



Reestruturação do Aterro de São Lourenço

estudo de um
cenário urbano
para uma enseada
esquecida



por Antony Gonçalves da Silva
orientado por Andrea Borde e João Folly

fau_ufrj_ple_tfg2_estudo final

palavras-chave

1. projeto urbano;
2. vazio urbano;
3. mobilidade;
4. patrimônio cultural;

apresentação

onde?

por quê

como?

o quê



onde?









por quê?





peçoal

latências

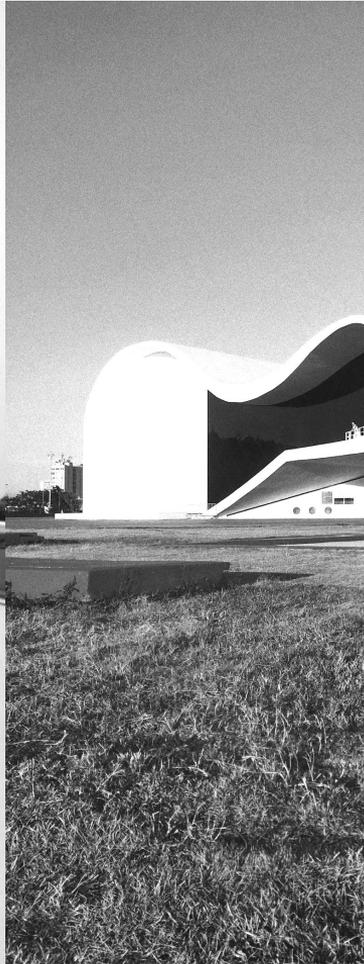
histórico



pessoa**l**

latências

histórico







pessoal

latências

histórico



2010



2019



2010



2019



202?



2010



2018



1927



2019



2021?



pessoal

latências

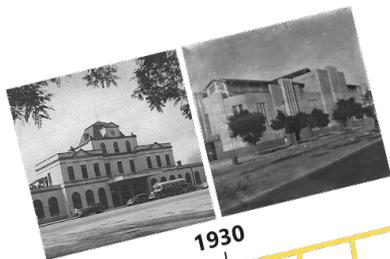
histórico

1563
Fundação da Vila Real da Praia Grande

1834
Elevada a capital estadual devido a grande atividade portuária. Passa a se chamar Nictheroy.

Perde status de capital por causa da Revolta da Armada. **1894**

1903
Com a amenização da Revolta e para que a capital do estado, na época Petrópolis, estivesse mais próxima do Distrito Federal, Niterói volta a ser capital do Estado do Rio de Janeiro.



1930

1924



Obras de modernização e expansão são iniciadas na cidade, incluindo o aterro da área da enseada de São Lourenço, inicialmente um mangue e antiga saída de esgoto da cidade. Acima: Estação General Dutra e o Mercado Municipal, ambos inaugurados em 1930

Encerramento do funcionamento da linha férrea na área da estação General Dutra **1973**

1964
Golpe Militar.

1960
1. O movimento portuário de Niterói esvaziou-se consideravelmente nos meados da década de 60 com a decadência da economia cafeeira do Norte Fluminense. Além disso com a expansão do sistema rodoviário, o Porto de Niterói entrou em declínio, fato agravado também pelo assoreamento do canal e a proximidade do Porto do Rio de Janeiro. (COSTA, Milena Sampaio da.)

2. Construção da Av. Contorno conectando a área com o Barreto e São Gonçalo, implicando mais áreas de aterro, viadutos, avenidas e contribuindo para o vazio urbano atual.

Com a fusão entre o Estado da Guanabara e o Estado do Rio de Janeiro, a cidade do Rio de Janeiro passa a ser capital estadual e Niterói perde este status. **1975**

1974



Construção da Ponte Presidente Costa e Silva, mais conhecida como Ponte Rio-Niterói, cuja principais alças de chegada e saída se localizam na área de intervenção.

Inauguração do Caminho Niemeyer, definindo um eixo cultural e patrimonial para Niterói. **2002**

1985
Fim da Ditadura.

1976
Encerramento do funcionamento do Mercado Municipal de Niterói.

2013
É iniciado o Plano de Requalificação do Centro de Niterói pelo prefeito Rodrigo Neves, que hoje (2020) se encontra em fase de desenvolvimento.

Construção do mergulhão na Av. Feliciano Sodré, alterando fluxos viários na área de intervenção e modificando a morfologia da Praça dos Expedicionários. **2017**

Novo Plano Diretor de Niterói é sancionado. **2019**

2020



Reinauguração do Mercado Municipal de Niterói, cujo projeto prevê não só a restauração do Mercado mas um Centro Cultural.

LEGENDA

 Brasil Pré-Colônia

 avanço no tempo

 período como capital

 ditadura militar

 latências atuais

 dias atuais e futuros



como?



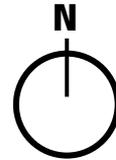


ELEMENTOS
ESTRURANTES
DO ESPAÇO URBANO

LOTE

QUARTEIRÃO

RUA

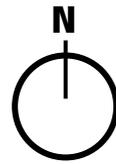
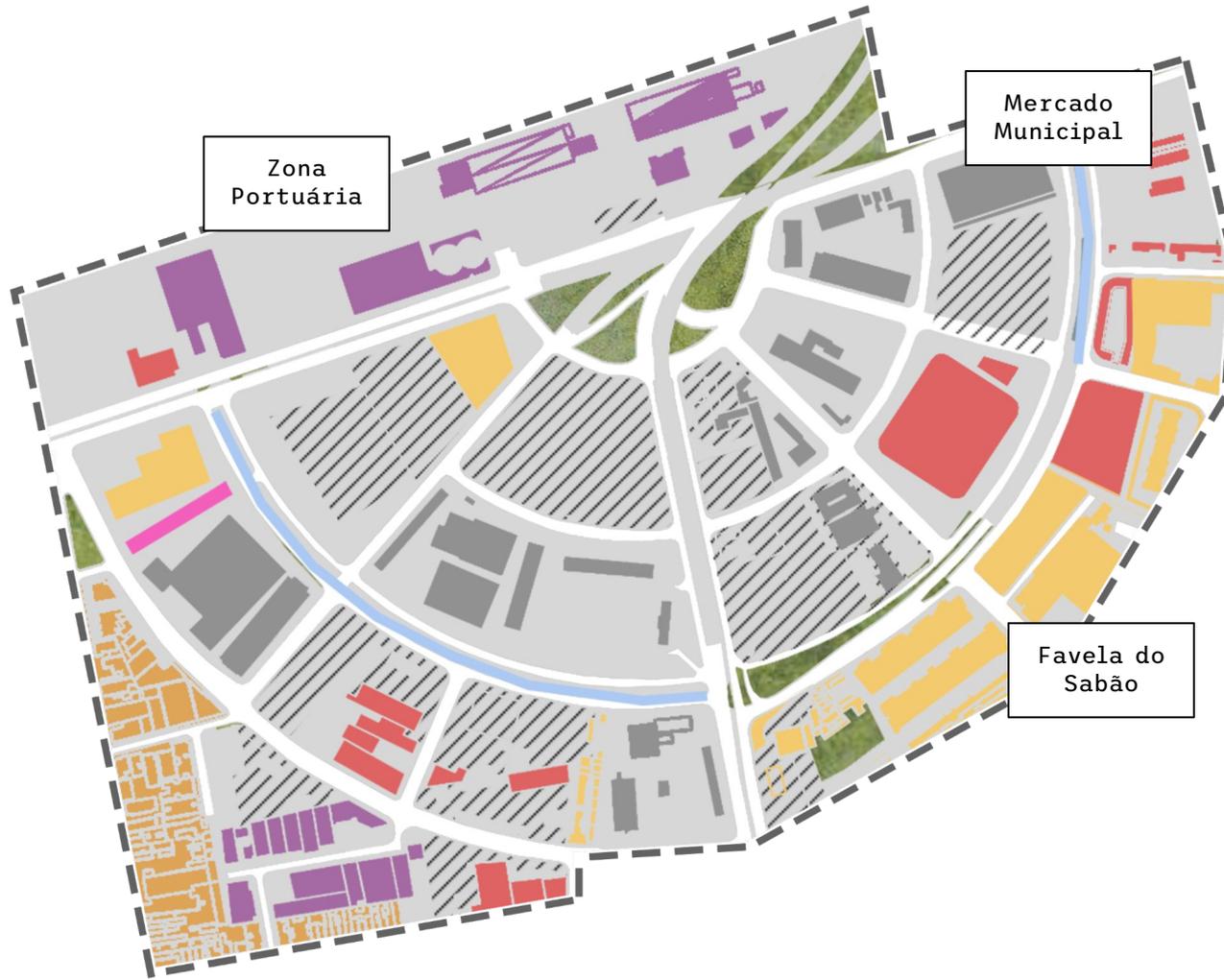


área de
intervenção



mapa de uso do solo

-  RESIDENCIAL
-  MISTO
-  COMERCIAL
-  INDUSTRIAL
-  EQUIPAMENTOS CULTURAIS
-  EQUIPAMENTOS PÚBLICOS
-  PRAÇAS, PARQUES E ESTRUTURAS NATURAIS
-  VAZIOS URBANOS



mapa de uso do solo



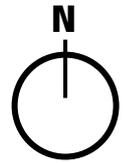
-  RESIDENCIAL
-  MISTO
-  COMERCIAL
-  INDUSTRIAL
-  EQUIPAMENTOS CULTURAIS
-  EQUIPAMENTOS PÚBLICOS
-  PRAÇAS, PARQUES E ESTRUTURAS VERDES
-  VAZIOS URBANOS



mobilidade



-  LINHAS MUNICIPAIS
-  LINHAS MUNICIPAIS E INTERMUNICIPAIS
-  LINHAS INTERMUNICIPAIS
-  ESTRUTURAS DE MOBILIDADE
-  CICLOVIA
-  CICLOFAIXA



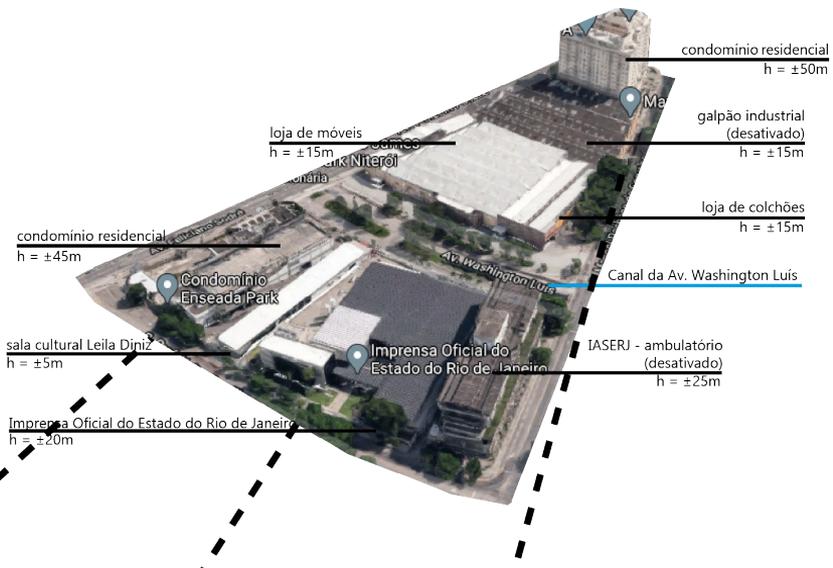
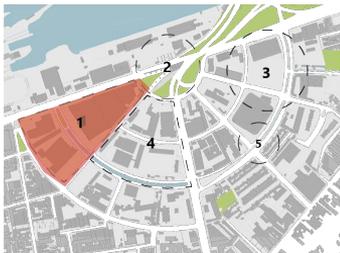
mobilidade



LINHAS MUNICIPAIS



LINHAS MUNICIPAIS
E INTERMUNICIPAIS



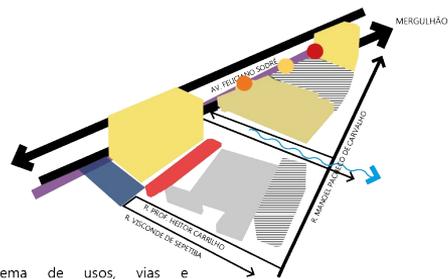
Trecho da Rua Prof. Heitor Carrilho fechado para se tornar estacionamento.



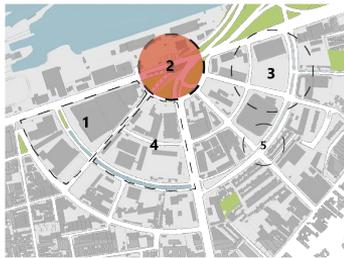
Edifício desativado da IASERJ.



Galpões em desuso da Maveroy.



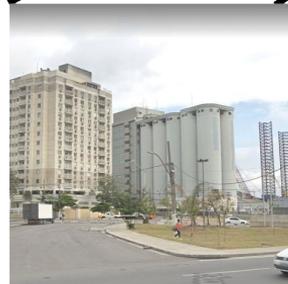
Esquema de usos, vias e fluxos baseado nos mapas de levantamentos..



Entrada do porto do Aterro, atualmente um estaleiro privado de reparos navais cercado por muros completamente vedados.



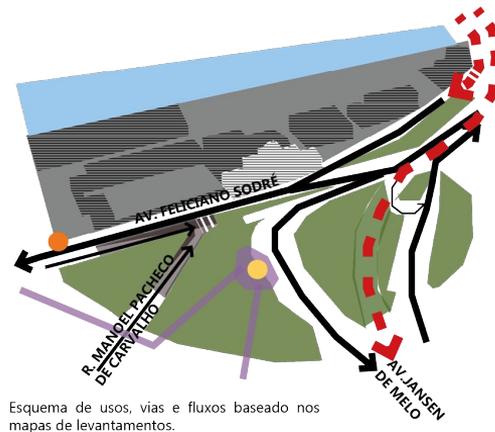
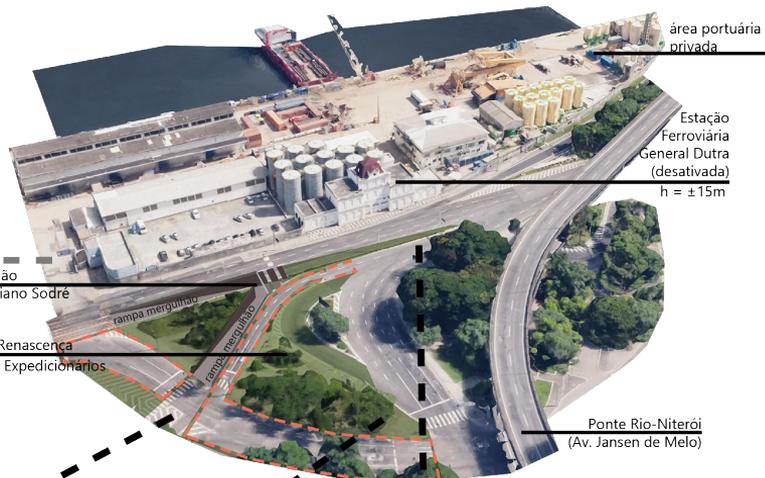
Acesso da R. Manoel Pacheco de Carvalho ao mergulhão inaugurado em 2017 na Av. Feliciano Sodré.



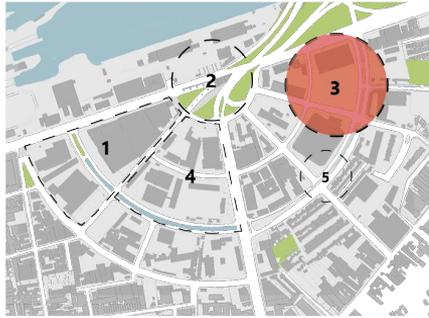
Trecho da Pç. da Renascença após a construção do mergulhão. Ao fundo condomínio e porto da Av. Feliciano Sodré.



Vista sentido contrária ao mergulhão com antiga estação ferroviária General Dutra ao fundo.



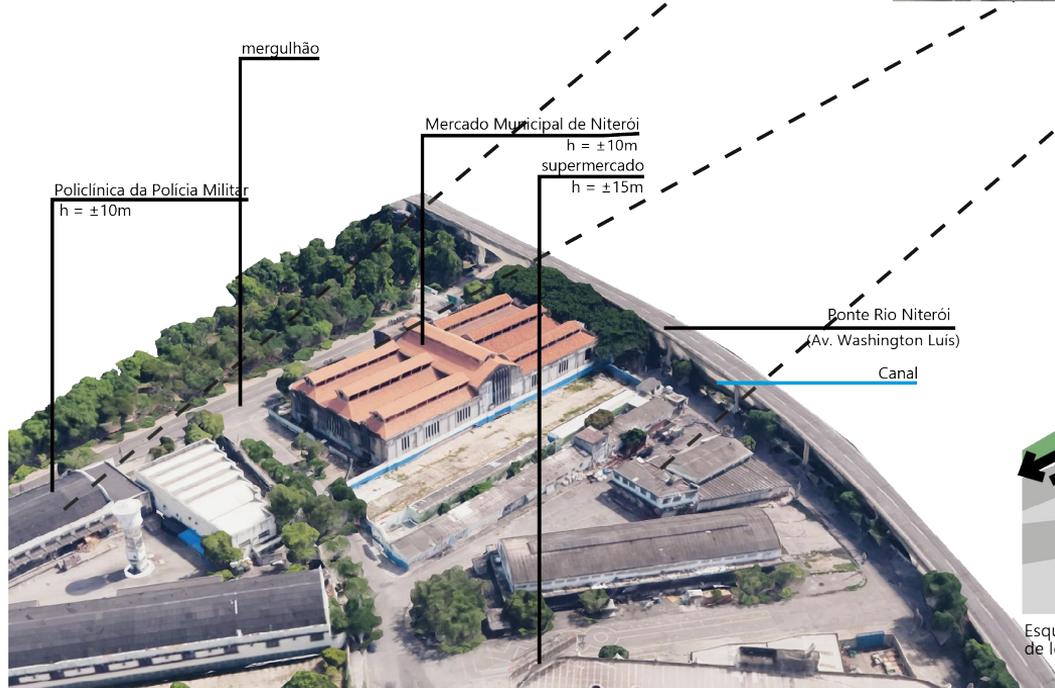
Esquema de usos, vias e fluxos baseado nos mapas de levantamentos.



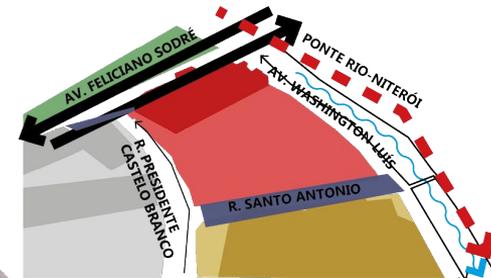
Muro do complexo da Policlínica Militar voltado para Av. Feliciano Sodré.



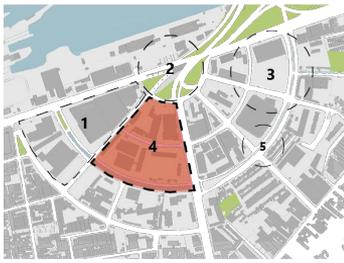
Vista da saída do Mergulhão da Av. Feliciano Sodré em frente ao Mercado Municipal de Niterói, em 2019.



Vista do Projeto de Restauração do Mercado Municipal de Niterói.



Esquema de usos, vias e fluxos baseado nos mapas de levantamentos.



Ponte Rio Niterói
(Av. Jansen de Melo)

vazio (antigo estacionamento e borracharia)
 $h = \pm 5m$

12º Batalhão da PM
 $h = \pm 15m$

canal
(Av. Washington Luiz)



Trecho da Rua Presidente Castelo Branco entre o os muros do Batalhão e da Borracharia.



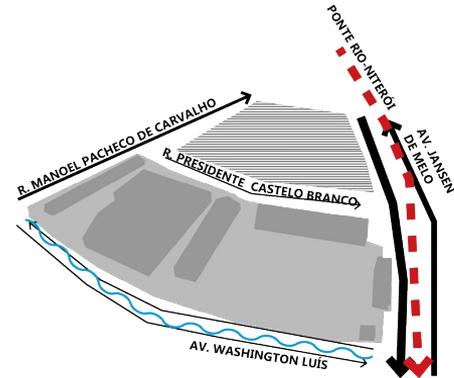
Trecho do canal na Av. Washington Luiz com o muro do Batalhão ao fundo.



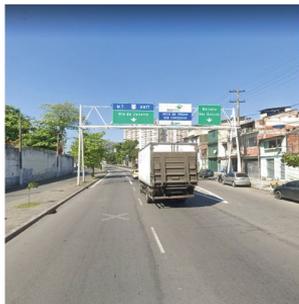
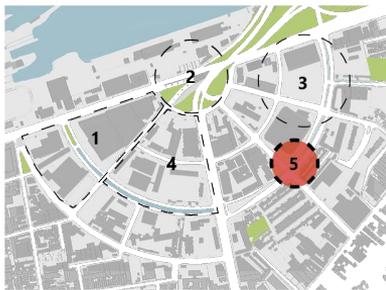
Vista da fachada desativada do antigo estacionamento/borracharia com a alça de descida da ponte ao fundo e parte do trecho da Praça da Renascença à esquerda.



Abaixo do Viaduto de descida da Ponte Rio Niterói no trecho da Av. Jansen de Melo.



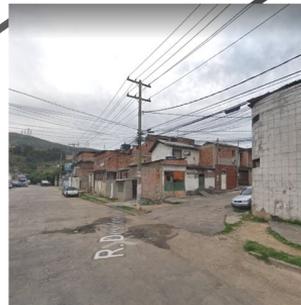
Esquema de usos e vias baseado nos mapas de levantamentos.



Início do trecho sob concessão da CRR Pontes, com lote institucional à esquerda e Favela do Sabão a direita.



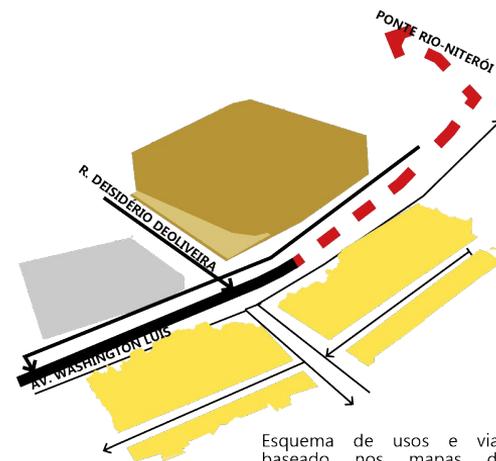
Esquina da Av. Washington Luís com a R. Desidério de Oliveira e Supermercado Extra.



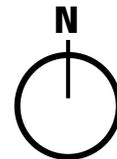
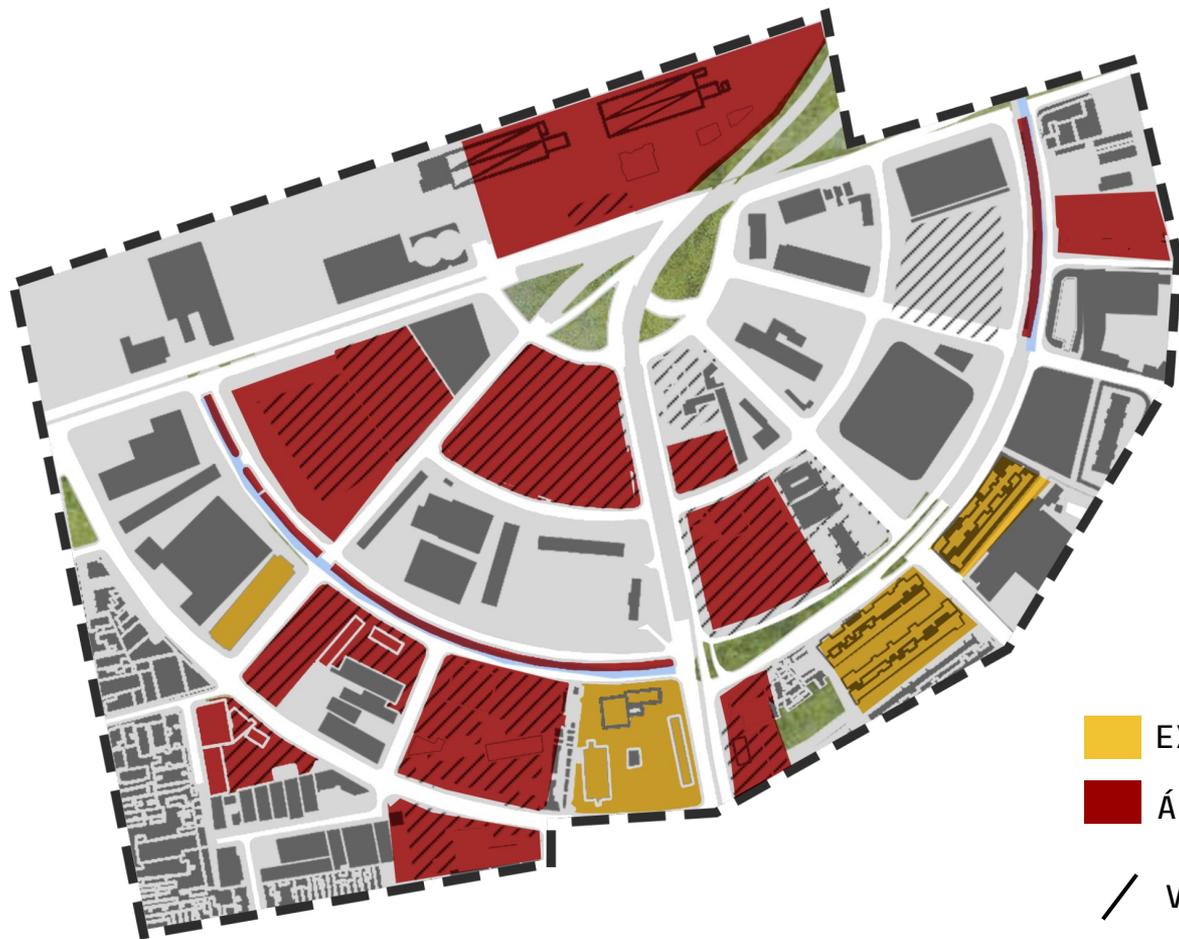
Vista da Favela do Sabão.



Continuação da Av. Washington Luís, sentido Alameda com Extra e Ponte à esquerda e Favela do Sabão a direita.



Esquema de usos e vias baseado nos mapas de levantamentos.



diagnóstico



-  EXISTENTE
-  ÁREAS CRÍTICAS
-  VAZIOS URBANOS



o quê?



diagnóstico

quanto a ocupação

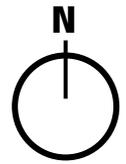
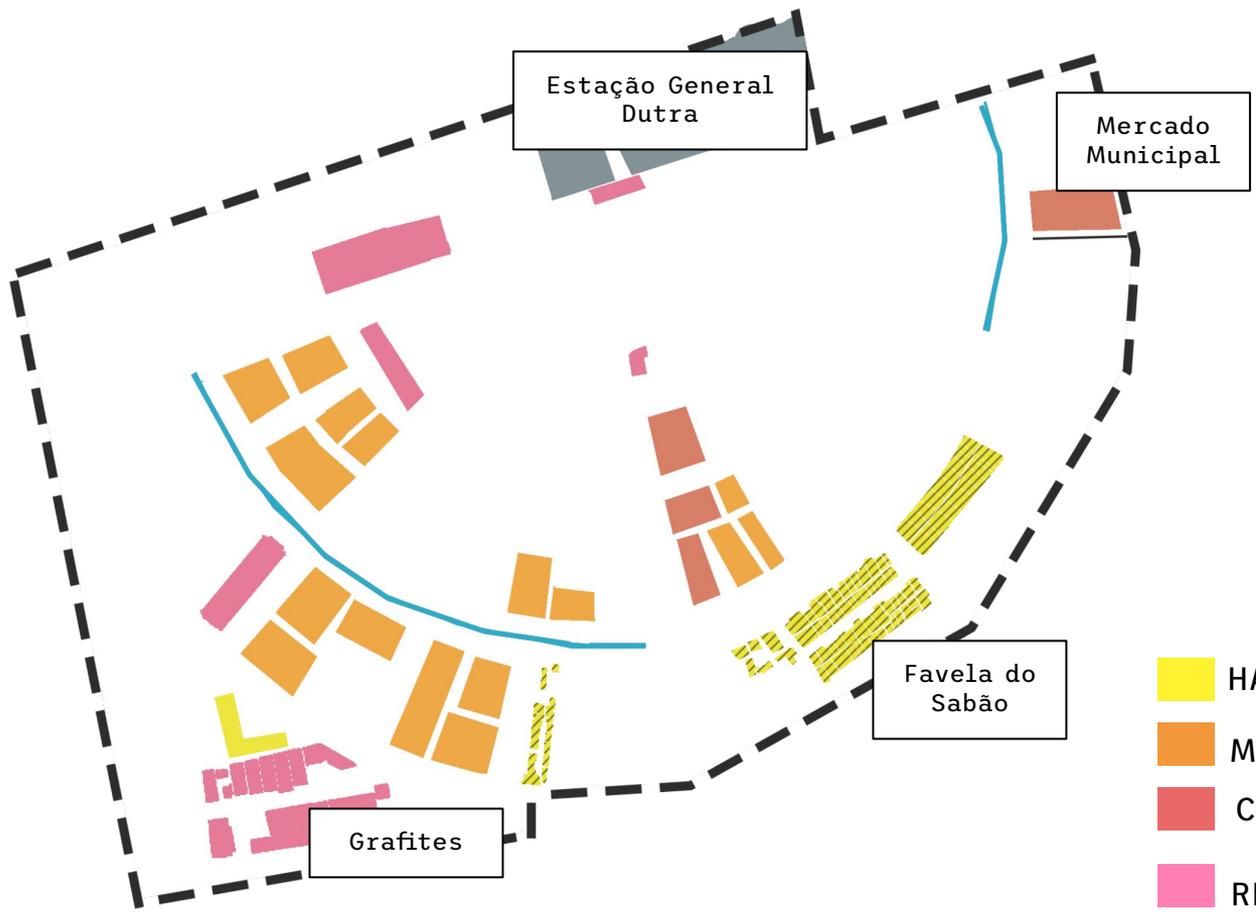
| problemática | solução |
|---|--|
| espaço para pedestres inexistente se comparado ao espaço destinado ao automóvel, muros que limitam passagens ou visão e causam insegurança, calçadas estreitas em alguns pontos do recorte e mal conservadas, excesso de estacionamentos (carros estacionam nas calçadas, ao longo dos meios fios e no baixo do viaduto da Ponte) | estabelecer novos fluxos de integração entre os dois principais eixos externos ao recorte, trazendo a cidade para dentro dele, criando fluxos de passagens como galerias, corredores civicos, centros comerciais |
| sem atração no espaço público para moradores locais e da região | criação de espaços atrativos, sejam eles equipamentos de caráter público como praças, parques, centro culturais e museus ou comerciais como lojas, restaurantes, etc |
| quadras extensas e difíceis de cumprir trechos a pé, afastando transeuntes do local | recortar quadras, criar galerias, abrir caminhos |
| lotes que ocupam a totalidade de sua quadra, geralmente grandes demais por fazerem parte de um traçado higienístico da década de 30 que possuía visões diferentes da necessidade de ocupação atual | a partir do pensamento de Carlos Nenson (A Cidade como um jogo de cartas, 1988), procurar destrinchar as quadras a partir da constituição de lote, ruas e quarteirão para a criação de uma nova malha urbana, não necessariamente rodoviária, mas que permita mais fluxos de pedestres, maior conexão entre os lotes e a rua, e mais diversidade de uso. |
| pouca variação de uso, se limitando a grandes lotes institucionais e galpões abandonados | |

quanto aos fluxos

| problemática | solução |
|---|---|
| fluxo intensos, que não se aproveitam da malha urbana já existente e se limitam aos eixos externos | reorganização dos fluxos dos automóveis e ônibus a partir do desmembramento das vias de transporte público, trazendo os modais municipais para dentro do recorte e estabelecendo melhores ligações e fluxos com os bairros, ao mesmo tempo em que desafoga os outros fluxos da área |
| má distribuição dos pontos de ônibus, obrigando os pedestres a coartarem caminhos inadequados | ampliação de calçadas, modificação das camias de rolamento das vias, definição dos espaços destinados a embarque e desembarque de passageiros, utilização do traffic calming e vias compartilhadas para priorizar a circulação de pedestres |
| automóvel com prioridade sobre o pedestre | se aproveitar da malha presente na cidade, não atinge o recorte |
| transporte público urbanos municipais e intermunicipais limitados a uma só via em trechos como a Av. Feliciano Sodré e a Av. Jansen de Melo | deslocar pontos de ônibus para locais de movimento de pedestre, e se caso não existam, a criação destes espaços |
| a malha cicloviária, em expansão na cidade, não atinge o recorte | |
| os pedestres se reduzem em maioria à áreas com pontos de ônibus, única área de atração de pedestres no recorte | |

quanto a paisagem

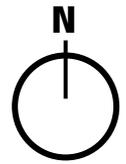
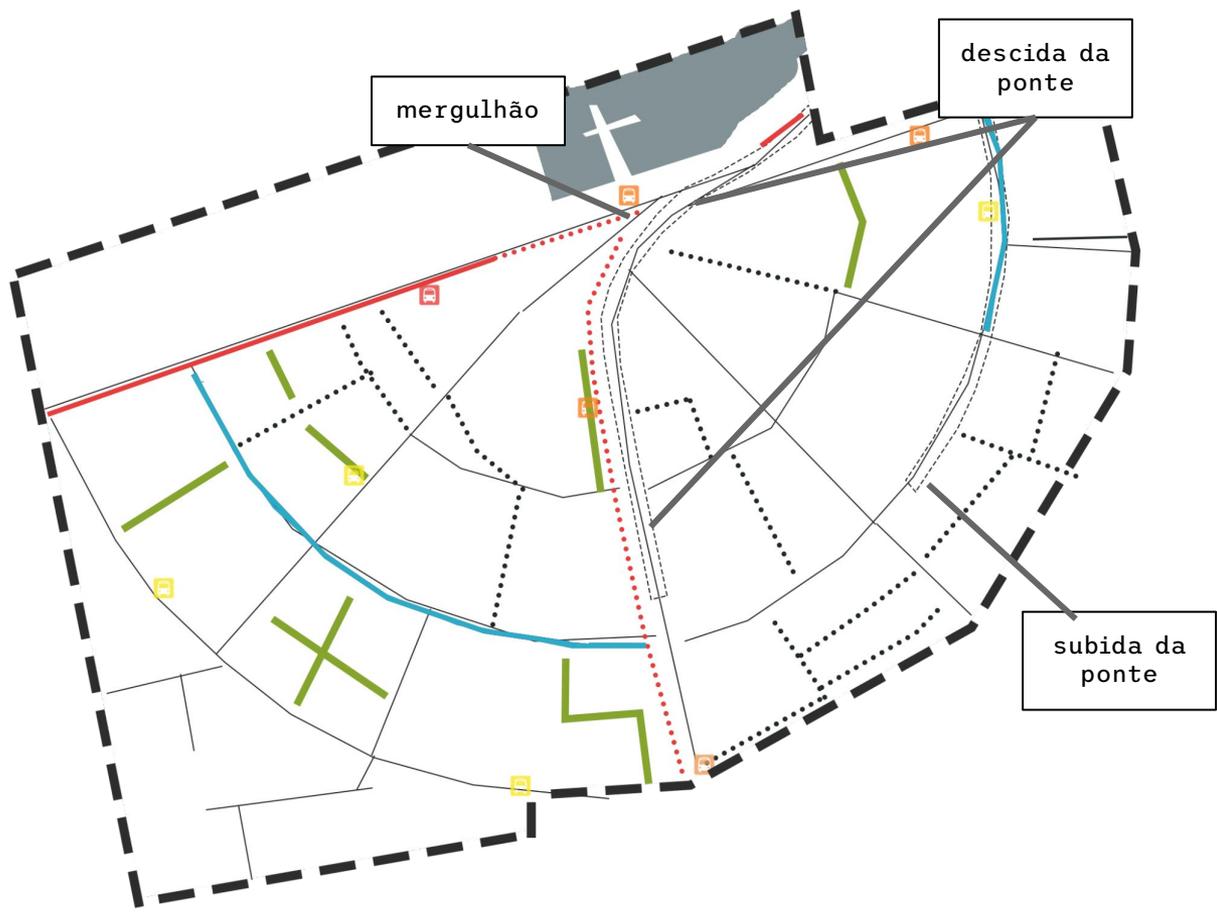
| problemática | solução |
|--|--|
| praças sem equipamentos que gerem atração ou movimento além dos pontos de ônibus | expandir a área da Praça da Renascença para dentro do recorte, trazendo equipamentos culturais, de lazer, recreativos e de permanência |
| falta de espaços de permanência, descanso e lazer | criação de uso de elementos apaziguadores que tornem o ambiente menos hostil visualmente |
| viaduto como barreira visual | transformação em parte de área de orla em um espaço cultural e natural visando limitar a intervenção humana na área e a recuperação do ecossistema |
| impacto de poluição da indústria naval na baía de Guanabara | utilizar o canal como diretriz para criação de um corredor verde com espaços de descanso e passeio que se aproveitem de presença de água e gerem fluxo de pedestres, cercados de vegetação |
| deceso do canal de Av. Washington Luis | |



prognóstico
ocupacional



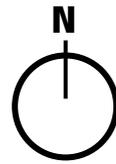
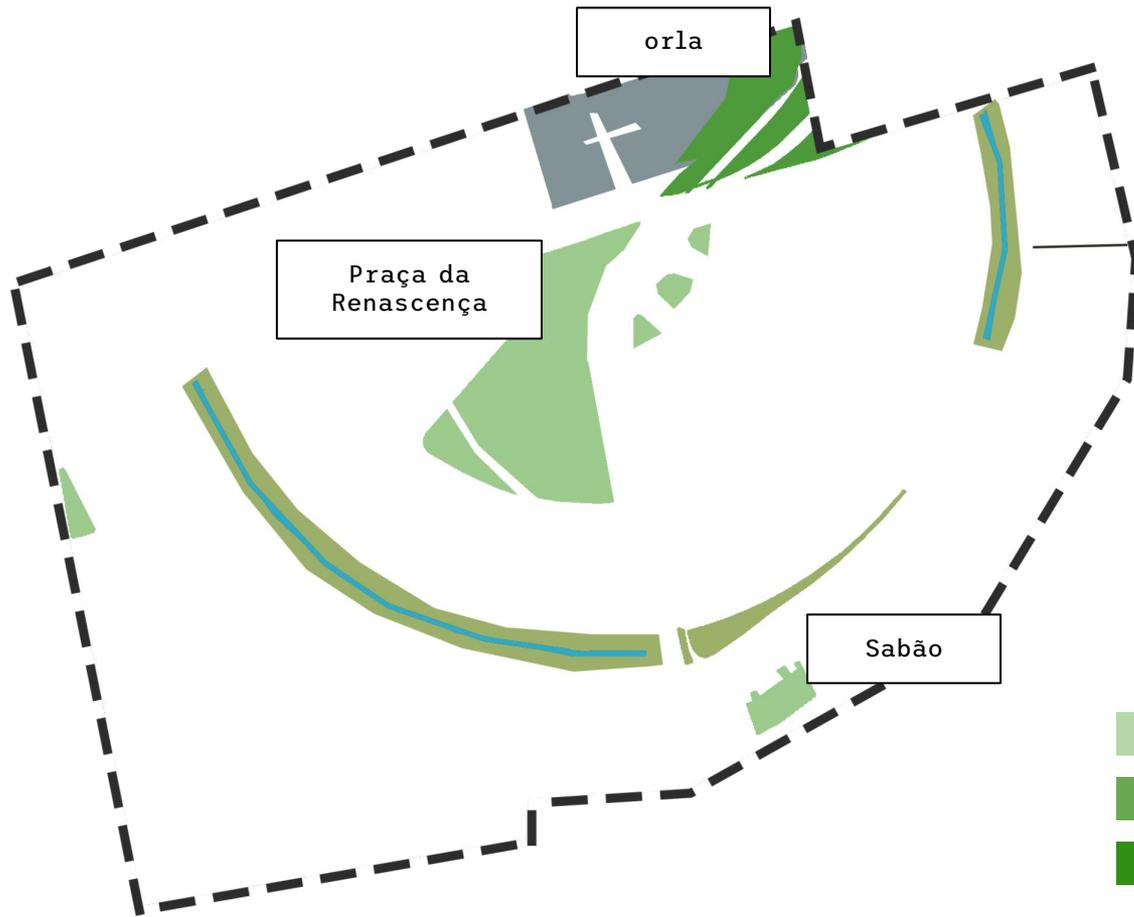
-  HABITAÇÃO
-  MISTOS
-  COMERCIAIS/ESCRITÓRIO
-  RENOVADO
-  REESTRUTURADO



prognóstico de fluxos



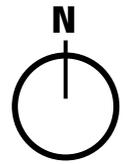
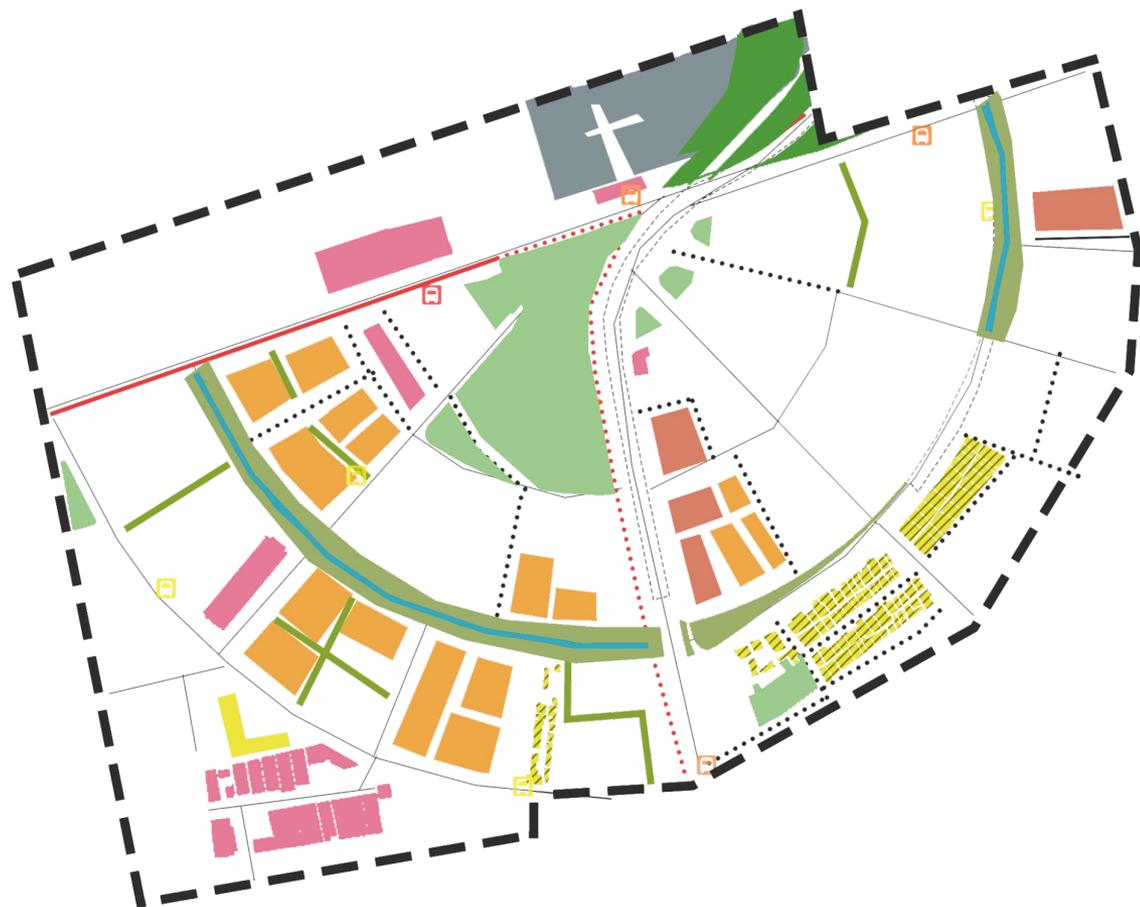
- VIAS EXISTENTES
- · VIAS COMPARTILHADAS
- CORREDORES CÍVICOS
- CICLOVIA
- · CICLOFAIXA
-  LINHAS MUNICIPAIS
-  LINHAS MUNICIPAIS E INTERMUNICIPAIS
-  LINHAS INTERMUNICIPAIS



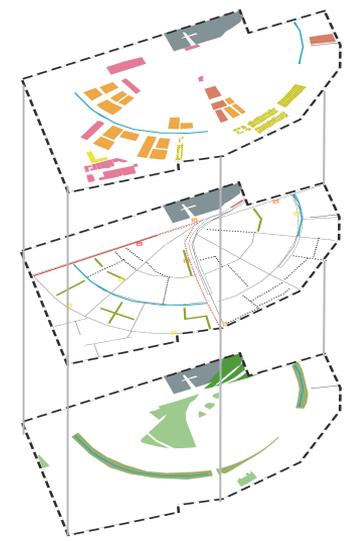
prognóstico
ambiental



-  PRAÇAS
-  CORREDOR VERDE
-  MANGUE
-  CANAL



prognóstico
geral



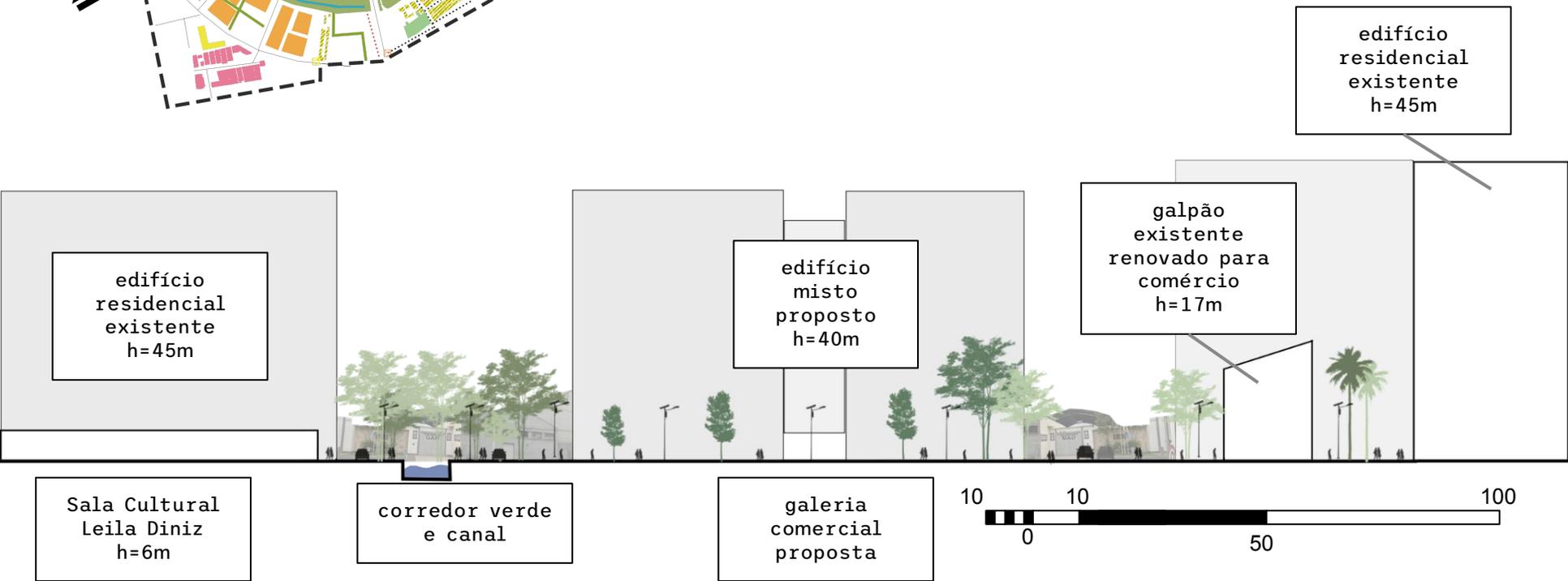
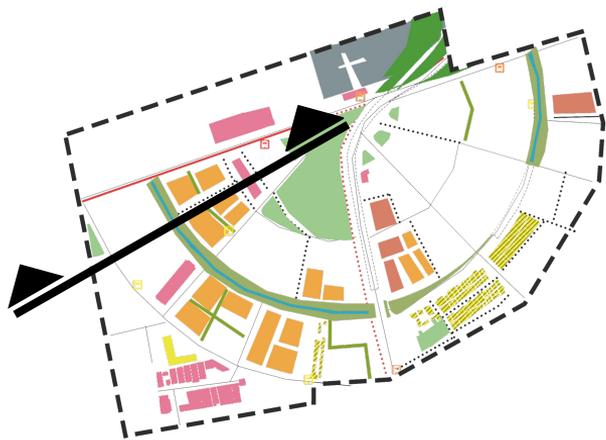


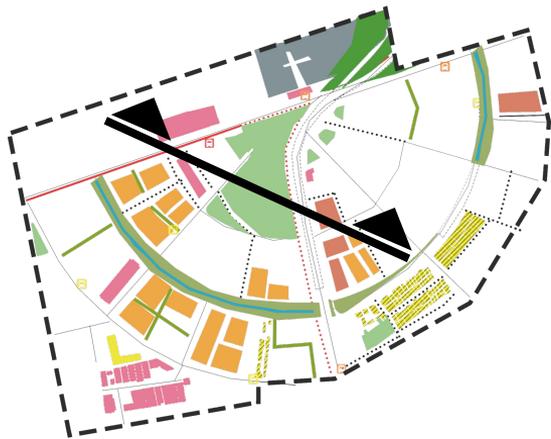
planta urbana



-  EDIFICAÇÕES RESIDENCIAIS/MISTAS
-  EDIFICAÇÕES COMERCIAIS/ESCRITÓRIO
-  EQUIPAMENTO PÚBLICO







edifício
residencial
existente
h=45m

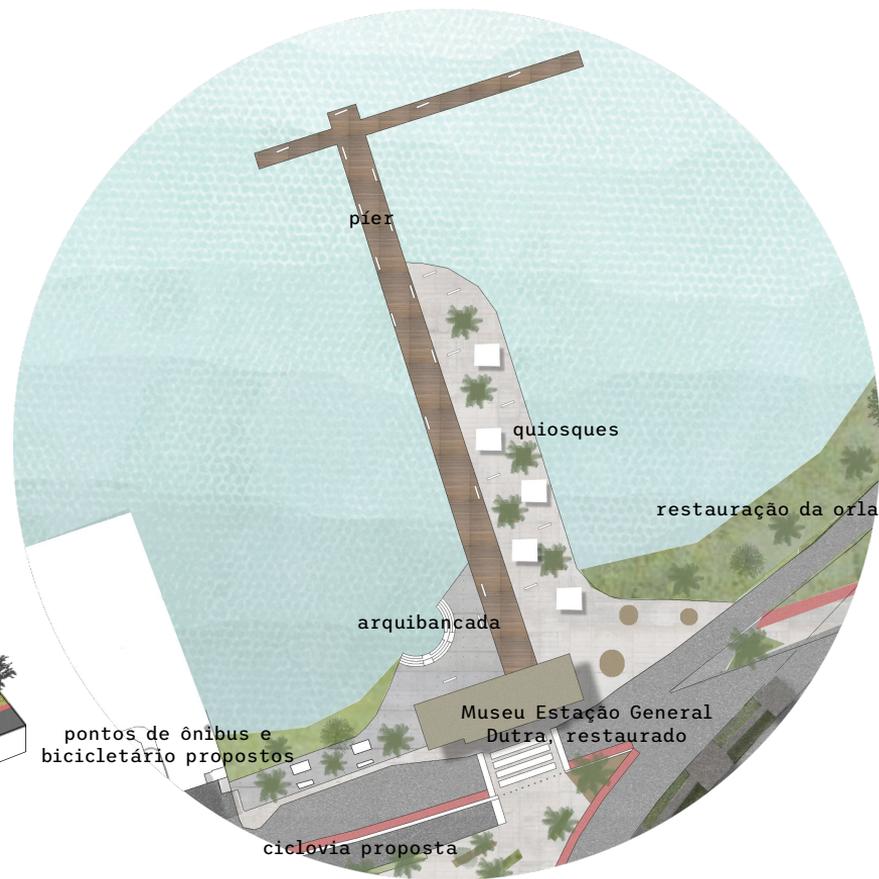
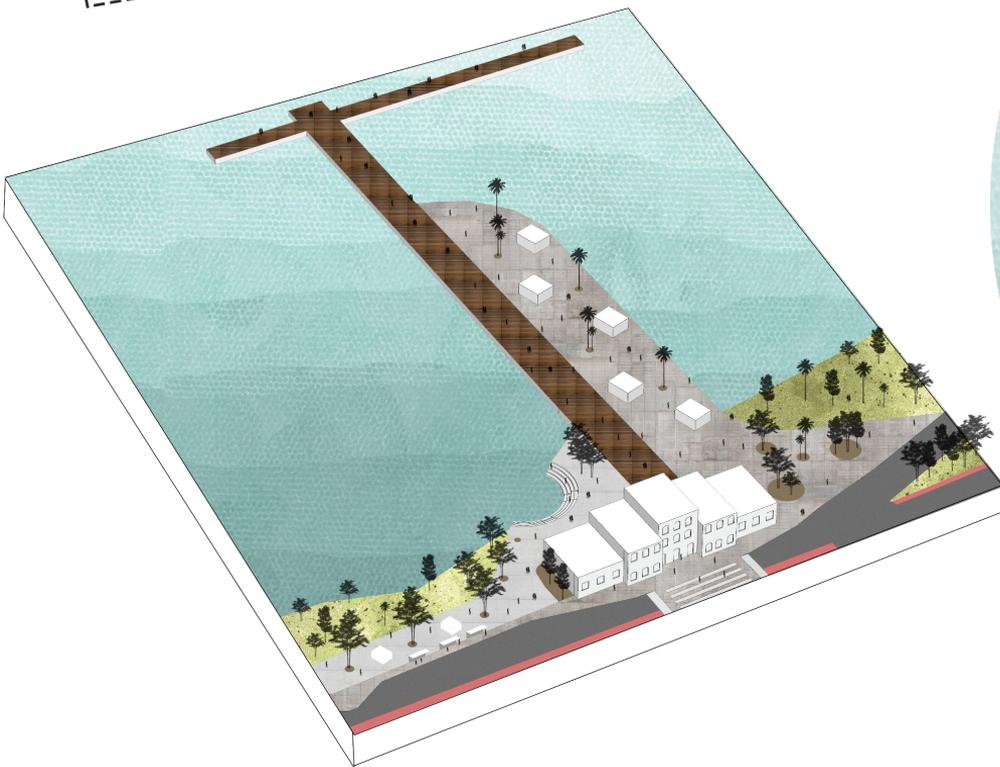
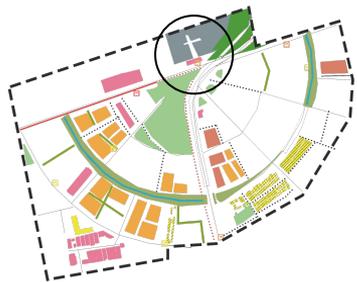
Praça da
Renascença

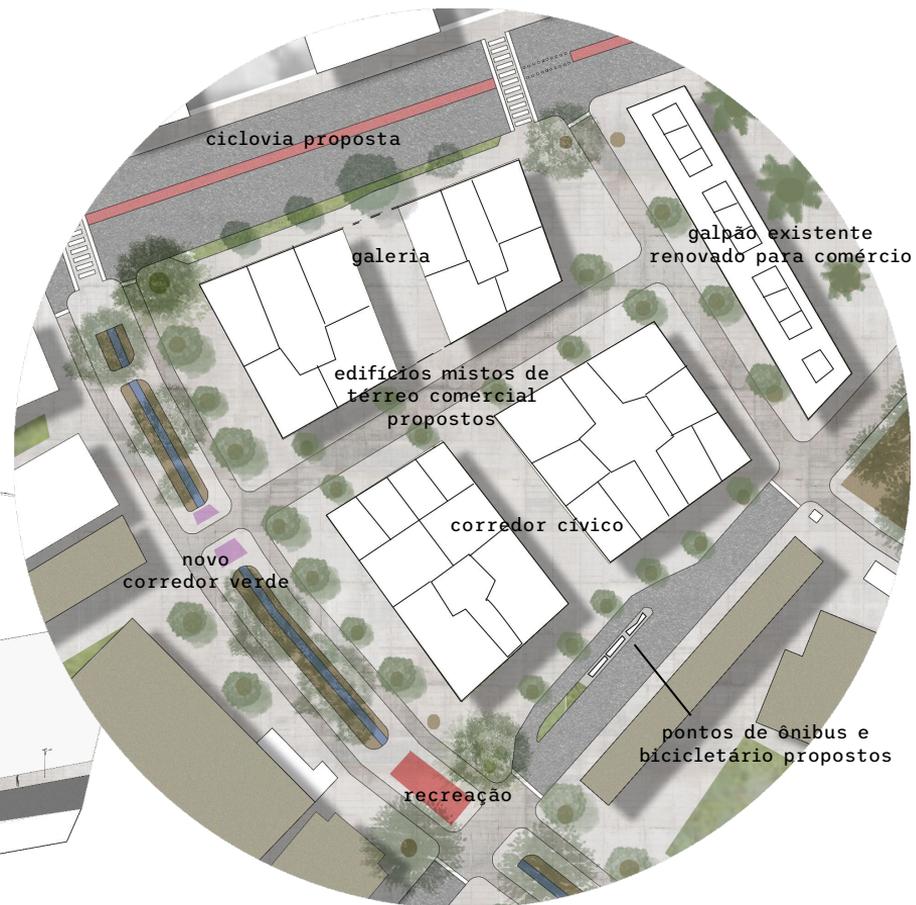
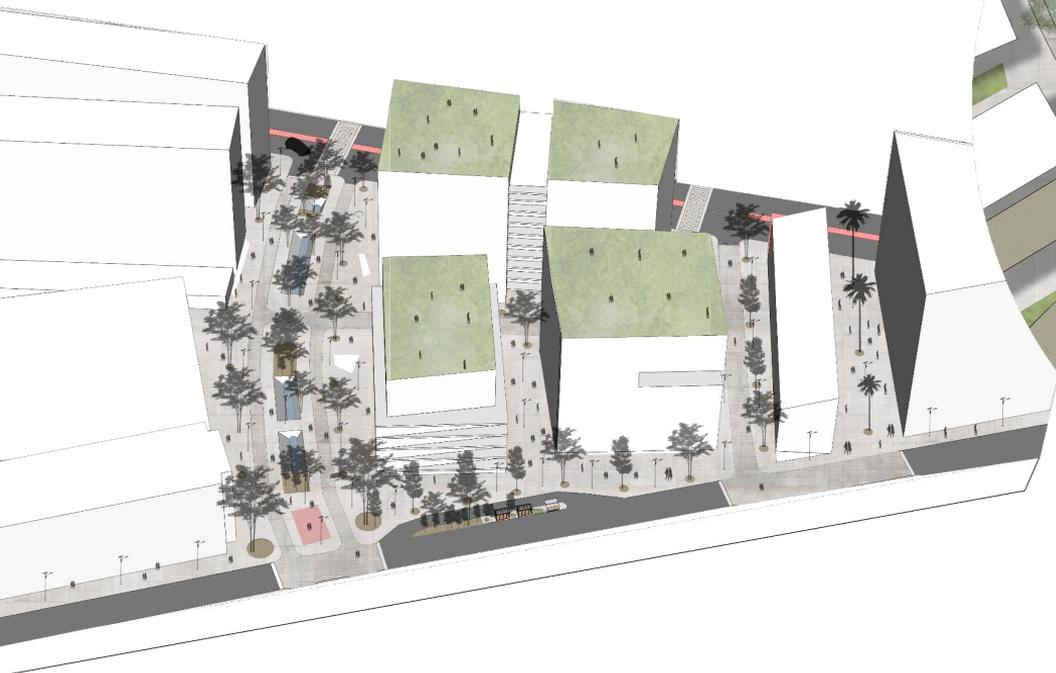
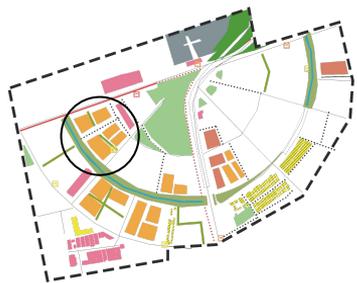
edifício escritório
proposto
h=30m

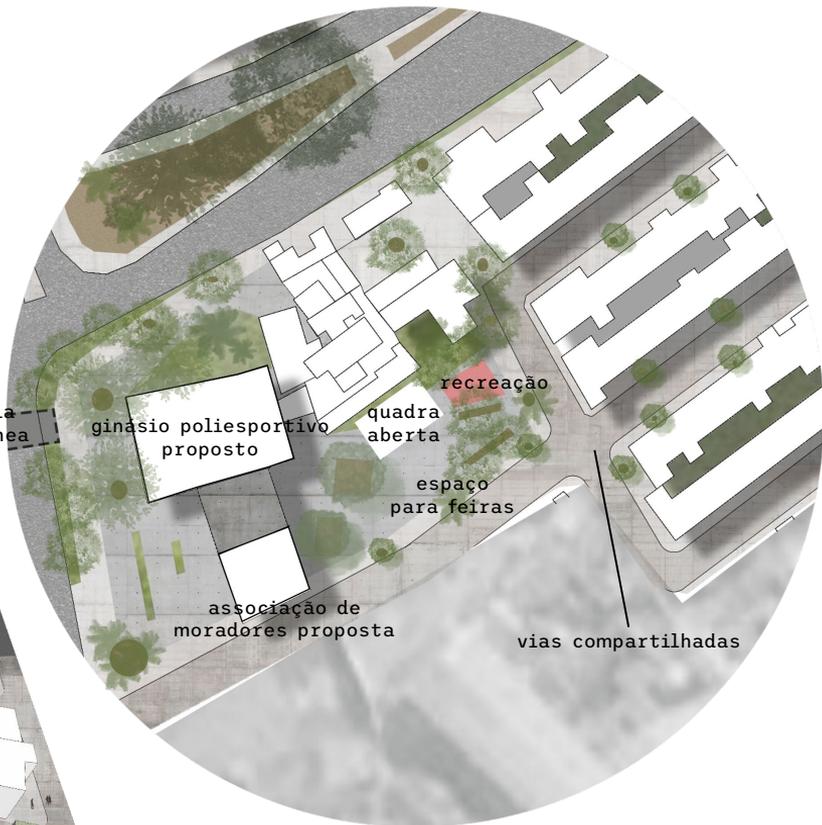
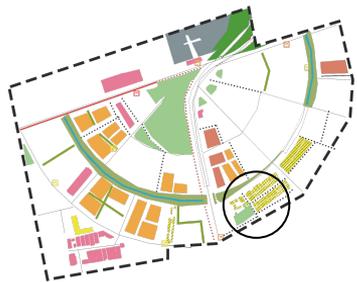
alça de descida
da ponte

praça rebaixada e
skatepark









referências bibliográficas:

BARDI, Lina Bo. Tempos de Grossura: o design no impasse. São Paulo: Instituto Lina Bo e Pietro Maria Bardi. 1994. 79 p. In: Bierrenbach, A. C. de S. (2007). **Lina Bo Bardi: tempo, história e restauro**. Revista CPC, (3), 6-32. Disponível em: <<https://doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v0i3p6-32>>. Acesso em Outubro de 2020.

BORDE, Andréa de Lacerda Pessoa. **Vazios urbanos : perspectivas contemporâneas**. 2006.

CORTE, Andréa Tello da; **Jornada de Estudos Fluminenses do Centro de Estudos de História Fluminense 1. : 2010 : Niterói, RJ). História fluminense: novos estudos**. Niterói: Fundação Nacional de Artes, 2012. 337p
ISBN 9788563636041.

COSTA, Milena S. da. **A Área Portuária de Niterói: histórico de sua construção e perspectivas atuais**. In: Diferentes Reflexões sobre Desafios e Perspectivas para as Áreas Portuárias do Rio de Janeiro e Niterói.
ENANPARQ. Rio de Janeiro, 29 de Novembro a 03 de Dezembro de 2010. Disponível em:
<<https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/129/129-640-1-SP.pdf>>

FAGERLANDE, Sergio Moraes Rego **A Construção da imagem em cidades turísticas. Tematização e cenarização em colônias estrangeiras no Brasil**. Rio de Janeiro: Rio Book's 1a Edição 2015

FARIAS, José Mauro dos Santos; VIANA, Célio Mauro, MACHADO, Marcello de Barros Thomé. A construção da hospitalidade turística na história da cidade de Niterói – RJ. Revista Hospitalidade. São Paulo, v. VIII, n. 1, p. 58-77, jan.-jun. 2011

FRIENDLY, Abigail **The contradictions of participatory planning: Reflections on the role of politics in urban development in Niterói**, Brazil, Journal of Urban Affairs, DOI: 10.1080/07352166.2019.1569468. Acesso em Outubro de 2020.

GILLI, Gustavo. **Territórios**. in: Ignasi de Solà-Morales. 2002. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-35561/terrain-vague-ignasi-de-sola-morales>> Acesso em Out. 2020.

HISTÓRIA DE NITERÓI. Disponível em <<http://culturaniteroi.com.br/blog/?id=430&equ=ddpfan>> Acesso em: Setembro de 2020

IBGE. Site do IBGE. **Niterói**. In: Niterói. (RJ). Prefeitura. 2010. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/rj/niteroi.html>> Acesso em: Out. de 2020.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. – 3ª ed. – São Paulo : Editora WMF Martins Fontes, 2011. – (Coleção cidades)

LOVISI, Tahmires Pinnola; SEABRA, Vinicius da Silva. **Análise de Dados Censitários e Temáticos na Caracterização da Ocupação Urbana dos Bairros de Niterói**. Revista Continentes, [S.l.], n. 8, p. 6-20, jan. 2016.
ISSN 2317-8825. Disponível em: <<http://www.revistacontinentes.com.br/continentes/index.php/continentes/article/view/92>>. Acesso em: 14 set. 2020.

MARTINS, Carolina Machado. **Água e Memória: o sistema de abastecimento de água como patrimonio arquitetônico e urbanístico da cidade de Niterói**. (1819-1954). / Carolina Machado Martins. - Niterói [s.n.], 2009. 191f

MARY, Cristina Pessanha. **Porto de Nictheroy: uma promessa de autonomia**. Rio de Janeiro, 1988. 187 f.

NELSON, Carlos. **A cidade como um jogo de cartas**. São Paulo: Projeto, 1988

SOUZA, José Antonio Soares de. **Da Vila Real da Praia Grande a Imperial cidade de Niterói**. 2. ed. Niterói: Fundação Niteroiense de Arte, 1993.

WHERS, Carlos. **Niterói cidade sorriso: a história de um lugar**. Rio de Janeiro, 1984.

Referências de Imagens:

| | |
|----------------------------|------------------------------|
| Acervo Pessoal | Arquivo UDU/PMN |
| Acervo Biblioteca Nacional | Google Earth |
| Acervo Carl Heinz Hahmann | Google Street View |
| Acervo CPP | Jornal cidade de niteroi.com |
| Acervo DPP/FAN | Jornal O Globo |
| Acervo Manoel Bastos | Portal SIGEO de Niterói |
| Acervo Nicolau Facchinetti | |
| Acervo Pedro Conforte | |
| Acervo SDC/UFF | |





UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

2021.1_trabalho final de graduação 2

TRABALHO FINAL

Tema: Reestruturação do Aterro de São Lourenço: estudo de um cenário urbano para uma enseada esquecida

Antony da Silva

DRE: 114124045

Orientadores:

Andrea Borde e João Folly

palavras-chave: projeto urbano, vazio urbano,
patrimônio cultural e mobilidade



SUMÁRIO

1. introdução

2. motivação

3. metodologia

4. área de intervenção

a. destrinchando o recorte

b. linha do tempo

c. levantamentos

5. aproximações

a. zoom 1

b. zoom 2

c. zoom 3

d. zoom 4

e. zoom 5

6. diagnóstico

a. análise de diagnóstico

b. prognóstico

7. plano urbano

8. conclusão

9. referências bibliográficas

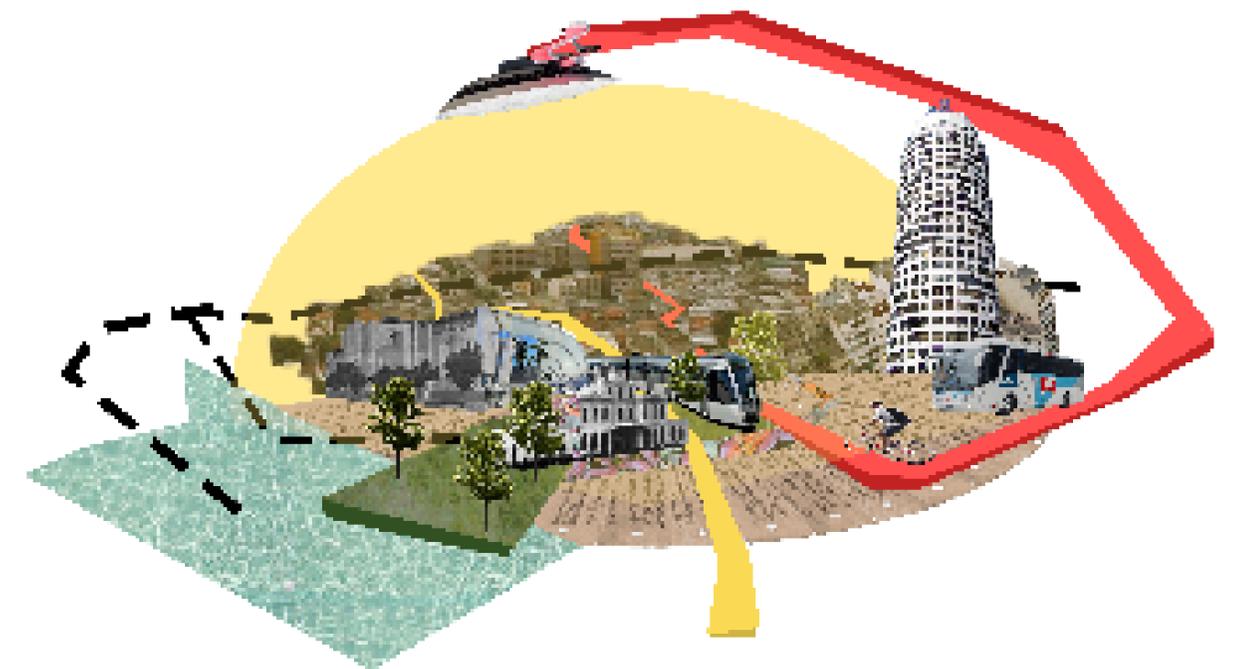
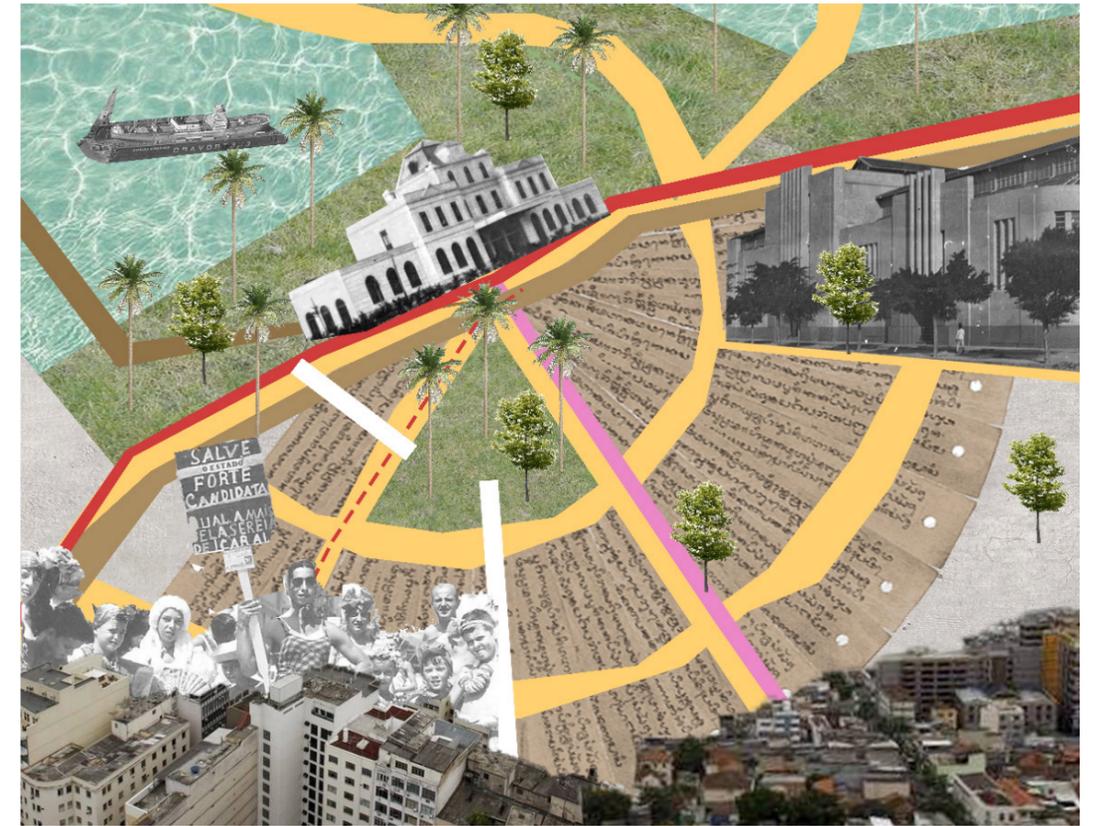
Foto aérea da zona portuária do Centro de Niterói em 1959 com o Aterro de São Lourenço ao fundo. Autor: Manoel Bastos - 1959. Acervo (DPP_FAN) Disponível em: <www.labhoi.uff.br> Acesso em: Setembro de 2020.



1. INTRODUÇÃO

O Trabalho Final de Graduação é o último passo do estudante de Arquitetura e Urbanismo na Universidade antes de se tornar um profissional técnico capacitado de conceber, imaginar, solucionar, problematizar, teorizar e projetar um dos conceitos mais básicos da história da humanidade: o espaço. Nesta última etapa Trabalho Final, de acordo com a demanda da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRJ, deve-se seguir pelo menos um eixo temático previamente disposto pela coordenação, sendo eles: Projetual, Teórico e Experimental. **Aqui se seguirá principalmente o último deles.**

Através de métodos de análise como levantamentos morfológicos, visitação da área em questão, levantamento histórico, estudo de fluxos, levantamento do uso o solo e de usuários, entre outros foi gerado uma problematização em escala urbana, que no TFG1 resultou em um plano de reestruturação de uma das principais áreas presentes no Centro de Niterói. Segue-se então para a concretização desse plano, visando a constituição espacial de um cenário urbano democrático e definido pela ocupação saudável do espaço público.



Imagens síntese do Plano de Intenções e Plano Conceitual, produtos do Trabalho Final de Graduação 1, anterior a este.

2. MOTIVAÇÃO

Niterói é meu ponto de partida. São 24 anos vivendo a cidade e 6 desses anos a observando como futuro arquiteto e urbanista, aplicando a todo instante os conceitos aprendidos na Universidade Federal do Rio de Janeiro. Pela primeira vez nesse tempo tenho a chance de aprofundar esse olhar e apresentar, sob o formato do trabalho final de graduação, um produto resultado de tantas experiências e divagações.

A área estudada neste trabalho abrange parte do percurso de todos que já passaram por Niterói alguma vez na vida. É caminho para os milhares que todos os dias saem de suas casas para trabalhar ou estudar, dentro ou fora da cidade. E ainda sim é inexistente para a maioria. A observei curioso durante esses últimos anos, da janela do carro ou ônibus. **Ironicamente, nunca a visitei a pé até o início deste trabalho, e somente este fato já induz grande parte da problematização que aqui será abordada.**



Museu de Arte Contemporânea, cartão postal da cidade. **Fonte:** Acervo pessoal, 2019.

3. METODOLOGIA

A proposta de um trabalho experimental abriu espaços para campos de atuação e análise que não se limitam a lotes e permite a extensão disso a planos conceituais e abstratos que podem chegar ou não a um projeto. Aqui a visão é de que um projeto urbano será realizado. Na primeira etapa do trabalho a metodologia foi estabelecida através do estudo de um território. Disparadores levaram o autor a decidir sua área de intervenção e após esta indagação da escolha do lugar, foi feito um entendimento histórico de sua área, como ela nasce, se edifica, se modifica e se estabelece como um vazio urbano, conceito que será amplamente abrangido neste trabalho. Após essa etapa, foi proposto um método de análise territorial que permitiu estender tais indagações a um quadro de problemáticas e ações, formando diretrizes para que a partir daí sejam traçados rabiscos iniciais do que virá a ser um cenário de reestruturação urbana. Três escalas principais serão abordadas até o final do trabalho. A primeira segue uma perspectiva de cidade e engloba conceitos gerais a cerca de integração entre bairros, mobilidade urbana e meio ambiente. A segunda se aproxima do bairro, onde a área de intervenção se encontra mais definida. Esta permitirá o entendimento das principais diretrizes projetuais. A terceira escala se aproxima do pedestre e abrange conceitos mais espaciais e métricos, permitindo uma visão mais construtiva. A soma dessas escala é o produto final esperado ao fim de toda essa indagação, um cenário urbano para uma enseada esquecida.



Vista aérea da Área de Intervenção. 2019. **Fonte: Google Earth.**

4. ÁREA DE INTERVENÇÃO




ESCALA
REGIÃO
METROPOLITANA
1:100.000

Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

Mapa da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, destacando os limites da área total da cidade de Niterói, que faz divisa com os municípios de São Gonçalo e Maricá. Área de Intervenção do projeto demarcada em amarelo. Imagem retirada da plataforma Civitas no site da SIGEO de Niterói. Disponível em: <<https://geo.niteroi.rj.gov.br/civitasgeoportal/>> Acesso em: Setembro de 2020

4a. destrinchando o recorte

Em um primeiro momento e a partir do disparador inicial, cujo conceito e detalhes serão explicados mais a frente no trabalho quanto atingirmos a escala do recorte em si, é importante a demarcação do território, o entendimento da ocupação urbana, da conformação da cidade de Niterói em relação à sua natureza inicial, limitada entre a Baía de Guanabara e formações rochosas e montanhosas ao fundo e, de relevância para este trabalho, suas conexões intermunicipais.

Se observarmos os principais fluxos viários, todos eles em algum momento se convergem na área de intervenção. A intenção em focar na análise de modais é proposital pois é um dos poucos focos de utilização da área, se ignorarmos por enquanto a indústria naval e suas ocupações, já que o impacto destas não é atingido em uma escala de município a termos de utilização do espaço público, no qual é o foco da proposta do trabalho. A Ponte Rio-Niterói decai sobre o Aterro de São Lourenço e a partir daí lança suas vias em direção aos bairros das orlas da Baía, à Região Oceânica, à Alameda São Boa Ventura e a Avenida do Contorno, onde o fluxo viário do Rio e Niterói atinge outros municípios como São Gonçalo, Rio Bonito, Maricá e conseqüentemente toda a Região dos Lagos, Norte e Noroeste fluminense.

Niterói

Área Territorial: 133,757 km² (IBGE 2019)

População estimada: 515.317 pessoas (IBGE 2020)

Densidade demográfica: 3.640,80 hab/km² (IBGE 2010)

IDH: 0.837 - 1º maior no Estado do RJ e 7º maior do Brasil (2010)

PIB per capita: 55.049,66 R\$ (IBGE 2017)- 2ª maior renda do País (IBGE 2010)



Mapa da região urbanizada do município de Niterói. Imagem retirada da plataforma Civitas no site da SIGEO de Niterói. Disponível em: <<https://geo.niteroi.rj.gov.br/civitasgeoportal/>> Acesso em: Setembro de 2020



O Centro de Niterói é formado em sua maioria por uma malha de vias paralelas e perpendiculares, seguindo o plano de remodelação da cidade em seu período como capital do Rio de Janeiro. Praticamente a totalidade de sua orla foi aterrada para a construção da Av. Rio Branco, que junto da Av. Amaral Peixoto, Av. Feliciano Sodré e Av. Jansen de Melo, estas duas últimas pertencentes a área de intervenção do projeto, formam os principais fluxos viários da região. O bairro contém os principais modais urbanos: o Terminal Rodoviário Roberto Silveira, o Terminal Rodoviário João Goulart e a Estação das Barcas.

O bairro é formado majoritariamente por lojas, residências, edifícios mistos com comércio, apartamentos e escritórios, além dos edifícios públicos e institucionais da cidade. Como consequência disso a utilização do bairro está muito restrita ao período comercial, se tornando vazio, inseguro e desinteressante em horários noturnos. Do ponto de vista do patrimônio cultural e do turismo, o Centro conta com diversos equipamentos relevantes, como edifícios históricos, teatros, galerias, museus, shoppings, praças e parques.

O entorno do recorte escolhido é formado pelos bairros de São Lourenço e Ponta da Areia, o primeiro majoritariamente residencial e o segundo divide residências e comércios locais com a região portuária de estaleiros. A posição central do recorte estudado é estratégica, pois a influência gerada pelas transformações do projeto, se bem sucedidas, supririam algumas demandas dos bairros próximos ao mesmo tempo em que se utiliza da maior densidade demográfica deles para a própria reativação.

Se apropriando do conceito de vazio urbano compreendido por Andrea Borde (Andrea Borde, Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas. 2006) como áreas pertencentes a cidade que deixam de contribuir para o espaço público para se tornarem regiões obsoletas e agentes na má constituição do espaço urbano, duas principais áreas no bairro central foram definidas: os lotes vazios, estacionamentos e investimentos milionários falidos da orla da Av. Rio Branco; e o Aterro de São Lourenço, este último escolhido como área de intervenção deste trabalho.



**ESCALA
BAIRRO**

1:10.000

Mapa do Centro de Niterói . Ortofoto retirada da plataforma Civitas no site da SIGEO de Niterói e editada pelo autor. Disponível em: <<https://geo.niteroi.rj.gov.br/civitasgeoportal/>> Acesso em: Setembro de 2020



RIO DE JANEIRO
 médio paraíba
 centro-sul fluminense
 região serrana
 cosa verde
SÃO PAULO
MINAS GERAIS
REGIÃO SUL

SÃO GONÇALO
 região serrana
 noroeste fluminense
 norte fluminense
 região dos lagos
MINAS GERAIS
ESPÍRITO SANTO
REGIÃO CENTRAL, NORTE, NORDESTE

barreto
SÃO GONÇALO
MARICÁ
 norte fluminense
 noroeste fluminense
 região dos lagos
MINAS GERAIS
ESPÍRITO SANTO
REGIÃO CENTRAL, NORTE, NORDESTE

fonseca
SÃO GONÇALO
MARICÁ
 norte fluminense
 noroeste fluminense
 região dos lagos

icarai
santa rosa
região oceânica
MARICÁ
 região dos lagos

Pedágio Ponte Rio-Niterói

Terminal Rodoviário Roberto Silveira

Terminal Rodoviário João Goulart

Estações das Barcas

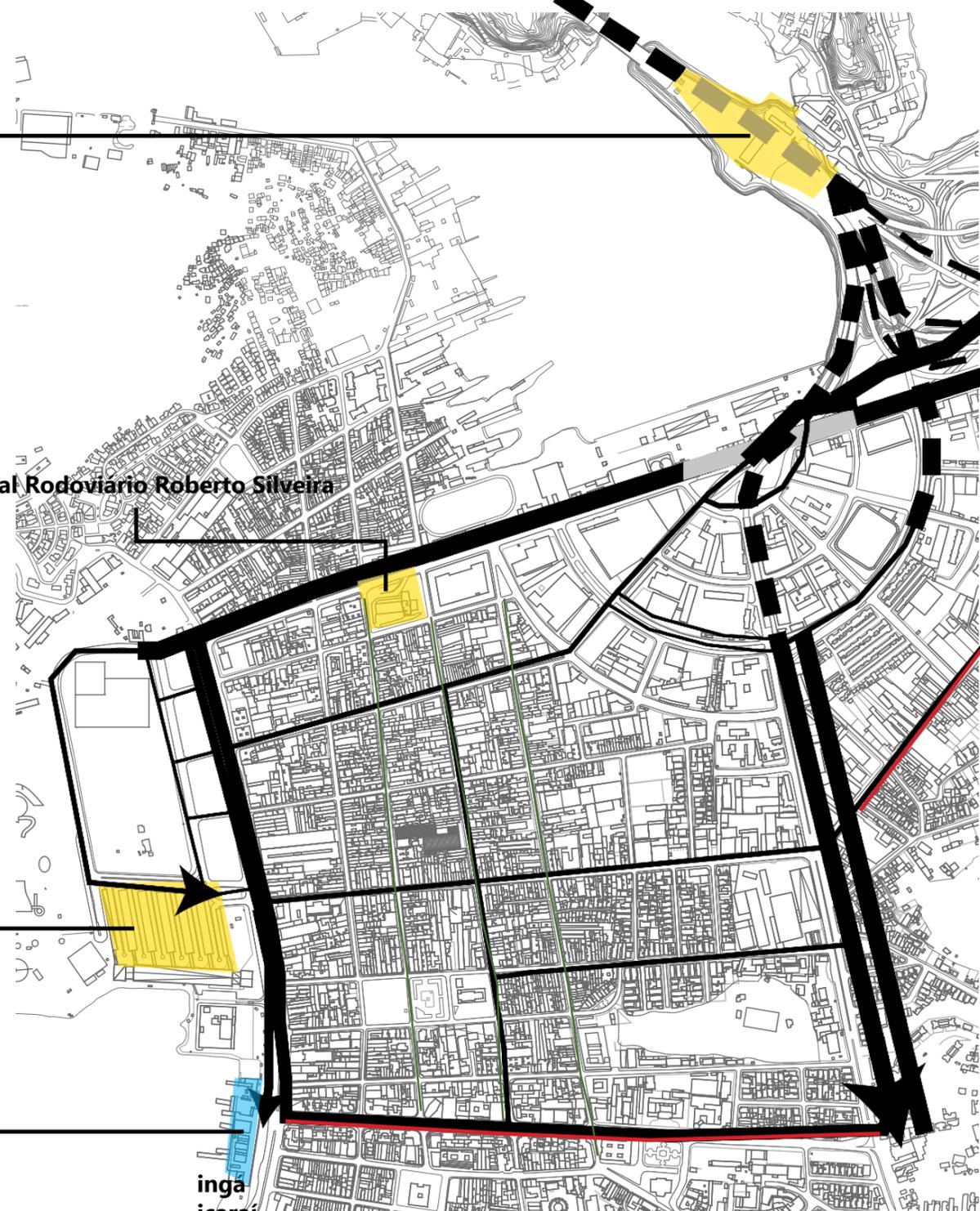
charitas
RIO DE JANEIRO
 paquetá

inga
icarai
charitas

PRINCIPAIS DESTINOS DO CENTRO DE NITERÓI

ESCALA 1:10.000

-  Principais rotas viárias
-  Principais rotas viárias elevadas
-  Ciclovia
-  Ciclorrota
-  Equipamentos de modais Rodoviários
-  Equipamentos de modais Aquáticos





ESCALA RECORTE

1:2500

**decidido por um olhar
delimitado por um fluxo
definido como um vazio
abandonado por muitos
usado por poucos**

Aterro de São Lourenço.
Ortofoto retirada da
plataforma Civitas no
site da SIGEO de Niterói
e editada pelo autor.
Disponível em: <[https://
geo.niteroi.rj.gov.br/
civitasgeoportal/](https://geo.niteroi.rj.gov.br/civitasgeoportal/)> Acesso
em: Setembro de 2020



4b. linha do tempo

LEGENDA

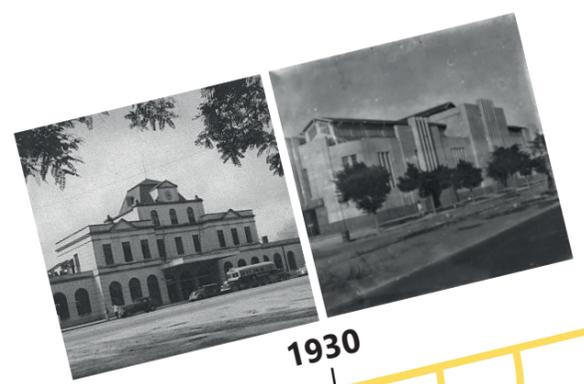
-  Brasil Pré-Colônia
-  avanço no tempo
-  período como capital
-  ditadura militar
-  década de 80 até década de 20
-  dias atuais e futuros

1563
Fundação da Vila Real da Praia Grande

1834
Elevada a capital estadual devido a grande atividade portuária. Passa a se chamar Nictheroy.

Perde status de capital por causa da Revolta da Armada. **1894**

1903
Com a amenização da Revolta e para que a capital do estado, na época Petrópolis, estivesse mais próxima do Distrito Federal, Niterói volta a ser capital do Estado do Rio de Janeiro.



1930

1924



Fig 9, 10 e 11: Obras de modernização e expansão são iniciadas na cidade, incluindo o aterro da área da enseada de São Lourenço, inicialmente um mangue e antiga saída de esgoto da cidade. Acima: Estação General Dutra e o Mercado Municipal, ambos inaugurados em 1930

1964
Golpe Militar.

1960
1. O movimento portuário de Niterói esvaziou-se consideravelmente nos meados da década de 60 com a decadência da economia cafeeira do Norte Fluminense. Além disso com a expansão do sistema rodoviário, o Porto de Niterói entrou em declínio, fato agravado também pelo assoreamento do canal e a proximidade do Porto do Rio de Janeiro. (COSTA, Milena Sampaio da.)

2. Construção da Av. Contorno conectando a área com o Barreto e São Gonçalo, implicando mais áreas de aterro, viadutos, avenidas e contribuindo para o vazio urbano atual.

Com a fusão entre o Estado da Guanabara e o Estado do Rio de Janeiro, a cidade do Rio de Janeiro passa a ser capital estadual e Niterói perde este status.

1973
Encerramento do funcionamento da linha férrea na área da estação General Dutra

1985
Fim da Ditadura.

1976
Encerramento do funcionamento do Mercado Municipal de Niterói.

1974



Fig 12 Construção da Ponte Presidente Costa e Silva, mais conhecida como Ponte Rio-Niterói, cuja principais alças de chegada e saída se localizam na área de intervenção .

2002
Inauguração do Caminho Niemeyer, definindo um eixo cultural e patrimonial para Niterói.

Construção do mergulhão na Av. Feliciano Sodré, alterando fluxos viários na área de intervenção e modificando a morfologia da Praça dos Expedicionários.

2017

2013
É iniciado o Plano de Requalificação do Centro de Niterói pelo prefeito Rodrigo Neves, que hoje (2020) se encontra em fase de desenvolvimento.

2019
Novo Plano Diretor de Niterói é sancionado.

2020



Fig X13 Reinauguração do Mercado Municipal de Niterói, cujo projeto prevê não só a restauração do Mercado mas um Centro Cultural.

Referencial de Imagens:

- FIG 9** - Autoria: Carl Heinz Hahmann. Disponível em: https://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_litoral/niteroi.htm Acesso em Out. 2020
- FIG 11** - Autoria: Ilustração da Comissão Construtiva do Porto. Fonte: ENANPARQ 2010. Disponível em: <https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/129/129-640-1-SP.pdf> Acesso em Out. 2020.
- FIG 12** - Fonte: Jornal O Globo. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/sete-curiosidades-sobre-ponte-rio-niteroi-16497232> Acesso em Out. 2020
- FIG 13** - Retirado do Jornal cidade de niteroi.com. Disponível em: <http://cidadedeniteroi.com/2018/05/24/prefeitura-assina-contrato-de-concessao-do-mercado-municipal-feliciano-sodre/> Acesso em: Outubro de 2020

disparadores, motivações, entendimentos e perspectivas acerca do recorte

Alguns disparadores foram responsáveis para que a área de intervenção fosse determinada dentro do contexto levantado. O primeiro deles vem de uma perspectiva pessoal do autor deste trabalho, que é morador do bairro onde se encontra o Aterro de São Lourenço e que esteve presente durante todas as mudanças recentes, onde nos últimos seis anos esteve a observá-lo ativamente enquanto passava de carro e ônibus para se tornar arquiteto e urbanista. Estas mudanças seriam o segundo disparador, a qual chamaremos latências, entendendo que a intervenção física tanto em escala local, quanto em escala urbana, são geradores de momentos sócioespaciais, sejam estes positivos, negativos ou neutros e que as recentes latências foram responsáveis pelo início da estruturação da análise que se cumpre neste trabalho antes de tal análise se tornar um projeto.

Para um local estagnado em que nos últimos 40 anos funcionou principalmente como meio de passagem e sem alterações físicas e formais em escala urbana, a perspectiva de mudança faz com que este disparador, latências, seja relevante. Existem quatro momentos importantes que devem ser mencionados como latências. O primeiro deles é a inauguração de condomínios residenciais na Avenida Feliciano Sodré (Fig.A), ocorridas de 2010 para cá e que embora englobem toda a crítica sobre a especulação imobiliária, sobre a problemática de condomínios murados que não se conectam com a cidade e afins, ainda sim acabaram por moldar um novo fluxo de pessoas e um novo uso e permitiram uma nova perspectiva para o Aterro. A segunda latência acontece em 2017, quando há a inauguração do mergulhão da Av. Feliciano Sodré, mudando a maioria dos vínculos viários em direção a Ponte Rio-Niterói, Av. do Contorno e Alameda São Boa Ventura, modificando a morfologia da Praça da Renascença ou Praça dos Expedicionários (Fig. B e C), em um primeiro momento afastando ainda mais da cidade mas entretanto permitindo que estudos de viabilidade sejam feitos para uma possível expansão da praça, o que será um dos pontos principais na análise de diagnóstico gerada após os estudos de levantamento aqui realizados. O terceiro momento, realizado em 2018, foi a intervenção artística que ocorre nos galpões da Rua José Figueiredo (Fig. D), antes uma pequena rua abandonada, a qual teve a totalidade das fachadas de seus galpões grafitados e que hoje é um ponto de atração turística local, que embora ainda não muito conhecido, possa um dia vir a funcionar como o Beco do Batman, em São Paulo, por exemplo. O quarto momento e o principal deles é a reinauguração do Mercado Municipal de Niterói, desativado desde 1976). As obras de restauração se encontram em fases finais com a perspectiva de abertura para Novembro de 2020 (Fig. E). A existência desse novo polo comercial, cultural e de lazer flui ao extremo quando o chamamos de latência e talvez tenha sido a principal delas a chamar atenção para a ancoragem deste disparador. O projeto de restauração do Mercado inclui lojas, restaurantes e prevê também um edifício acoplado de Centro Cultural onde antes funcionava o Entrepasto de Pesca da CEASA-RJ (COSTA, 2010), desativado desde 1981 e ocupado por moradores de favelas próximas, cerca de 20 famílias, até sua demolição em 2020 para as obras do Mercado (Fig. F). Este último aspecto fará parte da crítica no campo de problematizações e conceituações, que será visto mais a frente. Além disso, existe o Plano de Requalificação do Centro de Niterói, em desenvolvimento desde 2013 e em fase de aprovação, cujo projeto prevê uma estação de BRT na área do Mercado.



Fig. A Condomínio Residencial na Av. Feliciano Sodré em 2018. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020



Fig. B: Praça da Renascença em 2016. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020



Fig. C: Mergulhão da Feliciano Sodré e novo trecho da Praça da Renascença em 2018. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020



Fig. D: Galpões grafitados na Rua José Figueiredo em 2018. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020

O terceiro disparador parte de uma perspectiva histórica e vai até o dado momento, se conectando às latências. O aterro de aproximadamente 548.500 m² (COSTA, 2010), antes uma enseada formada por mangues, fazia parte do território indígena da tribo de Araribóia, indígena que fundou a cidade em 1563. Após sua morte e com o avanço da colonização portuguesa e francesa, os indígenas restantes se retraem da costa, ao mesmo tempo em que são catequizados, escravizados ou mortos e o local passa a ser ocupado formalmente como a maior parte das cidades costeiras, pela orla. A orla da Praia Grande, atual Avenida Rio Branco ou "Rua da Praia", foi escolhida para ser a frente da cidade, talvez por ser geograficamente mais ampla e ter uma perspectiva melhor para o Rio de Janeiro, já que a enseada de São Lourenço era "escondida" por morros próximos e ocupada por mangues. A enseada, portanto se torna a saída de esgoto da cidade, prejudicando o meio ambiente existente e contribuindo para o início das agressões em série sofridas pelas Baía de Guanabara, cuja recuperação é provavelmente incalculável até hoje. A cidade passa a ter importância na atividade portuária pela proximidade com o Porto do Rio de Janeiro e isso contribui para sua ocupação e expansão inicial, além das fazendas já existentes. Dando um salto temporal para o Século XIX, no ano de 1808, quando a Corte Portuguesa de D. João VI vêm para o Brasil, a visita a Niterói é importante para expansão da cidade, entretanto em direção contrária ao aterro e em caminho aos atuais bairros de Icaraí e São Domingos, este último onde D. João escolhe para ser seu sítio para prazer. As estadia na cidade em comemoração ao aniversário do Rei gera festividades e aumento de visitantes, intensificando o comércio e a navegação. Este momento é importante para entendermos quando em 1834 a Vila Real de Praia Grande é elevada ao status de Capital do Estado do Rio de Janeiro, devido sua grande arrecadação com a atividade portuária, seu crescimento populacional e sua proximidade com a capital do País na época.

A cidade passa a se chamar "Nicttheroy", termo indígena para "águas escondidas". A partir daí toda cidade começa a receber mudanças em sua infraestrutura urbana "dentre os quais, a implantação de serviços básicos como a barca a vapor (1835) efetuado pela Cantareira e Viação Fluminense, a iluminação pública a óleo de baleia (1837) e os primeiros lampiões a gás (1847), abastecimento de água (1861), o surgimento da Companhia de Navegação de Nicttheroy (1862), bonde de tração animal da Companhia de Ferro-Carril Nicttheroyense (1871), Estrada de Ferro de Niterói, ligando a cidade com localidades do interior do estado (1872), bondes elétricos (1883)" (IBGE, 2010). Em 1893, com a eclosão da Revolta da Armada, um movimento de rebelião por parte da Marinha brasileira contra os dois governos republicanos, resultando em ataques à cidade, destruindo vários prédios da zona urbana e bairros litorâneos, paralisando as atividades produtivas da cidade e criando caos no Rio de Janeiro, fazendo com que a Corte Real se mudasse para Petrópolis. Niterói perde o status de capital estadual por 10 anos e isso contribui para o processo de fragmentação da área urbana já existente e cujo resultado é o aglomerado urbano hoje conhecido como o município de São Gonçalo. Entretanto, com a amenização da Revolta, Niterói volta a ser capital em 1903 e é iniciado um novo processo de reestruturação urbana. Este momento é crucial para o trabalho pois no final dos Anos 20 é quando idealização do saneamento da área da enseada de São Lourenço ocorre pelo prefeito Feliciano Sodré, cujos ideais visavam para a área um aterro com a justificativa da expansão do porto niteroiense (Fig. H e I), para que a imagem da cidade fosse elevada a altura do status que lhe cabe como capital do Estado do Rio de Janeiro (COSTA, 2010). O aterro é finalizado na década de 30, próximo a inauguração do Mercado Municipal (Fig. L) e da Estação Ferroviária General Dutra (Fig. K), extensão da Linha Ferroviária Leopoldina, conectando a Estação do Maruí ao novo porto de Niterói.

"Para a construção do porto foi criada a "Comissão Construtora do Porto de Niterói e Saneamento da Enseada de São Lourenço" e, entre as obras de natureza portuária, estava previsto o aterro da enseada, a abertura de ruas e a conexão com a malha existente. O arruamento proposto seguia o traçado radial-concêntrico, cujo ponto de confluência era a Praça da Renascença. Do ponto de vista espacial, o aterro proporcionado pela construção do porto teve importante significado no traçado da cidade, como um novo espaço, elemento de ligação interurbana, já que permitiu a ligação do Centro com os bairros da zona norte através da abertura da Av. Feliciano Sodré. Do ponto de vista histórico, teve relevante interesse por remontar à origem da cidade. Foi no Morro de São Lourenço dos Índios onde, no século XVI, se deu a primeira ocupação da cidade. Além de objeto de importantes e emblemáticas obras públicas de intervenção urbana, como a construção do porto e do aterro, o bairro de São Lourenço é também berço do primeiro povoado de Niterói." (COSTA, 2010)



Fig. E: Vista do projeto de restauração do Mercado Municipal de Niterói com seu centro cultural próximo. **Retirado do Jornal cidade de niteroi.com.** Disponível em: <<http://cidadedeniteroi.com/2018/05/24/prefeitura-assina-contrato-de-concessao-do-mercado-municipal-feliciano-sodre/>> Acesso em: Outubro de 2020



Fig. F: Entrepasto de pesca ocupado por moradores de forma informal antes de sua demolição. 2018. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020



Fig. G: Mapas dos levantamentos e ocupações iniciais de Niterói com as áreas da Enseada de São Lourenço marcadas em rosa. Disponível em: **Arquivo UDU/PMN.** In: COSTA, Milena Sampaio da. A Área Portuária de Niterói: histórico de sua construção e perspectivas atuais <<https://www.bn.gov.br/explore/acervos/cartografia>> Acesso em: Outubro de 2020

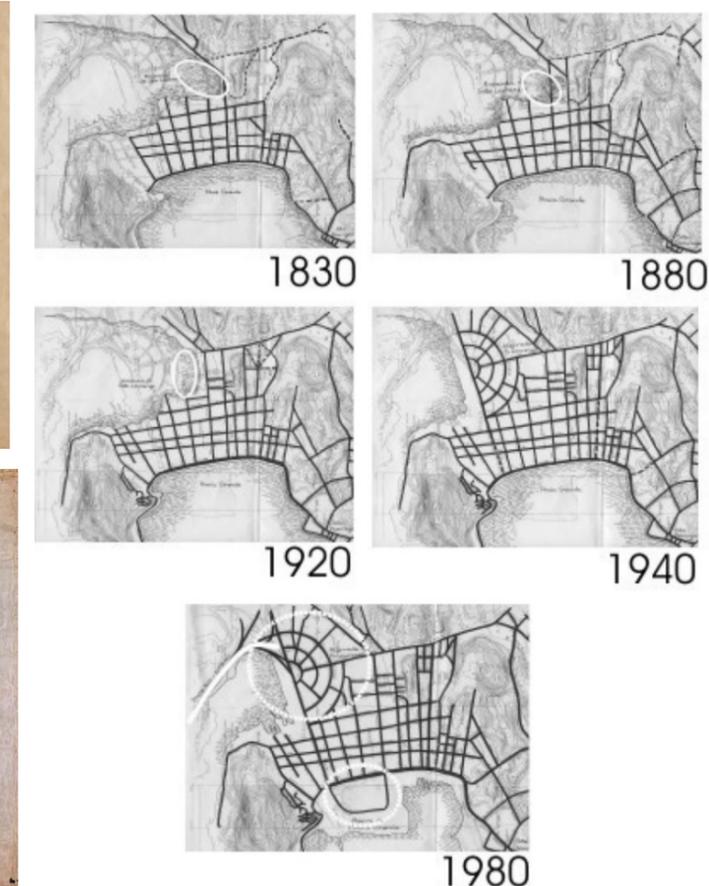


Fig. H: Evolução da Malha Viária da Enseada. Disponíveis em: **Arquivo UDU/PMN.** In: COSTA, Milena Sampaio da. A Área Portuária de Niterói: histórico de sua construção e perspectivas atuais <<https://www.bn.gov.br/explore/acervos/cartografia>> Acesso em: Outubro de 2020

Como citado anteriormente, a área é ocupada inicialmente por edifícios de caráter público e institucional, voltados para o momento como Capital. Alguns acontecimentos sucessivos foram os principais contribuintes para a degradação da área e conseguinte o alcance do status em que ela se encontra atualmente. Na Década de 60 ocorre a decadência da economia cafeeira, atingindo a atividade ferroviária em todo país e em Niterói o “novo porto” vai se tornando obsoleto, pois as atividades de importação e exportação se comprometem. Além disso, o assoreamento, resultado das intervenções no ecossistema local, contribui para que o porto não funcione de forma correta, comprometendo o acesso de navios e alterando o curso da indústria portuária de importação/exportação para reparos navais após privatizações, hoje comandadas pelo estaleiro NitShore S/A. A estação ferroviária General Dutra é desativada em 1973, próximo ao ano de desativamento do Mercado Municipal, 1976, este que se encontrava numa área de difícil acesso para comerciantes e clientes e não conseguia disputar com as atividades comerciais exercidas no Mercado de São Pedro. Talvez o fato de maior relevância para a degradação do Aterro como ele de encontra nos dias de hoje tenha acontecido em 1974, com a construção da Ponte Presidente Costa-e-Silva, cujas alças principais de descida e subida ocupam grande parte dá área. Foi um dos maiores investimentos do País, que mudaria a vida de milhares de pessoas entretanto que junto de decisões político-urbanas tornariam o Aterro de São Lourenço um grande vazio urbano voltado para um sistema de mobilidade falho e caótico. Em 1975 com a junção do Estado da Guanabara e o Estado do Rio de Janeiro, não havia mais necessidade do município de Niterói continuar como capital estadual, perdendo esse status e afetando ainda mais uma área já degradada, ocorrendo esvaziamento ou desativamento dos edifícios públicos, isso quando não eram transformados em depósitos ou garagens de ônibus e estacionamentos para, mais uma vez, alimentar um sistema rodoviário que de pouco contribui para a consolidação de um espaço urbano saudável.

Por último e aglomerando todos os outros aspectos está o próprio disparador acerca do conceito de vazio urbano. Antes mesmo de saber que o termo era aplicado com formalidade à Arquitetura e Urbanismo, o autor ou outro qualquer morador e transeunte do Aterro de São Lourenço a reconheceria como vazio. Então partindo desse ponto, agora como arquiteto e urbanista, a busca pela conceituação do trabalho se deu em cima da convicção de que se tratava de um vazio urbano, e isto será mais aprofundado no campo das conceituações e problematizações analisadas após um levantamento geral da área, para que esta justificativa se conclua.

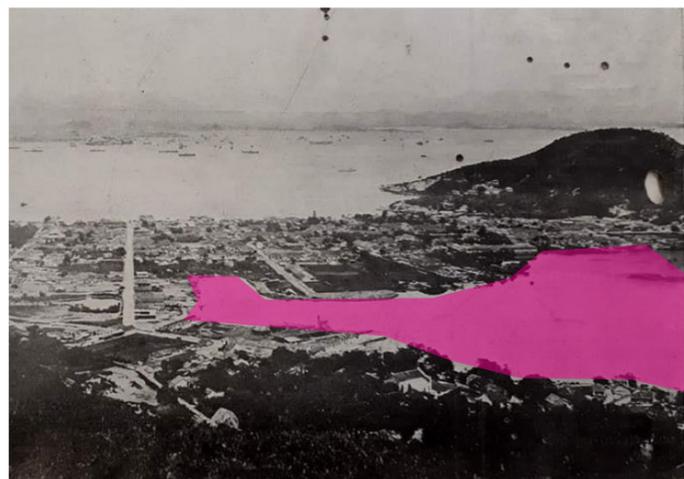


Fig. I A região das praias da baía do Centro, ao fundo a Praia Grande e a direita a Enseada de São Lourenço destacada em rosa. Fonte: Acervo SDC/UFF. In: Centro Memória Fluminense.

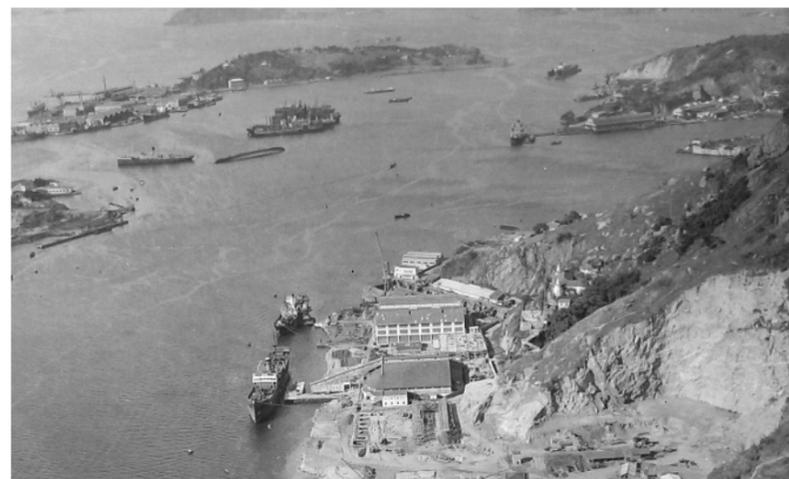


Fig. J: Vista aérea da Ponta da Areia e entrada da enseada de São Lourenço antes da construção da Ponte Rio-Niterói. Autor: Manoel Bastos, 1956. Fonte: Acervo DPP/SMC/FAN.



Fig. K: Estação General Dutra em 1948. Autor: Carl Heinz Hahmann. Disponível em: <https://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_litoral/niteroi.htm> Acesso em Out. de 2020.



Fig. L: Mercado Municipal de Niterói no século passado. Fonte: Pedro Conforte. Disponível em: <<https://plantaofoco.com.br/cidades/mercado-municipal-ja-atrai-novos-negocios-em-niteroi/>>

4c. levantamentos

O recorte estudado se destaca em relação ao seu entorno não só pela malha geométrica formal em semicírculo, mas pela ocupação e tamanho dos lotes, e, principalmente, pelo uso em si. As únicas áreas residenciais presentes na área do "leque" não existiam dez anos atrás e ainda sim são formadas por condomínios murados, diferente do que ocorre em todo o seu entorno onde a conformação dos lotes se dá de maneira menos espaçada e se mistura entre usos principalmente residenciais e comerciais.

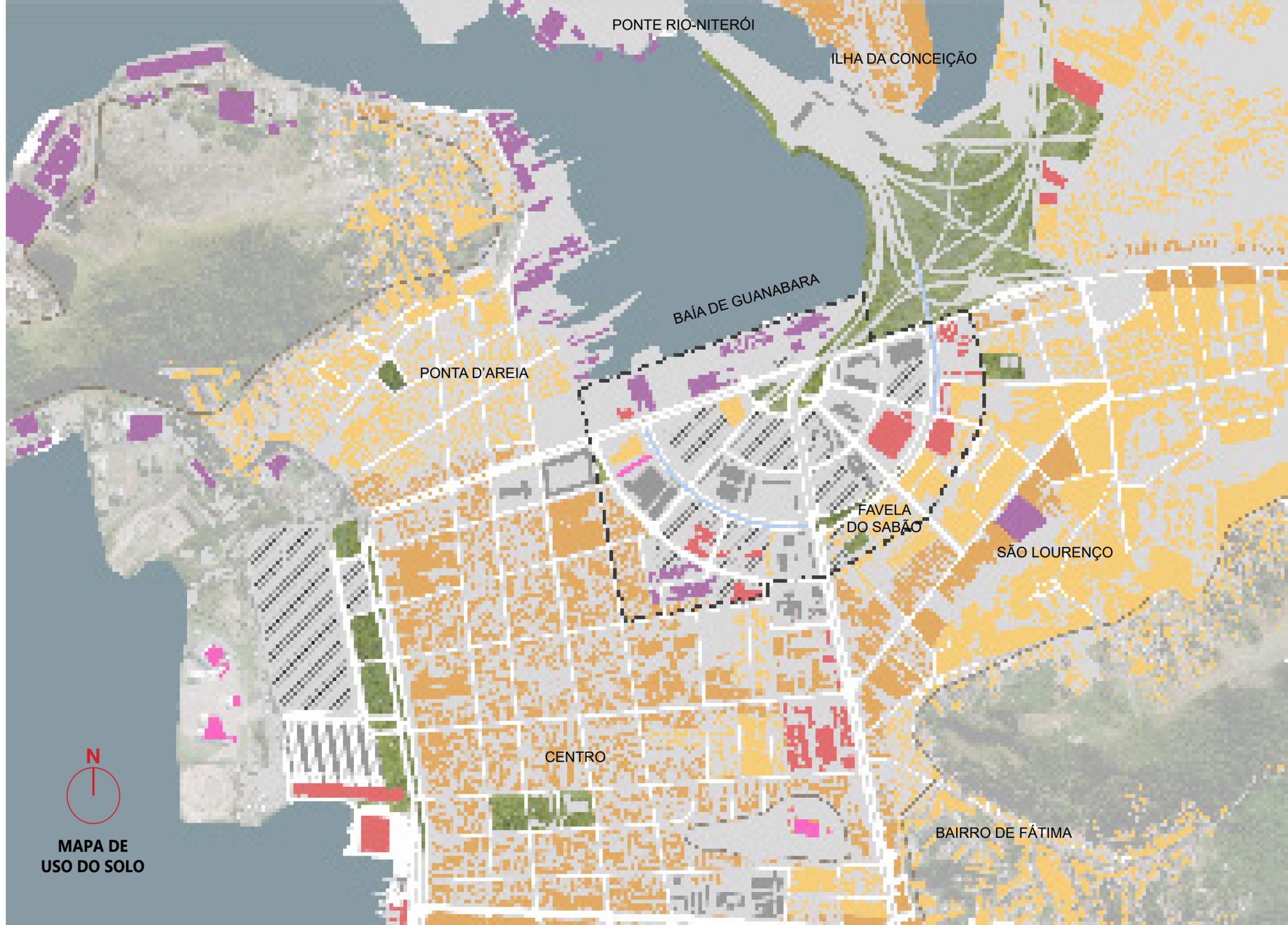
É importante destacar a Favela do Sabão, a sudeste do aterro, **não inclusa nos limites do bairro** mas pertencente ao recorte, cuja conformação se dá como Zona Especial de Interesse Social, podendo ser alvo de análises e contribuinte para as mudanças propostas do trabalho.

legenda

- residencial
- comercial
- misto
- equipamentos públicos
- equipamentos culturais
- industrial
- praças, parques e lazer
- inutilizado, desordem
- área de intervenção
- morros



MAPA DE
USO DO SOLO



Ao aproximar a escala dos eixos viários é possível compreender como a área é determinada e influenciada por esses grandes fluxos. Mesmo que existam avenidas planejadas para tal integração entre bairros e municípios, elas não são utilizadas pelos transportes públicos vide a inexistência de pontos de ônibus ou outros modais na Av. Washington Luiz e na Rua Professor Heitor Carrilho. O desafogamento do intenso trânsito nos horários de pico poderiam ser estabelecidos por tais ruas, se as conexões viárias fossem melhores planejadas ou priorizadas. Existe casos como o trecho Av. Presidente Castelo Branco entre a Av. Jansen de Melo e Rua Manuel Pacheco de Carvalho que mal possui fluxo viário, ela é muito mais usada como estacionamento para os estabelecimentos próximos. A presença de viadutos também é agravante para a constituição do espaço pois cria barreiras não só físicas, mas visuais e paisagísticas e isso pode ser notado ao compararmos como se conforma o espaço nas laterais ou de baixo da Ponte.

legenda

-  linhas municipais
-  linhas municipais e intermunicipais
-  linhas intermunicipais
-  transporte aquaviário
-  estrutura de mobilidade
-  ciclovia
-  ciclofaixa



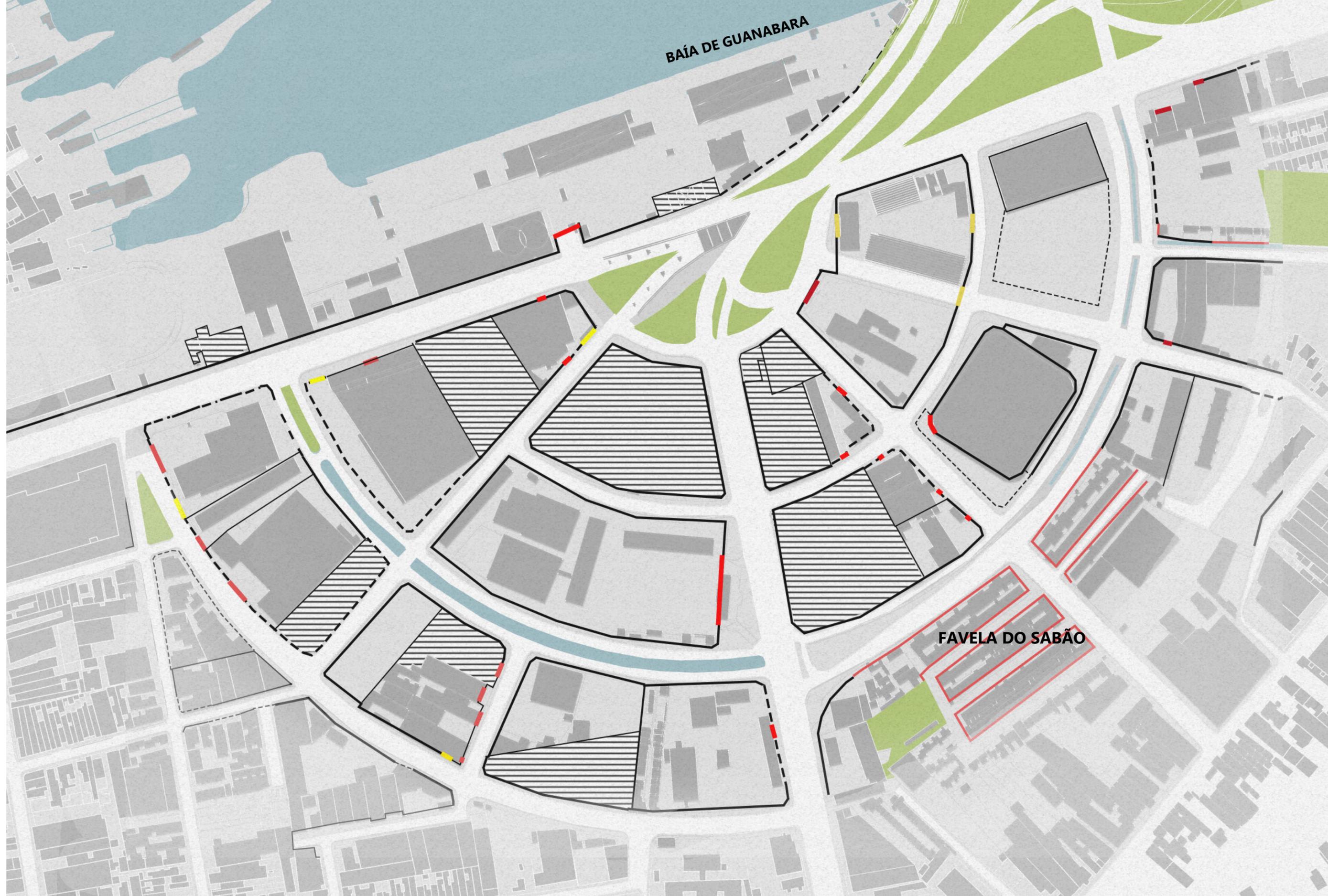


MAPA DE MUROS, ACESSOS E LOTES OBSOLETOS

1:2500

Este mapa mostra como é dada a relação entre os lotes com a rua a nível do pedestre, o que é principalmente indicado pelos muros. Segundo Jane Jacobs em *Morte e Vida das grandes cidades*, um conceito importante para o bom funcionamento de um espaço público é a relação visual com a paisagem, com as pessoas, com o interior e o exterior das edificações. Por isso ao analisarmos o mapa aqui apresentado, nos deparamos com uma imensidão de ruas onde muros não permitem que os "olhos da rua" (JACOBS) estejam presentes, inclusive trechos públicos sem nenhum tipo de acesso. A relação lote/rua é totalmente diferente no trecho da Favela do Sabão, onde a porta e a janela são inseridos na fachada do lote, sem afastamento da rua, do que do trecho dos condomínios da Av. Feliciano Sodré, onde o contato com a rua parte de cima para baixo, da varanda do morador.

- muro fechado
- - - muro vazado
- acessos principais
- acessos secundários
- ▨ inutilizado, desordem





FLUXOS PEDESTRES

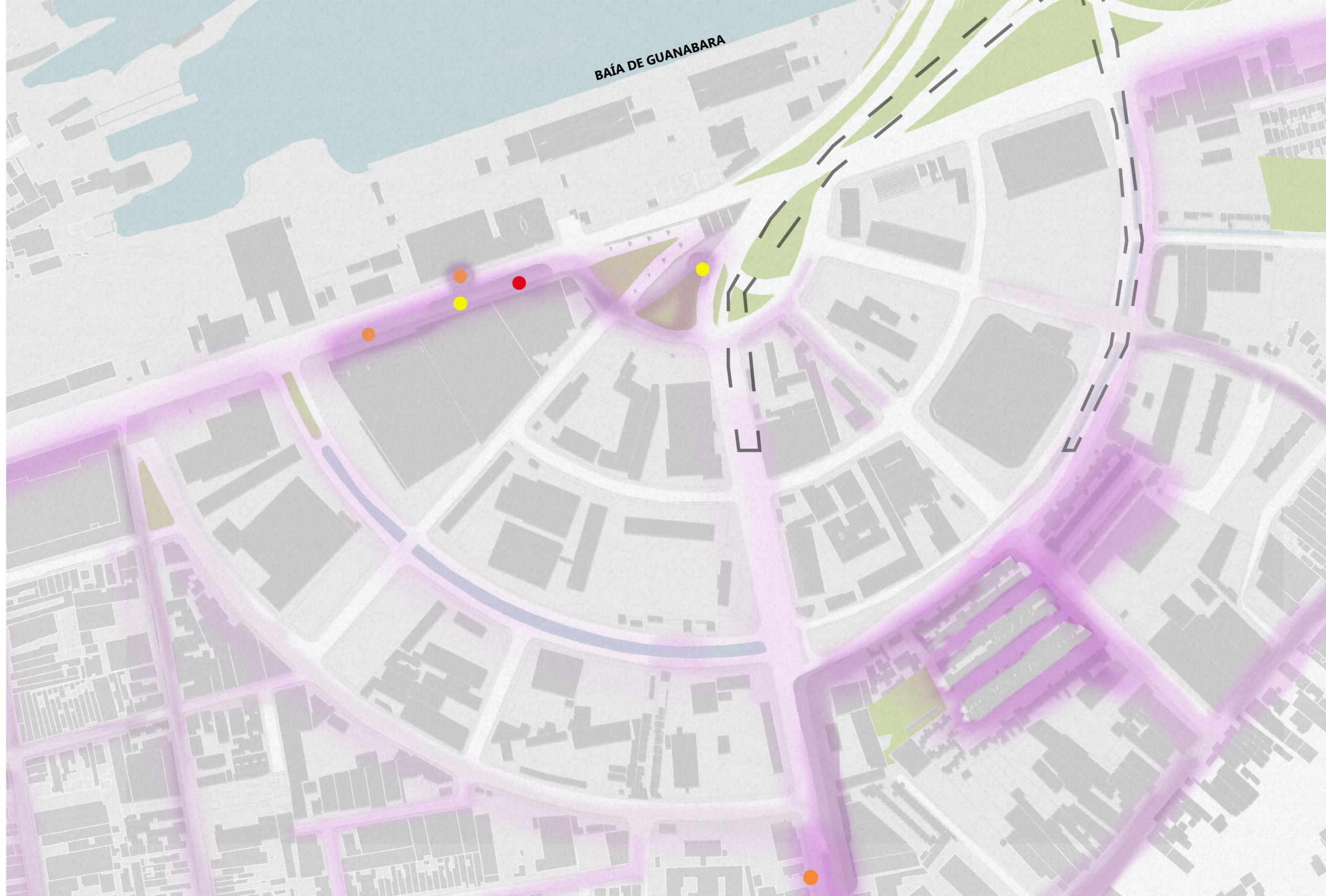
1:2500

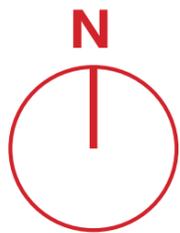
 PRINCIPAIS FLUXOS DE PEDESTRES

 VIADUTOS PONTE

Neste levantamento os principais fluxos de pedestres são marcados por manchas roxas onde sua saturação indica um maior fluxo. É relevante informar que mesmo as áreas bem demarcadas ainda não indicam fluxos intensos, onde as calçadas se tornariam problemáticas, pelo contrário, há pouco pedestre para muita calçada. Os pontos de ônibus e as áreas residenciais, ou os caminhos até eles apresentam as áreas com maior fluxo de pedestres. É visível como as pessoas evitam alguns caminhos mais diretos devido ao vazio entre os espaços usuais por se sentirem inseguros em meio a tantos muros vedados e lotes sem uso.

No trecho da Favela do Sabão, existe um fluxo maior entre o que acontece nela e na pista da Av. Jansen de Melo, caminho para o centro e para os pontos de ônibus municipais e intermunicipais, embora a relação da favela se dê mais com o bairro do Fonseca, à direita e ao de São Lourenço, acima dela.





PAISAGEM, ARBORIZAÇÃO ÂNCORAS E POTENCIAIS

1:2500

Este mapa de levantamento apresenta os principais equipamentos estruturantes de potencial da área, incluindo áreas de vegetação, praças, parques, canteiros, edifícios históricos, tombados, equipamentos culturais, áreas de lazer, comércio e residências. Essas definições são resultado das indagações realizadas antes do levantamento e contribuirão para o diagnóstico e prognóstico do cenário aqui proposto. O Mercado Municipal ainda se encontra em obras mas aqui é levado em conta o projeto e seu potencial.

- EDIFICAÇÕES HISTÓRICAS
- EDIFICAÇÕES HISTÓRICAS TOMBADAS
- RESIDENCIAL
- COMERCIAL
- LAZER
- PRAÇAS E PARQUES
- EXTRATO ARBÓREO



5. APROXIMAÇÕES

Com o mapa de aproximações se estabelece em uma escala reduzida alguns espaços chave para traçar as diretrizes do diagnóstico geral do projeto, se utilizando dos conceitos estabelecidos nos disparadores: pessoal, latências, histórico e vazio urbano; todos observados na etapa de levantamento.



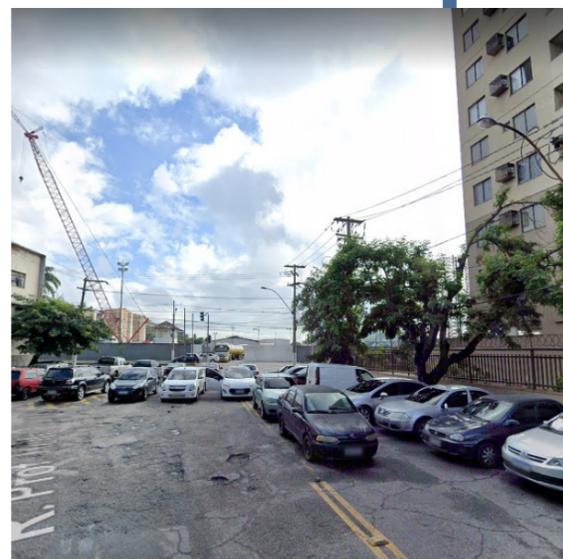
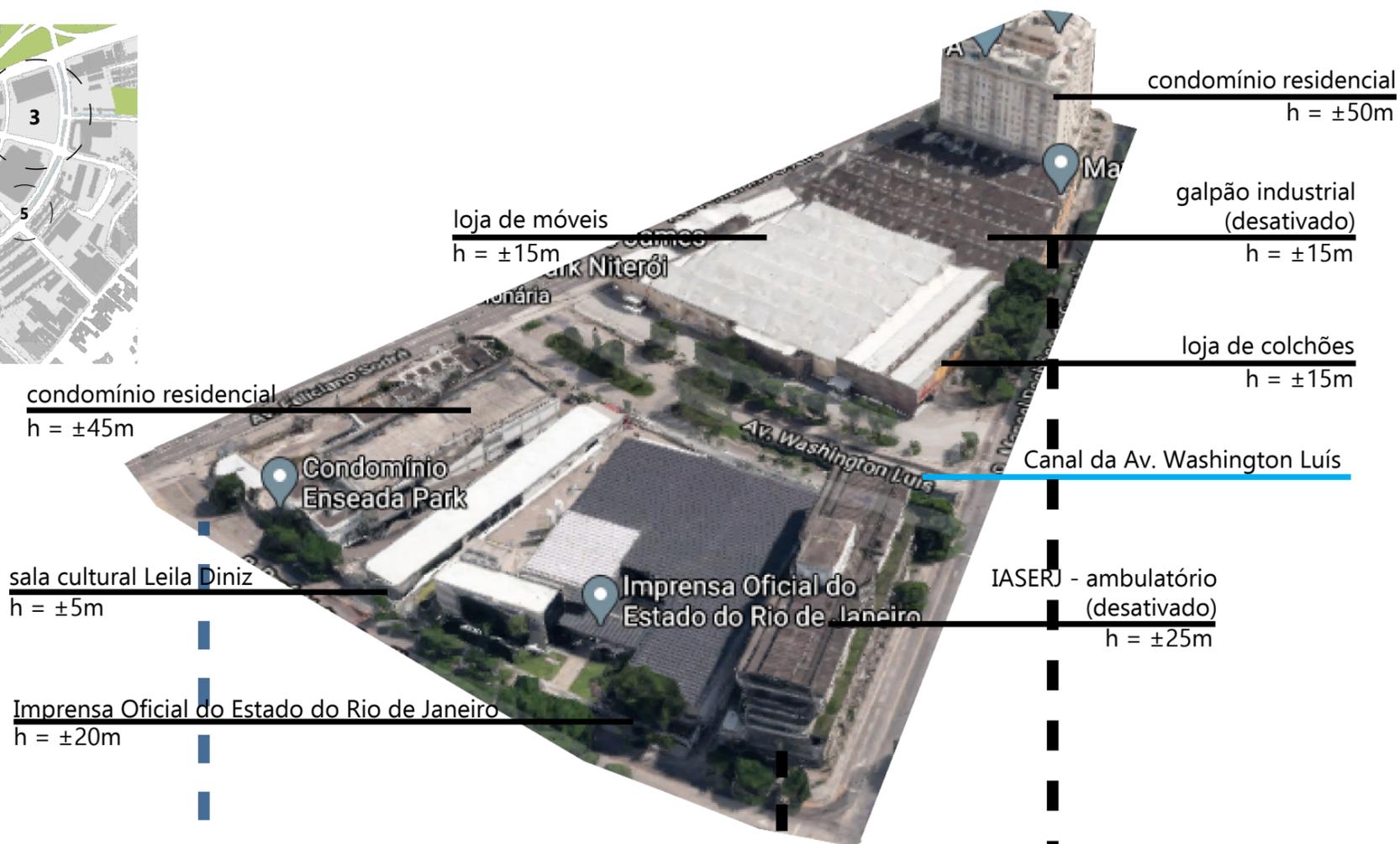
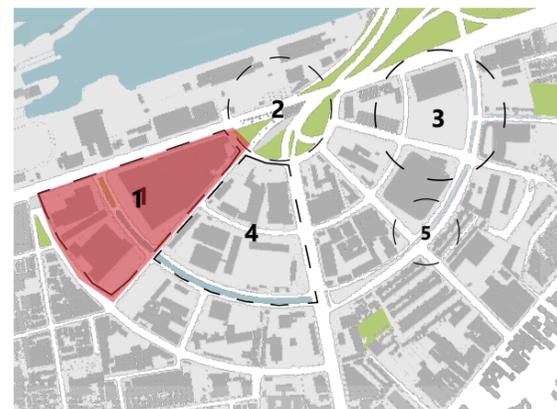
MAPA DE ZOOMS

1:2500

--- ZOOMS



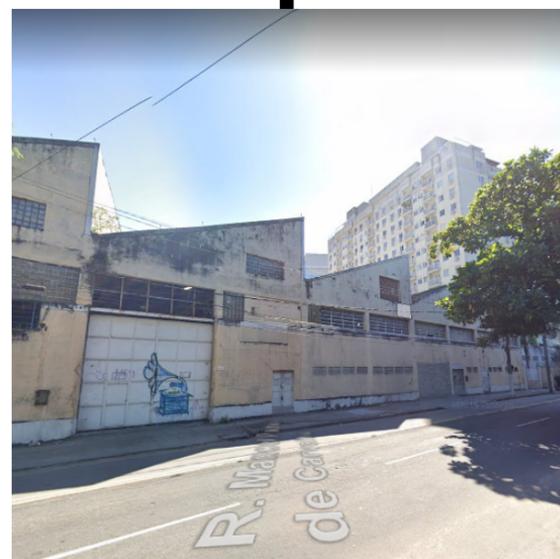
5a. ZOOM 1



Trecho da Rua Prof. Heitor Carrilho fechado para se tornar estacionamento. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020



Edifício desativado da IASERJ. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020



Galpões em desuso da Maveroy. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020

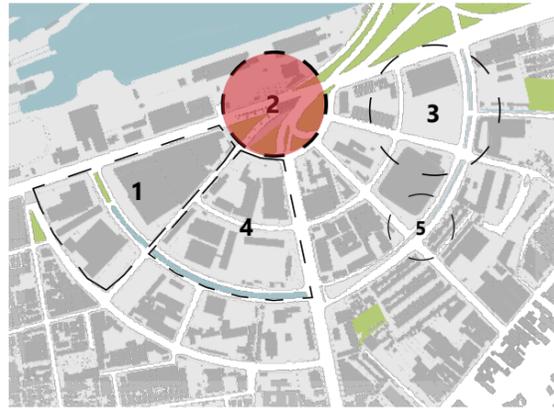
O primeiro zoom escolhido é definido pelas Av. Feliciano Sodré e Rua Manoel Paheco, nos trechos entre a Praça da Renascença e Rua Visconde de Sepetiba, dividido ao meio pelo Canal da Av. Washington Luís. Apenas a primeira possui um considerável fluxo de pedestres na área do recorte, pois reúne todos os pontos de ônibus municipais e intermunicipais que seguem em direção ao mergulhão inaugurado em 2017, em direção a Ponte Rio Niterói, a Av. do Contorno e a Alameda São Boa Ventura e, no sentido contrário, em direção ao Centro de Niterói.

Apesar disso, dentre os zooms é o que possui mais lotes "ativados", ou seja, atualmente em funcionamento. Em destaque os dois condomínios residenciais que ajudam a gerar fluxo de pedestres, embora não se conectem com a escala da rua por serem cercados de muros fechados. Os dois empreendimentos rompem com o gabarito das quadras que os comportam, elevando-os a altura dos edifícios e armazéns pertencentes à área portuária no outro lado da avenida. Os dois edifícios comerciais destacados não são comércios de escala local, são lojas de móveis e colchões que não costumam serem utilizadas por pedestres e sim por veículos particulares. Escondido entre um dos condomínios residenciais e o IOERJ está a Sala Cultural Leila Diniz, um dos poucos equipamentos culturais na área de intervenção do trabalho, que deve ser visto como uma das âncoras que vão influenciar nas diretrizes projetuais.

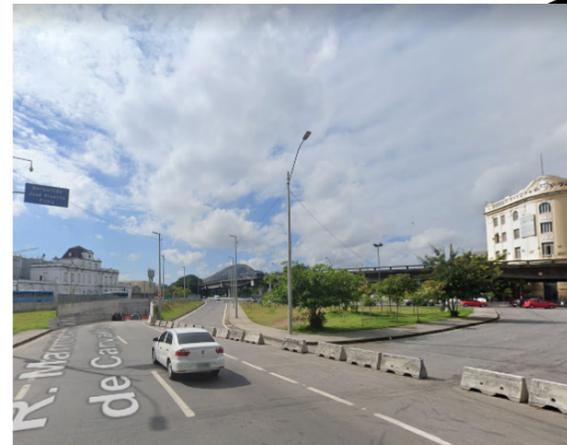
Os dois lotes restantes a serem mencionados estão em desuso hoje. O IASERJ, ambulatório voltado para servidores do Estado, que se encontra fragmentado devido à fiscalização realizada no prédio (Jornal O Globo), com funcionamento apenas no térreo. O outro são galpões "para alugar" de aproximadamente 5340m² em seu total, com fachadas para Feliciano Sodré e Manoel Pacheco.

É importante ressaltar que a maioria dos lotes não possuem acessos "para dentro" do recorte do aterro, o que influencia bastante para a constituição do vazio urbano. Quanto mais no interior do semi-círculo, menos pessoas, menos usos e mais insegurança.

5b. ZOOM 2

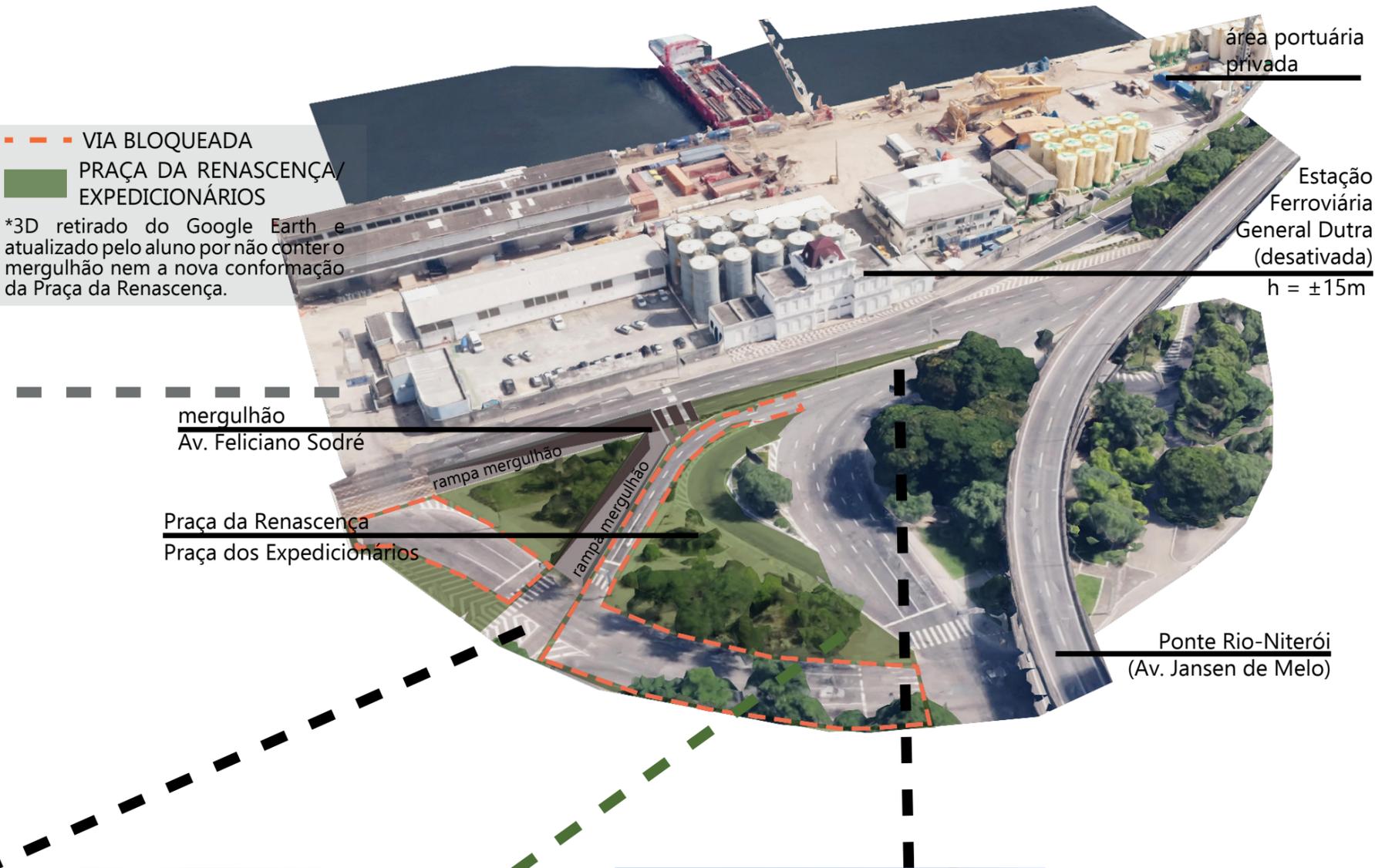


Entrada do porto do Aterro, atualmente um estaleiro privado de reparos navais cercado por muros completamente vedados. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020



Acesso da R. Manoel Pacheco de Carvalho ao mergulhão inaugurado em 2017 na Av. Feliciano Sodré. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020

- VIA BLOQUEADA
 - PRAÇA DA RENASCENÇA/ EXPEDICIONÁRIOS
- *3D retirado do Google Earth e atualizado pelo aluno por não conter o mergulhão nem a nova conformação da Praça da Renascença.



Trecho da Pç. da Renascença após a construção do mergulhão. Ao fundo condomínio e porto da Av. Feliciano Sodré. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020



Vista sentido contrária ao mergulhão com antiga estação ferroviária General Dutra ao fundo. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020

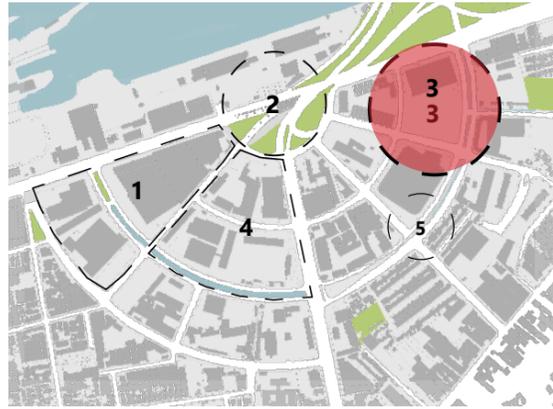
O Zoom 2 é constituído pelas Praças, pelas alças dos viadutos, pela área portuária, pelo mergulhão da Av. Feliciano Sodré e pela Estação General Dutra, ao princípio o ponto focal desta área.

Por ser basicamente cercada por eixos viários intensos e por não possuir equipamentos suficientes, a Praça da Renascença, ou dos Expedicionários, é apenas caminho para o ponto de ônibus de linhas municipais presente em seu meio. Com o novo mergulhão sua morfologia se alterou, possibilitando a expansão e conexão direta com as outras quadras do aterro sem que o pedestre tenha que atravessar ruas.

A estação está desativada há mais de 40 anos, com diversos planos de restauração e transformação em Centro Cultural que nunca se concluem.

O porto não executa tanto as funções de importação e exportação, possui diversos armazéns desativados, focando mais na atividade de reparos navais pois o assoreamento da área impede a atividade portuária comum. Seu uso polui incessivamente a Baía de Guanabara. Seus muros são velados em uma só direção por aproximadamente 800m, prejudicando o funcionamento das calçadas.

5c. ZOOM 3



Muro do complexo da Policlínica Militar voltado para Av. Feliciano Sodré. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020



Vista da saída do Mergulhão da Av. Feliciano Sodré em frente ao Mercado Municipal de Niterói, em 2019. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020



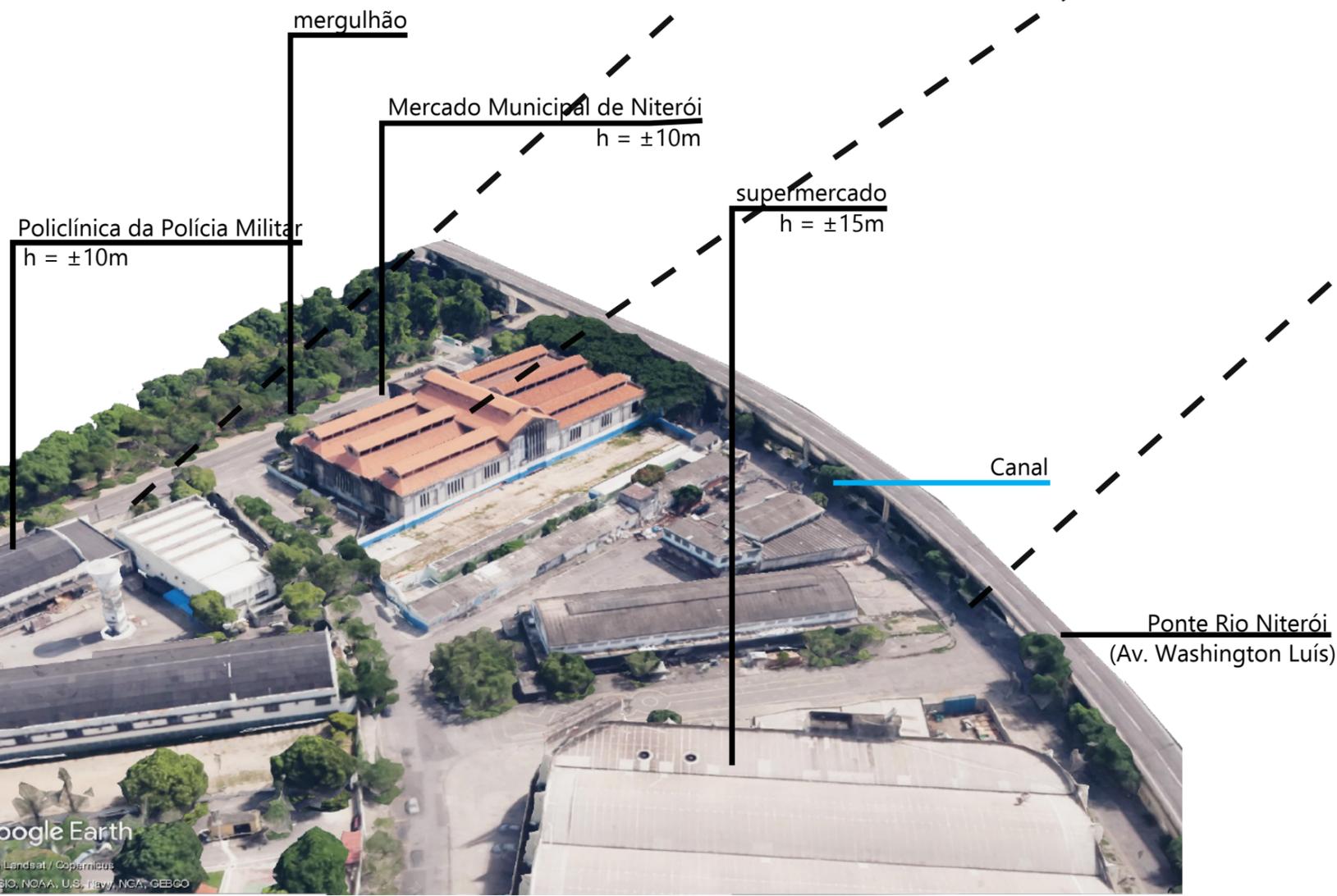
Trecho da Av. Washington Luiz com o viaduto da Ponte Rio Niterói à esquerda e o Supermercado Extra à direita. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020



Esta aproximação é ancorada principalmente pelo Mercado Municipal, desativado desde a década de 70 e que está prestes a reabrir em 2022. O projeto inclui um Centro Cultural acoplado ao espaço original do mercado, que se encontra em restauração, além de lojas, restaurantes e outros espaços de lazer. Para isso foi necessário a demolição do - também desativado - entreposto de pesca, que era ocupado por vinte famílias em situação de vulnerabilidade (COSTA, 2010) até dado momento.

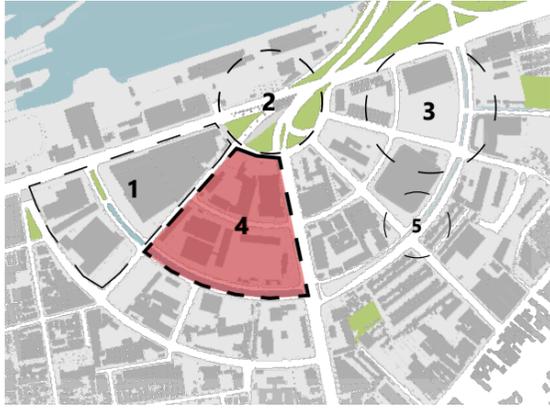
Nas proximidades do Mercado Municipal, após a Rua Santo Antonio (hoje utilizada para treinamento e provas de carteira de habilitação de carros e motos) se encontra o Extra, um supermercado que ocupa toda área de sua quadra, com apenas a porta de entrada principal, na esquina da R. Presidente Castelo Branco com a R. Desidério de Oliveira, visível da calçada para o pedestre. Todo restante de seu lote é vedado. O outro lado, na R. Presidente Castelo Branco, é marcado pelo muro vedado de aproximadamente 200m dos fundos do complexo policlínico da Polícia Militar, cuja entrada se localiza na Av. Feliciano Sodré. A continuação do trecho da Rua Santo Antonio até a Feliciano Sodré foi fechado e hoje é parte do hospital.

Outra importante avenida do trecho é a Av. Washington Luís, que nesse recorte compreende o viaduto de subida da Ponte Rio Niterói, criando um limite entre o semicírculo do Aterro e o bairro de São Loureço, formado em sua maioria por galpões comerciais e residências. Logo abaixo do viaduto se localiza trecho do canal da Av. Washington Luiz que segue até o **Zoom 1**.



Vista do Projeto de Restauração do Mercado Municipal de Niterói. **Fonte: GBNews.** Disponível em: <<https://www.gbnews.com.br>> Acesso em: Outubro de 2020

5d. ZOOM 4



Trecho da Rua Presidente Castelo Branco entre o os muros do Batalhão e da Borracharia. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020



Trecho do canal na Av. Washington Luiz com o muro do Batalhão ao fundo. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020

Ponte Rio Niterói
(Av. Jansen de Melo)

vazio (antigo estacionamento e borracharia)
h = ±5m

12º Batalhão da PM
h = ±15m

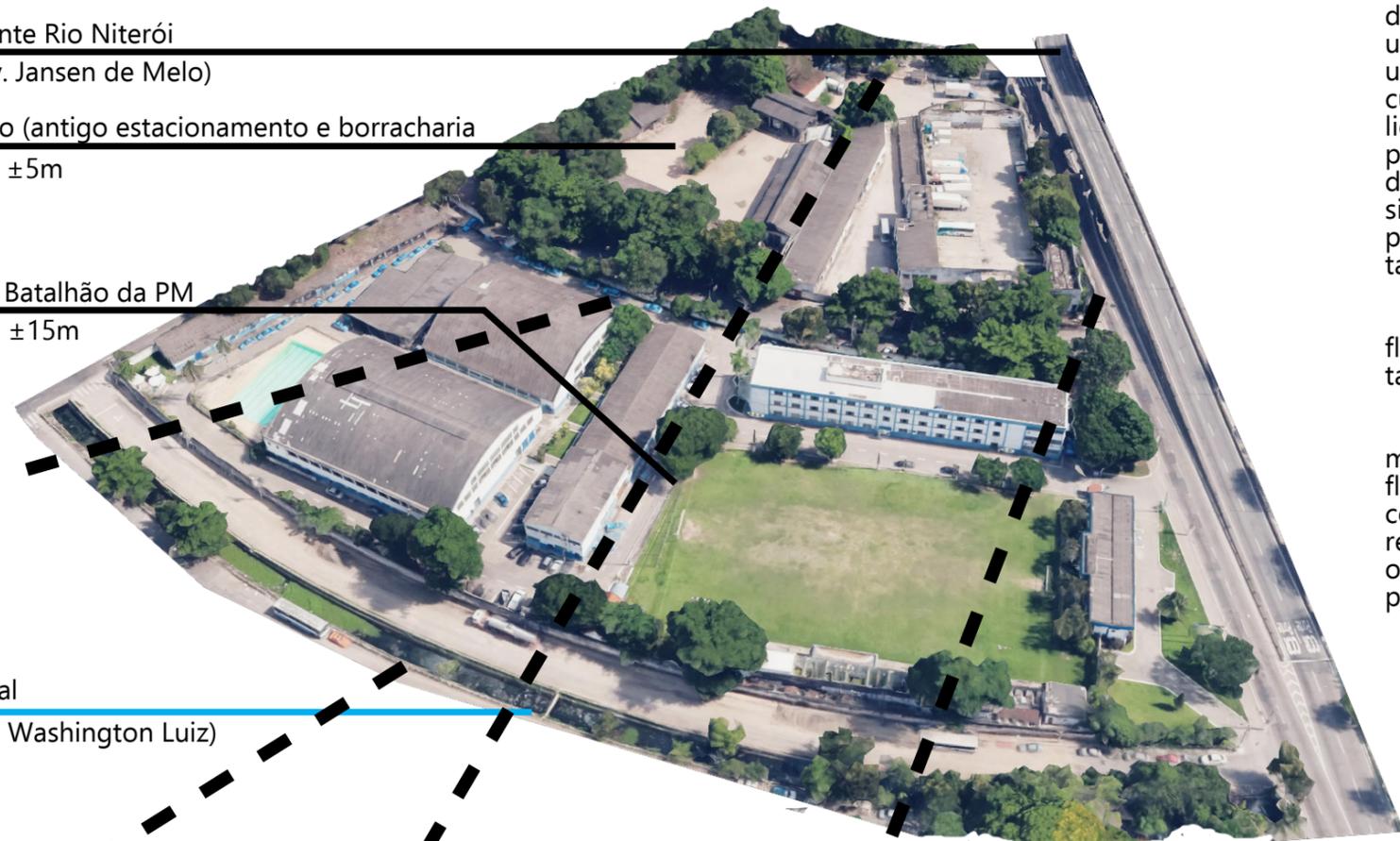
canal
(Av. Washington Luiz)



Vista da fachada desativada do antigo estacionamento/borracharia com a alça de descida da ponte ao fundo e parte do trecho da Praça da Renascença à esquerda. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020



Abaixo do Viaduto de descida da Ponte Rio Niterói no trecho da Av. Jansen de Melo. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020

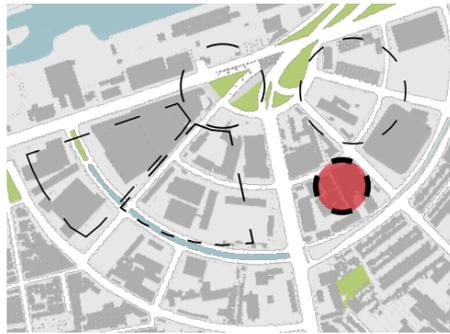


O ZOOM 4 consiste nas duas quadras inalteradas desde o plano original do Aterro, uma delas ocupada por um vazio onde antigamente funcionava ma borracharia e uma garagem e hoje é apenas usado para garagem de veículos da Prefeitura. A outra quadra é ocupada em sua totalidade pelo 12º Batalhão da Polícia Militar, e assim como a primeira é murada e impermeável para o pedestre na totalidade do seu lote, criando uma situação crítica na Rua Presidente Castelo Branco, totalmente murada e sem acessos principais aos lotes, funcionando majoritariamente como estacionamento.

É o trecho de toda a área de intervenção com menor fluxo de pedestres e isso é consequência das descrições feitas no parágrafo anterior.

A Avenida Washington Luiz acontece uma situação muito similar a Presidente Castelo Branco mas por ter os fluxos viários maiores devido a uma maior quantidade de conexões viárias e acessos a outros lotes acaba por ser mais relevante para o contexto da cidade. É nela o trecho em que o canal se encontra com maior espessura, podendo ser um ponto abordado na análise de diretrizes.

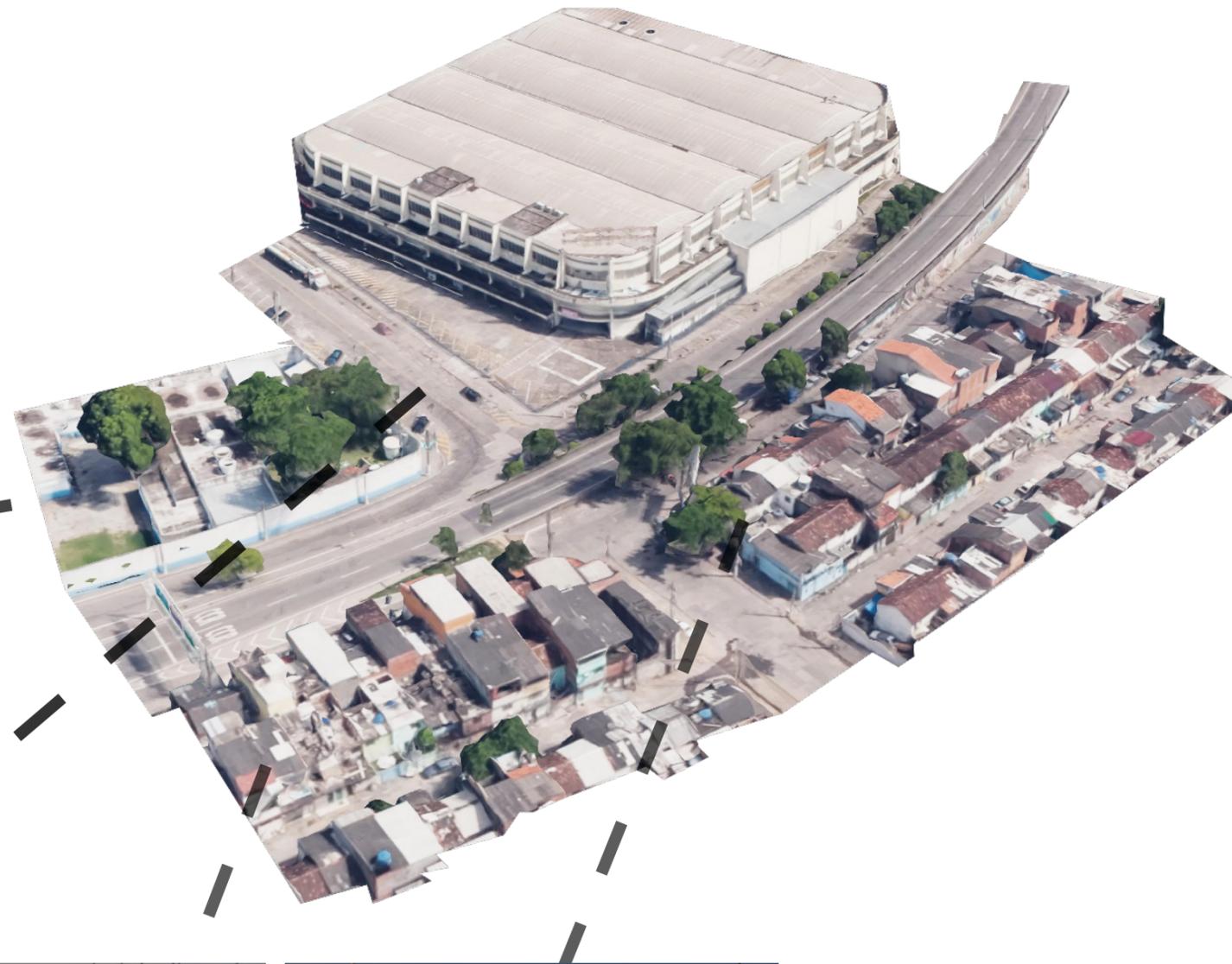
5e. ZOOM 5



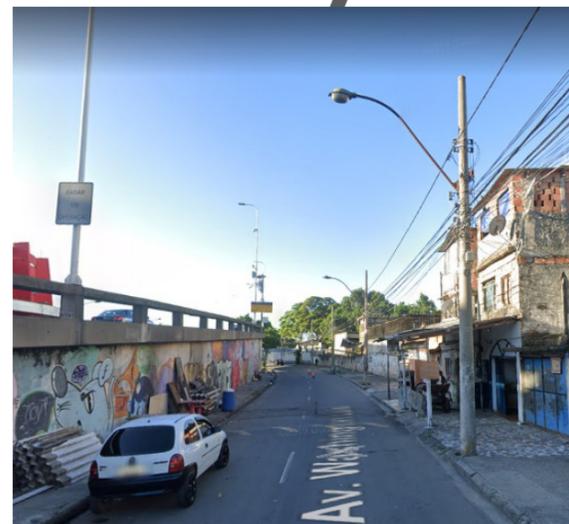
Início do trecho sob concessão da CRR Pontes, com lote institucional à esquerda e Favela do Sabão a direita. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020



Esquina da Av. Washington Luís com a R. Desidério de Oliveira e Supermercado Extra. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020



Vista da Favela do Sabão. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020



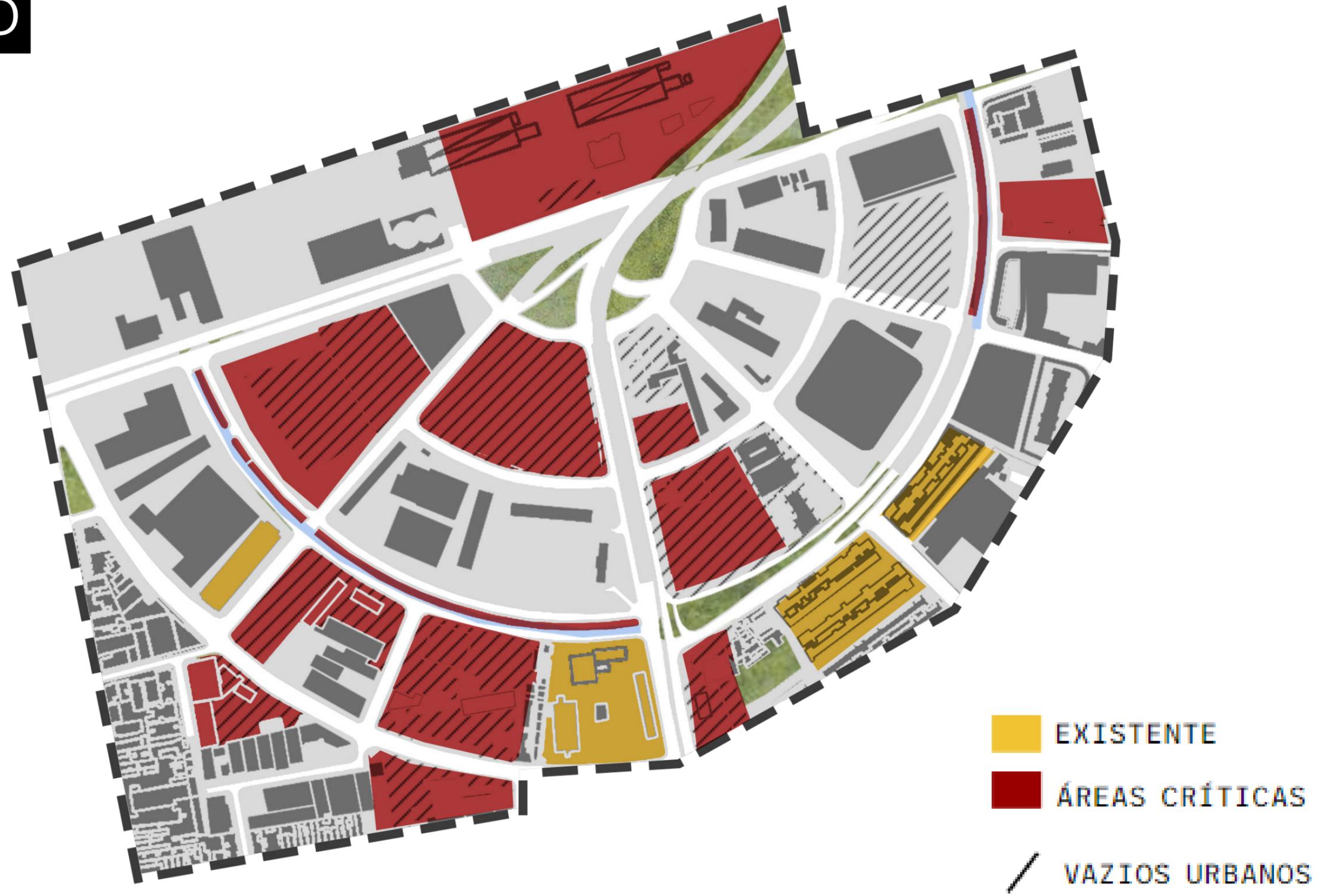
Continuação da Av. Washington Luís, sentido Alameda com Extra e Ponte à esquerda e Favela do Sabão a direita. **Retirado do Google StreetView.** Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/>> Acesso em: Outubro de 2020

O último Zoom consiste no trecho da Favela do Sabão que fica de frente à subida da alça da Ponte Rio Niterói até a quadra do supermercado, cuja entrada fica do outro lado, na R. Presidente Castelo Branco, sendo então nessa aproximação os fundos do mercado.

A alça da ponte cria um limite entre a comunidade e o restante da cidade, pois ali não há trechos para travessia segura, o que faz com que os transuntes se arrisquem pela via de acesso à ponte. Quando este trecho começa a ficar elevado e permitir uma passagem de acesso melhor para a quadra do supermercado, o uso dos lotes do lado da favela do sabão deixam de ser residenciais e passam a ser comerciais com galpões, borracharias, estacionamentos e afins.

O aglomerado que forma a comunidade tem a ocupação muito diferente do que ocorre no restante do aterro, com casas geminadas quase em formato de vila, cujo interior talvez nunca tenha pensado na possibilidade de conexão ao outro lado, estabelecendo uma maior conexão com o bairro de São Lourenço do que com o Aterro "do outro lado da pista".

6. DIAGNÓSTICO



Neste mapa são apresentadas as áreas críticas de mudança em vermelho, concentrada nas áreas identificadas como vazio urbano. As amarelas são áreas já ocupadas em que o plano de reestruturação prevê possíveis mudanças

6a. análise de diagnóstico

quanto a ocupação

quanto aos fluxos

quanto a paisagem

problemática solução

problemática solução

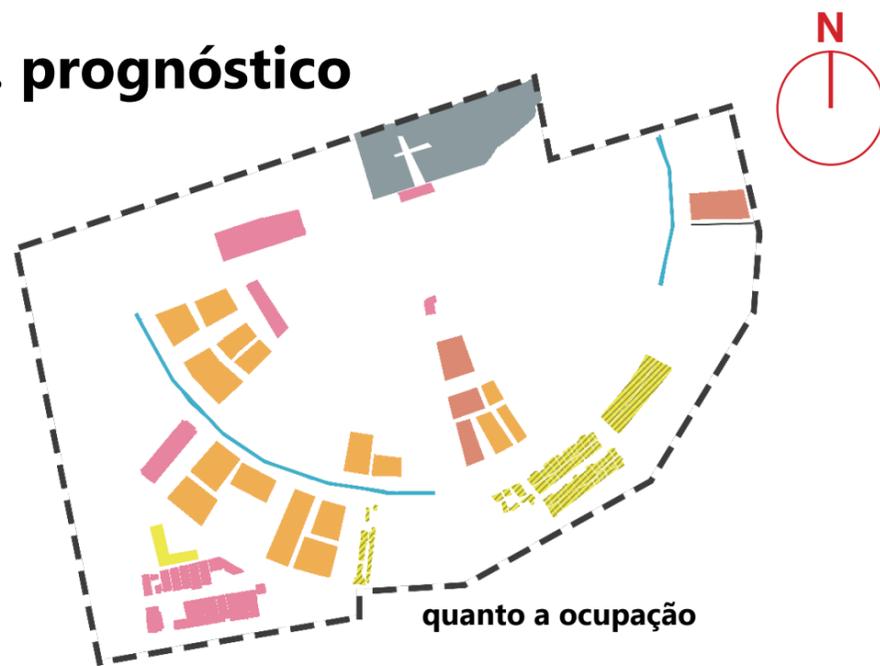
problemática solução

| | |
|---|--|
| espaço para pedestres inexistente se comparado ao espaço destinado ao automóvel, muros que limitam passagens ou visão e causam insegurança, calçadas estreitas em alguns pontos do recorte e mal conservadas, excesso de estacionamentos (carros estacionam nas calçadas, ao longo dos meios fios e no baixo do viaduto da Ponte) | estabelecer novos fluxos de integração entre os dois principais eixos externos ao recorte, trazendo a cidade para dentro dele, criando fluxos de passagens como galerias, corredores cívicos, centros comerciais |
| sem atração no espaço público para moradores locais e da região | criação de espaços atrativos, sejam eles equipamentos de caráter público como praças, parques, centro culturais e museus ou comerciais como lojas, restaurantes, etc |
| quadras extensas e difíceis de cumprir trechos a pé, afastando transeuntes do local | recortar quadras, criar galerias, abrir caminhos |
| lotes que ocupam a totalidade de sua quadra, geralmente grandes demais por fazerem parte de um traçado higienístico da década de 30 que possuía visões diferentes da necessidade de ocupação atual | a partir do pensamento de Carlos Nenson (A Cidade como um jogo de cartas, 1988), procurar destrinchar as quadras a partir da constituição de lote, ruas e quarteirão para a criação de uma nova malha urbana, não necessariamente rodoviária, mas que permita mais fluxos de pedestres, maior conexão entre os lotes e a rua, ocupada por edifícios residenciais, mistos e comerciais, para que funcionem como catalisadores urbanos |
| pouca variação de uso, se limitando a grandes lotes institucionais e galpões abandonados | |

| | |
|---|---|
| fluxo intensos, que não se aproveitam da malha urbana já existente e se limitam aos eixos externos | reorganização dos fluxos dos automóveis e ônibus a partir do desmembramento das vias de transporte público, trazendo os modais municipais para dentro do recorte e estabelecendo melhores ligações e fluxos com os bairros, ao mesmo tempo em que desafoga os outros fluxos da área |
| má distribuição dos pontos de ônibus, obrigando os pedestres a cortarem caminhos inadequados | |
| automóvel com prioridade sobre o pedestre | ampliação de calçadas, modificação das caixas de rolamento das vias, definição dos espaços destinados a embarque e desembarque de passageiros, utilização do traffic calming e vias compartilhadas para priorizar a circulação de pedestres |
| transporte público urbanos municipais e intermunicipais limitados a uma só via em trechos como a Av. Feliciano Sodré e a Av. Jansen de Melo | |
| a malha cicloviária, em expansão na cidade, não atinge o recorte | se aproveitar da malha presente no centro para conectar ela ao recorte e reativar vias |
| os pedestres se reduzem em maioria à áreas com pontos de ônibus, única área de atração de pedestres no recorte | deslocar pontos de ônibus para locais de movimento de pedestre, e se caso não existam, a criação destes espaços |

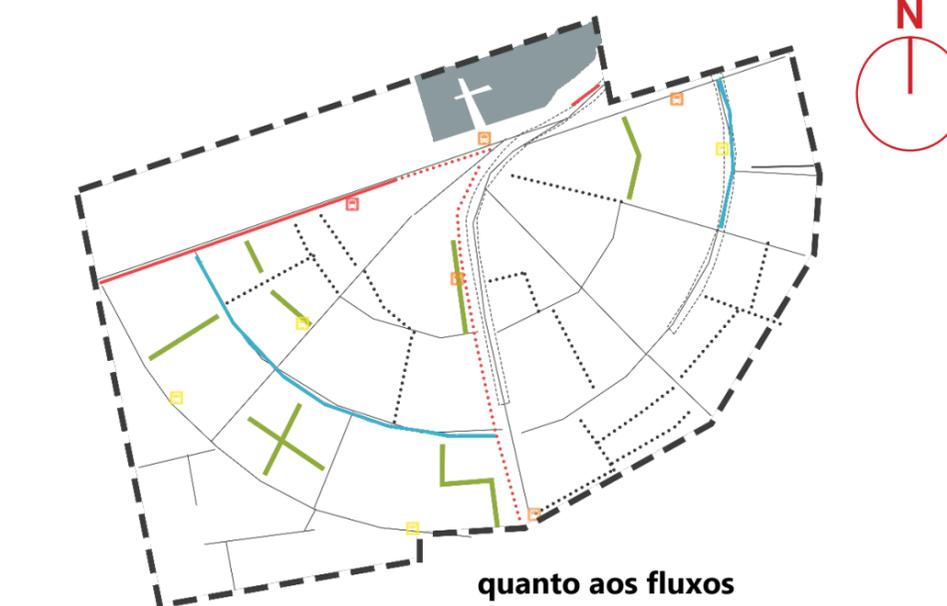
| | |
|--|--|
| praças sem equipamentos que gerem atração ou movimento além dos pontos de ônibus | expandir a área da Praça da Renascença para dentro do recorte, trazendo equipamentos culturais, de lazer, recreativos e de permanência |
| falta de espaços de permanência, descanso e lazer | |
| viaduto como barreira visual | criação de uso de elementos apaziguadores que tornem o ambiente menos hostil visualmente |
| impacto da poluição da indústria naval na baía de Guanabara | transformação em parte de área da orla em um espaço cultural e natural visando limitar a intervenção humana na área e a recuperação do ecossistema |
| decaimento do canal da Av. Washington Luís | utilizar o canal como diretriz para criação de um corredor verde com espaços de descanso e passeio que se aproveitem da presença de água e gerem fluxo de pedestres, cercados de vegetação |

6b. prognóstico



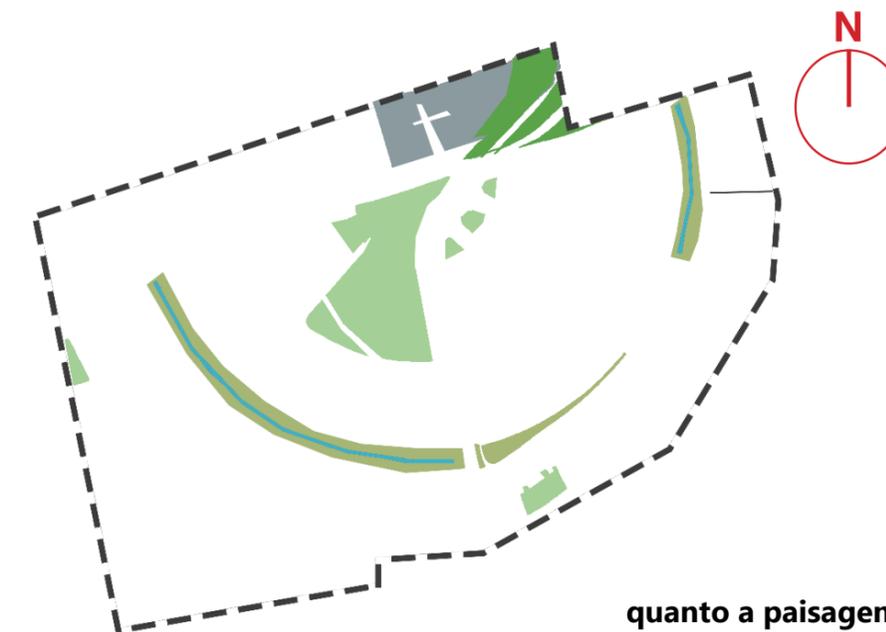
- HABITAÇÃO
- MISTOS
- COMERCIAIS/ESCRITÓRIO
- RENOVADO
- REESTRUTURADO

No prognóstico ocupacional, foram estabelecidos os programas essenciais de ocupação para maior integração da área com a cidade como a criação e restauração de equipamentos culturais, como o Mercado Municipal e a antiga estação de trem General Dutra, que se tornaria um museu, e seria parte do novo espaço público da área do porto. As edificações foram propostas para exercer ocupação, atração e movimento por isso são em sua maioria edifícios mistos que funcionariam como catalisadores urbanos. No beco dos galpões grafitados, foi pensado ocupações gastronômicas para impulsionar também o uso noturno. Na Favela do Sabão é previsto uma reestruturação de quadras, permitindo um melhor fluxo de entrada e saída da comunidade.



- VIAS EXISTENTES
- VIAS COMPARTILHADAS
- CORREDORES CÍVICOS
- CICLOVIA
- CICLOFAIXA
- LINHAS MUNICIPAIS
- LINHAS MUNICIPAIS E INTERMUNICIPAIS
- LINHAS INTERMUNICIPAIS

Quanto aos fluxos, foram recortadas vias ao longo de todo o Aterro, rompendo os grandes lotes de muros impermeáveis. Foi pensado o uso de ruas compartilhadas em diversos trechos, principalmente nas áreas comerciais propostas e na Favela do Sabão, para que a prioridade nesses trechos seja dos transeuntes, criando um espaço público mais democrático. Para isso também foram pensados corredores cívicos, galerias, túneis e passarelas, melhorando a caminhabilidade e integrando melhor os espaços. As caixas de rolamento e calçadas das vias foram repensadas também seguindo esse critério. Para um melhor uso dos transportes viários é proposto uma realocação dos pontos de ônibus, trazendo as linhas municipais para dentro do recorte, estabelecendo novos vínculos da malha viária pública e gerando movimento. A mobilidade ativa foi expandida com a criação de uma ciclovia em direção ao Centro e uma ciclofaixa que se conectaria com outra já presente na cidade.

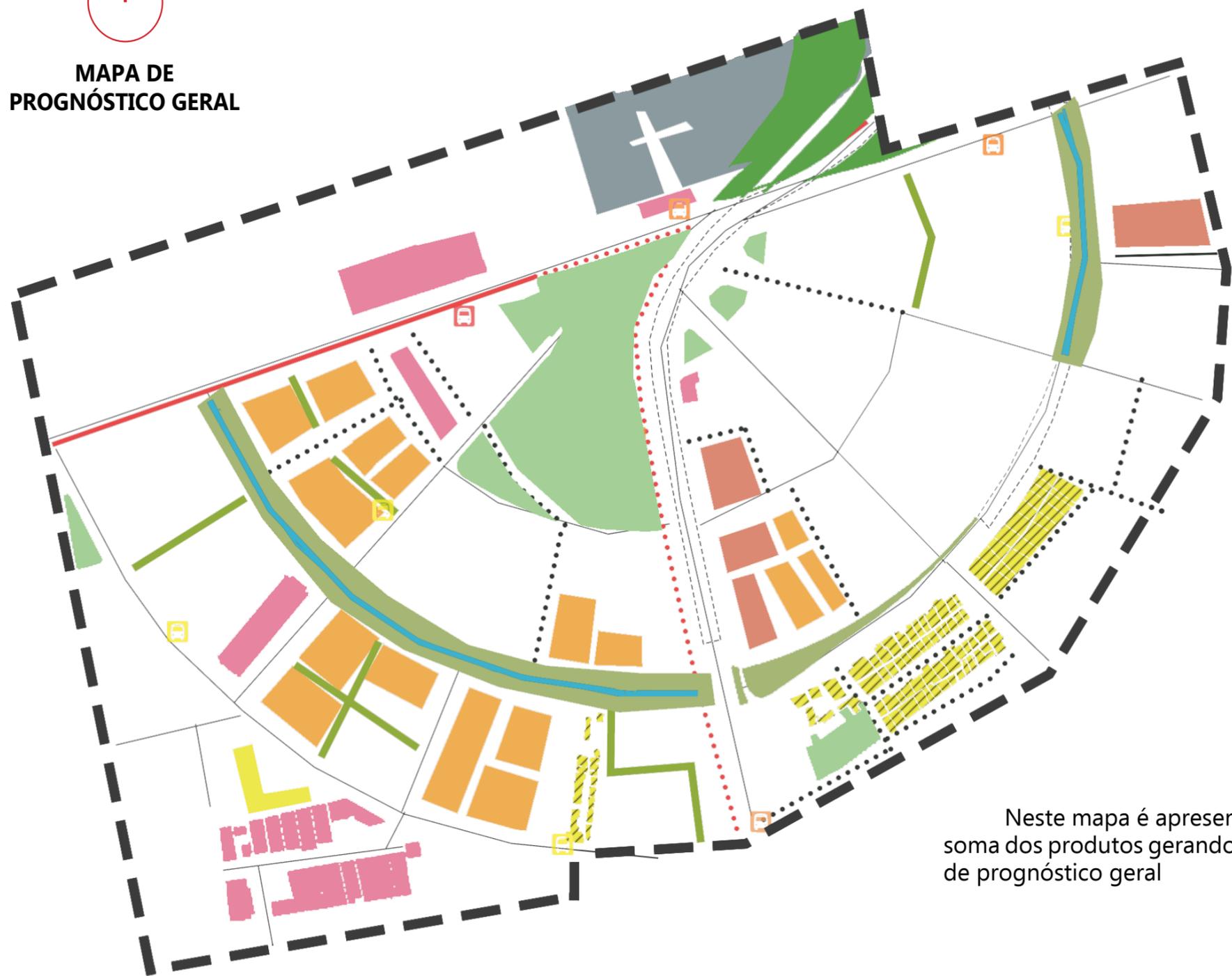


- PRAÇAS
- CORREDOR VERDE
- MANGUE
- CANAL

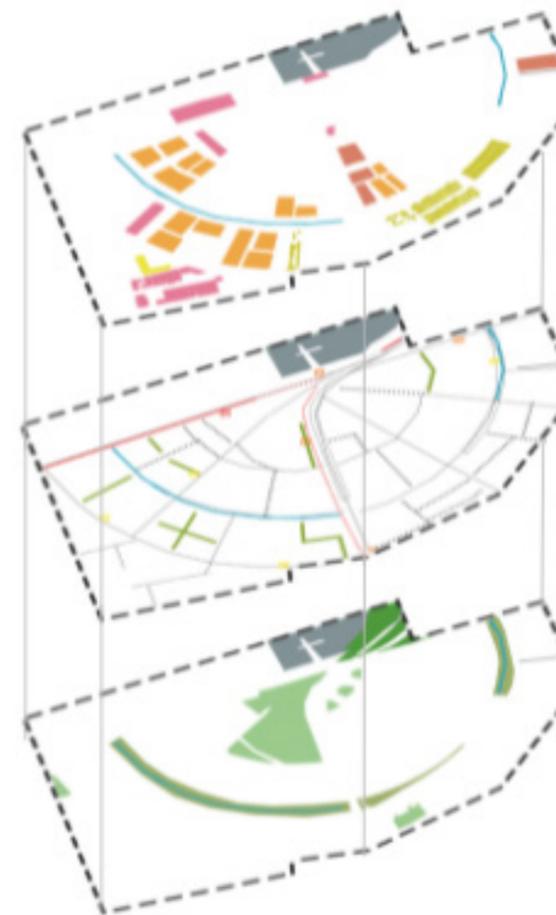
No prognóstico da paisagem foram traçados os planos de expansão da Praça da Renascença que se une ao skatepark proposto, com o intuito de ser um polo de atração e de incentivo ao uso do espaço público, além de áreas de permanência e recreação. O mesmo foi pensado para o corredor verde que segue o eixo do canal já existente e que seria recuperado. Na orla parte do porto seria cedido para a criação de um píer público e o restante seria voltado para a manutenção e expansão do mangue original, em uma tentativa de recuperação da identidade natural da orla, anterior ao aterro. No Sabão é proposto uma praça que contém um novo ginásio poliesportivo e um novo prédio para associação de moradores.



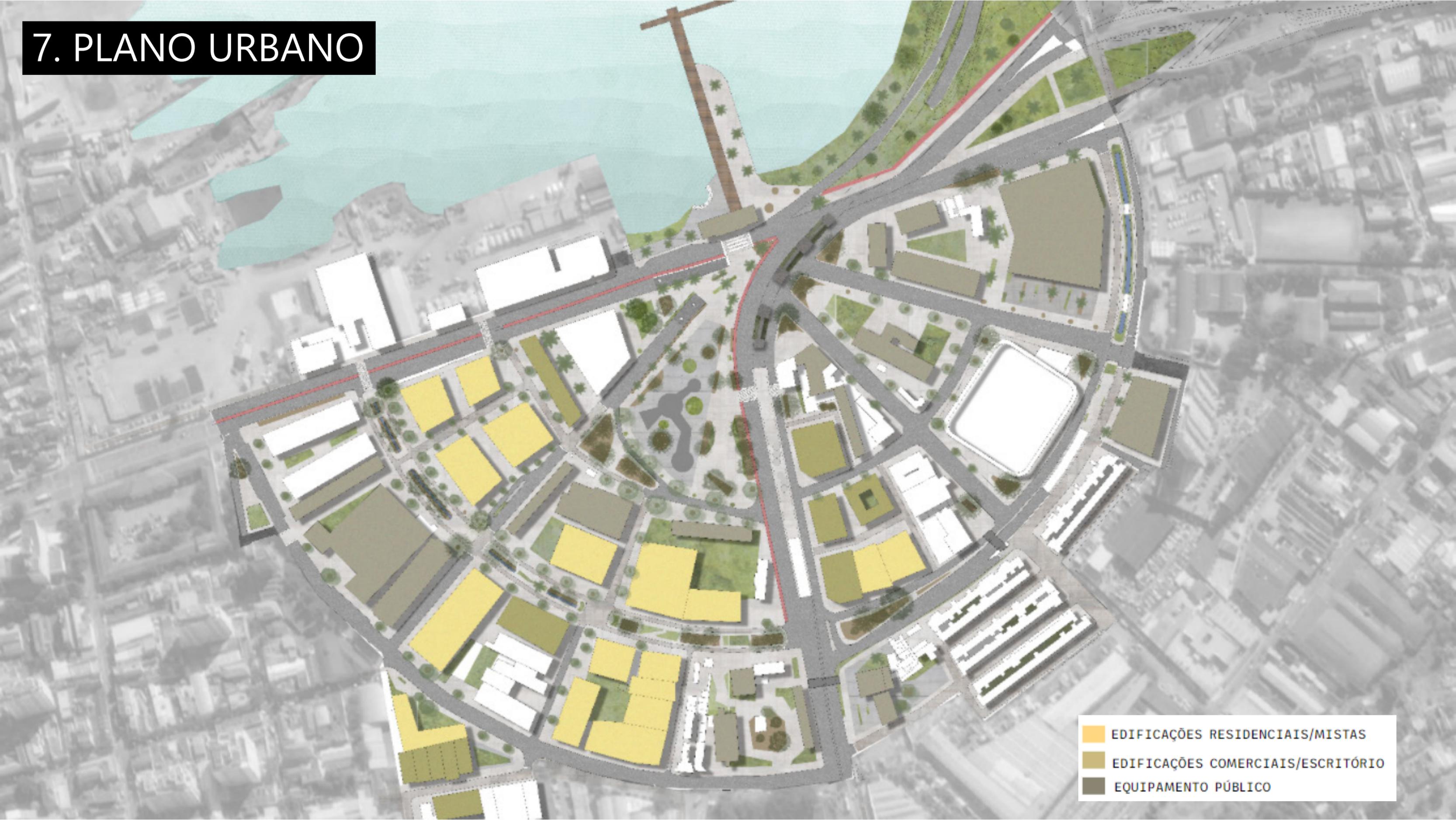
**MAPA DE
PROGNÓSTICO GERAL**



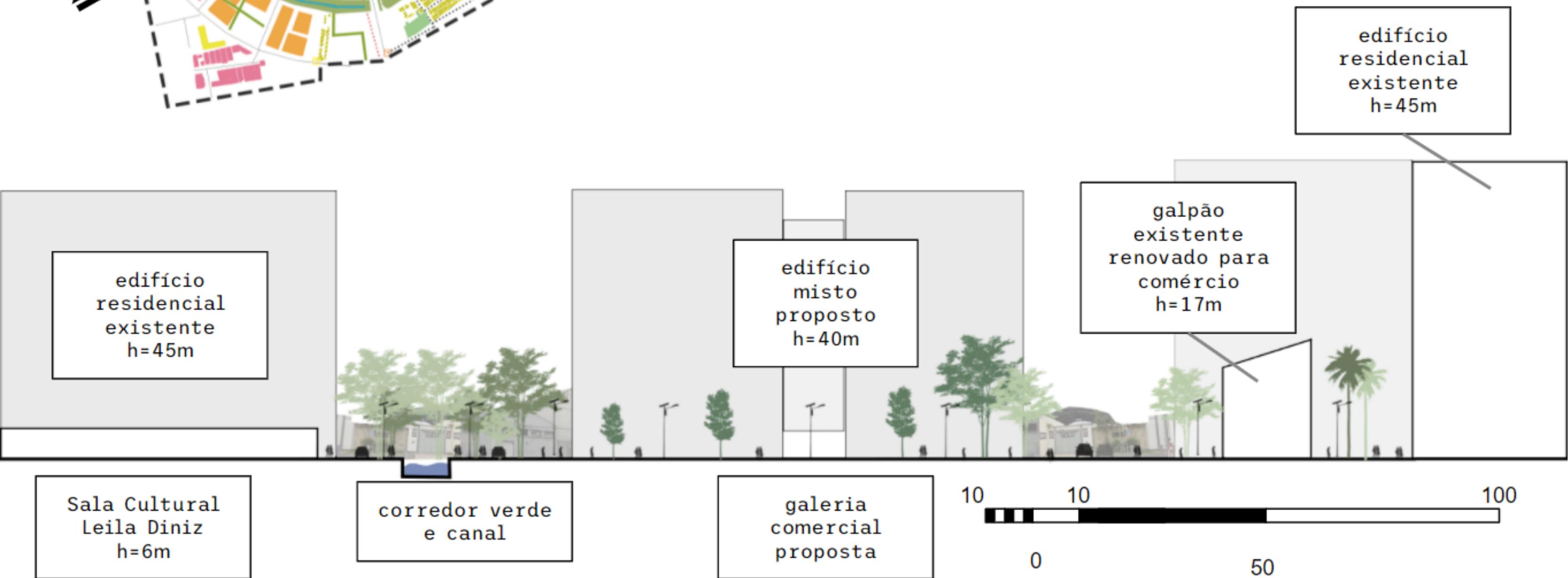
Neste mapa é apresentado uma soma dos produtos gerando um mapa de prognóstico geral



7. PLANO URBANO



- EDIFICAÇÕES RESIDENCIAIS/MISTAS
- EDIFICAÇÕES COMERCIAIS/ESCRITÓRIO
- EQUIPAMENTO PÚBLICO





edifício
residencial
existente
h=45m

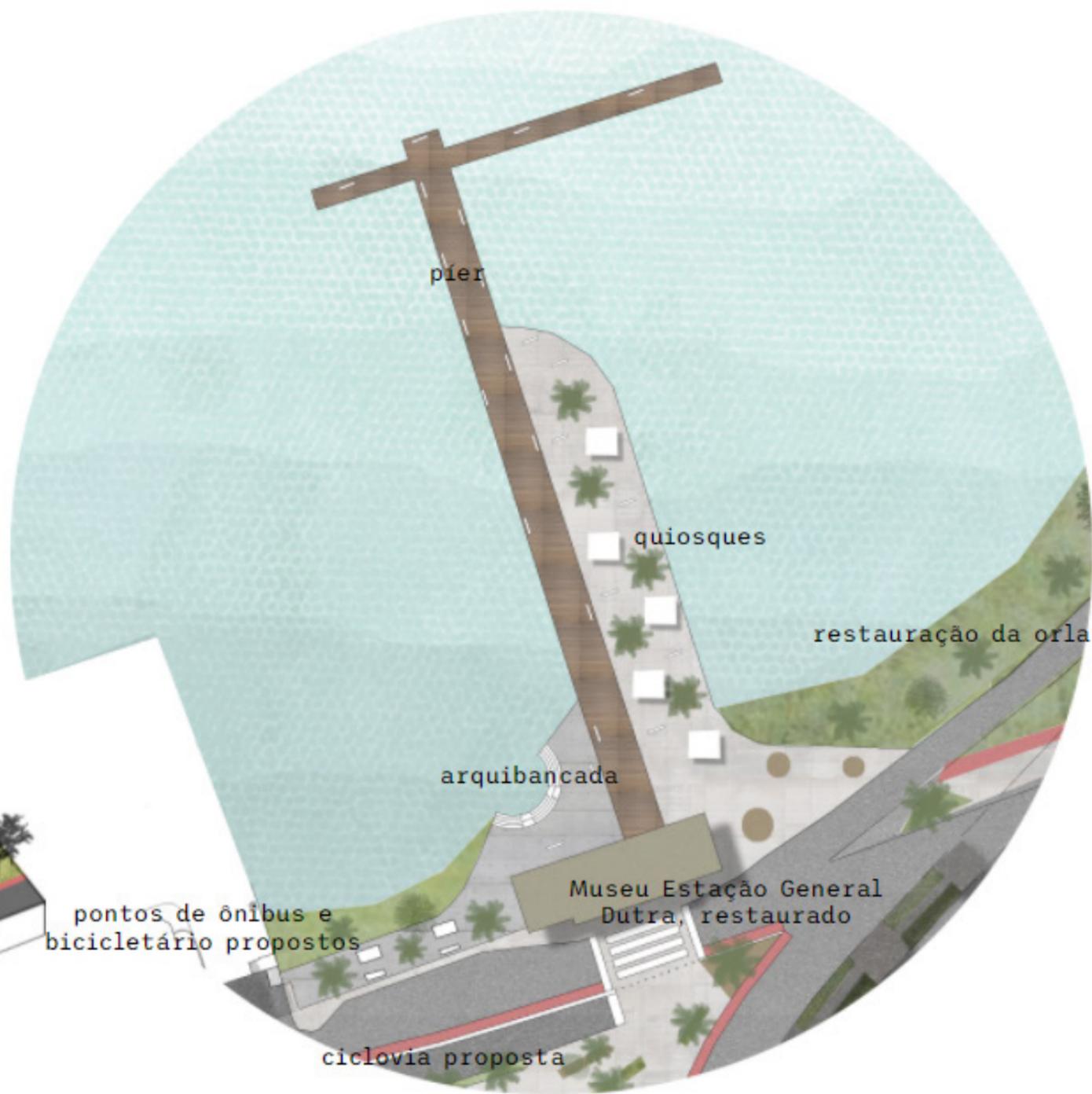
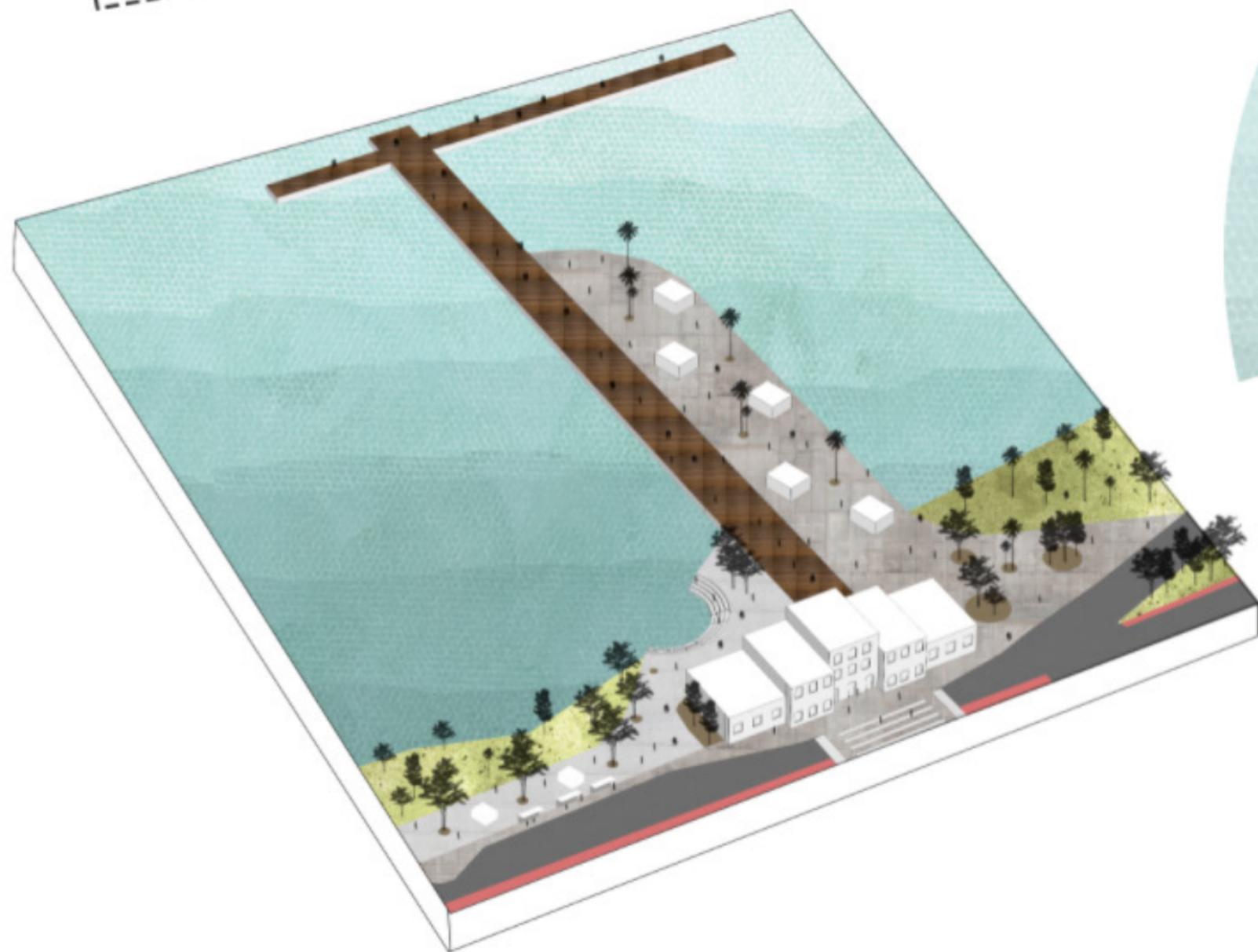
Praça da
Renascença

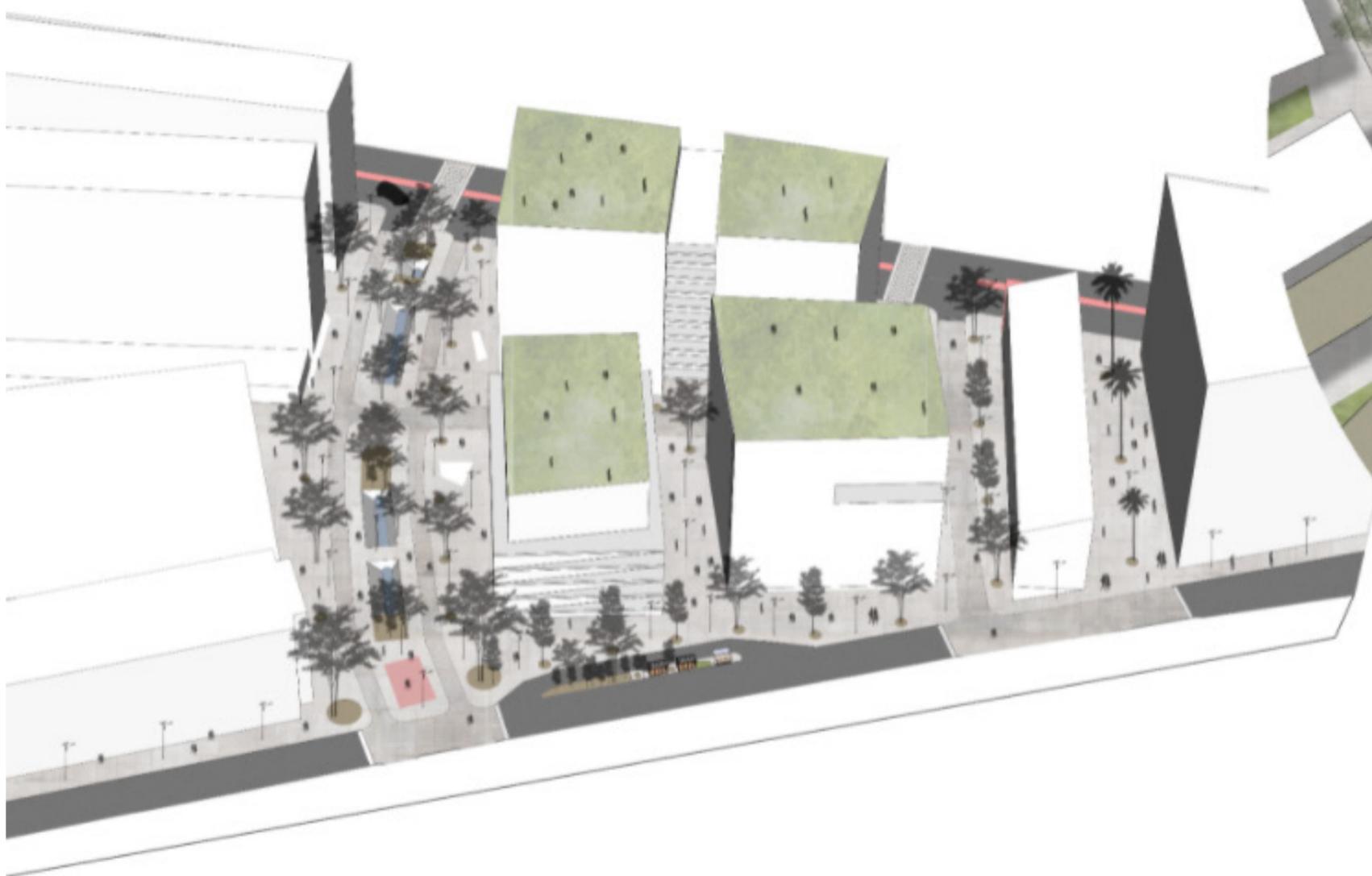
edifício escritório
proposto
h=30m

alça de descida
da ponte

praça rebaixada e
skatepark



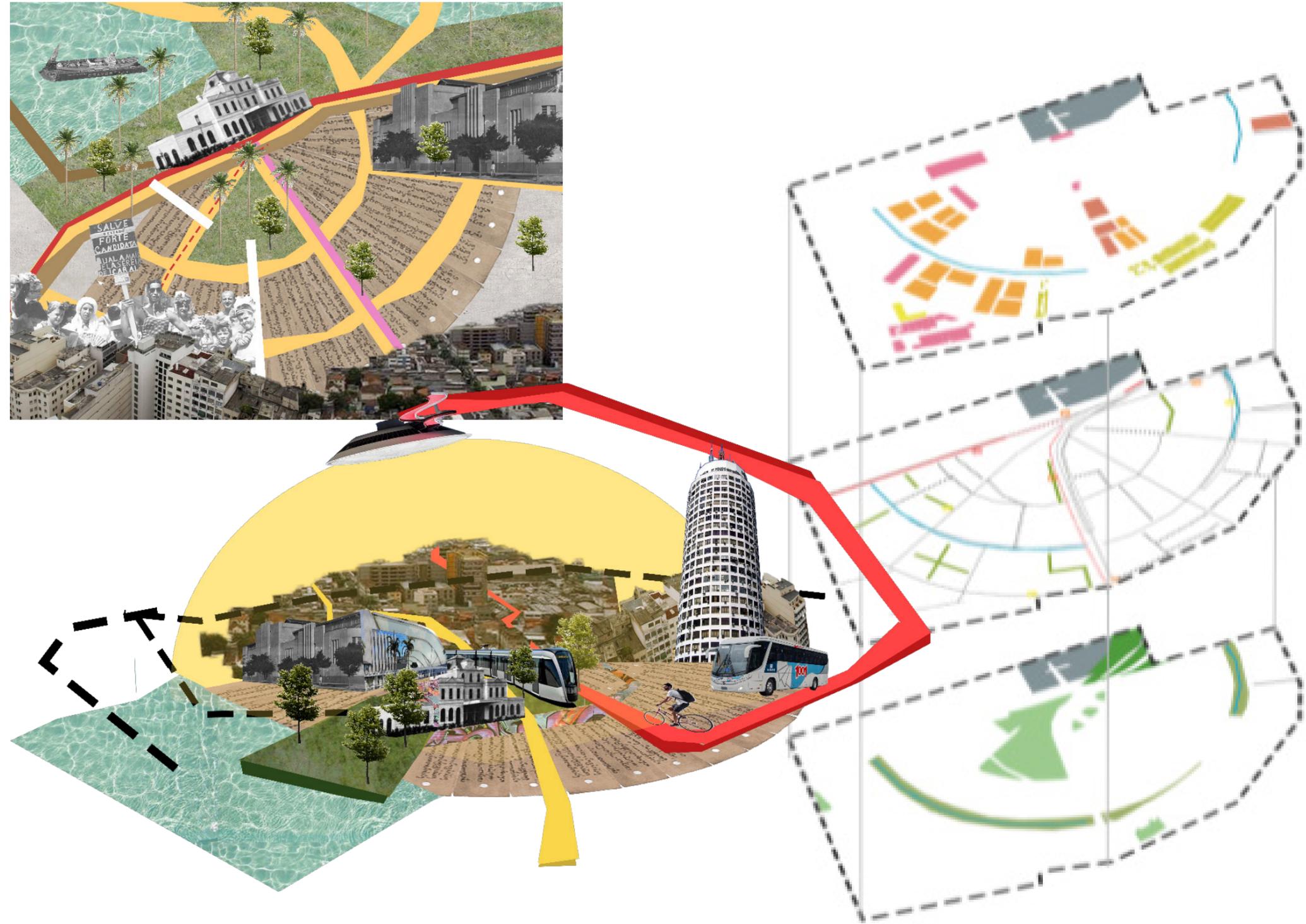






8. CONCLUSÃO

Acredito que o TFG dito como experimental abriu um leque de possibilidades para a demonstração dos infinitos usos da arquitetura e urbanismo e assim o plano aqui proposto se encaixa bem entre um método de análise e um projeto urbano. Ele é sustentado pelos diversos levantamentos, principalmente contextuais, mas trazendo um pouco do pessoal que era meu objetivo desde o início. O Aterro de São Lourenço passou muito tempo esquecido, um desperdício de espaço em uma das principais áreas da metrópole. O plano mostra a importância das decisões político-urbanas e o quanto pode ser natural se aproveitar da história para o desenho das diretrizes ao se projetar na escala da cidade.



9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BORDE, Andréa de Lacerda Pessôa. **Vazios urbanos : perspectivas contemporâneas**. 2006.

CORTE, Andréa Tello da; Jornada de Estudos Fluminenses do Centro de Estudos de História Fluminense 1. : 2010 : Niterói, RJ). **História fluminense: novos estudos**. Niterói: Fundação Nacional de Artes, 2012. 337p ISBN 9788563636041.

COSTA, Milena S. da. **A Área Portuária de Niterói: histórico de sua construção e perspectivas atuais**. In: Diferentes Reflexões sobre Desafios e Perspectivas para as Áreas Portuárias do Rio de Janeiro e Niterói. ENANPARQ. Rio de Janeiro, 29 de Novembro a 03 de Dezembro de 2010. Disponível em: <<https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/129/129-640-1-SP.pdf>>

FAGERLANDE, Sergio Moraes Rego **A Construção da imagem em cidades turísticas. Tematização e cenarização em colônias estrangeiras no Brasil**. Rio de Janeiro: Rio Book's 1a Edição 2015

FARIAS, José Mauro dos Santos; VIANA, Célio Mauro, MACHADO, Marcello de Barros Thomé. **A construção da hospitalidade turística na história da cidade de Niterói – RJ**. Revista Hospitalidade. São Paulo, v. VIII, n. 1, p. 58-77, jan.-jun. 2011

FRIENDLY, Abigail **The contradictions of participatory planning: Reflections on the role of politics in urban development in Niterói, Brazil**, Journal of Urban Affairs, DOI: 10.1080/07352166.2019.1569468. Acesso em Outubro de 2020.

GILLI, Gustavo. **Territórios**. in: Ignasi de Solà-Morales. 2002. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-35561/terrain-vague-ignasi-de-sola-morales>> Acesso em Out. 2020.

HISTÓRIA DE NITERÓI. Disponível em <<http://culturaniteroi.com.br/blog/?id=430&equ=ddpfan>> Acesso em: Setembro de 2020

IBGE. Site do IBGE. **Niterói**. In: Niterói. (RJ). Prefeitura. 2010. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/rj/niteroi.html>> Acesso em: Out. de 2020.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. – 3ª ed. – São Paulo : Editora WMF Martins Fontes, 2011. – (Coleção cidades)

LOVISI, Tahmires Pinnola; SEABRA, Vinicius da Silva. **Análise de Dados Censitários e Temáticos na Caracterização da Ocupação Urbana dos Bairros de Niterói**. **Revista Continentes**, [S.l.], n. 8, p. 6-20, jan. 2016. ISSN 2317-8825. Disponível em: <<http://www.revistacontinentes.com.br/continentes/index.php/continentes/article/view/92>>. Acesso em: 14 set. 2020.

MARTINS, Carolina Machado. **Água e Memória: o sistema de abastecimento de água como patrimonio arquitetônico e urbanístico da cidade de Niterói. (1819-1954)**. / Carolina Machado Martins. - Niterói

SOUZA, José Antonio Soares de. **Da Vila Real da Praia Grande a Imperial cidade de Niteroi**. 2. ed. Niterói: Fundação Niteroiense de Arte, 1993.

WHERS, Carlos. **Niterói cidade sorriso: a história de um lugar**. Rio de Janeiro, 1984. [s.n.], 2009. 191f

MARY, Cristina Pessanha. **Porto de Nictheroy**: uma promessa de autonomia. Rio de Janeiro, 1988. 187 f.

NELSON, Carlos. A cidade como um jogo de cartas. São Paulo: Projeto, 1988

Prefeitura Municipal de Niterói. **Apoio à Revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) do Município de Niterói**. Anexo IV – Caderno de Mapas. Produto 7 – Diagnóstico Técnico - Volume 4/4. 13 de agosto de 2015

Prefeitura de Niterói. **Índice de Desenvolvimento Humano de Niterói é o sétimo maior do país e o melhor do Estado do Rio de Janeiro**. Disponível em: <http://niteroi.rj.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1773:indice-de-desenvolvimento-humano-de-niteroi-e-o-setimo-maior-do-pais-e-o-melhor-do-estado-do-rio-de-janeiro> Acesso em Out. de 2020

ROSSA, Walter (Organizador); RIBEIRO, Margarida Calafate (Organizadora). **Patrimônios de influência portuguesa**: modos de olhar. Niterói: EdUFF, Coimbra: Fundação Calouste Gulbenkian, 2015. 533 p. (Universidade ; 2). ISBN 9788522811571.

SECCHI, Bernardo. (2009) **A cidade do século vinte**. São Paulo: Perspectiva. In: PEREIRA, CLaudio Smalley Soares. A cidade do século XXI: segregação, fragmentação e a nova questão urbana.

Secretaria Municipal de Urbanismo e Mobilidade PMUS Niterói '19 Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Niterói. **Relatório I - Pré-Diagnóstico**. Nov. de 2019. Acesso em Set. de 2020. Disponível em: <<http://www.niteroi.rj.gov.br/pmus/#downloads>>

Secretaria Municipal de Urbanismo e Mobilidade PMUS Niterói '19 Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Niterói. **Relatório II - Diagnóstico**. Nov. de 2019. Acesso em Set. de 2020. Disponível em: <<http://www.niteroi.rj.gov.br/pmus/#downloads>>

Secretaria Municipal de Urbanismo e Mobilidade PMUS Niterói '19 Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Niterói. **Relatório III - Prognóstico**. Nov. de 2019. Acesso em Set. de 2020. Disponível em: <<http://www.niteroi.rj.gov.br/pmus/#downloads>>

Referências de Imagens:

| | |
|----------------------------|------------------------------|
| Acervo Pessoal | Arquivo UDU/PMN |
| Acervo Biblioteca Nacional | Google Earth |
| Acervo Carl Heinz Hahmann | Google Street View |
| Acervo CPP | Jornal cidade de niteroi.com |
| Acervo DPP/FAN | Jornal O Globo |
| Acervo Manoel Bastos | Portal SIGEO de Niterói |
| Acervo Nicolau Facchinetti | |
| Acervo Pedro Conforte | |
| Acervo SDC/UFF | |