

O VIADUTO, O LUGAR E AS PESSOAS: um ensaio na saída 7__

O VIADUTO, O LUGAR E AS PESSOAS: um ensaio na saída 7__

Universidade Federal do Rio de Janeiro____
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Trabalho Final de Graduação II_Banca Final
Giovanna Braga Scalfone Vargas_DRE 114123764____
Orientador_James Shoiti Miyamoto____



Resumo__

Este trabalho, de caráter experimental, inserido na discussão de morfologia e dinâmicas urbanas e do que é um espaço poroso e permeável na cidade do Rio de Janeiro, parte da problematização das grandes estruturas viárias de fluxo urbano, para então compreender suas relações com a cidade. A despeito da importância desses sistemas para o funcionamento da mesma, a crítica recai principalmente sobre as estratégias usadas na implantação dessas estruturas e sobre as consequências desses traçados para a cidade e para suas zonas lindeiras.

Nesse contexto, destaca-se as articulações transversais a essas vias (passarelas, baixios de viaduto etc) que conformam eventuais pontos de troca entre tais estruturas e o território.

Assim, a grande questão desse estudo se dá em torno desses espaços que, além de ilustrarem a tensão entre inércia e movimento, são exemplos do espaço descontínuo, fragmentado e disperso gerado pelo esgarçamento do território.

Como forma de responder a essa questão estuda-se em um contexto mais aproximado a Saída 7 da Linha Amarela. Nela propõe-se uma intervenção de caráter urbano que requalifique o espaço e inverta a sua lógica atual de uso e fluxos, conformando um espaço poroso e permeável que possibilite acima de tudo as trocas interpessoais e entre os corpos e o meio.

Palavras-chaves:

Porosidade; Permeabilidade; Linha Amarela; Morfologia Urbana



Sumário__

08 _ Introdução

10 _ Problematização e relevância do tema

11_ Os grandes tubos do Rio

13_ Porosidade e permeabilidade

13_ Espaço isotrópico e espaço hierarquizado

16 _ O Objeto

20 _ O Recorte

21_ O Bairro

24_ Aspectos funcionais

28_ Aspectos paisagísticos

29_ Visão serial

32_ Visão panorâmica

34 _ O Usuário

35_ Entrevista

38 _ Fraquezas e oportunidades

40 _ Ensaios

41_ Ensaio 01: utópico

44_ Ensaio 02: desenho

45_ Ensaio 03: propositivo

48 _ Proposta

53_ Prática

70 _ Conclusão

72 _ Bibliografia



Introdução__

A Linha Amarela ou Avenida Carlos Lacerda é um dos principais articuladores de fluxo da região metropolitana do Rio de Janeiro, em seu trajeto cruza com outras importantes vias conectoras da metrópole e liga bairros da Zona Oeste à Ilha do Fundão cortando parte da Zona Norte da cidade. Sua concepção é resultado da ideologia rodoviarista que orientou, desde a década de 50, a abertura de largas avenidas, vias expressas e viadutos, em detrimento do tecido urbano existente (BORDE, 2006) configurando, portanto, uma estrutura a qual Secchi e Viganó chamam de "Tubo", que consiste em caminhos que, independentemente do contexto nos quais estão inseridos, servem à uma lógica urbana de mobilidade e fluxo de tráfego eficientes.

Essas estruturas, por acontecerem de forma isolada e sem muitas oportunidades de troca com o território pelo qual passam, acabam por formar obrigatoriamente cicatrizes no tecido urbano que aparecem como espaços descontínuos e fragmentados que, por sua vez, configuram ambientes de frágil equilíbrio urbano e até hostis. Também são recorrentemente apontadas como divisoras de bairros causando por vezes disparidades que abrangem, além do traçado, questões sociais e de gestão pública.

Em seu último trecho na Zona Norte, que se estende desde Bonsucesso e Higienópolis à Ilha do Fundão, a Linha Amarela passa a se integrar de forma mais direta com o território no qual se insere. A partir daí as chamadas "saídas" passam a configurar relevantes pontos de integração para usuários de transporte público e pedestres. Nesse trecho, essas saídas param de funcionar somente como alças viárias e assumem a função de pontos de ônibus ou travessias nos quais a relação entre o usuário e a Avenida se torna mais estreita. Contudo, esses entroncamentos evidenciam a descontinuidade desse território e a dualidade existente entre a via e esses locais que, por sua vez, ilustram a inclusão e exclusão no território assim como a pressa e a resignação do momento da espera.

Nesse contexto, a Saída 7 da Linha Amarela se configura como um dos mais relevantes desses entroncamentos. Sendo esse o primeiro - ou último dependendo do sentido - ponto de conexão

direta com a Avenida para acesso com transporte público e também por apresentar grande diversidade de linhas de ônibus, que ligam bairros da Zona Norte e Zona Oeste da cidade e ainda Centro, Zona Sul e outras regiões e municípios como a Baixada Fluminense e São Gonçalo, sendo ainda atravessada pela Avenida dos Democráticos, importante via do subúrbio carioca.

A lógica observada na Saída 7 é a mesma de vários outros locais da cidade, que funcionam apenas como pontos conectores dos acontecimentos cotidianos mas alheios às especificidades de seus contextos e negligentes com suas "presenças" e "ausências".

Voltando o olhar para esse recorte tem-se dois cenários: o primeiro tem lugar na Avenida expressa que ocupa lugar prioritário na escala local que, por sua vez, está subordinada a ela denunciando um território hierarquizado. O segundo cenário apresenta um subúrbio de prédios baixos, funcional, conformando um espaço isotrópico que persiste independente da via que o corta apesar de sofrer diariamente com os reflexos da mesma. Tais aspectos evidenciam mais uma vez as rupturas e descontinuidades geradas por esses tubos urbanos, que criam lugares pouco permeáveis e que comprometem a percepção espacial e a circulação.

Como tratar então, em escala local, os conflitos ocasionados por essas barreiras viárias?

A partir dessa questão pretendeu-se na primeira etapa, TFG I - apresentado na primeira parte desse trabalho (págs. 10 a 49) - investigar se, no contexto dado, é possível que essas saídas possam funcionar como elementos centralizadores e de requalificação espacial, conectando as diferentes partes e escalas do recorte, atuando de maneira osmótica com seu entorno em benefício da porosidade do território para que esse exceda a função de simples atravessamento. Para tanto, na etapa presente desse estudo, TFG II, desenvolve-se um projeto que integra características de arquitetura e desenho urbano.



Problematização e
relevância do tema__

_ Os grandes tubos do Rio

“[...] Uma rodovia ou uma rua intensamente movimentada une rapidamente pontos situados a certa distância, mas ao mesmo tempo é uma barreira ruidosa poluidora que separa o território da direita do território da esquerda [...]”
Bernardo Secchi, 2013, p. 45

Projetos como o da Avenida Carlos Lacerda, conhecida como Linha Amarela, ganharam notoriedade sob a lógica rodoviarista popularizada no século XX sobretudo a partir da década de 50 quando, no Brasil, foi incentivado o crescimento da indústria automobilística como meio de impulsionar a economia do país o que influenciou a organização do trabalho, da produção e do espaço (SECCHI, 2009). Esses sistemas de tubos (VALVA, 2016) consistem em vias de alta velocidade que ligam pontos da cidade de forma direta e, na maioria dos casos, com poucas paradas.

A Avenida Brasil, a Linha Vermelha e a Linha Amarela - tratada nesse estudo - podem ser citadas como exemplos desse tipo de sistema vistos na região metropolitana do Rio de Janeiro. Cada uma dessas vias, apesar de apresentarem dinâmicas particulares, se assemelham em sua natureza, traçado e inserção no tecido urbano.

A Avenida Brasil é tida como a mais importante via expressa da cidade do Rio de Janeiro, cortando 26 bairros desde a Zona Portuária até seu fim em Santa Cruz. Em seu percurso, a via conecta primordialmente as Zonas Norte e Oeste ao Centro da Cidade, servindo ainda como importante eixo de circulação de mercadorias. Ao longo de seu trajeto abriga diversas atividades econômicas como, indústrias, serviços, comércio e moradia.

Como via expressa, a característica que a difere das outras citadas acima, além do fato de acontecer ao nível do solo, são suas articulações transversais - passarelas ao alto- que conformam

ocasionais pontos de troca entre a via e seus usuários, ainda, às margens desses pontos, possui uma dinâmica intensa de trocas entre passantes e moradores, pedestres e veículos, fomentando eventualmente o surgimento de pontos de interesse lindeiros à Avenida.

A Linha Vermelha, denominada oficialmente Via Expressa Presidente João Goulart, é mais um exemplo de tubo que acontece na região metropolitana da cidade. Concluída na década de 1990, a Via liga os municípios do Rio de Janeiro e São João de Meriti. Faz parte do Plano Policromático, concebido pelo arquiteto e urbanista grego Constantino Doxiadis (BORDE, 2006), assim como a Avenida Carlos Lacerda - Linha Amarela -. Esse plano admitia o uso do automóvel como meio de transporte individual e o ônibus como meio de transporte de massa e preconizava a construção de vias expressas que remodelariam o desenho urbano da cidade e a colocaria em conformidade com a tendência automobilística da segunda metade do século XX (MAIA, 2008). Ainda que se apresente de forma mais isolada no território - sem muitas oportunidades de troca -, a Linha Vermelha margeia diversos assentamentos e a própria Baía da Guanabara. Desse modo, pode parecer ao motorista ou passante apenas um instrumento de mobilidade, contudo, para os moradores de seu entorno, representa um significativo impacto ambiental e visual.

Por fim, a Linha Amarela se apresenta quase como uma junção das duas anteriores, pois nela vê-se tanto a característica de via fortemente expressa da Linha Vermelha quanto os pontos de troca com o território como na Avenida Brasil. Em sua extensão cruza com outras importantes vias conectoras da metrópole ligando bairros da Zona Oeste à Ilha do Fundão e cortando parte da Zona Norte servindo, portanto, como importante vínculo com a região central da Cidade. De acordo com o então prefeito César Maia (2008), a Linha Amarela foi a primeira grande linha diagonal que cortou a Cidade. Pode-se citar como resultados de sua construção, o crescimento de bairros como Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes e Jacarepaguá e a criação de novas linhas de ônibus para equilibrar a demanda de passageiros.

Parte importante da dinâmica vista nessa via são suas “saídas”, que configuram relevantes pontos

de integração para usuários de transporte público e pedestres. Essas acontecem essencialmente de duas formas, servindo como alças viárias ou como pontos de ônibus e travessias onde assumem um papel similar ao das passarelas da Avenida Brasil, embora em menor escala e com menos intensidade.

O entendimento da estrutura básica de funcionamento desses projetos, permite alguns alinhamentos acerca de semelhanças contextuais entre eles. Como apresentado, todos esses sistemas têm como principal objetivo agilizar o deslocamento entre a parte central da cidade e a periferia que hoje conformam, em grande parte, zonas residenciais. Dessa forma, essas terminam por atravessar áreas historicamente menos favorecidas que recebem, por vezes, menos investimentos, em especial da esfera pública. Como exemplo dessas, podem ser citados bairros como Santa Cruz, Bangu, Acari, Mangueiros, Complexo do Alemão e Cidade de Deus que são cruzados pela Avenida Brasil e Linha Amarela e municípios como São João de Meriti e Duque de Caxias atravessados pela Linha Vermelha. Esses lugares apresentam Índice de Desenvolvimento Humano abaixo da média nacional (IBGE, 2010) e ainda são frequentemente associados a elevados índices de violência.

A despeito da importância desses eixos para a fluidez da metrópole, o sentimento é que esses correspondem quase exclusivamente à uma necessidade de gestão de tráfego do que as ações que possam beneficiar o ambiente urbano como um todo. Nesse sentido, percebe-se que esses sistemas de circulação obedecem a um sistema hierárquico que responde à uma lógica de domínio e subordinação, na qual alguns pontos do território assumem papel principal "ordenando" início e fim do traçado dessas estruturas, enquanto outras partes desse mesmo território funcionam de forma complementar a essas, que muitas vezes cortam a cidade alheias aos contextos nos quais estão inseridos produzindo cicatrizes no tecido urbano (fig.1) que geram em suas margens, espaços descontínuos, fragmentados, de frágil equilíbrio e até hostis.

Ao que parece a problemática que envolve esses sistemas é, portanto, sua implementação a

qual envolve, muitas vezes, desapropriações, descontinuação do traçado original, de bairros e de vizinhanças. São em muitos casos respostas individuais para problemas de caráter coletivo (SECCHI, 2009). Criados para unir o território disperso, na escala da metrópole, mas criando um espaço hierarquizado em escala local.

Por que a introdução desses projetos não podem vir imbuídos de melhoria para os locais por onde passam não respondendo exclusivamente às questões técnicas? Visto que, muitas vezes, cortam regiões carentes que precisam de outras intervenções de cunho urbano como a requalificação ambiental e o planejamento da estrutura de saneamento e outras questões básicas que vão além de questões de fluxo metropolitano. Ainda, o custo de implantação desses projetos justificaria que seus benefícios se estendessem a uma área maior do que a dos limites de suas barreiras de segurança.

Em seu livro *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Lamas resume: "Por este caminho, a urbanística secundariza o desenho urbano e sacrifica a morfologia urbana ao funcionamento da cidade" (LAMAS, 2004, p. 322).



Figura 1: Deriva...o território repartido, afastado, dividido
Colagem autoral em base Google Earth
Bairro de Higienópolis, Zona Norte

_ Porosidade e permeabilidade

*"[...] onde passa um pedestre não quer dizer que possa passar um trem."
Bernardo Secchi, 2009, p. 81*

Bernardo Secchi (2009), define a cidade porosa como um lugar onde os espaços - edificados ou não edificados - não se contrapõem, mas se penetram e se atravessam reciprocamente, se dissolvendo uns nos outros e construindo uma rede de relações espaciais. Poroso é qualquer lugar que possibilite oportunidades de troca, onde nada avança conforme linhas afiadas, rupturas (CACCIARI, 1992 apud VALVA, 2016 p. 60), nele as tensões não se anulam, mas se assimilam. Em escala urbana a porosidade se liga à conformação da infraestrutura da mobilidade e à dinâmica dos fluxos.

Como complemento à esse conceito apresenta-se o conceito de permeabilidade, que se refere à capacidade dos poros de permitirem ou não a passagem de determinado material. A ideia de permissão aqui pode se referir às barreiras "naturais" à cidade, "[...] onde passa um pedestre não quer dizer que possa passar um trem" (SECCHI, 2009, p. 81). Apesar disso, dentro do contexto de permeabilidade trazido por Secchi, nada vemos sobre a impossibilidade dessas barreiras possuírem pontos estratégicos que alimentem trocas diretas com o território onde se encontram, poros que se conformem como oportunidades de percolação¹ entre o objeto e seu entorno, oportunizando a penetração recíproca dos materiais, que são aqui, os vários elementos componentes da cidade.

Uma cidade porosa e permeável, é portanto, aquela que contrasta a formação de enclaves, barreiras. "É uma cidade que contrapõe a figura de isotropia àquela de hierarquia" (SECCHI, 2009, p.81).

1. Termo emprestado da física, percolação é o movimento de fluido em um meio poroso.

_ Espaço isotrópico e espaço hierarquizado

Um meio isotrópico é, por definição, aquele em que as propriedades físicas são independentes da direção. No ambiente urbano a isotropia traz consigo a ideia de conexão, onde poros servem de suporte para uma distribuição proporcional das condições urbanas, dissolvendo hierarquias. Essas, correspondem conceitualmente à fundamentação dos elementos de um conjunto sobre uma ordem de prioridade, ou sobre relações de subordinação, de grandeza ou de importância entre os membros de um grupo.

Nesse contexto, um ambiente isotrópico seria aquele em que as trocas - entre os equipamentos, indivíduos e costumes - são oportunizadas pela própria estrutura e acessibilidade desse ambiente. Para Secchi (2009) a cidade antiga seria um exemplo dessa organização. Siena, uma cidade medieval, em seus espaços interligados e articulados entre si estabelece relações de grande variedade e complexidade e de percolação recíproca entre as diferentes camadas e elementos que compõe esse recorte urbano. A crítica não é sobre a heterogeneidade da cidade moderna/ contemporânea, visto que essa é fundamentalmente produto da sobreposição de camadas no tempo, mas sobre as disparidades provenientes dessa. Se almeja conquistar um espaço mais homogêneo em condições ambientais, de infraestrutura e de acessibilidade.

Grandes projetos de articulação de fluxo urbano, sejam eles as linhas de trêm, as autoestradas ou as vias expressas, são associados à "Tubos" (Secchi et al, 2016) que, como já mencionado, trazem consigo a noção de um movimento rápido e quase ininterrupto, que isolam seus fluxos do que os rodeia. Essa abordagem sobre a mobilidade urbana, construída a partir da dispersão do território, que se expande e deixa a parte central da urbe partindo em direção ao subúrbio (Secchi, 2009), gera barreiras de baixa porosidade e permeabilidade por meio de infraestruturas específicas e seletivas que acabam por diminuir a conectividade do meio, moldando um cenário fragmentado, formado por partes heterogêneas e descontínuas, de diversas escalas e que convive com a dispersão de objetos, sujeitos, práticas e economias. Contrariamente e tocando o conceito de porosidade, temos a "Esponja", que pode ser associada a uma estrutura de rede permissível na qual o usuário pode ter uma interface do

território a qualquer momento, construindo um sistema de permeabilidade e acessibilidade democrática e generalizada. (VALVA, 2016).

A partir da implantação cada vez mais comum desses sistemas tubulares, a fisionomia e o funcionamento da grande cidade se altera junto com o idioritmo de seus usuários. Espaços inteiros passam a ser limitados pelas técnicas de mobilidade, assim como o ritmo dos sujeitos e sua relação com o meio. Dar a esses super projetos o papel de responsáveis pela renovação da imagem e funcionamento do meio urbano, de acordo com Viganó (1999, apud SECCHI, 2009, p. 226), culmina em uma malha urbana na qual elementos paradoxais, contraditórios e não pertinentes dividem o mesmo ambiente, fazendo então com que a malha perca sua função de ordenadora do espaço, o que dificulta o viver e o se locomover de grande parte da população.

Em escala local, os efeitos da implantação desses tubos parecem ser ainda mais complexos, pois falamos do esgarçamento de bairros e das dinâmicas locais. Além disso, a influência visual e ambiental de tais empreendimentos quando tratamos da escala do bairro pode ser ainda maior, uma vez que pelo seu porte, tais elementos são marcantes na paisagem. Onde antes passava um rio hoje passa um viaduto e sob ele o rio canalizado e quase imperceptível.

Partindo do princípio de que esses tubos nascem com o objetivo de conectar essencialmente dois pontos da metrópole, eles acabam por passar, muitas vezes, pelo resto da cidade sem a preocupação de se inserir nos contextos locais, funcionando basicamente voltados para a macromobilidade. Dessa maneira, quando tratamos desse sistema, as vias locais ou existem independente desse novo elemento - sem conexões com o mesmo, a exemplo do que ocorre com a Rua Clarimundo de Melo no bairro de Encantado quando cruza com a Linha Amarela - ou servem apenas para conduzir grande parte do fluxo dos bairros para tais estruturas, nesse caso as demais vias do sistema são relegadas ao papel de coletoras da via principal como é o caso de Água Santa - onde as principais saídas e entradas do bairro acontecem pela Linha Amarela.

Outra forma de analisar a relação dessas avenidas com o território nos quais estão inseridas e a partir da perspectiva do pedestre, é nos voltando para as conexões transversais a esses corpos. As passarelas, baixios de viaduto, paradas de ônibus e as saídas - já nos aproximando do objeto Linha Amarela -, se conformam como os principais, senão únicos, momentos de permeabilidade dessas estruturas. De forma análoga teríamos as estações de uma ferrovia que configuram pontos de troca ocasionais entre essa barreira e o território. Esses nós, voltando o olhar para as estruturas viárias, favorecem certa porosidade entre esses corpos e o território que o circunda, se apresentado principalmente na forma de travessias, no caso das passarelas e baixios, ou como locais de espera à margem das mesmas.

Na cidade do Rio de Janeiro, os cruzamentos transversais da Avenida Brasil ilustram essa interação entre as estruturas de mobilidade em escala regional e urbana e a mobilidade e vivência em escala local. As passarelas funcionam excedendo a função de atravessamento e como local de espera pelo transporte, oportunizando o desenvolvimento de pequenos pólos que, por conta do intenso fluxo de pessoas, estimulam a oferta de serviços diversos (fig. 2). Isso ocorre tanto nas extremidades das passarelas - às margens da Avenida - quanto em sua parte central. O comércio ambulante, assim como o comércio local podem ser os principais atores na geração do aspecto de permanência dessas áreas, uma vez que tal dinâmica tende a propiciar momentos de lazer, encontro e abstração no trajeto pendular cotidiano. Nesses momentos, nos quais é possível de fato viver o lugar ao invés de apenas passar por ele, a troca entre o território e o usuário acontece de forma mais significativa e natural.

A complexidade desse modelo se dá na multiescalaridade e diversidade de usos que esse contexto urbano engloba, a via expressa se posta como elemento absorvido dentro da lógica de vivência do bairro/assentamento, apesar da clara ruptura do tecido causado por ela. Longe de ser a solução ideal, as passarelas da Avenida Brasil podem funcionar como modelo de análise dessas relações paradoxais entre a via e seu entorno edificado.

De maneira oposta, as passarelas que cruzam a Linha Amarela cumprem, de forma geral, a função de atravessamento sem servirem como pontos de “centralidades”, apesar do fluxo de pedestres em seus extremos. Os pontos que mais se aproximam da dinâmica da Avenida Brasil acontecem em grande parte em seu último trecho, que cruza parte da Zona Norte. Esses se apresentam basicamente de duas formas: como paradas de ônibus nas alças viárias - que estudaremos à frente - ou como paradas de ônibus às margens da Avenida. Nesse trecho final a relação entre o usuário e a via se torna mais estreita, com mais paradas e integração com o entorno, mesmo que forçadamente. Por serem importantes pontos de baldeação, a rotatividade de usuários de transporte público é intensa. Em consequência disso e para atender a esse público existe também uma forte presença de vendedores informais (fig. 3).

Tratando das alças viárias que abrangem a função de paradas de ônibus, volta-se o olhar para a Saída 7, importante ponto de conexão entre a Linha Amarela e o território que a cerca. Localizada a meio caminho de duas estações de trem da Supervia na Avenida dos Democráticos, no bairro de Higienópolis, se apresenta como ponto de acesso para a Avenida e do mesmo modo como ponto de escoamento de seu fluxo, configurando um espaço de grande movimento e rotatividade de veículos, pedestres e mercadorias.



Figura 2: Passarela da Avenida Brasil.
Imagem do Google Earth, acesso em:
25 de junho de 2020



Figura 3: Banca do Marcelo na Saída 7
Foto autoral



O objeto__

Para introdução ao recorte de estudo, faz-se necessário entender primeiro a dinâmica do objeto que o atravessa, a Linha Amarela em todo seu percurso que se inicia na baixada de Jacarepaguá e tem seu fim na Cidade Universitária, Ilha do Fundão.

Criada com os objetivos principais de reordenar o fluxo da metrópole, fomentar o desenvolvimento da Zona Oeste e integrar o subúrbio ao resto da cidade (UPX Studio, 1994), a Avenida Carlos Lacerda ou Linha Amarela, como é conhecida, teve sua obra iniciada no ano de 1994 enfrentando resistências por parte de ambientalistas e de comunidades que seriam impactadas pelas obras do novo investimento, de acordo com o então prefeito César Maia (2008).

Sua obra, que durou três anos - foi inaugurada em 1997 (UPX Studio, 1994) - impactou profundamente a dinâmica da metrópole e, especialmente, dos bairros por onde passa. Seu percurso completo, de aproximadamente 25km, vai desde a Avenida Ayrton Senna, na altura dos bairros da Cidade de Deus e Gardênia Azul, em Jacarepaguá, até Bonsucesso desembocando na região da Maré e Ilha do Fundão.

Dividida em cinco trechos (fig. 7), a Avenida corta 17 bairros da cidade e suas 14 saídas - alças viária -, posicionadas normalmente em cruzamentos com outras importantes vias da região metropolitana, permitem o acesso a mais de 40 bairros e regiões da metrópole. Algumas dessas vias são: A Avenida Brasil, Linha Vermelha, Avenida dos Democráticos, Av. Geremário Dantas entre outras.

Apesar de apresentar dinâmicas diversas ao longo de seu percurso, de forma geral, o traçado da Linha Amarela conforma uma grande linha que corta transversalmente as regiões pelas quais passa esgarçando o território e dividindo o traçado do mesmo. Então como transpor, atravessar, romper esse elemento criando de novo essa conectividade em escala local? A resposta projetual atual para essa questão são geralmente as passarelas, que vão apresentar diferentes funcionalidades e relevância dependendo de seu uso dentro de um determinado recorte.

Ainda com a prevalência de passarelas, outro tipo de entroncamento percebido nessa Avenida se dão nos baixios de seus viadutos, que conformam travessias ao nível do solo e sob a via.

Pedagiada desde sua inauguração - a Linha Amarela é a primeira via urbana brasileira a possuir uma praça de pedágio - atende grande quantidade de veículos e pessoas. Em pesquisa de viabilidade dos Jogos Olímpicos de 2016, a CET-RIO apontou que a via recebe um volume de aproximadamente 131 mil veículos por dia dentre os quais, automóveis particulares, motos e transportes de massa. Se conformando como uma das principais vias articuladoras de fluxo e acessibilidade do Município.

A construção dessa importante avenida responde à ideia de articulação representada pelo movimento rápido e sem interrupções, que faz com que esses projetos carreguem características contrastantes que dizem respeito ao seu uso e função, sua forma de implantação e sua relação com o meio.

Feitos com o anseio de conectar partes da cidade, em uma tentativa de tornar único, através do rodoviário, o território antes disperso, respondendo às demandas de uma sociedade cada vez mais rápida, esses empreendimentos formam verdadeiras megaestruturas que assumem presença visual e funcional cada vez mais evidente.

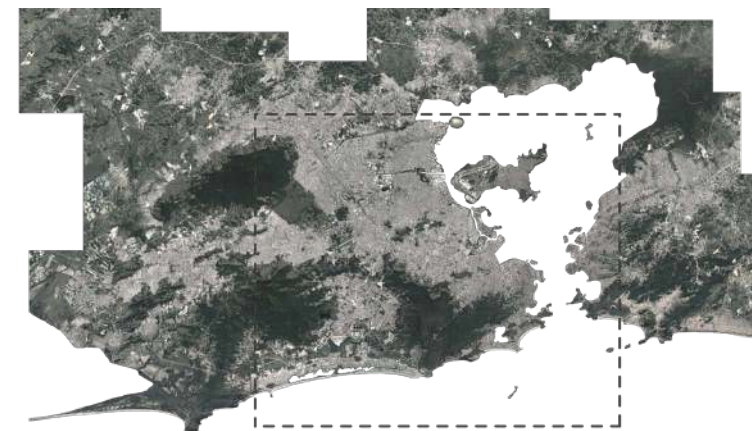


Figura 4: Região Metropolitana Rio de Janeiro_RJ
Produção autoral

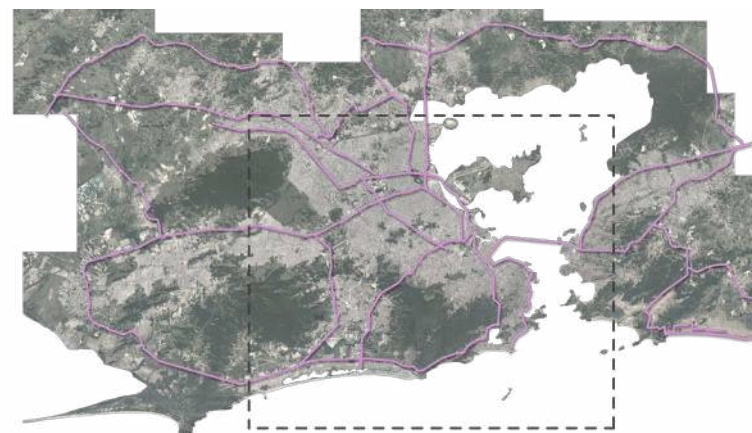


Figura 5: "Tubos"
Principais estruturas
Produção autoral

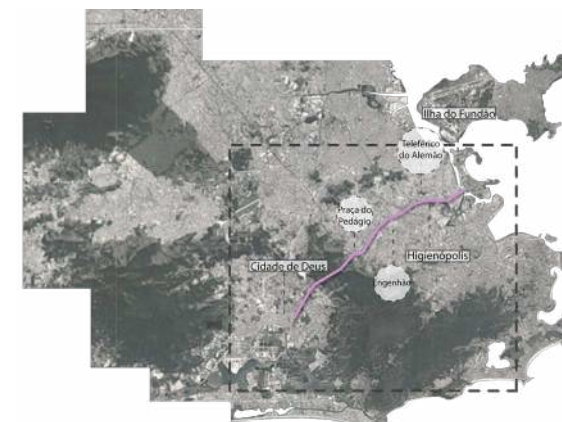
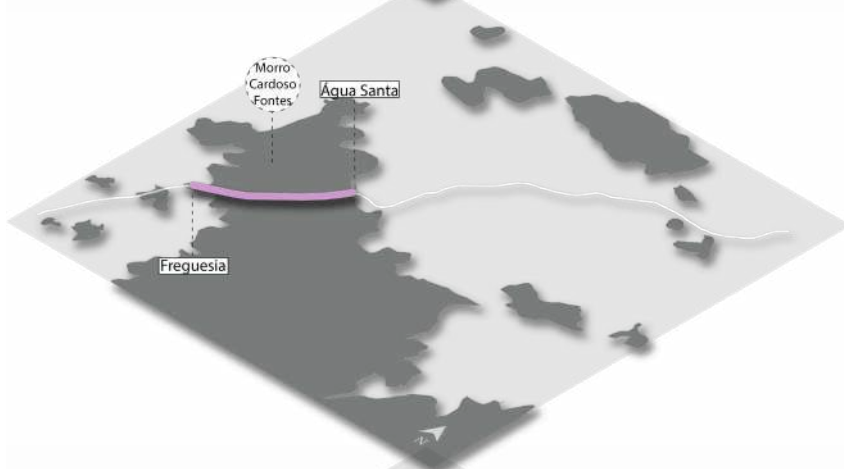


Figura 6: Trajeto da Linha Amarela
Início_fim
Produção autoral

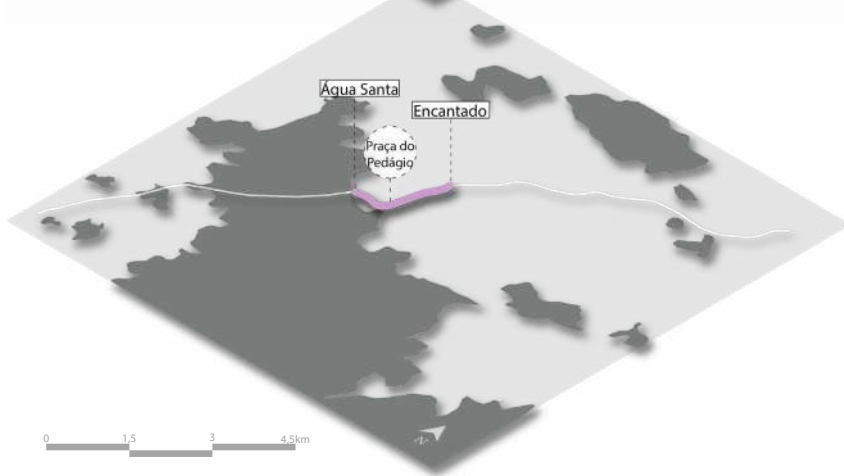




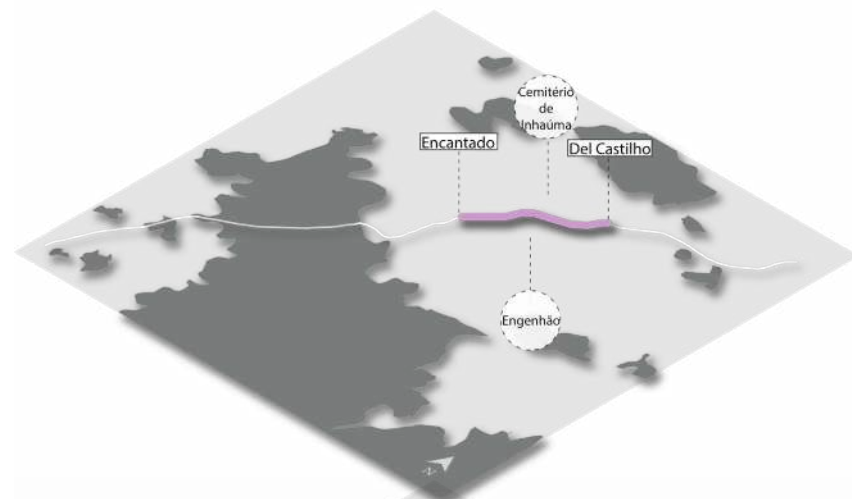
Trecho 1_ com 5 km de extensão, começa na Av. Ayrton Senna, na altura da Cidade de Deus e vai até a entrada do túnel Eng. Raymundo de Paula Soares.



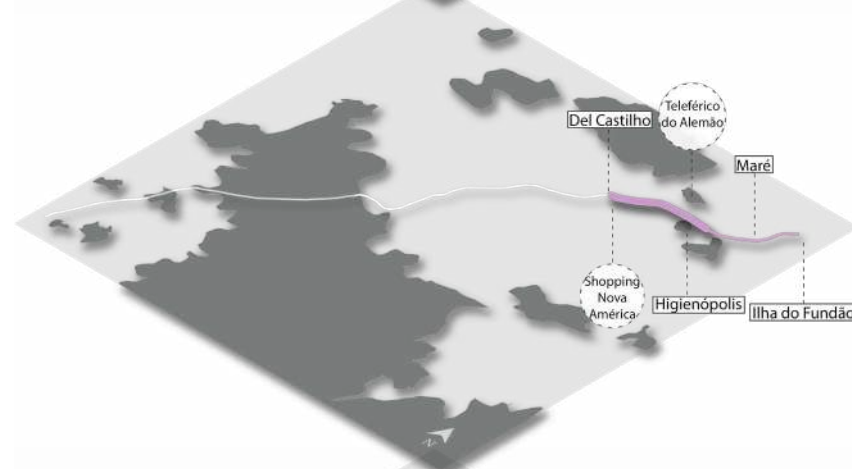
Trecho 2_ compreende toda a extensão do túnel Eng. Raymundo de Paula Soares, conhecido como "Túnel da Covanca", que corta o Morro Cardoso Fontes.



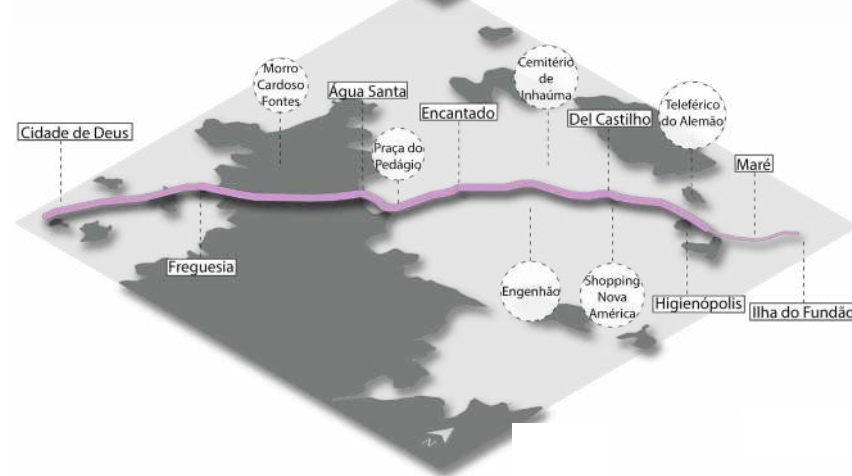
Trecho 3_ começa no bairro de Água Santa na saída do Túnel da Covanca, e nele está localizada a Praça do Pedágio. Vai até o bairro do Encantado se estendendo por 2 km.



Trecho 4_ atravessa o Engenho de Dentro e Inhaúma cruzando com, a Av. Suburbana e linhas de trens e Metrô, a partir desse trecho começam ter mais saídas.



Trecho 5_ começa no viaduto sobre a Av. Automóvel Clube e vai até a Av. dos Democráticos em Bonsucesso. Se estende por quase 3km através dos bairros de Del Castilho e Higiênópolis, desemboca em uma área construída anteriormente com saídas para a Av. Brasil e Linha Vermelha.



Percurso Completo_ se estende por 25 km desde o bairro da Cidade de Deus até a região da Maré, desembocando na Ilha do Fundão.

Figura 7: Percorso da Linha Amarela
Produção autoral



O recorte__

O recorte estudado neste trabalho se dá na chamada Saída 7 da Avenida Carlos Lacerda, a Linha Amarela, e suas imediações. Formada a partir da construção da mesma, se divide em dois lados, A (sentido Fundão - Barra, território da direita) e B (sentido Barra - Fundão, território da esquerda), como uma alça viária para acesso ou saída da Avenida.

Com o passar dos anos se conformou em um significativo ponto de integração, mesmo que involuntário, da metrópole cumprindo um importante papel na escala intra-urbana do cenário carioca. Isso se dá em função dos diversos fluxos que são articulados nesse ponto, em especial quando tratamos da mobilidade viária com foco sob o transporte público. Esse nó conecta principalmente a Zona Oeste e Zona Norte à região central da Cidade, Ilha do Fundão, Baixada Fluminense, Niterói e região.

Localizada essencialmente no bairro de Higienópolis - ainda que seja compreendida também pelo bairro de Bonsucesso - na Zona Norte da Cidade do Rio de Janeiro, é ponto privilegiado de mobilidade e conectividade em escala local e metropolitana. Superando as questões técnicas e funcionais desse tipo de estrutura, poderia se posicionar como forte indutor de transformação urbana na escala do bairro.

_ O Bairro

Conformado ao longo da Avenida dos Democráticos na década de 1980 a partir do loteamento de uma fazenda (PORTALGEO, 2012), Higienópolis é cortado pelo Rio Faria-Timbó e ladeado por bairros como Manguinhos, Bonsucesso, Jacarezinho, Del Castilho e Complexo do Alemão (fig. 9). Mais tarde, a partir da segunda metade da década de 1990 o bairro passa a ser atravessado pela Linha Amarela, elemento que provocou a modificação estrutural e imagética do bairro.

A construção desse novo elemento trouxe uma nova relação entre as camadas pré-existentes do bairro. O território agora dividido passa a funcionar, em parte, voltado para essa nova existência,

que carrega em si qualidades hierárquicas em especial sob a ótica da macromobilidade (SECCHI, 2009). Essa mesma relação, embora de forma menos agressiva, acontece entre o bairro e a Avenida dos Democráticos, outra importante via que atravessa o trecho de estudo.

A experiência do caminhar nas ruas do bairro traz uma sensação dúbia uma vez que tem-se o sentimento de calma e controle do espaço em suas vias internas que se perde quando nos aproximamos de seus limites. A experiência de andar pelo típico subúrbio se esvai ao se deparar com as barreiras urbanas que o delimitam ou o atravessam, de forma especial, nos aproximando do recorte Saída 7, temos dois elementos que marcam de forma significativa a paisagem e do mesmo modo definem o funcionamento e dinâmica viária do bairro.

O primeiro desses elementos é a Avenida dos Democráticos, que liga os bairros de Maria da Graça e Bonsucesso passando pela comunidade de Manguinhos e Higienópolis, onde encontramos seu entroncamento com a Linha Amarela e a Saída 7. Seu percurso tem uma das extremidades na Estação da Supervia de Bonsucesso e a outra se aproxima das Estação de Manguinhos. O segundo elemento, que é foco de análise desse estudo, é a Linha Amarela, que forma uma inesperada barreira no campo visual e na fluidez do território. Em seu trecho que corta o bairro de Higienópolis, se apresenta como um viaduto sobre a Avenida dos Democráticos e o Rio Faria-Timbó.

Tais elementos se atravessam, se cruzam e se relacionam sem, no entanto, se tocarem. Ambos são avenidas importantes que atendem a porções diferentes da metrópole, respondendo a diferentes escalas e contextos de implantação. É uma relação na qual um objeto desconsidera a presença do outro mesmo que ambos impactem em muito a dinâmica do local em que estão inseridos. É notável que os fluxos viários do bairro e proximidades se deslocam para e sobre esses dois eixos.

O ponto de contato entre essas duas estruturas é a Saída 7, onde a relação entre as avenidas e o bairro é estreitada. Local de convergência de fluxos, assume papel central na dinâmica funcional

do bairro e região servindo como ponto de parada e como parte central de travessias. Esse nó recebe e dispersa parte do fluxo da Linha Amarela - dentre pedestres, usuários de transporte público e veículos particulares -, da mesma maneira se dá sua relação com a Avenida dos Democráticos, que absorve e distribui parte do fluxo dos bairros de Higienópolis, Manguinhos, Bonsucesso, Maria da Graça e Jacarezinho.

Nesse sentido, pode-se atribuir ao recorte, quatro atributos básicos: o primeiro seria sua própria condição fragmentada, dada a divisão física entre um lado e o outro; o segundo trataria do desequilíbrio presente nesse cenário, em especial se for observada as disparidades de fluxos, velocidades e espaços destinados a cada um dos usos existentes hoje no local; o terceiro é a hierarquização, a posição de prioridade que algumas estruturas e personagens parecem ter sobre os outros; o quarto seria a centralidade, dado sua posição privilegiada como ponto de acessibilidade, troca e oferta de possibilidades.

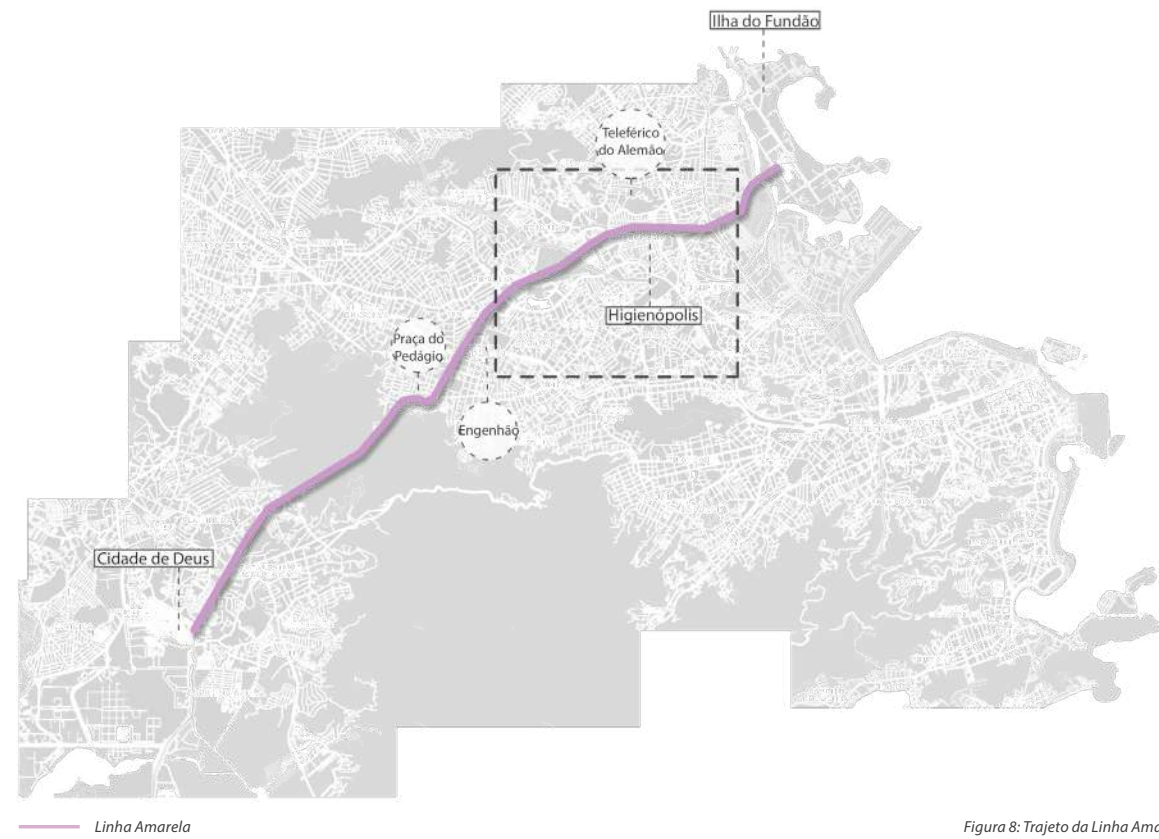


Figura 8: Trajeto da Linha Amarela
Início_fim
Produção autoral



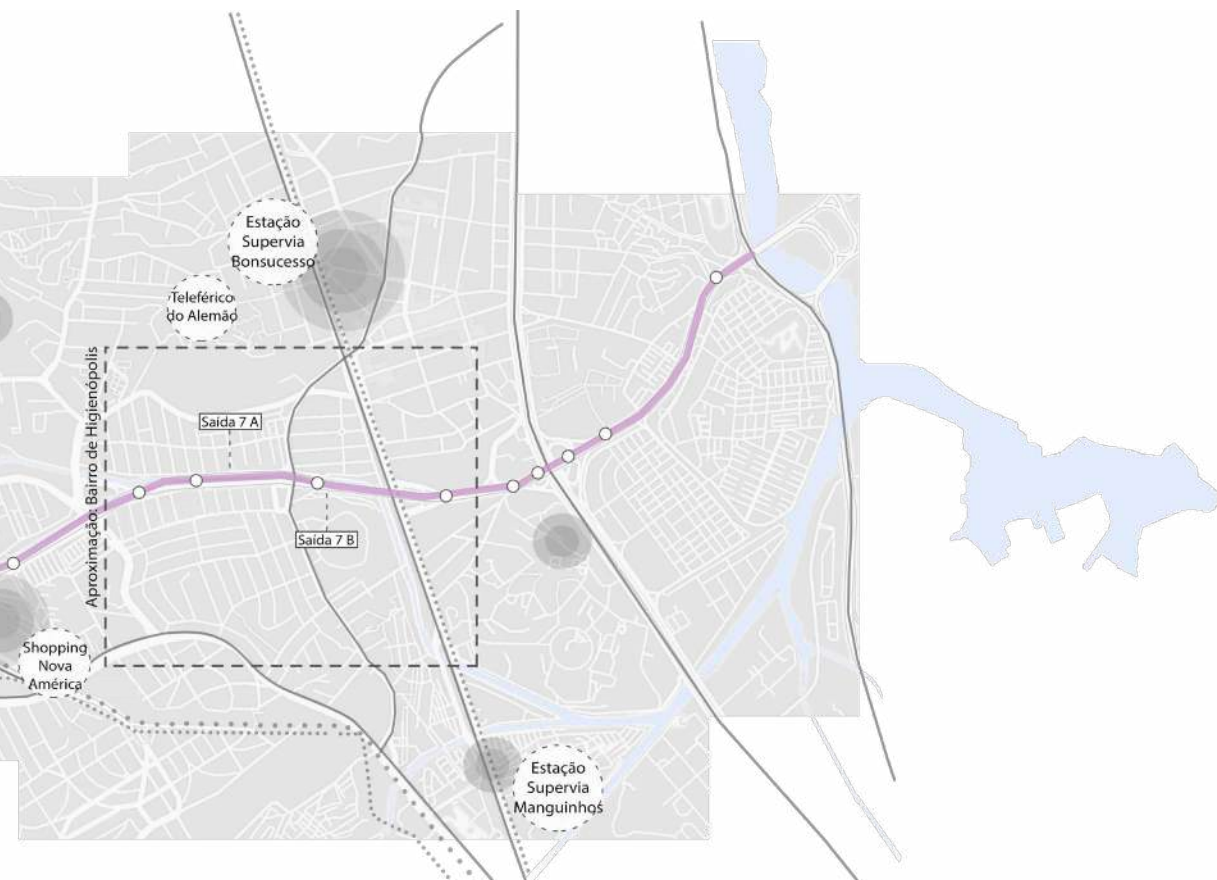


Figura 9: Linha Amarela, trecho 5
Principais estruturas e pontos notáveis
Produção autoral



Figura 10: Aproximação da área de intervenção
Higienópolis_ Principais estruturas e pontos notáveis
Produção autoral



_ Aspectos funcionais

Bairro sobretudo residencial e de classe média, Higienópolis é servido por relevantes equipamentos regionais à exemplo do Shopping Nova América, a Cidade da Polícia e o Teleférico do Alemão (fig. 9). Possui ainda grande oferta de serviços e comércio, dentre os quais de destacam, a 21ª Delegacia de Polícia, o abrigo Cristo Redentor e a forte presença de equipamentos educacionais (privados e públicos), de saúde e institucionais como o CRAS Fernando Abreu e a AMUCAHI (Associação de Mulheres Comunidade Agrícola de Higienópolis).

Limitado pelas Avenida Dom Hélder Câmara (antiga avenida Suburbana), rua José Rubino, Avenida dos Democráticos, Estrada do Timbó e Avenida Itaóca (fig. 10), o bairro possui acessibilidade privilegiada. Estando a aproximadamente 15 km da região central da capital carioca, se beneficia da diversidade de modais de transporte que inclui trem (estações de Bonsucesso, Manguinhos e Jacarezinho), metrô (Estação Maria da Graça) e linhas de ônibus, além de vans e mototaxi. É por meio desses modais que se dão as principais formas de acesso ao bairro e região².

A partição do bairro provocada pela construção da Linha Amarela, conformou um espaço fragmentado onde a oferta das condições ambientais e principalmente de serviços do território da direita (Lado A - Av. Além Paraíba) são secundárias se comparada ao território da esquerda (Lado B - Av. Novo Rio). No primeiro, as edificações se dividem basicamente entre uso residencial e uso misto, enquanto no segundo lado, existe uma presença maior de equipamentos institucionais (fig. 10).

Como será apresentado mais adiante, a sensação é de um ambiente árido e impessoal, em especial nas imediações da Av. dos Democráticos do viaduto. Nesse espaço a paisagem se torna pouco legível, "falta o sentido de lugar" (SECCHI, 2009, p. 226). A falta de articulação entre as camadas que compõe o recorte também se torna mais evidente, uma vez que alguns aspectos da paisagem se torna mais perceptíveis que outros, a largura das vias, a sombra do viaduto, a falta de arborização e de elementos naturais de forma geral acaba tendo mais força que a própria constituição arquitetônica do lugar. Ainda assim, o bairro carrega aspectos particularmente interessantes em

sua arquitetura (fig. 14).

Mesmo com as divergências - funcionais, imagéticas e sensoriais - percebidas entre as duas partes do bairro é possível apontar algumas características comuns à ambos. Nesse sentido, podemos perceber um cenário que apresenta alguma regularidade de traçado e certo caráter homogêneo das edificações composta basicamente de prédios baixos, sobrados e edificações de um pavimento. Apesar de importantes edifícios de uso institucional, como colégios, igrejas e delegacia, há uma prevalência do uso residencial em ambos os lados do bairro.

Tendo como ponto de partida a Saída 7 e as avenidas que a compõe (Av. Além Paraíba, Av. Novo Rio e Av. dos Democráticos), o estudo irá analisar os aspectos funcionais do recorte a partir de esquemas, diagramas e da leitura de mapas de uso do solo, fluxos, gabaritos e travessias - tendo como premissa que as travessias são ponto essencial da ideia de acessibilidade e portanto, do conceito de porosidade. Os aspectos paisagísticos serão apresentados e analisados em forma de visão serial, na qual se destacam marcos da paisagem a partir de visadas estratégicas, além disso, serão usadas também fotos e montagens possibilitando a formação de uma imagem consolidada do recorte.

2. Na região metropolitana do Rio de Janeiro 46,4% dos deslocamentos diários são coletivos (transportes públicos). Folly, 2020, p.4

_ Aspectos funcionais: pontos de ônibus

Pode-se considerar que os pontos de ônibus localizados na Saída 7 são seus maiores atrativos de fluxo pedonal. Diariamente centenas de pessoas buscam se locomover pela metrópole utilizando a grande quantidade de linhas de ônibus ofertadas nessa alça viária. Se conforma em dois lados separados pelo Rio Faria-Timbó e pelo viaduto da Linha Amarela sobre a Av. dos Democráticos: O Lado A, localizado na Avenida Além Paraíba, tem sentido Ilha do Fundão - Barra da Tijuca já o Lado B, na Avenida Novo Rio, tem sentido Barra da Tijuca - Ilha do Fundão.

Parte importante da dinâmica dessas paradas de ônibus é o comércio de ambulantes que atendem aos passageiros e usuários do local com oferta de comida e de produtos diversos. Seja em barraquinhas improvisadas ou por meio de vendas rápidas, esses profissionais viabilizam uma espera mais agradável para o usuário ocasionando eventuais trocas e interações interpessoais.

Para ilustrar essa dinâmica de uso da Saída 7 como ponto de espera de ônibus, foi feita contagem *in loco*. Esta possibilitou a estimativa de um tempo médio de espera pelo transporte público e o entendimento das condições de espera desse transporte.

Como resultado, verificou-se grande rotatividade de pessoas nos pontos de ônibus e significativo fluxo de pedestres atravessando entre os dois lados da Saída, além de um abundante fluxo de veículos, particulares e de transporte de massa. A espera pelo transporte acontece em ambos os lados de maneira insegura e informal, sem ponto de ônibus, sem abrigo ou assento, sem faixa de desaceleração para os ônibus ou local específico para o embarque e desembarque de passageiros, que é feito muitas vezes na pista enquanto o sinal de trânsito está vermelho.

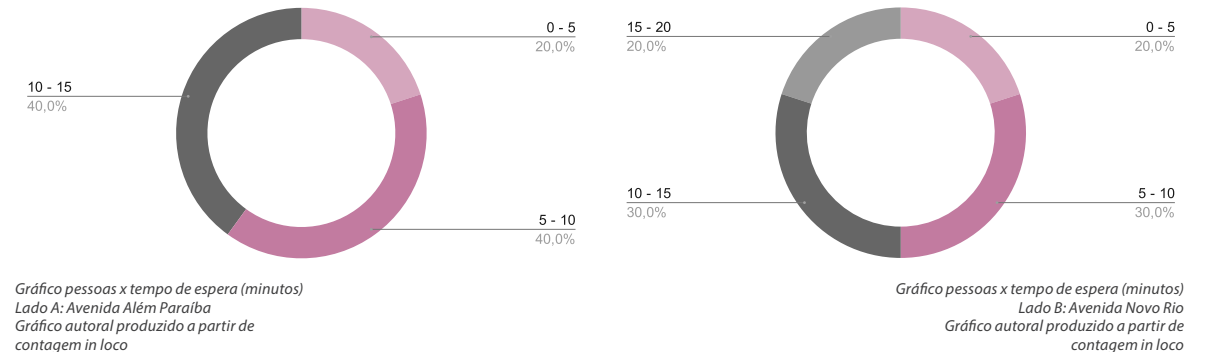
A consequência da falta de organização desses espaços, é transmitir ao usuário ou passante a sensação de insegurança e vulnerabilidade. Como exemplo podem ser citadas duas situações comuns e cotidianas: passageiros que se dirigem para o meio da pista para que tenham uma melhor visão dos ônibus; passageiros aguardando o transporte sentados nas contenções (*New Jerseys*) da via (fig. 23).

" Estive aqui mais de 5 vezes! A prefeitura deveria fazer um terminal/rodoviária na saída 7 devido ao grande fluxo de pessoas e ônibus que circulam por aqui todo dia o dia todo!

Fadila Silva, Dezembro 26, 2013."

Disponível em: <<https://pt.foursquare.com/v/linha-amarela>>.

Acesso em: Setembro de 2020



_ Aspectos funcionais

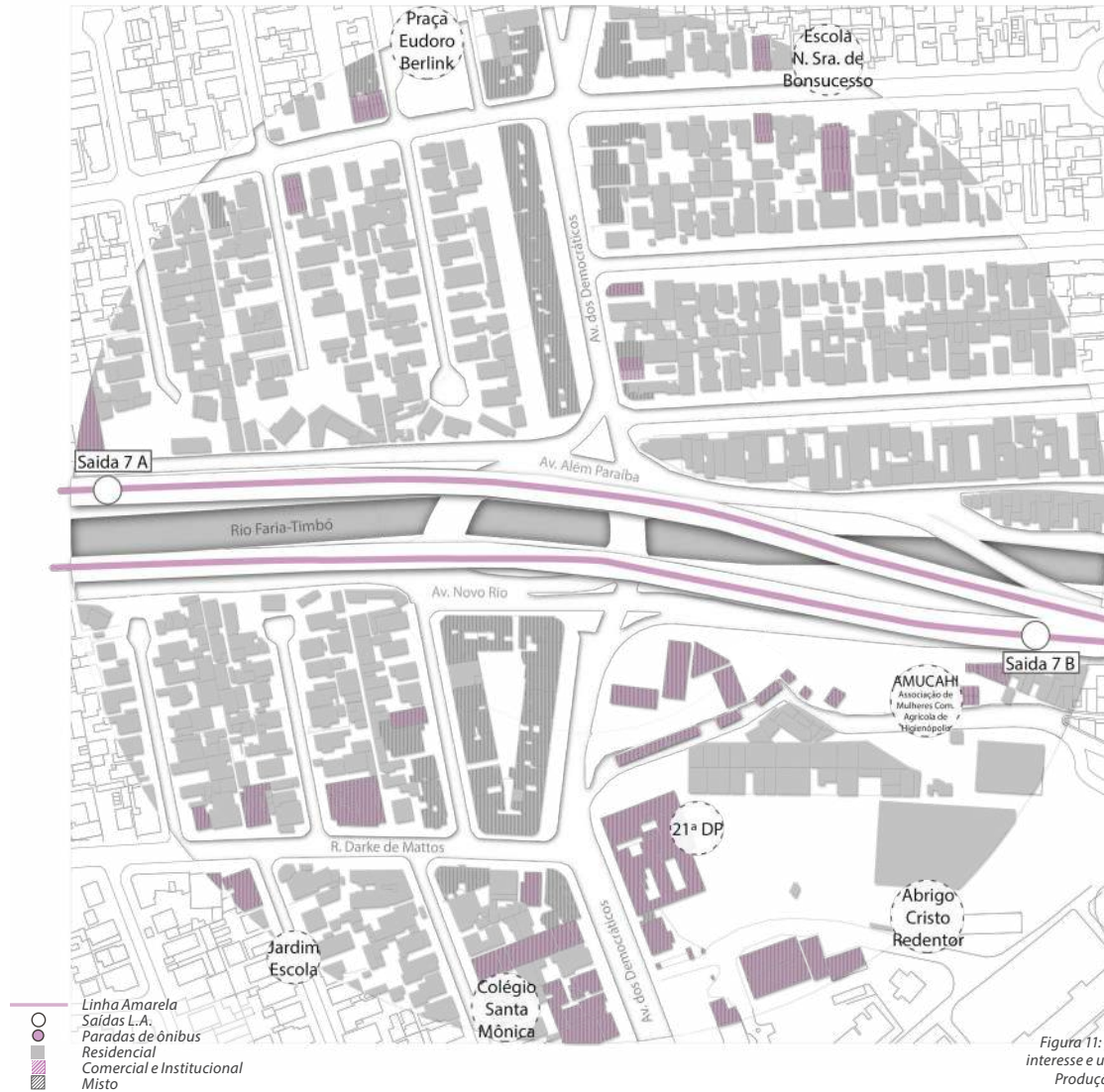


Figura 11: pontos de interesse e uso do solo
Produção autoral

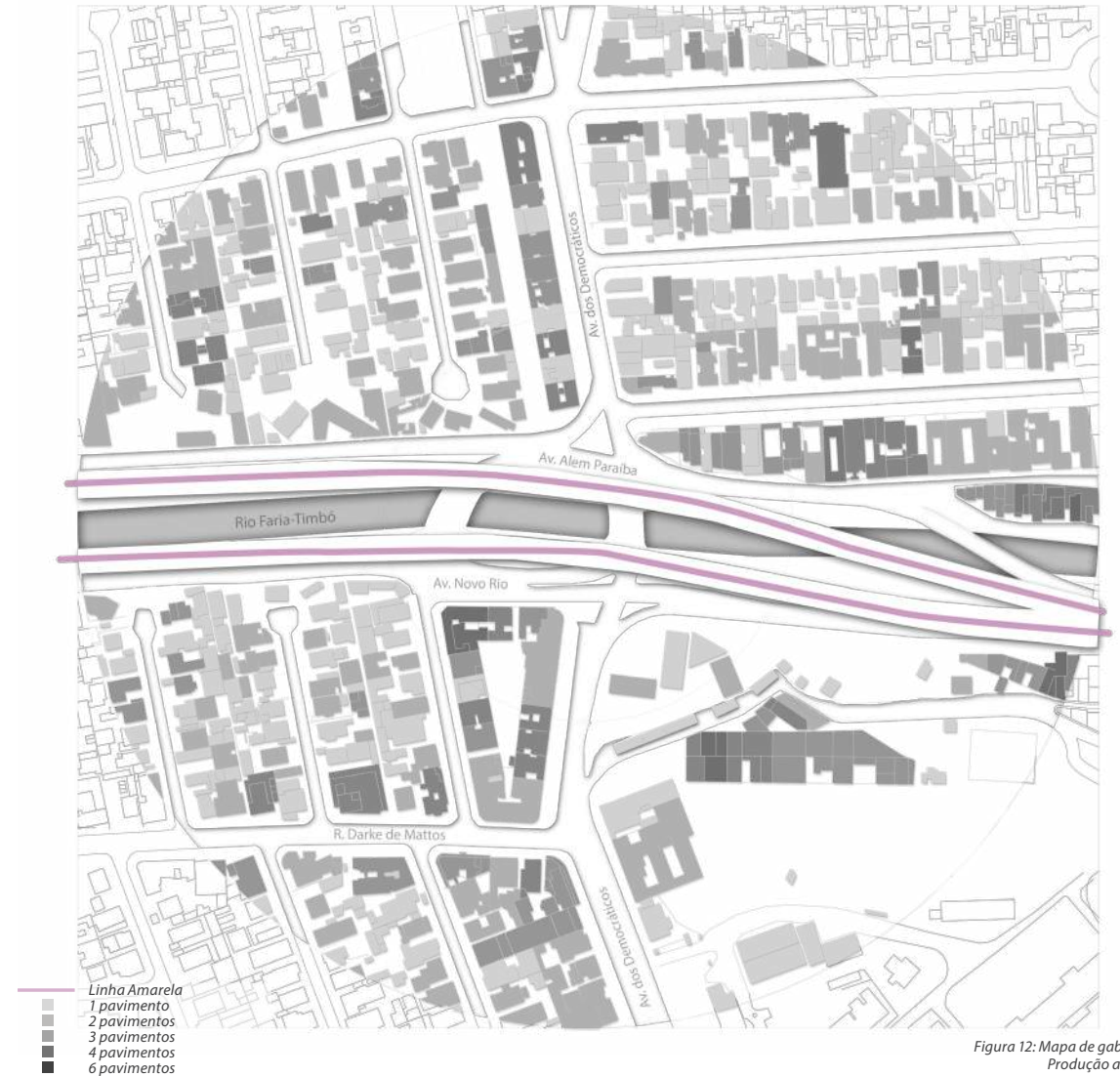


Figura 12: Mapa de gabaritos
Produção autoral

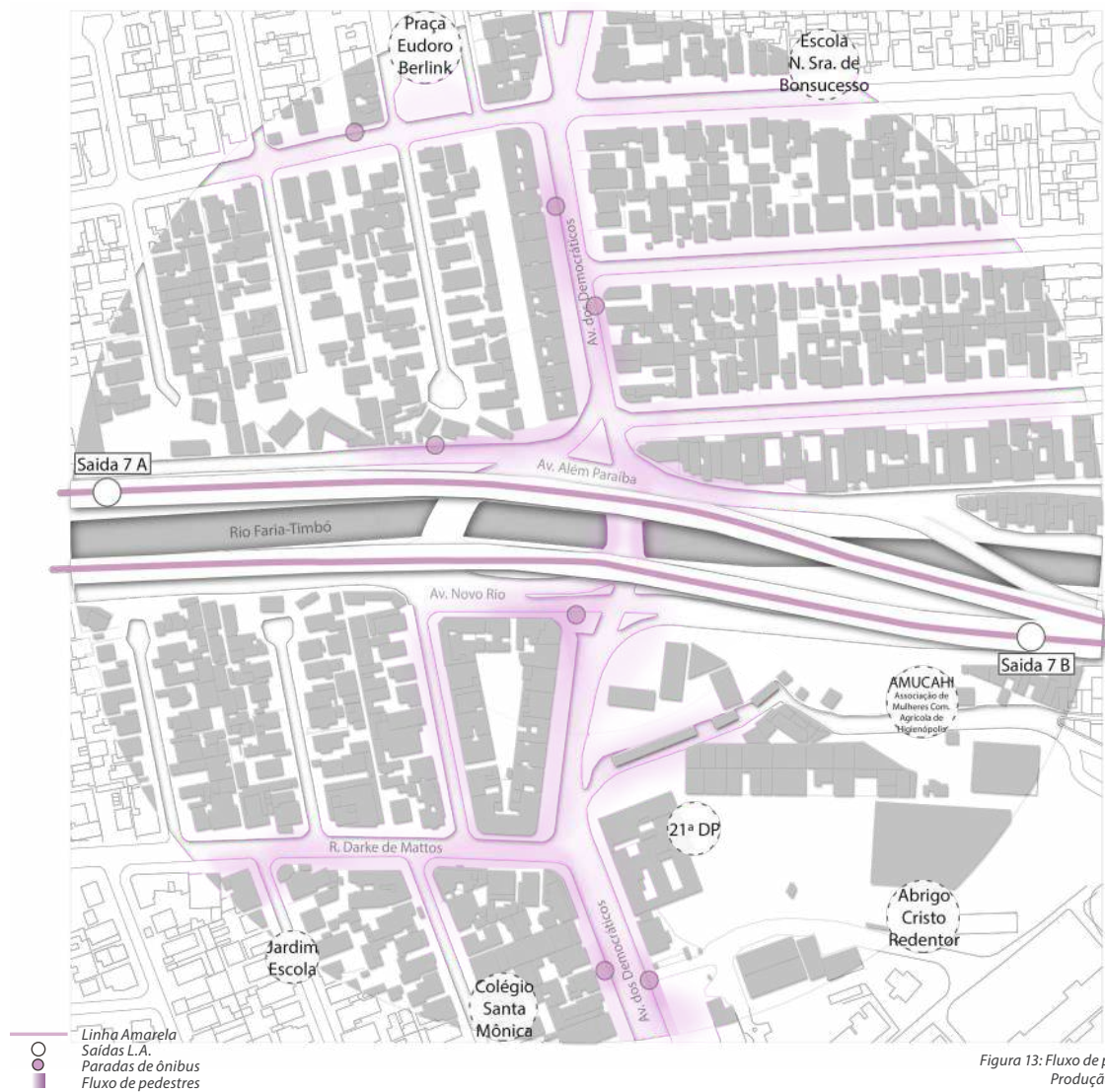


Figura 13: Fluxo de pedestres
Produção autoral

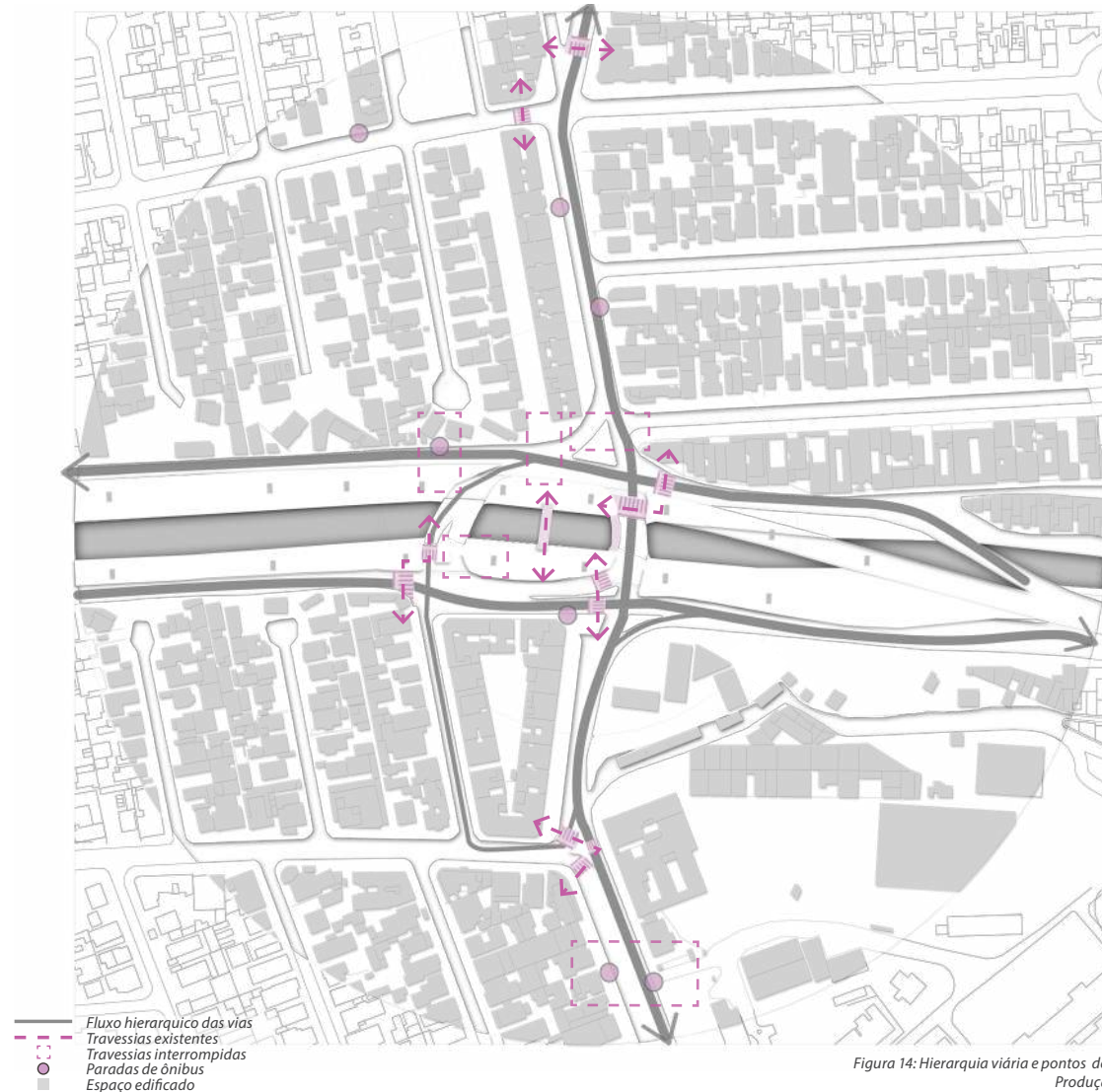


Figura 14: Hierarquia viária e pontos de travessia
Produção autoral

_ Aspectos paisagísticos

Os aspectos que compõe a paisagem do ambiente aqui estudado serão apresentados em uma Visão Serial (pág. 29). Dividida em três partes, esses aspectos têm lugar nas três principais vias que compõe o trecho de trabalho, elas são: Avenida dos Democráticos, que cruza transversalmente o recorte passando sob o viaduto; Avenida Além Paraíba, traçada no eixo paralelo à Linha Amarela, sentido Fundão-Barra (Lado A); Avenida Novo Rio, que assim como a anterior tem seu traçado paralelo ao da Linha Amarela - que nesse trecho se dá na forma de um viaduto - sentido Barra-Fundão (Lado B).

Pode-se dizer que essas vias, de fluxo intenso e velocidade alta, se configuram como os principais meios de acesso - de veículos e de pessoas - para a Saída 7 e também como as maiores fomentadoras de fluxo desse nó. Conectando-se diretamente ao viaduto, as Avenidas Além Paraíba e Novo Rio direcionam e escoam para a Saída parte do fluxo de automóveis provenientes da Linha Amarela. Já a Avenida dos Democráticos direciona para esse nó os fluxos de veículos e pedestres vindos de outras regiões da Zona Norte, como Tijuca e Méier, e de bairros vizinhos como Jacarezinho, Maria da Graça, Bonsucesso e Mangueiras e fluxos derivados das estações de trem existentes ao longo de seu percurso e em suas extremidades. Nesse contexto, a Saída 7 se posiciona como ponto convergente de fluxos, evidenciando mais uma vez seu atributo e qualidade de centralidade.

Mesmo com a grande potencialidade dessas vias de gerar movimentos diversos, essas formam ambientes em grande parte áridos e pouco humanizados, nos quais o veículo motorizado tem mais vez que o pedestre ou o ciclista. Tal aspecto é destacado pelas dimensões avantajadas das vias quando comparadas ao tamanho das calçadas, a falta de espaço destinado à mobilidade ativa e a desorganização do espaço de forma geral. Ainda, a falta de elementos naturais em todo o recorte, pode intensificar o sentimento de não inclusão do usuário no lugar, especialmente em seu momento de espera pelo transporte público ou no convívio cotidiano e frequente dos moradores. O Rio Faria-Timbó, canalizado sob o viaduto da Linha Amarela, se perde em meio à paisagem (fig. 20).

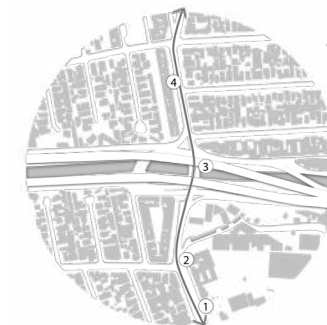
Os edifícios são em grande parte de uso comercial ou residencial, podendo haver ainda a ocorrência de programas escolares e de segurança, em especial às margens das Avenidas apresentadas na Visão Serial (pág.29). Os estabelecimentos comerciais, que se apresentam normalmente como pequenas lojas de um pavimento ou no pavimento térreo de edifícios de uso misto, estabelecem uma relação direta com a rua, da mesma forma o fazem as casas, sobrados e prédios residenciais (fig. 15).



Figura 15: Olhos para a rua
Fotos autorais

_ Visão serial: Av. dos Democráticos

A Avenida dos Democráticos, uma das vias de maior destaque da Zona Norte do Rio de Janeiro, corta transversalmente a área de intervenção. A via, que liga Maria da Graça e Bonsucesso é, dentro do recorte estudado, ladeada, principalmente, por prédios de uso misto e institucional e com grande fluxo de pedestres e automóveis. Os estabelecimentos comerciais são normalmente térreos e abrigam pequenas lojas ou serviços especializados, mas também bares e restaurantes. Todavia, o aspecto que parece mais se destacar nesta via são suas grandes dimensões e aridez - fiação aérea desorganizada, sinalização viária com pouca manutenção, falta de arborização etc.



Visada 1_ Av. dos Democráticos em Higienópolis



Figura 16
Colagem autoral em base Google Earth

- Alto do Boa Vista.
- Via de mão dupla com 4 faixas e espaço para estacionamento ao longo do meio fio. Calçadas estreitas e ocupadas por carros. Pontos de ônibus obstruem a circulação nas calçadas. Ausência de faixa de pedestre que conecte os dois pontos de ônibus.
- Pontos de ônibus sem baia para o ônibus ou faixa de desaceleração. Abrigo subdimensionado ou inexistente.

Visada 2_ Av. dos Democráticos em Higienópolis



Figura 17
Colagem autoral em base Google Earth

- Edifícios de uso misto com térreo comercial e pavimentos superiores usados como moradia ou como suporte para as lojas.
- Falta de arborização em ambos os lados da via.
- Sinalização viária com falta de manutenção.
- Fiação aérea traz sensação de insegurança.
- Via larga, sem demarcação das faixas de rolamento e calçadas usadas como estacionamento.

Visada 3_ Travessia da Av. dos Democráticos sobre o Rio Faria-Timbó



Figura 18
Colagem autoral em base Google Earth

- Viaduto da Linha Amarela sobre a Avenida dos Democráticos como barreira visual.
- Ponte para pedestres sobre o Rio Faria-Timbó, que acompanha a Linha Amarela nesse trecho.
- Via larga, sem demarcação das faixas de rolamento.
- Travessia sem proteção. Pedestres dividem espaço com os veículos.

Visada 4_ Av. dos Democráticos em Bonsucesso



Figura 19
Colagem autoral em base Google Earth

- Edifícios de uso misto, com térreo comercial e pavimentos superiores de uso residencial.
- Teleférico do Morro do Alemão.
- Os edifícios de caráter comercial atendem ao público local. São pequenas lojas especializadas (autopeças, depósitos de bebida, mercearias) ou prestadoras de serviço (salões de beleza, oficinas mecânicas).
- Calçadas largas mas deterioradas e usadas como estacionamento. Via sem demarcação das faixas de rolamento
- Ponto de ônibus sem baia, faixa de desaceleração ou abrigo para os passageiros.

_ Visão serial: Av. Além-Paraíba

A Avenida Além-Paraíba funciona como uma das alças viárias da Linha Amarela e conectando bairro como Bonsucesso à mesma. Nela está localizada uma das paradas de ônibus que compõe a chamada "Saída 7", que nesse sentido liga a Ilha do Fundão à região da Barra da Tijuca. Um ponto relevante dessa via é sua proximidade com casas e sobrados unifamiliares que, por sua vez, ficam vulneráveis a essa e por conseguinte aos veículos em alta velocidade que por ela circulam. Nesse sentido as travessias e espaços destinados a pedestres apresentam carências e se mostram insuficientes.

Visada 1_ Av. Além-Paraíba em Higienópolis



Figura 20
Colagem autoral em base Google Earth

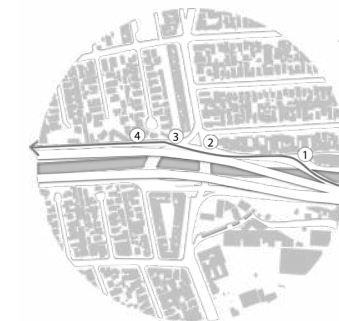
- Casa e sobrados da Rua da Liberdade no bairro de Bonsucesso.
- Contenção entre a comunidade e a Avenida. Pouco espaço entre as casas e a via.
- Falta de vegetação.
- Canalização do Rio Faria-Timbó sob a Linha Amarela.

Visada 2_ Av. Além-Paraíba em Higienópolis



Figura 21
Colagem autoral em base Google Earth

- Viaduto segmenta espacialmente os ambientes.
- "Passarela" para pedestres subdimensionada e do lado oposto ao da faixa de pedestres.
- Descontinuidade do passeio e da travessia. Pedestres e ciclistas dividem espaço com automóveis. Sinalização viária insuficiente e com sem manutenção.
- Falta de acessibilidade nas travessias.



Visada 3_ Av. Além-Paraíba em Higienópolis



Figura 24
Colagem autoral em base Google Earth

- A contenção da via cumpre o também papel de ponto de ônibus, acomodando os usuários enquanto esperam o transporte.
- Via larga sem sinalização para pedestre. Ponto de ônibus sem apoio para embarque e desembarque de passageiros com segurança.
- Ponte usada como travessia entre as duas margens do rio. Travessia interrompida pela contenção da Avenida e ausência de sinalização adequada.

Visada 4_ Av. Além-Paraíba em Higienópolis



Figura 23
Colagem autoral em base Google Earth

- Residências unifamiliares às margens da via.
- O comércio improvisado usa como suporte os muros das casas e oferece "apoio" aos que esperam o ônibus com oferta de comida, bebida e pequenos objetos.
- Contenção da via como ponto de ônibus e espaço de encontros, principalmente entre crianças.
- Ponto de ônibus sem baia, faixa de desaceleração ou abrigo para os passageiros. Calçada estreita.
- Baixo do viaduto usado como depósito de entulho.

_ Visão serial: Av. Novo Rio

A Avenida que ladeia uma das margens da Avenida Carlos Lacerda, é chamada de Avenida Novo Rio. A via sentido Barra da Tijuca - Fundão, deriva da própria Linha Amarela e dá acesso ao bairro de Higienópolis, Bonsucesso, Penha, Ramos, Avenida Brasil e Centro da Cidade. Nela está o ponto de ônibus conhecido como "Saída 7", pelo qual passam diversas linhas de ônibus e por esse motivo, configura importante ponto de baldeação para usuário de transporte público vindos da Zona Oeste e Zona Norte em direção à região central, Baixada Fluminense e Niterói.



Visada 1_ Av. Novo Rio em Higienópolis



Figura 24
Colagem autoral em base Google Earth

- Viaduto da Linha Amarela sobre a Av. Novo Rio.
- Baixo do viaduto usado como moradia por pessoas em situação de vulnerabilidade.
- Casas e sobrados unifamiliares às margens da Avenida.

Visada 2_ Av. Novo Rio em Higienópolis



Figura 25
Colagem autoral em base Google Earth

- Edifícios de uso misto com térreo comercial e pavimentos superiores usados como moradia ou como suporte para as lojas.
- Espaço de estacionamento usado como garagem para oficina mecânica.
- A travessia descontínua.
- Barreira em grade e concreto para inibir a apropriação do baixo.
- Sinalização viária (horizontal) desgastada.

Visada 3_ Av. Novo Rio em Higienópolis



Figura 28
Colagem autoral em base Google Earth

- Edifícios de uso misto, com térreo comercial e pavimentos superiores de uso residencial.
- Espera pelo transporte público sem assentos e com abrigo insuficiente - marquise do prédio. Forte presença de vendedores ambulantes que atendem aos usuários de ônibus. Baixo do viaduto usado como estacionamento e desmonte de carros, em grande parte pelas oficinas automotivas.
- Travessia irregulares são comuns.

Visada 4_ Av. dos Democráticos em Bonsucesso



Figura 27
Colagem autoral em base Google Earth

- Barreiras acústicas separam o assentamento da Rua Pau Brasil, em Bonsucesso, da Avenida.
- Área de lazer público com espaços de descanso, academia para terceira idade e brinquedos infantis.
- Recuo usado como estacionamento pelo posto de gasolina.

_ Visão panorâmica



Vista Lado A 1



Vista Lado A 2



Vista Lado B 1



Vista Lado B 2

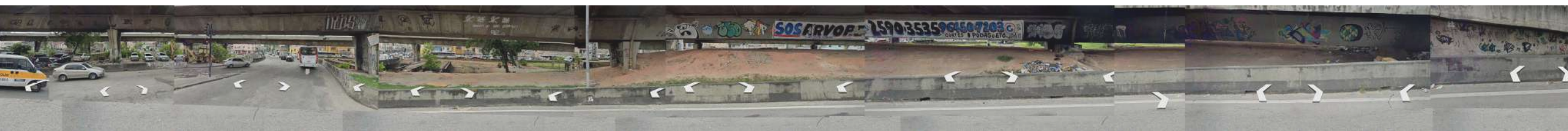


Figura 28: Visão panorâmica do entorno e baixo do viaduto
 Produção autoral em base Google Earth



O usuário__

Recorte urbano que possui alto índice de população flutuante, a Saída 7, por receber diariamente grande número de usuários de transporte de massa, possui um público abundante e diversificado. Desde crianças e jovens à idosos, moradores ou passantes, comerciantes locais ou ambulantes, pessoas em situação de rua ou com privilégios financeiros e sociais, todos frequentam o mesmo lugar - cada um com objetivos específicos e pessoais - dando a ele uma característica de troca e interatividade social típica dos pontos de conexão intra-urbana. Nos breves intervalos entre um transporte e outro ou de travessia do território, a experiência urbana acontece, por meio das narrativas diversas e sobreposição de vivências e tipos (SECCHI, 2009). O lugar promove o convívio entre as diversas camadas sociais que constituem a cidade.

_Entrevista

Para aproximar do usuário desse recorte, foi elaborado um questionário online com 9 perguntas sobre a Saída 7 (págs. 35 e 36). Em um mês de pesquisa foram obtidas respostas de um grupo de 56 pessoas que puderam também expor seus anseios e expectativas para a futura intervenção.

A entrevista, proposta em duas partes - a primeira com foco no usuário em si e a segunda voltada para a relação desse usuário com o recorte estudado - teve como objetivo conhecer o perfil de quem frequenta esse ambiente para que pudéssemos desse modo nos aproximar de um plano de ação e proposição a partir das problemáticas e sugestões trazidas pelos próprios usuários.

O ponto de vista de quem de fato vive o lugar cotidianamente, seja como morador ou passante, oferece uma perspectiva mais clara de atuação, uma vez que se trata com pessoas reais e problemas reais. Saindo da retórica acadêmica e indo para as ruas, podemos ver também que a identificação de questões urbanas é natural a qualquer cidadão, seja esse estudante da cidade ou não. Com isso, também é possível perceber a pluralidade de narrativas que concernem ao ambiente urbano.

_Entrevista: sugestões

Quais soluções proporia para esses problemas? Pode ficar a vontade aqui, dê asas à sua imaginação.

"Priorizar pedestres. Organizar o espaço. Criar acessibilidade. Criar abrigos de ônibus em conformidade com as necessidades dos usuários. Própria a integração entre as linhas e outros modais. Embelezamento urbano. Calçadas adequadas. Iluminação. Mobiliário urbano... Algum equipamento que possa oferecer serviços e lazer e que fosse agradável visualmente"

"Reorganização das vias dando mais prioridade e conforto para o pedestre tanto no caminhar quanto para esperar o ônibus."

"No mínimo uma cobertura nos pontos de ônibus, mas seria bom um recuo para os ônibus, bancos nos pontos e iluminação."

"Precisa de mais segurança nas travessias e também para as pessoas. Calçadas para andar a pé e de bicicleta. Seira bom uma praça ou parque onde a gente pudesse ficar que fosse legal e bonito e as crianças pudessem brincar."

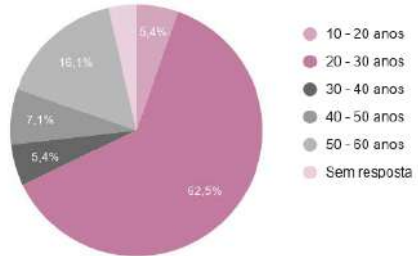
"Guardas, segurança reforçada, principalmente em horários mais vulneráveis. Melhorias na parte de acessibilidade, principalmente pra atravessar as vias."

"Uma passarela, mergulhão"

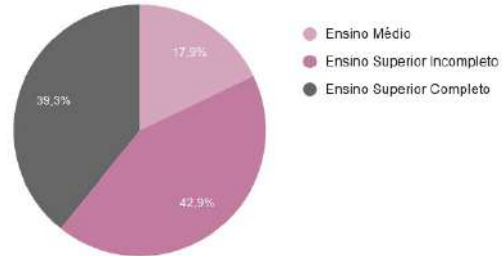
"Despoluição do rio, preservação da Mata nativa, iluminação, centro esportivo ou algo que mantivesse a presença de pessoas no local para aumentar a segurança."

_ O usuário: entrevista

Em qual faixa etária você se encaixa?



Qual seu nível de escolaridade?



Costuma frequentar a Saída 7 com qual objetivo?



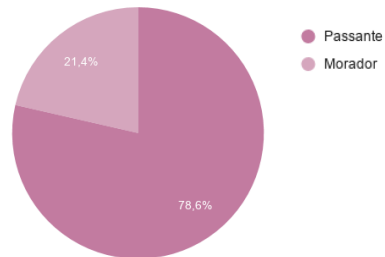
Se pega ônibus ou faz baldeação, de onde vem e qual seu destino?



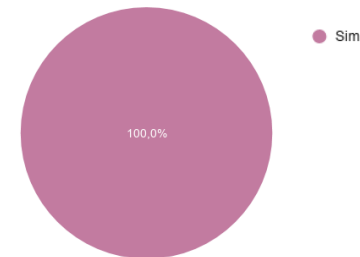
Em qual faixa está sua renda mensal?



É morador ou passageiro?



Você identifica algum problema a ser solucionado na Saída 7 e região?



Se sim, quais são eles?



Gráficos autorais produzidos a partir de dados de pesquisa online



Dona Vera: esperava ansiosa por seu ônibus, "será que a Linha Amarela tá engarrafada"?

Marília: pegou um frescão que vinha de Nilópolis para fazer pré-natal na Barra, a passagem custou 12,00 reais.

Marcelo: dono da banca; nela vende doces, biscoitos, salgados, água, cerveja e cigarro.

Lucas e Gabriel: amigos de escola, falavam da aula de educação física.



Julio e Marcos: camelo e piloto do mototáxi, conversavam sobre o Flamengo.

João: ficou 15 minutos esperando o ônibus, o tempo todo ao celular.

Maria: vinha à pé da direção de Bonsucesso, parou para comprar um pastel.

Clarice: esperava o ônibus para o Fundão, comeu o amendoim que comprou com Julio.



Fragilidades e
oportunidade__

Quando trata-se das presenças e ausências de um recorte urbano, a capacidade desse de se gerir e se desenvolver, a partir do reconhecimento de suas fraquezas e principalmente na identificação de suas potencialidades ganha destaque. Nesse contexto a teoria do crescimento endógeno suporta que uma região tem dentro de si as fontes de seu próprio crescimento, é o meio que cria as condições para a atração de investimentos (SOUZA, 2006).

Voltando-se para os atributos básicos encontrados no recorte, em especial em sua característica de centralidade - como de ponto de convergência, ainda que provocada apenas pela vontade de atravessar/se locomover no território - pode-se perceber que, apesar de deficiências estruturais e de organização dos espaços, muitas vezes em consequência de ações do Estado, a Saída 7 guarda em si um impulso análogo ao do Terrain Vague de Solà-Morales (2012) no qual o vazio guarda em sua própria existência a oportunidade, expectativa de mudança e liberdade.

Esse ponto da cidade conforma um cenário já dinâmico e plural em sua vivência e seu cotidiano, no qual as trocas e interações interpessoais acontecem quase que de modo imperceptível e não intencional, quando as classes sociais, as idades, os caminhos e objetivos ali se encontram. Assim, a Saída 7 tem em si os elementos necessários a seu próprio desenvolvimento e requalificação. A melhoria das condições espaciais debatidas nesse trabalho, em última instância reclama melhor uso do espaços com ações pontuais e um olhar mais atento a suas vocações e oportunidades.

As teorias apresentadas nesse estudo se fazem essenciais para uma melhor compreensão dos processos dinâmicos que regem as interações urbanas e que serão úteis para a orientação das ações propostas. Aqui, interpretar mobilidade, acessibilidade, centralidade, articulação e os princípios de copresença e porosidade/isotropia, é fundamental para a percepção das relações que acontecem entre as partes da cidade que carrega em si qualidades hierárquicas em especial sob a ótica da macromobilidade.



Ensaio__

A partir da definição e análise da área de estudo, são apresentados ensaios de caráter distintos cujo propósito é explorar as possibilidades projetuais para esse recorte. A sugestão aqui é experimentar a partir de diferentes abordagens e premissas para que seja possível traçar diretrizes para o projeto compreendendo o recorte a partir de seus vários limites.

Desse modo, serão apresentados três ensaios através de técnicas e pensamentos particulares que podem ou não tocar no "real". Essas proposições que serão aqui apresentadas se aproximarão ora de uma "utopia", que brinca com as possibilidades de intervenção no recorte se distanciando do debate prático, mas se aproximando de questionamentos, críticas e reflexões acerca de limites técnicos, visuais e invisíveis, ora de uma abordagem mais prática que se relaciona de modo mais aproximado com o contexto econômico e político das intervenções urbanas já feitas na capital carioca.

Esse procedimento pretende discutir/responder às questões anteriormente levantadas nesse trabalho: porosidade e permeabilidade, hierarquia viária, pluralidade de camadas e articulação do espaço. Entendendo assim seus limitantes trazendo-as para o recorte por meio de narrativas e interpretações plurais e abertas que possam estabelecer diálogos.

_ Ensaio 01: utópico

Entendendo o conceito de porosidade como qualquer lugar que ofereça oportunidade de interação como apresentado por Secchi (2009), pousa-se sobre a Saída 7 uma série de objetos que - a despeito de suas implantações ou propósitos originais - tem como ponto comum a capacidade de funcionarem como aglutinadores, estimulando experiências de troca entre os indivíduos e desses com a cidade, seja por suas escalas, desenho, função (ou falta dela) ou espacialidade.

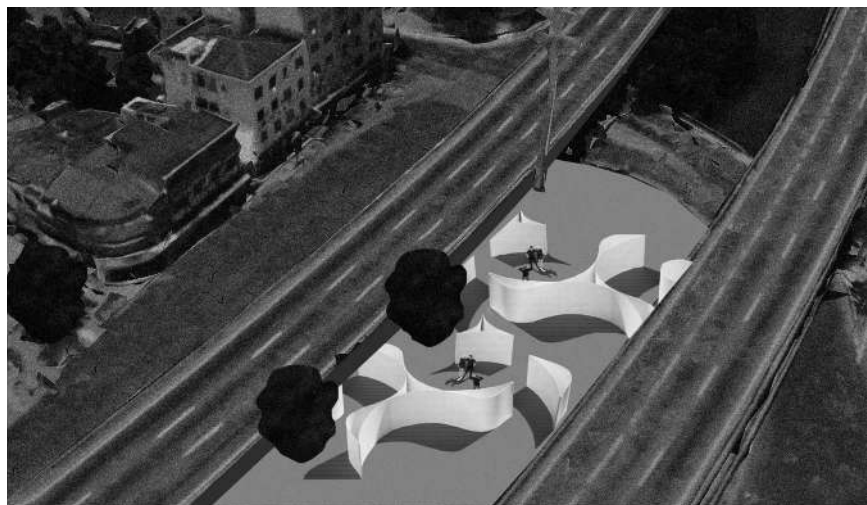
Esse primeiro ensaio não está comprometido com a realidade nem com a aplicabilidade dos

desenhos apresentadas a seguir. Mas sim com a experimentação, com a exposição e compreensão do que seria uma arquitetura porosa, permeável e articuladora dentro desse recorte. Para isso, é utilizada a técnica de colagem inserindo instalações e arquiteturas que respondem ao ímpeto de articular o espaço de diferentes formas.

No primeiro momento, a relação entre o pedestre e o caminho é protagonista, usando o Paineis Curvo Irregular de William Blackwell (1983) (fig. 31) e o Collier Memorial de Höweler+Yoon (2015) (fig. 32), experimenta-se uma arquitetura de ângulos e visadas, onde o caminho escolhido proporciona experiências diversas de percepção do espaço, estimulando a troca entre usuário e território. Na segunda colagem o objeto - Metropol Parasol do arquiteto alemão Jürgen Mayer (figs. 33 e 34) - cria no recorte um elemento de arquitetura icônica e de usos diversos, aqui ela pode abrigar estabelecimentos comerciais, espaços para oficinas para uso da comunidade, praça suspensa e mirantes. Se relaciona de maneira inesperada com o entorno trazendo destaque não só para a Saída 7 mas para o subúrbio carioca de forma geral, ao passo que abraça a Avenida quebrando sua hegemonia no espaço e na paisagem.

Um lugar de troca na lógica contemporânea seria aquele que serve aos mais variados propósitos. Assim, o espaço liberto de qualquer intenção prévia em relação ao uso ou função e o desenho como suporte ao uso indeterminado ganham destaque, como o faz a marquise do Ibirapuera de Oscar Niemeyer (1954) (fig. 35). Aqui além de ilustrar o espaço de apropriação espontânea e suporte para a retomada do território por parte de seus usuários, "esconde" o viaduto aproximando o teto da escala do pedestre (fig. 36).

A última utopia acontece quando as escadas do Theaterplein de Bernardo Secchi e Paola Viganó (2009) ladeiam a Linha Amarela. O projeto original se baseia na eliminação das barreiras existentes, na Saída 7 a escada conecta o viaduto ao chão, rompendo a hierarquia entre a via expressa e o restante do território e integrando as duas escalas, criando ainda um espaço de apropriação e percurso livres (figs. 37 e 38).



Figuras 31 e 32: Painei Curvo Irregular e Collier Memorial na Saída 7
Colagens autorais em base Google Earth

Figuras 33 e 34: Parasol sobre a Saída 7
Colagens autorais em base Google Earth



*Figuras 35 e 36: Marquise do Ibirapuera sob o viaduto
Colagens autorais em base Google Earth*

*Figuras 37 e 38: Theaterplein na Saída 7
Colagens autorais em base Google Earth*

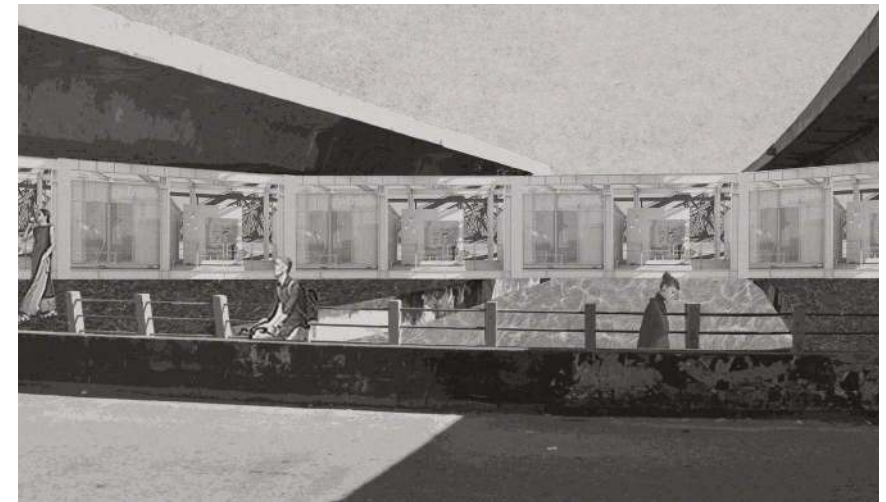
_ Ensaio 02: desenho

O segundo ensaio surge a partir da intenção de conectar as duas partes do bairro. O desenho guia o pensamento, as questões técnicas se tornam secundárias e se submetem á forma. Assim, é traçado um círculo. A forma inicial que, na astrologia, representa a ordem, o céu e o firmamento, a união dos elementos, o ser completo.

Se apropriando da representação dessa forma no imaginário coletivo, se objetiva formar uma centralidade literal, um pátio cercado pelo espaço edificado, trazendo um novo elemento para o contexto consolidado. Esse, é inserido no recorte com uma abordagem mais empírica que real, sem a intenção de se relacionar com as colagens antes apresentadas. Desse modo, serve para ensaiar o desenvolvimento de um espaço multifuncional formado a partir do "traçado inicial", que se articula com o território a partir da quebra da imagem pré existente, em especial tratando de sua visada aérea.

Ao nível do solo, a articulação acontece através do uso. O elemento proposto cria sob o baixo do viaduto uma estrutura de atravessamento que pode abrigar lojas e serviços gerando, além de uma nova perspectiva da Avenida acima, um centro. Dentro do objeto as interações acontecem voltadas para o meio, em uma tentativa de traduzir o paradoxo entre a via expressa e a espera resignada a partir da criação de um tempo mais lento, quase alheio ás questões exteriores.

É uma arquitetura de quebra. Pretende romper com a imagem, dinâmica e lógica do lugar em que se insere. Dando lugar a novas trocas e percepções do espaço, dentro e fora do círculo.



Figuras 39 e 40: Traço inicial
Colagens autorais em base Google Earth

_ Ensaio 03: propositivo

Apresentado na forma de "antes e depois", esse ensaio pretende vislumbrar uma ação menos utópica, seguindo para o TFG II com uma abordagem projetual que se aproxima mais do contexto econômico, político e social das intervenções de requalificação urbana que já foram feitas na Cidade do Rio de Janeiro.

Entendendo a necessidade de se trabalhar em escalas distintas, a proposição pretende se configurar primeiramente como uma proposição de cunho urbano. Desse modo, auxiliada por táticas projetuais empregadas em pontos específicos do recorte, o objetivo é conformar um todo seguro, aprazível e articulado. Tal articulação acontece inicialmente ao nível do solo por meio, principalmente, da organização dos fluxos e definição e ampliação dos espaços voltados para pedestres, conectando as partes do recorte divididas pela Linha Amarela.

Nesse contexto e partindo do princípio de que diferentes narrativas exigem interpretações diversificadas, se lançou mão de sete táticas de desenho previamente articuladas com as problemáticas que se destacam no local de estudo. Elas são: percurso como passeio (1), diversificação de uso no baixo do viaduto (2), criação de ciclovias (3), requalificação das travessias (4), reorganização dos fluxos (5), definição e redesenho dos locais destinados para transporte público (6) e ampliação de calçadas (7) (fig. 42).

Parte importante dessa intervenção é a organização, dinamização e valorização do espaço para a retomada dos mesmo por parte de seus usuários. Para isso busca-se principalmente valorizar o caminho e suas visadas, estimular o usuário a redescobrir esse espaço, tornando-o seu. A requalificação do baixo do viaduto e das margens do rio, a diversificação de uso nesses locais, com o emprego de áreas de lazer e ócio, locais de encontro, estabelecimentos comerciais e de serviço, cujo programas podem ser variados e amplos intencionam integrar uma experiência urbana, que predomina sobre a rigidez de uma tipologia determinada. Não se trata de estabelecer um plano definitivo, mas uma proposição sugestiva, aberta a significados e interpretações.

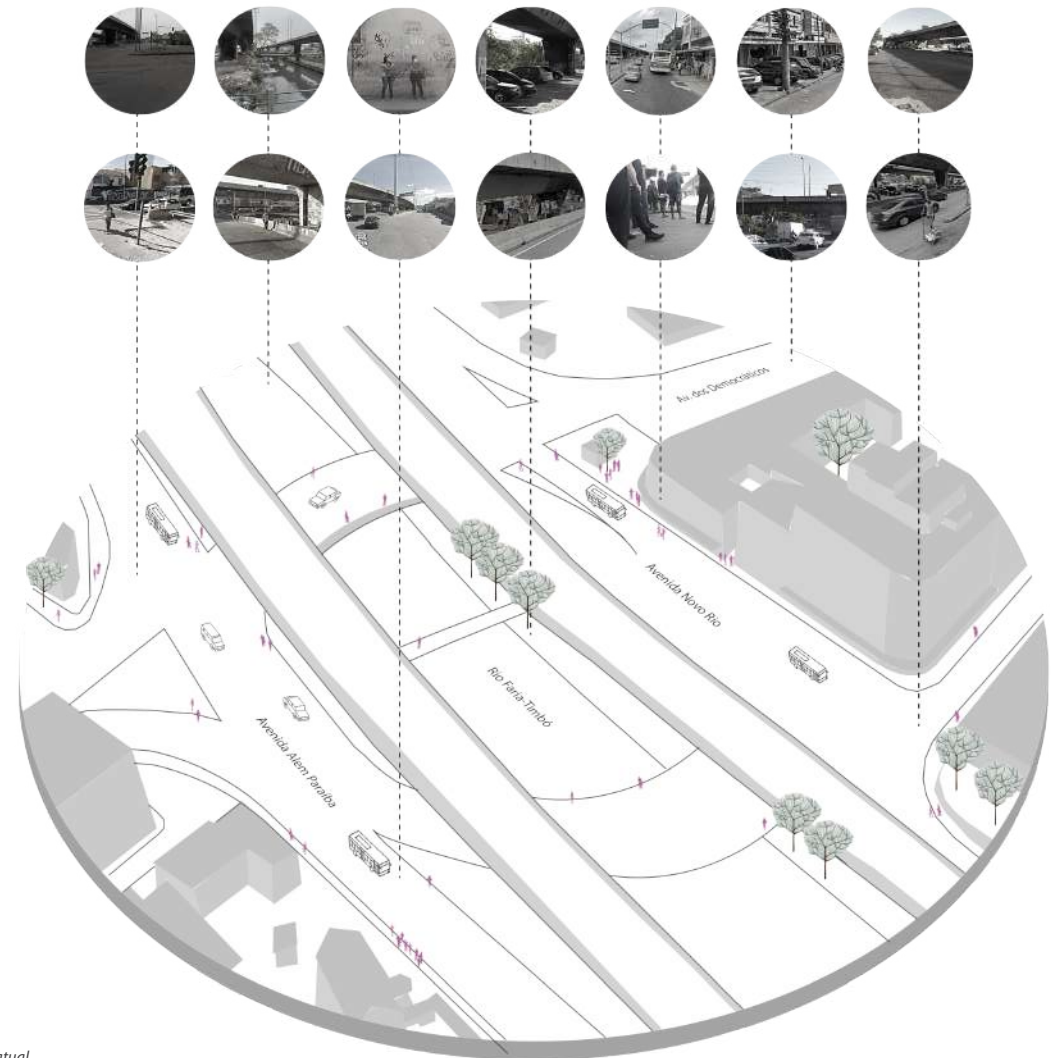


Figura 41: Cenário atual
Produção autoral

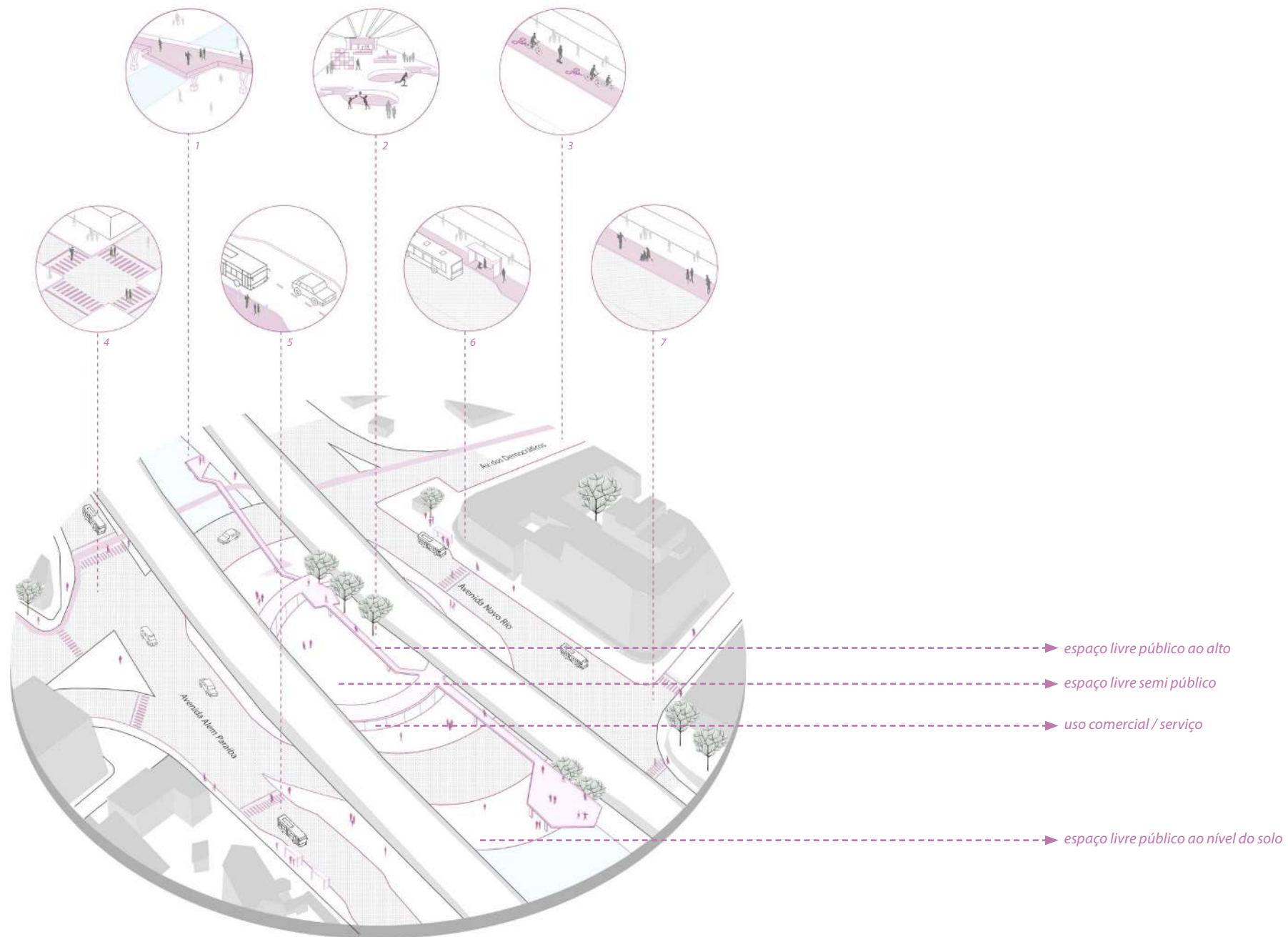
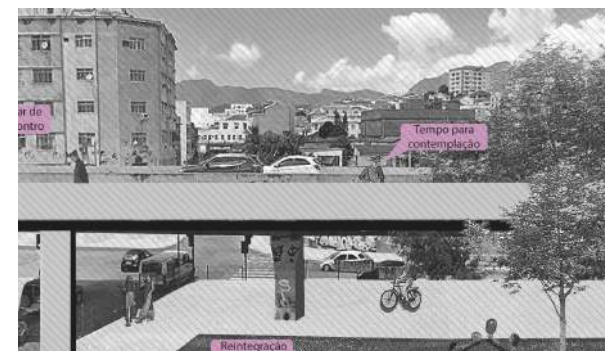
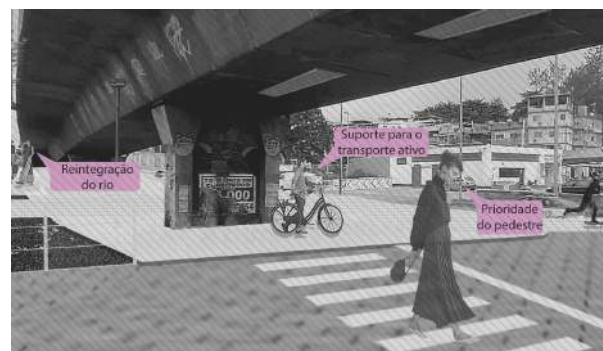
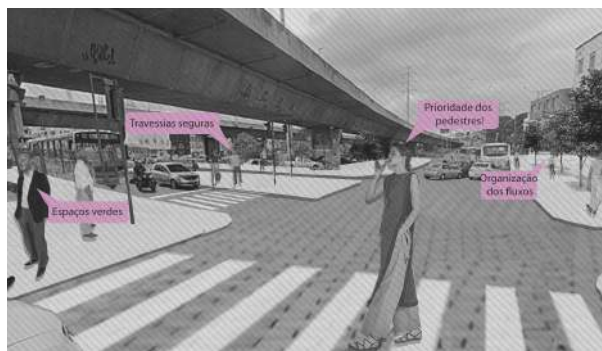
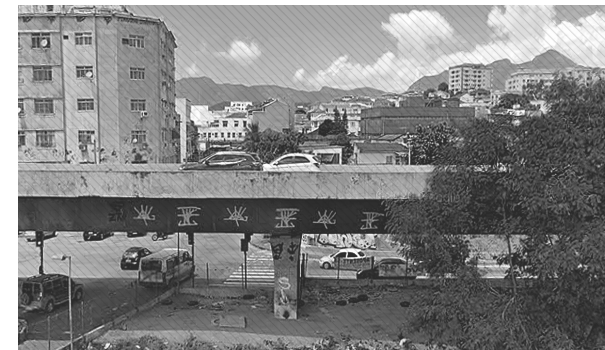


Figura 42: Cenário proposto
Produção autoral

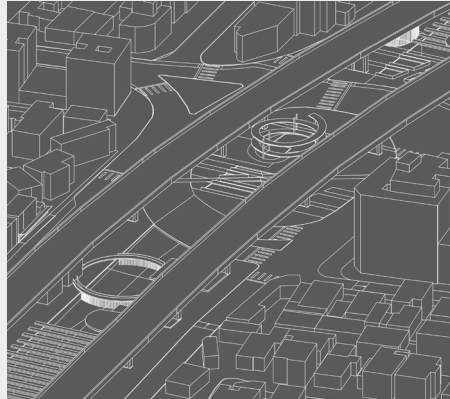


Figuras 43 e 44: Antes e depois na Av. Novo Rio Saída 7, Higienópolis, Zona Norte
Colagens autorais em base Google Earth

Figuras 45 e 46: Antes e depois no baixo Saída 7, Higienópolis, Zona Norte
Colagens autorais em base Google Earth

Figuras 47 e 48: Antes e depois na Av. dos Democráticos Saída 7, Higienópolis, Zona Norte
Colagens autorais em base Google Earth

Figuras 49 e 50: Antes e depois visada Linha Amarela Saída 7, Higienópolis, Zona Norte
Colagens autorais em base Google Earth



Proposta__

Hoje, o espaço urbano deve responder às inquietações de uma sociedade cada vez mais dinâmica e plural de forma inclusiva. Uma arquitetura ou espaço urbano poroso e permeável, aberto e articulador, plural e facetado parece ser um meio de trabalhar tais questões.

Desse modo a concepção de uma intervenção em um recorte como o da Saída 7 deve tocar nesses pontos e ainda responder à problemática da dissolução da cidade e partição do território, que rompem com o discurso de porosidade uma vez que a criação de barreiras e enclaves, visíveis ou não, impedem ou dificultam as interações de um corpo com outro e desse com o meio.

Na área de trabalho a barreira criada pela Linha Amarela gera espaços fragmentados, vazios, sem uso e sem atrativos para o pedestre, do mesmo modo que estabelece a dualidade entre o subúrbio de prédios baixos e a via expressa traduzindo a pressa e o tempo livre. O baixio do viaduto é o ponto de contato entre a velocidade e a pausa, ilustra a tensão entre a inércia e o movimento.

A intervenção proposta, portanto, se apoia na necessidade de rearticulação desse território, entendendo que para tal é preciso um desenho aberto em diversos sentidos, desde a concepção ao traçado. Assim, a concepção parte da experimentação, iniciando-se na etapa de TFG I na forma de "Ensaio" (pág. 40) partindo do entendimento das ausências e presenças do recorte e caminhando para a proposição de modo empírico. Esses, deram base para a intervenção apresentada a seguir. Os objetos, há época indeterminados, auxiliaram na especulação das diversas relações que poderiam acontecer nesse espaço.

A partir disso, procura-se elementos ou série de estratégias/sistemas que sintetizem as latências desses ensaios em prol da reconexão do território. Esses pretendem ser articuladores, conectando as duas partes do bairro e esse com a via ao alto, em uma tentativa de mudar as funções, papéis e significados desse trecho da cidade através uma experimentação pontual (SECCHI, 2009).



Figura 51: Praça central
Produção autoral

Desse modo, foi concebido um espaço definido pelo usuário. Entendendo o conceito de porosidade a partir da ideia de troca, o objetivo desta proposta é criar uma base para tal. Para isso, a requalificação desse espaço passa pela reordenação dos fluxos de pedestres e veículos - que passam a ter importância secundária -, criação de novos percursos e espaços de estar, implantação de novas estruturas de travessia e conexão com meio - nos eixos horizontal e vertical.

Esses sistemas de espaços livre e edificados pretende funcionar como base para desenvolvimento do espaço a partir da interpretação do mesmo pelas pessoas que o usam, dialogando com a ideia de uma arquitetura aberta. Defendida nesse estudo como possível geradora de territórios porosos e permeáveis.

Nesse sentido, as relações e experiências do usuário ganham destaque. Acredita-se que se esse se sente como dono do espaço, capaz de tomar decisões sobre o mesmo, quais caminhos tomar, quais experiências viver, o que olhar ou o que fazer, as trocas interpessoais e entre as pessoas e o meio se dão de forma mais eficiente e natural.

Essa interlocução entre pessoa e meio age como articuladora do território dividido. A percepção do lugar é capaz de levar a descobertas, causando interesse, curiosidade. O objetivo de se criar/edificar - em sentido amplo - entre os viadutos parte da percepção desse elemento como barreira visual. A diferença de escala entre o viaduto da Linha Amarela e seu entorno na Saída 7 faz com que a Via tenha predominância na paisagem como um todo, ainda o espaço subutilizado criado nos baixios desse viaduto, conforma um trecho alheio ao restante do recorte. Percebe-se em escala local, como já pontado, que a partir da implantação dessa grande estrutura o território antes lido como único passa a ser entendido em duas partes, o território da esquerda e o território da direita (fig. 52).

A partir dessa noção o desenho se desenvolve nos baixios do viaduto como forma de trazer atenção para esse, o integrando novamente à cidade (fig. 53). Como consequência dos novos usos

e quebra da hegemonia da Avenida ao alto, o espaço pode ser percebido (fig. 54) e vivido. Assim o território passa a ser lido mais uma vez como um só.

Buscou-se criar um ambiente para a atividade e interação, que evocasse uma sensação de liberdade. Para isso, o pensamento inicial baseia-se principalmente na requalificação do espaço público destinado ao pedestre aliada a implantação de dispositivos para comércio, serviços e lazer nas áreas entre os baixios dos viadutos que poderiam excitar uma espécie de centralidade para o lugar, centralidade essa tratada aqui como lugar de significado simbólico e grande acessibilidade.

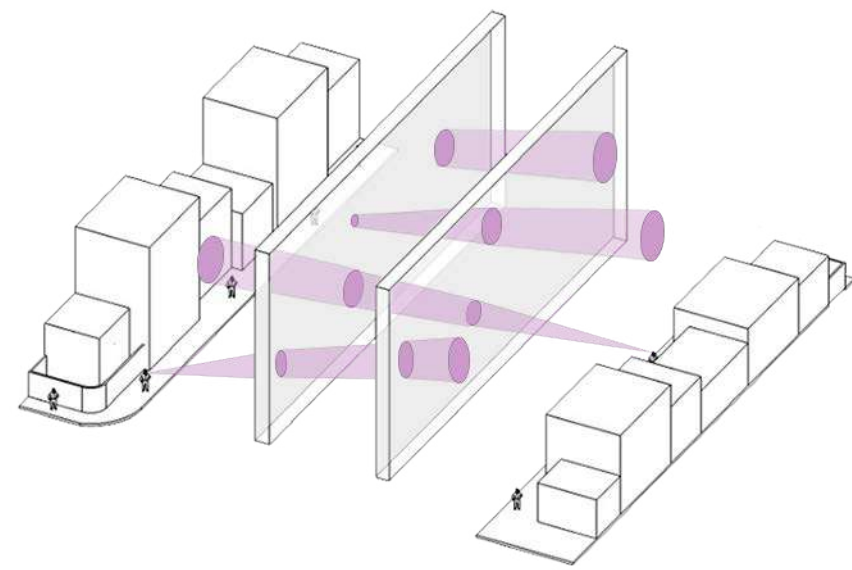
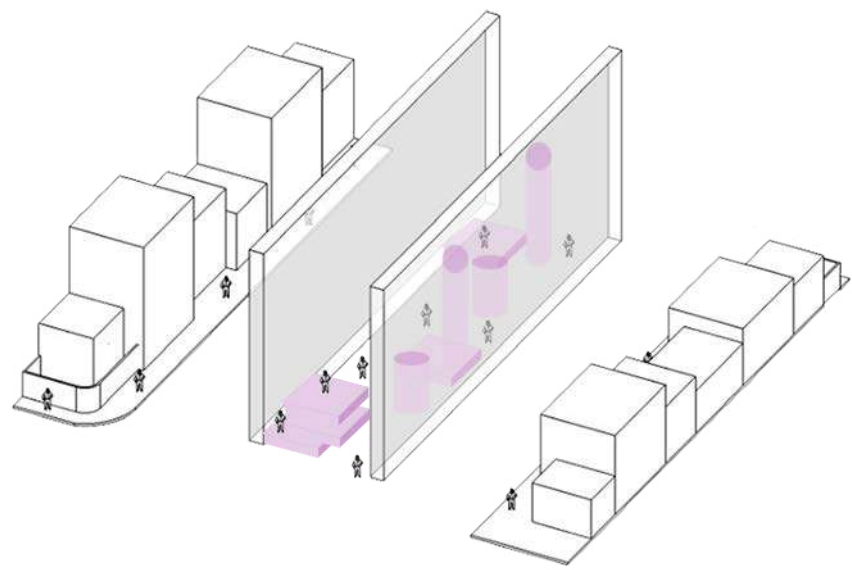
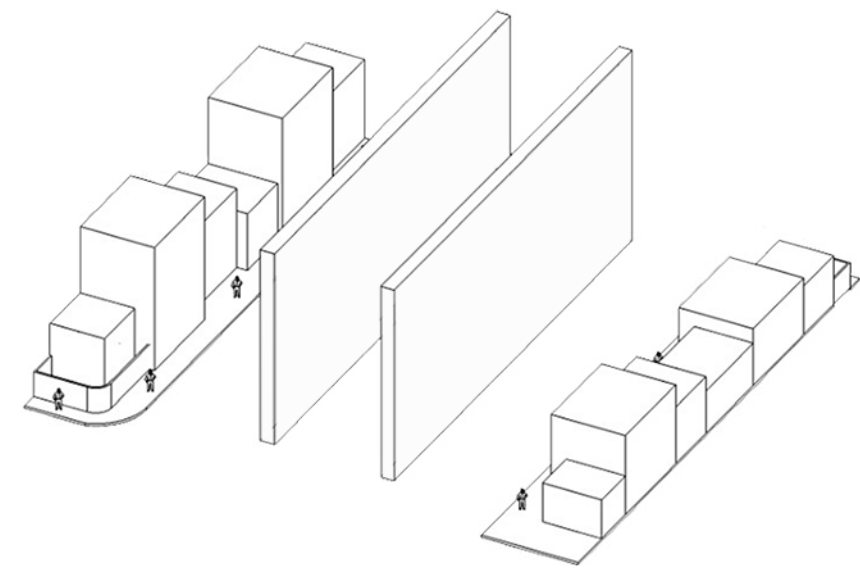


Figura 52: Viaduto como barreira
Produção autoral

Figura 53 e 54: Dinamização e percepção do baixo
Produção autoral

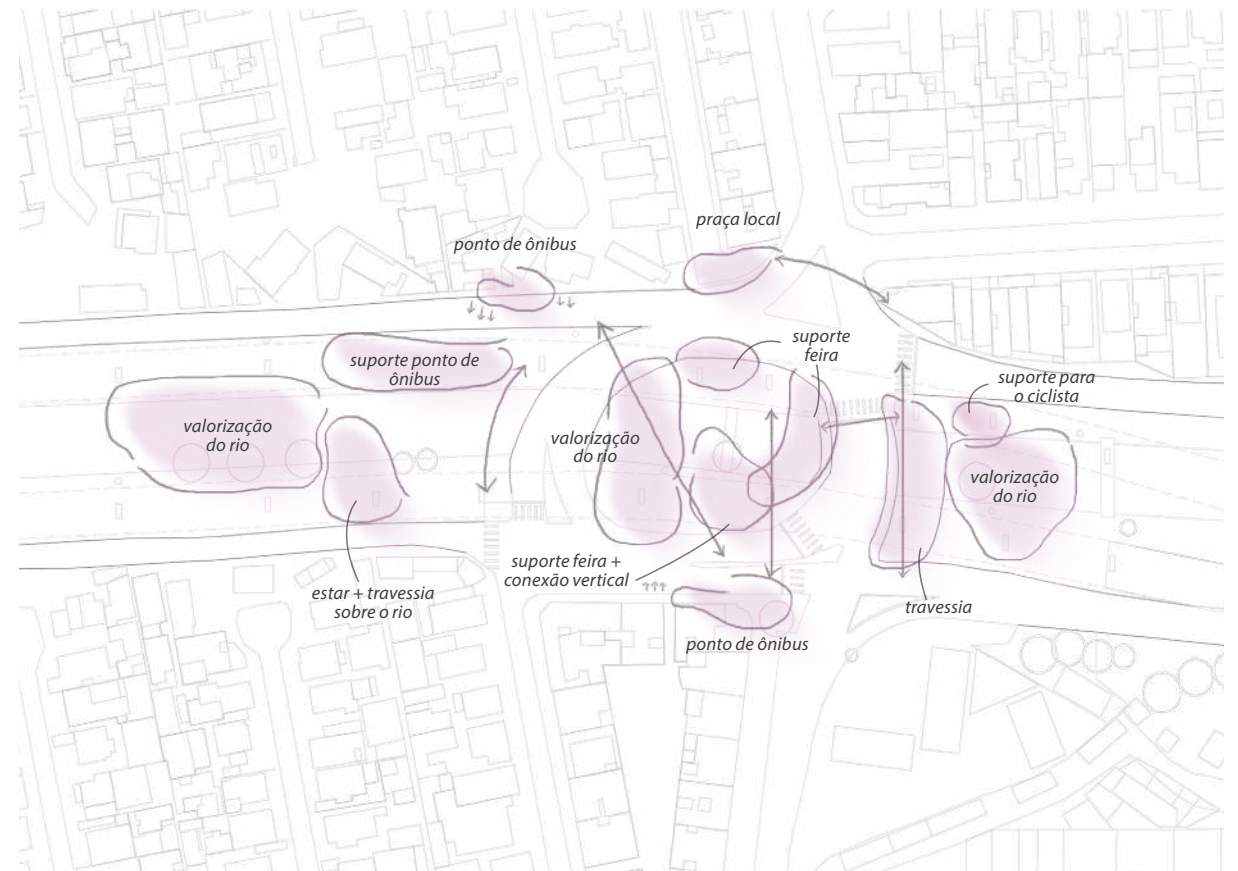
_ Prática

O projeto se desenvolve em camadas que se mesclam em um estado constante de reconfiguração e descoberta. As novas instalações e espaços públicos podem engatilhar um processo de recuperação da área construindo melhores condições de porosidade, estimulando o processo de percolação recíproca entre as pessoas (SECCHI, 2019), por meio da "quebra" do enclave causado pela Linha Amarela.

Tomando como exemplo projetos cuja premissa era baseada em uma série de projetos menores e distribuídos pela cidade afim de mudar as funções, papéis e significados de partes dessa (SECCHI, 2019, p. 86), a intervenção na Saída 7 constitui em uma ação pontual em que as estratégias propostas formam um sistema que serviria como irradiador de qualidade urbana para garantir acessibilidade às pessoas. Criando como consequência um ambiente menos árido, organizado e com mais possibilidades.

Para essa proposição, observa-se os ensaios feitos na primeira etapa desse trabalho (TFG I), principalmente o *Ensaio 02: desenho* e *Ensaio 03: propositivo* (págs. 44 e 45) que permitiram explorar a possibilidade de um novo fluxo, não de atravessamento, mas de permanência na parte central do recorte. Além disso, as estratégias de desenho urbano adotadas no *Ensaio 03: propositivo* direcionam para uma intervenção em que se destaca a organização, dinamização e valorização do espaço para sua retomada por parte de seus usuários.

Então, é a partir do impulso de se criar um movimento convergente para a o centro do baixio que o trabalho se desenvolve. Refletindo sobre a imagem e estrutura do cenário em que se insere e criando um ambiente no qual o caminhar pode ser cadenciado, o entorno observado e interações interpessoais podem ser intensificadas.



Figuras 55: Diagrama de bolhas
Produção autoral



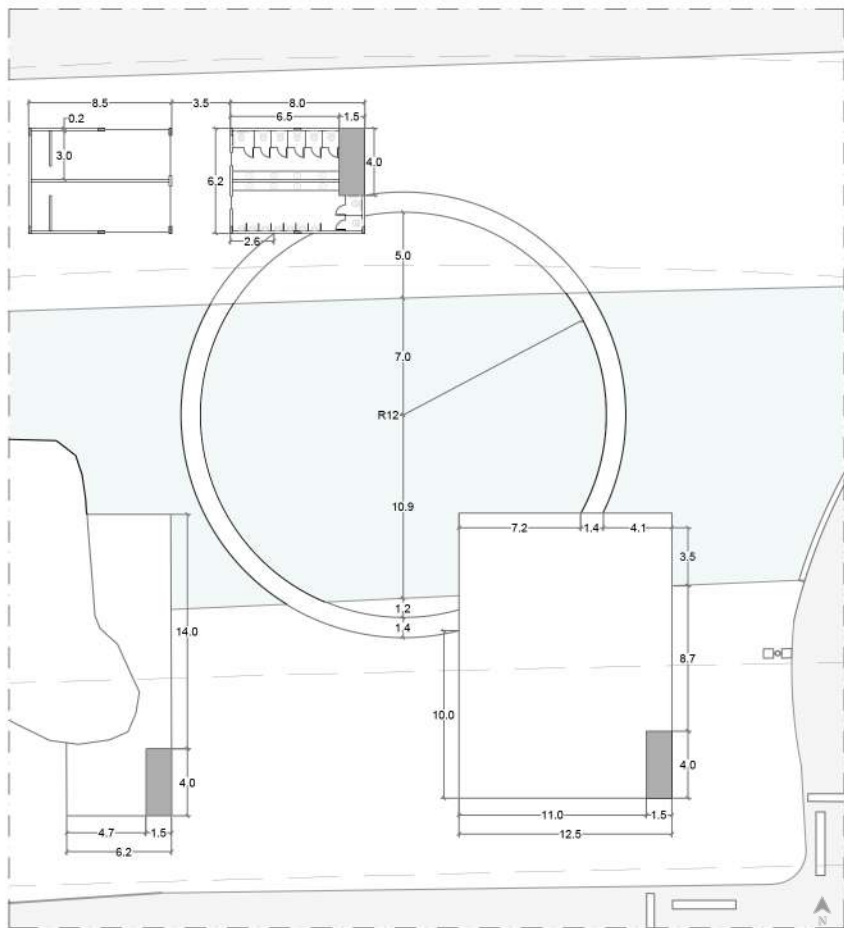
1. Barreira ecológica 2. Jardineira sobre o rio 3. Ponto de ônibus 4. Banheiro público+quiosque fixo 5. Travessia circular 6. Decks de madeira 7. Nova praça local 8. Passarela vertical 9. Reestruturação mototáxi 10. Ciclofaixa 11. Bicletário público

área para quiosques

0 5 15 20m

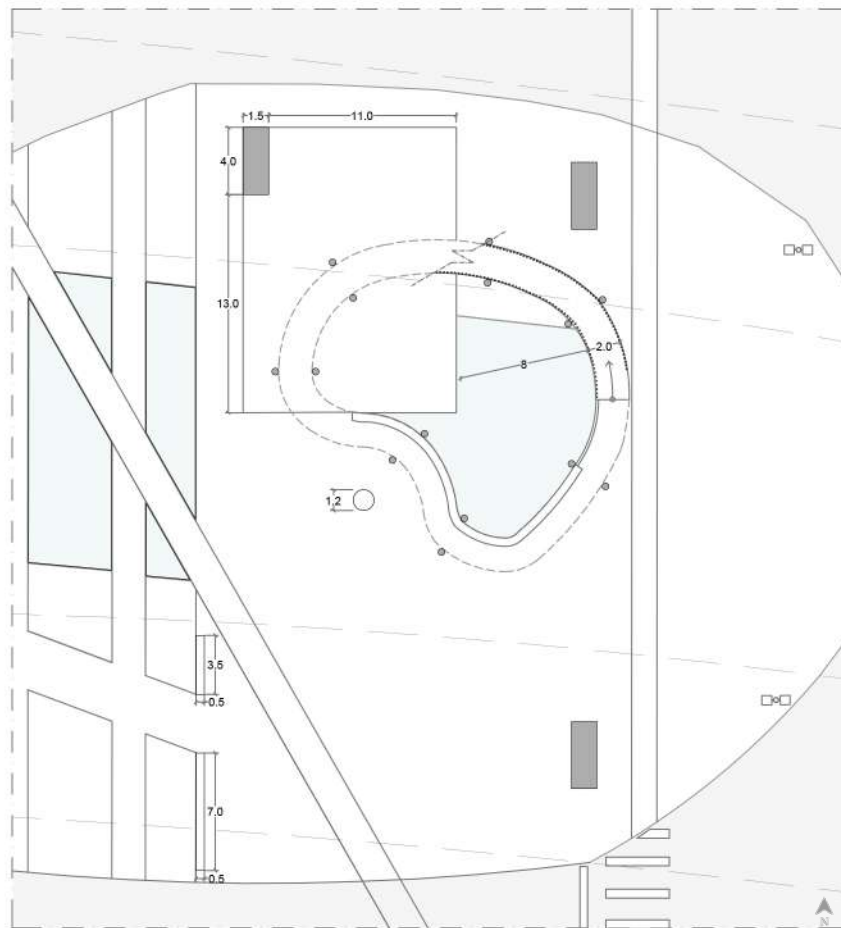


Figura 56: Planta
Produção autoral



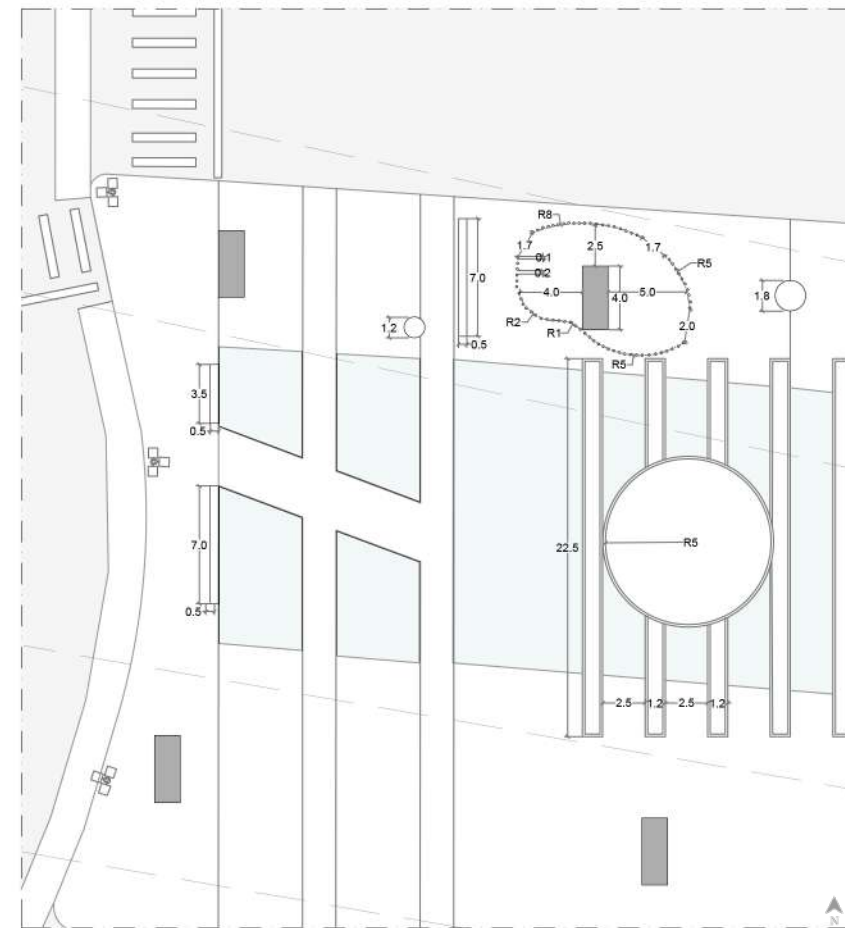
Banheiro público+quiosque fixo, Travessia circular, Decks de madeira

Escala 1/450



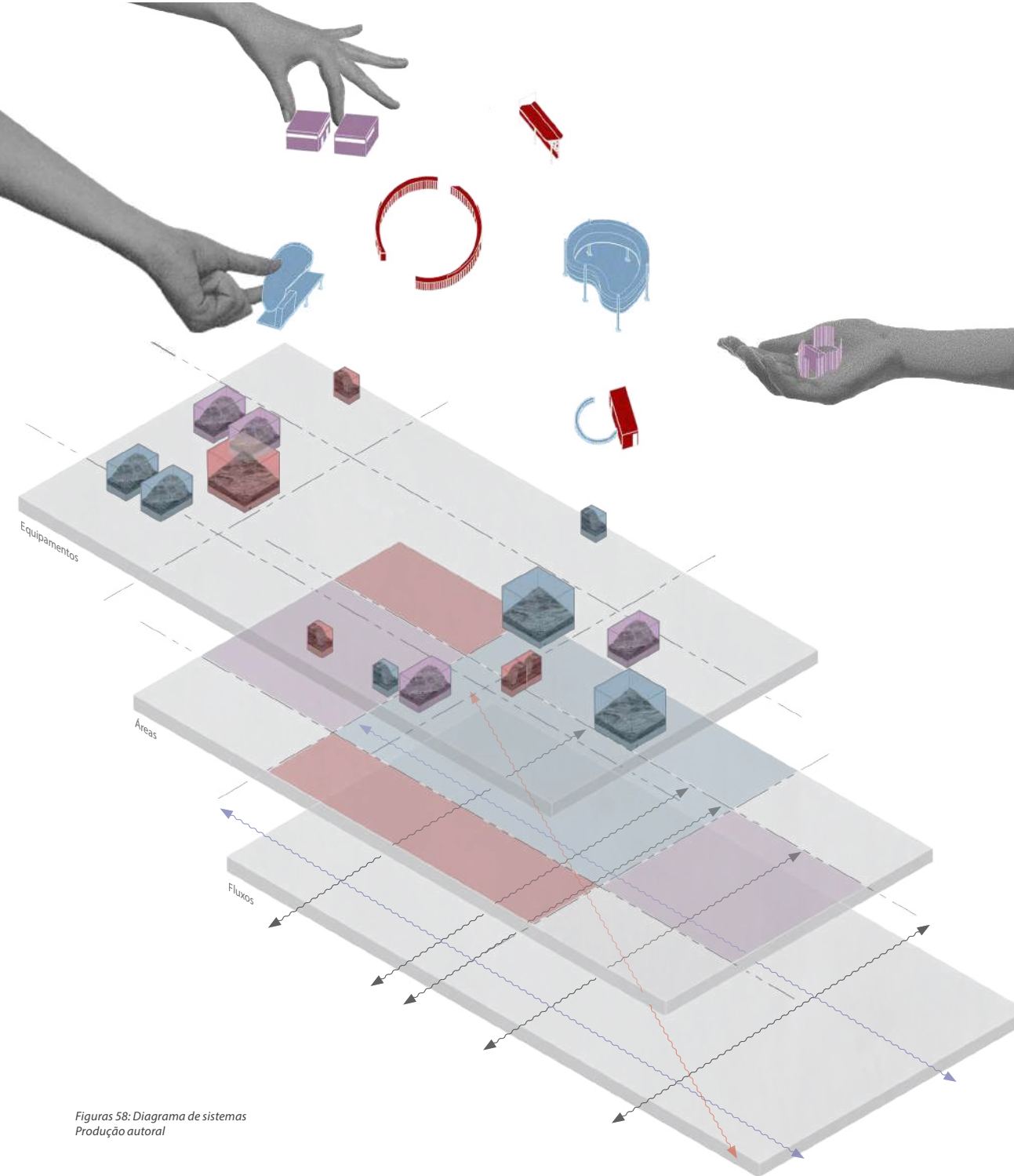
Praça central: Passarela vertical, Deck de madeira, M obiliário

Escala 1/450



Ciclofaixa, Bicicletário público, Jardineiras sobre o rio, Mobiliário

Escala 1/450



Figuras 58: Diagrama de sistemas
Produção autoral

A metodologia de implantação da intervenção tem como ponto de partida e principal atributo a observação, compreensão e aproveitamento das camadas urbanas anteriores a ela, as pré-existências.

Primeiro visita-se o recorte. Então o início do estudo se dá no reconhecimento de suas dinâmicas, formas, imagens e personagens. Em seguida identificam-se as fragilidades e oportunidades para assim vislumbrar as possíveis ações e desenhos que alinhariam esse território com a proposta central desse estudo, de conformar um espaço articulado, poroso e permeável.

Para tal e a partir da determinação das principais linhas de força do recorte, determina-se os novos fluxos desejados, conectando suas duas partes de forma transversal, diagonal e longitudinal. Com isso surgem áreas de distintas vocações - articulação intraurbana, espaço livre (central) e espaço apoio ao usuário/apreciação (extremidades). Assim os equipamentos são distribuídos proporcionalmente nessa base. Essas estruturas inicialmente aformes são divididas em três grupos:

- _concentração de fluxos (azul)
- _distribuição de fluxos (vermelho)
- _concentração e distribuição de fluxos (roxo)

A divisão desses equipamentos é feita com base em seus reflexos e relações dos mesmos com a fluência do recorte. Visto a necessidade de associar a esse local um significado que exceda o de simples atravessamento. Com isso tem-se um sistema de aparelhos cujo objetivo é apoiar a nova lógica de fluxos sugerida (fig. 58).

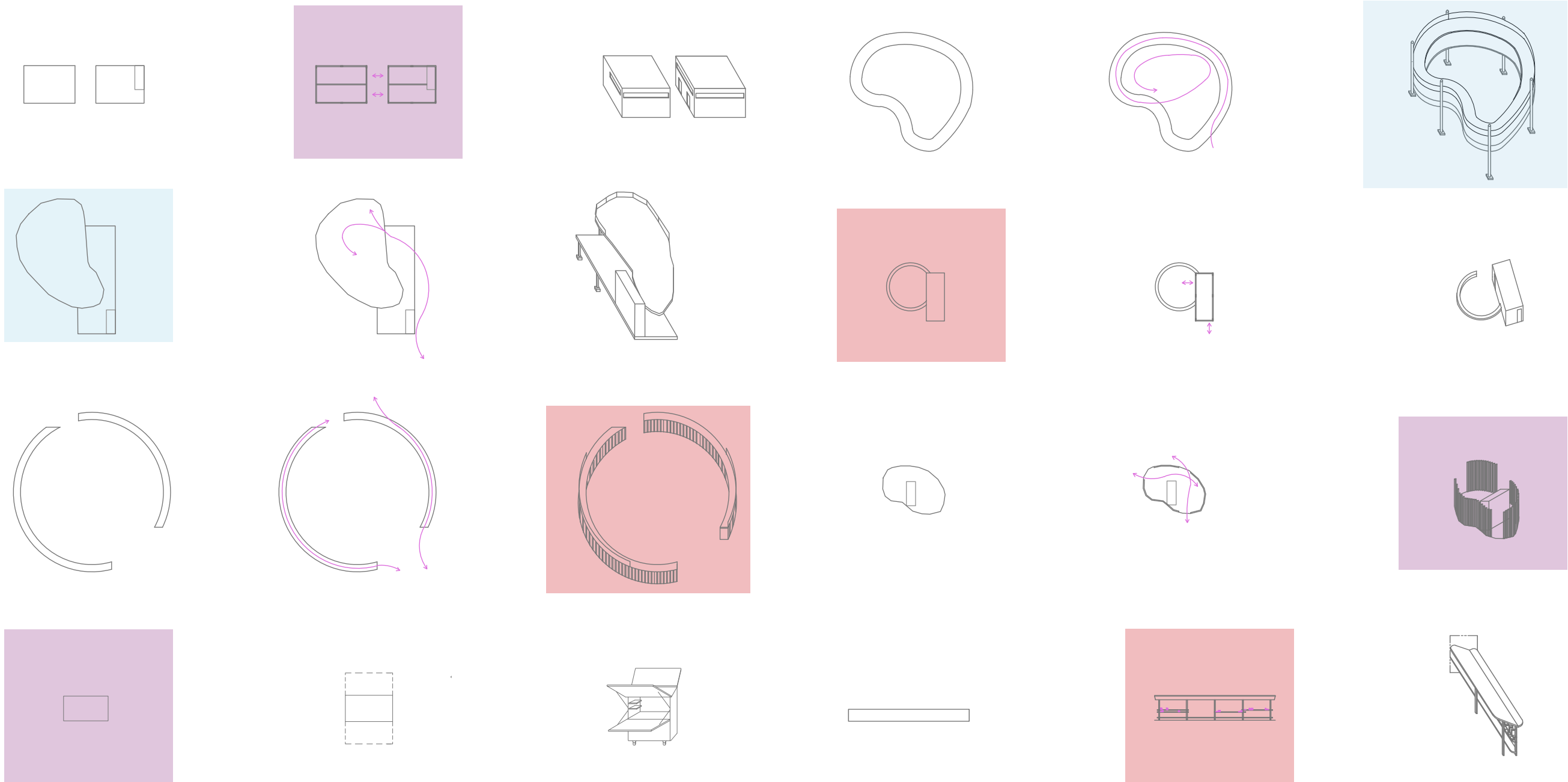
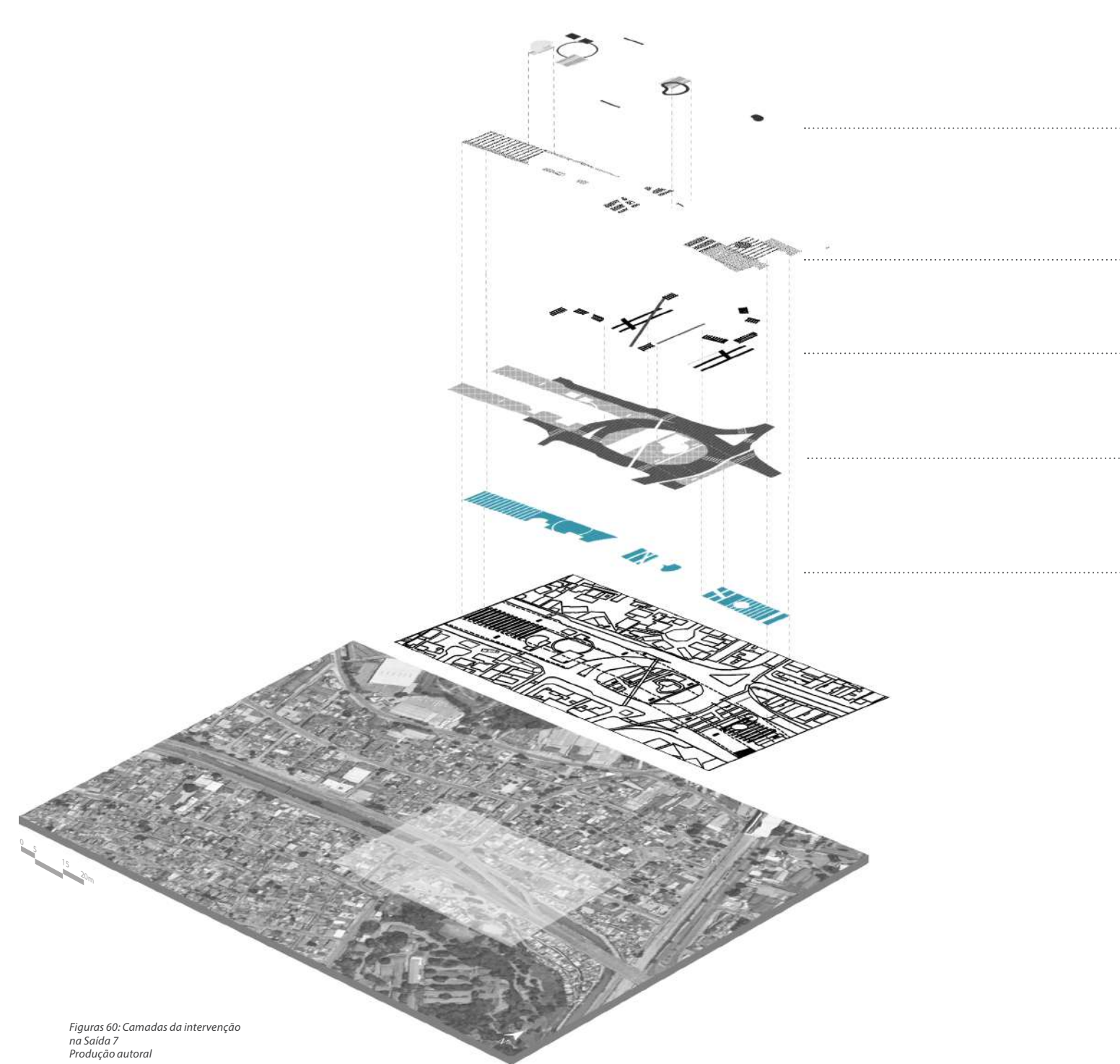


Figura 59: Equipamentos
Produção autoral



Estruturas_ são os equipamentos propostos. Compreendem travessias, passarelas, edificações de programas diversos e tudo o mais que tenha por objetivo dinamizar, ampliar os usos e/ou mudar a lógica atual do espaço. Essas, podem ter usos determinados ou não, seguindo a premissa inicial da intervenção que é a de funcionar como um espaço definido por seu usuário e aberto à interpretações.

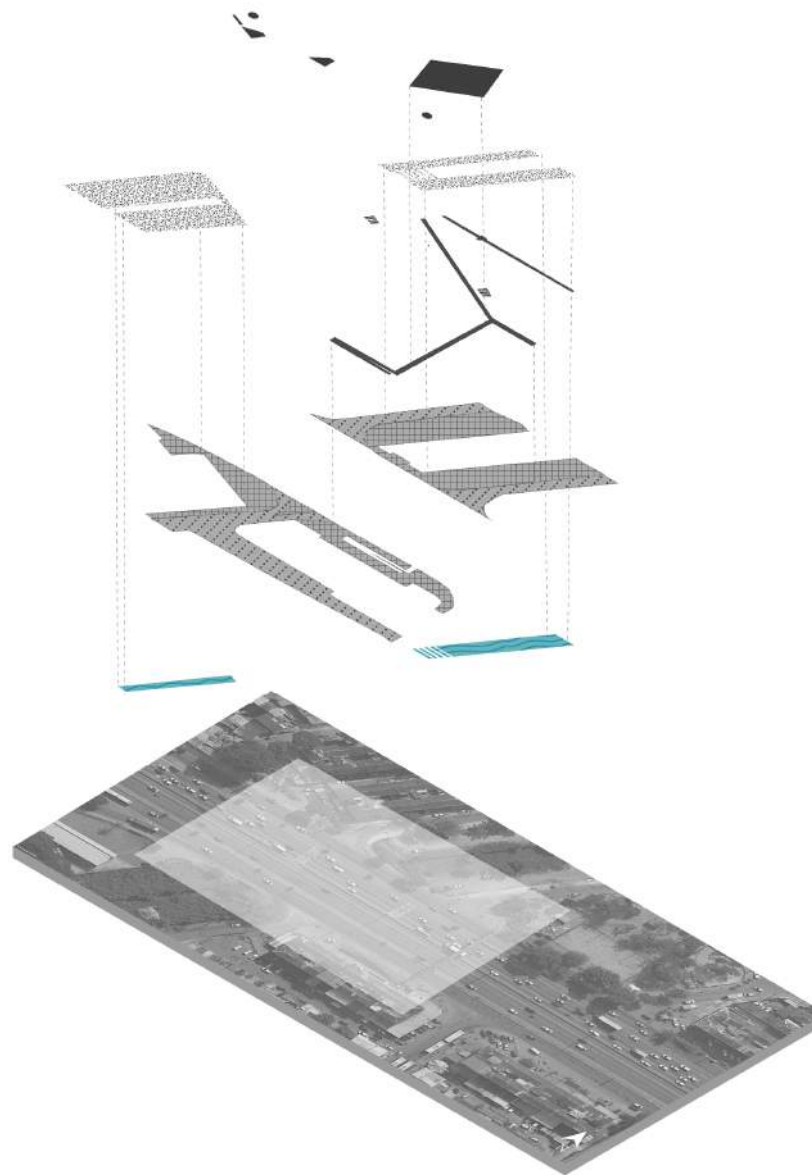
Áreas verdes_ compreendem canteiros, árvores, jardins etc, pré-existentes ou propostos. Seu emprego parte do reconhecimento de que esses elementos tem um importante papel na constituição de uma paisagem urbana mais democrática e saudável, quebrando a monotonia das grandes estruturas e a aridez dos recortes.

Caminho_ servem como marcadores do percurso. Tem o objetivo de enfatizar a transversalidade e noção de articulação do espaço. Se destacam do "suporte" por meio da paginação, relevo, função específica (faixas de pedestre) ou materialidade. Fazem parte da proposta de dinamizar o caminhar e enriquecer a experiência de troca e vivência do lugar.

Suporte_ base da intervenção, o suporte é o plano principal que permite a introdução dos novos elementos/sistemas na paisagem. Se apoia em estruturas urbanas existentes para assim funcionar como catalizador para a futura intervenção, fornecendo o espaço necessário para tal.

Águas_ as águas naturalmente se encaixam como pré-existências de valor natural. Além de marcantes na paisagem local servem muitas vezes como divisas de bairros, pontos de referência e marcadores da história da localidade.

Pré existências_ primeira camada a ser considerada, compreende as existências anteriores á intervenção. De valor natural (topografia, águas, áreas verdes etc) e/ou elementos contruídos, que vão desde calçadas, travessias e afins até edifícios e grandes estruturas. Observa-se aqui as várias escalas e dinâmicas contidas em um determinado recorte urbano para identificar as fragilidades e oportunidades presentes. A partir dessa identificação o desenho se constroi de forma plural partindo do princípio de que um ambiente urbano é formado por camadas que se sobrepõe (Secchi, 2009).



Observando a intervenção proposta em um olhar macro, pode-se perceber o uso de estratégias factíveis, diversas e dinâmicas que poderiam, com os devidos ajustes, serem aplicadas em outras alças da Linha Amarela ou em outros recortes urbanos fragmentados como consequência dessas grandes infraestruturas funcionais. Nesse contexto, a intervenção, que se desenvolve na saída 7 em seis camadas complementares, serve de estudo metodológico para tal (fig. 60).

Apresenta-se então seis sistemas que desempenham papéis distintos e específicos que devem ser considerados para a proposição de uma nova intervenção seguindo esses moldes. Vale ressaltar que essa replicabilidade não se atem ao desenho em si, mas sim ao conjunto de sistemas propostos que visam acentuar as potências - físicas e não físicas - de um dado recorte de trabalho. Para ilustrar essa ideia toma-se como exemplo um recorte da Av. Brasil em seu trecho no bairro de Irajá, também na Zona Norte da Cidade (figs. 61,62 e 63).



Entendendo que a experimentação fez parte de todo processo desse trabalho, o desenho proposto também compreende esse conceito. Elementos novos e de destaque, não necessariamente robustos ou complexos, guiaram o traço para um lugar mais lúdico (Fig. 64) enquanto as articulações ao nível do solo racionalizam e conectam o pedestre ao rio abaixo, ao mesmo passo que servem como base para apropriação (Fig. 57). Seja pelo comércio ambulante, seja por performances culturais ou encontros políticos.

A partir da mistura de formas, alturas, camadas, texturas e usos com programas de utilidades e livres (fig. 56), o projeto se desenvolve por meio da diluição. Ou seja, a tentativa de conceber um caráter urbano, no qual o usuário não se sinta deixando o espaço público, mas deslocando-se através dele, percebendo seus elementos de entorno e camadas de maneira natural ou até despercebida.

Para isso propê-se:

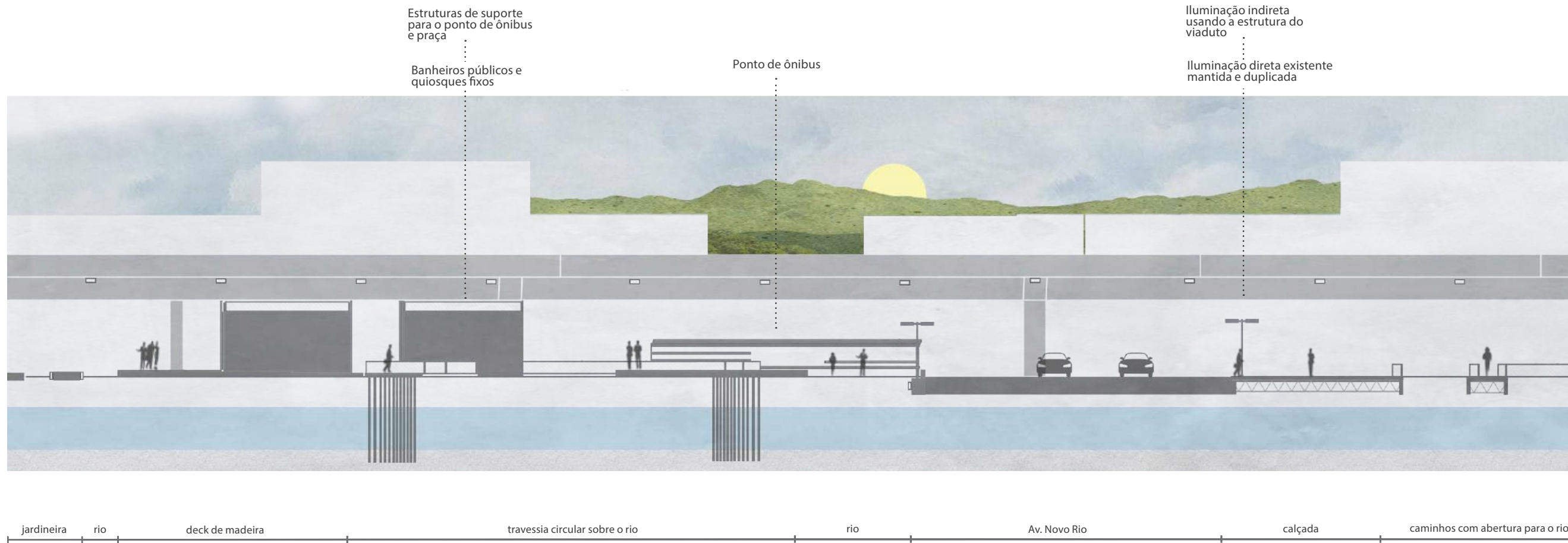
- no espaço destinado aos veículos com piso elevado de textura diferenciada que induza à diminuição da velocidade do veículo;
- diminuição das vagas de estacionamento e conseqüente aumento das baias de ônibus, criando abrigos mais confortáveis e com características interativas;
- criação de ciclofaixa na Avenida do Democráticos conectando as estações de trem de manguinhos e Bonsucesso;
- aumento da área de circulação e estar para pedestres a partir de "plataforma" metálica sobre o rio que mescla cheios e vazios afim de não perder o elemento natural;
- aumento das áreas verdes com destaque para as jardineiras sobre o rio que remetem ao imaginário do ambiente natural que combina água e vegetação;
- espaços de convívio e interação através do emprego de decks de madeira às margens do rio;
- implantação de equipamentos de uso público como: bicicletário, banheiro público e quiosque fixo;
- reestruturação do mototáxi existente;

- implantação de passarelas lúdicas que servem como atravessamento e como conexão visual com a Linha Amarela;
- novas árvores e mobiliário urbano;
- aumento da iluminação artificial por meio de holofotes na própria estrutura da Via (na lateral e sob o tabuleiro), iluminação nos pisos das passarelas e estrutura das jardineiras e ainda acrescimento de pétalas nos postes existentes, duplicando ou triplicando sua capacidade.

Nesse contexto ainda podemos destacar três aspectos: o *Caminho*, que trata da diversidade de percursos oferecidos para o usuário e da experiência trazida por cada escolha. A *Perspectiva*, que se refere às visadas e percepção do lugar de diferentes ângulos. E o *Espaço Livre* cuja apropriação espontânea pode evidenciar ambientes com apelos sócio-educativos-culturais, além de servirem como suporte para o comércio ambulante, que ganham relevância por seu ato de resistência e por garantir vitalidade aos espaços públicos de forma espontânea e subversiva., ou ainda por feiras semanais/mensais.



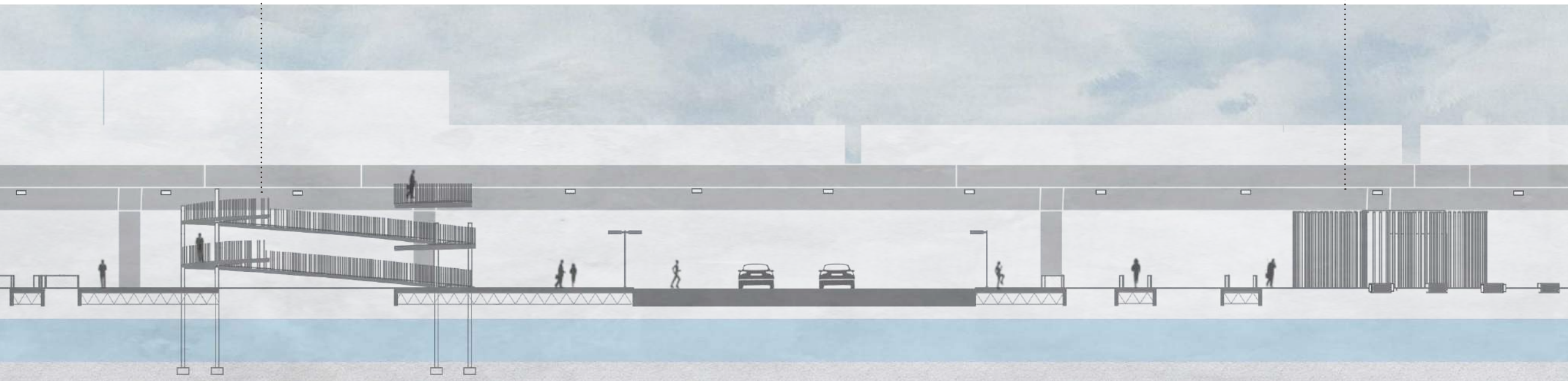
Figura 64: Travessia circular
Produção autoral



Figuras 65: Corte longitudinal
Produção autoral

Passarela vertical em espiral

Bicicletário público



suporte para feira/comércio ambulante

Av. dos Democráticos

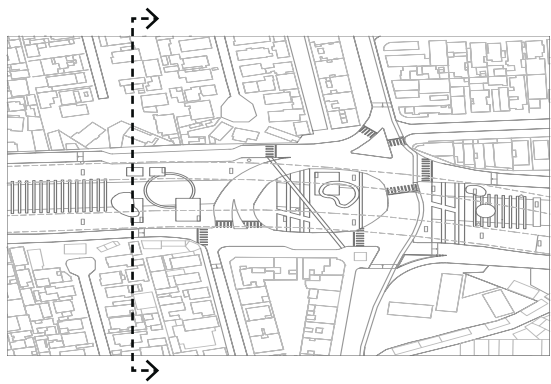
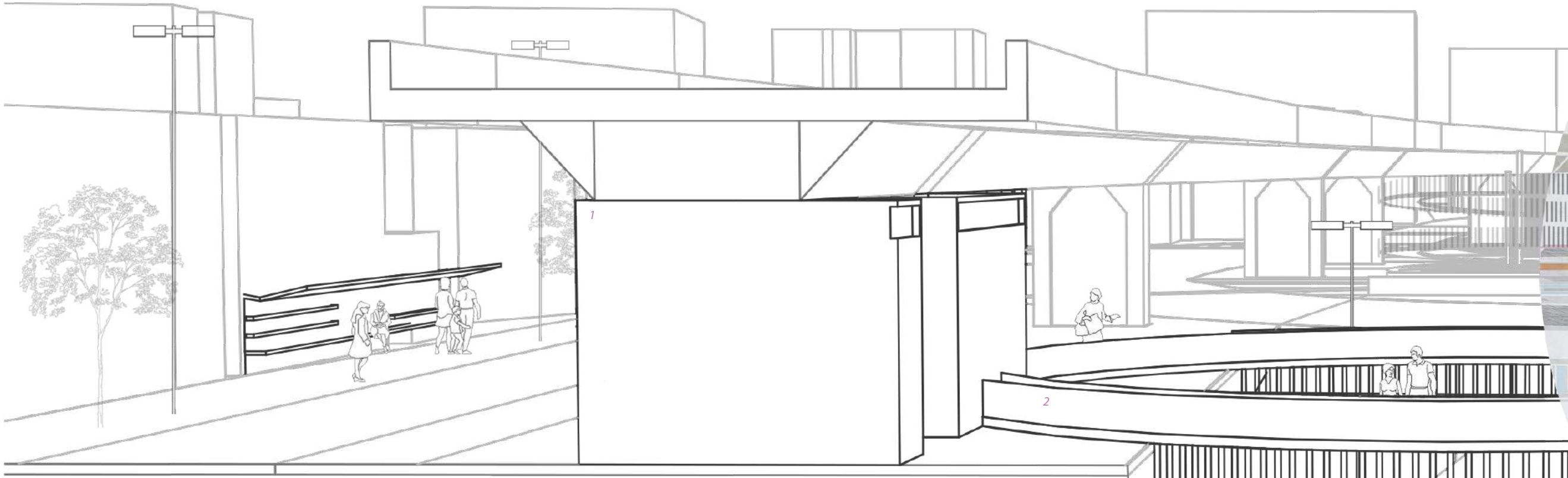
ciclofaixa

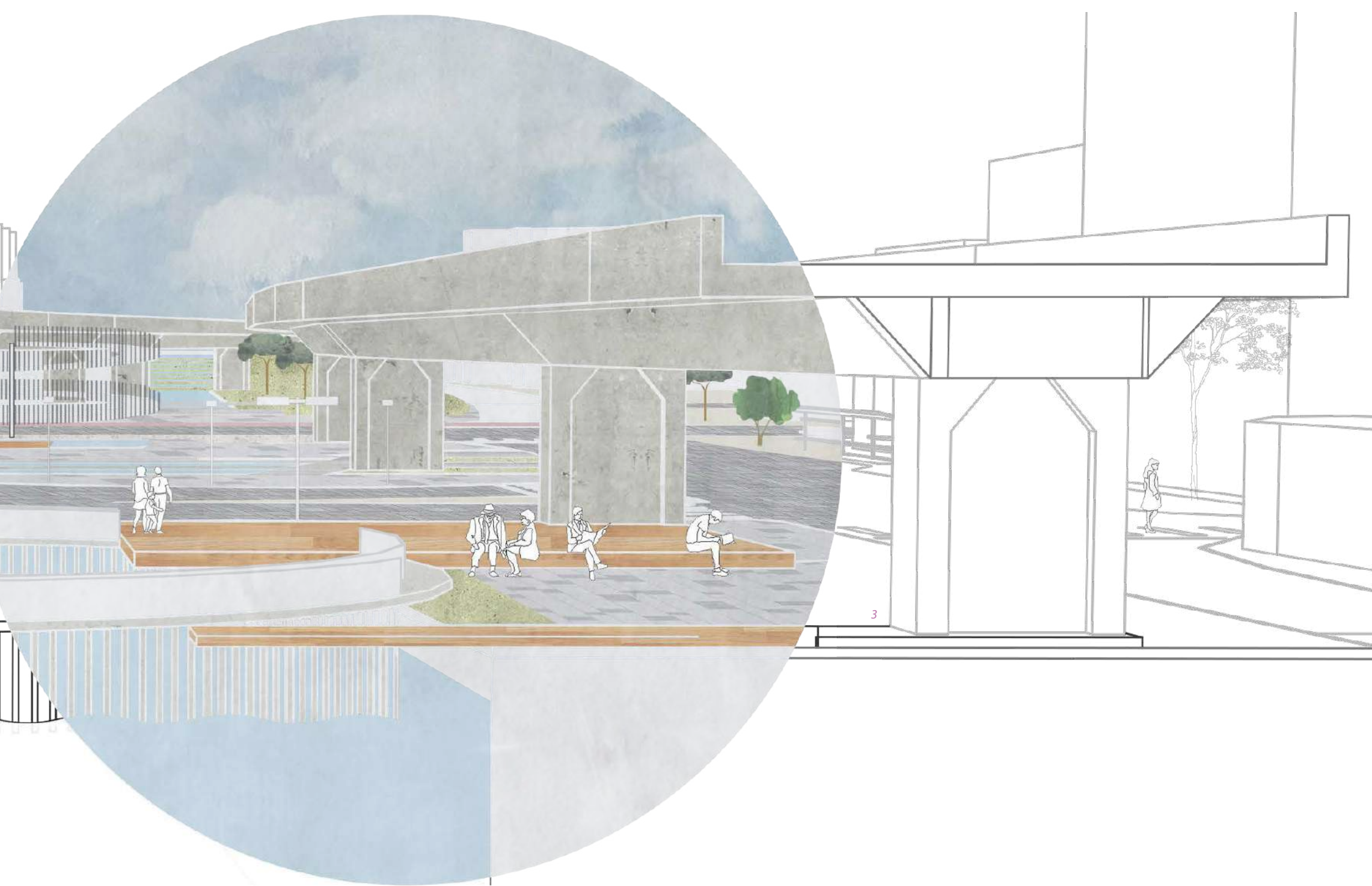
calçada

caminhos com abertura para o rio

rio

jardineiras





1 Edificação para suporte do usuário envolvendo os pilares do viaduto. Banheiros públicos / quiosques fixos.

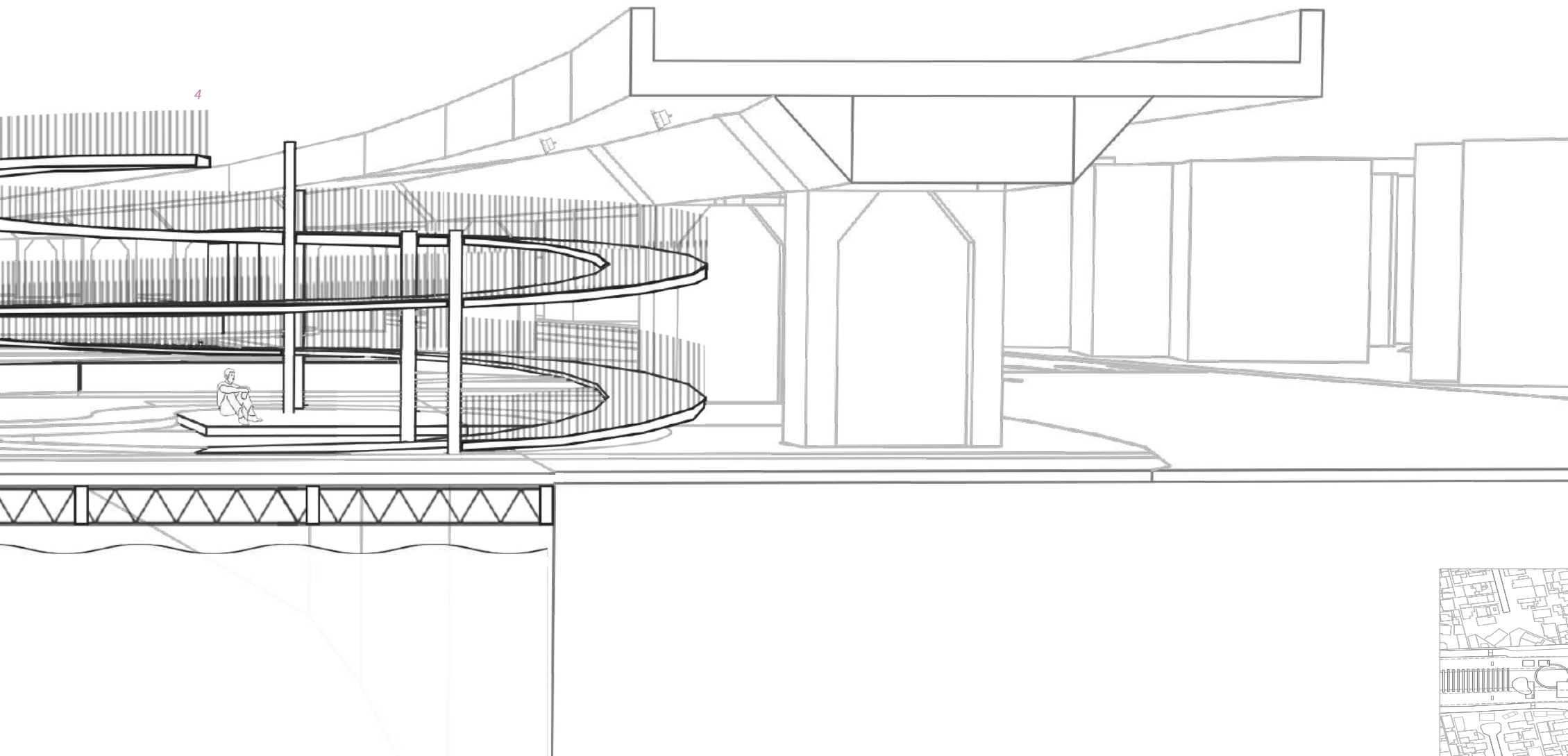
2 Travessia circular em concreto, metal e vidro. Fundação em estacas de concreto.

3 Decks de madeira ecológica e estrutura metálica como espaços de estar e convivência.

Figura 66: Corte transversal perspectivado 01
Produção autoral



Figura 67: Corte transversal perspectivado 02
Produção autoral



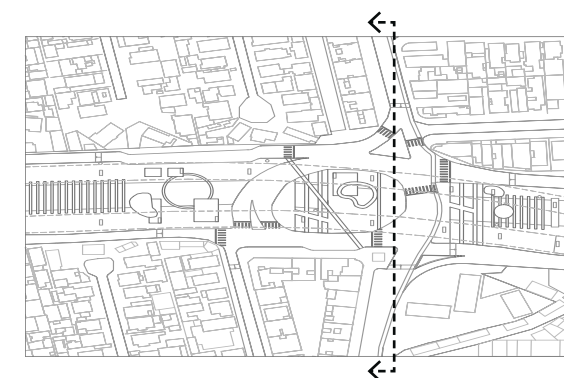
1 Pontos de ônibus com estantes para apropriação. Usos sugeridos: Biblioteca pública comunitária, jardins, exposições...

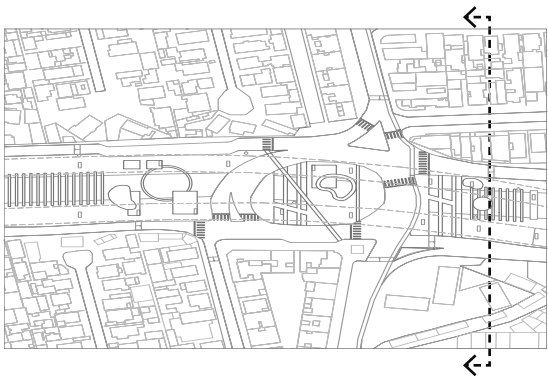
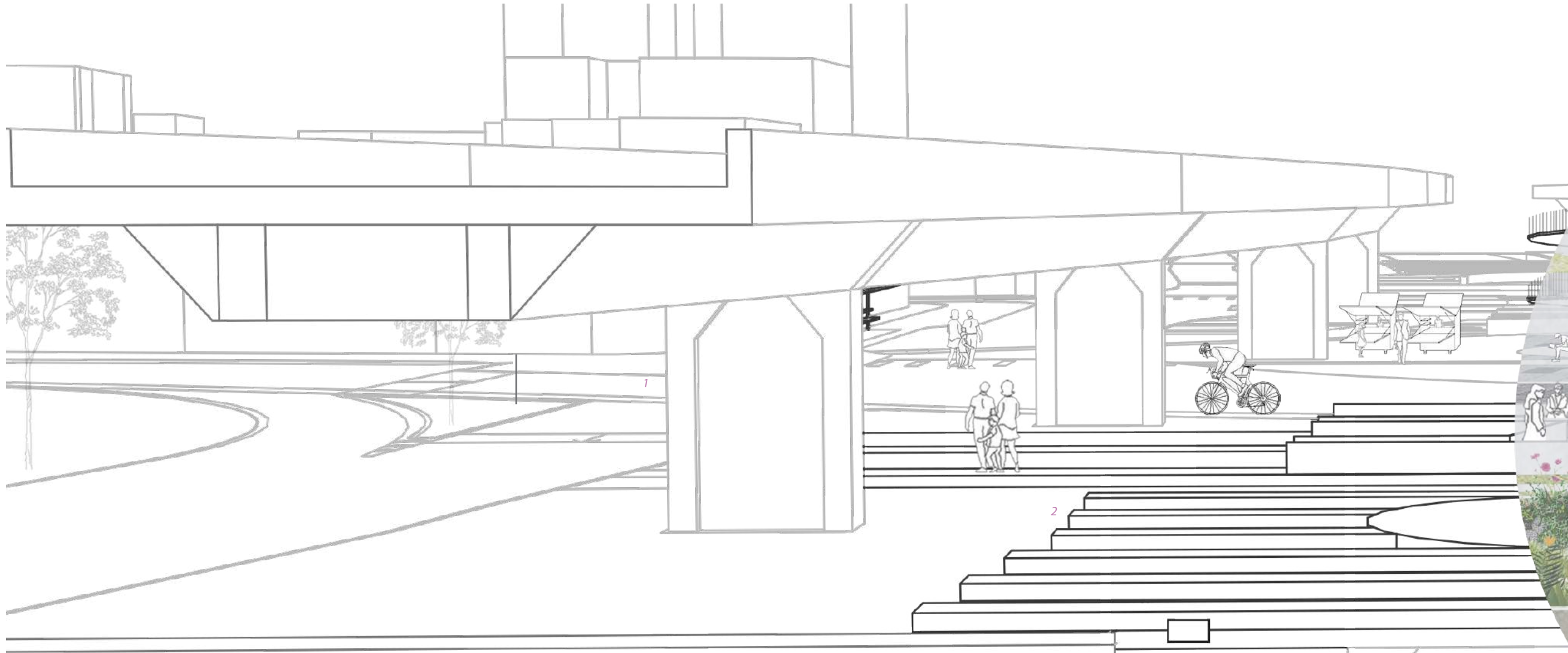
2 Carrinho para comércio livre com cobertura e balcão de exposição retráteis.

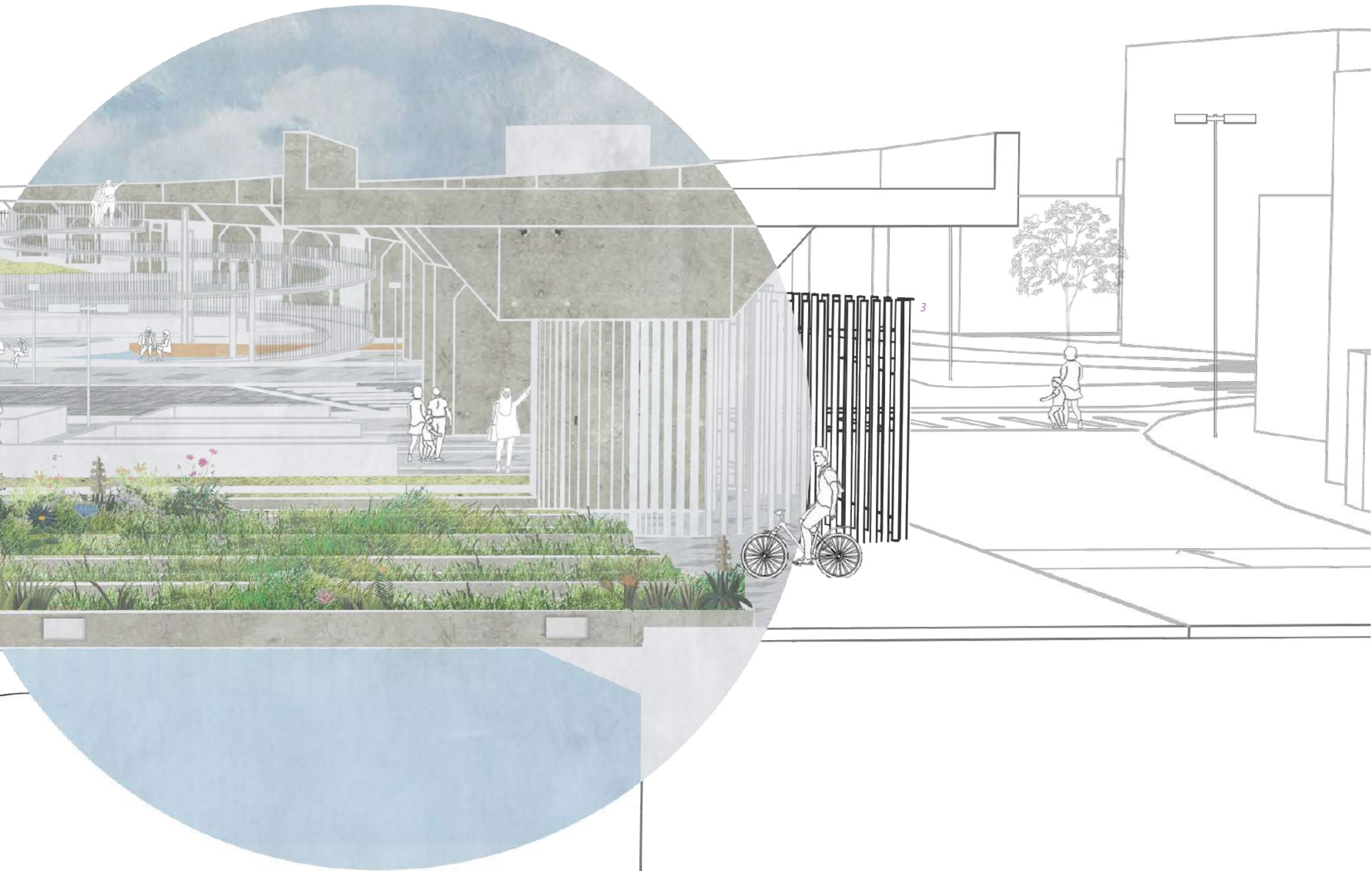
3 Piso em bloco intertravado apoiado em estrutura metálica treliçada sobre do rio.

4 Passarela vertical em espiral com estrutura metálica e fundação em concreto.

5 Iluminação indireta feita com holotes refletores na estrutura do viaduto .







1 Ciclofaixa na Avenida do Democráticos liga as estações de trem de Manguinhos e Bonsucesso.

2 Jardineiras sobre o rio para embelezamento do ambiente e resgate do imaginário do rio - água + vegetação

3 Bicletário público como suporte para uso da ciclofaixa. Estrutura ripada envolvendo o pilar do viaduto.

Figura 68: Corte transversal perspectivado 03
Produção autoral

_ Conclusão

A concepção da intervenção apresentada foi fruto do trabalho desenvolvido nas duas etapas que constituem o Trabalho Final de Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRJ. O estudo e compreensão de conceitos urbanos contemporâneos trazidos especialmente por Bernardo Secchi embasaram esse trabalho. Apesar desse urbanista escrever a partir de uma perspectiva - à priori - européia, seus conceitos e indagações podem ser facilmente trazidos para a realidade carioca. A discussão sobre a diluição do território e posterior tentativa de reintegração do mesmo por meio de megaprojetos é um desafio com o qual ainda se lida na Cidade do Rio de Janeiro.

Apesar do relativo sucesso de alguns desses empreendimentos em escala regional/urbana, como esses afetam suas zonas lideiras? Essas estruturas não deveriam prever contrapartidas em escala local? Ou ainda, estarem embuídas desde sua concepção de uma vontade de requalificar áreas marginalizadas?

Nesse sentido e como forma de responder às questões levantadas faz-se necessário experimentar, ensaiar e imaginar. Observando e se atendo aos limitantes físicos, sociais e políticos reais mas sem perder de vista a perspectiva de um ambiente urbano que carregue condições equivalentes de acesso e oportunidades independente de onde aconteça.

Na tentativa de romper essas barreiras urbanas pode-se criar um ambiente poroso, que contrapõe a ideia de hierarquia e prioridade de um corpo sobre o outro. Como forma de atingir novamente a unidade do território pode-se usar os pontos de contato desses elementos com o território e aproveitar as estruturas existentes para prever estratégias que possam ter efeito radial, valorizando o espaço de intervenção, seu entorno imediato e funcionando como ponto identificável para o bairro ou vizinhança.

Aqui, esses aspectos combinados pretendem inverter a lógica atual do recorte que hoje funciona como ponto intermediário entre origem e fim, um local de passagem e atravessamento. O objetivo

do desenho apresentado é, portanto, uma tentativa de recriar a relação entre o lugar e as pessoas. Lançando mão de novos dispositivos e relações a partir das latências existentes observadas em um olhar aproximado. Assim, vê-se a possibilidade dessa "utopia" ser replicada em diversas partes da cidade sem perder a identidade do lugar, entendendo as vocações peculiares presentes em cada um.



Figura 69: Isométrica intervenção
Produção autoral

_ Bibliografia

BORDE, Andréa de Lacerda Pessôa. **Vazios Urbanos: Perspectivas Contemporâneas**. Tese (Doutorado em Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. 2006.

COSTA, Carlos Smaniotto. **Metropol Parasol em Sevilha**. Vitruvius, 2011. Disponível em: < <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/11.130/4066>>. Acesso em: Outubro de 2020.

FOLLY, João Flavio Araujo. **Escalas de Mobilidade na Metrópole Contemporânea**: a adaptabilidade das infraestruturas urbanas. Tese (Doutorado em Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2020.

GUATELLI, Igor. **A marquise do Parque Ibirapuera e manifestação do conceito derridiano “entre”: arquitetura como suporte de ações**. Vitruvius, 2006. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.070/371>>. Acesso em: Outubro de 2020.

HASSENPFUG, Dieter. **Sobre Centralidade Urbana**. Vitruvius, 2007. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.085/235>>. Acesso em: Setembro de 2020.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 3. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2004.

LONGO, Marlon Rubio. **Hub de Mobilidade e Projeto Urbano**: ações urbanísticas e infraestrutura de transporte na metrópole de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo. 2005.

SECCHI, Bernardo. **A Cidade do Século Vinte**. São Paulo: Perspectiva, 2009.

SECCHI, Bernardo. **A Cidade dos Ricos e a Cidade dos Pobres**. 1. Belo Horizonte: yine, 2019.

SECCHI, Bernardo. VIGANO, Paola. et al. **Water and Asphalt, the Project of Isotropy**. UFO 5. Zurich: Park Books, 2016.

SEPE, Marichela. **Planning and Place in the City: Mapping Place Identity**. Oxford: Routledge, 2013.

SOLÀ-MORALES, Ignasi de. **Terrain Vague**. Archdaily, 2012. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-35561/terrain-vague-ignasi-de-sola-morales>>. Acesso em: Março de 2020.

SOUZA, Nali. **Teoria dos Pólos, Regiões Inteligentes e Sistemas Regionais de Novação**. Porto Alegre, 2005. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br>>. Acesso em: Outubro de 2020.

VALVA, Mylena D'ayala. **As Ideias Guias de Bernardo Secchi**. São Paulo: Pós, 2016. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.11606/issn.2317-2762.v23i40p48-64>>. Acesso em: Maio de 2020.

Sites

Biblioteca Nacional, Rio + Sempre, 2014.

Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/rio-cidade-paisagem/>>. Acesso em: Julho de 2020.

Höwler+Yoon, Collier Memorial, 2015.

Disponível em: <<http://www.howeleryoon.com/work/46/collier-memorial>>. Acesso em: Outubro de 2020.

Metalocus, Theaterplein by Studio Bernardo Secchi & Paola Viganó, 2015.

Disponível em: <<https://www.metalocus.es/theaterplein-studio-bernardo-secchi-paola-vigano>>. Acesso em: Outubro de 2020.

Portalgeo, Bairro Cariocas, 2012.

Disponível em: <<http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairros Cariocas>>. Acesso em: Setembro de 2020.

Prefeitura do Rio de Janeiro, Volume das principais vias do Rio, 2016.

Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br>>. Acesso em: Setembro de 2020.

Vídeos

Construção da Linha Amarela, 1995, Entrevista com César Maia.

Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=nSJ4uU9Mj4U>>. Acesso em: Julho de 2020.

Projeto Linha Amarela - OAS. 1994.

Disponível em: < <https://www.youtube.com/watch?v=ifo6IYPH8iY>>. Acesso em: Julho de 2020.



Figura 70: Passarela vertical
Produção autoral

