



URBANISMO E SAÚDE

Ramos em foco

Daniele Ferreira de Brito

URBANISMO E SAÚDE
Ramos em foco

Daniele Ferreira de Brito

Rio de Janeiro, 2021.

Universidade Federal do Rio de Janeiro
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Trabalho Final de Graduação II
2020.2 Remoto

Orientador
Rodrigo Rinaldi de Mattos

ÍNDICE



Introdução

Objetivo e Método

Objeto

Análises

Intenção Projetual

Projeto

Cronograma

Bibliografia

9

15

21

27

41

58

94

96





INTRODUÇÃO

URBANISMO E SAÚDE

RAMOS EM FOCO

A partir do diálogo entre as disciplinas do urbanismo e da saúde humana, é possível traçar relações aos aspectos da boa qualidade de vida. Acerca desses temas, é fundamental que se exerça uma abordagem multidisciplinar, em que se observem os aspectos sociais, econômicos e ambientais do projeto urbano. Esta discussão evidencia a urgência de um processo que não desvincule as necessidades inerentes de uma metrópole à possibilidade de se criar um ambiente saudável para seus habitantes.

O ano de 2020 seguirá marcado pela história como aquele em que todas as áreas de conhecimento se voltaram para o combate à uma pandemia que assolou o planeta. Se por um lado temos a tecnologia e ciência a nosso favor no combate às moléstias que nos abatem, devemos reconhecer que estas foram possíveis apenas com o crescer e desenvolver-se das cidades ao longo dos últimos séculos. Tecnologias e metrópoles caminham juntas, e com sua crescente magnitude surgem problemas que resultam da falta de planejamento urbano, ou mesmo de seu não cumprimento.

Problemas urbanos relativos ao crescimento desordenado das cidades são observados há tempos. A revolução industrial evidenciou a relação direta entre a precariedade dos siste-

mas de saneamento e adensamento urbano às epidemias recorrentes. No início do século XX surgem os primeiros esforços para requalificar a urbe através de políticas higienistas, descritos como o nascimento do urbanismo. Propunha-se a resolução destes problemas através da melhoria nas condições de saneamento e drenagem, bem como o embelezamento das cidades e seu ajardinamento. Problemas de mobilidade já eram levados em consideração para a reformulação dos espaços urbanos.

Desde seus primeiros passos, o urbanismo preconiza a influência do bom planejamento das cidades sobre a qualidade de vida e saúde das pessoas. Da revolução industrial à atualidade o impacto urbano sobre a saúde é descrito e evidenciado, mas as pressões e relações tecidas pelo sistema do capital não refletem, na maioria dos casos, a prática do bom urbanismo.

No Brasil, a promoção da saúde no meio urbano é politicamente resgatada em 2006, com o propósito de aumentar a autonomia participativa da população sobre seu território. O planejamento urbano passou a ser considerado parte da Política Nacional de Promoção da Saúde, com diretrizes para o desenvolvimento de cidades saudáveis.

Quando analisado o desenvolvimento urbano da cidade do Rio de Janeiro, pode-se perceber a forte influência rodoviária sobre o desenvolvimento urbano da cidade. Baseados numa ideologia de progresso industrial, o automóvel foi eleito por estudiosos como o modelo de transporte ideal para os centros urbanos. A partir disso se inicia o dismantelamento das linhas de bondes na cidade do Rio de Janeiro, ao passo que o Brasil passa a assumir o modelo rodoviário americano.

Entre o fim do século XIX e o início do século XX, os planejadores urbanos se esforçaram para conceituar e prever a influência desses novos meios de transporte no desenho e na vida das cidades, tendo sido a partir de meados da década de 1920, o automóvel eleito como meio de transporte ideal para o meio urbano.

(Costa, Silva & Cohen, 2013, p. 411)

Hoje, com uma estrutura urbana já consolidada, o Rio de Janeiro ainda passa por transformações em favor do rodoviário. Após os anúncios de que a cidade sediaria grandes eventos mundiais foram feitos grandes esforços de investimento em mobilidade.

A principal aposta dos planejadores da cidade recebeu a maior fatia dos investimentos: os BRT's. Atualmente, 3 linhas de BRT cruzam a cidade, apenas 2 em funcionamento, mesmo após 10 anos do início das obras, anos após o prazo estabelecido inicialmente.

Tendo em vista as preocupações e informações expostas aqui, evidencia-se a necessidade de discutir de maneira multidisciplinar aspectos do urbanismo que estão em discussão desde o seu surgimento: as relações que são tecidas entre o urbanismo e a saúde das cidades, da sua população.

“Para o desenvolvimento de estratégias de promoção da saúde é necessário se apropriar de formas multidisciplinares e interdisciplinares de modo a melhor acolher os desejos da população. É importante firmar parcerias entre gestores públicos e cidadãos para a formulação de políticas públicas na construção de uma sociedade inclusiva e equitativa que estimule: o convívio coletivo; a mobilidade e a acessibilidade sustentáveis; e o pertencimento. Estes são considerados fatores fundamentais para a equidade, a justiça social e para contribuir na criação e manutenção de cidades saudáveis.”
(SPERANDIO et al, 2016, p. 1932).



A ESCOLHA DO RECORTE

O bairro de Ramos faz parte da Zona Leopoldina do Rio de Janeiro, e sua história cruza o desenvolvimento da mobilidade carioca, a partir do surgimento das linhas férreas.

Ramos não conta apenas com a estrutura ferroviária que a atravessa, mas recentemente recebeu um novo equipamento de transporte que cruza a cidade, o BRT. Com isso, o bairro passa a ter dois modais de média-alta capacidade.

Além disso, o bairro está próximo a vias importantes da cidade: Av. Brasil e Linha Vermelha. Com isso os acessos ao bairro se tornam ainda mais fáceis, havendo a possibilidade de integração.

Ramos está geograficamente próximo à ilha do Fundão, local que abriga a cidade universitária da UFRJ, um equipamento importante para a cidade.

O bairro, que já tem seu tecido urbano consolidado, conta com diferentes tipos de uso do solo e faz parte de uma zona de ocupação incentivada, o que contribui para que projetos sejam lançados em seu território.

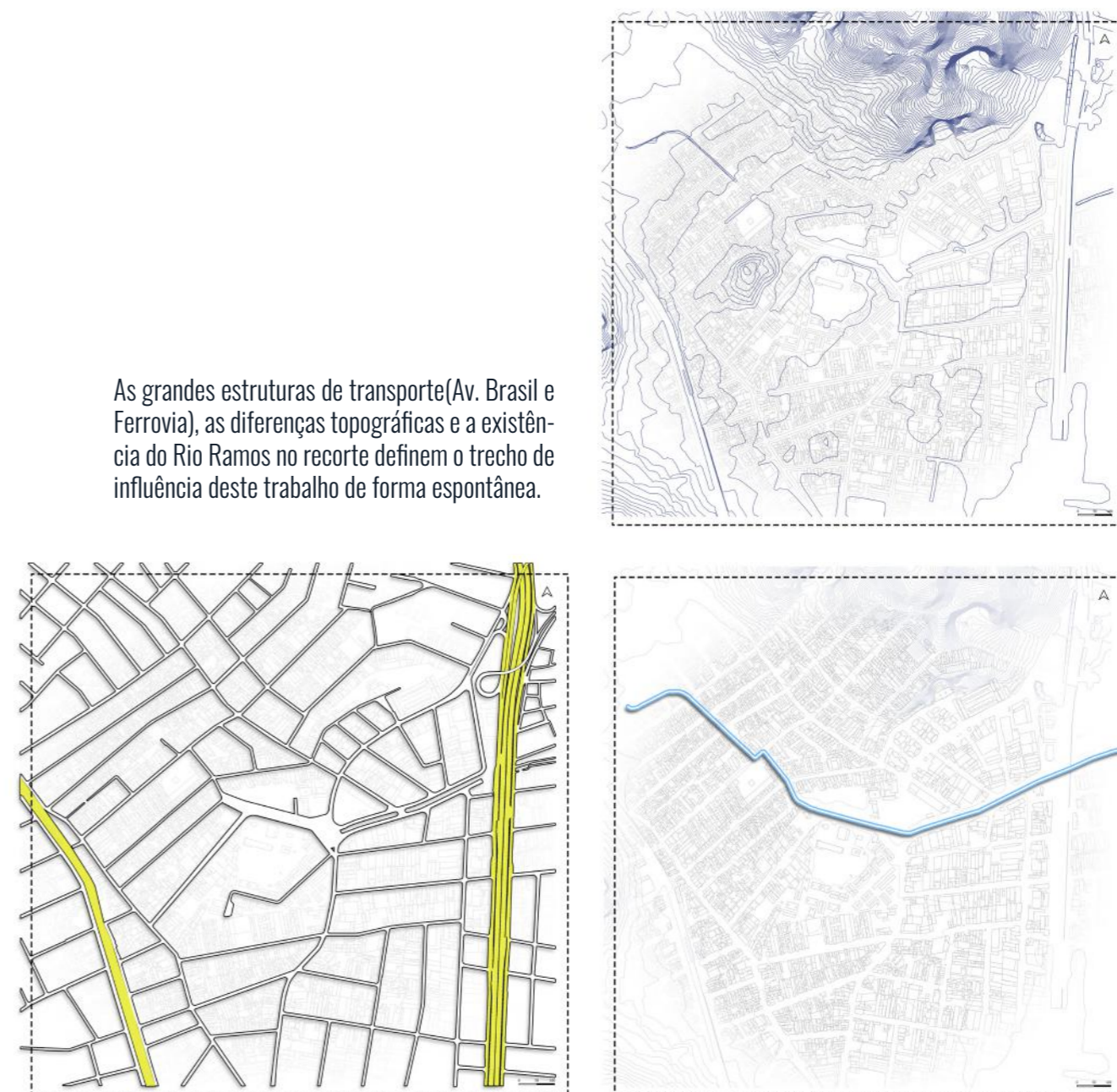
Dentre todos estes aspectos, vale ressaltar que Ramos recebeu recentes investimentos decorrentes dos eventos esportivos internacionais que aconteceram na cidade do Rio de Janeiro, mas que o retorno deste aporte público deixou a desejar para alguma parte da população.

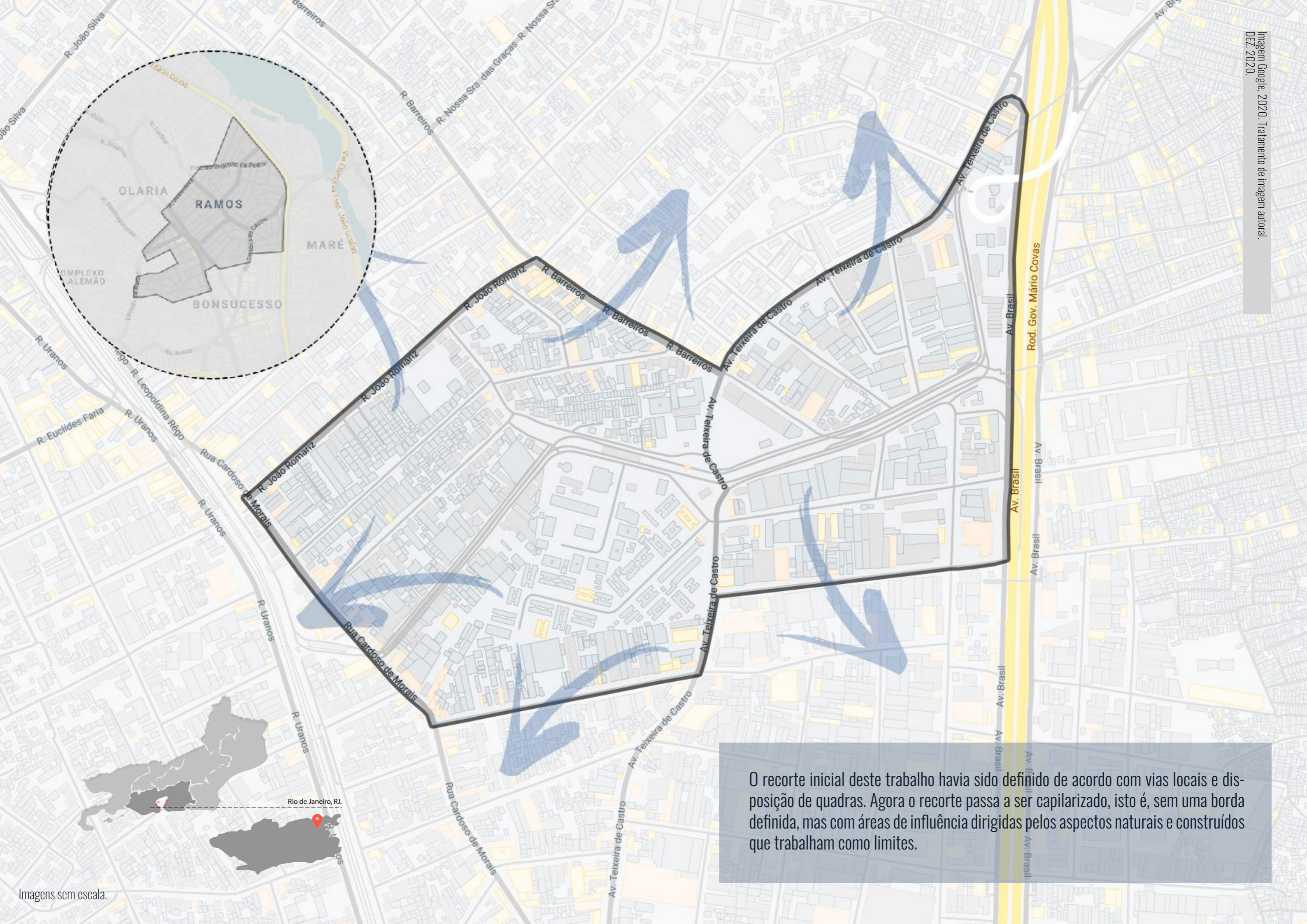
Das melhorias que estavam previstas para a região, parte não foram cumpridas, como é o caso da implementação de ciclovias.

As áreas aravessadas pelo BRT tiveram também impacto negativo em sua paisagem, bem como diminuição de sua arborização.

O atravessamento da linha de brt Transcarioca deixou em suas margens diversos terrenos ociosos ou mal solucionados, característica que se repete também em outras áreas do bairro que não estão em contato com a estrutura.

Diante de todos estes aspectos, Ramos se faz um estudo de caso com enorme potencial. Suas características trazem oportunidades para desenvolver não só o bairro de forma positiva, mas contribuir para a dinâmica da cidade, uma vez que o bairro tem potencial para se tornar uma nova centralidade da zona norte carioca.





O recorte inicial deste trabalho havia sido definido de acordo com vias locais e disposição de quadras. Agora o recorte passa a ser capilarizado, isto é, sem uma borda definida, mas com áreas de influência dirigidas pelos aspectos naturais e construídos que trabalham como limites.



OBJETIVO E MÉTODO

OBJETIVOS

Este trabalho objetiva estudar o caso e desenvolver uma proposição urbanística para um tecido urbano já consolidado, que foi rasgado por uma estrutura de mobilidade implementada durante as recentes transformações acontecidas na cidade do Rio de Janeiro como preparação para os eventos internacionais que a cidade sediou.

Convergindo dados de saúde, mobilidade e qualidade de vida, pretende-se propor a requalificação de aspectos urbanísticos que apresentem situações insatisfatórias, de forma a implementar melhorias na saúde e qualidade de vida da população. Isso representa um passo em direção a um melhor enfrentamento de situações sanitárias como a Pandemia de Covid-19. O investimento em urbanismo se torna também um investimento na saúde da população.

Partindo de uma abordagem multidisciplinar, este estudo debate cinco aspectos descritos por Rydin et al. (2012) que relacionam os ambientes construídos à saúde coletiva, revistos com um olhar voltado às cidades por Saldiva et al. (2016).

Segundo Saldiva et al. (2016), a integração de políticas de promoção à saúde coletiva e de urbanismo podem resultar em ganhos significativos aos moradores de grandes centros urbanos, e são capazes de representar uma queda expressiva nos gastos públicos relacionados à saúde pública.

Hoje doenças diretamente relacionadas à forma como a sociedade está organizada e ao estilo de vida urbano, como hipertensão arterial, diabetes tipo 2 e obesidade, predominam nas cidades. (...) A estratégia de enfrentamento tem se baseado principalmente na modificação de fatores de risco individuais (...) Sendo assim, a integração de políticas de promoção de saúde coletiva e de urbanismo resultaria em ganhos de saúde significativos para os moradores de cidades.

(SALDIVA et al, 2016, p. 7)

MÉTODO

O presente estudo teve seu tema desenvolvido a partir de levantamento bibliográfico de trabalhos acadêmicos e de fontes primárias de informação. Foram realizadas leituras diversas até a definição de um eixo de pesquisa e compreensão de dados.

Tendo como ponto de partida o impacto do ambiente urbano sobre a saúde e qualidade de vida das pessoas, tema central deste trabalho, sucedeu-se a análise de dados e realização de diagnóstico inicial da região foco da investigação através de mapas da região.

As informações tratadas se relacionam aos aspectos discutidos no eixo central do trabalho, como mobilidade, cobertura vegetal, saneamento, etc., tendo sido entendidas e trabalhadas como camadas de composição urbana local.

As bibliografias que subsidiaram esta produção foram orientadoras para a escolha de um recorte que apresentasse todas as características intrínsecas ao assunto, bem como as análises que deveriam ser realizadas para melhor compreensão de cada tópico.

Foram analisados, também, projetos considerados como referência para o presente estudo por se tratarem de casos onde exista alguma

similaridade com o recorte, ou por terem sido pioneiros nas soluções utilizadas, ou ainda por serem casos que tiveram resultados considerados de sucesso.

Um questionário online foi desenvolvido e enviado a alguns moradores. Esta foi uma forma de entender, ainda que de forma simples, as percepções dos moradores e outras pessoas que experenciam o local.

Em sequência, uma matriz FOFA e um quadro cruzando os tópicos de estudo TPICS auxiliaram na definição do encaminhamento projetual, definindo metas e prioridades de ataque.

Após todo o processo de diagnóstico, foi desenvolvida uma proposta projetual inicial, levando em conta todos os dados absorvidos em pesquisa, em uma conclusão crítica às preexistências do local.

TPICS • EIXOS DE IMPORTÂNCIA PARA ESTE ESTUDO

TRANSPORTE

Talvez o aspecto deste estudo mais relevante para o recorte em questão, a mobilidade urbana afeta diretamente a qualidade de vida e, conseqüentemente, a saúde da população local. Este é, de fato, um dos aspectos determinantes sociais da saúde de acordo com a OMS.

É importante salientar a diferença entre o transporte (meio pelo qual se atingem os deslocamentos) de mobilidade, que pode ser entendida aqui como capacidade de deslocamento entre pontos dentro de um determinado espaço de tempo.

Estes pontos estão atrelados à quantidade de gases de efeito estufa emitidos na atmosfera (aumento de temperaturas) e poluição do ar e sonora.

Além disso, “olhando sob a perspectiva de saúde, os carros são prejudiciais, pois diminuem a atividade física, contribuem para o isolamento social, causam estresse e perda de horas de descanso, lazer e trabalho devido aos congestionamentos” (SALDIVA et al. 2016).

Pode-se concluir que o estímulo ao uso das ciclovias é capaz de desafogar os meios de transporte públicos e também contribuir para a diminuição dos congestionamentos, ao passo que proporciona benefícios à saúde do indivíduo. A prática de atividades físicas previne o aparecimento de doenças ligadas ao sedentarismo.

Um dos maiores desafios dos planejadores urbanos é melhorar o transporte urbano em termos de eficiência no deslocamento e diminuição das emissões veiculares. Uma forma de estimular o uso do transporte ativo é integrar ciclovias ao sistema de transporte público. Isso já é empregado na Europa e em alguns países da América Latina, com excelentes resultados na saúde da população e para o meio ambiente. (Pucher: Buehler, 2008; 2007; Gomez et al., 2015)(SALDIVA, et al. 2016. p. 10-11)

PRODUÇÃO ALIMENTAR

Diante de crises e instabilidades decorrentes de guerras, fome ou desastres, a produção de alimentos em ambiente urbano foi capaz de sustentar em pequena escala a subsistência da população (SALDIVA, et al. 2016. p.12).

As UPA's (Urban and Peri-urban Agriculture) são uma alternativa aos modelos de produção alimentar atuais, que caracterizam um padrão insustentável a longo prazo. (Midle et al., 2014; Hara et al., 2013; Rydin et al., 2012) As UPA's têm ressurgido gradualmente em países desenvolvidos, e também são observados de forma marcante em países da América Latina.

A paisagem urbana ganha maior cobertura vegetal, e o solo maior permeabilidade, auxiliando o escoamento das águas da chuva e evitando inundações em períodos de chuva.

De acordo com todos benefícios que a produção alimentar urbana pode gerar, a OMS recomenda que políticas alimentares relacionadas a este tema sejam parte do planejamento urbano. (SALDIVA, et al. 2016. p.14)

As hortas urbanas propiciam excelentes impactos na saúde da população e melhorias no meio ambiente. Os benefícios vão além do aumento do consumo de alimentos orgânicos ou com baixa incidência de agrotóxicos: elas favorecem a prática de atividades físicas e promovem interação social.

Quanto ao meio ambiente, a agricultura urbana é capaz de proporcionar regulação do microclima local, realizar manutenção da fertilidade do solo e regular a polinização se conduzida de forma correta. Há ainda ganho para a economia da região, através do incentivo às feiras locais.

ILHAS DE CALOR

As áreas urbanas estão sujeitas ao aumento de temperaturas devido à grande emissão de gases de forma concentrada, baixa permeabilidade do solo e conseqüentemente menor retenção de umidade, maior absorção de luz por materiais construtivos e menor reflexividade das superfícies.

Há ainda diminuição de ventilação natural devido às barreiras físicas desempenhadas pelas edificações. As diferenças térmicas variam de acordo com o nível de urbanização de um local: quanto mais antropizado o espaço, mais elevada será sua temperatura. Estudos conduzidos na cidade do Rio de Janeiro mostram que a variabilidade entre as regiões pode chegar a 25° C (SENA et al. 2014).

Estas variações impactam diretamente a fauna e a flora dos ambientes, e aumentam o risco de um desequilíbrio que pode afetar a disseminação de doenças através de seus vetores. Isto é: doenças transmitidas por vetores como o aedes aegypti, que estão diretamente relacionados à elevação de temperatura.

Ao contrário do que se possa imaginar, áreas com maior cobertura vegetal têm menor quantidade de casos de doenças como dengue, chikungunya e zika se comparados às áreas onde a cobertura vegetal é menor, porém com maiores temperaturas. Em suma, a transmissão de doenças por esse tipo de vetor é maior quando a temperatura é mais elevada, sobrepondo-se inclusive à relevância de dados socioeconômicos e densidade populacional. (ARAÚJO et al. 2015).

As ondas de calor aumentam a concentração de poluentes atmosféricos nas ilhas de calor urbanas, aumentando a incidência de doenças relacionadas à poluição (...) O aumento de áreas verdes nos centros urbanos pode resfriar a temperatura do local e do entorno, mitigando as ilhas urbanas de calor e seus malefícios para a saúde. Além disso, muitos estudos têm associado o aumento da cobertura urbana verde a ganhos para a saúde mental. (ROE et al., 2010)(SALDIVA et al., 2016 p.16).

QUALIDADE DO AR

Qualidade do ar e Conforto Térmico.

A poluição do ar figura entre os principais fatores de risco para doenças crônicas respiratórias na América Latina. (Lim et al, 2012)

A qualidade do ar interno, por sua vez, é influenciada tanto por fatores internos como pelos externos.

Isso acontece pois ela é modulada de acordo com a ventilação e insolação das edificações.

Há ainda um fator construtivo que pode agravar os problemas respiratórios de forma silenciosa no país: o uso de materiais que fazem mal à saúde, sendo inclusive considerados como carcinogênicos, que ainda não foram banidos do mercado brasileiro.

Este é o caso das telhas de amianto, por exemplo.

Arquitetos e designers estão na posição de melhorar a ventilação e conseqüentemente a qualidade do ar interno. (SALDIVA et al., 2016. p.17)

Outras estratégias para adequar a qualidade do ar interno são aperfeiçoamento da ventilação e iluminação solar das residências, aquecimento interno eficiente e uso de materiais de construção que reduzem a perda de calor pelas paredes, janelas e telhados, entre outras estratégias de redução do uso de energia. (Rydin et al., 2012)

(...) estratégias de conforto térmico tendem a melhorar a saúde cardiovascular. (Shiue: Shiue, 2014) (SALDIVA et al., 2016. p.18)

Pode-se presumir, desta forma, que parâmetros urbanísticos que favoreçam tipologias com melhor ventilação e iluminação são mais adequados à manutenção da saúde populacional.

SANEAMENTO

O direito à água é um dos direitos fundamentais básicos do ser humano, assim como o acesso ao saneamento (United Nations, 2010).

A precariedade de algum destes aspectos coloca em risco a vida do ser humano, sua saúde. Quando há falta de água potável ou de saneamento básico, há incidência de maiores índices de doenças como diarreia, disenteria, e também aquelas transmitidas por vetores como mosquitos e roedores.

Na América Latina, o acesso à água potável para beber atingiu a 94% da população em 2012 (WHO, Unicef, 2014), mas esse avanço não foi acompanhado pelo desenvolvimento das redes de esgoto e saneamento.

Enchentes decorrentes de drenagem urbana ineficiente e esgoto a céu aberto aumentam o risco de diversas doenças para as populações mais vulneráveis. (Dora et al., 2015)

No Rio de Janeiro, 1,39 milhão de pessoas vivem em favelas. O acesso a água tratada e saneamento para essas populações é menor, comparado com os demais residentes da cidade (Snyder et al., 2013).

O desafio de reduzir essa desigualdade é definir quem vai de fato pagar pela infraestrutura completa. (SALDIVA et al. 2016. p.19)

PESQUISAS E QUESTIONÁRIOS

Tendo como ponto de partida as leituras, análises e pesquisas realizadas, um questionário foi elaborado para ser conduzido a pessoas que tem algum tipo de familiaridade com o bairro, sejam moradores de Ramos ou bairros vizinhos, trabalhadores ou transeuntes.

É importante destacar que esta fase representa um estudo empírico - pesquisa qualitativa, onde não há um controle científico das respostas, mas onde existe a possibilidade de dialogar com pessoas que vivenciam a região.

A partir destas questões, entende-se a melhor abordagem das estratégias projetuais a serem adotadas, bem como as expectativas e anseios dos locais para seu espaço.

A pesquisa foi conduzida virtualmente em decorrência do distanciamento social recomendado em um momento de crise sanitária. O formulário foi encaminhado a algumas pessoas que vivem no local, de onde foram compartilhados. Aos participantes, foi dada a opção de se manterem anônimos.

As perguntas foram conduzidas de acordo com os 5 eixos de saúde urbana definidos como TPICS anteriormente. Apesar do baixo número de respostas, estas formaram um resultado qualitativo para apreensão das impressões que as pessoas tem sobre Ramos.

Imagem Google, 2020. Tratamento de imagem autoral. FEV. 2021.



TÃO BOTANDO
LIXO NA MINHA PORTA!

EU NUM
DEIXAVA!!!

SANTA LUZIA

IRRAÁÁÁ

CADÊ O 928?

QUE
CALOR!



OBJETO

O BAIRRO DE RAMOS

O bairro de Ramos foi fundado em 23 de outubro de 1886 (134 anos), com imigração predominantemente portuguesa. A área de 279,3 ha (2003) abriga 40792 habitantes (2010) em 15012 domicílios (2010), e faz limite com os bairros de Olaria, Complexo do Alemão, Bonsucesso e Maré.

A denominação: delimitação e codificação do bairro foi estabelecida pelo Decreto Nº 3158, de 23 de julho de 1981 com alterações do Decreto Nº 5280 de 23 de agosto de 1985 e pela Lei Nº 2055 de 9 de dezembro de 1993, que delimita a região administrativa e o bairro do Complexo do Alemão e pela Lei Nº 2119 de 19 de janeiro de 1994 que cria o bairro da Maré.

Ramos é sede de sua região administrativa (X RA), integrada também por Olaria, Bonsucesso e Manguinhos. Além disso, o bairro faz parte de uma região não oficial, conhecida como Zona Leopoldina, de reconhecido valor histórico e cultural para a cidade.

Sua importância no cenário carioca está presente mesmo em seu calendário, onde a mesma semana de sua fundação é separada como data comemorativa oficial da cidade do Rio de Janeiro. No que diz respeito à qualidade de vida de seus habitantes, o bairro ocupa a 47ª posição em IDH no município (0,857), e possui renda per capita de R\$ 2464.

Outros índices: IDH-L (longevidade) 0,816. IDH-E (Educação) 0,943. IDH-R (Renda) 0,813.

HISTÓRIA

O bairro nasceu da iniciativa dos descendentes do velho capitão Ramos no ano de 1886, quando os trilhos da Estrada de Ferro do Norte, futura Leopoldina, alcançaram as terras da fazenda do capitão. Por meio de um acordo com a companhia, os proprietários cederiam terras para a passagem dos trilhos, com a exigência de que a ferrovia construísse ali uma parada para a família. Foi assim que surgiu a Parada do Ramos.

Pouco depois, o Sítio dos Bambus foi vendido para o português Teixeira Ribeiro, casado com a filha do médico João Torquato, herdeiro da antiga fazenda, que possuía terras logo ao lado. Ele e seu filho, João Teixeira Ribeiro Júnior lotearam as terras e abriram ruas de chão batido, sem calçamento, iluminação ou esgoto, mas que foram os marcos iniciais da urbanização do local. O bairro, naturalmente, adotou o nome da sua primeira parada do trem. Surgem então as primeiras ruas de Ramos: as atuais Uranos, Professor Lacê, Aureliano Lessa, Euclides Farias, Roberto Silva e Ramos é um tradicional bairro da Zona Leopoldina do Rio de Janeiro.

A região recebeu uma estação de trem na fazenda que ocupava suas terras, dando início assim à expansão do bairro.

A cidade cresceu nas primeiras décadas do século XX e Ramos acompanhou este desenvolvimento, tendo sido fortemente urbanizado na década de 1910. O declínio do prestígio do bairro, outrora frequentado por famílias abastadas, se deu a partir da mudança de Distrito Federal.

Um processo de favelização aconteceu em extremos da Zona Leopoldina, colocando a região em uma conjuntura desfavorável.

Em meados do século XX, Ramos contava com uma extensa cartela de cinemas da cidade, tendo forte apelo cultural.

A exemplo, resiste o cine Rosário, edificação em estilo art-déco(1938), tombada em 1997 pelo município. Por outro lado, muito desta história se perdeu, como é o caso do cine Rio Palace, que encontra-se em ruínas.

Também no século XX, Ramos se tornou reduto de samba e chorinho na cidade, tendo sido frequentado por grandes nomes da música popular brasileira, como Heitor Villa-Lobos, Almir Gineto, e seu mais ilustre morador, Pixinguinha.

A música está presente na história do bairro, assim como o carnaval. As agremiações carnavalescas do bairro se tornaram parte da cultura e história local. O grêmio recreativo Cacique de Ramos foi fundado em 1961 (com sede em Olaria) e resiste até hoje. Sua relevância no carnaval carioca fica evidente também pela escola de samba Imperatriz Leopoldinense, oito vezes campeã do carnaval carioca.

Em 2014 o bairro foi cruzado pela linha de BRT Transcarioca, mais uma opção de transporte para o bairro. Esta transformação não acompanhou as mudanças previstas, como rede de ciclovias e melhorias nas condições de lazer do bairro. O urbanismo que acompanhava o BRT ficou apenas em projeto, marcando a região com impacto ambiental e social, em um gesto de abandono ao bairro.



O BRT

O QUE É?

O BRT (Bus Rapid Transit) é um sistema de trânsito que tem por objetivo transportar pessoas em grande capacidade e com velocidade que se assemelhe a veículos de trilhos, tendo porém um custo mais baixo e maior flexibilidade. Por tratar-se de um sistema viário, onde não há necessidade de lidar com um sistema enterrado, as obras se tornam também mais ágeis.

Para ser essencialmente um sistema de BRT, os ônibus devem contar com pistas exclusivas, separadas do trânsito local em calhas, evitando o congestionamento da linha. Da mesma forma os BRTs são alinhados ao eixo central da via que cruzam, onde existem estações com cobrança de tarifa, necessariamente fora do veículo. O embarque de passageiros é em nível, garantindo acessibilidade e fluidez no sistema.

Também devem ter prioridades em cruzamentos e interseções em rodovias, evitando atrasos. Podem ser utilizados diversos tipos de veículos, pois o que configura o sistema não é a máquina em si, mas a infraestrutura que a suporta. Microônibus, ônibus simples, articulados e bi-articulados podem compor sistemas de BRT.

O primeiro sistema de BRT foi o OC Transpo em Ottawa, Canadá, introduzido em 1973.

BRT RIO

O trecho do bairro analisado neste trabalho é cortado pela linha de BRT Transcarioca, tornando a discussão e análise a respeito deste equipamento urbano necessários.

Com 47 estações e 39 km de vias segregadas, o BRT integra-se aos sistemas de trens metropolitanos e metrô, essenciais para o acesso à região central da cidade e a outras localidades dentro da Região Metropolitana, e ao BRT TransOeste, que realiza a conexão com a extrema zona oeste do município.

Segundo o ITDP, o intuito do BRT Transcarioca é impactar positivamente os deslocamentos dentro da região metropolitana, aproximando as relações de oferta e demanda de empregos, de forma a diminuir o tempo de deslocamento dentro da cidade. Estudos mostram que o maior impacto nos tempos de deslocamento de usuários do BRT aconteceu para aqueles que possuem renda per capita mais baixa.

Em suma, o corredor Transcarioca representa uma demanda real no aspecto da mobilidade da cidade.

IMPACTOS EM RAMOS

Em Ramos foram implementadas duas estações do BRT Transcarioca, e uma terceira - da linha TransBrasil - será implementada em sua divisa com o bairro da Maré.

Durante a construção da infraestrutura das calçadas, a região passava por transformações em um tecido que já estava consolidado.

A estação Cardoso de Mores cortou uma quadra, onde hoje se encontra uma praça e a estação. A área não veio acompanhada de uma infraestrutura verde. Já na estação Santa Luzia, a principal da região, houve uma reformulação da praça existente, com significativa diminuição dos espaços de lazer. No entanto, a praça vem sendo utilizada pela população. Há uma academia comunitária no local, barracas e quadras.

O traçado da linha também deixou vestígios em ruas que antes eram arborizadas e mudou completamente seu caráter, como no caso da rua Emílio Zaluar, rua de menor calha viária por onde o BRT passa.

Durante as obras, também houveram remoções de comunidades que haviam se instalado por lá.

Apesar de todos os ônus, a promessa do BRT era de que viesse acompanhado de áreas de lazer para a população - verdes - e implementação de ciclovias, que seriam uma ótima alternativa de integração à rede de ônibus expressa.

O bônus, esperado até hoje, não saiu do papel, e não há espaços no trecho de estudos destinados diretamente ao uso de bicicletas, tornando o tráfego de ciclistas mais perigoso.

A mobilidade, por sua vez, sofreu o impacto positivo de conexões com áreas mais distantes da cidade. Mas moradores reclamam de escassez de linhas de ônibus na região. Reclamação não apenas no bairro de Ramos, as linhas de ônibus sofreram queda significativa com a implementação do corredor de BRT.

TRANSMILENIO

O TransMilenio, BRT da cidade de Bogotá (capital da Colômbia), foi um grande avanço para o transporte urbano local. Anteriormente, a cidade de cerca de 8 milhões de habitantes contava apenas com linhas de ônibus comuns e micro-ônibus. Desta forma, os congestionamentos atingiam a todos em horários de pico.

Como alternativa, as bicicletas eram - e ainda são - muito utilizadas pela população, mas a violência e poluição do trânsito não transformavam o ciclismo urbano em uma opção segura.

Quando foi executado, o transMilenio representou uma diminuição do tempo de transporte da população, mas com o passar dos anos o saturamento transformou a TransMilenio em um corredor de ônibus engarrafado e com lotação máxima.

Ainda assim, a rede que foi inspirada no BRT de Curitiba é responsável por conduzir 2,4 milhões de pessoas diariamente.



Figura 01: TransMilenio. Engarrafamento e rede. Fonte: Mobilize.org

BRT CURITIBA (RIT)

O sistema de BRT de Curitiba foi o segundo a ser inaugurado dentro dos padrões no mundo, em 1974.

O sistema desenhado por Jaime Lerner conta hoje com 85km de extensão de vias e trafega a uma velocidade média de 26,7km/h.

Cerca de 650 mil pessoas usam diariamente as 329 estações tubulares espalhadas pela cidade.

O sistema foi idealizado não apenas para transportar a população, mas para conduzir o crescimento urbano de Curitiba. O sucesso do projeto foi tamanho, tendo servido de inspiração para outros sistemas no mundo.

Atualmente, devido à alta demanda, o RIT apresenta problemas de saturação.



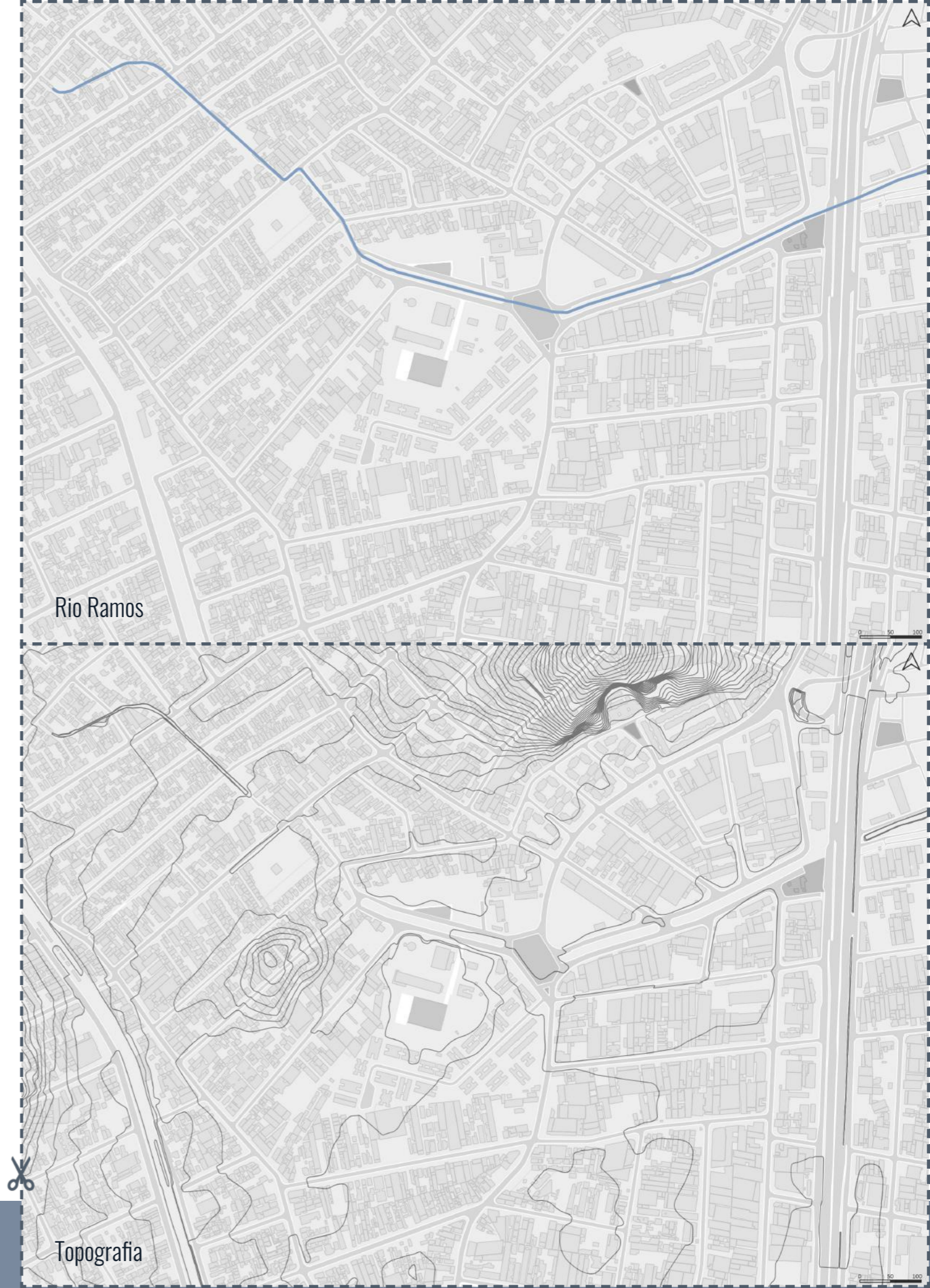
Figura 02: BRT Curitiba. Infraestrutura e estações tubulares. Fonte: Mobilize.org



ANÁLISES

ASPECTOS BIOFÍSICOS

ARORIZAÇÃO • HIDROGRAFIA • TOPOGRAFIA



Rio Ramos

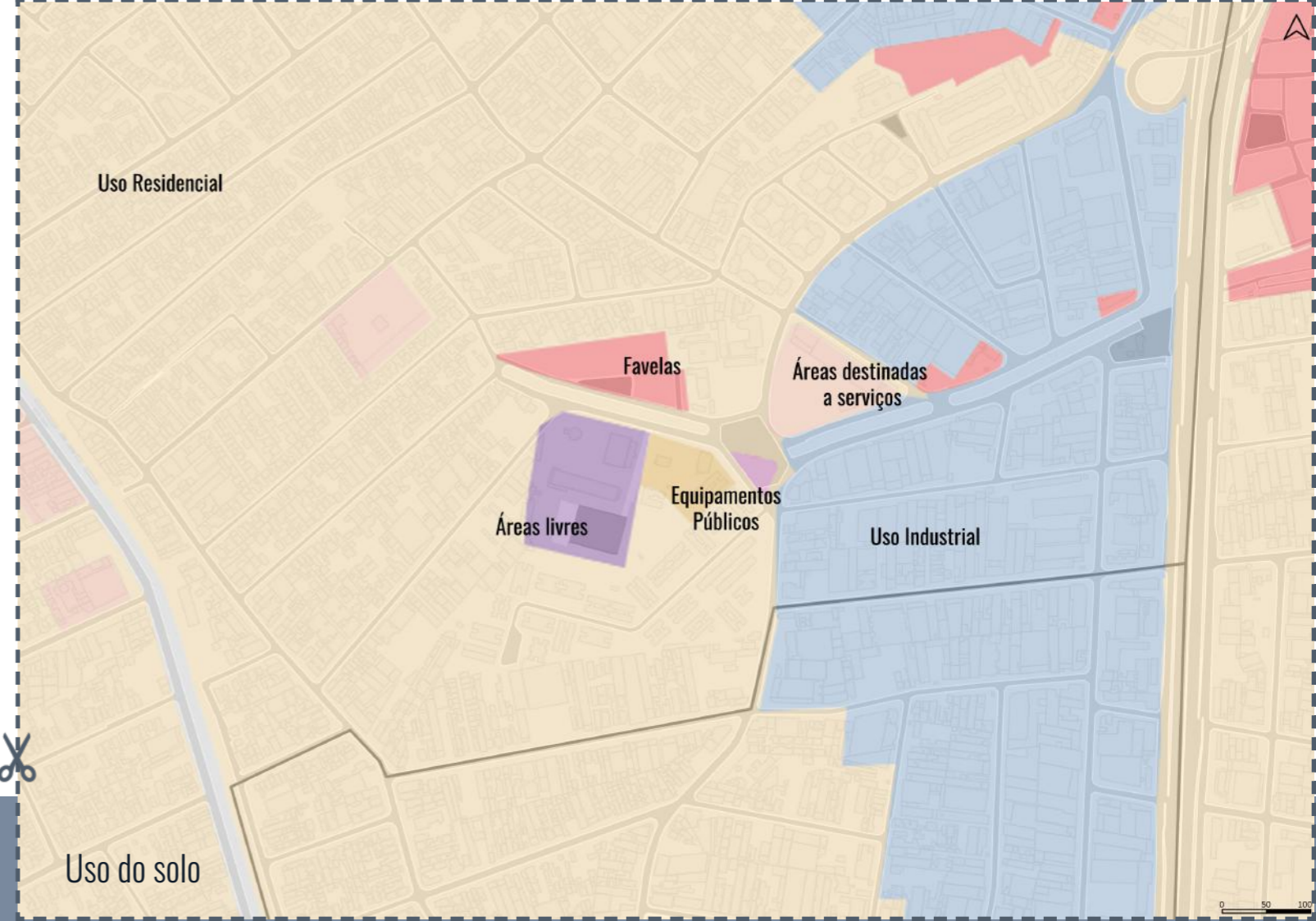
Topografia

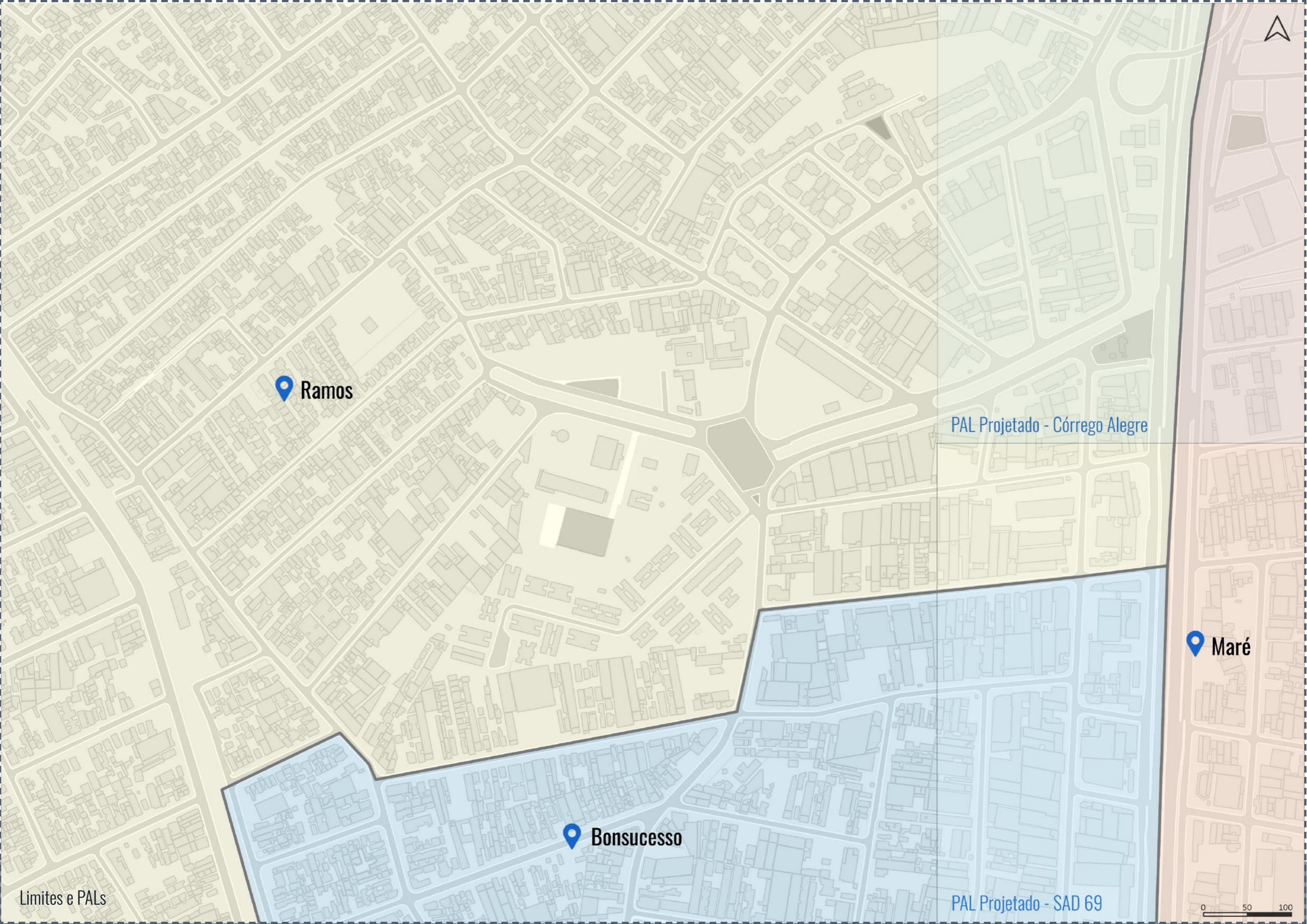


Levantamento de árvores



LEGISLAÇÃO URBANA PAL • LIMITES • IAT • MORFOLOGIA URBANA • USO DO SOLO





Ramos

PAL Projetado - Córrego Alegre

Maré

Bonsucesso

PAL Projetado - SAD 69

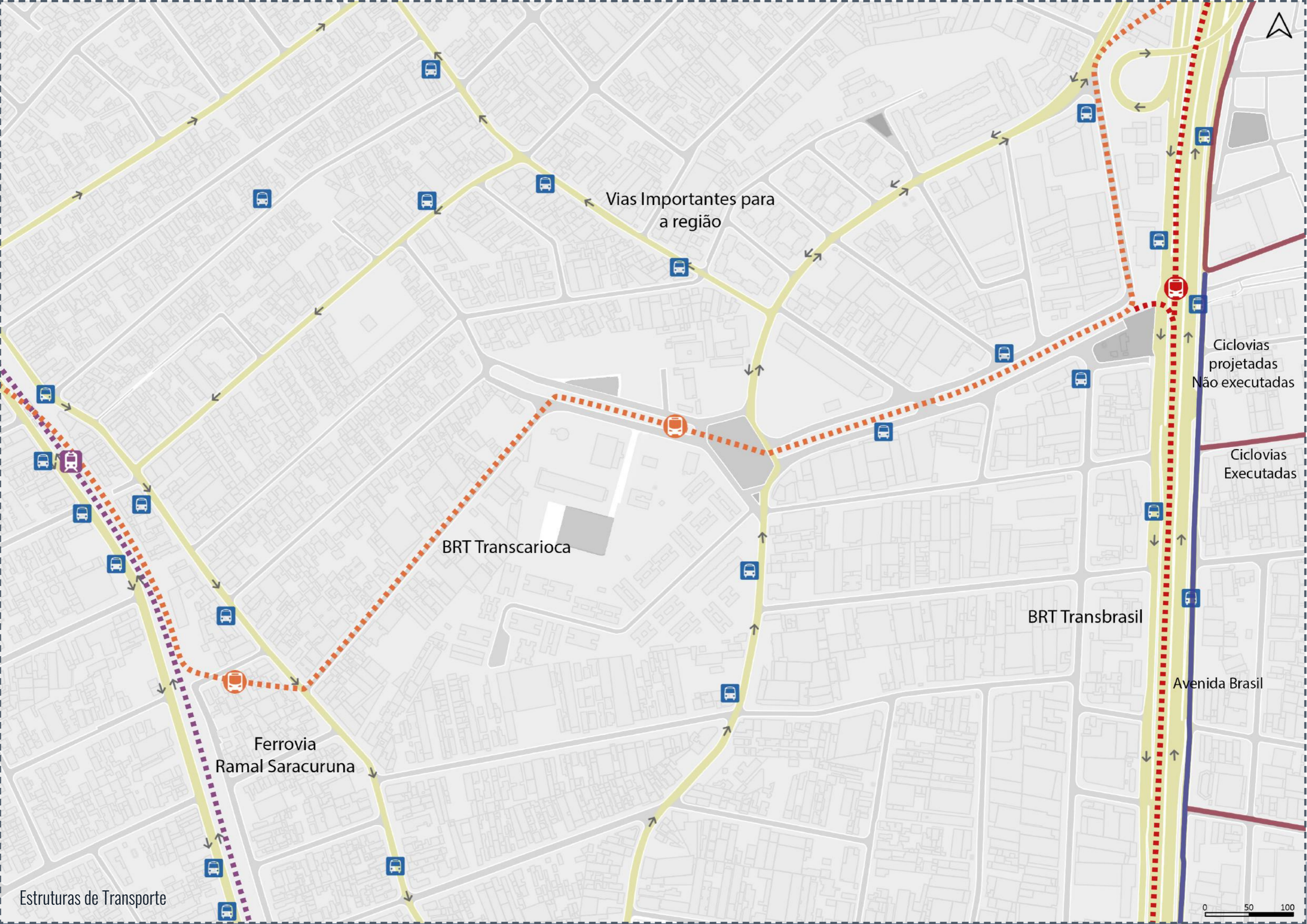
Limites e PALs

0 50 100

TRANSPORTE E EQUIPAMENTOS

TRANSPORTE • SAÚDE • EDUCAÇÃO • SEGURANÇA





Vias Importantes para a região

BRT Transcarioca

BRT Transbrasil

Ferrovias Ramal Saracuruna

Cicloviarias projetadas Não executadas

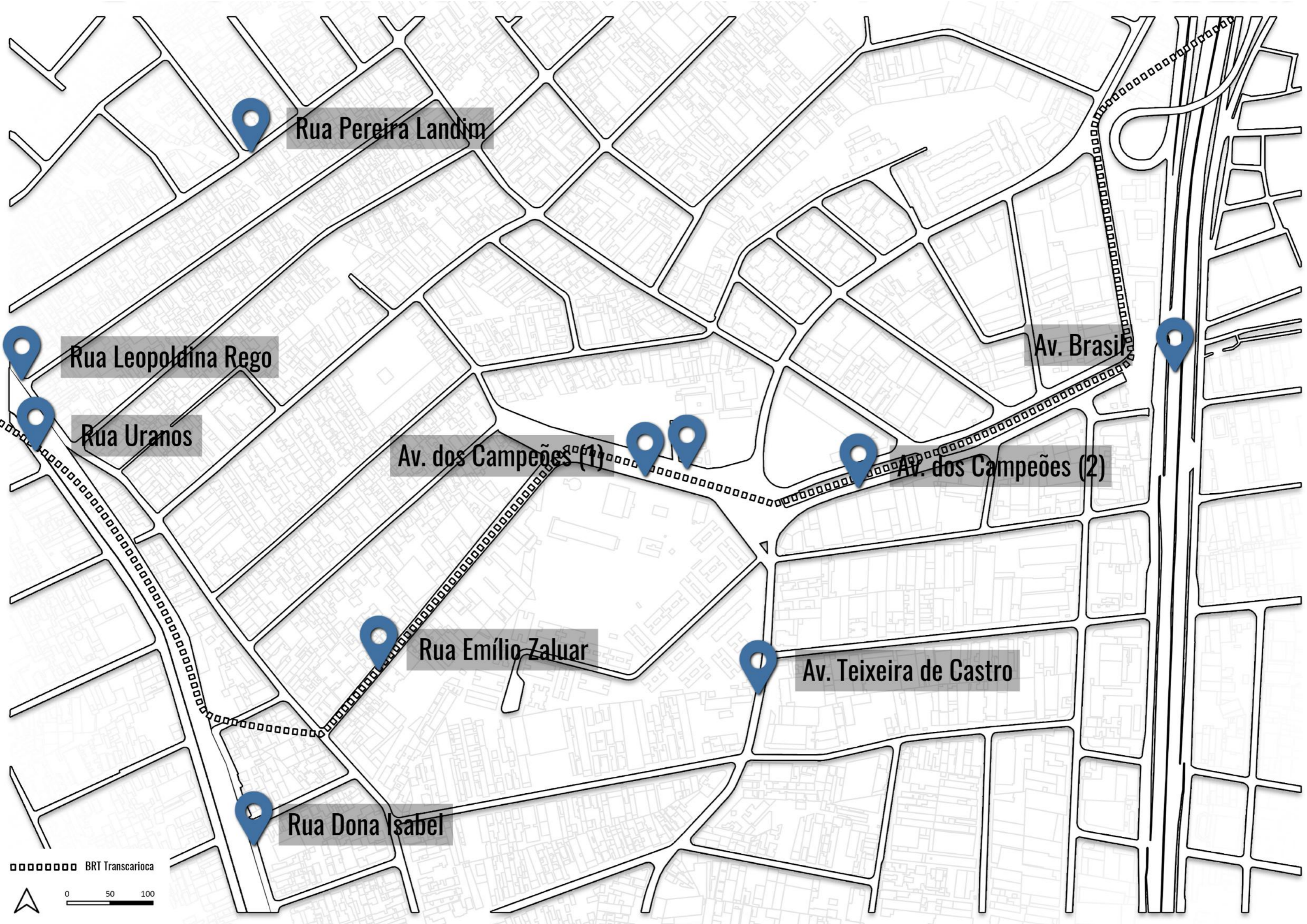
Cicloviarias Executadas

Avenida Brasil

Estruturas de Transporte

0 50 100

AS RUAS DE RAMOS
CAMINHANDO PELO BAIRRO



Rua Pereira Landim

Rua Leopoldina Rego

Rua Uranos

Av. dos Campeões (1)

Av. dos Campeões (2)

Rua Emílio Zaluar

Av. Teixeira de Castro

Rua Dona Isabel

Av. Brasil

----- BRT Transcarioca

0 50 100

ANÁLISE DAS RUAS

TIPOLOGIAS PRESENTES NO RECORTE DE ESTUDO

Ao estudar o recorte, muitas ruas se mostraram importantes para compreender a dinâmica local. Algumas representam um impacto direto no entorno, sendo consideradas centros de bairro e com maior fluxo de veículos na região. Há no recorte vias de impacto para toda a cidade e outras com características “de interior”.

As análises aqui apresentada visaram representar as tipologias de ruas encontradas no recorte, a fim de diagnosticar problemas e potencialidades, assim como entender a paisagem urbana em que o trecho se insere.

O primeiro trecho destacado da Av. dos Campeões encontra-se na zona industrial do bairro. Por isso, a região tem menor fluxo de pessoas. Além disso, esta área está em proximidade à Av. Brasil, e é cortada por superestruturas viárias do BRT: dois viadutos têm início-fim em sua calha, o que contribuiu também para o fechamento de parte do Rio Ramos, canalizado ao centro da rua.

Apesar destes fatores, a população desfruta dos trechos em determinados horários para caminhada.

Há ainda, próxima à Av. Brasil, o crescimento de ocupações irregulares em terrenos ociosos, que foram desassentados no período de construção da linha Transcarioca no trecho, e ressurgem às calçadas das quadras industriais.

A Rua Emílio Zaluar é uma rua residencial que foi cortada pela linha do BRT Transcarioca. A rua foi descaracterizada, casas foram ajustada para obedecer ao novo alinhamento da via e a arborização do local comprometida. Além disso, havia a pretensão de inserir uma ciclovia no local, o que nunca saiu do projeto, bem como as demais ciclovias previstas para o bairro. Hoje, a rua (faixa do BRT e rolamento) é utilizada pelos locais como espaço livre para caminhada e atividades ao ar livre, uma vez que tem baixo tráfego de carros.



Rua Emílio Zaluar



Av. dos Campeões (2)



No segundo trecho da Av. dos Campeões houve implementação da estação de BRT mais importante do recorte, Santa Luzia, por onde param ônibus expressos do corredor. Além da reformulação da calha da rua, a implementação da estação forçou o cobrimento do Rio Ramos no trecho, bem como o redesenho da praça Prof^o Mourão Filho, que atualmente abriga uma academia popular e uma pequena quadra esportiva. Nos horários da manhã e fim da tarde a procura por esses espaços é alta.

Av. dos Campeões (1)





Av. Brasil

A Av. Brasil tem o status de mais importante via do Rio de Janeiro. Com 58,5 km, a via passa por 26 bairros e, segundo a Prefeitura da Cidade do Rio, é a via responsável pelo maior fluxo da cidade devido a seu alcance geográfico, com tráfego de aproximadamente 800 mil veículos por dia.



Av. Teixeira de Castro

A av. Teixeira de Castro é uma das vias principais do recorte. Com fluxo constante de carros, foi uma das primeiras vias abertas na região e contribuiu para o crescimento local. A via conta com áreas mais movimentadas, onde há comércio e serviços presentes, e nela há circulação de ônibus locais.



Rua Uranos

A rua Uranos é, também, uma das principais vias da região, e conecta os bairros da Penha, Ramos, Bonsucesso e Mangueiras. A via é limitada pela linha férrea, por onde circulam trens do ramal Saracuruna. Parte de seus trechos são considerados pela prefeitura como centro de bairros, áreas onde acontece maior movimento de comércio e serviços.



Rua Pereira Landim

A rua Pereira Landim representa as vias internas do recorte, isto é, aquelas que são primordialmente residenciais e com baixo tráfego de veículos. No recorte, essas ruas são mais arborizadas e tranquilas, propícias ao uso de bicicletas.



Rua Leopoldina Rego

A rua Leopoldina Rêgo, assim como a Uranos, faz limite com a ferrovia que cruza a região em sentido sul, até a estação de Ramos, sendo esta um via de mão única. Também é composta por núcleos comerciais caracterizando alguns centros de bairro.



Rua Dona Isabel

A rua Dona Isabel é, neste trecho, primordialmente residencial e de caráter interno, com pouquíssimo tráfego, pavimentada ainda por paralelepípedos de granito e que é adjacente à linha férrea. No trecho de estudo, a área ficou mal resolvida com a passagem do BRT, mas apresenta enorme potencial para melhorias.

MATRIZ FOFA FORÇAS • OPORTUNIDADES • FRAQUEZAS • AMEAÇAS

Para identificação das qualidades e deficiências do recorte foi usado também o método de análise FOFA, onde são listados dentre fatores internos e externos os pontos positivos e negativos do objeto. Com isso, a leitura dos potenciais projetuais se torna mais objetiva.

	FATORES POSITIVOS	FATORES NEGATIVOS
FATORES INTERNOS	<ul style="list-style-type: none"> • Presença de grandes equipamentos de mobilidade urbana; • Proximidade a vias importantes da cidade; • Alto valor histórico agregado à vivência do local; • Moradores mostram interesse em utilizar os espaços livres locais para prática de atividades físicas; • Boa arborização de vias de menor escala; <p style="text-align: right;">F</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Diminuição de alternativas de transporte locais; • Poucas áreas de piso permeável; • Falta de espaços livres direcionados diretamente ao lazer e prática de atividades físicas a população; • Pouca arborização em vias importantes; • Áreas sujas, com descarte incorreto de lixo; • Calçadas estreitas, em mau estado; • Relatos de alagamentos em períodos chuvosos. <p style="text-align: right;">F</p>
FATORES EXTERNOS	<ul style="list-style-type: none"> • Crescimento da região nos próximos anos em decorrência das estruturas de mobilidade • Adensamento da região (zona de ocupação incentivada); • Surigimento de uma centralidade urbana/local em decorrência dos investimentos em equipamentos urbanos e leis de uso do solo, com incentivo. <p style="text-align: right;">O</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sucateamento das estruturas de transporte instaladas na região; • Estagnação/diminuição das áreas ocupadas na região; • Abandono/crescimento do número de lotes ociosos; • Aumento da violência urbana; • Períodos de chuva prolongada. <p style="text-align: right;">A</p>

CONCLUSÃO

De acordo com a análise dos fatores levantados na matriz FOFA, é possível destacar três tópicos que são elementos primários, geratrizes dos assuntos abordados na tabela. São eles: Infraestrutura verde, Infraestrutura de transportes e uso do solo.

Mais uma vez, fica clara a importância das áreas verdes e elementos de pavimentação permeáveis para a melhoria do espaço urbano. Aliado a isso seguem a boa oferta de mobilidade urbana e o uso incentivado do solo e adensamento como estratégias para gerar emprego e renda dentro de centralidades urbanas.

Podemos concluir que o bairro de Ramos apresenta potencialidade para se desenvolver, agregando à qualidade de vida da população e estimulando o uso de espaços livres, bem como o sentimento de pertencimento local.

As estruturas de mobilidade são elementos potencializadores de adensamento, e articulados às políticas públicas de incentivo à ocupação do solo geram possibilidades de um futuro promissor ao bairro que atualmente se encontra costurado por terrenos ociosos.



INTENÇÃO PROJETOAL

PLANO DE INTENÇÕES

A intenção deste projeto é convergir conhecimento das áreas da saúde e urbanismo para construir uma cidade mais saudável para as próximas gerações.

Sabe-se que a pandemia de COVID-19 em 2020 não será um evento isolado, mas que tende a se repetir.

Ao proporcionar um ambiente que estimule as pessoas a serem mais saudáveis, o urbanista pode amenizar a longo prazo os impactos de ventos como este.

Além disso, os benefícios de um desenho urbano mais verde e que proporcione mais dinâmicas de atividade física e modais de transporte pode influenciar a vida das pessoas a curto prazo, melhorando a saúde e diminuindo até mesmo os gastos governamentais com saúde pública.

A intenção final, é nada mais que promover a qualidade de vida através de infraestruturas verdes e de mobilidade, proporcionando à população uma vida longa e em ambientes agradáveis.

EIXO MOBILIDADE

EIXO ARBORIZAÇÃO

TÓPICO DE DISCUSSÃO TÍPICOS

TRANSPORTES, MOBILIDADE E ATIVIDADES FÍSICAS

Diretamente relacionado ao eixo de mobilidade. Melhorias nas estruturas existentes e integração com ciclovias podem melhorar a saúde e qualidade de vida da população.

CONFORTO TÉRMICO E QUALIDADE DO AR

Diretamente influenciados pela emissão de gases poluentes e existência de cobertura vegetal.

ILHAS DE CALOR URBANAS

Converge entre os dois eixos, uma vez que é agravado pela emissão de gases de queima de combustíveis. A falta de arborização adequada e permeabilidade do solo contribuem para a elevação das temperaturas.

PRODUÇÃO ALIMENTAR URBANA

Proporciona aumento de cobertura vegetal na cidade, melhorando a qualidade do ar e temperaturas. Agrega em qualidade de vida e educação ambiental.

SANEAMENTO

No que diz respeito à drenagem, se associa, dentre outras coisas, à capacidade do solo de absorver as águas pluviais, ou seja, influenciado pela permeabilidade do solo.



Plano de Intenções Inicial:

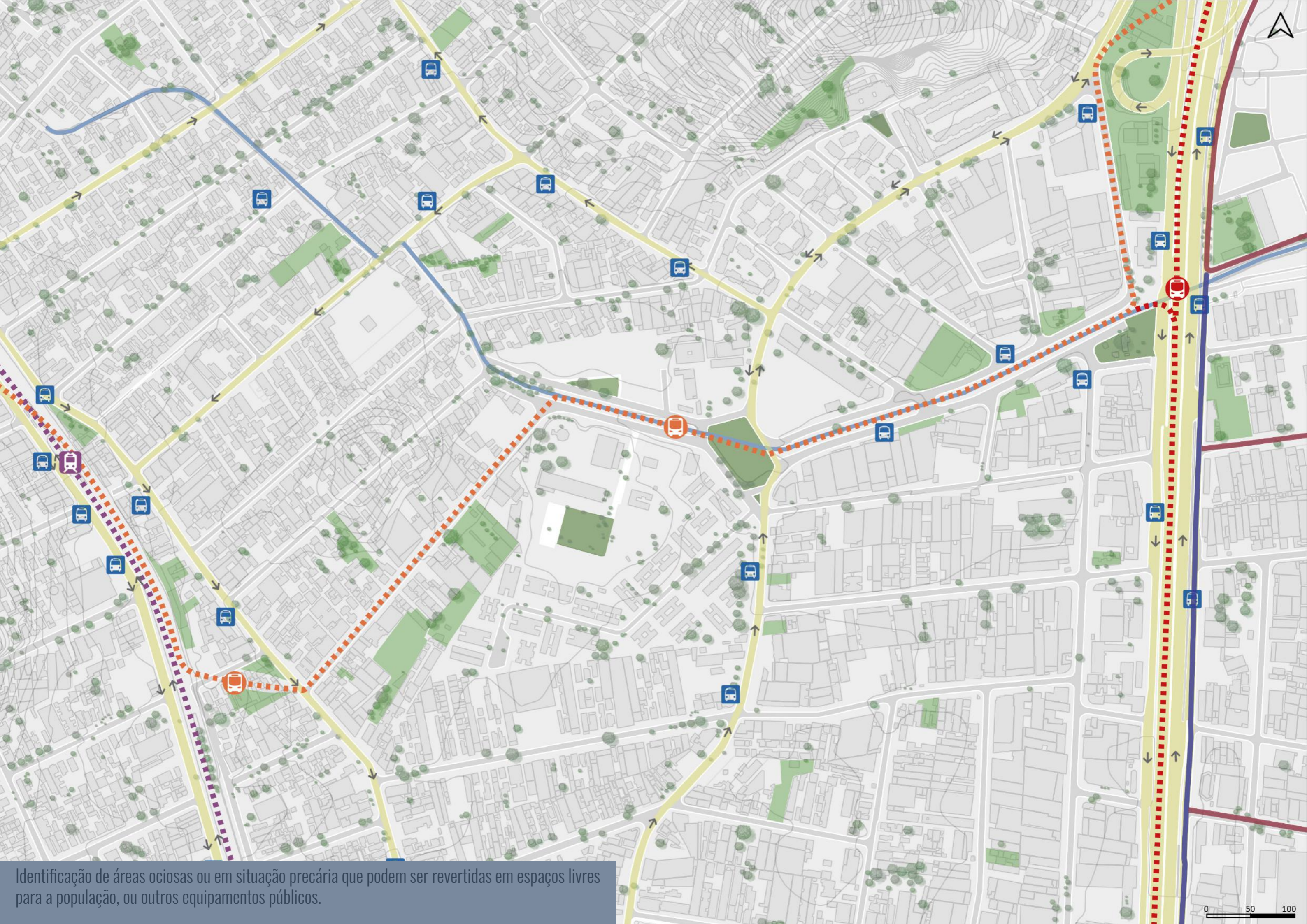
Estratégias: Aumentar arborização local, Implementar ciclovias, estações de bikes e bicibletários, utilizar os espaços das escolas com área de produção alimentar. Infraestruturas verde e de mobilidade conectadas.

0 200

É IMPORTANTE ESTABELECEER COMO PRIORIDADE O AUMENTO DA COBERTURA VEGETAL NA REGIÃO.

O AUMENTO DE ÁREAS VERDES INFLUENCIA DIRETAMENTE NOS OUTROS TÓPICOS ANALISADOS (TPICS).

PODE-SE DIZER QUE A FALTA DE UMA INFRAESTRUTURA VERDE EM RAMOS CONTRIBUI PARA MENOR USO DE BICICLETAS, AUMENTO DA SENSÇÃO TÉRMICA LOCAL E CHANCE DE ALAGAMENTOS EM PERÍODOS CHUVOSOS.



Identificação de áreas ociosas ou em situação precária que podem ser revertidas em espaços livres para a população, ou outros equipamentos públicos.

Para a próxima etapa do trabalho, pretende-se ampliar a escala para trabalhar os eixos de arborização e transportes - através da implementação de ciclovias.

As zonas de trabalho são influenciadas diretamente pela preexistência das estações de BRT da região, sendo também anexas às suas calhas.

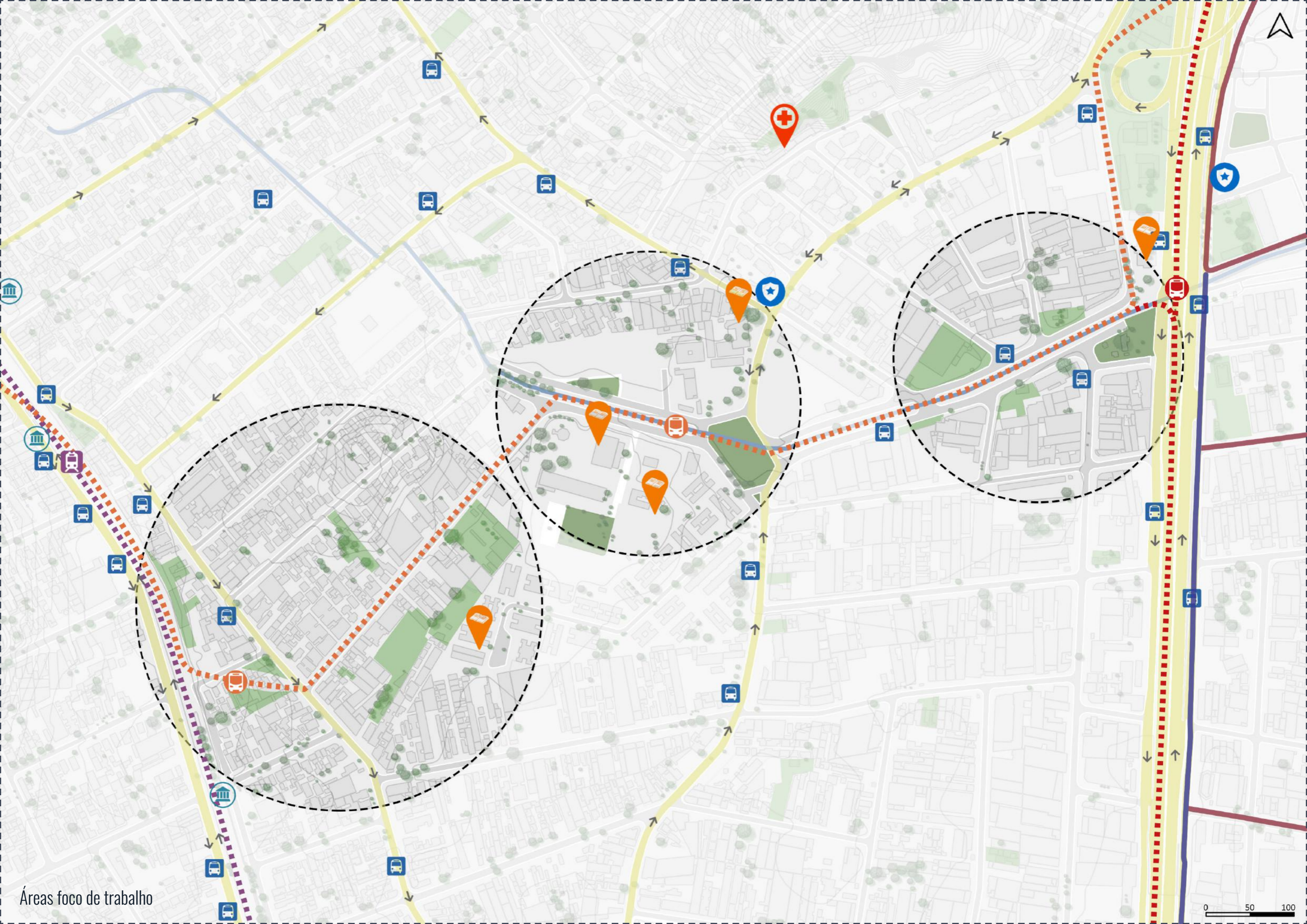
O Rio Ramo também está assinalado como eixo de trabalho. Nele há a possibilidade de trabalhar as infraestruturas verdes que agreguem valor e qualidade de vida à região.

Todas as áreas demarcadas em verde que não são relativas às praças preexistentes são terrenos ociosos ou precários, que apresentam potencial para o uso do público.

Seguindo a sequência de trabalho, foram desenvolvidos os produtos que seguem.

Observou-se a necessidade de criação de estruturas de lazer adequadas ao espaço público no recorte estudado. Os espaços, já utilizados para tal prática, são na verdade parte da infraestrutura pública de transporte da cidade, caracterizando seu desvio, bem como um risco à segurança da operação do sistema e principalmente dos locais.

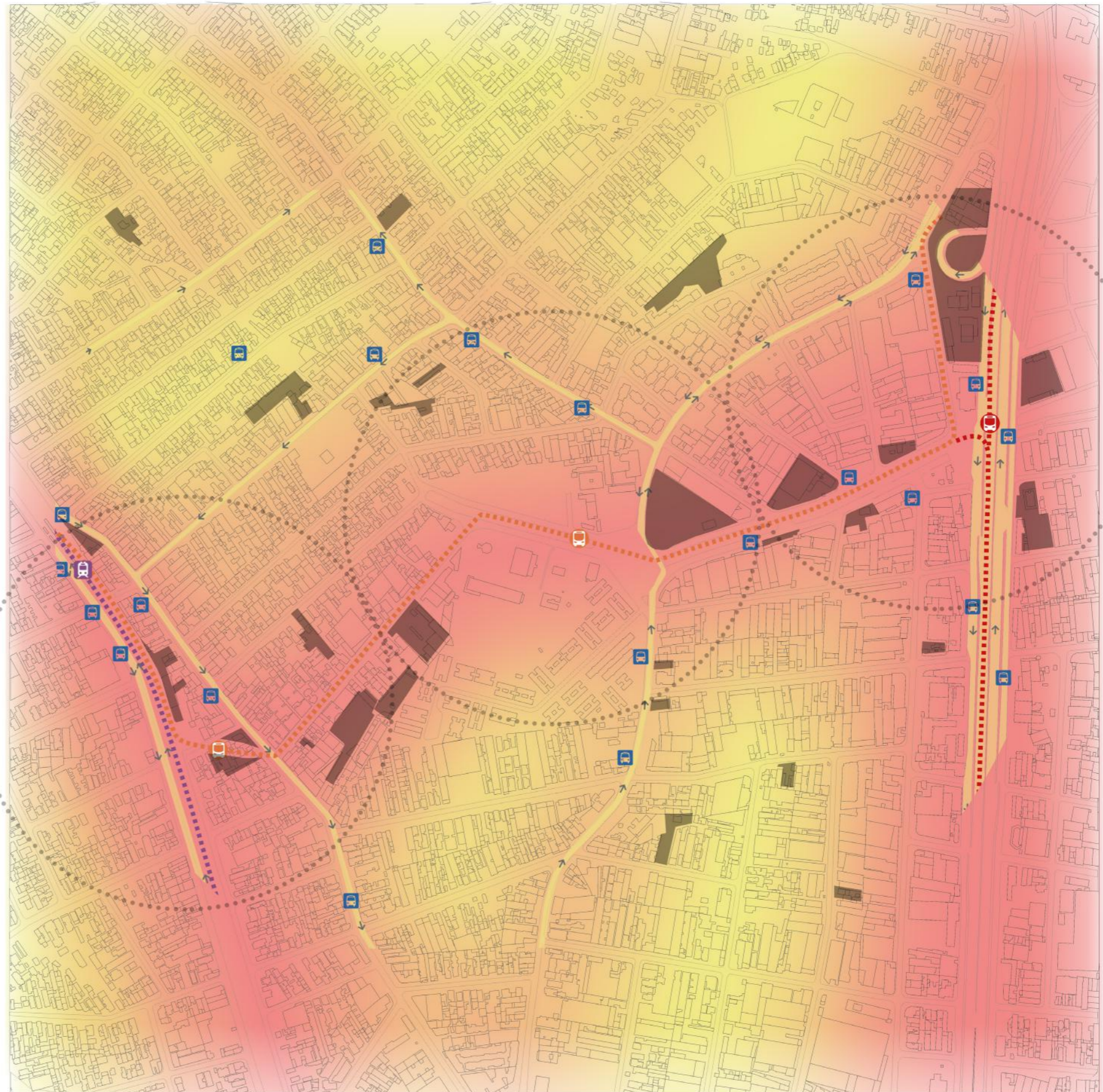


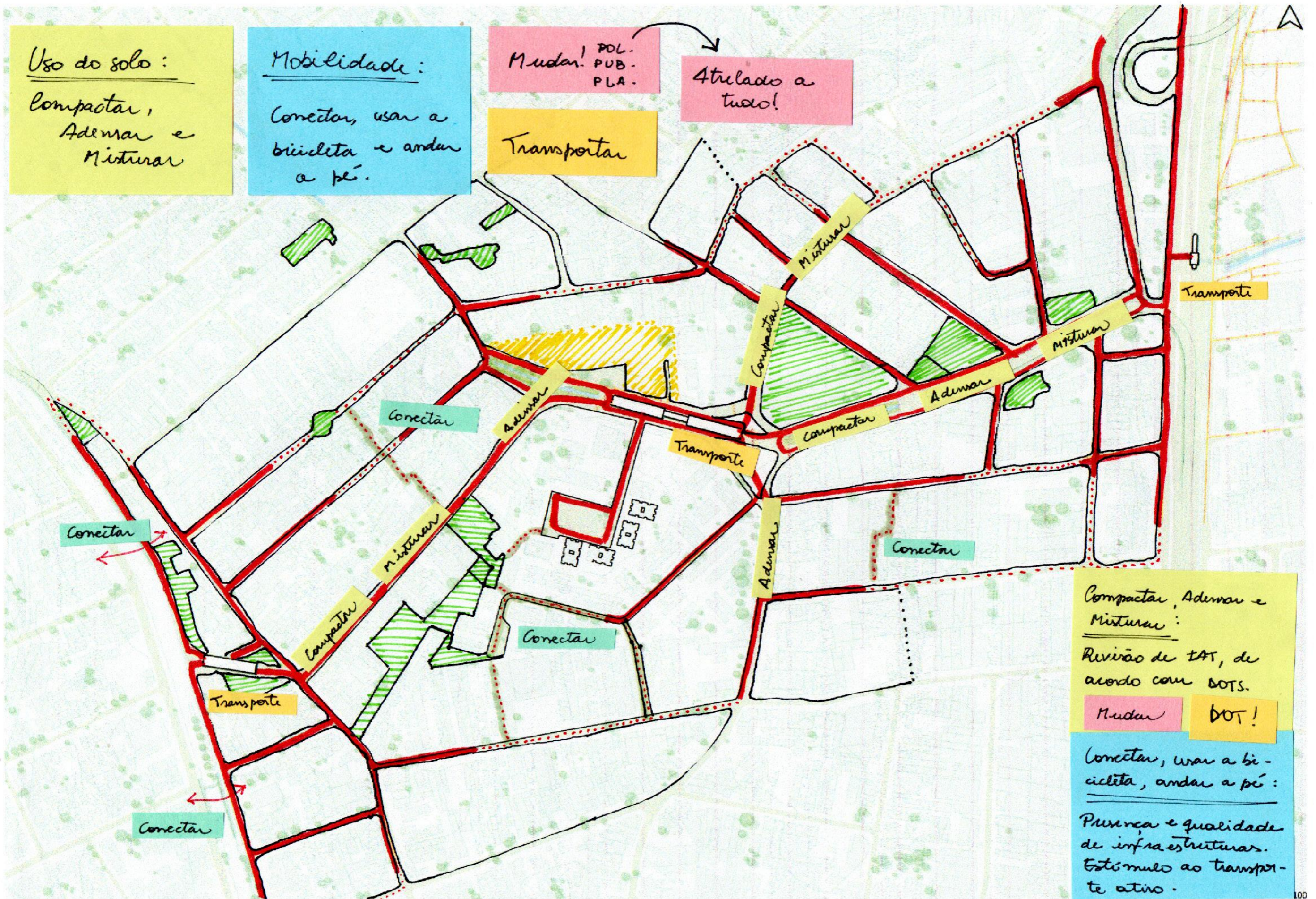


Áreas foco de trabalho

0 50 100

- 
- Maior IAT e Potencial de adensamento
- Menor IAT e Potencial de adensamento
- Estratégias:
-  Eixo Uso do Solo Compactar, Adensar e Misturar; Transporte
 -  Uso do Solo e Mobilidade Compactar, Adensar e Misturar; Conectar, usar a bicicleta, andar a pé.
 -  Conectar, usar a bicicleta, andar a pé.



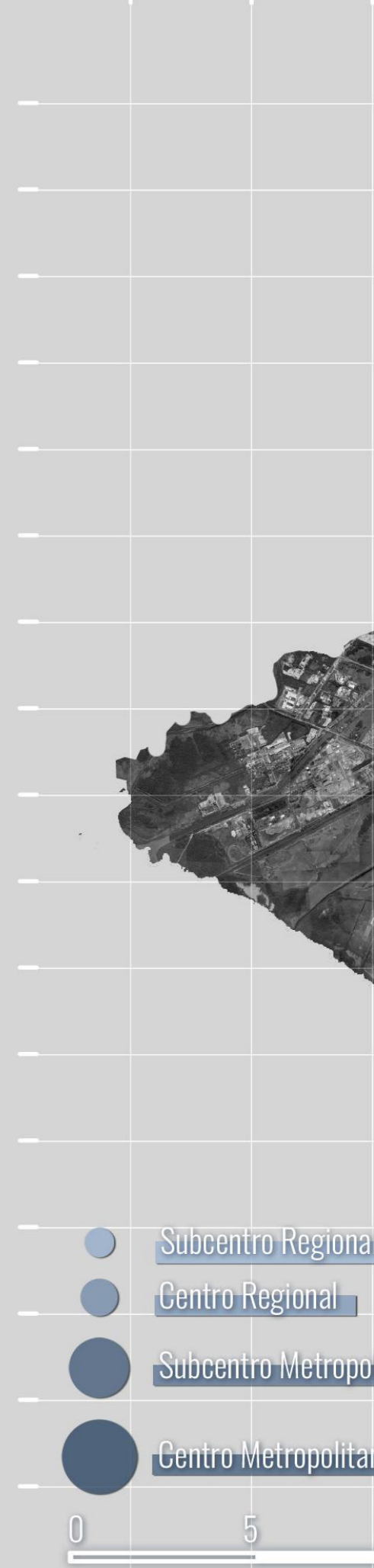


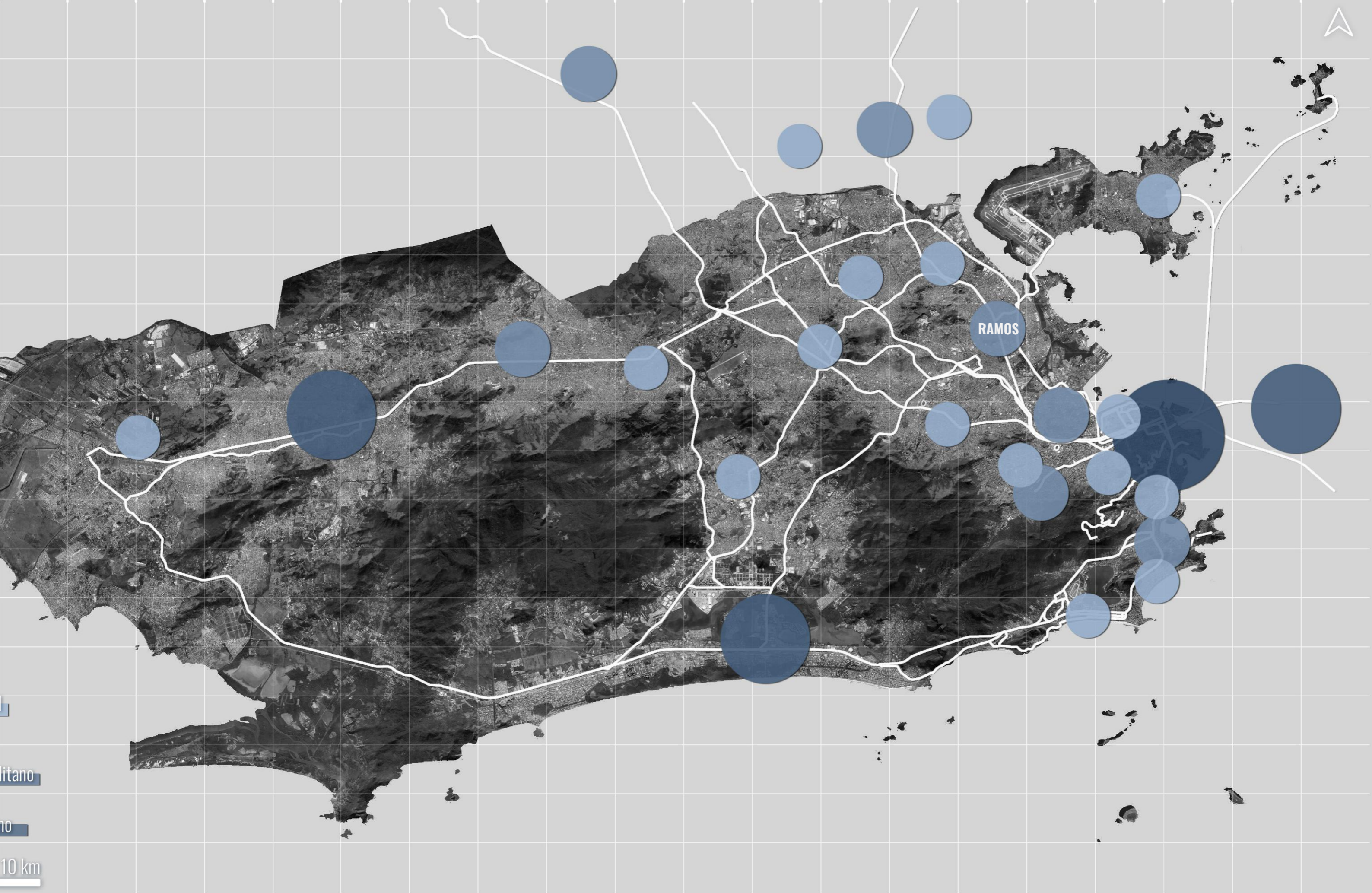
A região metropolitana do Rio de Janeiro conta com várias áreas que podem ser destacadas como centralidades.

São regiões que convergem fixos e fluxos, concentram boa parte de capital e empregos e são capazes de movimentar as regiões adjacentes, desempenhando papel importante, de característica “gravitacional”.

Ramos, por sua vez, é um desses pontos importantes dentro da cidade do Rio de Janeiro, sendo bairro sede de sua Região Administrativa (X RA).

O bairro possui localização privilegiada com relação a infraestruturas de transporte da cidade e também é próximo à Cidade Universitária, principal Campus da maior universidade do Estado.





litano
no
10 km

Contexto regional e proximidade à Cidade Universitária.



Google Earth

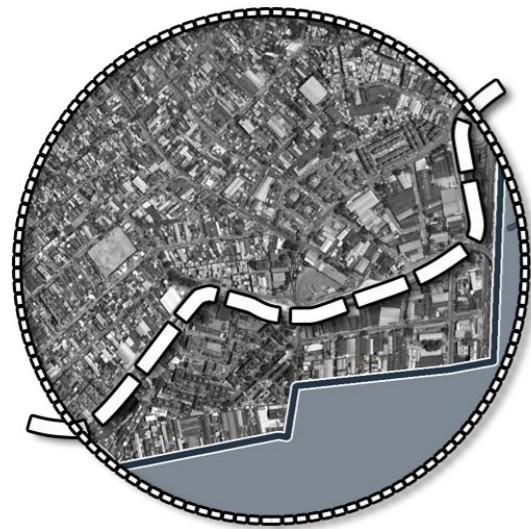


Os limites do bairro de Ramos.
Contexto de microrregião.



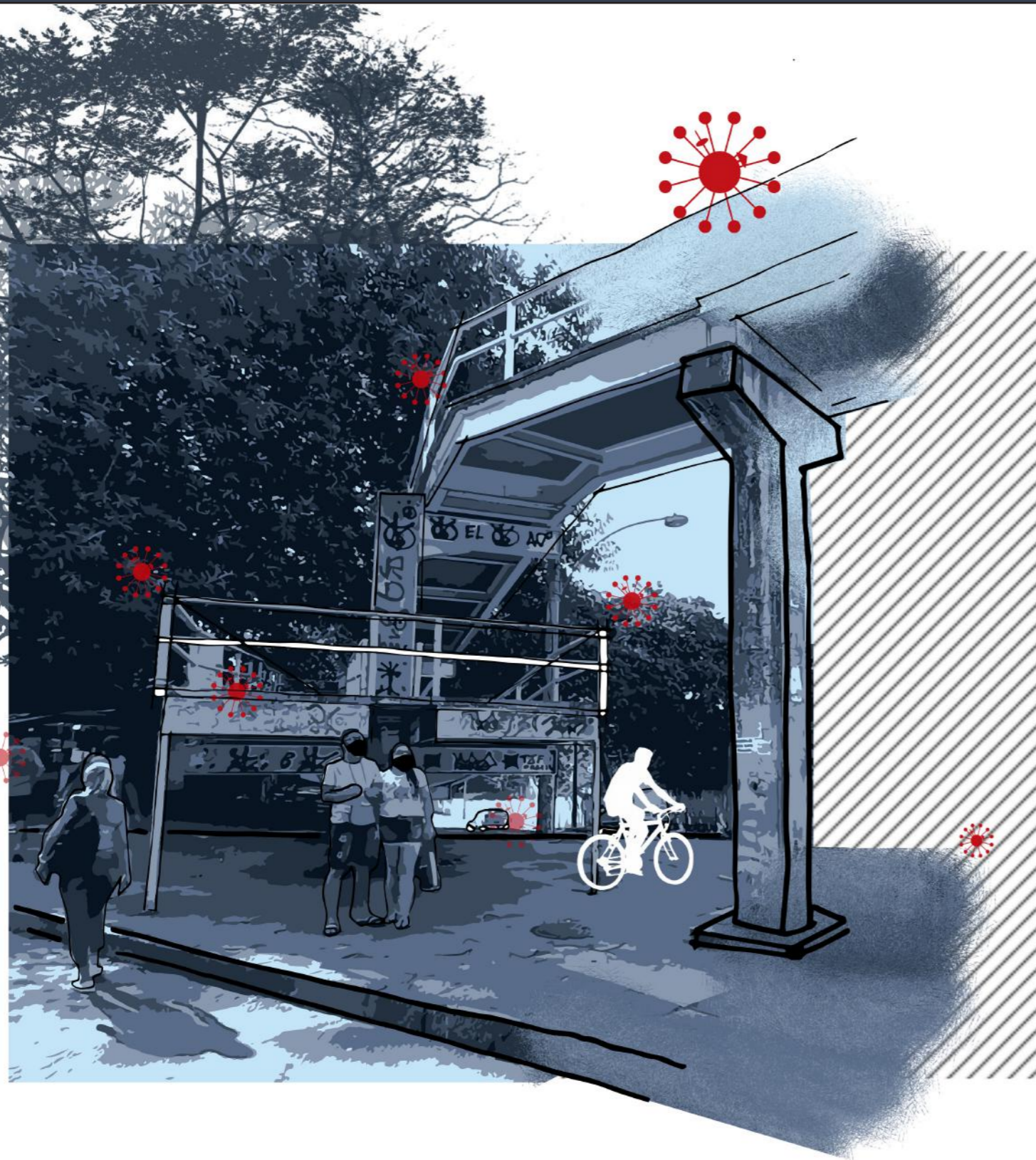
Google Earth





Área de intervenção do BRT dentro dos limites do bairro. Região escolhida para estudo.



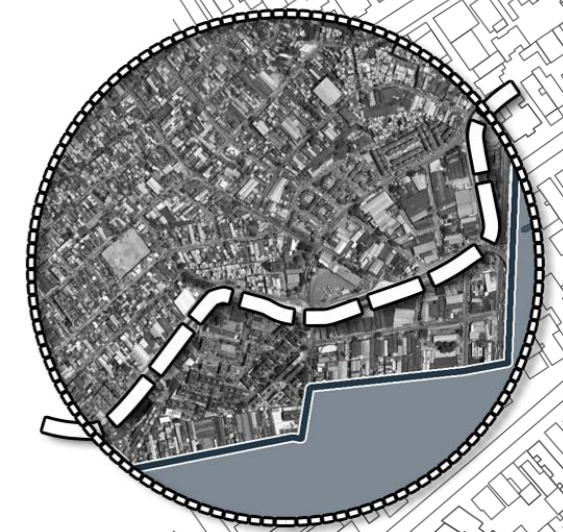


Dentro da área de estudo, foram selecionadas três áreas de maior importância e impacto regional ou de alta potencialidade no trecho.

A primeira delas, referente ao corte AA, é o trecho de estudo da Rua Emílio Zaluar, que foi transpassado grosseiramente pela linha de BRT. A intervenção nesta área buscou atenuar o impacto negativo do corredor, conferindo aos passeios o caráter compartilhado e convertendo espaços destinados a automóveis para o uso de pedestres e arborização.

O segundo trecho, do corte BB, refere-se à zona influenciada pela estação de BRT expressa Santa Luzia, que desempenha grande impacto na região.

A terceira área, demarcada pelo corte CC, fica próxima à Avenida Brasil e está em uma região predominantemente industrial, com pontos de favelização e cortada por um rio canalizado, bem como uma alça elevada do corredor de BRT.



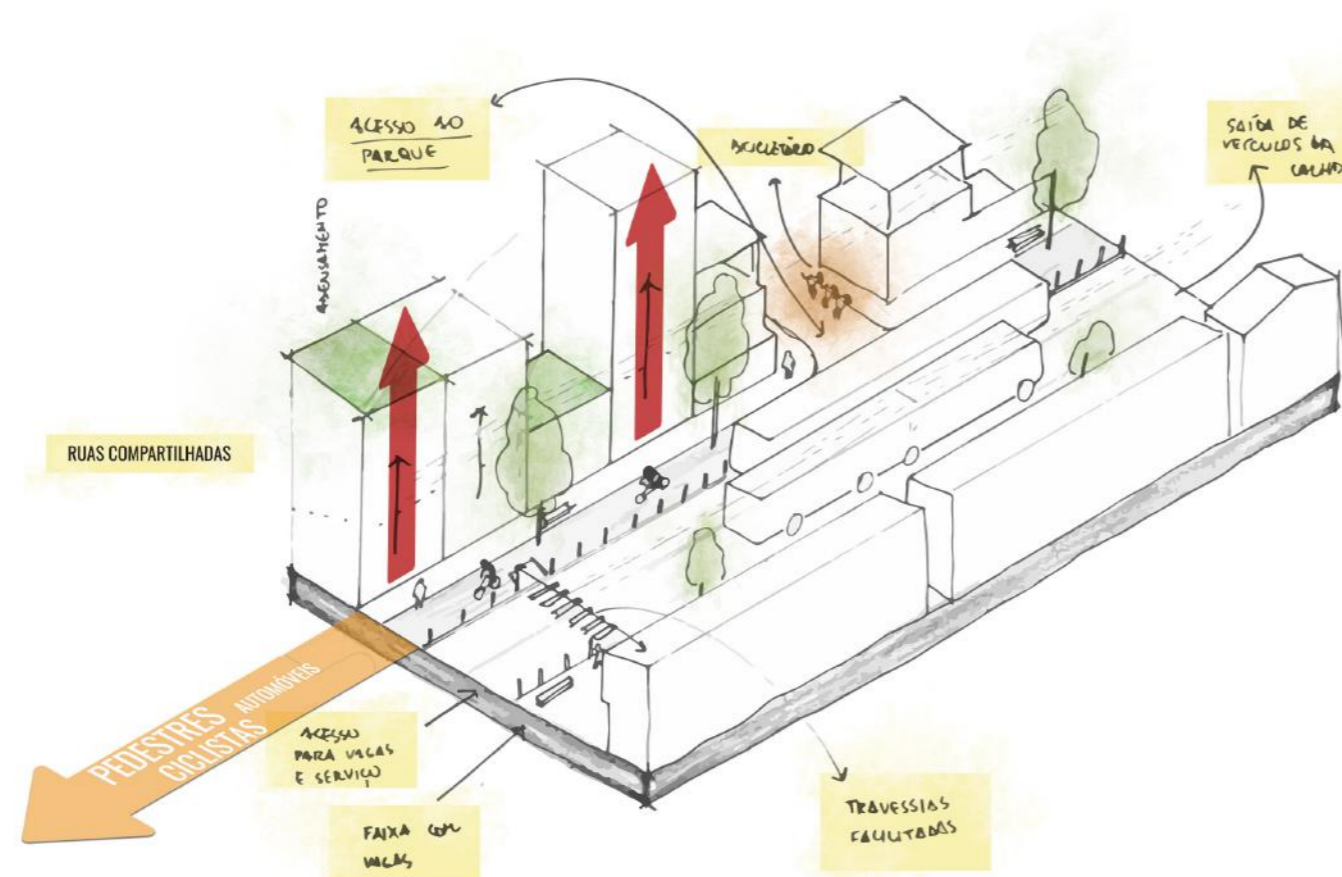
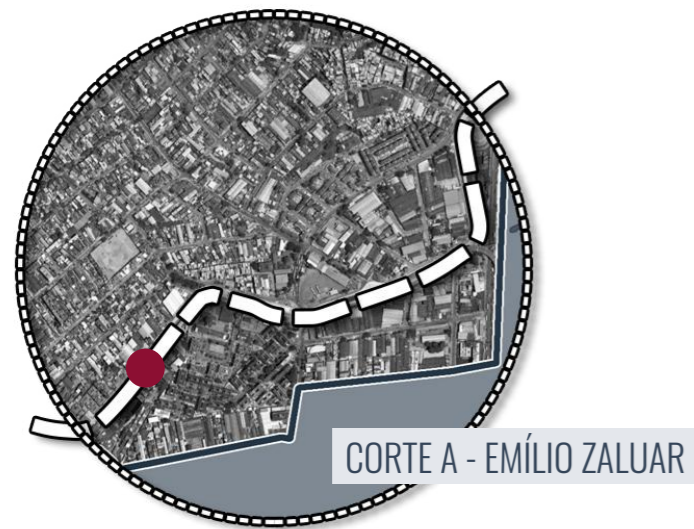


CORTE A - EMILIO ZALUAR

CORTE B - SANTA LUZIA

CORTE C - ZONA INDUSTRIAL

0 50 100



TRECHO EMÍLIO ZALUAR

Neste trecho, observa-se um grande impacto do corredor de BRT's sobre a calha da via.

Esta rua tem caráter local, havendo sido uma rua de baixo fluxos, antes da implementação do corredor.

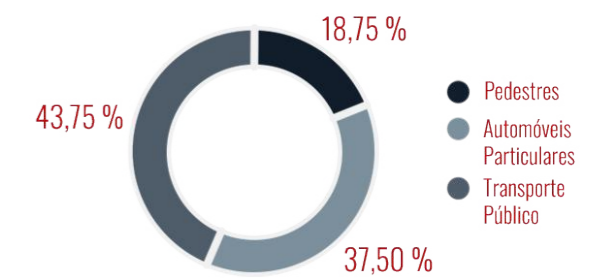
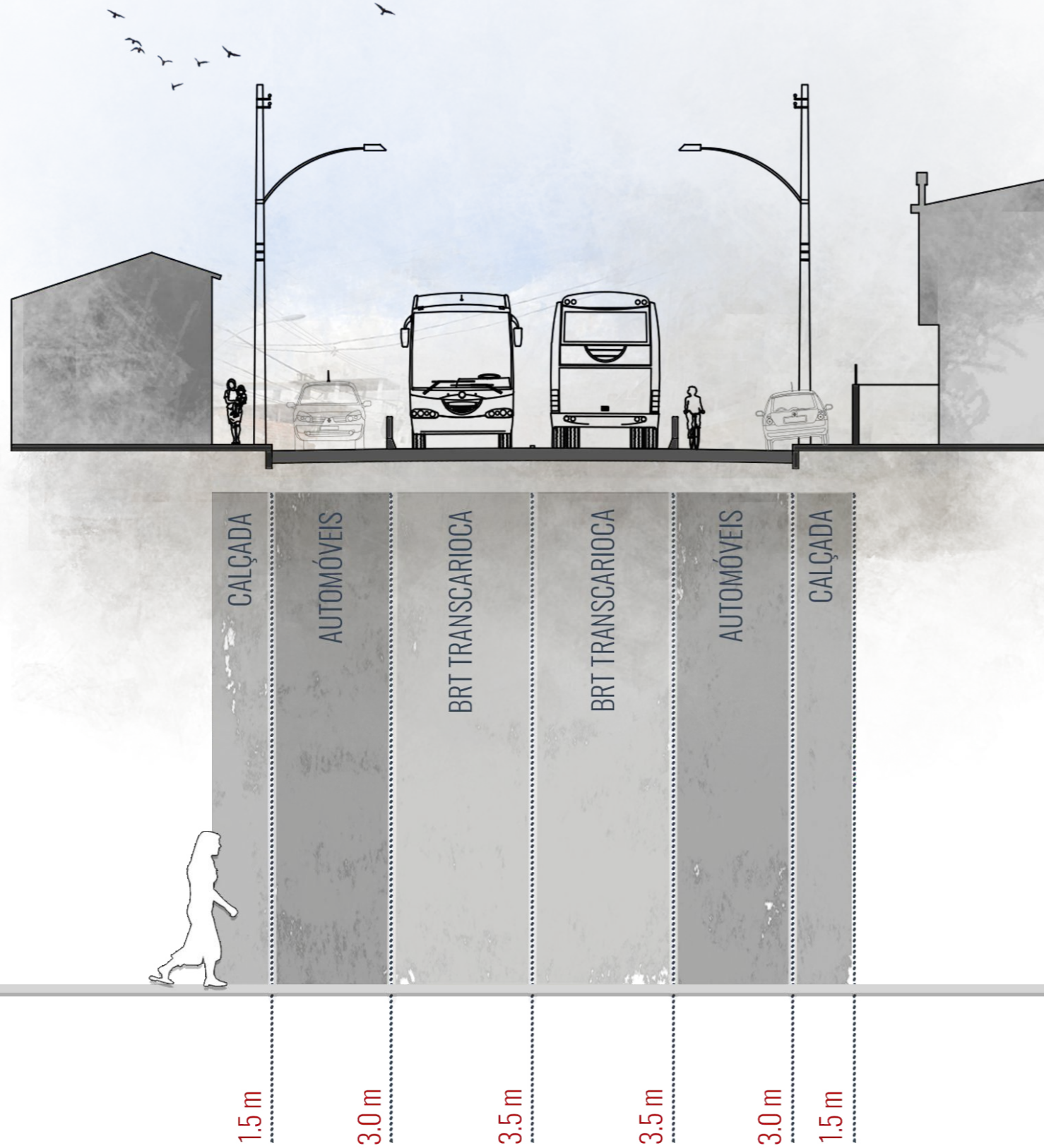
Em entrevista, locais disseram ter observado uma melhora na sensação de segurança após a intervenção.

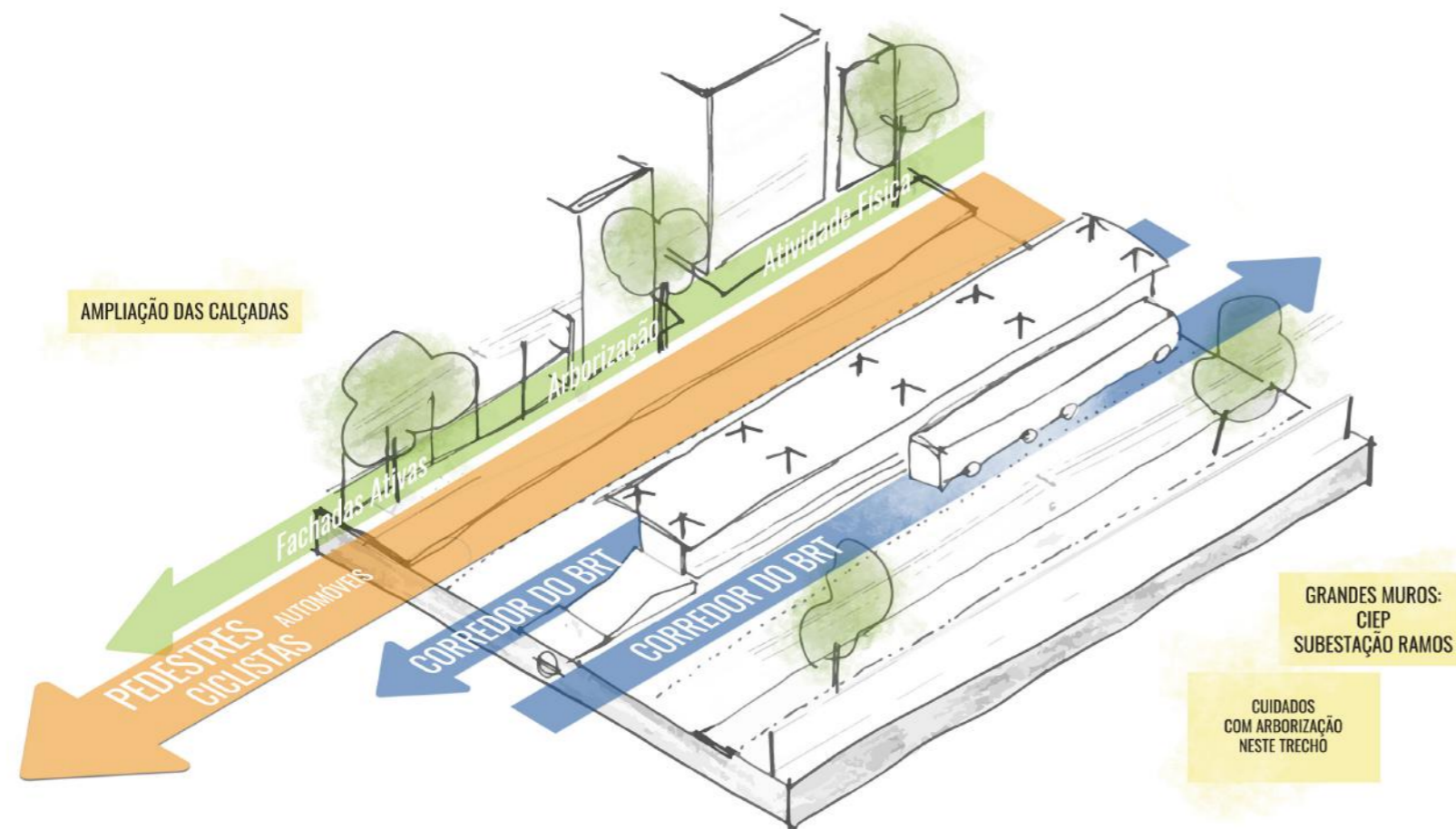
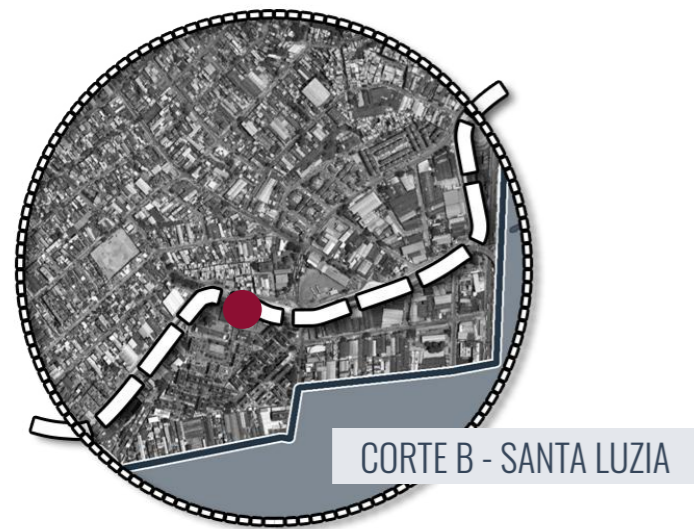
Apesar da maior sensação de segurança, o espaço está dimensionado de forma a priorizar apenas o uso de automóveis. A prioridade neste caso é ressignificar o uso da rua, transformando-a em um espaço prioritariamente pedonal.

Entende-se, entretanto, que o corredor de BRT's é uma estrutura importante para o funcionamento da cidade e representa um grande investimento público, sendo natural, portanto, a manutenção desta infraestrutura local.

CORTE A - EMÍLIO ZALUAR







TRECHO SANTA LUZIA

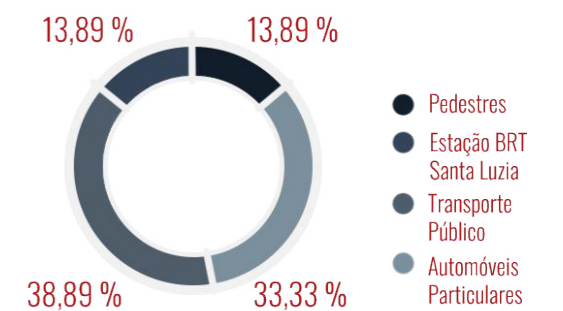
No trecho referente ao corte BB, onde está situada a estação de BRT Transcarioca Santa Luzia, observa-se a necessidade de um desenho que melhor atenda às qualidades urbanísticas de um espaço público, isto é: reorganizar o espaço para que a prioridade atenda às necessidades da população nos aspectos macro e micro.

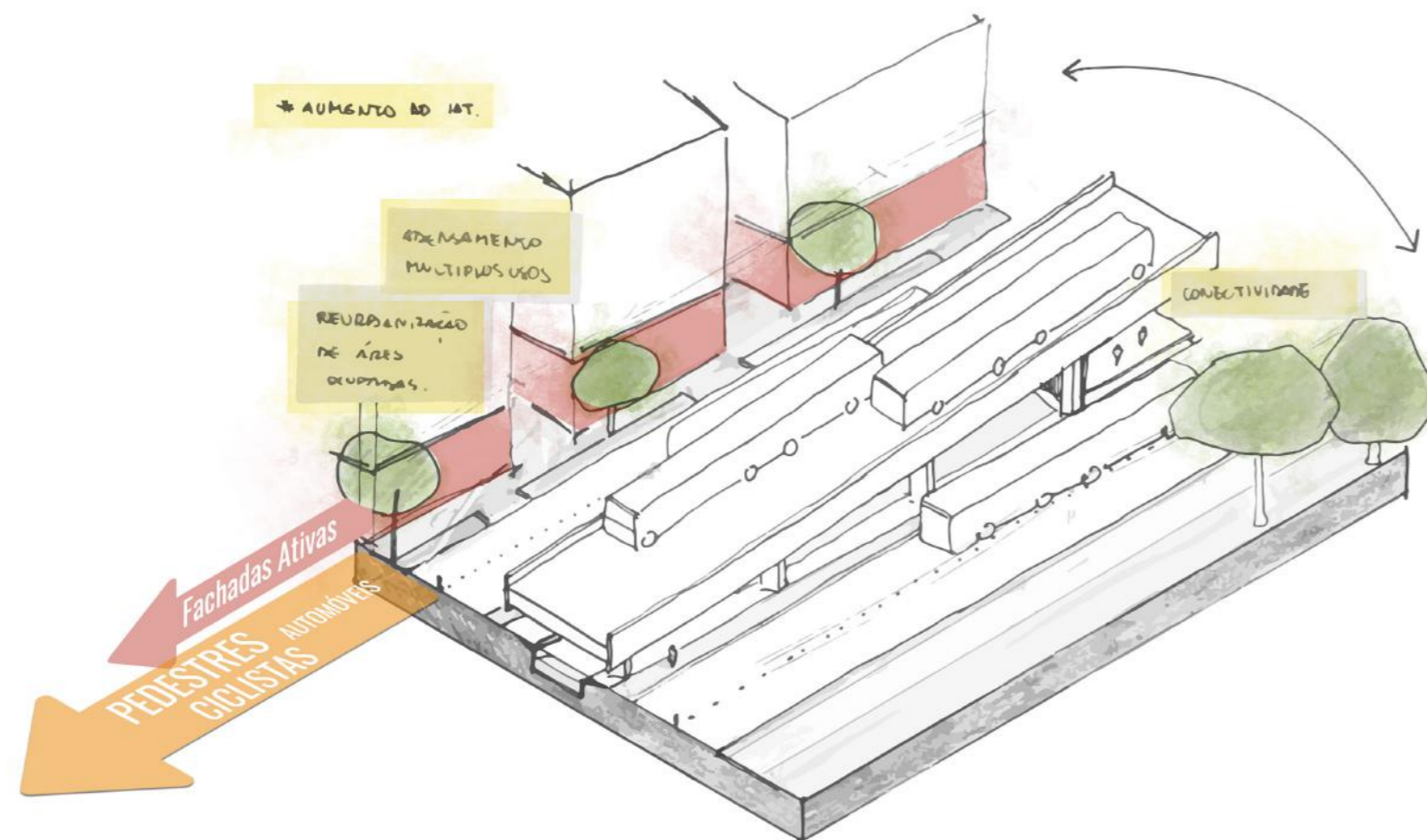
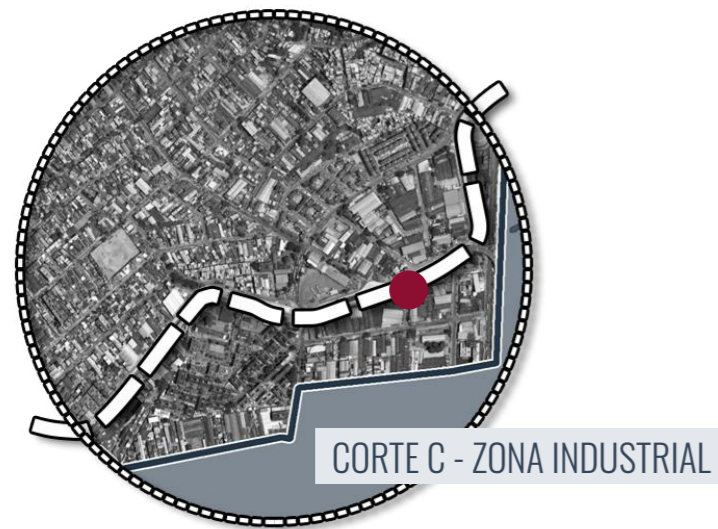
A estação Santa Luzia é o que chamamos de estação expressa, e tem grande fluxo de passageiros durante os dias. No entanto, este fluxo é direcionado para apenas uma das entradas da estação, e há dificuldade permeabilidade devido à instalação da estação, que está situada à frente de uma escola municipal infantil, um CIEP.

O entorno imediato à estação conta com programas e destinos voltados principalmente para o acesso que permanece aberto. Desta forma, o outro extremo permanece ermo e com poucos usos, dificultando ainda uma conexão pedonal ou cicloviária com a estação seguinte, Cardoso de Moraes.

CORTE B - SANTA LUZIA







TRECHO AVENIDA DOS CAMPEÕES ZONA INDUSTRIAL

Este trecho é marcado pelas dificuldades no que diz respeito às situações de travessia entre os lados, uma vez que é dividida por um rio, onde foi construído um elevado acima. Desta forma, não é possível realizar a travessia sem fazer um contorno no elevado, dificultando a mobilidade local.

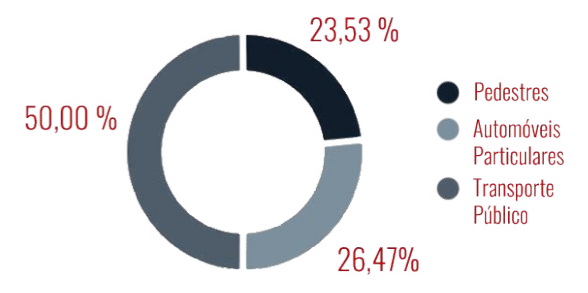
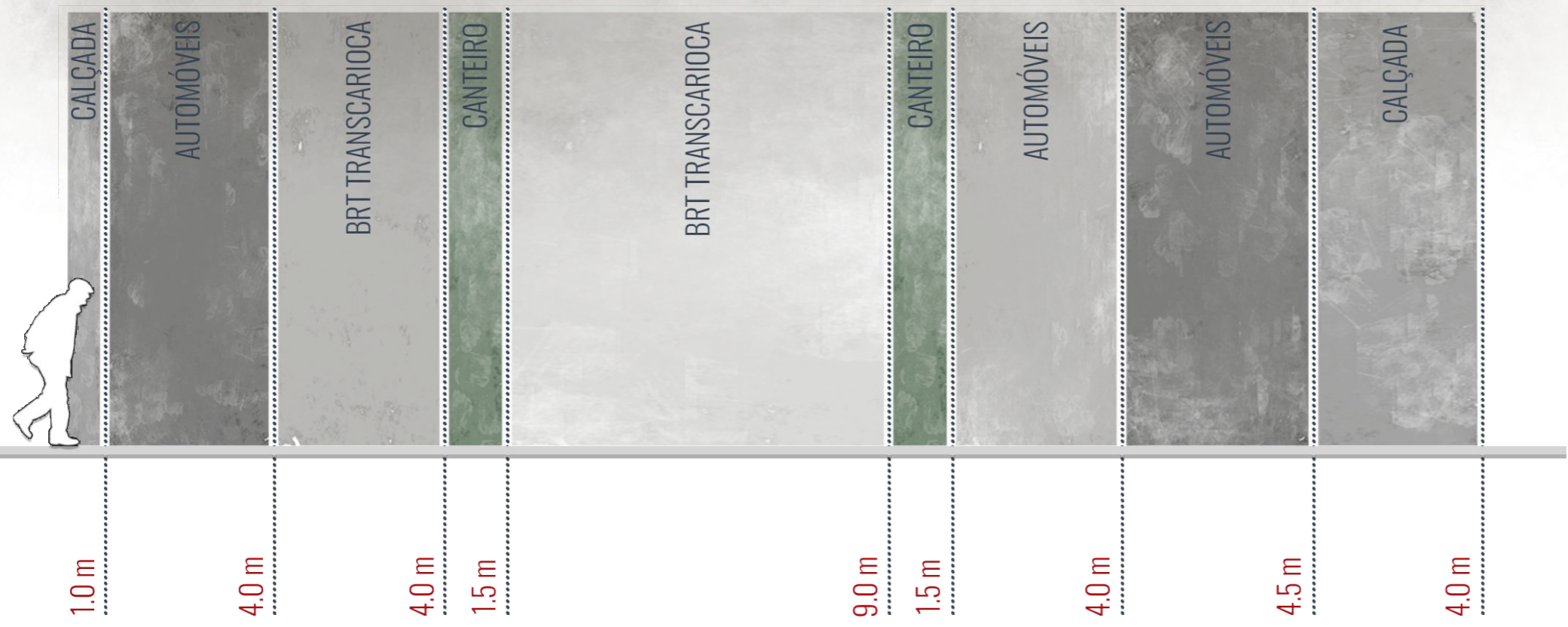
Há ainda que se destacar a necessidade de criação de uma pequena estação intermediária de BRT, uma vez que frequentemente os coletivos fazem paradas neste trecho a pedidos de passageiros.

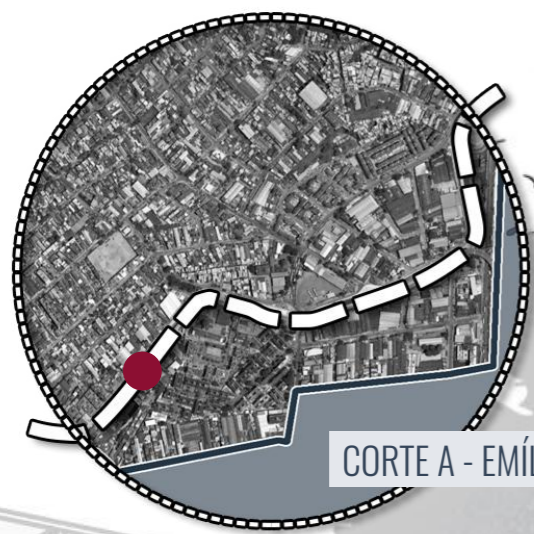
O trecho conta ainda com diversos terrenos subutilizados, resquícios de uma fase industrial do bairro. Esses terrenos podem ser facilmente revertidos em novas possibilidades de moradias, uma vez que o trecho apresenta favelização recorrente, tendo havido já a remoção de algumas áreas durante o período de construção do corredor transcarioca.

A potencialidade desta área está muito relacionada ao seu posicionamento estratégico, muito próximo à Avenida Brasil.

CORTE C - ZONA INDUSTRIAL





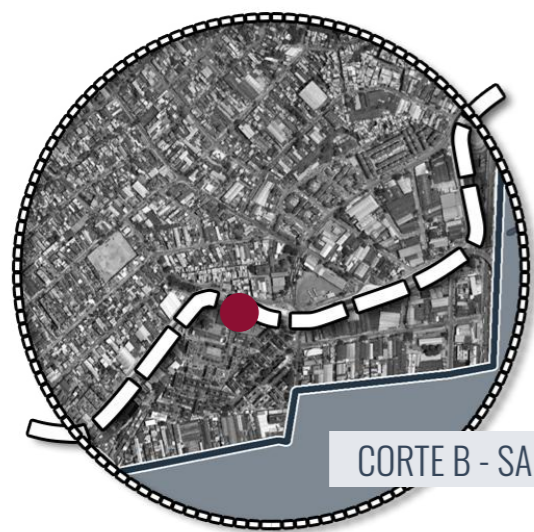


CORTE A - EMÍLIO ZALUAR



Neste corte, a apresentação do espaço redesenhado da Rua Emílio Zaluar, com acessos a novas áreas de lazer para o bairro, remanescentes do antigo cinema da região. As calhas das ruas, antes destinadas primordialmente a veículos, foram redesenhadas para uso compartilhado. Uma nova permeabilidade local será um elemento importante para a maior ativação dos espaços neste trecho.



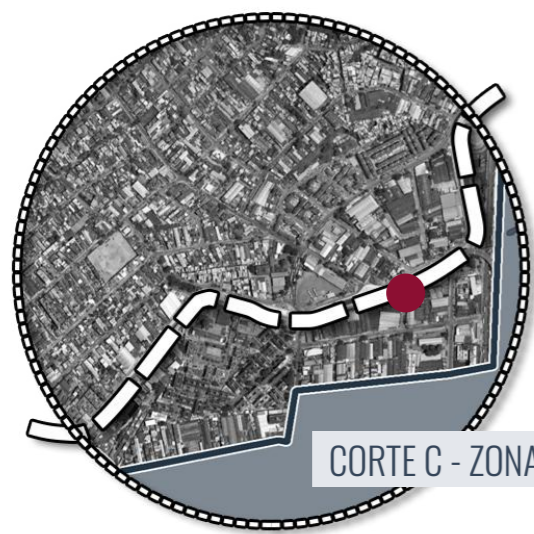


CORTE B - SANTA LUZIA

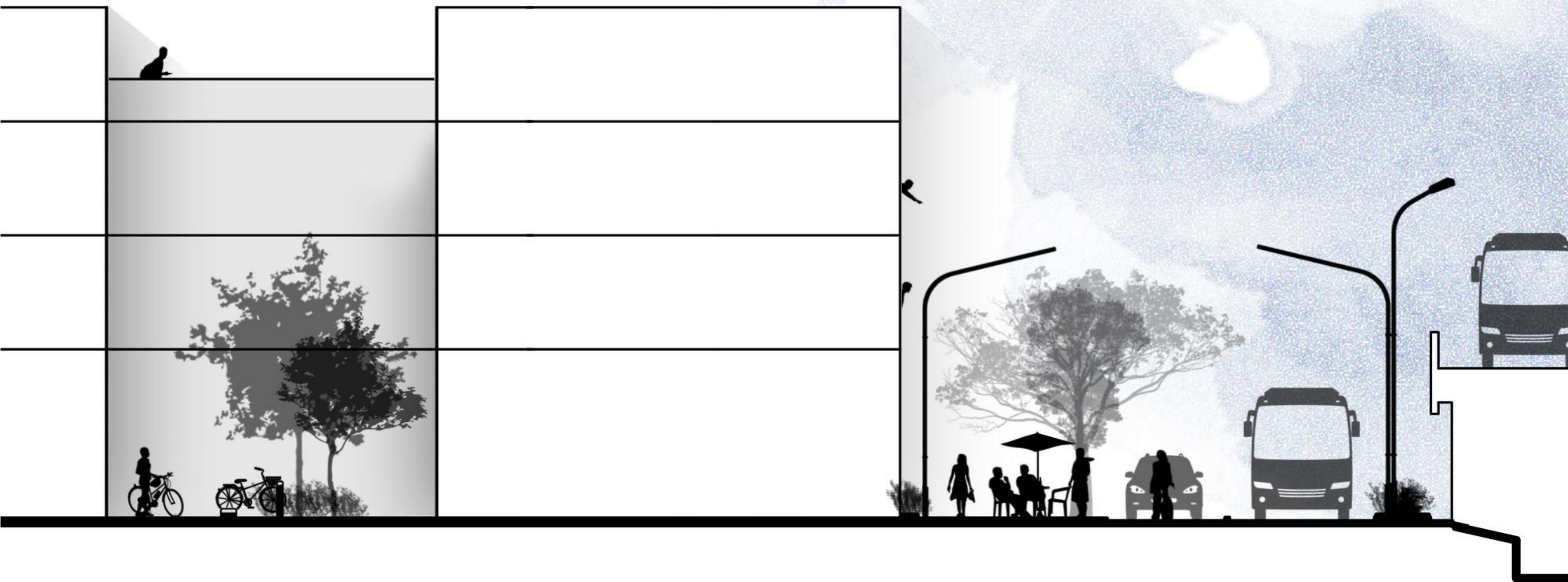


No novo desenho do trecho referente à estação Santa Luzia, acontece o redesenho dos espaços destinados a pedestres. As calçadas foram dimensionadas de forma confortável e arborizada, cedendo espaço adequado à iluminação pública eficiente e contemplando, ainda, o uso de rolamento como novas faixas de ciclovias ou ciclorrotas. As demandas do corredor de BRT permanecem atendidas.

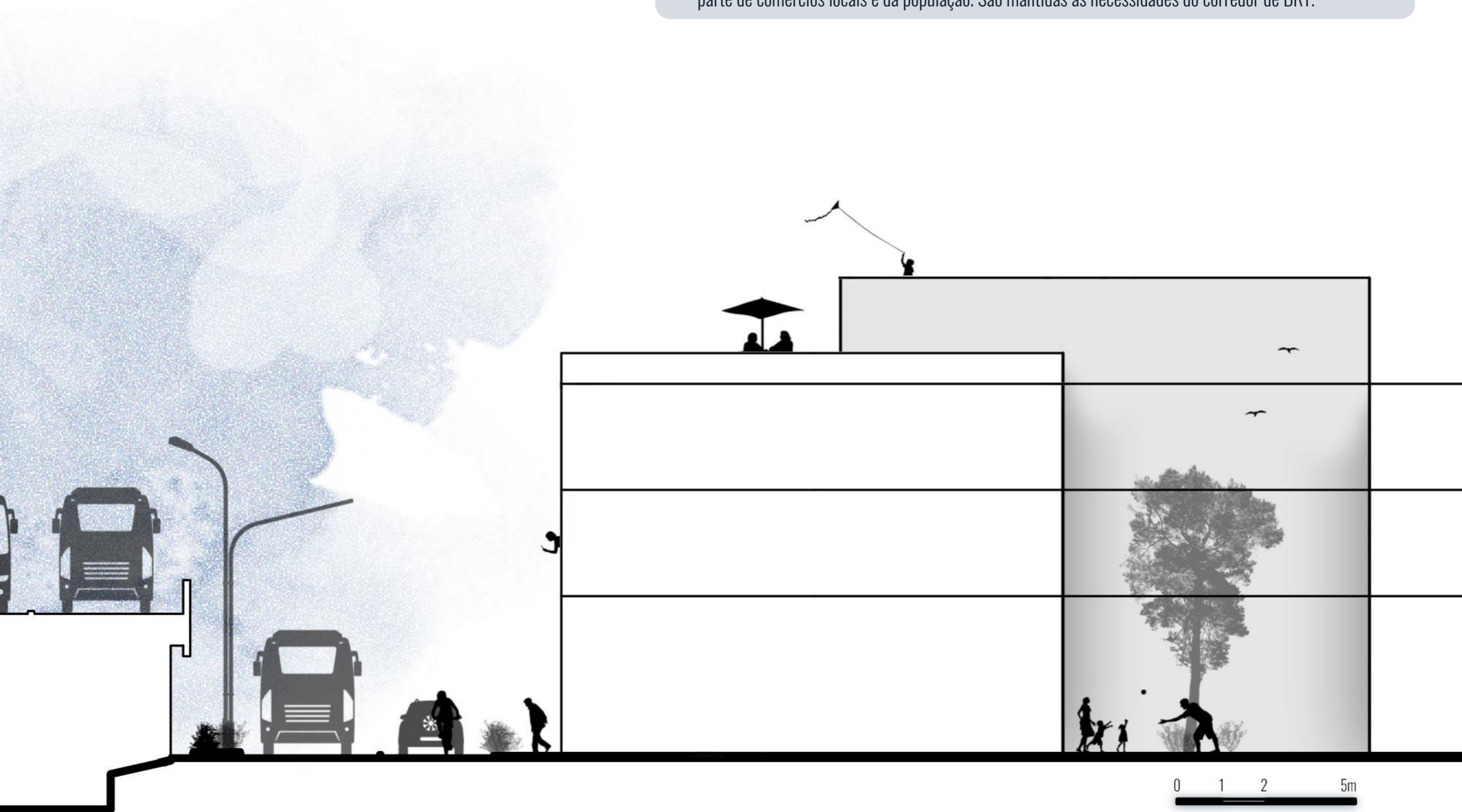


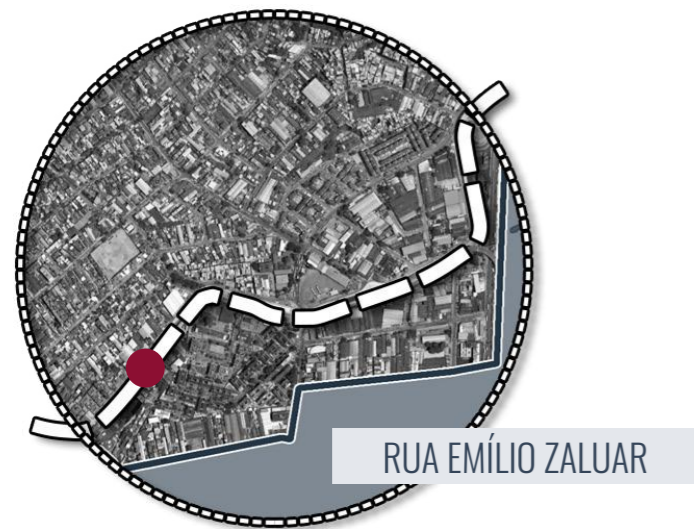


CORTE C - ZONA INDUSTRIAL



No trecho da Avenida dos Campeões na Zona Industrial, o trecho estreito de calçadas dá lugar a uma pista de uso compartilhado. Do outro lado do rio, ha ainda a implementação de arborização urbana adequada e melhoria nos aspectos de iluminação urbana, com o incentivo aos usos das calçadas por parte de comércios locais e da população. São mantidas as necessidades do corredor de BRT.





TRECHO EMÍLIO ZALUAR

Este trecho foi selecionado como estratégia principal de intervenção neste trabalho.

Observando toda a extensão da Rua Emilio Zaluar, em Ramos, observa-se a presença de grandes lotes que representam possibilidades de conexões entre diferentes regiões do trecho, ou mesmo entre duas ruas.

Feita a análise da Rua, alguns trechos e lotes foram escolhidos para realização de uma intervenção urbana, que visa dar novos usos à região, permeabilidade e ativar a viada urbana.

Ao lado, dois dos terrenos selecionados

O trecho A é representado por 2 lotes, que possibilitam a abertura de uma nova rua.

O trecho B representa um lote subutilizado de grandes dimensões, que pode se conectar a outros trechos do bairro, criando um anel.



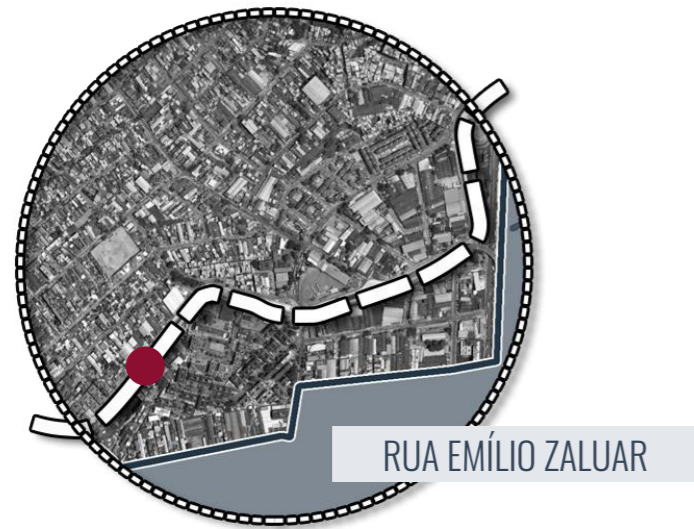


A

B

0 5 10 20m





Foram levadas em consideração todos os acessos veiculares preexistentes, a fim de manter o acesso facilitado de moradores e comércios/indústrias locais. Entende-se que esses acessos são necessários também para eventuais situações de emergência.

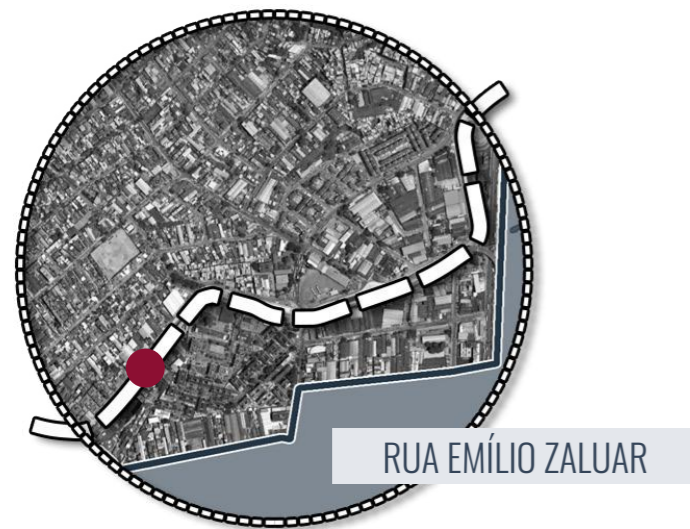
Essa análise foi necessária para determinar em quais pontos as intervenções poderiam ser feitas dentro do trecho, e em qual grau.



Planta de Situação
Acessos a garagens



0 5 10 20m



Com a remoção das edificações preexistentes, surgem espaços “em branco” para a conexão entre áreas que antes não seriam possíveis.

No lugar dos lotes correspondentes ao trecho A, uma servidão provida de pequena horta comunitária foi projetada, e lotes menores formam uma pequena galeria que garante a segurança local através dos olhos da rua, voltados à passagem de escala pedonal.

Onde antes houvera um grande lote subutilizado, surge um caminho que leva às remanescências do antigo Cine Palace, onde há o projeto de reutilização de suas ruínas e conversão destes terrenos em espaços públicos de qualidade, em forma de um parque para a região.

Novamente, lotes são abertos nas laterais desses acessos, garantindo usos e atividades que vão proporcionar maior controle e sensação de segurança ao local.



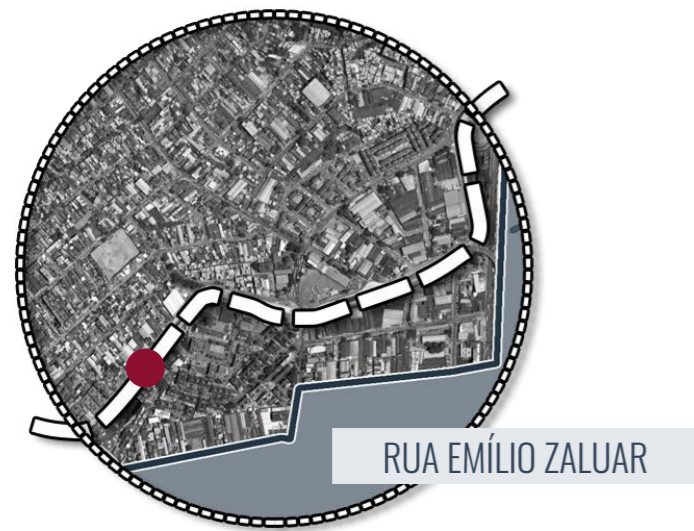
Planta de Situação

Locação das árvores pr



existentes

0 5 10 20m



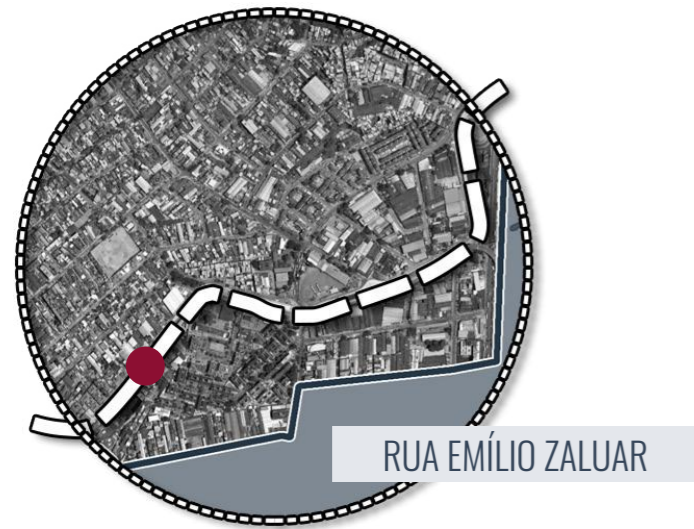
Como danos colteriais, alguns indivíduos arbóreos são retirados do local para a implementação dos novos lotes, sem grandes prejuízos.





0 5 10 20m

idas



Demarcados com tons mais escuros de verde, os novos indivíduos arbóreos garantem a manutenção da arborização local, um clima local mais ameno e agradável, bem como a melhoria da paisagem.



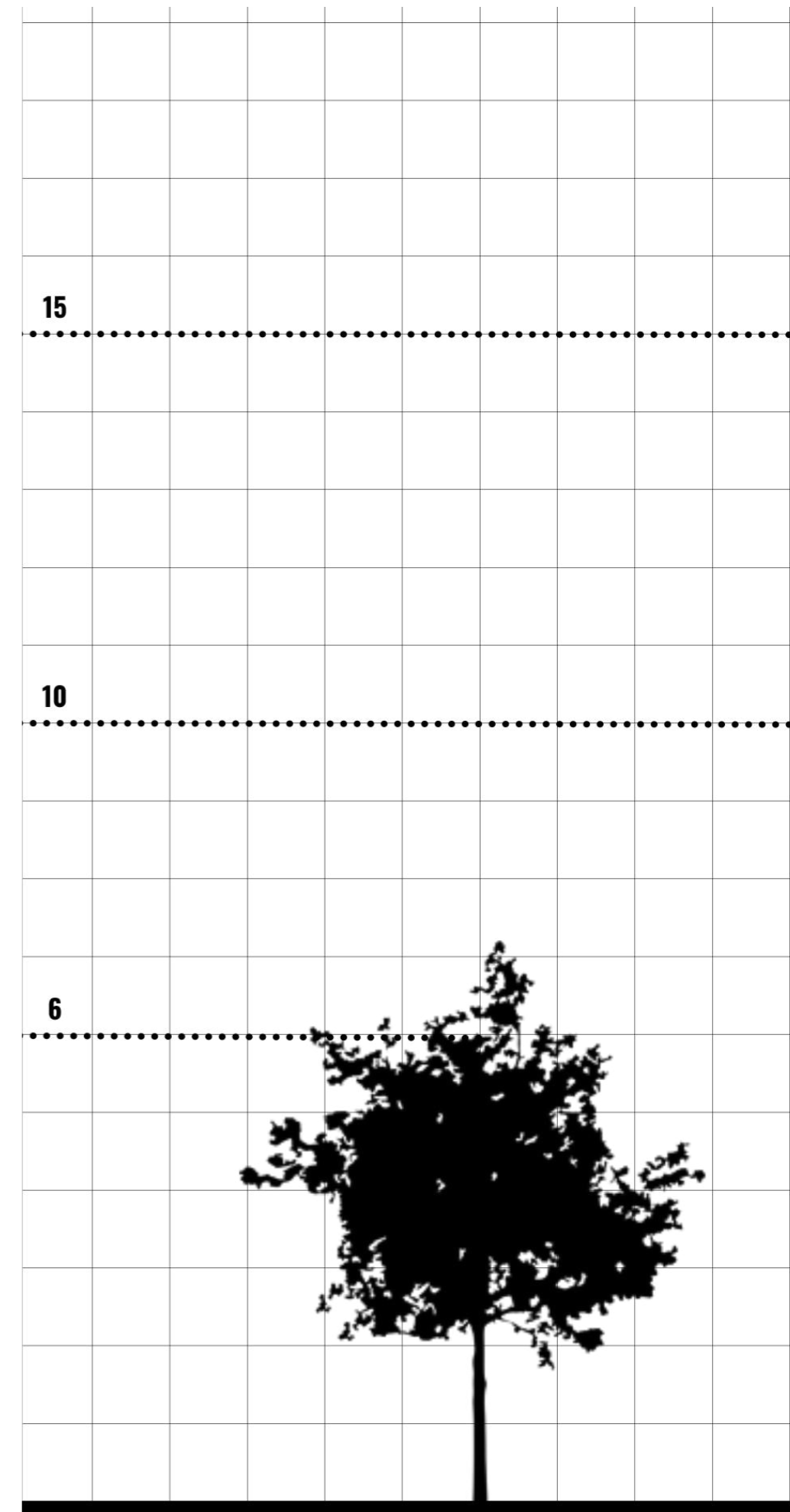


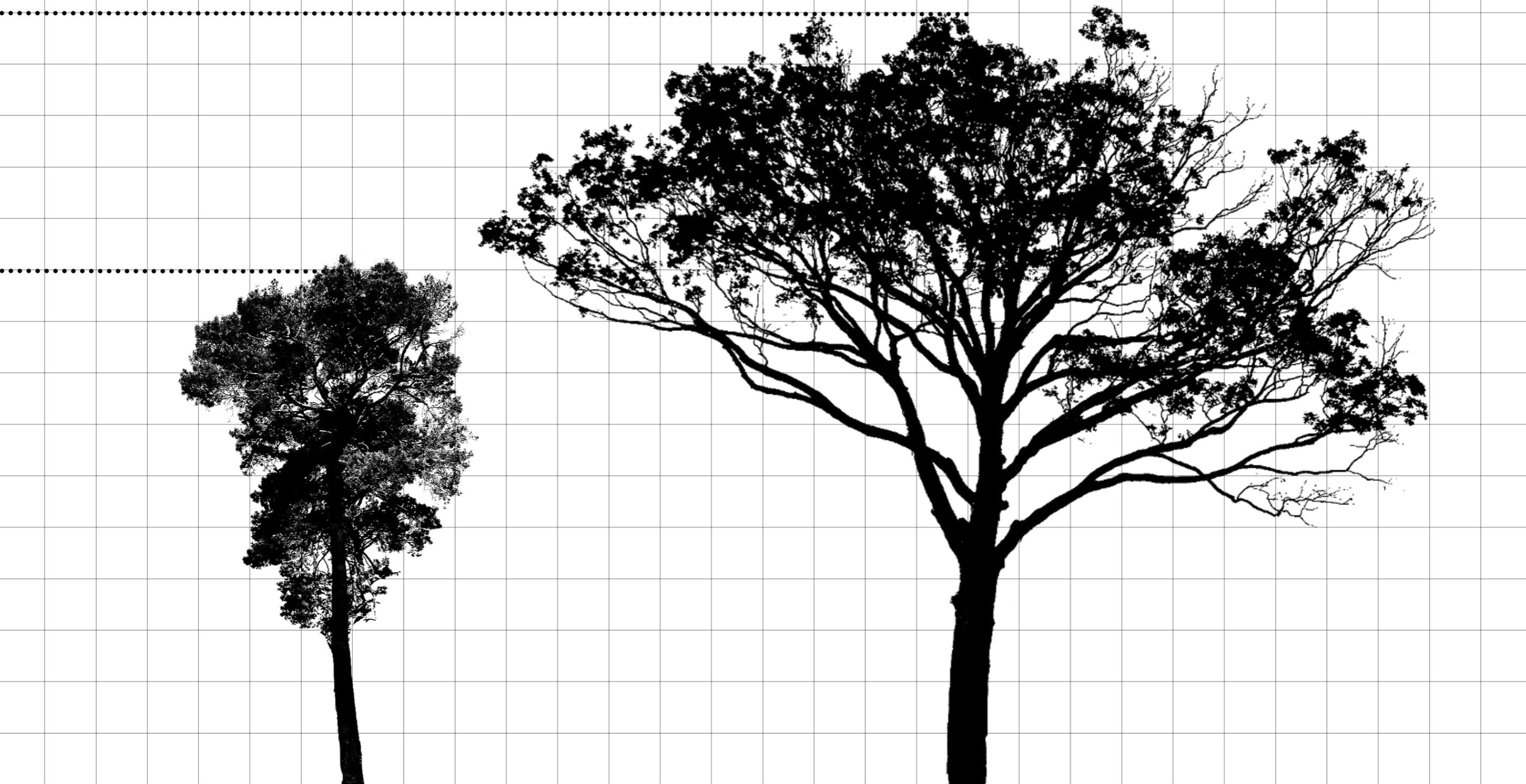
ndividuos arbóreos

0 5 10 20m

No que diz respeito à arborização local, um dos principais pontos de intervenção, foram selecionadas espécies e classificadas em três tipos, de acordo com seu porte.

As espécies foram escolhidas de acordo com características como raízes adequadas a calçadas (não agressivas), produção de flores e frutos e também copas que possam crescer próximo à fiação, que aceitem podas.







Araçá
Psidium cattleianum

Nativa da Mata Atlântica
Flores e Frutos
Indicada para calçadas e sob fiação



Marinheiro
Trichilia cathartica

Nativa das Américas
Flores e Frutos
Indicada para calçadas e sob fiação



Pau-Ferro
Caesalpinia leiostachya

Nativa da Mata Atlântica
Indicado para calçadas



Canudo-de-pito
Senna bicapsularis

Nativa da América do Sul
Flores e Frutos
Indicado para calçadas e sob fiação



Jacarandá
Jacaranda mimosaeifolia

Nativa da América do Sul
Flores e Frutos
Indicado para calçadas



Sibipiruna
Caesalpinia peltophoroides

Nativa da Mata Atlântica
Flores e Frutos
Indicado para calçadas

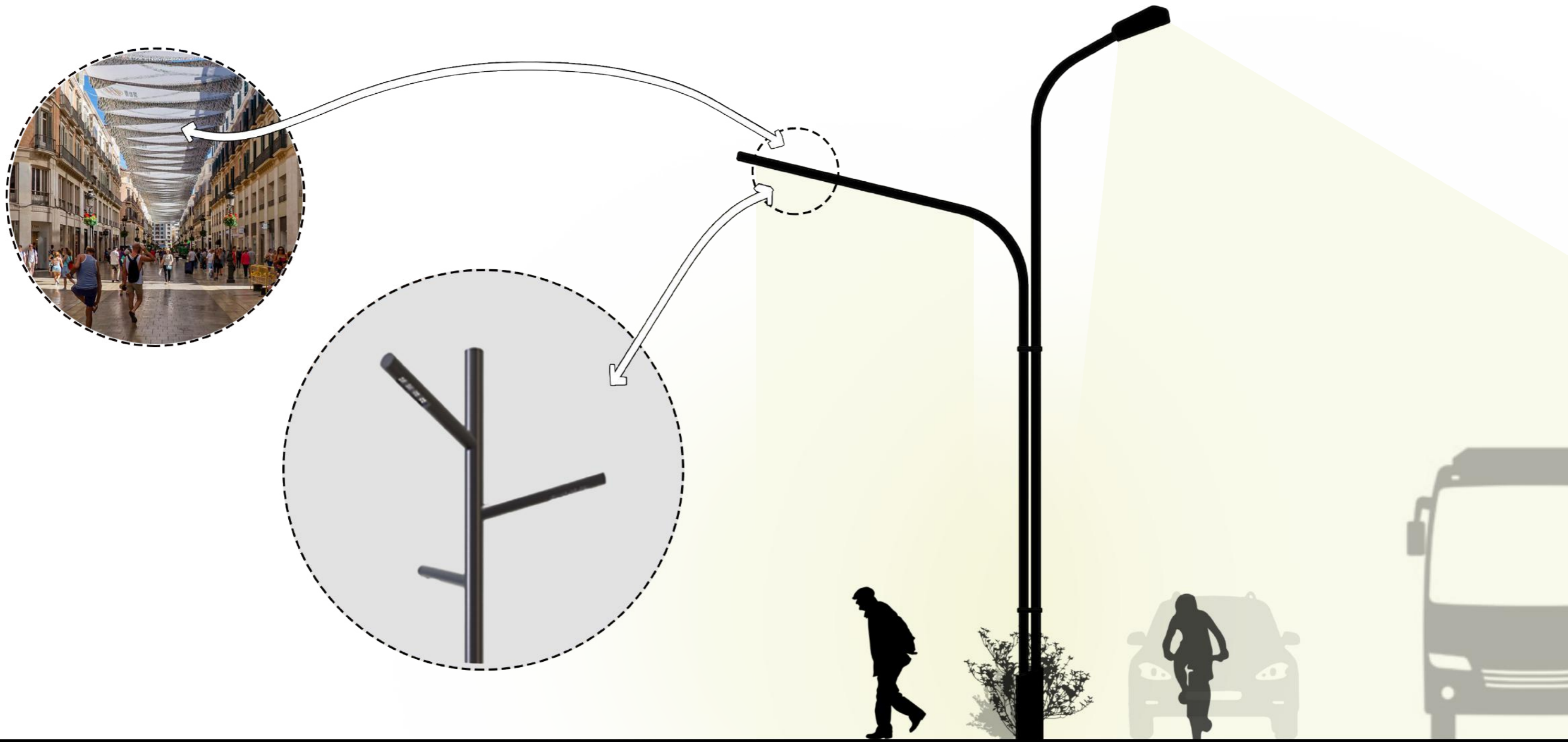


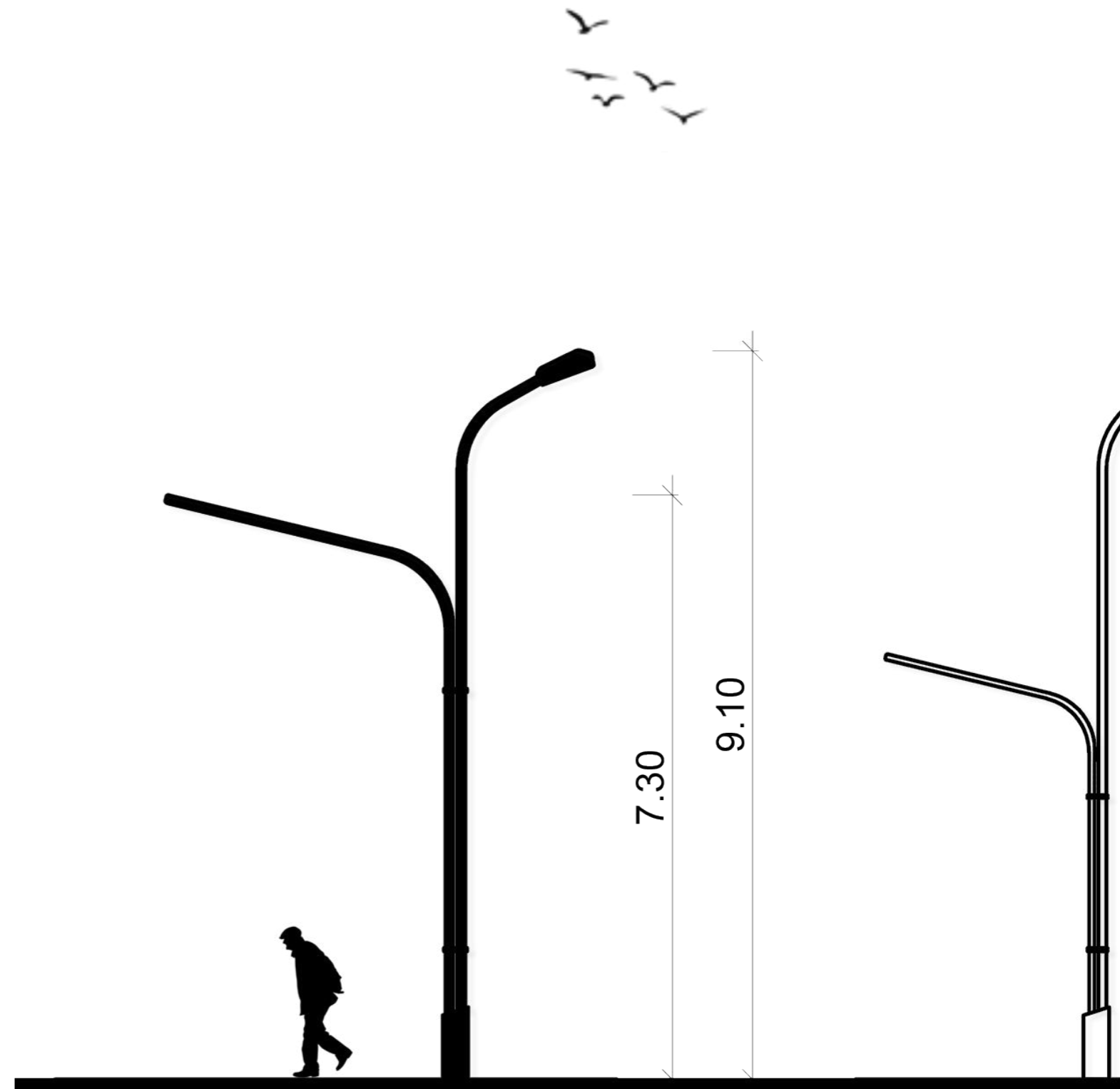
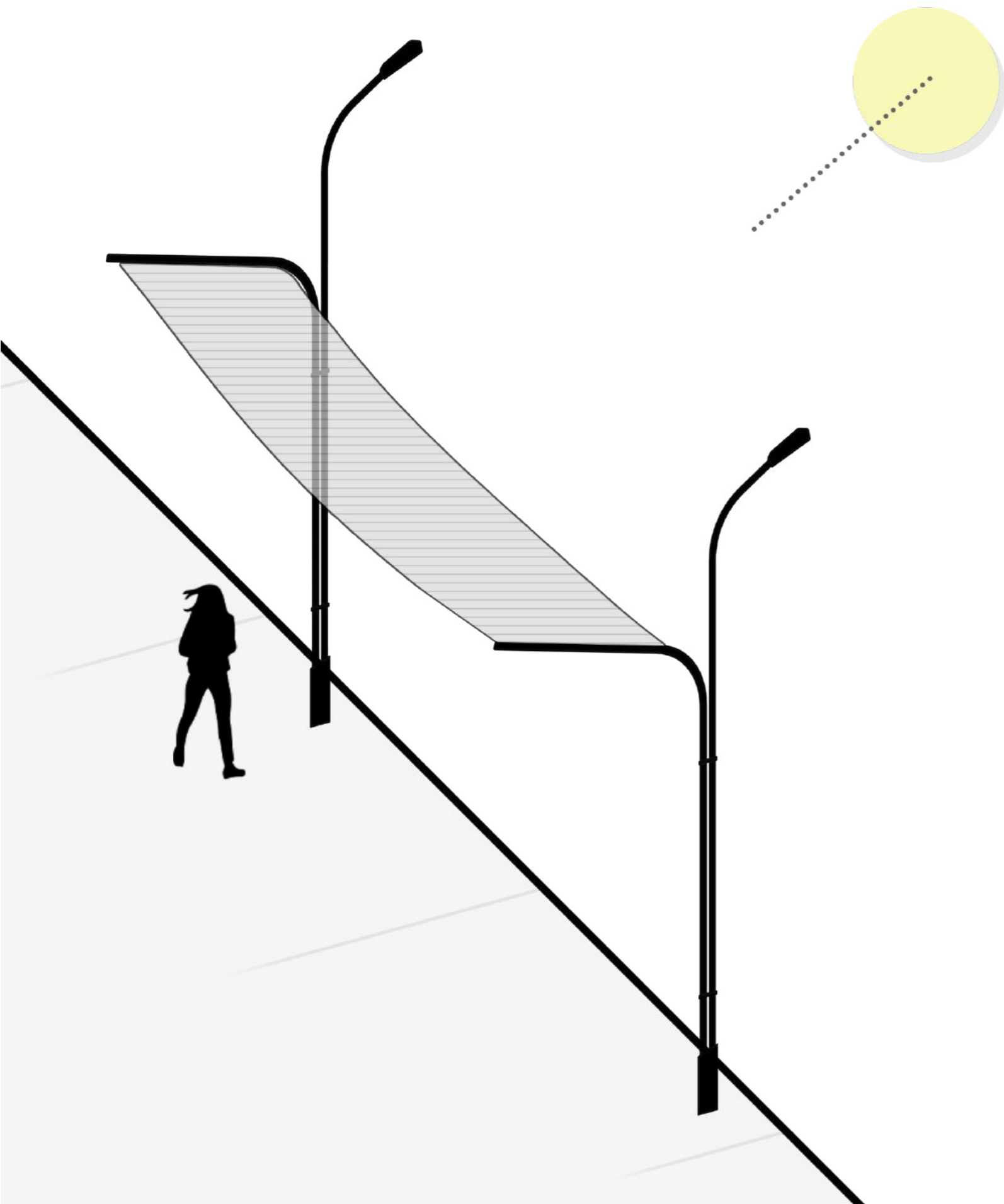
Espécies sugeridas pelo plano diretor de arborização da cidade do Rio de Janeiro e/ou pelo IBF (Instituto Brasileiro de Florestas) e/ou Lorenzi (2006), Portal Embrapa, Fundação SOS Mata Atlântica. através de Archdaily.com

À esquerda, algumas das espécies indicadas para cada situação, classificadas por porte.

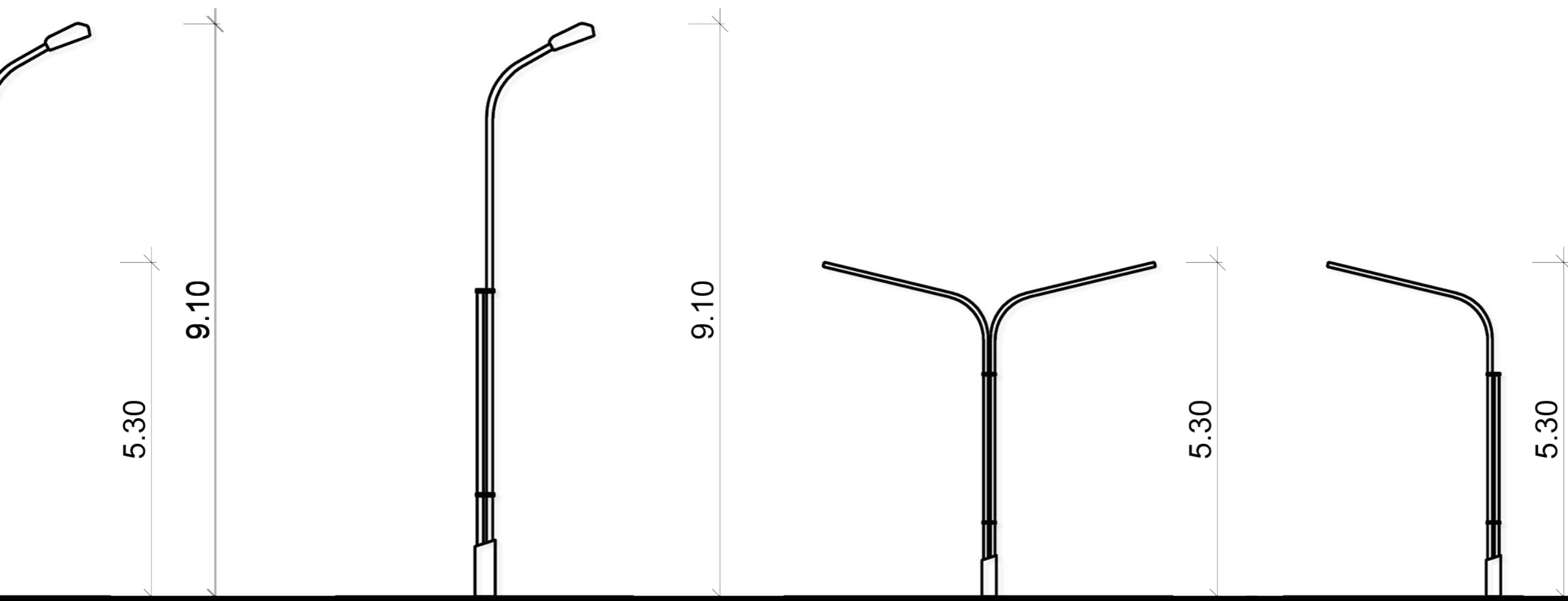
A iluminação local foi pensada de forma a otimizar os investimentos.

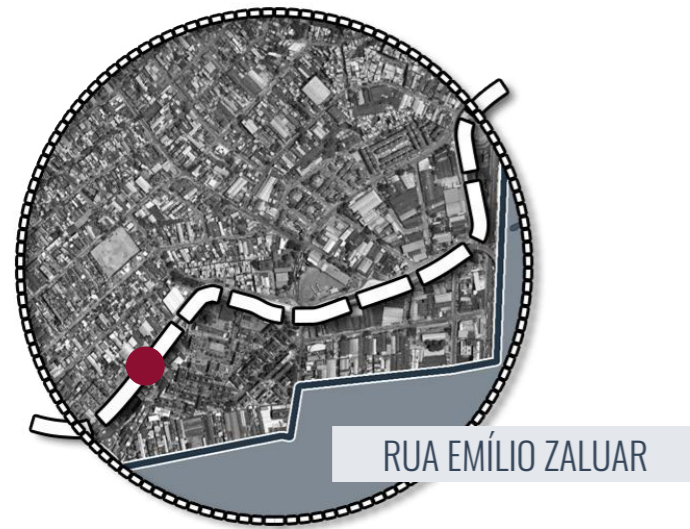
A luminárias de LED foram desenhadas para atender de forma econômica às necessidades de iluminação e também proporcionar sombreamento, através de mantas de tecido que unem um poste a outro.





O projeto de iluminação conta com postes de tamanhos variados, para atender a diferentes trechos e necessidades, podendo ainda serem utilizados como instrumentos de sombreamento, como exemplificado na imagem à esquerda.





Por fim, a humanização do ambiente facilita o entendimento do que seria um ambiente de maior urbanidade para os moradores do bairro e da região, uma zona de conforto para aqueles que usufruem do entorno.





manizado

0 5 10 20m





CRONOGRAMA



BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

SALDIVA, Paulo Hilário Nascimento; FAJERSZTAJN, Laís; VERAS, Mariana. **Como as cidades podem favorecer ou dificultar a promoção da saúde de seus moradores?** Estudos avançados, vol.30, nº 86, p. [7-20]. São Paulo. Jan./Abril 2016.

CAU-BR. **Carta aberta à sociedade e aos candidatos nas eleições municipais de 2020 - Um projeto de cidades pós-pandemia.** Manifesto das instituições de Arquitetura e Urbanismo do Brasil. <Disponível em: <https://www.caubr.gov.br/wp-content/uploads/2020/08/Carta-aberta31082020.pdf>> Acesso em JAN/2021.

RYDIN, Yvonne; et al. **Shaping cities for health: complexity and the planning of urban environments in the 21st century.** The Lancet Comissions, vol.379, p. [2079-2102]. Publicado Online. Londres. Junho/2012.

SPERANDIO, Ana Maria Girotti; FILHO, Lauro Luiz Francisco; MATTOS, Thiago Predrosa. **Política de promoção da saúde e planejamento urbano: articulações para o desenvolvimento da cidade saudável.** Ciência e Saúde Coletiva, nº 21(6). p. [1931-1937]. Campinas, SP. 2016.

AGUINAGA, Andrea Ferreira; COSTA, Renato Gama-Rosa; COHEN, Simone Cynamon. **Mobilidade e saúde urbana: o direito à saúde e à cidade.** Com Ciência: Revista Eletrônica de Jornalismo Científico, Campinas, n. 173, p. [1-6], 2015.1931-1937. Campinas, SP. 2016.

CARDOSO PINTO, Silvio Luiz; FRANCISCO FILHO, Lauro Luiz; SPERANDIO, Ana Maria Girotti. **Diálogo entre urbanismo e promoção da saúde.** Revista Intellectus. Ano VIII, nº 22. p. [8-25], 2016.

Secretaria Municipal de Planejamento Urbano - SMPU. **Dados Estatísticos, Mapas e Estudos Temáticos.** <Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/informacoes-urbanisticas>> Acesso em FEV/2021.

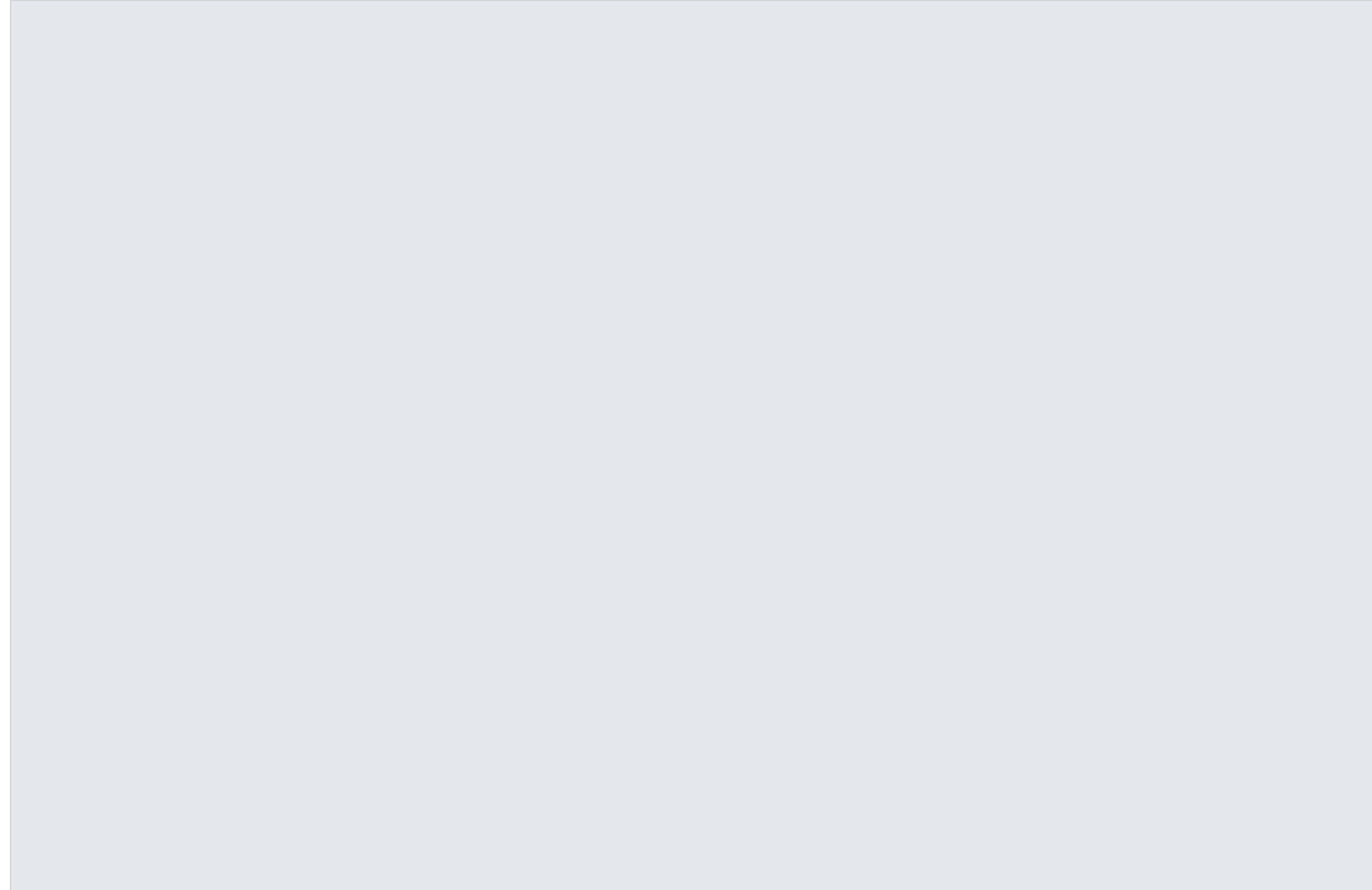
A história de Ramos, de Olaria à Penha. <Disponível em: https://www.fraihaproducoes.com.br/wp-content/uploads/2013/12/trecho_em_pdf-2.pdf> Acesso em FEV/2021.

ICONOGRAFIA

Figura 01: TransMilenio. Engarrafamento. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/noticias/10743/o-transmilenio-17-anos-depois.html?print=s>. Acesso em 24 Jan. 2021.

Figura 02: BRT Curitiba. Infraestrutura e Estações tubulares. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/mapas/14/mapa-do-transporte-publico-de-curitiba-pr.html>. Acesso em 24 Jan. 2021.

Demais imagens:
Produção autoral. FEV/2021.



FAU UFRJ

