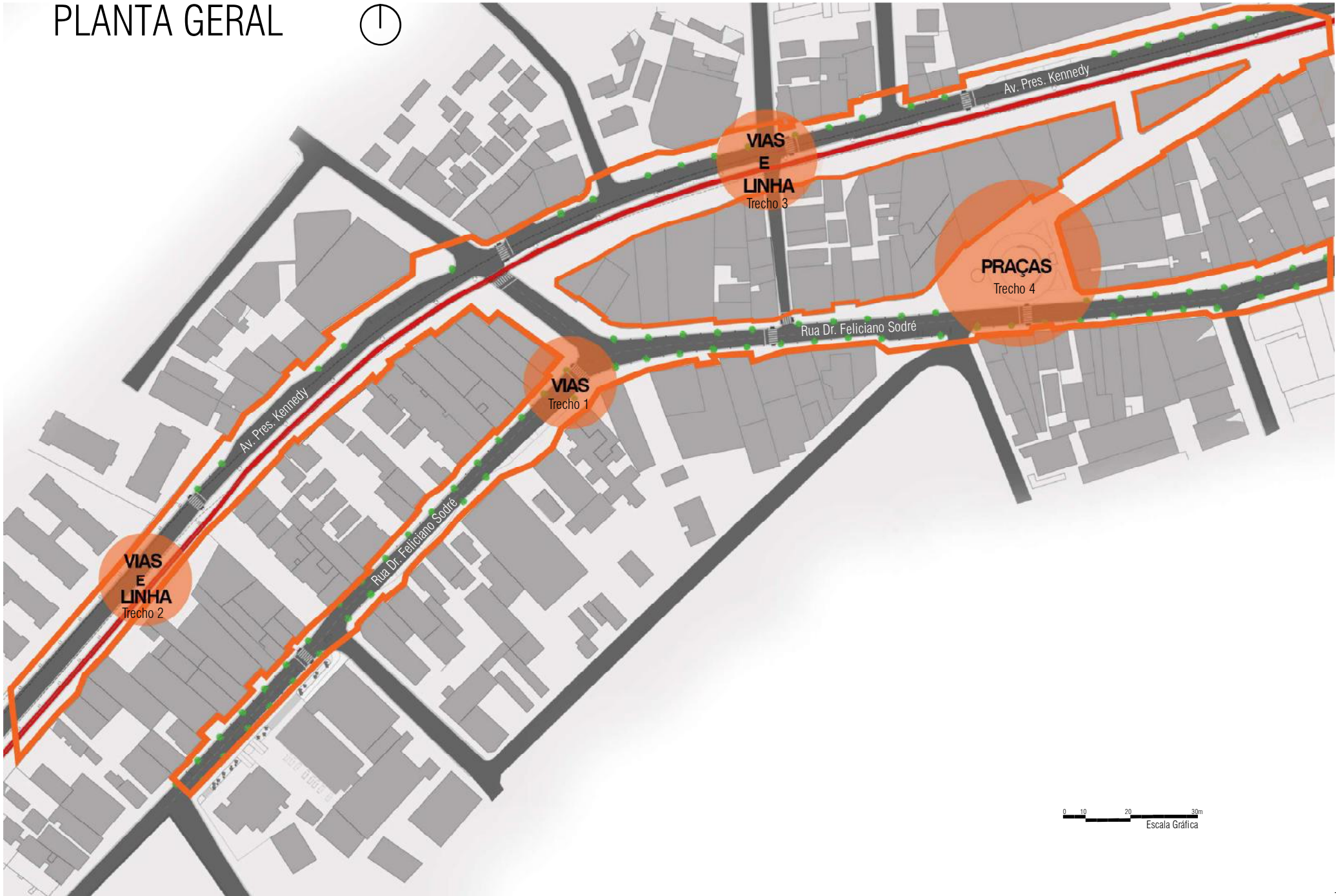


Figura 42 - Ortofoto com delimitação dos pontos específicos de atuação com hachuras. Fonte: Google eath - Marcações do autor.

PLANTA GERAL



VIAS



VIAS

Essa operação visa principalmente o aumento das calçadas através da diminuição das ruas de três faixas de rolamento para duas, sendo uma exclusiva para ônibus e a outra mista.

Sendo assim, essas vias que antes ocupavam um espaço de aproximadamente 10 metros passarão a ter 7 metros e as calçadas, que em alguns pontos chegam a ter menos de 2 metros de largura, poderão ser alargadas dando mais conforto aos usuários.

Além disso, o cabeamento aéreo dos postes será substituído pelo subterrâneo para que eles tenham apenas a função de iluminação, deixando esses ambientes menos poluídos visualmente e as fachadas mais visíveis.

Serão instalados ainda, piso tátil nas calçadas e novas rampas nas travessias a fim de deixar esses atravessamentos mais seguros, acessíveis e confortáveis para os pedestres e um projeto de arborização para propiciar sombreamento que se dá atualmente através apenas das sombras dos próprios edifícios.

Nas áreas de pontos de ônibus serão instaladas baias para facilitar o embarque e desembarque de passageiros e a fim de evitar o congestionamento de veículos nesses trechos.

O novo posteamento se dará através de dois tipos de postes: 1 duplo com iluminação para a via e para calçada e 1 simples para iluminação apenas a calçada. Serão dispostos a cada 15m de forma intercalada, sendo assim os pontos de iluminação da calçada ficarão numa distância de 15m e os pontos de iluminação da via a 30m.



Figura 43 - Ruas Dr. Feliciano Sodré e Dr. Nilo Peçanha com cotas em preto e marcação do cabeamento área em excesso. Fonte: Google eath - Marcações do autor.



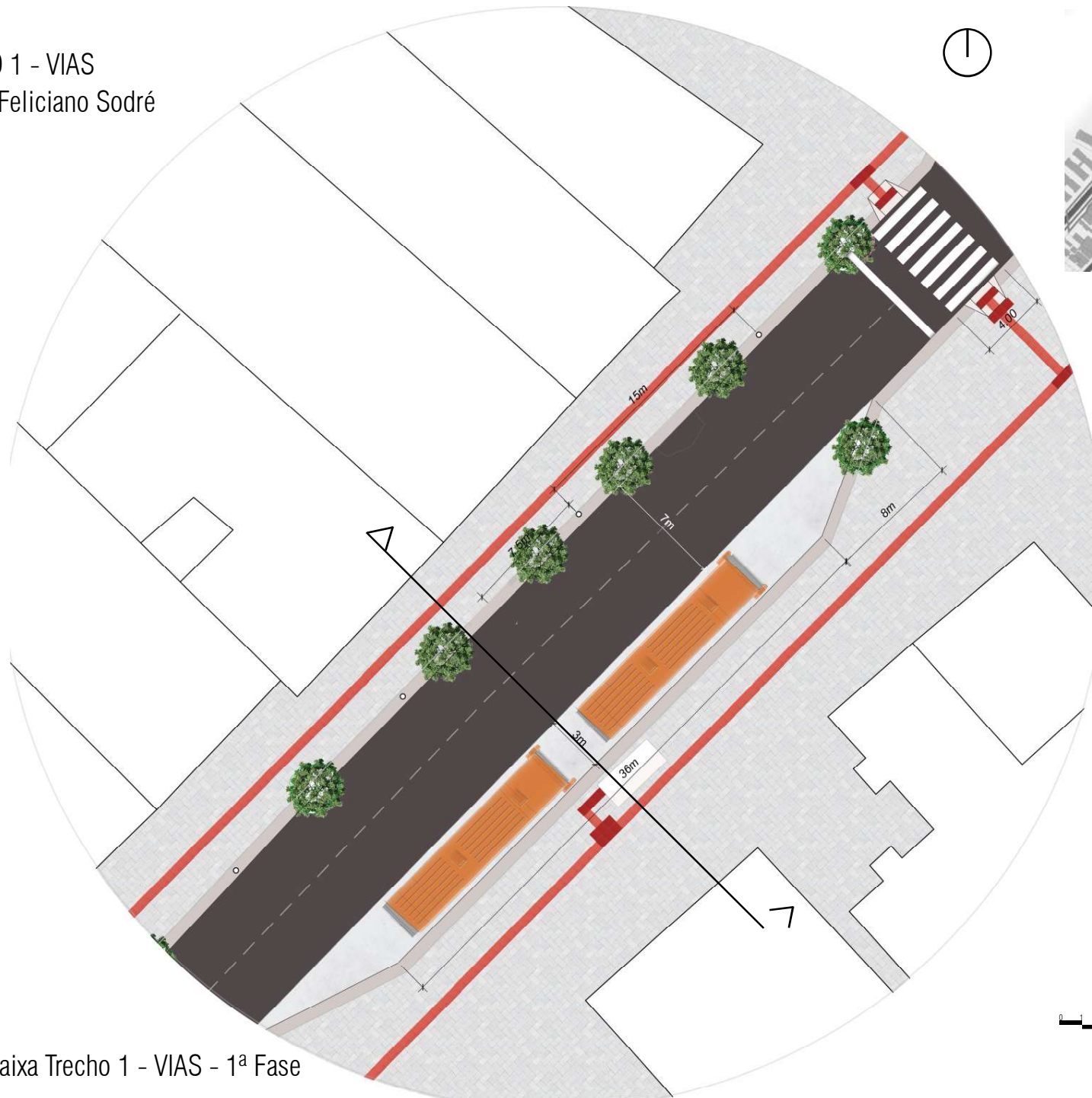
Figura 44 - Av. Presidente Kennedy com cotas em preto. Fonte: Google eath - Marcações do autor.

MAPA DE FLUXOS DAS VIAS



Figura 45 - Mapa mostrando o binário presente no recorte e seus sentidos. Setas amarelas sentido Niterói e vermelhas sentido Alcântara. Setas rosas mostram um percurso alternativo para quem quer “fugir” do trânsito no centro que pode ter seu uso intensificado com a operação de diminuição da via. Fonte: Google eath - Marcações do autor.

TRECHO 1 - VIAS
Rua Dr. Feliciano Sodré



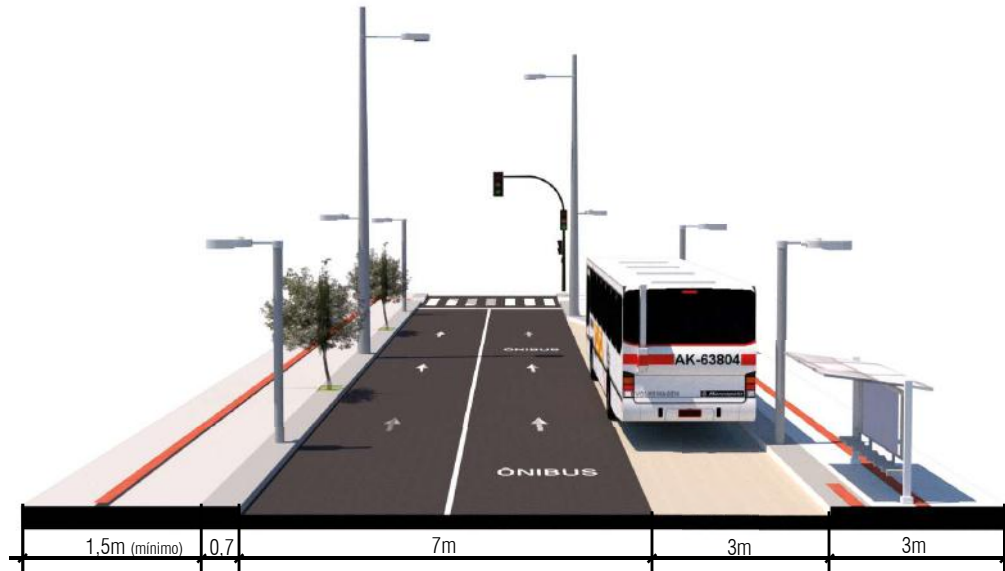
Ações:

- faixas: 1 exclusiva e 1 mista
- aumento da calçada
- arborização
- novo posteamento
- rampas e instalação de piso tátil
- baias para ônibus

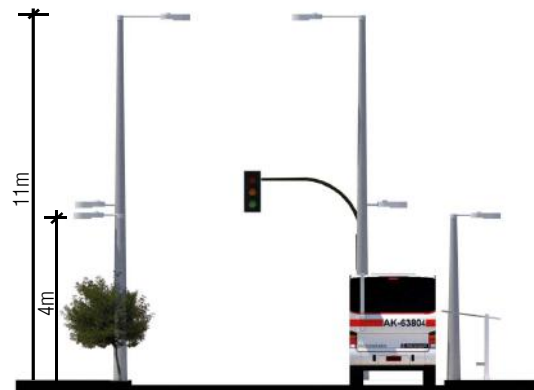
Planta baixa Trecho 1 - VIAS - 1ª Fase



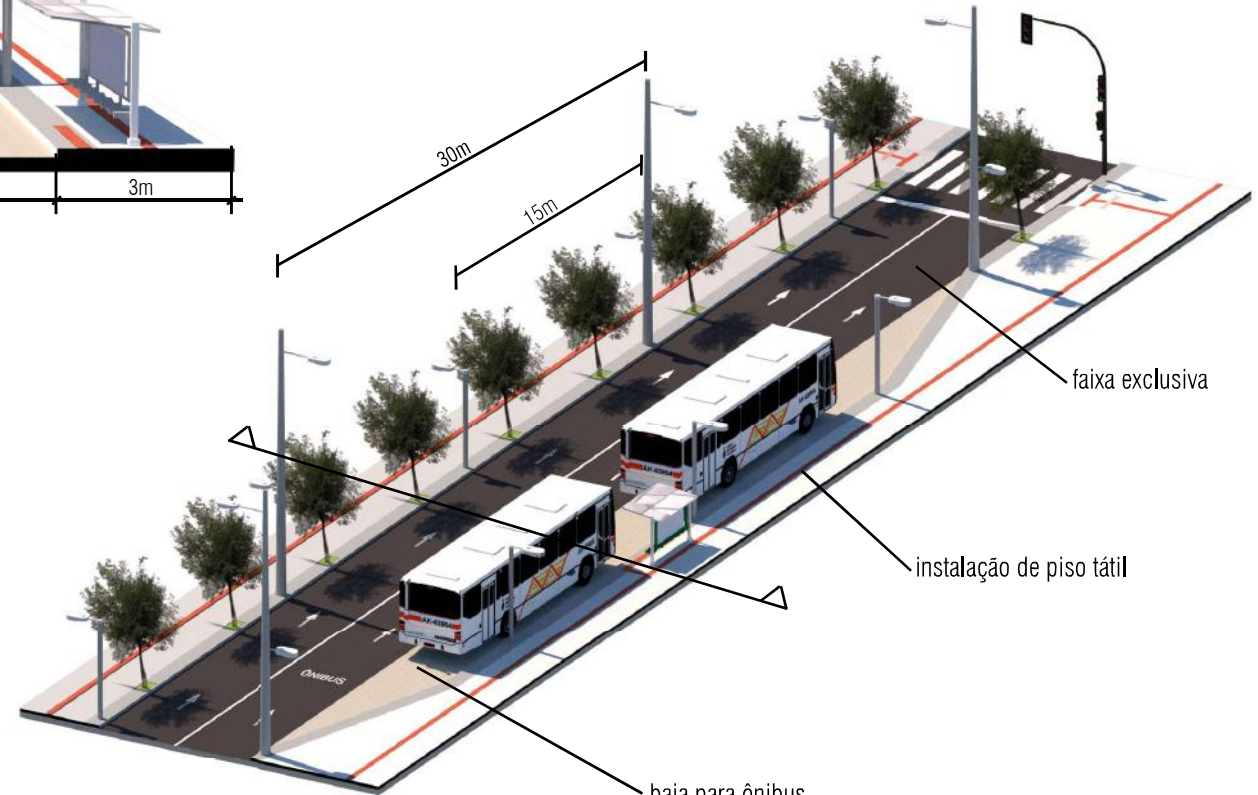
Rua Dr. Feliciano Sodré



○ Corte Isométrico



○ Corte e Planta



○ Isométrica

Rua Dr. Feliciano Sodré

ATUAL

cabeamento aéreo em excesso

calçadas estreitas

3 faixas de rolamento

⊖ Isométrica da situação atual

PROJETO

arborização

diminuição pra 2 faixas
1 mista e 1 exclusiva

novo posteamento
poste duplo (iluminação da via + calçada) a
cada 30m intercalados com poste de iluminação
de calçada a 15m.

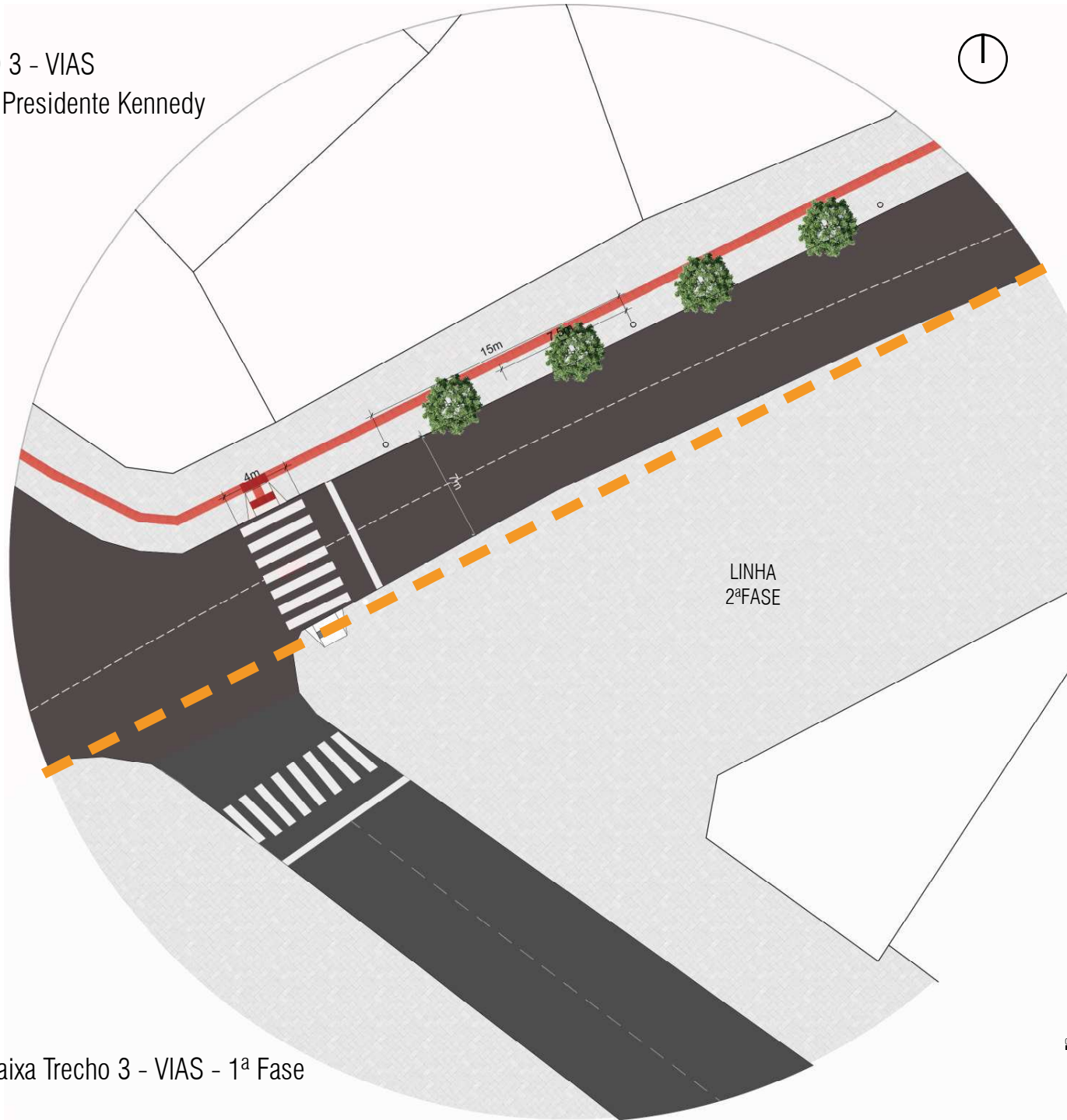
aumento das calçadas
e instalação de piso tátil

baías para ônibus

faixa exclusiva para ônibus

⊖ Corte Isométrico do Projeto

TRECHO 3 - VIAS
Avenida Presidente Kennedy



Localização no recorte

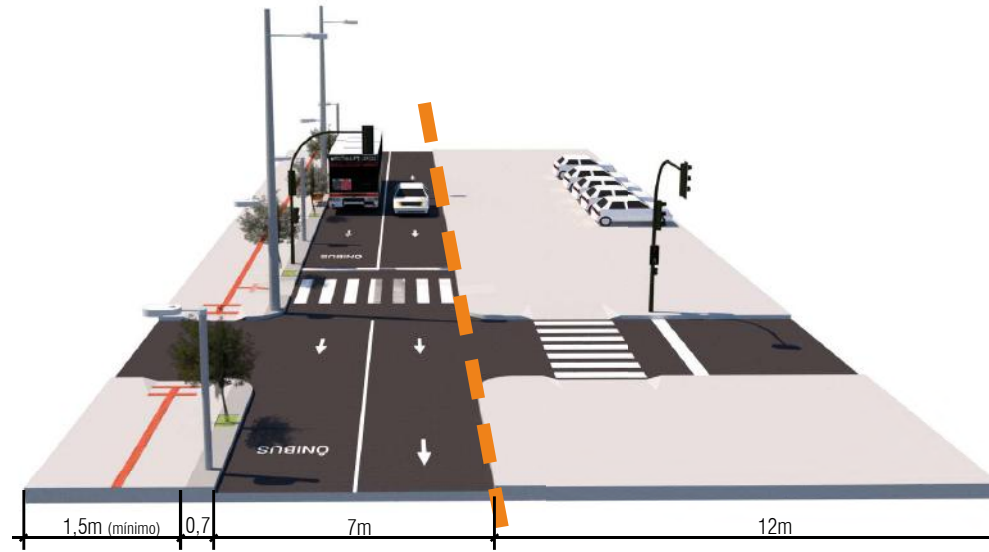
Ações:

- faixas: 1 exclusiva e 1 mista
- aumento da calçada
- arborização
- novo posteamento
- rampas e instalação de piso tátil

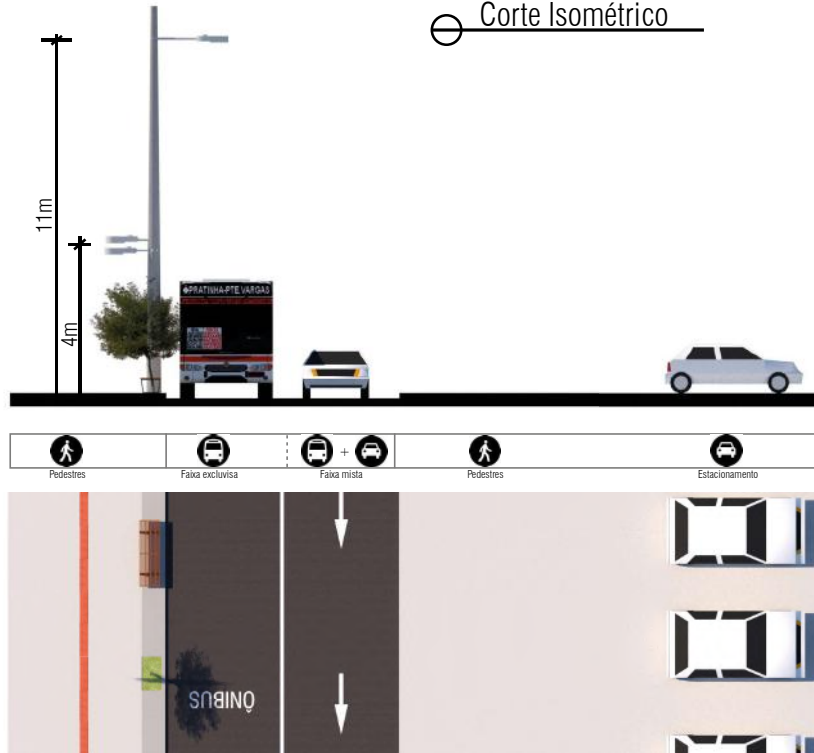
Planta baixa Trecho 3 - VIAS - 1ª Fase



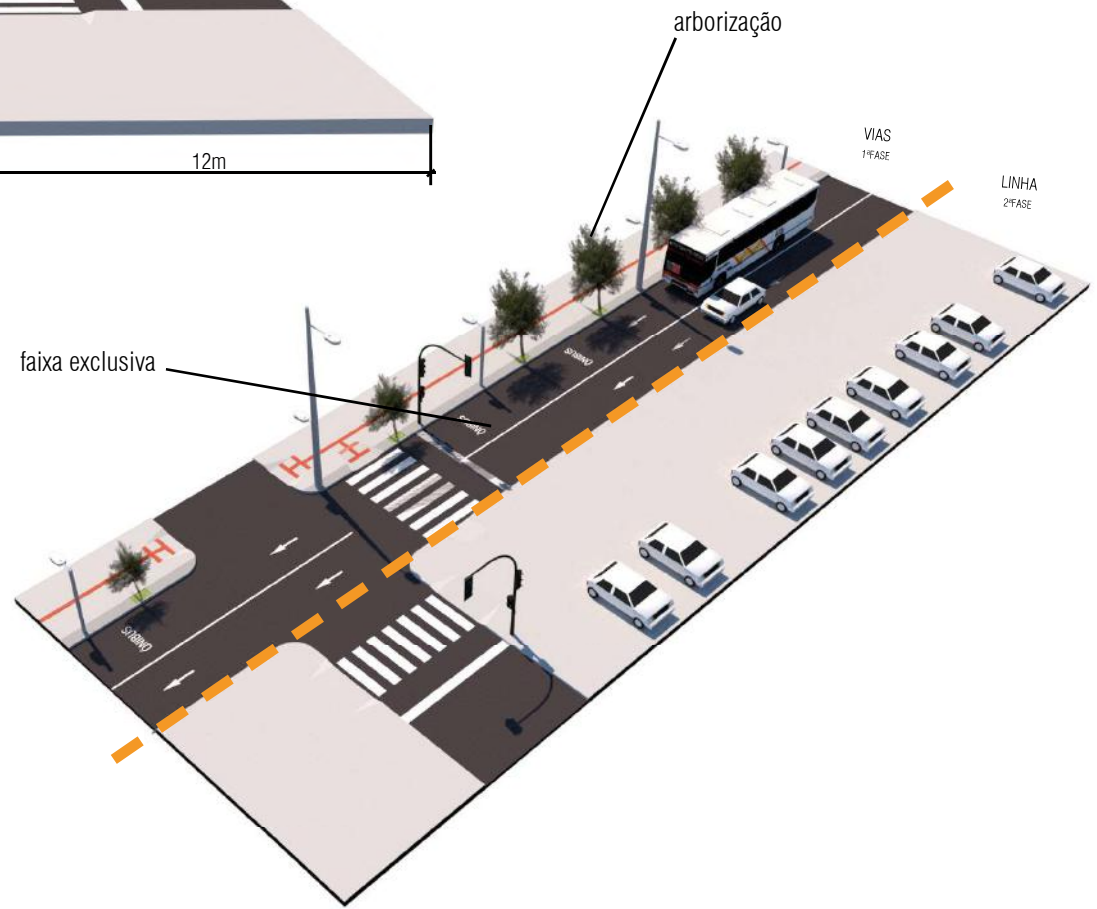
Avenida Presidente Kennedy



☉ Corte Isométrico



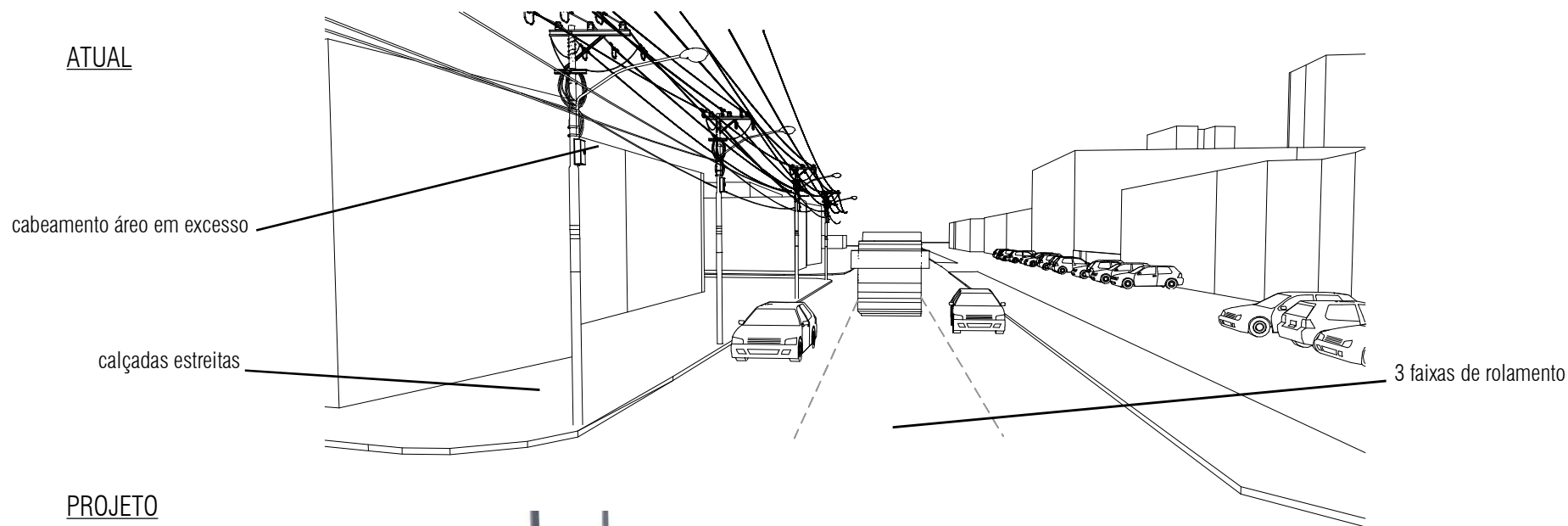
☉ Corte e Planta



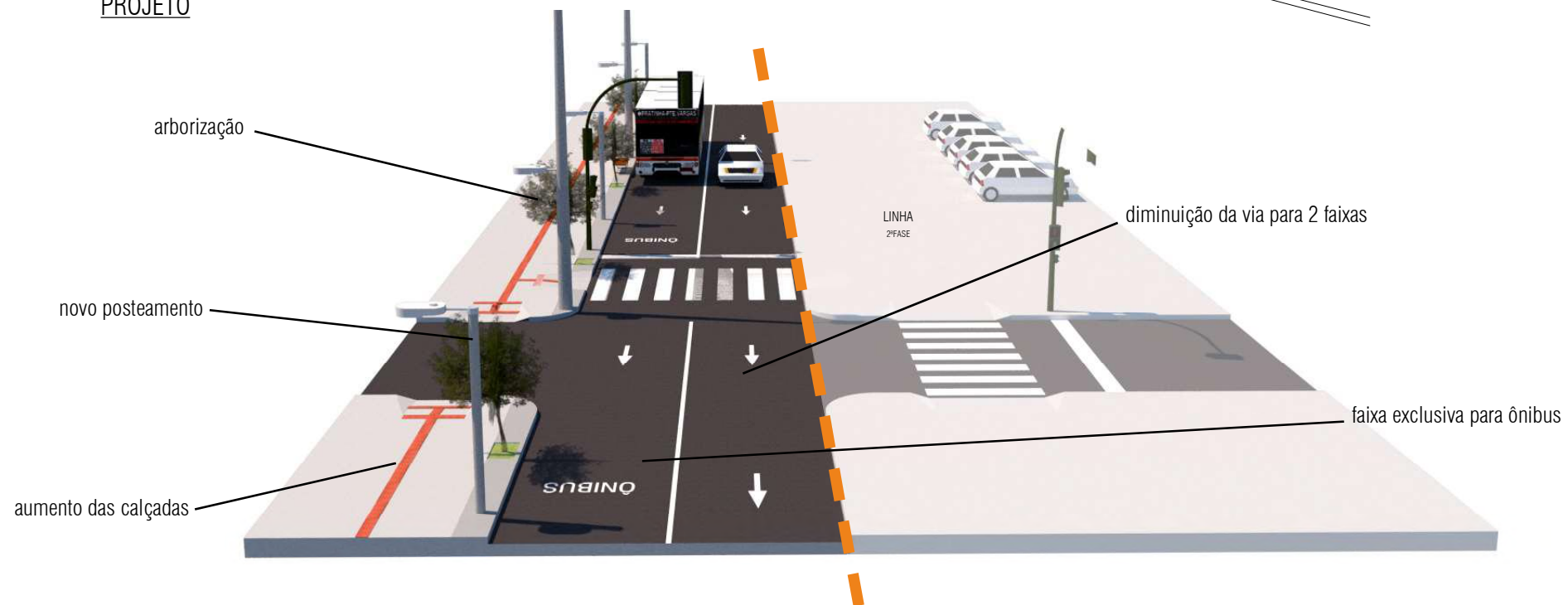
☉ Isométrica

Avenida Presidente Kennedy

ATUAL



PROJETO



LINHA



LINHA

Trecho onde passava antiga linha férrea que ainda guarda marcas desse uso, não tem calçamento em algumas áreas e nem um tipo de iluminação. A área é subutilizada, com um fluxo maior de veículos que de pedestres e ainda tem poucas fachadas ativas e muitos fundos de lotes ou muros que facilitam essa subutilização.

O projeto tem como objeto ativar esse espaço através de: implantação de uma ciclovia que acompanha o mesmo trajeto da linha 3; um calçamento adequado para os pedestres; instalação de piso tátil; arborização; um novo postea-mento para iluminação da calçada; baias para estacionamento de carros já que é uma demanda existente e também módulos ativadores a fim de atrair um novo público e criar novas “fachadas ativas” no local. Com a inserção do projeto ou mesmo durante a execução há possibilidade de criação de uma normatização que facilite e incentive a aberturas de fachadas para a Linha, que traria ainda mais atrativos para essa área.



Figura 46 - Trecho onde passava a antiga linha férrea antes da retirada dos trilhos. Fonte: Google imagens.



Figura 47 - Trecho onde passava a antiga linha férrea, empenas cegas. Fonte: Google eath - Mar- cações do autor.



Figura 48 - Trecho onde passava a antiga linha férrea, empenas cegas e muros. Fonte: Google eath - Mar- cações do autor.

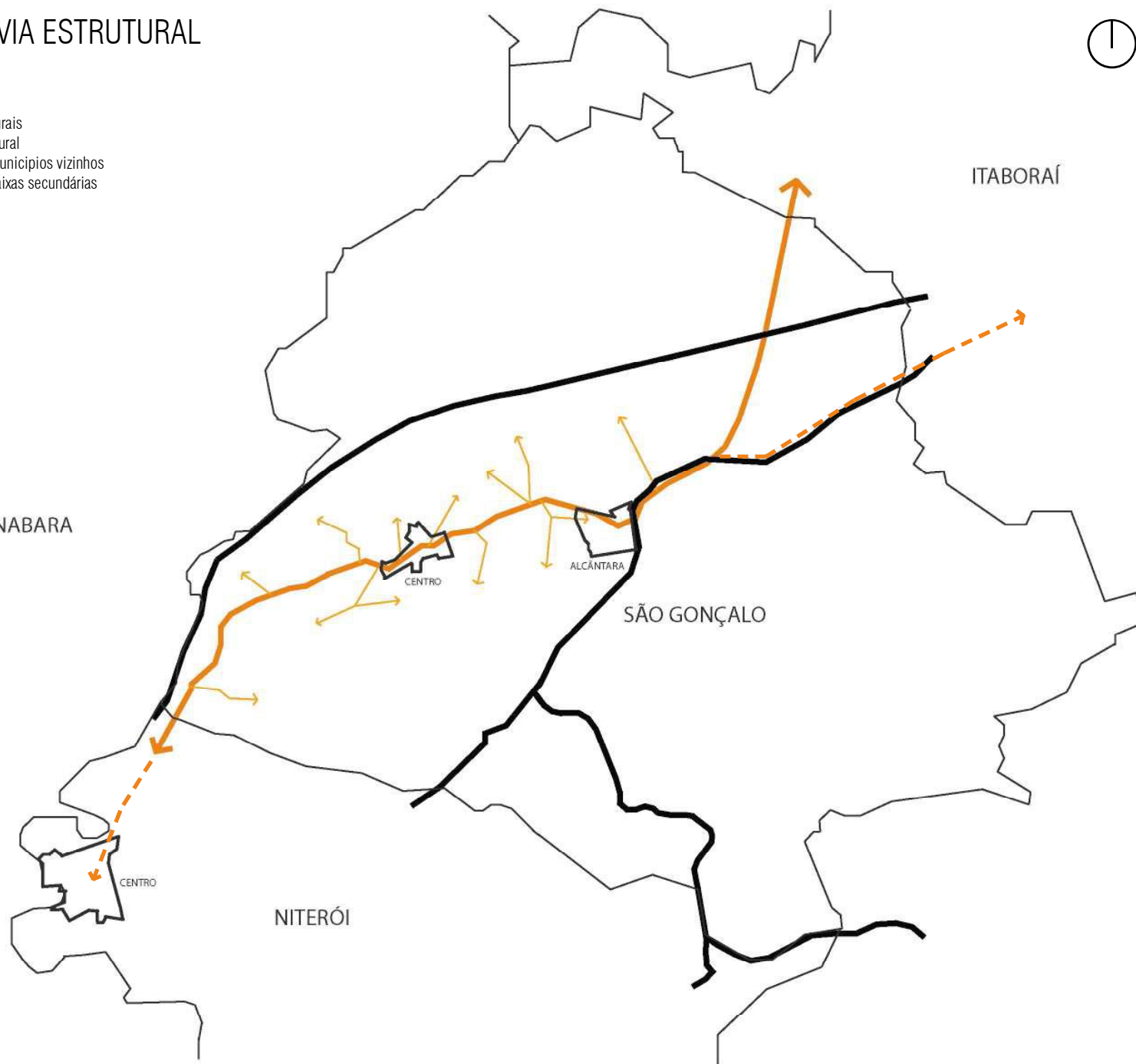
MAPA DA CICLOVIA ESTRUTURAL



- Rodovias estruturais
- A ciclovia estrutural
- Conexão com municípios vizinhos
- Ciclovias/ciclofaixas secundárias
- Centralidades

BAIA DE GUANABARA

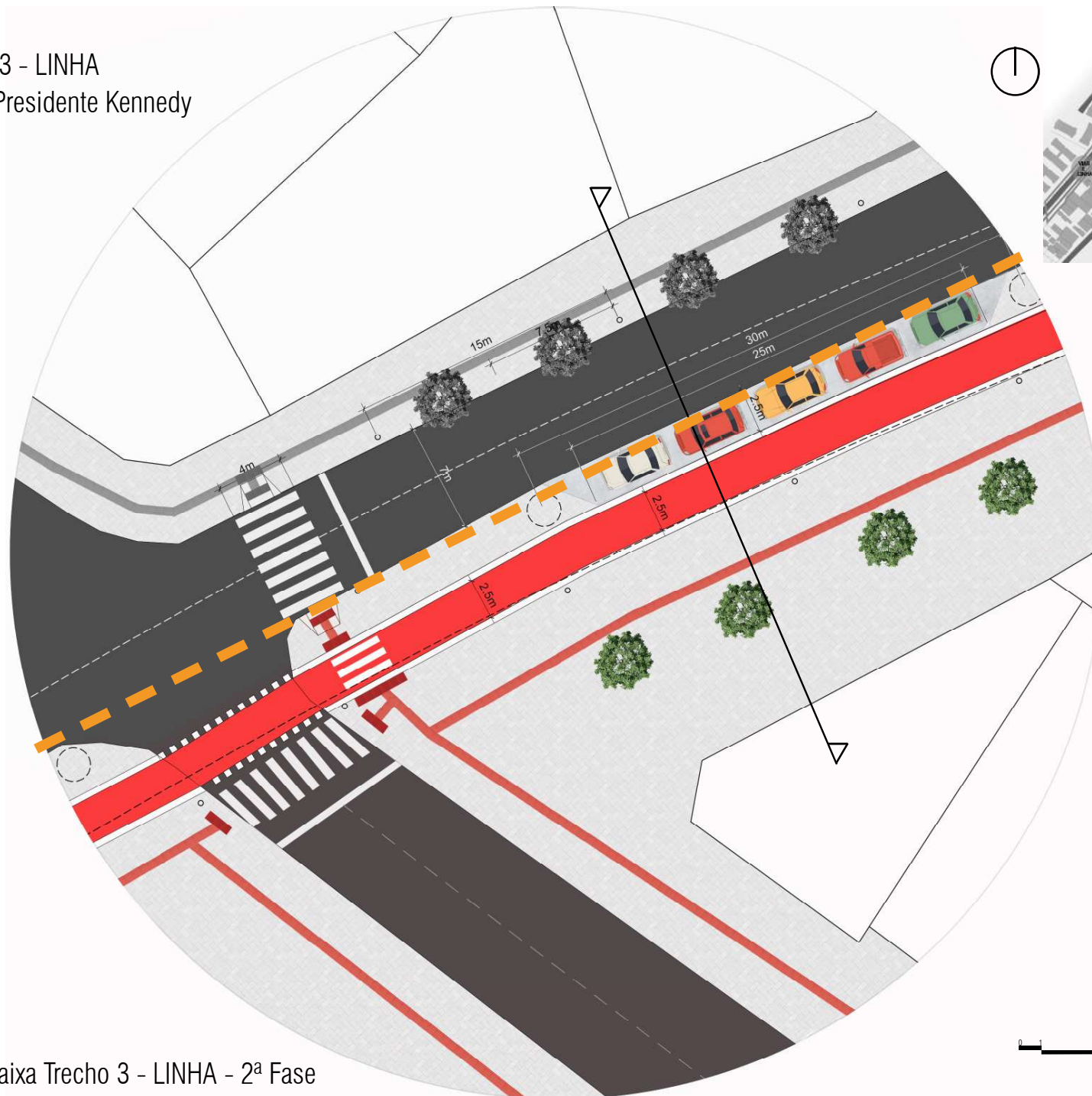
ITABORAÍ



NITERÓI

SÃO GONÇALO

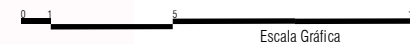
TRECHO 3 - LINHA
Avenida Presidente Kennedy



Localização no recorte

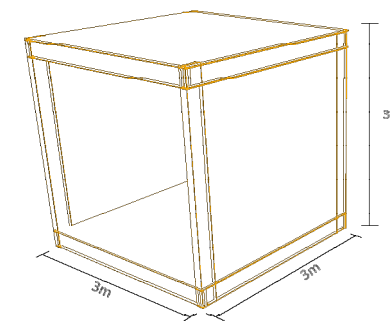
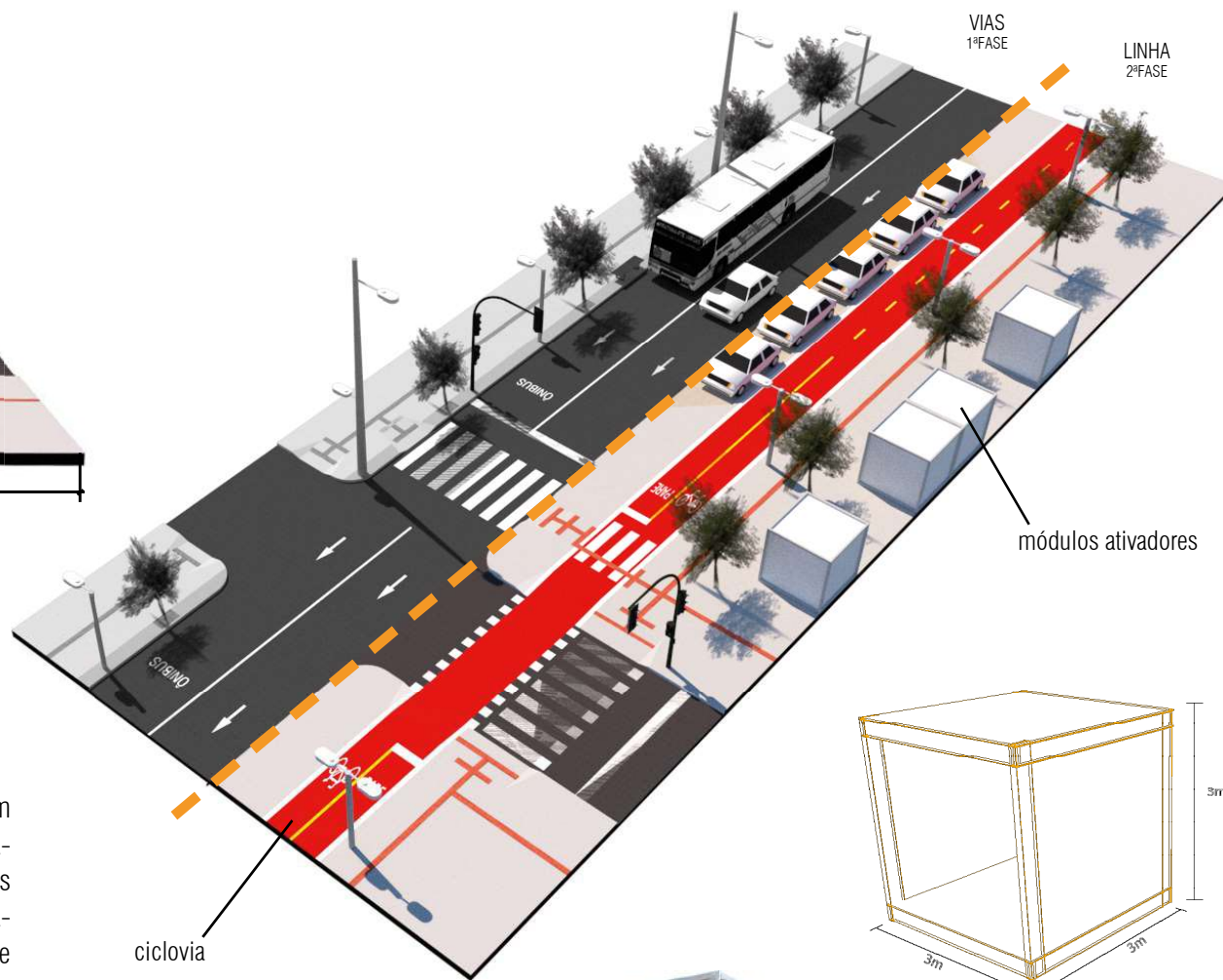
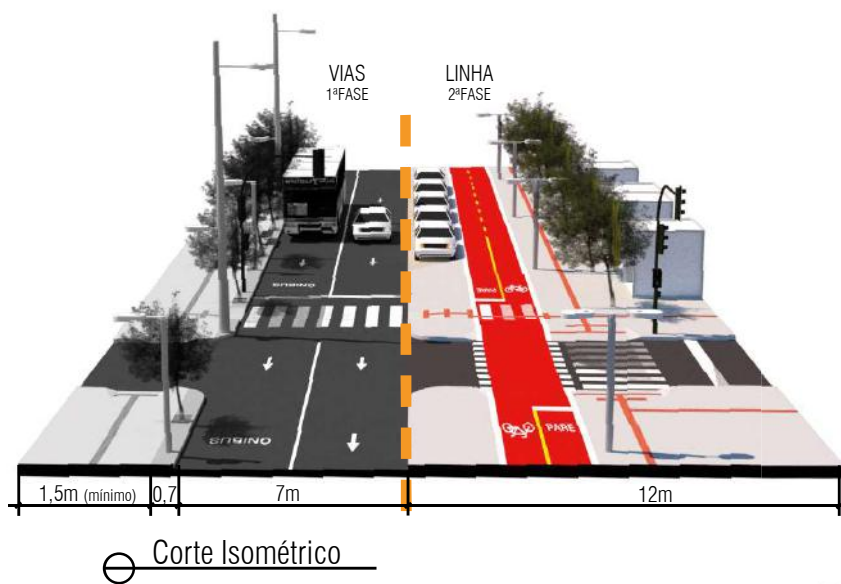
Ações:

- ciclovia
- baias para estacionamento
- arborização
- novo posteamto
- rampas e instalação de piso tátil
- módulos ativadores



Escala Gráfica

Planta baixa Trecho 3 - LINHA - 2ª Fase



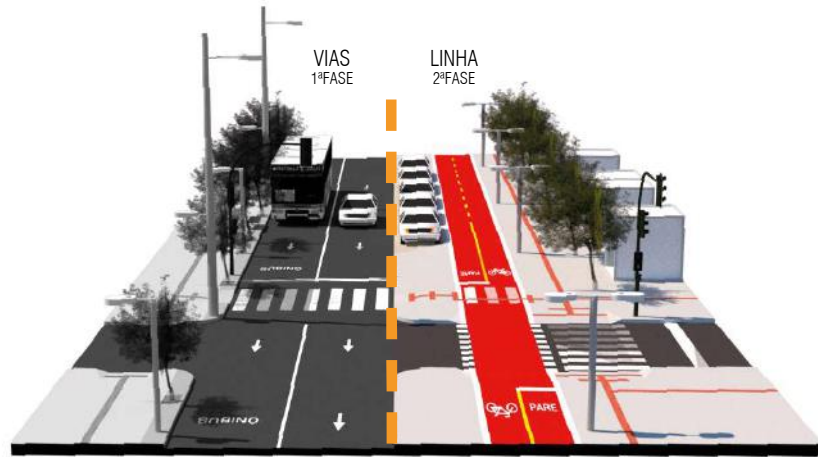
O módulo

Para pontos onde se encontram muros ou fundos de lotes, foi pensado um módulo mínimo de 3x3x3m ativador que poderia abrigar diferentes atividades criar um atrativo, uma motivação para as pessoas frequentarem esses espaços que atualmente não apresentam outra função além do estacionamento “grátis”. Os módulos serão compostos pelo sistema construtivo de steel frame, um método de construção à seco de fácil montagem e desmontagem e que permite diferente tipos de vedações como: cimentícias; de madeira; drywall; entre outros além de já prever espaços nas estruturas para passagem de fiação e encanamento (Figura 49). São estruturas leves e o steel frame possibilita que uma construção seja executada de forma rápida já que a maioria dos seus componentes são pré-fabricados.

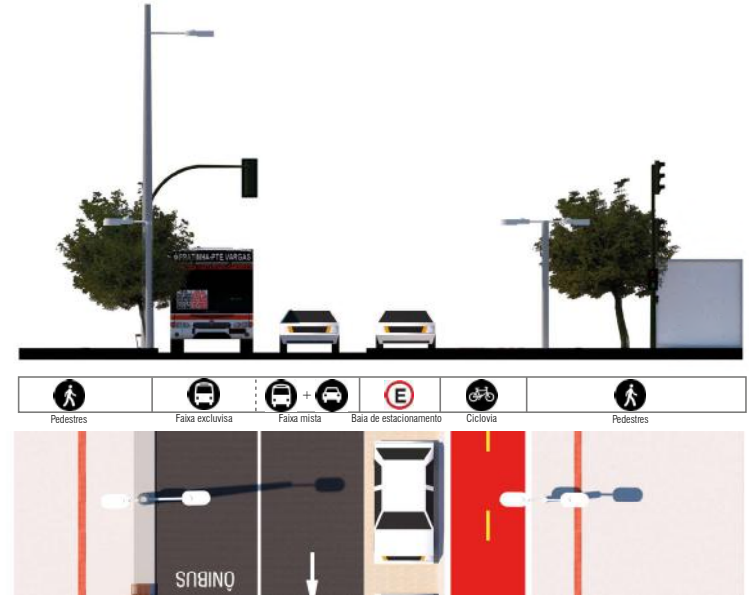
Figura 49 - Módulo de Steel Frame sem vedação externa com instalações aparentes. Fonte: Google imagens.

AV. PRESIDENTE KENNEDY

SEM O METRÔ

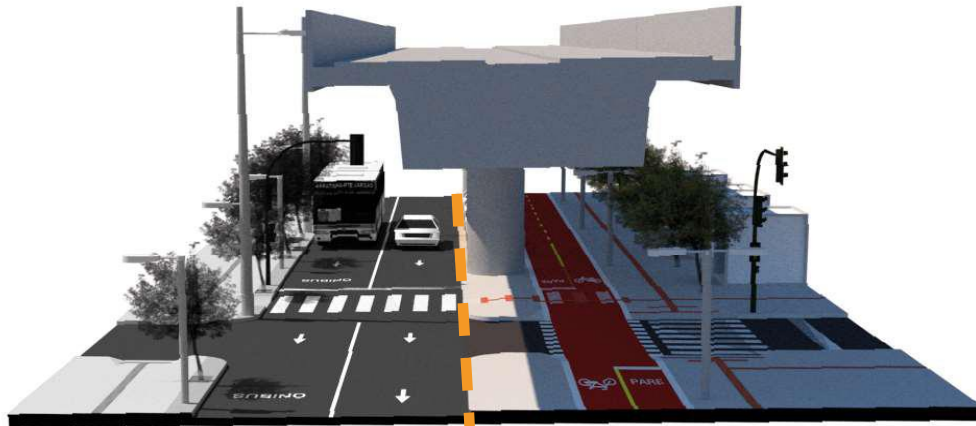


☉ Corte Isométrico sem o metrô

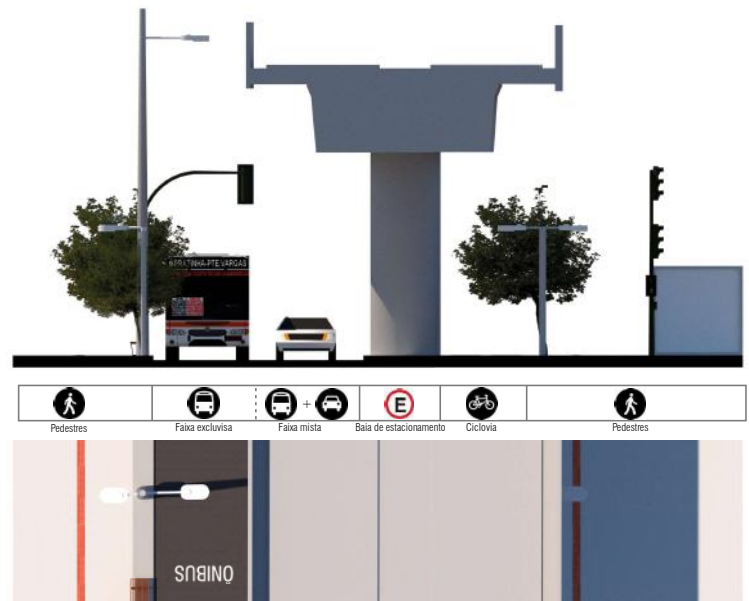


☉ Corte e Planta sem o metrô

COM O METRÔ

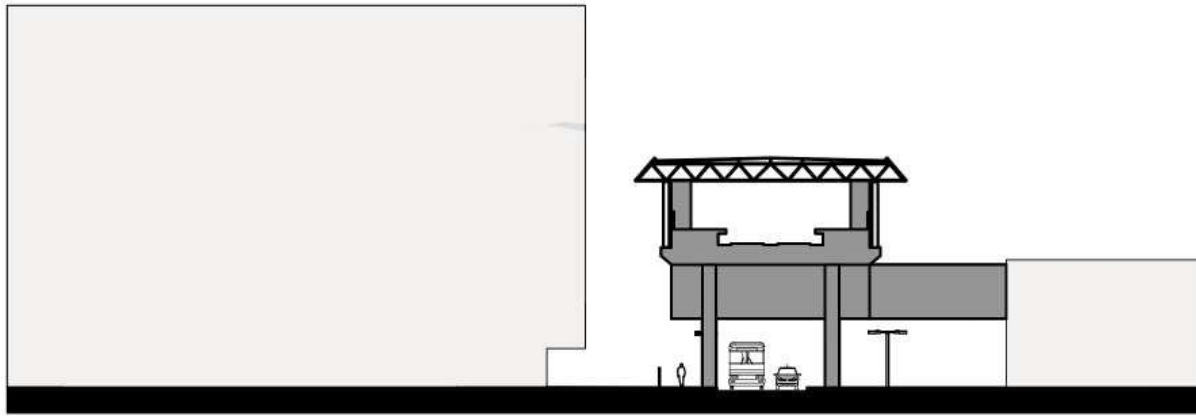


☉ Corte Isométrico com o metrô

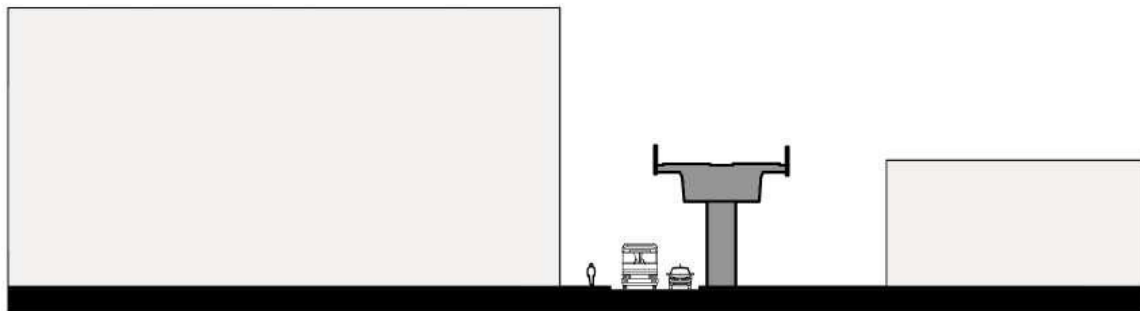


☉ Corte e Planta com o metrô

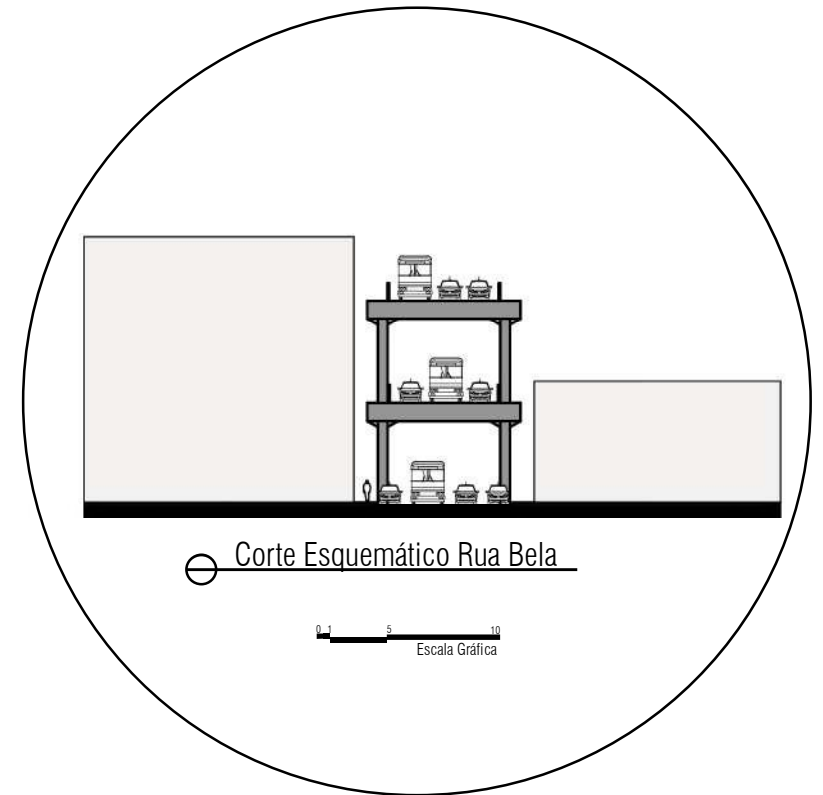
Comparativo de inserção de Via Elevada



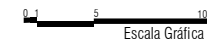
○ Corte Esquemático Estação



○ Corte Esquemático Via Elevada



○ Corte Esquemático Rua Bela



PRAÇAS



Praça Luiz Palmier



Figura 50 - Ortofoto com destaque em branco na área da Praça. Fonte: Google eath, street view - Marcações elaboração própria.



Figura 51 - Foto da Praça em um dia comum. Fonte: Google eath, street view.

A praça em seu dia a dia é usada majoritariamente como passagem e atravessamento para o Shopping e o Hipermercado Extra. No centro não existem lugares que estimulem a permanência do usuário e a praça é mais um desses locais. Apesar de ser frequentemente utilizada em eventos da prefeitura ou até externos, para esses eventos são sempre instalados algum tipo de suporte pois é a praça não tem nenhuma infraestrutura para tal.

Sendo pouco sombreada e com poucos lugares onde se possa sentar ou descansar a praça acaba não oferecendo nenhum atrativo para os potenciais usuários que por ela passam.

E apesar de ser uma praça histórica pouco se sabe por parte dos usuários o que os elementos colocados nela querem dizer, sendo assim não se tem nenhuma ligação dos moradores por afetividade e/ou mesmo por utilidade com essa praça que já foi um ponto importante do município.

O projeto visa aproveitar algumas estruturas existentes e fazer alterações de baixo custo. Serão aproveitados: alguns canteiros, o piso e as colunas existentes. A proposta é criar áreas sombreadas através de uma cobertura central acompanhando o piso existente e a construção de canteiros para o plantio de árvores de médio e grande porte a fim de propiciar sombra para as áreas com assentos.



Figura 52 - Foto da Praça em um dia de evento. Fonte: Google Imagens

TRECHO 4 - PRAÇAS
Praça Luiz Palmier

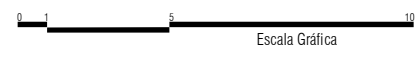


Localização no recorte

Ações:

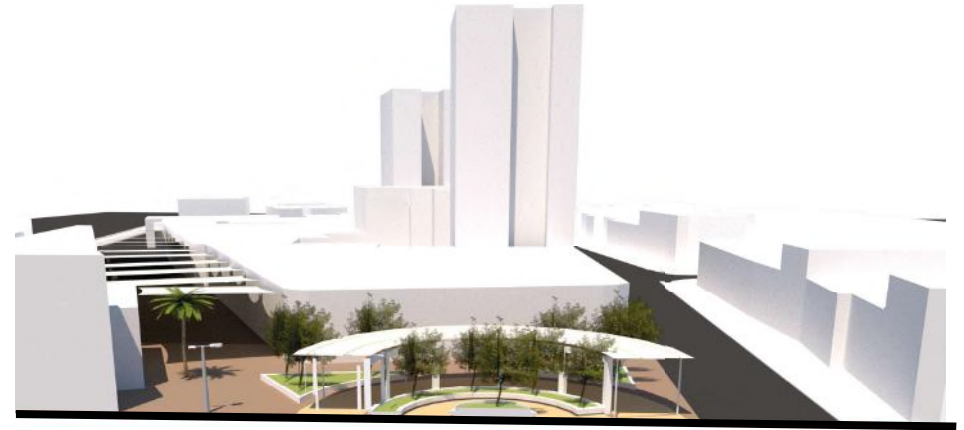
- baia de embarque e desembarque de passageiros
- novos canteiros no centro da praça
- arborização
- novo posteamento
- nova cobertura em formato circular acompanhando o piso existente
- rampas e instalação de piso tátil
- instalação de lonas tensionadas na área das barracas

Planta baixa Trecho 4 - PRAÇAS - 3ª Fase





○ Corte longitudinal Isométrico



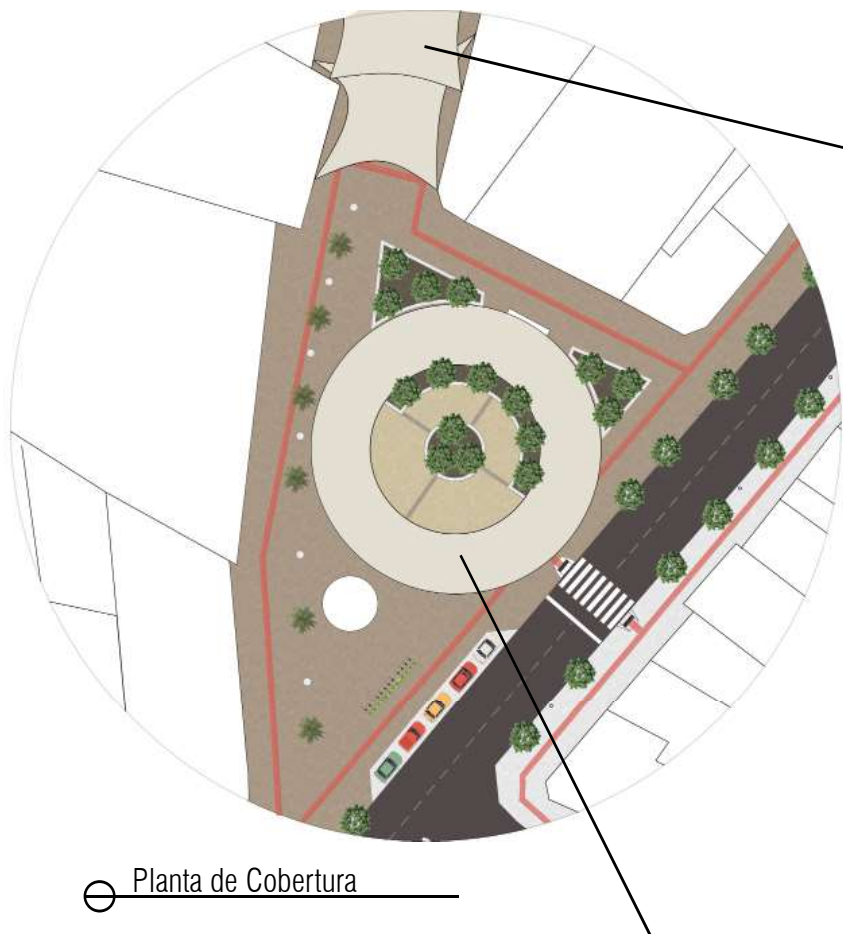
○ Corte Transversal Isométrico



○ Isométrica Praça Luiz Palmier



○ Isométrica Praça Luiz Palmier



⊖ Planta de Cobertura



Rua em Abrantes, Portugal



Figura 53 e 54 - Referência de Cobertura - Lona Tensionada em uma Rua em Portugal. Fonte: <https://www.archiexpo.com/pt/prod/eugreb-invest/product-138590-2195003.html>

Esta solução foi desenvolvida pelo Eugreb para o Município de Abrantes, consistindo em 15 Membranas Tensil espalhadas pelas ruas do Centro Histórico de Abrantes. Foi utilizada uma membrana branca microperfurada Soltis 86.

As 15 Membranas Tensionadas têm dimensões diferentes umas das outras, embora todas sejam constituídas por 4 pontos de amarração e 4 cabos de aço. A maioria das membranas são fixadas directamente às paredes dos edifícios. Em alguns casos foi utilizada a fixação em pilares, também definida em projeto.



Cobertura Praça da República / Coletivo Cais

O projeto teve como principal premissa a qualificação do parque infantil e do espaço público envolvente, dotando-os de uma área significativa de sombra, tão essencial à utilização e permanência das crianças e pais no parque nos meses quentes de verão.

A estrutura desenvolve-se no sentido longitudinal da praça e é composta por 8 pórticos, entre os quais é fixa uma tela micro-perfurada.

Figura 55 e 56 - Referência de Cobertura - Cobertura Praça da República. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/790798/cobertura-praca-da-republica-coletivo-cais>

Praça Estação Zé Garoto



Figura 57 - Ortofoto com delimitação em branco nas construções que serão demolidas. Fonte: Google eath - Marcações do autor.



Figura 58 - Foto com destaque em branco nas edificações que serão demolidas. Fonte: Google eath, street view - Marcações do autor.

Como podemos ver na Figura 46 tirada de um vídeo de divulgação da linha 3 como monotrilho, algumas construções teriam que ser desapropriadas para a construção da Estação Zé Garoto.

Acredito que os critérios de escolha foram: o tamanho dessas construções, que são de 2 e 1 pavimentos e também a localização delas, logo em frente ao Teatro Municipal e a Prefeitura do Município. Na construção com 2 pavimentos o térreo são lojas e o andar superior são salas comerciais e a construção de 1 pavimento é um banco com fundo do lote utilizado como estacionamento (figura 57 e 58).

Como podemos observar na Figura 59, o projeto previa uma estrutura mínima de estação e o restante do espaço seria destinado a uma grande praça para receber esses potenciais usuários, acredito que não apenas do metrô, mas do centro como um todo.

Na proposta, utilizo apenas dois lotes em vez de três e a intenção é deixar esse equipamento ocupar todo a metragem dos lotes, mas apenas a partir do primeiro pavimento, deixando o térreo livre para ser utilizado como uma praça coberta. Além disso, proponho que essa edificação não seja apenas uma estação, mas que possa ter outro uso, como um centro cultural pela sua localização em frente ao Teatro Municipal. Este ponto do projeto não foi desenvolvido para este trabalho.



Figura 59 - Vídeo de divulgação da Linha 3 como Monotrilho em via elevada. Fonte: Youtube.

REFERÊNCIAS PROJETUAIS

O metrô de Chicago

O metrô de Chicago, conhecido como Chicago “L”, é administrado pela Autoridade de Trânsito de Chicago e conta com oito linhas que oferecem mobilidade aos residentes e visitantes da cidade de Chicago, bem como alguns subúrbios ao redor da cidade. No total, o sistema tem 165,4km de extensão, e possui 145 estações, distribuídas ao longo de suas oito linhas.

O rápido desenvolvimento de Chicago nos anos finais do século XIX fez com que fosse necessário construir um sistema de transporte mais eficiente do que os cavalos utilizados na época. Construir um sistema de transporte subterrâneo era muito caro, razão pela qual optou-se por construir trilhos elevados. Em 1892, começou a funcionar o antecessor do metrô moderno, que consistia simplesmente numa locomotiva a vapor, capaz de transportar uma dúzia de pessoas. Estes trilhos ainda existem e fazem parte de uma das linhas.

Os avanços tecnológicos da época proporcionaram receitas suficientes para a construção de duas linhas adicionais. Contudo, nenhuma destas linhas chegava ao centro da cidade devido às regulações, que requeriam uma grande quantidade de permissões para poder construir nesta zona da cidade. Graças a Charles Tyson Yerkes, estas permissões foram obtidas e em 1897 iniciou-se a construção do que hoje conhecemos como “loop”.

A partir daí o metrô expandiu-se para unir as linhas existentes com o “loop”, e construiu linhas que permitiu que os habitantes locais e visitantes de Chicago se locomovessem facilmente ao pela cidade.

A relação dos edifícios com as linhas elevadas impressiona nessa cidade. Os trilhos passam bem perto e dando a impressão de quase tocar as edificações. Este é um exemplo de como uma linha elevada não precisa ser necessariamente um problema ou um grande impacto na paisagem da cidade, podendo na verdade fazer parte dela. Sendo assim, uma solução viável pelo baixo custo sem precisar ser negativa.



Figura 60 - Foto de Chicago mostrando uma das vias elevadas do metrô da cidade. Fonte: Google Imagens.



Figura 61 - Foto de Chicago mostrando uma das vias elevadas do metrô da cidade. Fonte: Google Imagens.

Piazzale Guglielmo Marconi
Bergamo, IT . 2014 - 2015

O projeto começa com a delimitação de um espaço vazio. Um espaço vazio que adquire a forma de um grande anel, desenhado em posição precisa, circundando uma fonte, uma memória da configuração original de Piazzale Marconi.

Um espaço vazio que reinventa e reinterpreta uma pequena rotunda que organizava o espaço público voltado para a Estação Ferroviária e, simultaneamente, era um remate do tecido urbano oitocentista do centro da cidade e do seu sistema de eixos. Um espaço vazio desenhado de acordo com a escala do local e a quantidade de pessoas que, diariamente, se cruzam e se hospedam em uma das portas principais de Bergamo.

Um espaço vazio que aborda funções urbanas e simbólicas, dentro da cidade e dentro de uma praça, e deve ser eficiente em ambos os domínios, o que implica uma definição rigorosa da forma, uma geometria. Um banco que constrói um espaço vazio. Um banco que, num só gesto e num único objecto, propõe uma forma de habitação.

Uma bancada de concreto branco, que define uma linha contínua ajustada às oscilações e irregularidades do pavimento, garantindo a percepção de um único objeto. Um banco que contrapõe à regularidade do seu perímetro interno um perímetro externo recortado que dialoga com o seu entorno heterogêneo. Um banco puxado contra o verde existente, expandindo-o como um anel verde, contido por concreto e pessoas.

Uma bancada que, através do seu desenho, é um contentor de espaço, vegetação e pessoas: matérias vivas capazes de conferir significado urbano ao local. (Texto retirado do site Inês Lobo arquitectos - <https://www.ilobo.pt/Bergamo.html>)

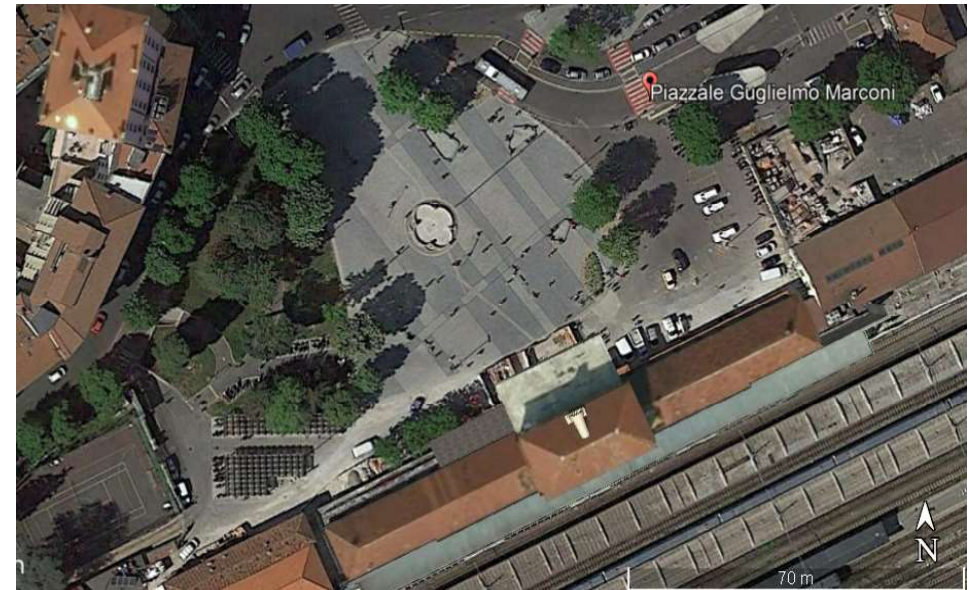


Figura 62 - Praça antes da reforma. Fonte: Google Earth.

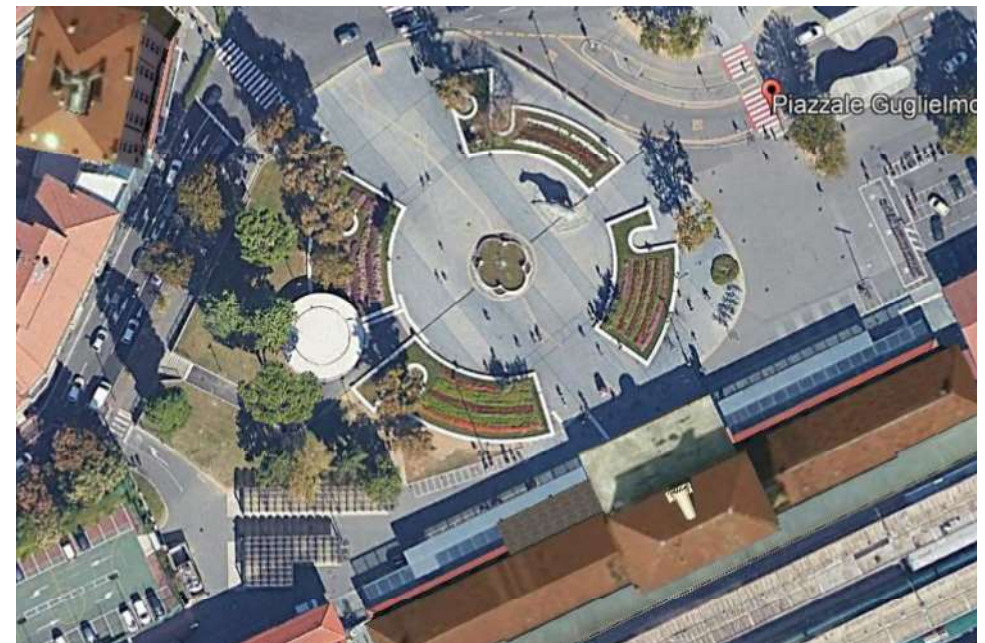


Figura 63 - Praça depois do Projeto de reforma. Fonte: <https://www.ilobo.pt/Bergamo.html>

BIBLIOGRAFIA

ARAÚJO, Jefferson Tomaz de. A centralidade de Alcântara e a história urbana de São Gonçalo-RJ: A atuação dos agentes sociais na consolidação de um núcleo urbano e na transformação de um espaço público. Natal, RN. XVIII ENANPUR, 2019. Disponível em: <http://anpur.org.br/xviiienanpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=79>. Acesso em: setembro de 2019.

Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil / IBGE, Coordenação de Geografia. - 2. ed. - Rio de Janeiro : IBGE, 2016.e-Book (PDF). Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv99700.pdf>. Acesso em: setembro de 2019.

Barros, Paulo Henrique; Pina, Armando Carlos. Implantação da linha 3 do sistema de metrô do Rio de Janeiro como ação de desenvolvimento do Leste Metropolitano. Campos dos Goytacazes, RJ. Boletim Petróleo, Royalties e Região, Ano XVI - 2019. Disponível em: https://royaltiesdopetroleo.ucam-campos.br/wp-content/uploads/2019/09/Artigo2-mai_ago2019.pdf. Acesso em: novembro de 2019.

Google (2019). Google Maps. Disponível em: <https://www.google.com.br/maps>

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2015). Acesso outubro de 2019. Cidades@ - São Gonçalo. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=330490&search=rio-dejaneiro|sao-goncalo>

Jornal O Globo Rio. Magalhães, Luiz Ernesto. Média de passageiros da linha 4 do metrô é 46% abaixo da esperada. Publicado em 16 de abril de 2017. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/media-de-passageiros-da-linha-4-do-metro-46-abaixo-da-esperada-21214768>. Acesso em: outubro de 2019.

Jornal O Globo Rio. Marcolini, Barbara. Projeto de 1968 que nunca saiu do papel, metrô até São Gonçalo ainda é um sonho. Publicado em 29 de novembro de 2014. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/projeto-de-1968-que-nunca-saiu-do-papel-metro-ate-sao-goncalo-ainda-um-sonho-14691589>. Acesso em: outubro de 2019.

WILLIAMS, Amancio. Três hospitais em Corrientes. Disponível em: <https://www.amanciowilliams.com/archivo/tres-hospitales-en-corrientes>. Acesso em: novembro

de 2019.

LIMA, Eduardo de Almeida. Uma Análise Das Linhas Municipais De Transporte Coletivo de São Gonçalo Por Meio De Um Modelo De Otimização. – Rio de Janeiro: UFRJ / Escola Politécnica, 2016

Morisson, A. (1989). The tramways of Brazil: a 130-year survey. Bonde Press. New York.

NEPOMUCENO, Marco Lourenço. DO ESPAÇO PRIVADO À PRIVAÇÃO DOS ESPAÇOS: representação e retração do espaço público em São Gonçalo - RJ. 2019. 196 p. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019.

SETRERJ, Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro. Linhas de São Gonçalo. Acesso em outubro de 2019. Disponível em: <http://setrerj.org.br/>

Prefeitura Municipal de São Gonçalo (2009). Lei complementar nº 01/09 – Plano Diretor do Município de São Gonçalo. Legislação - Volume II. São Gonçalo, RJ.

Território Gonçalense, Blog. A charmosa São Gonçalo dos anos 50. Publicado em 09 de março de 2014. Disponível em: <http://www.territoriogoncalense.com/2014/03/a-charmosa-sao-goncalo-dos-anos50>. Acesso em: setembro de 2019.

YouTube. Consórcio São Gonçalo. Publicado em 28 de outubro de 2014. Acesso em setembro de 2019. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=nd7h4XX2w4>

YouTube. Metrô RJ Linha 3 Niterói-São Gonçalo. Publicado em 25 de agosto de 2011. Acesso em setembro de 2019. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=4BEvn0u3R7o>

SOUZA, Eduardo. “Clássicos da Arquitetura: Centro Cultural São Paulo / Eurico Prado Lopes e Luiz Telles” 26 maio 2017. ArchDaily Brasil. Acessado 19 Nov 2019. <<https://www.archdaily.com.br/br/872196/classicos-da-arquitetura-centro-cultural-sao-paulo-eurico-prado-lopes-e-luiz-telles>> ISSN 0719-8906

