

a praça xv de novembro como fachada da cidade do rio de janeiro:
uma nova relação dos espaços livres com a baía de guanabara

banca intermediária de tfg2 - 2021.2 - fau/ufrj
rodrigo carneiro leão ferreira
orientadores: paula albernaz e rodrigo bocater



agradecimentos

aos meus pais, **Patricia** e **Helio**, e ao meu irmão, **Bernardo**, por terem me dado apoio e incentivo ao longo da graduação;

aos meus amigos da fau, em especial **Filipe, Cynthia, Marina, Igor, Joanna, Lucas, Taís, Julia, Marcele e Raquel**, por todos os momentos que compartilhamos, todas as trocas que tivemos e por todas as vezes em que nos ajudamos e nos apoiamos;

ao meu namorado, **Henrique**, pela paciência, compreensão, apoio e pelas palavras de incentivo;

aos meus orientadores, **Paula** e **Rodrigo**, pelos ensinamentos e orientações, por toda a atenção e auxílio ao longo destes últimos dois semestres de graduação; e aos demais professores e professoras que fizeram parte desta minha caminhada na faculdade de arquitetura e urbanismo.

resumo

palavras-chave:

intervenção urbana; frente marítima; centro histórico; mercado municipal.

A cidade do Rio de Janeiro, a partir de um longo processo de intervenções urbanas em sua fachada marítima pautado sobretudo em avanços sobre a Baía de Guanabara através de aterros e uma conseqüente remodelação de sua orla, se encontra hoje de costas para sua frente oceânica na região central da cidade. Há uma falta de pontos de interesse situados próximo à orla do Centro, o que faz com que estes espaços se tornem cada vez menos ocupados.

Ponto de partida da ocupação e expansão da cidade, a região da Praça XV de Novembro passou por diversas intervenções urbanas e arquitetônicas ao longo dos anos, principalmente no século XX. A construção do Elevado da Perimetral, em 1960, alterou profundamente a relação da cidade com sua frente marítima, além de representar uma segregação da paisagem que repercute ainda hoje no espaço, quase uma década após a sua demolição.

Além do surgimento e desaparecimento da grande estrutura viária, a Praça Marechal Âncora viu também a construção e demolição do principal mercado da cidade no início do século: o Mercado Municipal Praça XV.

Apesar de muito importante para a ordenação do comércio e distribuição de alimentos e de se colocar na paisagem como um forte atrativo à permanência diária de pessoas, o Mercado foi demolido na década de 1970 como conseqüência da construção do Elevado da Perimetral.

Dessa forma, o espaço da Praça Marechal Âncora carece de um equipamento de uso público que proporcione uma nova gama de relações entre cidade e baía, permitindo diversas formas de apropriação.

A proposta por um novo espaço de permanência busca resgatar a importância do Mercado Municipal para o lugar, além de procurar reposicionar a cidade de frente para sua orla marítima.

sumário

introdução e justificativa

objetivo geral

metodologia

recorte de estudo

- contexto urbano
- diferentes espacialidades
- pontos de interesse

recorte de intervenção

- o mercado e o elevado
- praça marechal âncora

referências projetuais

- ver-o-peso - belem, pa
- cadeg - rio de janeiro, rj
- mercado municipal de famalicão - portugal
- piscinas públicas - bellinzona, suíça

intervenção projetual

introdução e justificativa

A escolha por um trabalho com proposta de intervenção urbana na Praça XV e na Praça Marechal Âncora surge a partir do entendimento de que, com a série de reformas urbanísticas frequentemente marcadas por processos de aterramentos e avanços sobre a Baía de Guanabara, em conjunto com o pensamento rodoviário que predominou sobre tais projetos, a cidade do Rio de Janeiro hoje se encontra de costas para este corpo hídrico tão importante para sua história e que é igualmente característico de sua paisagem.

O espaço em frente à estação de barcas hoje é meramente uma transição entre o terminal de passageiros e a cidade propriamente dita, onde o ir e vir dos pedestres é a movimentação predominante no cenário, que não fornece um suporte para um diálogo entre cidade e baía. Uma grande esplanada cuja composição atual é obtida a partir da demolição do Elevado da Perimetral, com espaços que são retirados do automóvel e devolvidos à cidade e ao pedestre,

mas que não oferecem atratividade e não correspondem à uma centralidade, se tornando, assim, meramente residuais e não-habitados.

Uma requalificação no desenho deste espaço beneficiaria, sobretudo, aqueles que utilizam diariamente o transporte aquaviário e fazem uso de suas conexões com outros modais de transporte, como o VLT, o Metrô e as linhas de ônibus que circulam pelo Centro. Além disso, a melhoria espacial da Praça XV como espaço de convivência e permanência resultaria na adição de um espaço de lazer ao ar livre no centro da cidade, que atualmente conta com alguns espaços públicos de lazer e descanso, como o Campo de Santana e o novo Boulevard da Orla Conde, mas que possuem problemas seja em sua conservação ou em sua configuração.

Para além disso, o projeto traz uma contribuição à discussão contemporânea de remodelagem de frentes marítimas, processo, inclusive, que já acontece no Brasil desde o final do século XX,

com projetos como o Rio Orla e, mais recentemente, o Orla Conde, cujo escopo engloba, inclusive, as Praças XV de Novembro e Marechal Âncora, recortes de análise e intervenção deste presente trabalho.

O projeto a ser desenvolvido tem como referência o conceito de “urbanidade” descrito por Hans Ibelings no livro “De Cosas Urbanas” (Solà-Morales, 2008). Segundo o autor, a urbanidade se constitui na busca por um equilíbrio adequado entre densidade construída e mistura de atividades, entre espaços edificados e áreas livres, e nos usos e apropriações dado a eles, sendo aquilo que permite aos seus usuários participar e fazer parte da coletividade urbana através das oportunidades para se encontrarem uns com os outros, e de usufruírem com segurança e conforto da paisagem e de outros atributos do espaço urbano, podendo acontecer em qualquer lugar para onde convergem pessoas e edifícios.

objetivo geral

elaborar um projeto arquitetônico na Praça Marechal Âncora que seja um novo ponto de interesse e permanência na paisagem a fim de proporcionar uma nova relação entre a cidade e a Baía de Guanabara, se colocando como uma nova centralidade e um polo de atividades que vise ativar a área e trazer um novo foco sobre o Centro do Rio de Janeiro. Propor um espaço que tenha uma relação de diálogo com o contexto no qual se insere e que possibilite a conexão entre os espaços hoje separados pela Avenida Alfred Agache e pelas consequências ainda latentes das consecutivas intervenções urbanas na região da Praça XV de Novembro.

metodologia

01_ estudo da história da região analisada no trabalho e o conjunto de mudanças urbanas que resultaram na configuração atual do espaço e que ocorreram, sobretudo, desde o início do século XX;

02_ análise do recorte de intervenção em diferentes escalas como forma de compreender suas conexões com o contexto em que se insere, além de esturar suas potencialidades e fragilidades;

03_ estudo e análise de referências projetuais, como intervenções urbanas em centros históricos, transformações da orla marítima das cidades, equipamentos de uso público, entre outros;

04_ definição de uma área de intervenção e de estratégias projetuais para concepção e desenvolvimento de um projeto arquitetônico a partir de desenhos técnicos e peças gráficas.

recorte de estudo

A fundação da cidade do Rio de Janeiro, como se sabe, ocorreu em 1o de Março de 1565 e, a partir de então, a ocupação do território carioca se desenvolveu para além da região central e em direção ao sul, norte e oeste da cidade. Assim como a grande maioria das outras metrópoles do mundo, a cidade do Rio teve um ritmo de crescimento intenso e acelerado no final do século XIX, que pode ser explicado pela explosão demográfica e pela canalização de investimentos para a produção da cidade. Ainda que compartilhe diversas similaridades com outros processos de expansão urbana, a cidade carioca se distingue, principalmente, pelas transformações que foram ocorrendo gradativamente no seu sítio original, com supressão de morros, perfuração de túneis, aterros de mangues e lagoas e urbanização de morros íngremes: intervenções na paisagem natural.

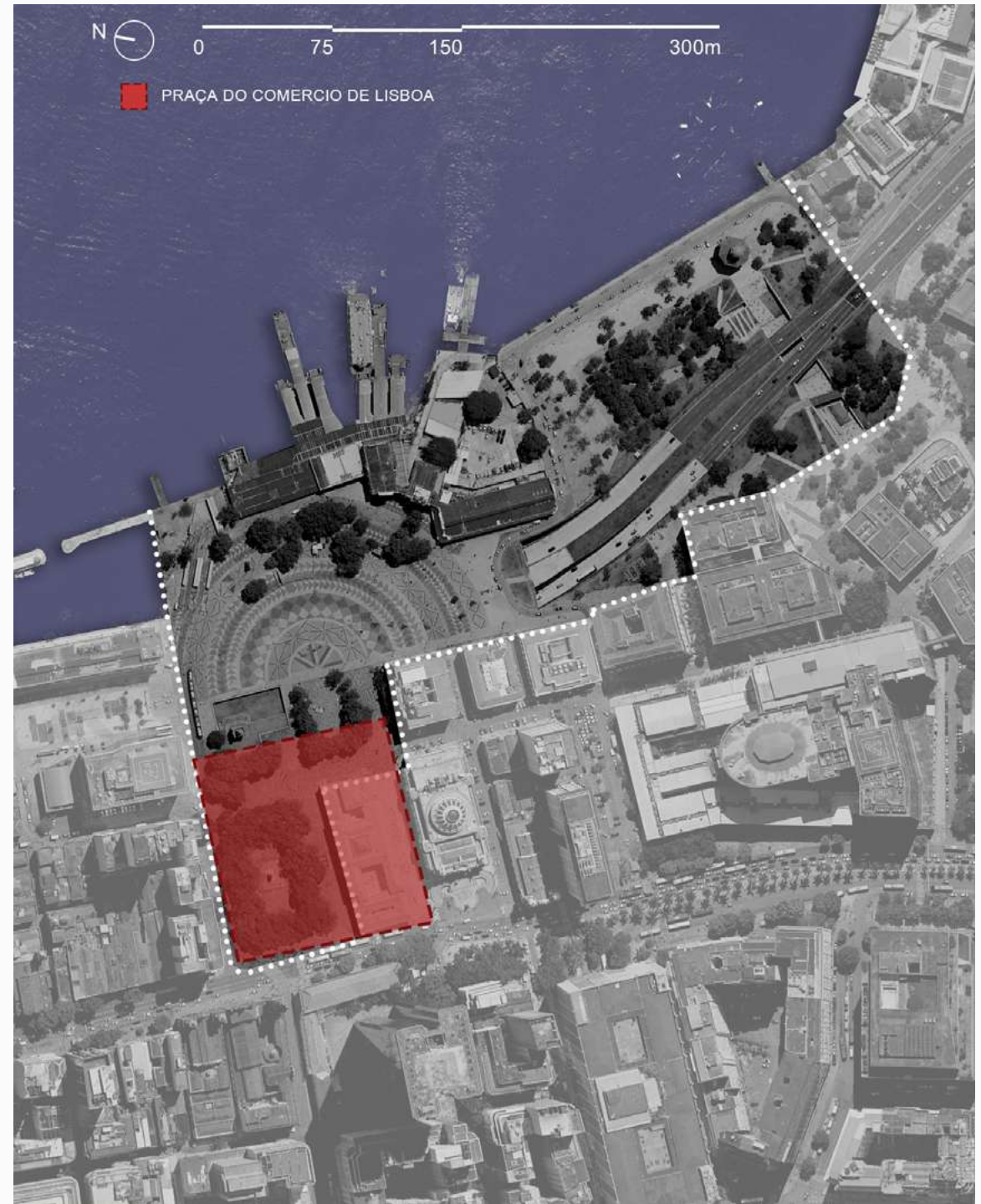
De todas as transformações ocorridas no território, é necessário destacar o longo processo de aterros sobre mangues, lagoas, mares e, principalmente, a Baía de Guanabara. A conquista de terrenos sobre as águas tornou-se uma prática constante nas diversas obras urbanísticas desenvolvidas na cidade, resultando em uma superfície de cerca de 50 km quadrados (Andreatta, 2006) que definiu a atual orla marítima da cidade.

Tendo como preocupação a relação da cidade do Rio de Janeiro e a Baía da Guanabara, assim como as contínuas transformações urbanísticas que modificaram o sítio geográfico original do Centro, diminuindo a sua importância como núcleo histórico da cidade, adotou-se como recorte de intervenção para esse trabalho a região da Praça XV até a Praça Marechal Âncora, incluindo a área da estação das barcas.

recorte de estudo

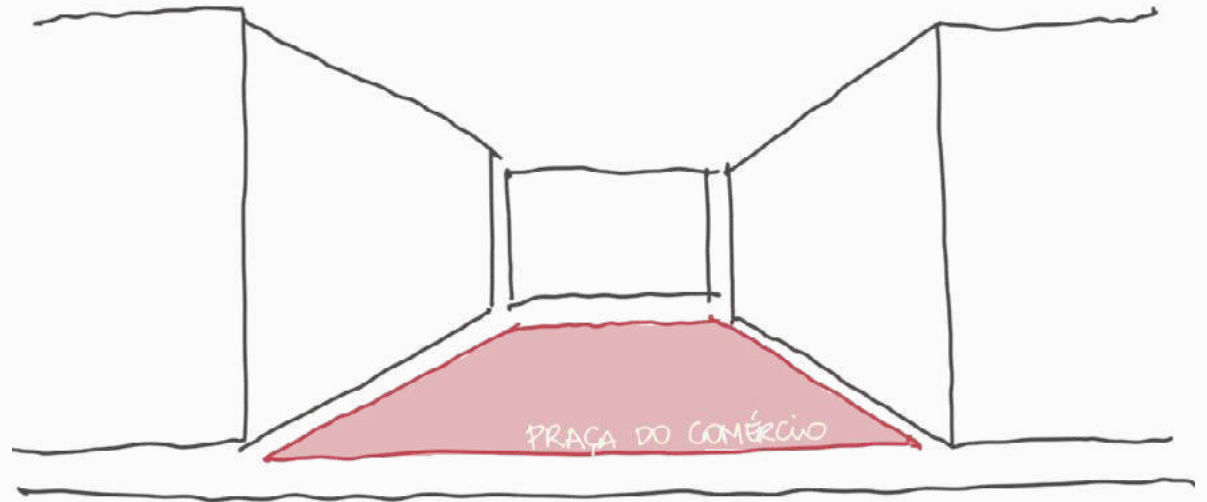
Principal entrada da cidade durante o Brasil colônia, a Praça XV de Novembro foi construída no final do século XVIII e era formada por um largo e pelo Palácio dos Governadores. Espaço cívico e palco de grandes acontecimentos históricos, como a coroação dos imperadores Dom Pedro I e Dom Pedro II e da Revolta da Chibata já nos primeiros anos da República, o Largo foi concebido em um formato quadrilátero, segundo o esquema tradicional de praças militares usado também no Terreiro do Paço, em Lisboa, que se projetava sobre o Rio Tejo.

Apesar desta inspiração, a configuração atual da Praça XV passou por sucessivas transformações, sobretudo devido ao processo de aterros e avanços sobre a Baía de Guanabara que ocorreram na cidade. Dessa forma, o quadrilátero original da Praça, situado próximo à Rua Primeiro de Março, está hoje muito distante da orla da Baía de Guanabara e, portanto, não possui mais uma relação com a mesma.

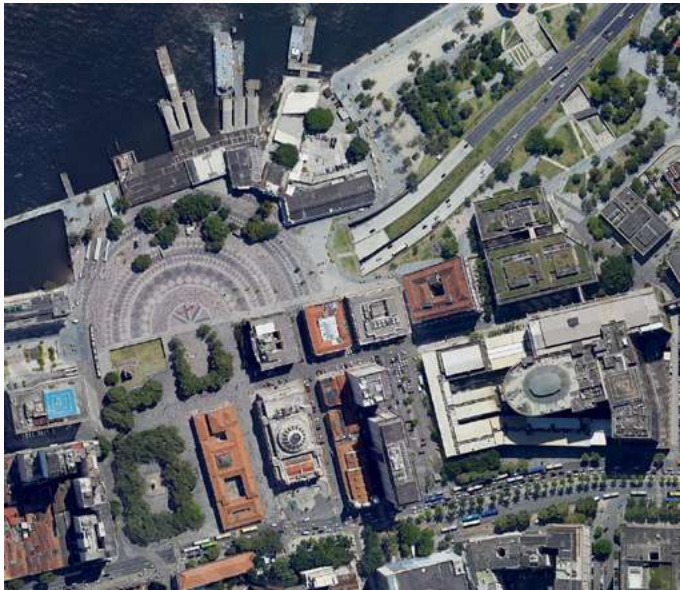




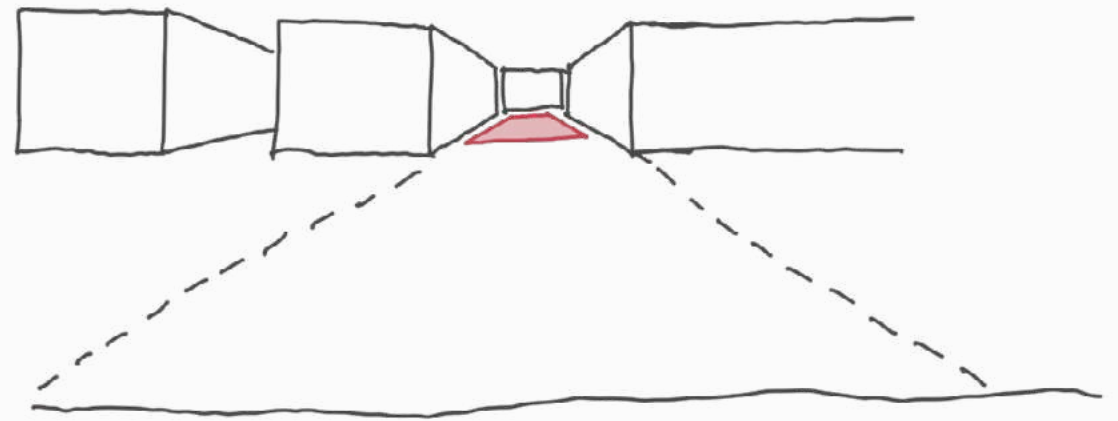
0 200m



ORMA DA CIDADE DE LISBOA

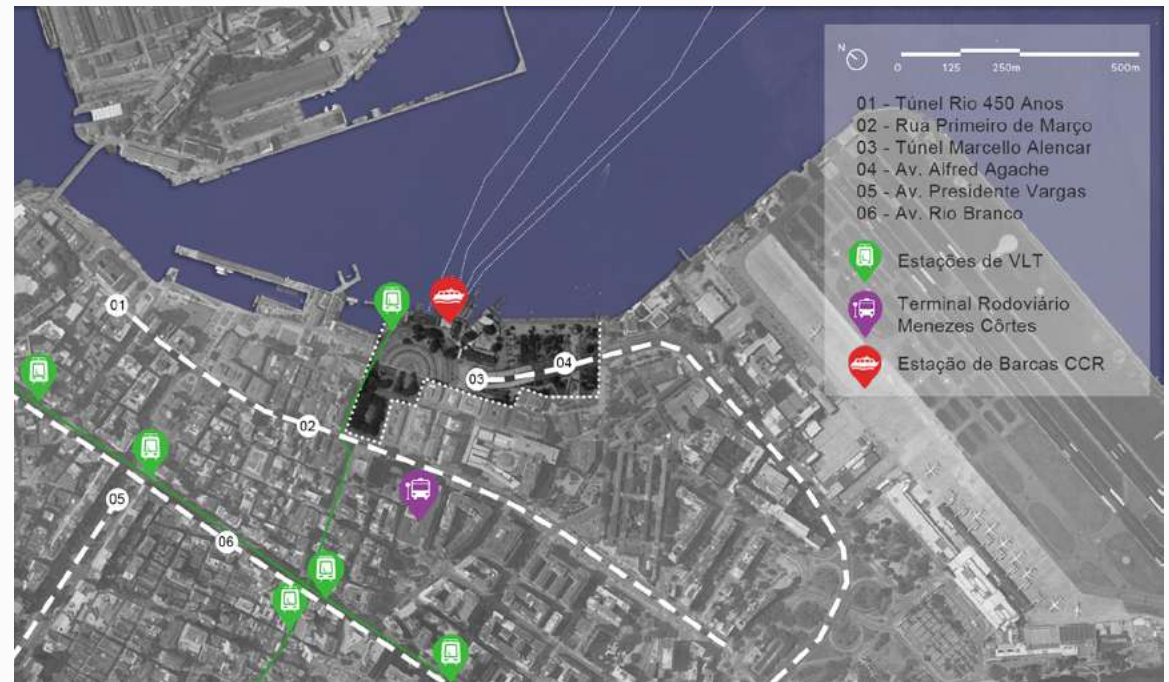


0 200m



ORMA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

recorte de estudo



contexto urbano

A região da Praça XV, importante recorte do núcleo histórico central, dispõe de uma oferta de modais de transporte situados em seu entorno, dos quais se destacam a estação do Metrô do Largo da Carioca, duas linhas de VLT, além do Terminal Rodoviário Menezes Côrtes, ponto final de diversos ônibus. Dessa forma, percebe-se como a região está articulada à malha de transportes e dispõe de uma oferta de meios de transportes em sua proximidade que permitem que seja acessada de diferentes partes da cidade.

Além disso, sua localização central representa também uma proximidade em relação a diversos pontos importantes da cidade, como a Praça Mauá, o Largo da Carioca, a Igreja da Candelária, o Museu Histórico Nacional, entre outros.

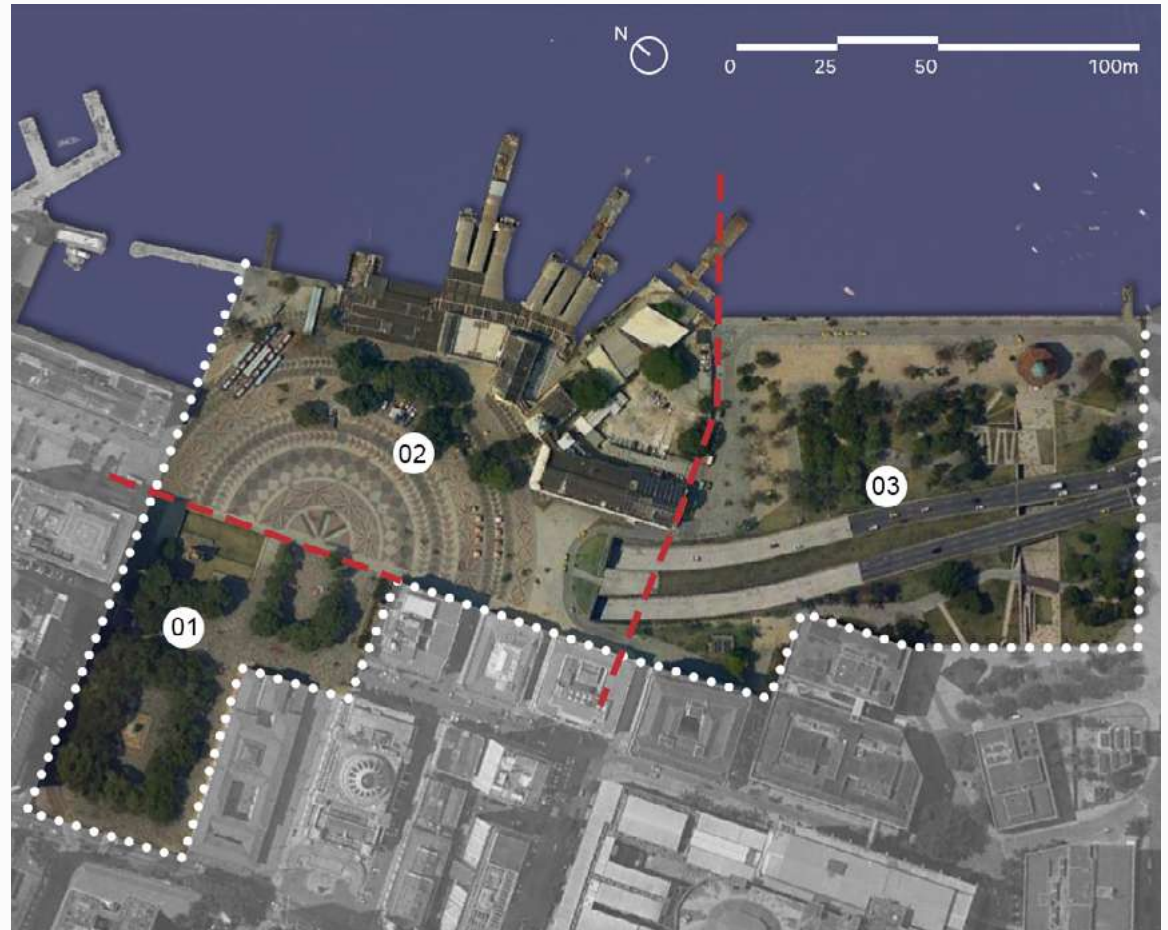


recorte de estudo

diferentes espacialidades

Dentro do recorte escolhido para o desenvolvimento deste trabalho destacam-se alguns pontos e elementos importantes que auxiliam na definição deste espaço como um centro histórico e cujo desenvolvimento passa por uma sobreposição de tempos: o Chafariz do Mestre Valentim, a Estação das Barcas, o restaurante Albamar - resquício do antigo Mercado Municipal - além do mosaico em forma de mandala existente hoje próximo à estação das barcas. Estes elementos funcionam também como símbolos destes espaços na paisagem, auxiliando na definição de uma identidade.

Cabe se destacar também a possível leitura do espaço em 3 “praças” distintas, com ambiências diferentes e, portanto, demandas e possibilidades de intervenção diferentes: a Praça do Paço (01), a Esplanada das Barcas (02) e a Praça Marechal Âncora (03).



chafariz mestre valentim



estação de barcas



restaurante albamar



recorte de estudo

diferentes espacialidades

A Praça do Paço possui uma vasta cobertura arbustiva que proporciona amplos espaços sombreados, o que a torna mais agradável para a permanência e circulação. Está próxima a pontos importantes como a Rua Primeiro de Março, o Paço Imperial, o Arco do Teles e o Chafariz do Mestre Valentim.

A Esplanada das Barcas possui uma escala diferente da Praça do Paço e de certa forma se torna desproporcional à escala do pedestre. A amplitude do espaço não permite uma relação muito clara com as fachadas dos edifícios do entorno, o que dificulta a delimitação espacial do lugar. Além disso, a presença de vegetação próxima à entrada da estação das barcas evidencia o vazio deixado pela demolição do Elevado da Perimetral.

Ambos os espaços são utilizados mais como transição entre a estação das barcas e o metrô da Carioca, importante conexão intermodal para o tráfego entre a cidade do Rio com Niterói. No entanto, a Feira de Antiquidades proporciona às praças uma nova dinâmica, questão que será abordada em seguida.



recorte de estudo

pontos de interesse

Visando compreender as problemáticas e potencialidades do recorte e sua relação com seu entorno, foi feita uma análise dos possíveis pontos de interesse encontrados neste recorte da cidade, a fim de se buscar os motivos pelos quais os mesmos não se colocam como um atrativo à permanência.

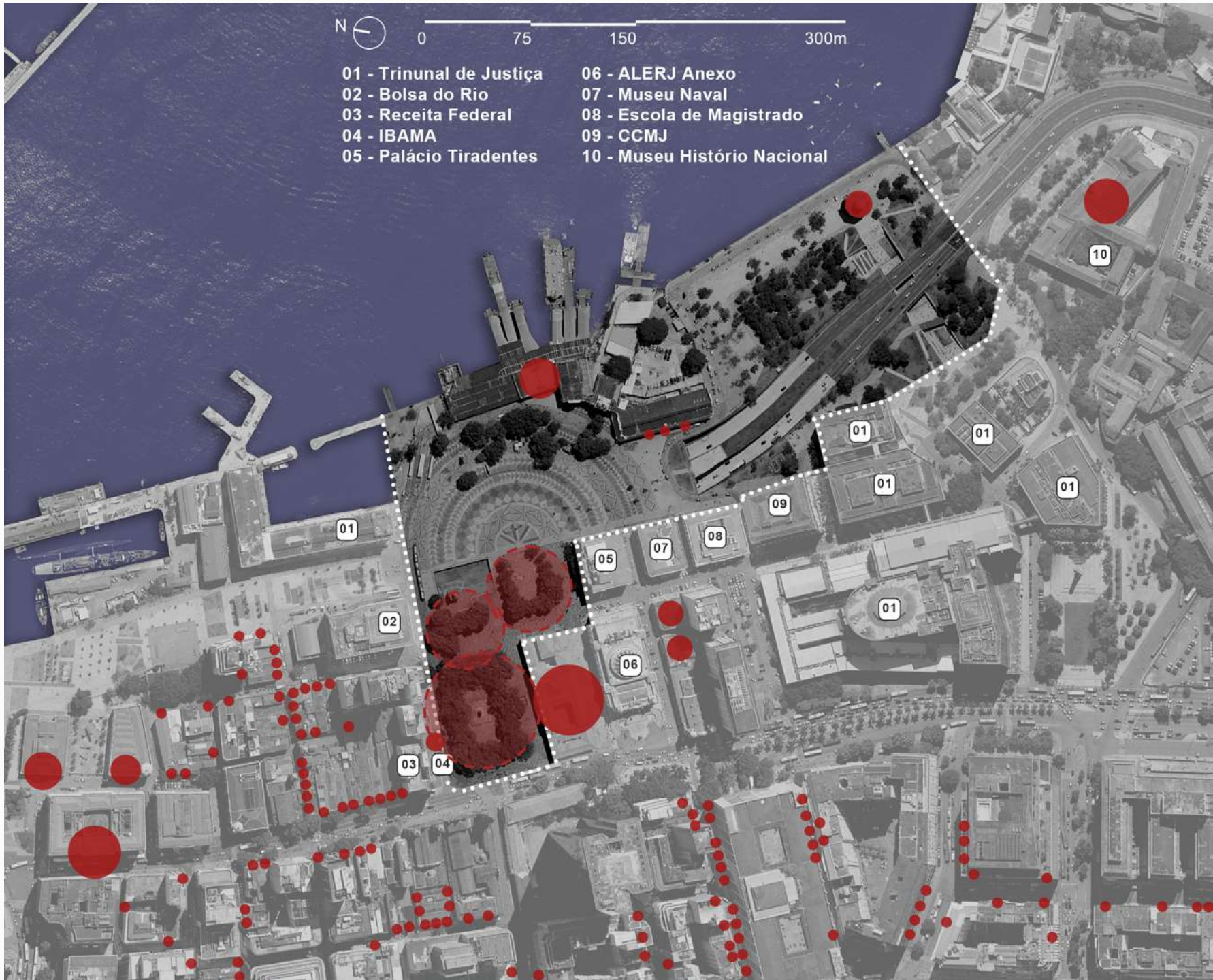
Assim, o que se pode observar na imagem a seguir é a disparidade entre a quantidade de pontos de interesse dentro do recorte e de seu entorno imediato, em comparação com espaços um pouco mais afastados, como os museus próximos à Candelária.

Além disso, é importante destacar a presença de uma série de edifícios institucionais que não possuem um atendimento ao público ao longo do limite do recorte de estudo e intervenção: edifícios altos e imponentes cujas fachadas apresentam poucas aberturas e que não se encontram voltadas para as praças do recorte de intervenção.

José Lamas, em seu texto “Morfologia Urbana e Desenho da Cidade”, discorre sobre a função da fachada como “transição entre o mundo coletivo do espaço urbano e o mundo privado das edificações”.

Dessa forma, com relação às fachadas voltadas para o recorte de intervenção, têm-se um espaço público segregado, sem atrativos à ocupação e permanência e deixado às costas da cidade, sem que haja um diálogo entre espaço edificado e livre.

Apesar disso, pode-se dizer que o ponto de maior interesse é dentro da espacialidade da Praça XV de Novembro: a Feira de Antiguidades. No entanto, o fato da feira acontecer apenas aos sábados, coloca sobre a Praça uma grande disparidade de circulação de pessoas entre os dias de seu funcionamento e os demais, quando se pode observar uma grande ausência de ocupação e permanência.







recorte de intervenção

o mercado e o elevado

A praça Marechal Âncora foi palco de diversas transformações ao longo da sua história, dentre as quais se destacam aquelas relacionadas à construção e demolição do Mercado Municipal e do Elevado da Perimetral, cujos impactos na paisagem da frente marítima do Centro têm uma grande influência na definição da configuração atual deste espaço.

Inaugurado em 1907 durante a gestão de Pereira Passos, o Mercado Municipal da Praça XV foi idealizado para atender às demandas contemporâneas de progresso técnico e modernização, além de contribuir para o processo de ordenação do comércio informal de ambulantes e feirantes, existente na região central desde o final do século XVIII. O mercado foi concebido para substituir o antigo Mercado da Candelária, construído em 1841 e demolido em 1911, localizado na extinta Praia do Peixe, seguindo as lógicas vigentes de remodelação urbana do centro do Rio de Janeiro.

O Mercado Municipal possuía planta quadrada com pavilhões longitudinais com quatro torreões nos cantos e um maior, central, com um relógio. O complexo apresentava uma tipologia arquitetônica industrial, com pavilhões com telhados em lanternins e construídos em estrutura metálica. Os quatro acessos principais eram marcados por grandes pórticos e delimitavam quatro eixos principais de circulação interna, sendo complementados pelos demais: eixos paralelos aos principais faziam a distinção entre os diferentes volumes, além dos dois eixos diagonais que conectavam os torrões dos cantos.

Situado às margens da Baía de Guanabara e ocupando uma superfície de aproximadamente 5.000m², o Mercado Municipal foi importante para a região por representar um forte ponto de interesse e atratividade na frente marítima da cidade. Dessa forma, o Mercado pôde estabelecer uma relação entre cidade e

frente marítima que hoje já não existe da mesma forma na região e que pode explicar algumas das problemáticas encontradas, que serão abordadas mais à frente.

Em meados de 1960 foi construído o Elevado da Perimetral, um eixo de conexão norte-sul. Essa grande obra se deu em um contexto de ditadura militar no qual a lógica operante era a da modernização capitalista e desenvolvimento econômico em que a circulação do automóvel deveria ser facilitada. Assim como outras grandes obras públicas da época, a construção do viaduto produziu “efeitos de difícil reversão, criando uma paisagem cultural que resultava em um contexto urbano próprio e, quase sempre, deletério à visão paisagística” (Andreatta, 2019).



WAS



recorte de intervenção

o mercado e o elevado

A construção do Elevado da Perimetral resultou em fortes impactos no tecido urbano do centro histórico, sobretudo por representar uma fragmentação física do espaço entre cidade e baía, além de desvalorizar a frente marítima por mais de 50 anos, separando a cidade de sua “verdadeira vocação histórica e geográfica que era o caminho para o mar” (Civale, 2015).

No final dos anos 1990 houve a primeira proposta de demolição da via expressa, que tinha como objetivo a organização dos fluxos relacionados à estação de barcas, a recuperação da qualidade arquitetônica e ambiental da região e a estruturação do espaço, de forma a favorecer a continuidade dos espaços públicos.

Cabe destacar que essa é uma discussão do campo do urbanismo iniciada na Europa e Estados Unidos nos anos 1960 que valorizavam os espaços públicos, o traçado tradicional da malha

urbana anterior ao pensamento moderno e a vida cotidiana, em detrimento do automóvel como figura central do planejamento urbano. No Brasil, essa discussão só chegaria a partir de meados da década de 1970, no contexto da redemocratização.

Contudo, por falta de condições financeiras e políticas, o projeto não foi realizado em sua totalidade e apenas o trecho em frente à Estação de Barcas pôde ser demolido.

O plano de demolição da Perimetral foi trazido de volta à discussão pelo prefeito Eduardo Paes. A proposta de derrubada da grande estrutura viária encontrou condições favoráveis à sua elaboração no contexto dos projetos de preparação para os Jogos Olímpicos de 2016 em um projeto revitalização da Zona Portuária que seguiu a discussão contemporânea de renovação de espaços públicos, sobretudo em regiões centrais.

recorte de intervenção

o mercado e o elevado

A sequência de fotos mostrada nas páginas seguintes busca ilustrar a evolução urbana da região da Praça Marechal Âncora no século XXI, quando o Elevado da Perimetral ainda estava de pé e as consequentes alterações na paisagem após a sua demolição.

Percebe-se ao analisar a imagem de 2000, como as práticas rodoviaristas modelaram o espaço urbano e transformaram a atual Praça Mal. Âncora em um grande estacionamento de veículos particulares, um grande terminal de ônibus municipais, além de todo o impacto causado pela Perimetral.

Em 2008, o que se destaca é a presença de uma vasta arborização, mesmo que associada ao estacionamento, além da construção de uma praça próxima ao complexo do Tribunal de Justiça, mas que em 2014 já não existe mais, dando lugar a um novo edifício do Tribunal. Além disso, pode se perceber uma redução na cobertura vegetal.

Em 2015, observava-se a região da Praça XV e da Praça Mal. Âncora sem o Elevado da Perimetral e ainda sem o novo mergulhão do Túnel Marcello Alencar. Assim, ainda que momentaneamente, estabeleceu-se uma continuidade do espaço livre e uma verdadeira conexão entre as duas praças.

Por fim, em 2016, o desenho atual da praça Mal. Âncora já pode ser visualizado junto à construção da passarela sob a Avenida Alfred Agache e o mergulhão da entrada do túnel. Ambos os lados da via foram ornamentados com jardins e gramados, com demarcação de eixos e caminhos. É possível identificar também a ocorrência de uma feira no local, possivelmente a Feira de Antiquidades que tradicionalmente ocorria sob o Elevado da Perimetral e que atualmente ocorre próximo ao Paço Imperial e ao Chafariz do Mestre Valentim. Além disso, o mosaico em mandala próximo à estação de barcas foi reformado.

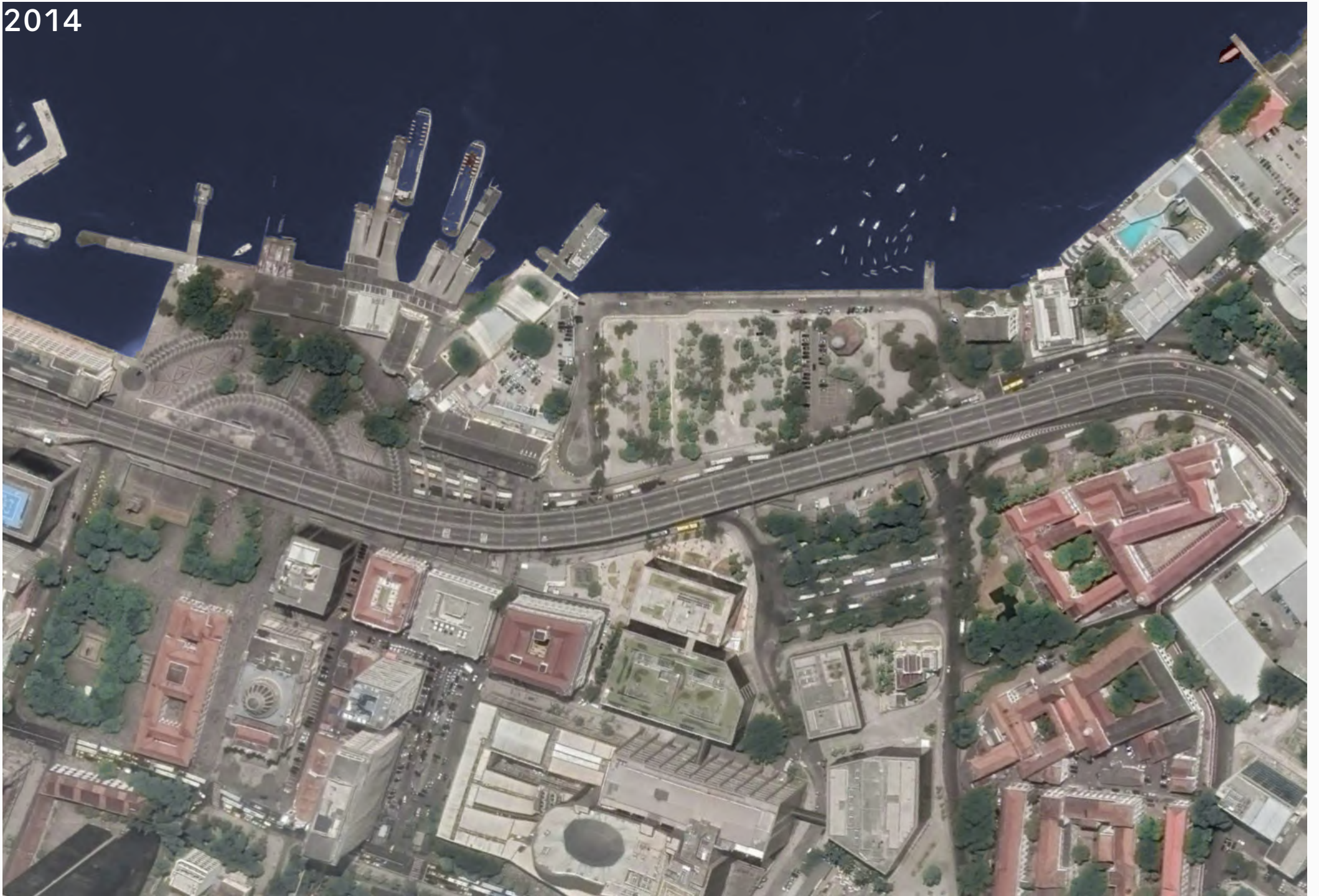
2000



2008



2014



2015



2016



recorte de intervenção

a praça marechal âncora

Ao lado da Praça XV encontra-se a Praça Marechal Âncora, onde antigamente se encontrava o já citado Mercado Municipal - e atual Restaurante Albamar - e por onde se pode acessar o Museu Histórico Nacional. Antes conhecida como Largo do Moura, a praça foi remodelada durante as obras do Porto Maravilha e reinaugurada em 2016.

A Praça é cortada pela Avenida Alfred Agache, uma extensão da Avenida Beira-Mar que, logo antes de chegar à altura da estação de barcas, se transforma no túnel subterrâneo Marcello Alencar, inaugurado em 2016 e concebido para substituir o antigo Elevado da Perimetral, demolido anos antes. Assim, se configura ainda como um espaço de frente marítima em que a presença do automóvel é marcante e agente ativo na configuração do espaço e na caracterização da paisagem.

A conexão entre essas diferentes espacialidades da Praça é feita por uma passarela rebaixada por debaixo da via expressa e alinhada com o Albamar, com desníveis em rampas e escadas.

O tratamento paisagístico ao qual a área foi submetida resultou em uma configuração espacial que conta com gramados contínuos às margens da Av. Alfred Agache, além de outros espaços de grama associados a recortes que indicam percursos. Por fim, a Praça Marechal Âncora conta com uma grande área de sombreamento fruto da cobertura vegetal presente no local.

Apesar disso, o projeto de 2016 não foi suficiente para transformar o espaço em um lugar de permanência e com atrativos. O único ponto de interesse na paisagem é o próprio restaurante Albamar, mas seu restrito horário de funcionamento e o valor médio do cardápio são pontos que fazem com que o restaurante não seja tão frequentado.

Há de se ressaltar, no entanto, a potencialidade do espaço, presente na memória e patrimônio do Mercado Municipal, representado pela resistência do Restaurante Albamar, tombado na esfera estadual em 1983, e também pela possibilidade de contemplação da Baía de Guanabara a partir do cais.

Além disso, o que se observa é a relação entre o espaço livre e as fachadas no entorno da Praça não permite uma delimitação espacial que aproxime a escala do lugar à escala do pedestre, dada a amplitude do espaço.

Os possíveis caminhos peatonais estão relacionados, principalmente, à parte próxima à estação das barcas, sendo os dois pontos de acesso à Praça Marechal Âncora, não se colocando na paisagem como convidativos uma vez por estarem muito próximos à entrada do Túnel Marcello Alencar. Assim, não há continuidade no espaço entre as duas praças, o que resulta numa fragmentação do espaço, que é amplificada pela existência de uma única forma de atravessamento de um lado da via expressa para o outro: a passarela rebaixada, posicionada do outro lado da Praça Marechal Âncora.

Por essa soma de potencialidades e problemáticas, a Praça Mal. Âncora foi escolhida para ser o espaço de intervenção deste trabalho, que será aprofundado em seguida.



Fachadas sem relação de delimitação visual

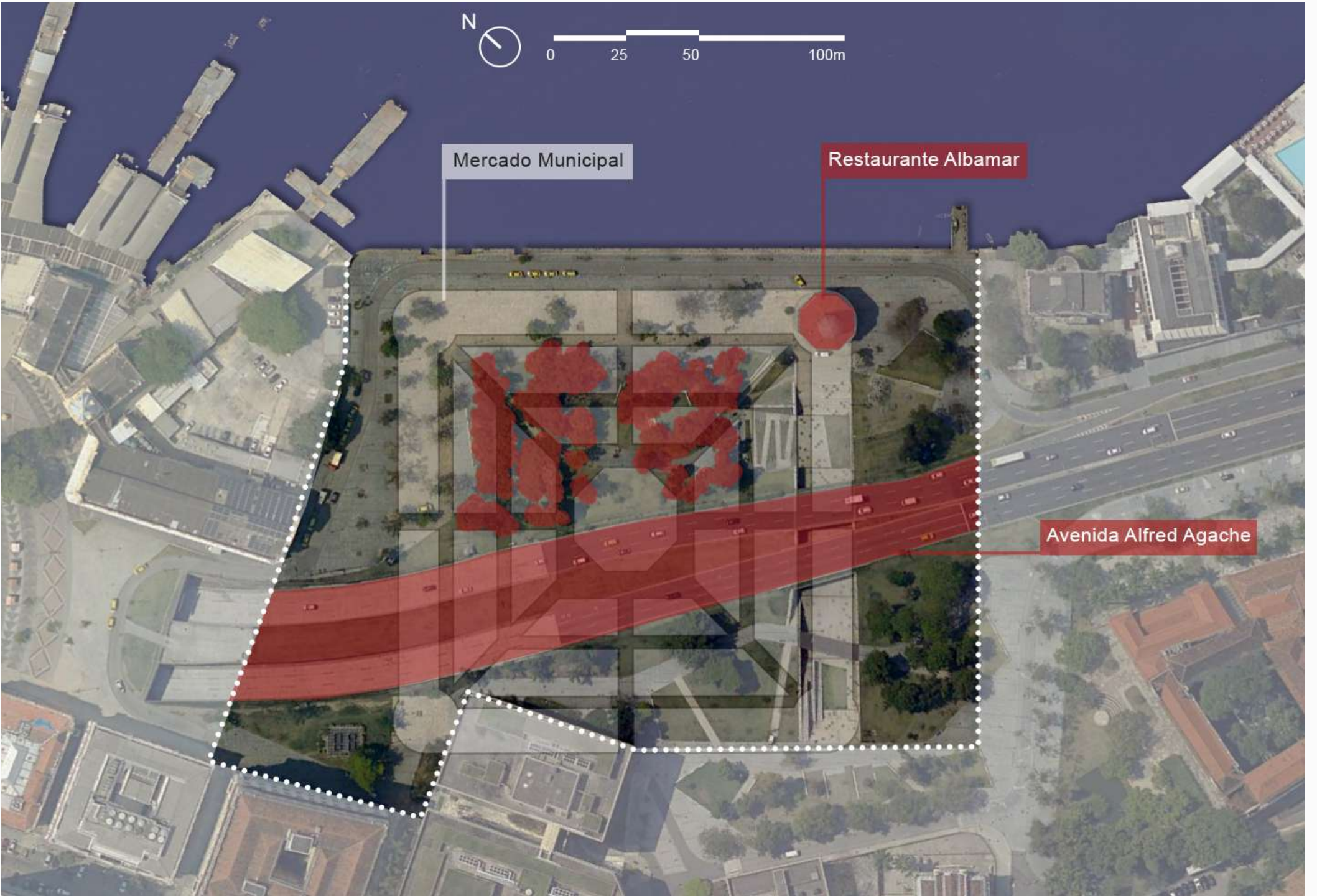




Mercado Municipal

Restaurante Albamar

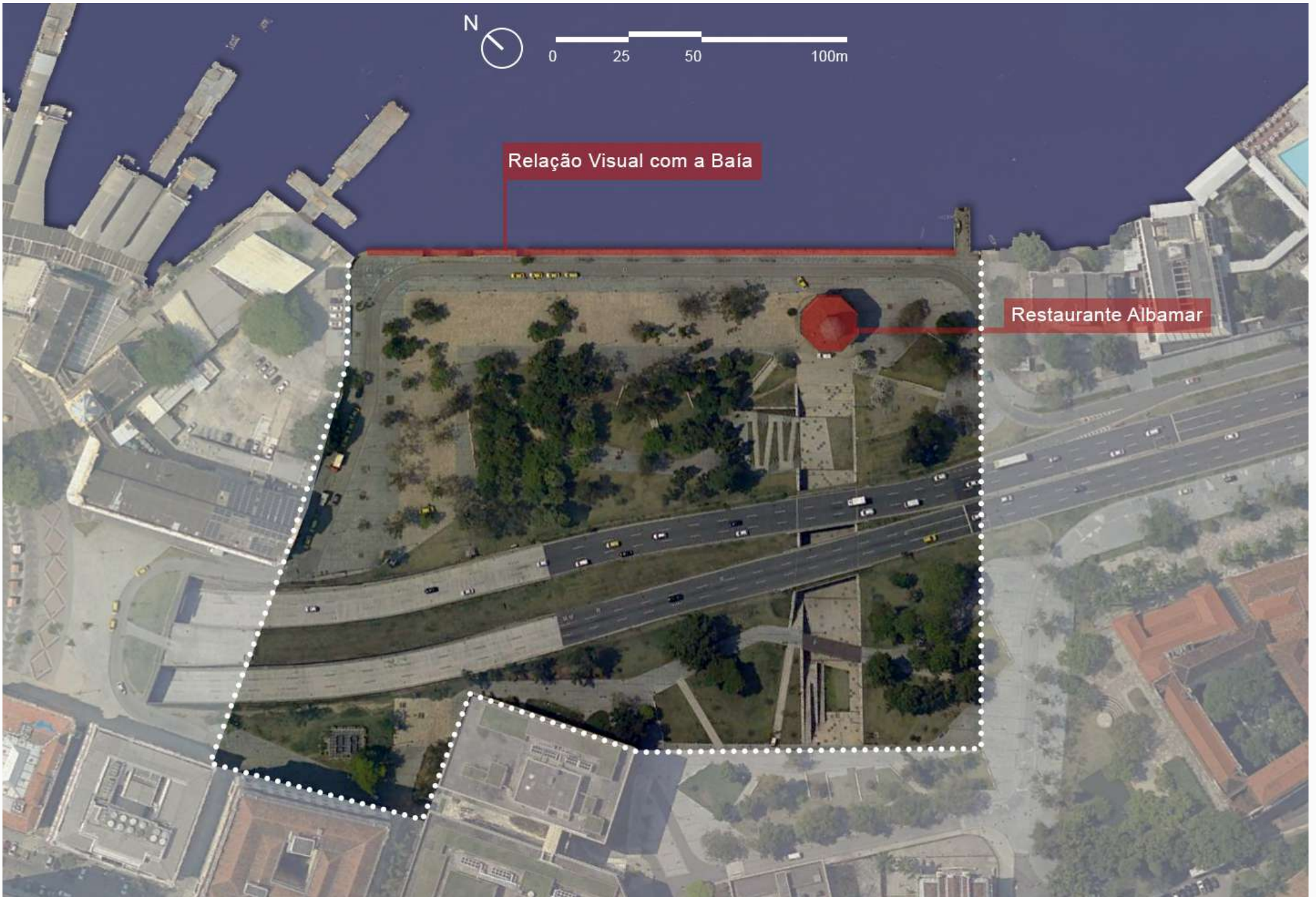
Avenida Alfred Agache





Relação Visual com a Baía

Restaurante Albamar



referências projetuais

- 01_ ver-o-peso - belém, pa
- 02_ cadeg - rio de janeiro, rj
- 03_ mercado municipal de
famalicão - portugal
- 04_ piscinas públicas -
bellinzona, suíça

As referências projetuais foram escolhidas e divididas a partir do tipo de contribuição possível para o presente trabalho. Os projetos do Ver-o-Peso e da CADEG servem como exemplos de mercados tradicionais que mesclam pontos de comércio com espaços de permanência, a partir de uma articulação entre lojas, restaurantes, feira de alimentos e floriculturas. Nos demais casos, a referência a ser usada é a das formas e tipologias arquitetônicas que auxiliam na definição do objeto proposto na intervenção projetual deste trabalho.

referências projetuais

ver-o-peso - belém, pa

Inaugurado em 1625, o Mercado Ver-o-Peso é um dos mercados públicos mais antigos do país e está situado em Belém, no Pará. O conjunto arquitetônico e paisagístico no qual o mercado se insere foi reconhecido pelo IPHAN em 1977 e contempla mais de 25 mil metros quadrados com uma série de construções históricas das quais se incluem o Boulevard Castilhos França, o Mercado de Carne e o Mercado de Peixe, o casario, as praças do Relógio e Dom Pedro II, a doca de embarcações, a Feira do Açaí e a Ladeira do Castelo.

A origem do Mercado se deu a partir do intenso movimento de comércio de produtos na cidade durante o século XVIII, fruto da condição que Belém ocupava como o maior entreposto comercial da região Norte, sendo um ponto central na comercialização de produtos oriundos da extração da Floresta Amazônica e que tinham destino em mercados locais e internacionais. Além disso, a cidade era o principal ponto de chegada dos produtos vindos da Europa para atender às demandas do mercado regional.

O mercado se destaca como um lugar de intensa vida social e intercâmbio cultural, um espaço onde as práticas trabalhistas tradicionais têm lugar e uma complexa teia de relações sociais é tecida, envolvendo o comércio de natureza comercial, mas também simbólica. É um dos principais cartões postais da cidade, ponto turístico cultural e econômico, e é considerado uma das maravilhas do estado.

O complexo passou por duas grandes reformas, sendo a primeira em 1985, quando foram feitas melhorias no Mercado de Ferro, Solar da Beira (sendo transformado em restaurante e espaço cultural), a Praça do Pescador e a feira livre do mercado. Além disso, foi feita também a construção da Praça dos Velames e a montagem de barracas padronizadas.

Em 1998 e 2002, ocorreu a segunda reforma em etapas, com intervenção geral na feira, contemplando aspectos paisagísticos do local e qualificatórios dos feirantes.

CADEG - rio de janeiro, rj

O Centro de Abastecimento do Estado da Guanabara foi construído após a demolição do Mercado Municipal da Praça XV e a não renovação do contrato entre a Prefeitura do Rio e a Companhia que administrava o mercado. Assim, os comerciantes, que perderam seus pontos de venda e seu espaço de trabalho com o fim do Mercado Municipal, se reuniram em uma assembleia com o objetivo de buscar um novo lugar para abrigar as atividades do antigo mercado.

Além de oferecer um vasto mercado alimentício e ser um importante ponto de abastecimento de produtos, o mercado possibilita também a compra de calçados e vestuários, além de serviços diversos, como bancas de jornal, bancos, bares, chaveiros, farmácias, pet shops e outros.

A construção do CadeG faz parte de um contexto de valorização e revitalização de mercados. Suas atividades não estão voltadas somente para o abastecimento, sendo hoje considerado também um local de “lazer” para a população carioca, sendo palco de festivais gastronômicos.

ver-o-peso - belem, pa



cadeg - rio de janeiro, rj



referências projetuais



mercado municipal de famalicão - portugal

Inaugurado a 21 de Setembro de 1952, o Mercado Municipal de Famalicão apresentou-se, após muitas décadas, como um espaço obsoleto sem capacidade dinâmica para atrair novos e diversificados consumidores, sendo necessária uma intervenção.

O volume principal, mantido e reabilitado, toma a forma de uma linha quebrada e implanta e está presente em um nível superior. Os espaços interiores são ocupados por vários estabelecimentos comerciais.

A intervenção no Mercado, projetada por Rui Mendes Ribeiro, visou a sua reabilitação, com a premissa de realçar o seu carácter arquitetónico e melhorar as condições existentes. Assim, junto à intervenção no edifício existente, foi construída uma nova estrutura metálica com o objetivo de satisfazer as necessidades do Mercado, além de possibilitar a abertura de uma nova frente urbana. A membrana externa do volume proposto permite sombreamento e ventilação do corpo ao mesmo tempo que integra os espaços do mercado.

piscinas públicas - bellinzona, suíça

O projeto para as piscinas públicas de Bellinzona, pensado por Aurelio Galfetti, inclui três piscinas e demais áreas de suporte às mesmas, como terraços e cafetarias, por exemplo.

A estrutura em concreto armado constrói a paisagem e funciona como um elemento organizador do território: materializa um caminho a seis metros acima do nível do chão ao mesmo tempo que relaciona o espaço público das piscinas com a planície em que se encontra. Uma visão espacial global é implementada para abordar todos os aspectos funcionais e de gestão: a cidade está ligada ao rio através de um grande vazio por uma passarela, uma estrutura que traz abertura à extensão da cidade, concebida dentro da paisagem, pronta para acolher novas atividades.

A abordagem territorial permite a ligação entre a cidade e o rio, conquistada por meio de uma ponte pedonal, uma estrutura aberta que dá um carácter indeterminado a esta expansão urbana.

O QR code no topo da página leva a um interessante vídeo sobre o projeto.

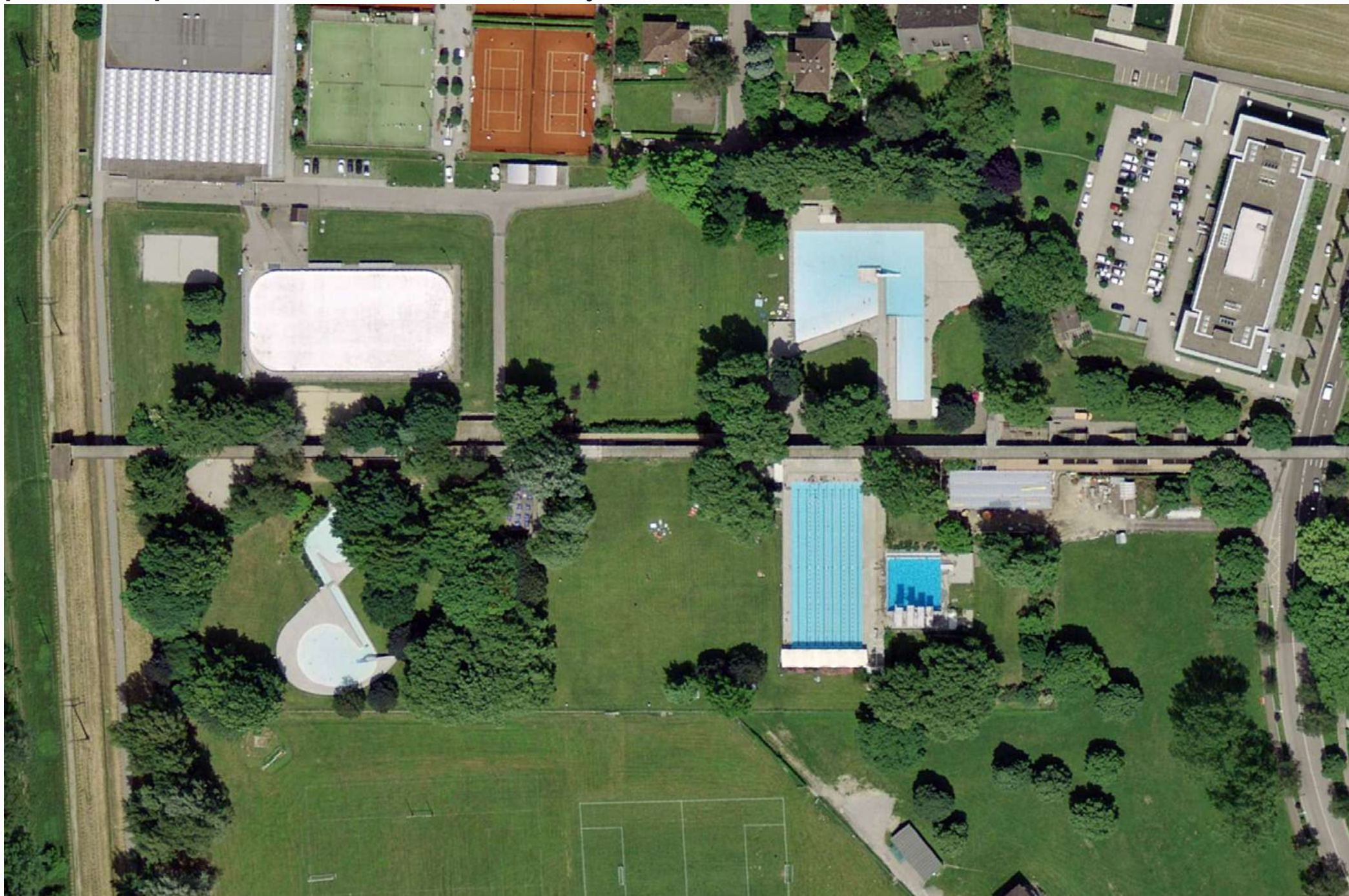
mercado municipal de famalicão - portugal



mercado municipal de famalicão - portugal



piscinas públicas - bellinzona, suíça



piscinas públicas - bellinzona, suíça



intervenção projetal

A partir da análise da paisagem e de suas potencialidades e fragilidades, desenvolveu-se a ideia de um projeto arquitetônico que pudesse se colocar no local de intervenção como uma centralidade, permitindo a apropriação do espaço, a permanência e o desenvolvimento de novas relações entre cidade, baía e as pessoas.

Um novo mercado local que pudesse abrigar diferentes tipos de feiras e atividades, como por exemplo feira de antiguidades, feiras do livro, comércio de artesanato, brechós e etc, foi pensado para atrair as pessoas a ocuparem essa região central da cidade que é por vezes esquecida.

A intenção projetual se desenvolve a partir da recuperação da centralidade do antigo Mercado Municipal como espaço de permanência, trocas e convivência. O novo mercado busca fomentar essa sociabilidade ao passo que se insere numa paisagem marcada pelos diversos fragmentos de tempo, enquanto se insere como mais um marco da evolução urbana neste recorte da cidade.

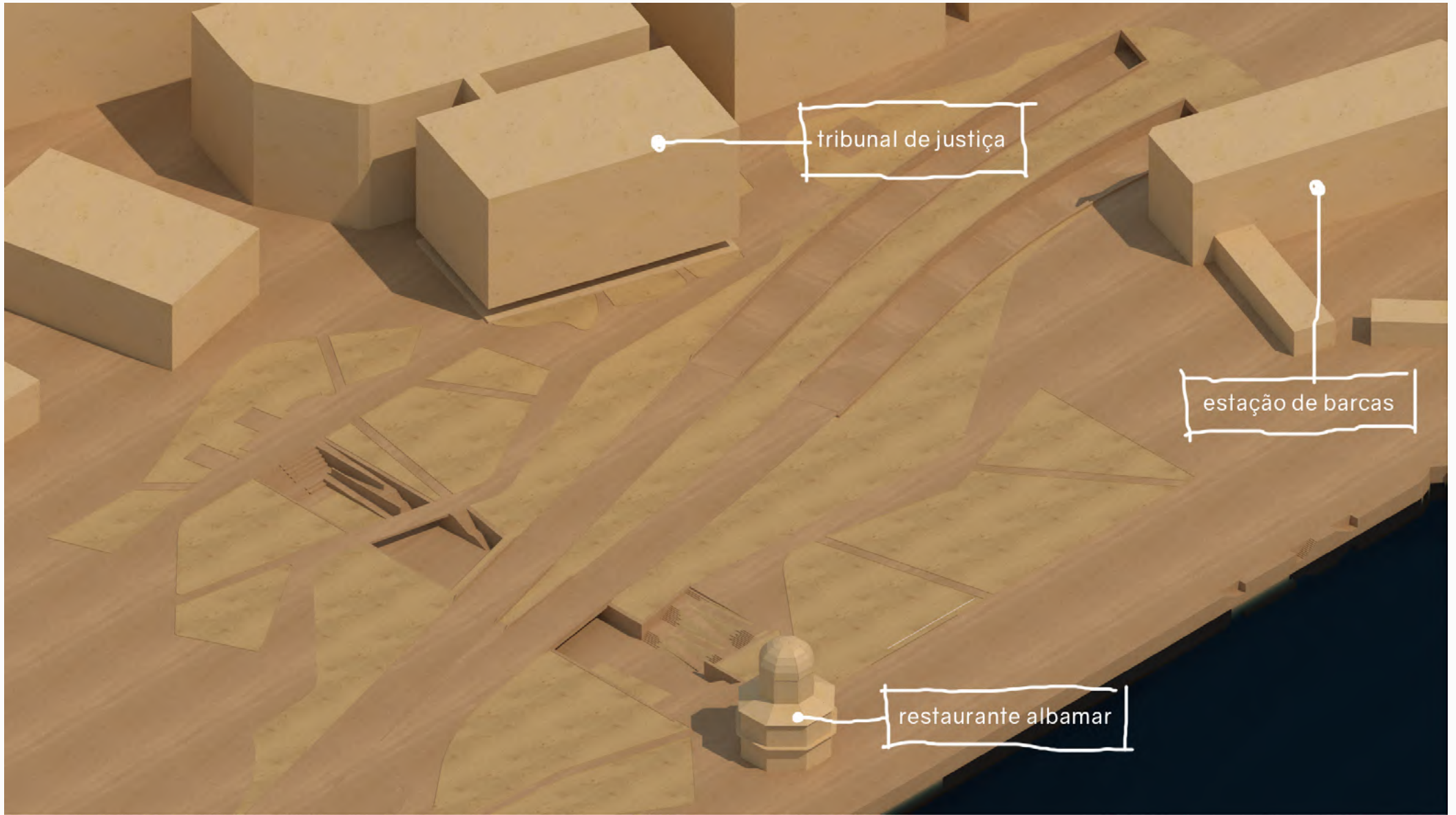
A concepção da volumetria do projeto se inicia na recuperação da forma do antigo mercado, com seus volumes longitudinais recortados por eixos de circulação e os cinco torreões, e se divide em dois momentos: um de subtração e outro de adição de volumes e planos.

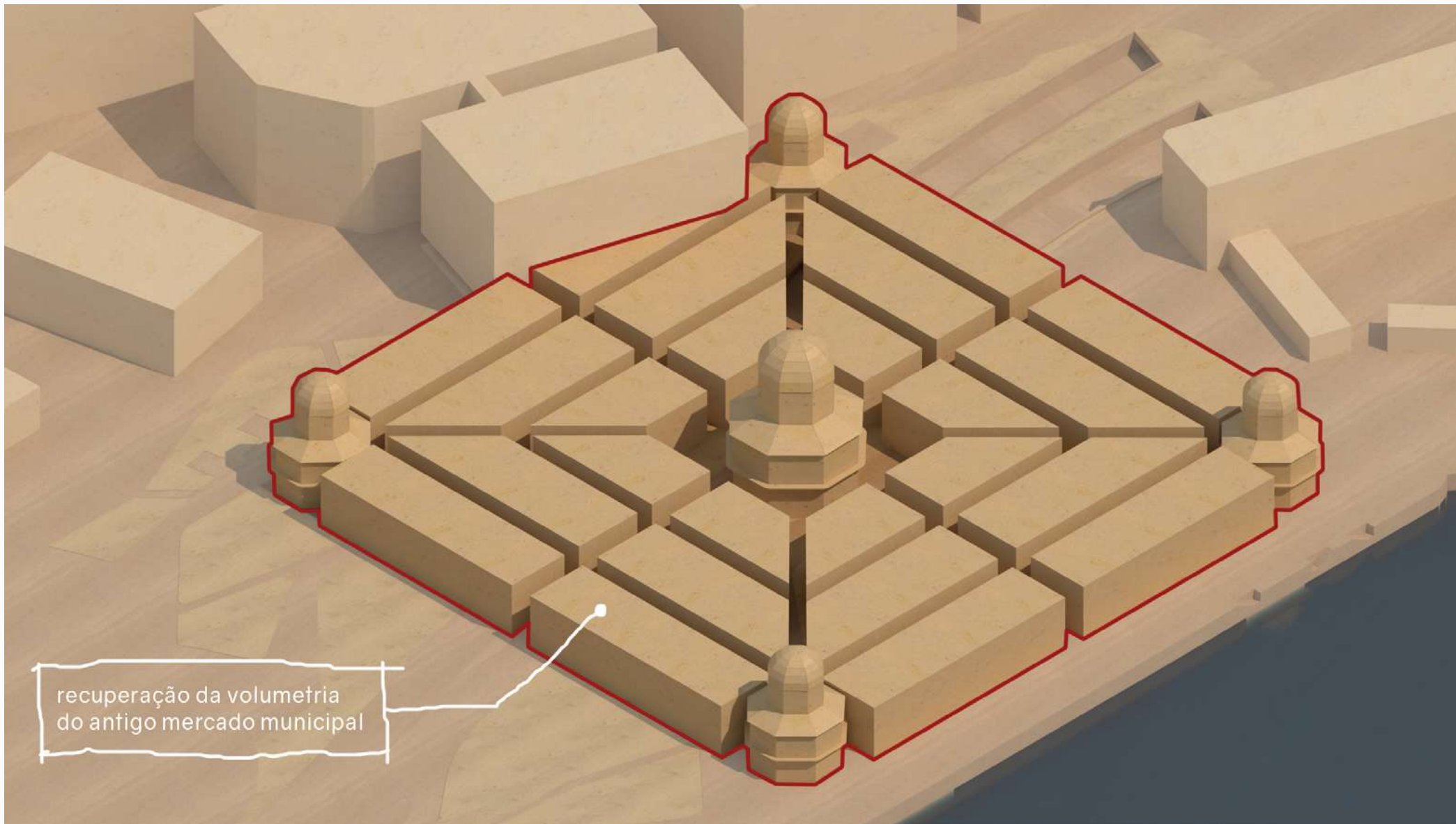
O momento de subtração de volumes se desenvolve a partir da busca pela adequação da arquitetura ao local em que se insere, definindo assim uma série de subtrações para que o volume possa se relacionar com o contexto em que se insere: retirada de volumes para preservação da passarela rebaixada pré-existente; para afastamento em relação aos prédios do complexo do tribunal de justiça; para liberação do espaço central, hoje ocupado pelas vias expressas e pelo paisagismo realizado em 2016; e, por fim, subtração para liberação da esquina oposta ao restaurante Albamar de forma a valorizar o torreão.

Posteriormente, desenvolveu-se uma etapa de adição de volumes e planos, com o objetivo de complementar formalmente o projeto. Primeiro, buscou-

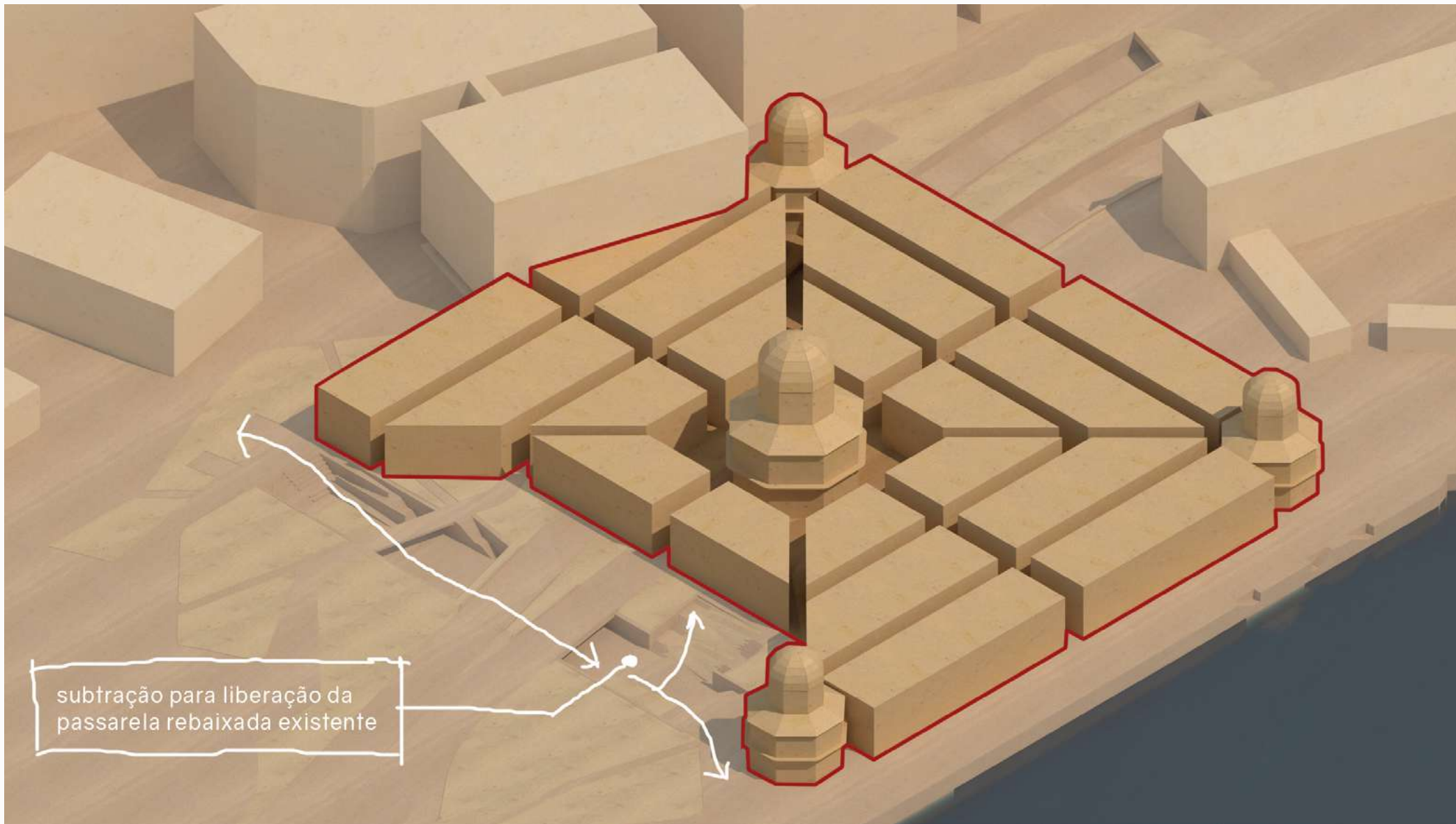
se propor um novo volume do outro lado da via expressa de forma a conferir ao projeto um perímetro mais bem definido, capaz de permitir uma circulação em forma de circuito, algo muito comum em mercados. Em seguida, há a adição de um grande eixo de conexão em forma de passarela sobre a via expressa que é complementada por uma rampa com o objetivo de proporcionar uma porta de entrada ao mercado que esteja voltada para o local de maior circulação de pessoas: a região da Estação das Barcas e da Praça XV. Por fim, insere-se um novo volume central em alusão ao torreão central de maiores proporções do antigo mercado, com o intuito de ser mais um espaço de permanência no novo complexo do mercado, além de permitir mais uma forma de atravessamento e conexão entre os dois lados da via expressa.

Assim, com alguns ajustes quanto a alinhamentos, afastamentos e elevações para permitir o fluxo de automóveis na via expressa, é definida a forma e a volumetria do projeto.

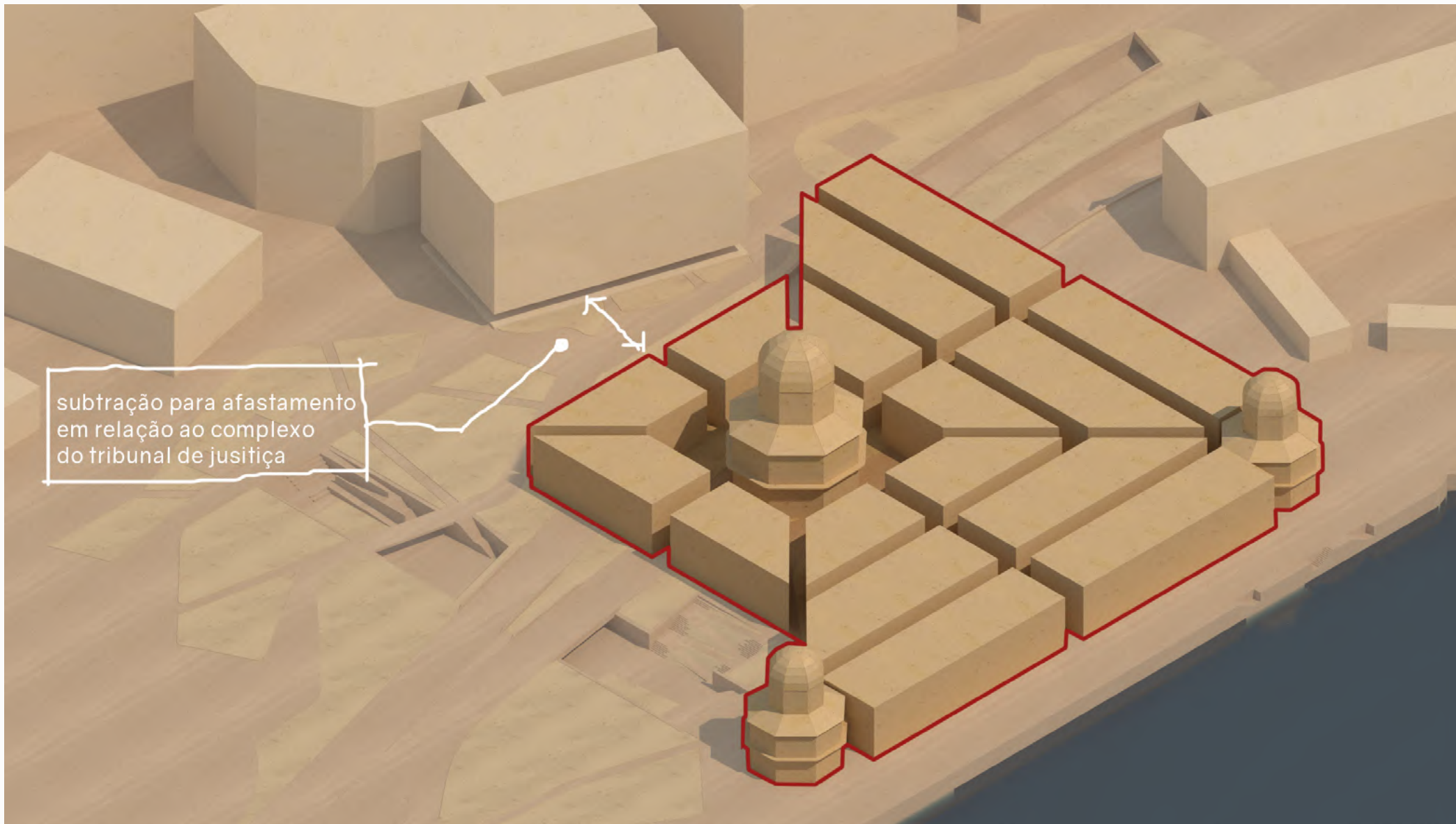




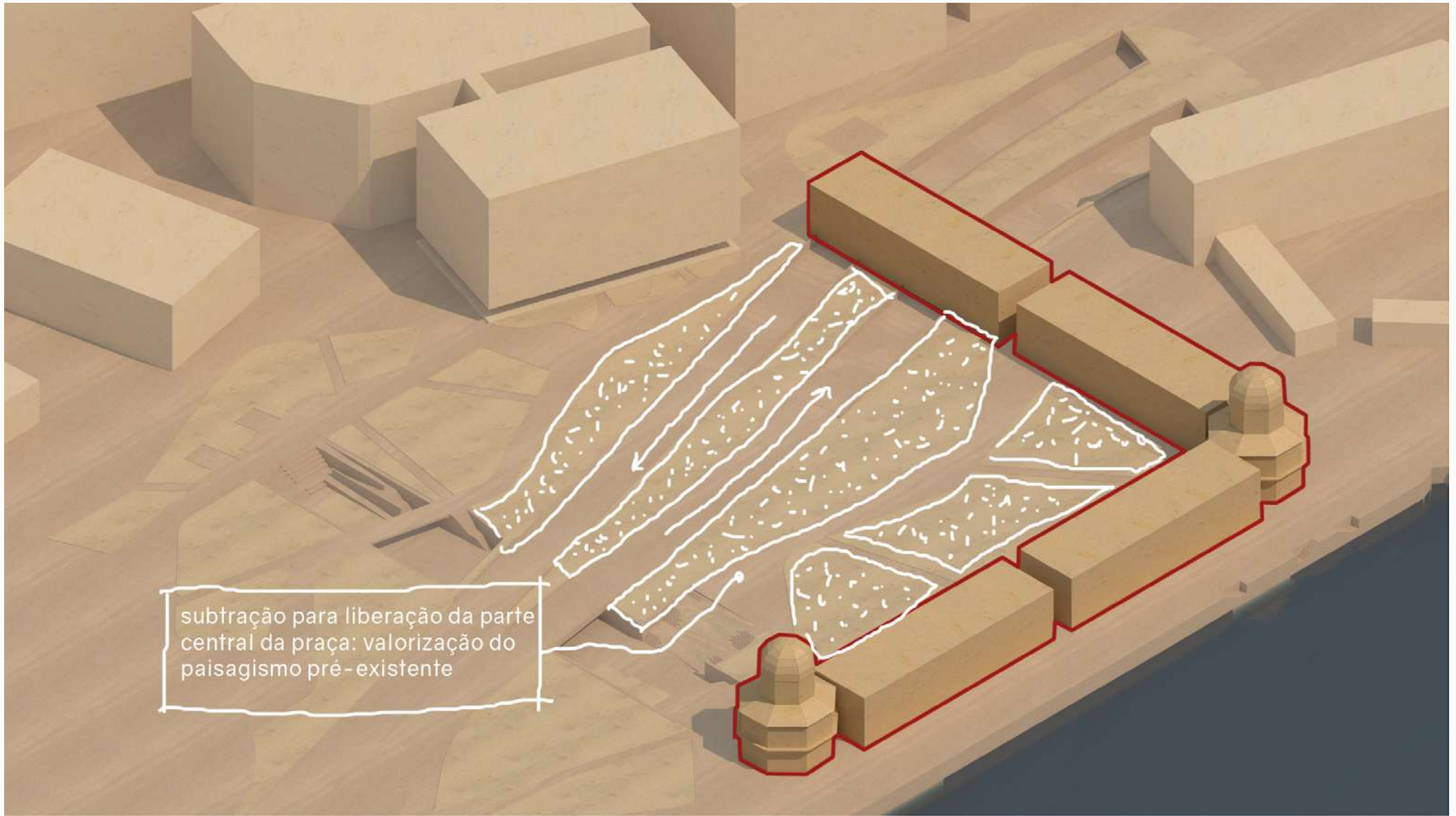
recuperação da volumetria
do antigo mercado municipal



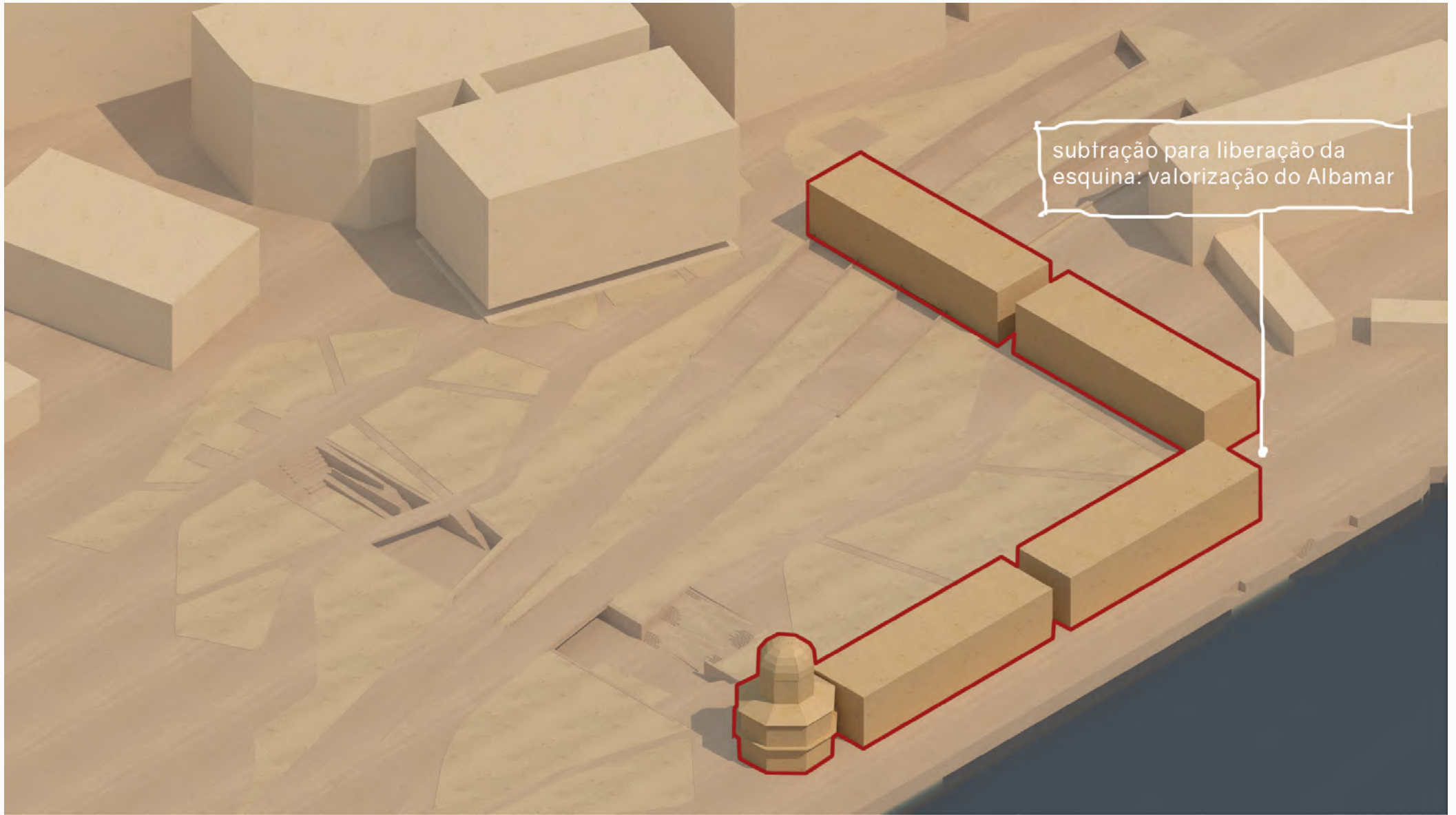
subtração para liberação da
passarela rebaixada existente



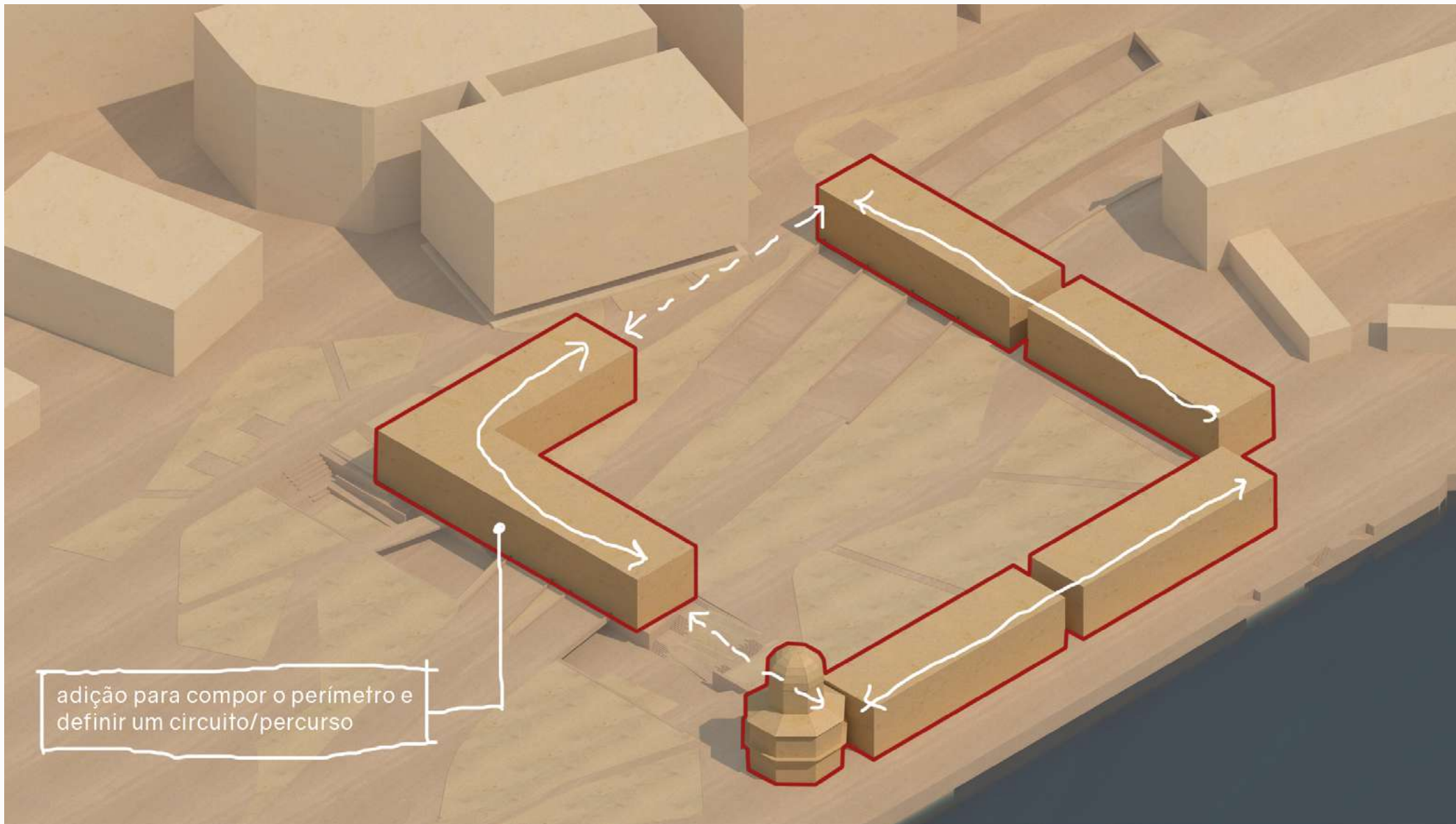
subtração para afastamento
em relação ao complexo
do tribunal de justiça



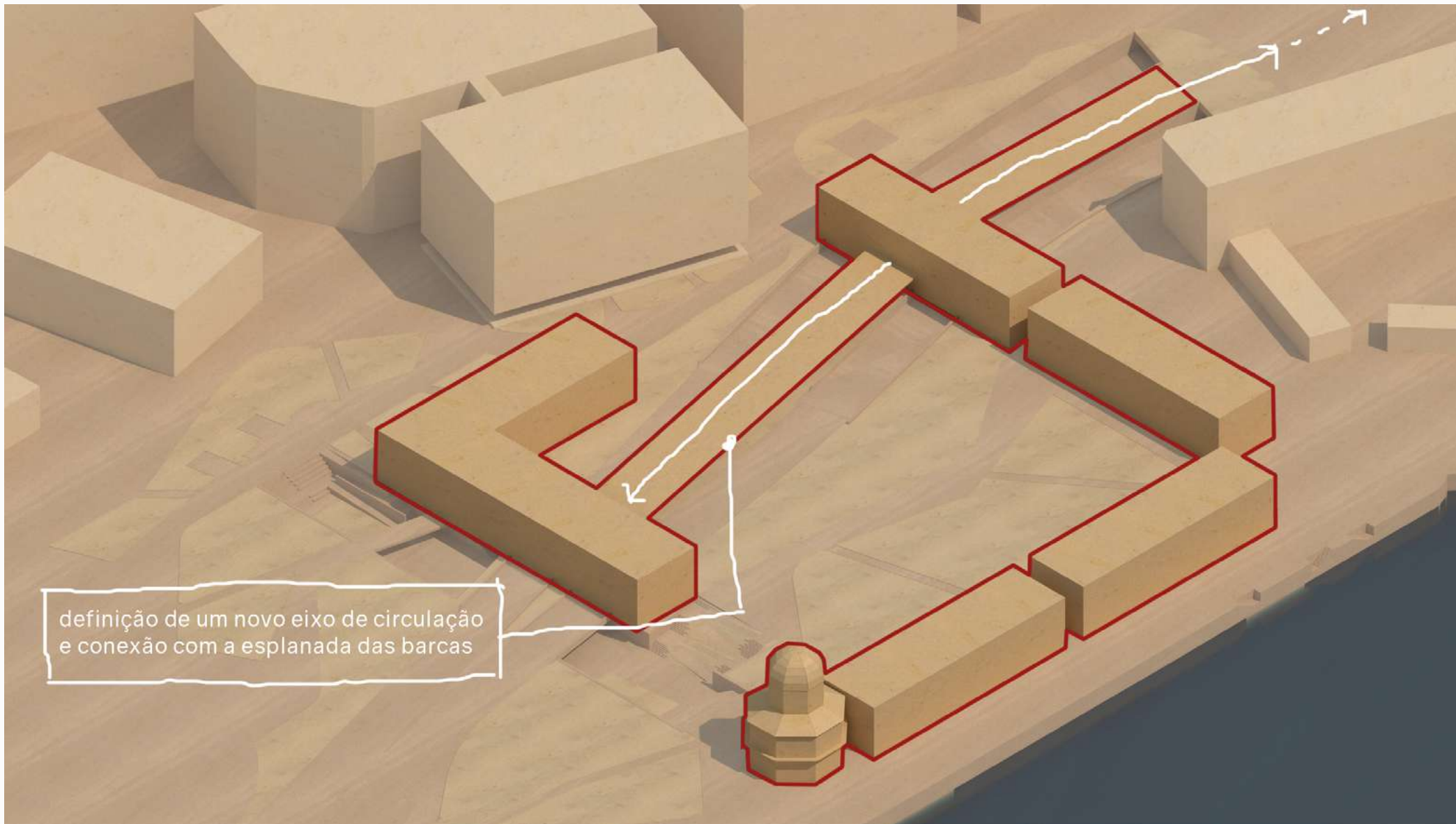
subtração para liberação da parte central da praça: valorização do paisagismo pré-existente



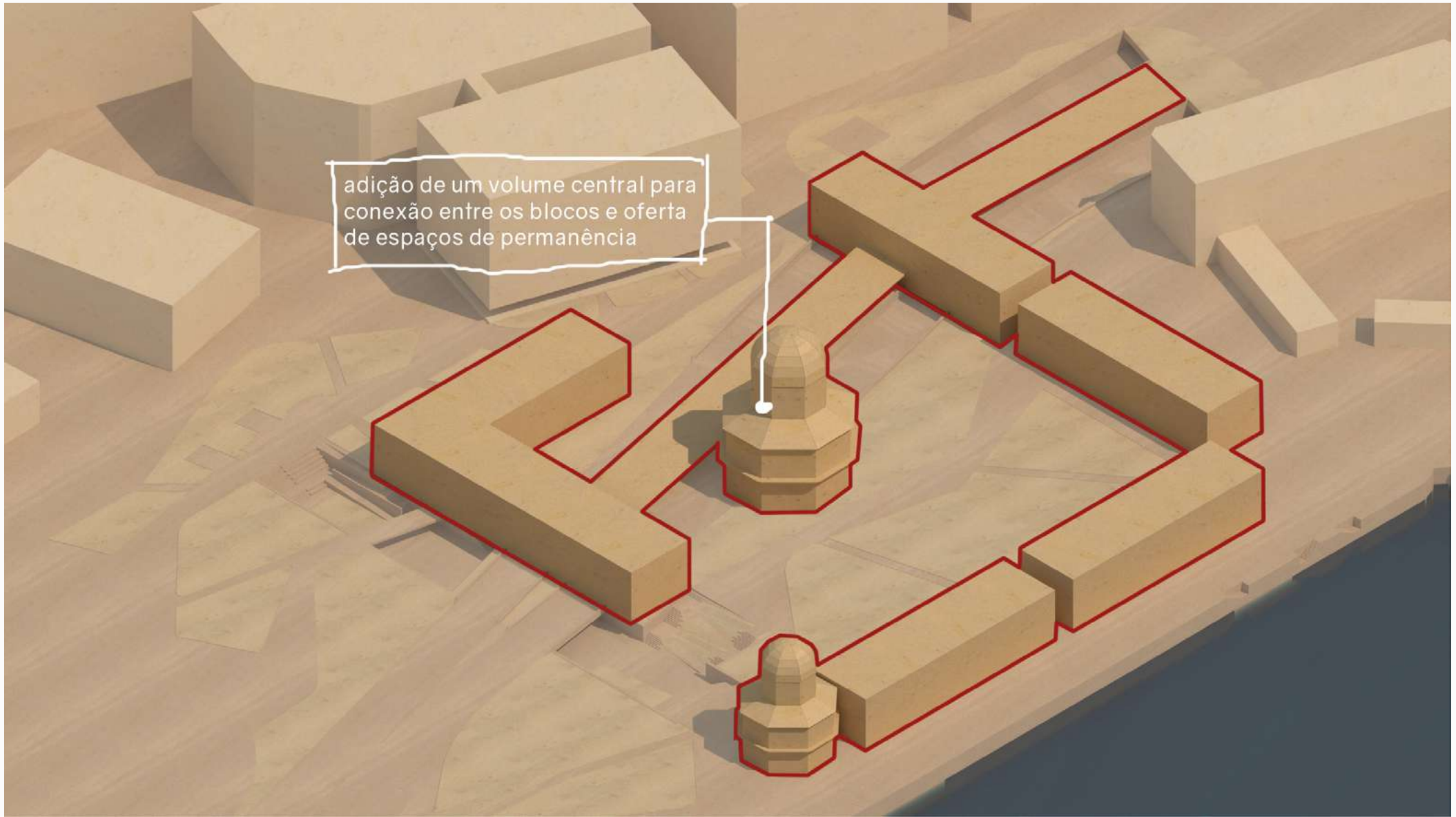
subtração para liberação da
esquina: valorização do Albamar



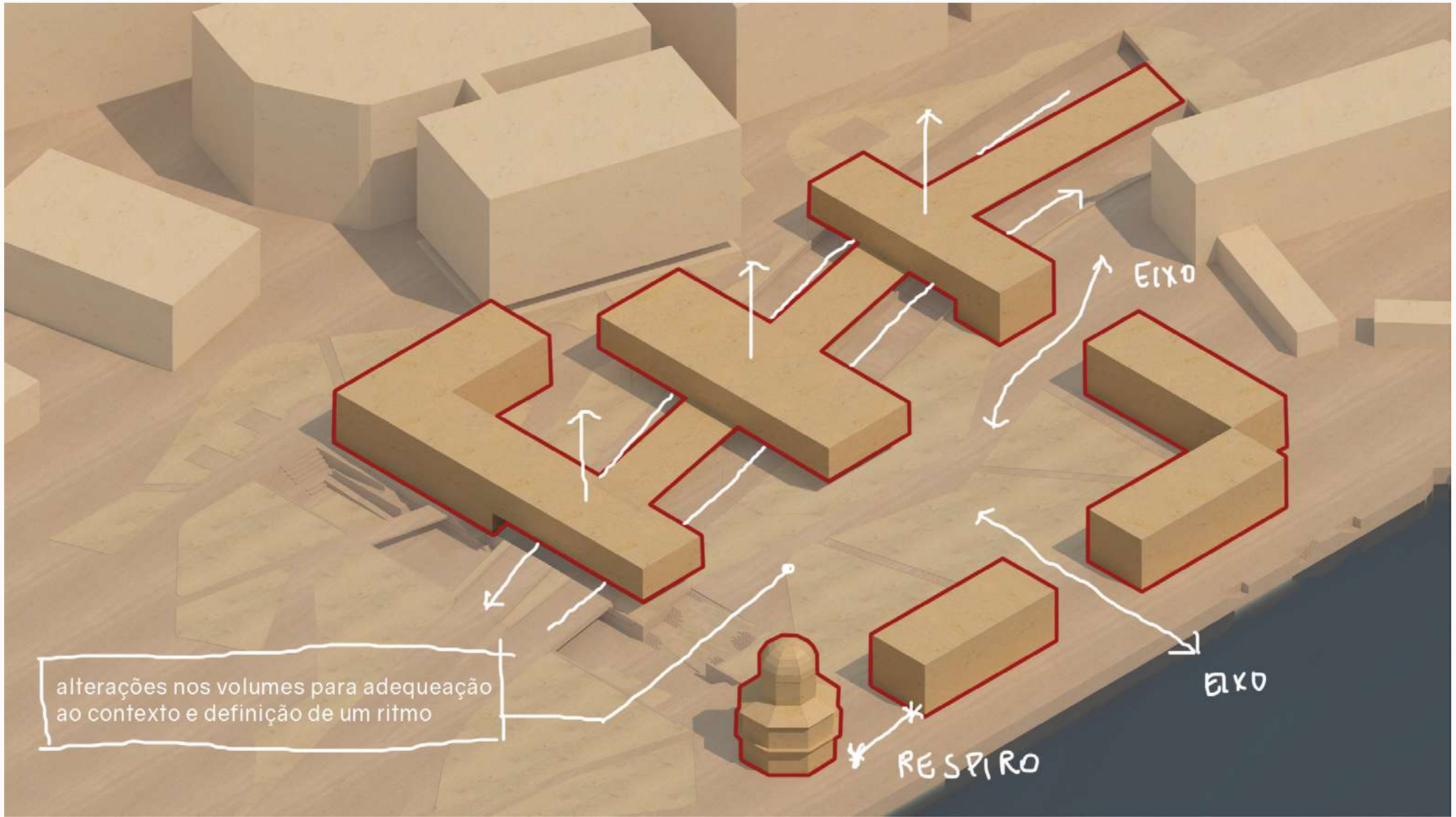
adição para compor o perímetro e definir um circuito/percurso

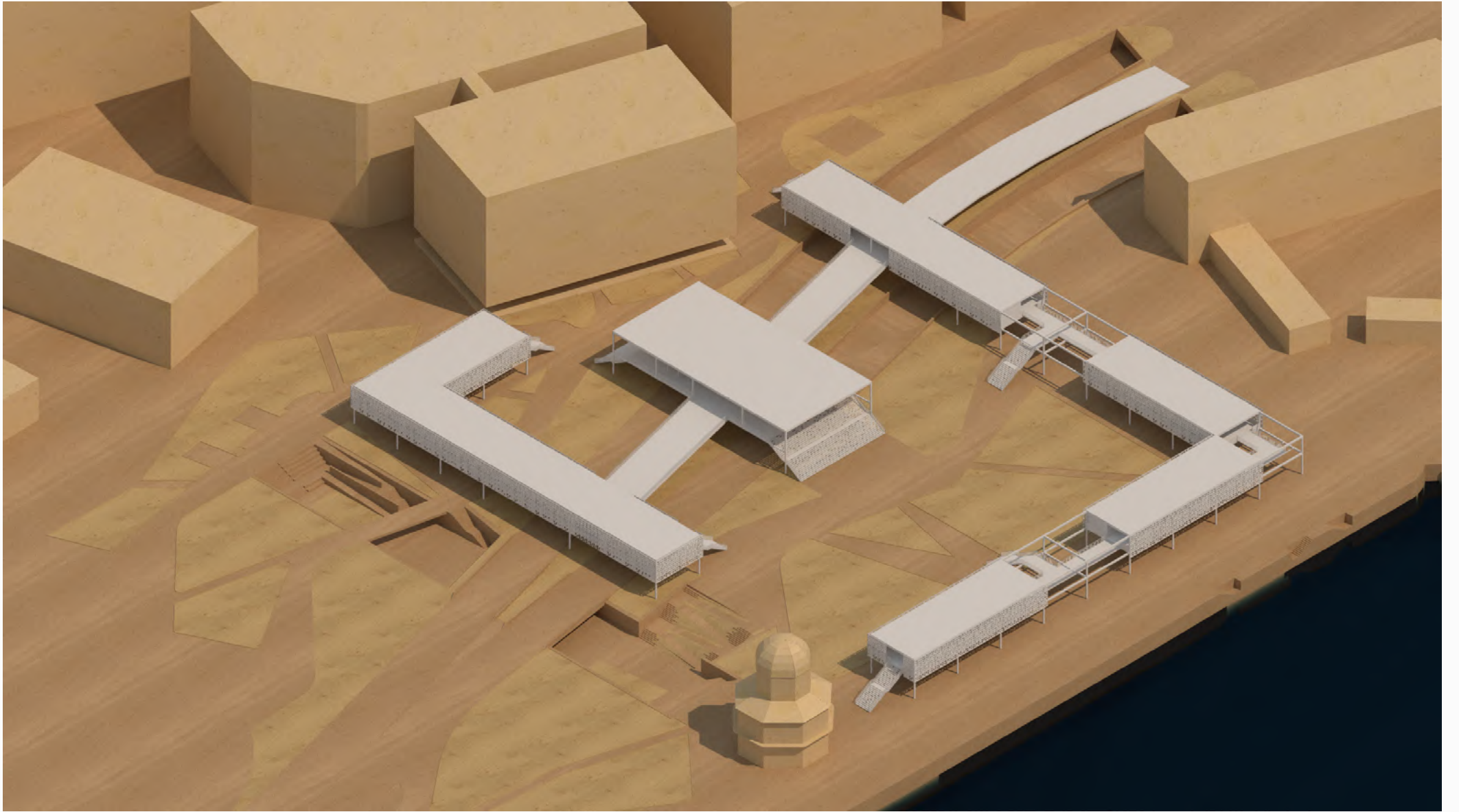


definição de um novo eixo de circulação e conexão com a esplanada das barcas



adição de um volume central para conexão entre os blocos e oferta de espaços de permanência





intervenção projetual

No nível do térreo o projeto se coloca quase que exclusivamente como a estrutura que sustenta o pavimento superior. Os pilares em estrutura metálica delimitam a faixa coberta da descoberta e demarcam os limites do mercado. Junto à estrutura, têm-se também os módulos do mercado, onde acontecem as atividades de comércio das feiras que podem acontecer no espaço.

As circulações verticais estão dispostas em diversos pontos de forma a garantir a conexão entre os diferentes níveis do mercado por toda a sua extensão ao mesmo tempo que permitem a conexão entre projeto e paisagem: a passarela voltada para a esplanada das barcas, as escadas que ligam os dois lados da via expressa ou que se encontram próximas à passarela rebaixada já existente no local.

A partir da intervenção arquitetônica, foi necessário modificar o paisagismo existente para que houvesse um diálogo entre ambas as partes: novos caminhos foram propostos e espaços vegetados foram criados ou suprimidos.

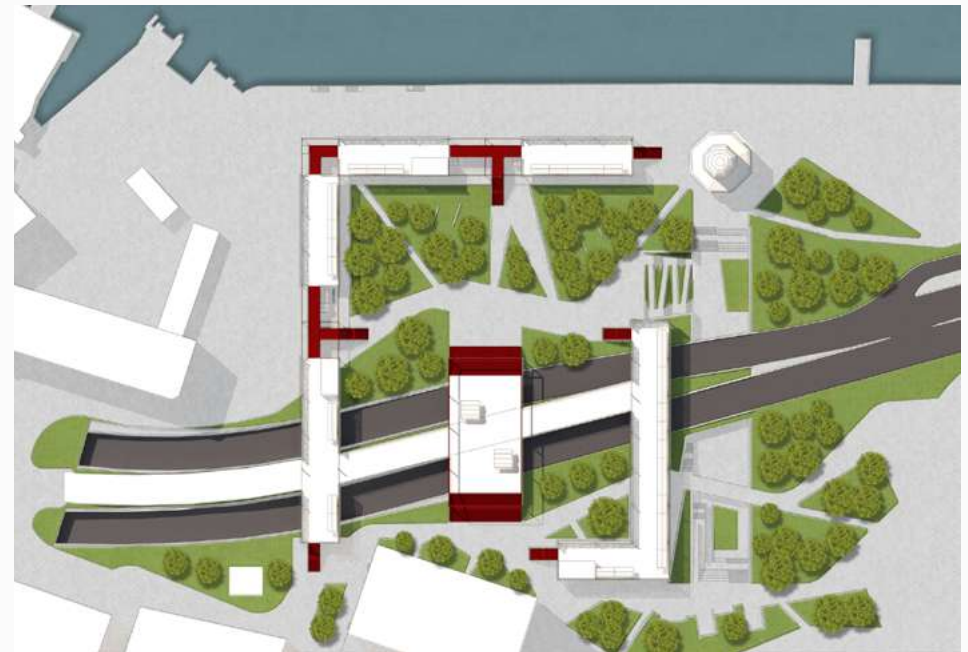


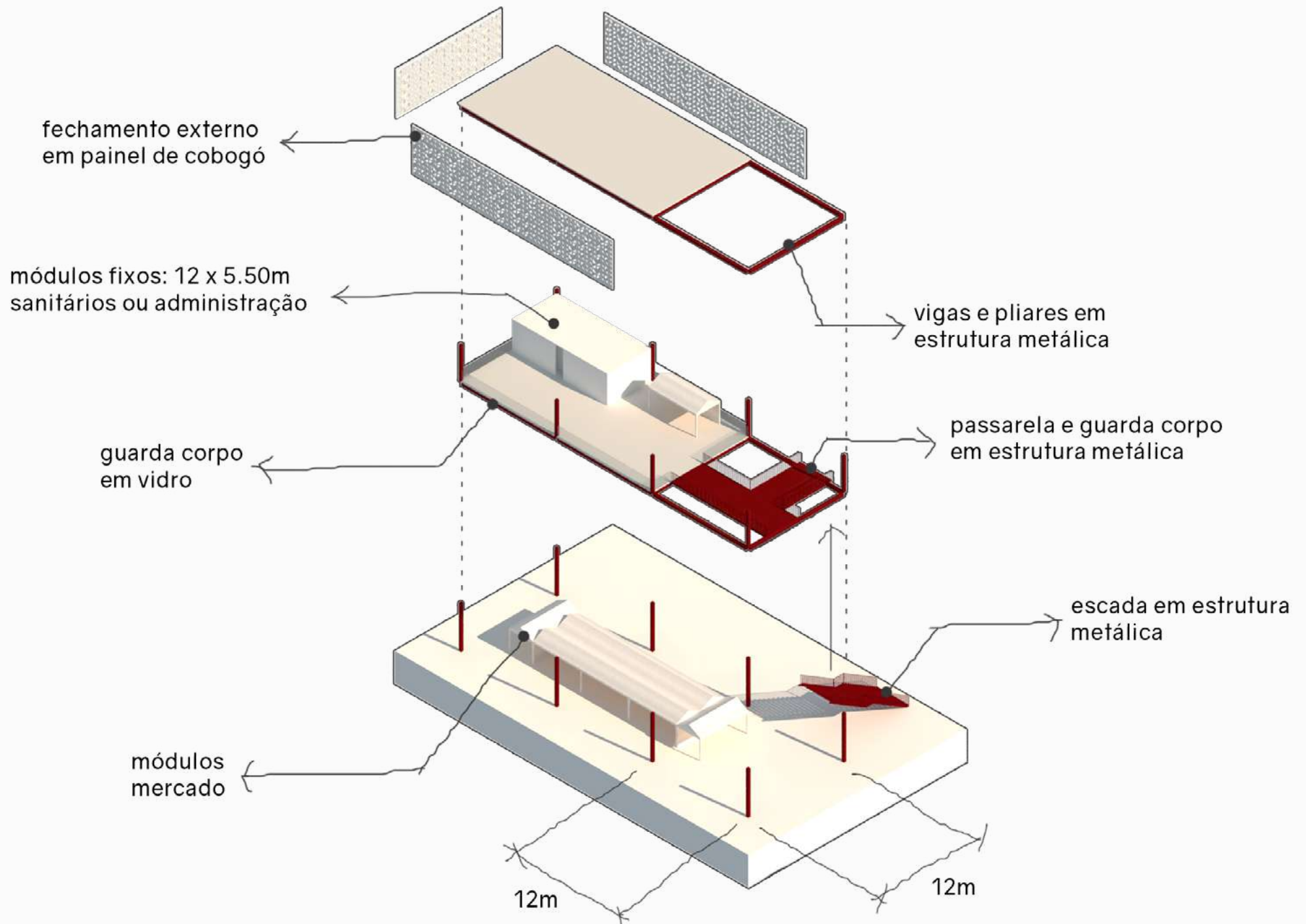
intervenção projetual

No segundo pavimento, além dos módulos do mercado, há também módulos fixos de maiores dimensões que podem ser utilizados como sanitários públicos ou como um ambiente de administração e depósito, visando a melhor gestão do espaço e do complexo do mercado.

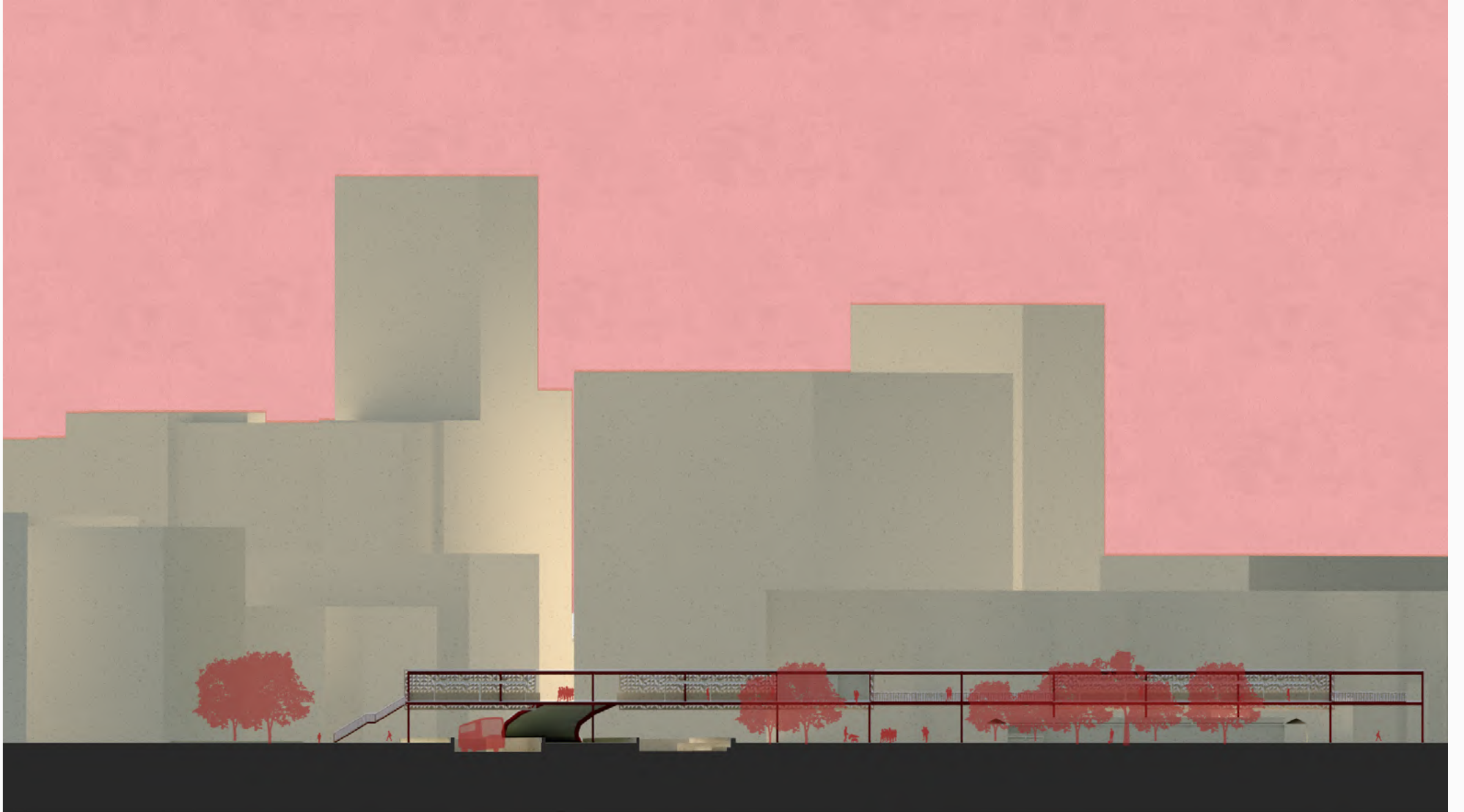
O segundo pavimento é diferenciado pelo fechamento externo em painel de cobogó que destaca visualmente o volume superior ao mesmo tempo que permite a entrada de luz e ventilação e proporciona uma relação entre interior e exterior.

Os blocos do mercado são separados por passarelas em estrutura metálica descobertas para que o volume não seja um impedimento visual na paisagem. Esses intervalos desempenham também um papel de delimitação de eixos de circulação horizontal, remetendo à tipologia do antigo mercado municipal, e de circulação vertical também, já que é onde se encontram as escadas que dão acesso ao segundo pavimento.







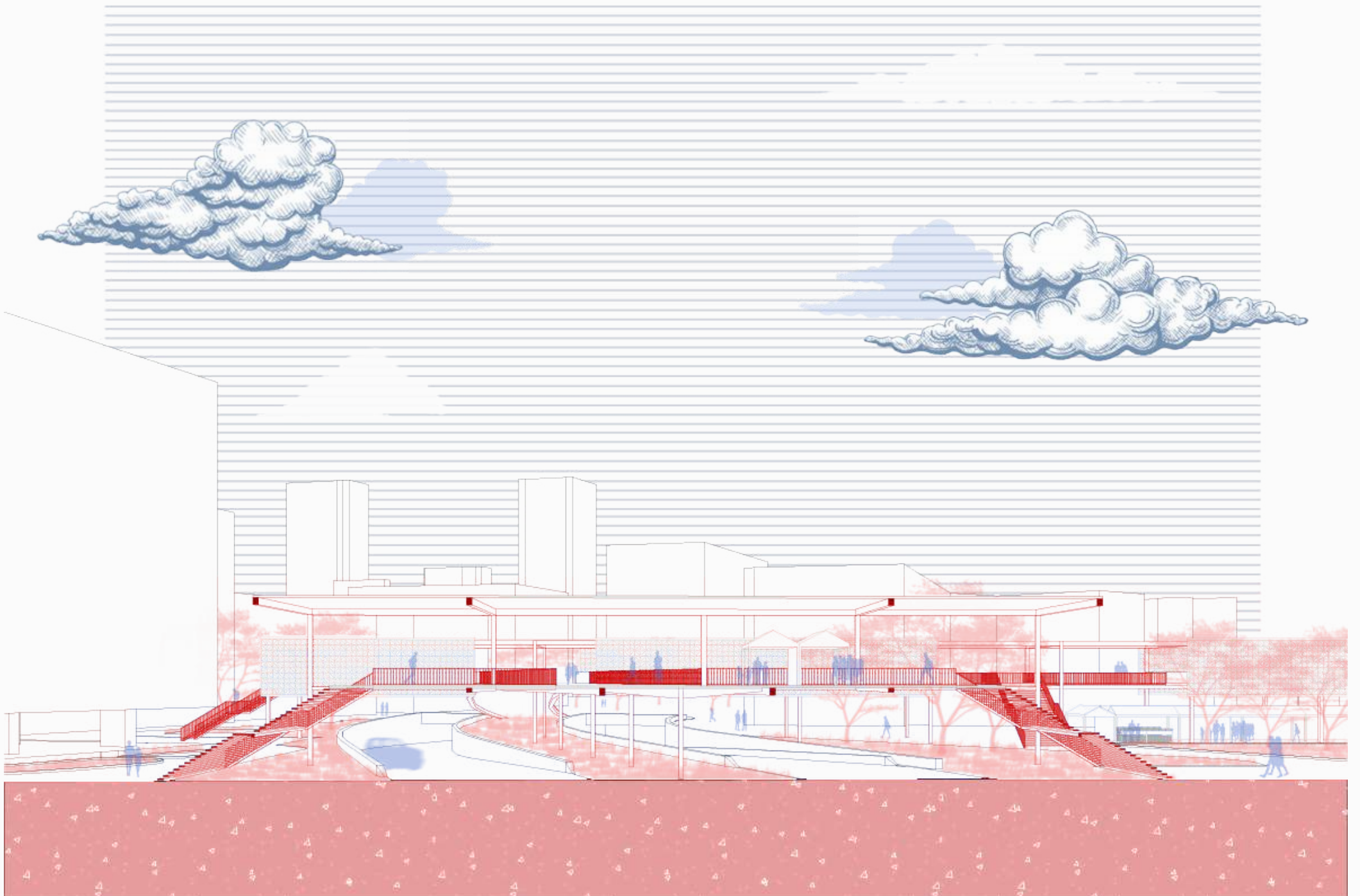


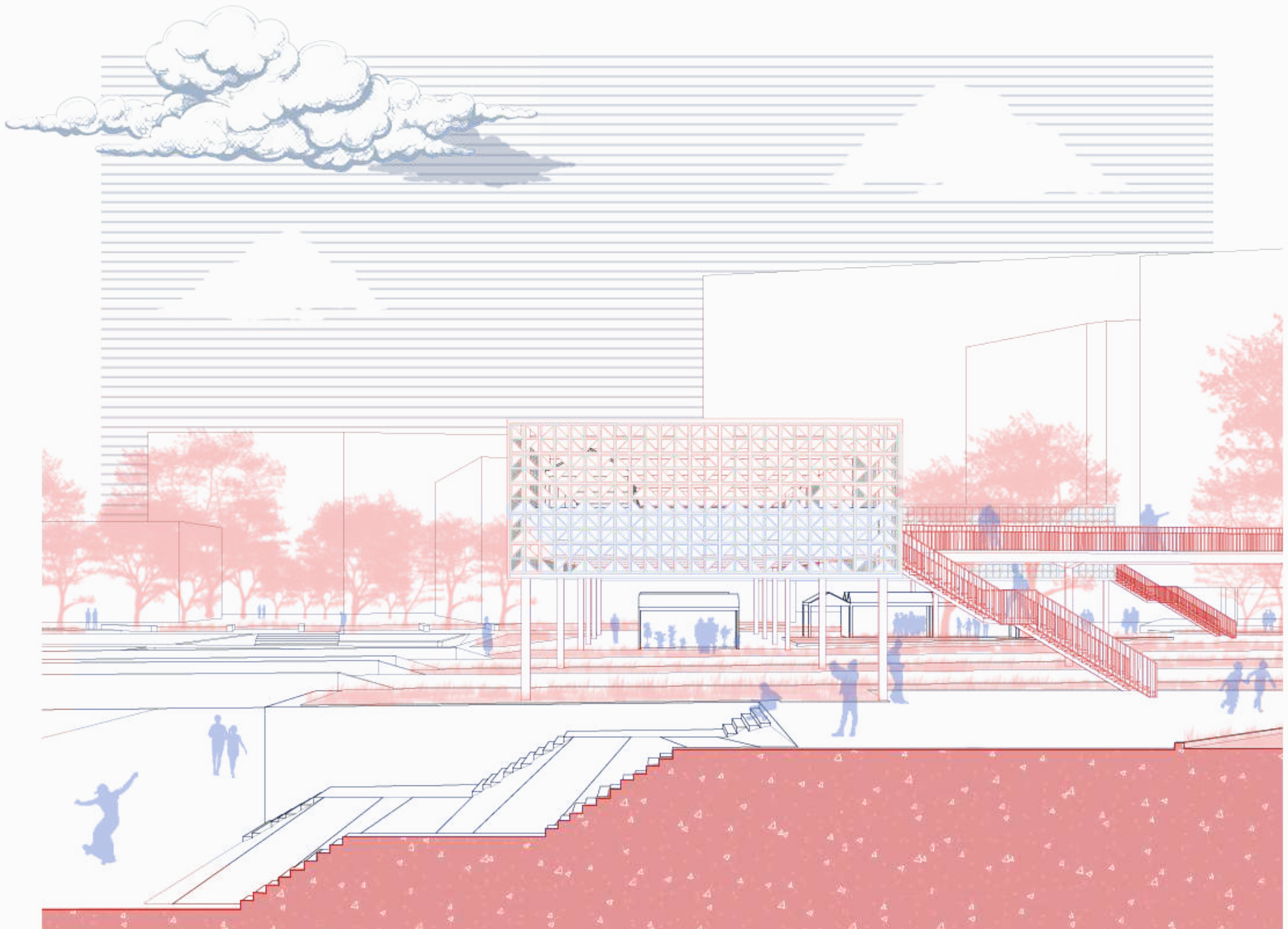
intervenção projetal

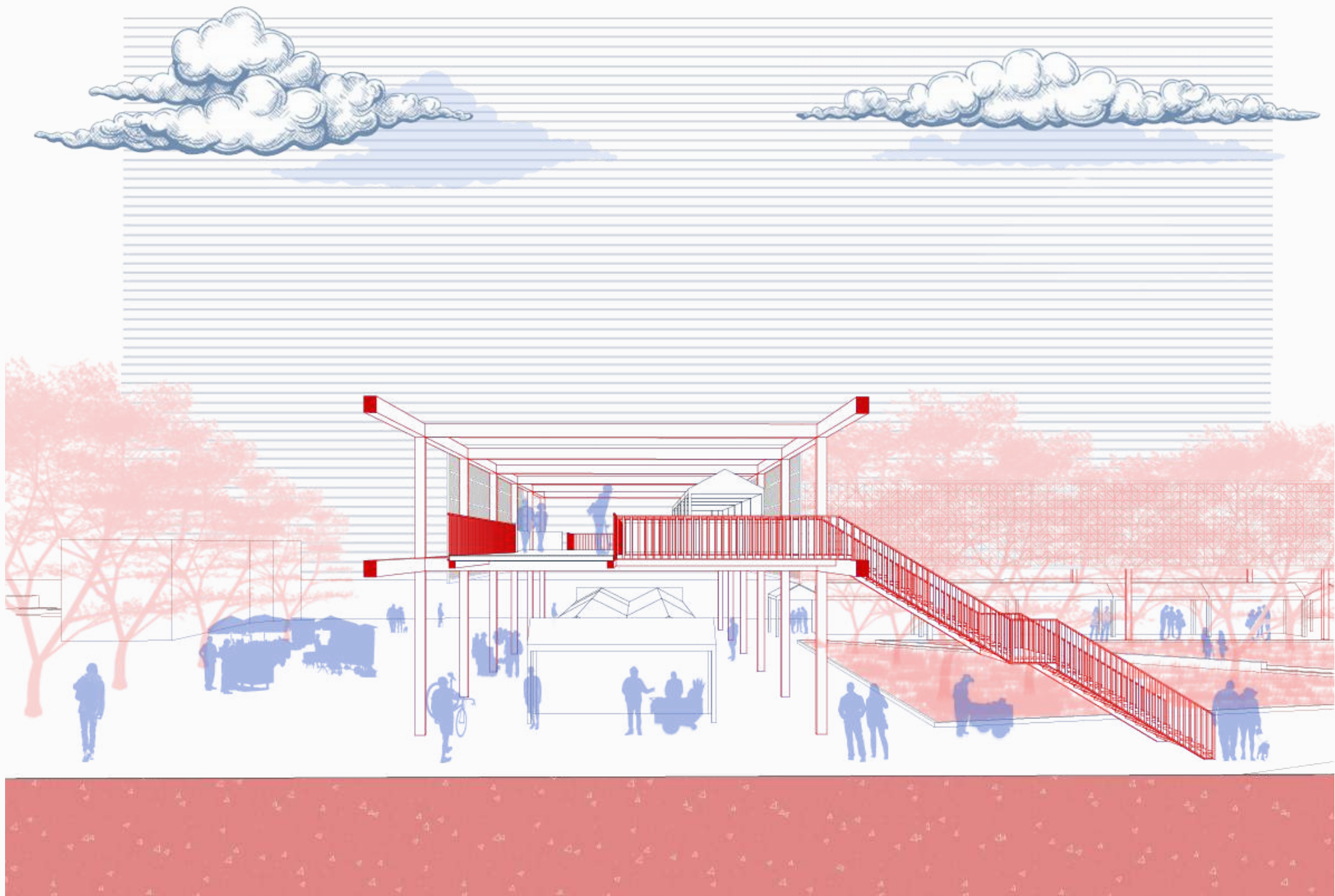
Enquanto arquitetura, o projeto se define como uma tentativa de obter um melhor aproveitamento de áreas residuais no centro da cidade ao mesmo tempo que se coloca como um vetor de transformação da paisagem: estimulando novas relações, novas apropriações e diferentes atividades em um mesmo espaço. A proposta é de uma espacialidade que seja útil à cidade, sendo um lugar de permanência e convívio, um estímulo à sociabilidade e à urbanidade.

Enquanto intervenção na escala urbana, o projeto é uma retomada de espaços antes perdidos para a expansão da malha viária na cidade: as transformações resultantes na construção e demolição da Avenida Perimetral impactaram fortemente a paisagem da Praça Marechal Âncora e ainda podem ser percebidos atualmente. A escala e proporção dos volumes propostos no projeto busca conectar os dois lados da via expressa entre si e entre o seu entorno imediato, conexão essa que hoje não é percebida.

















referências bibliográficas

ABREU, Maurício de Almeida. **A Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, IPLANRIO, 1997, 3a edição.

ANDREATTA, Verena. **Cidades Quadradas, Paraísos Circulares: os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX**. Rio de Janeiro, Mauad X, 2006.

ANDREATTA, Verena. **Do Rio Orla à Orla Conde**. Rio de Janeiro, Rio Books, 2019.

CIVALE, Leonardo. **Sobre Luzes e Sombras: A revitalização da Praça XV de Novembro no centro histórico da cidade do Rio de Janeiro e o papel da paisagem urbana como patrimônio cultural (1982-2012)**. Caderno de Geografia, Belo Horizonte, v.25, n.44, p. 134-148, 2015.

CORBIN, Alain. **Le territoire du vide. L'Occident et le désire du rivage 1750-1840**. Flammarion, Paris, 1988.

GARCIA LAMAS, José M. R. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa. Fundação Calouste Gulbenkian/Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993

SOLÀ-MORALES, Manuel de. **De cosas urbanas**. 1a ed.. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

TAVEIRA, Alberto Antônio et al. **Guia do Patrimônio Cultural Carioca: Bens Tombados 2014**. 5a ed. Rio de Janeiro: Zit Gráfica, 2008.

referências bibliográficas

ImagineRio, 2021. Disponível em: <<https://www.imaginerio.org/pt>>. Acesso em: 21 Ago 2021.

Marinha e IAB/RJ anunciam vencedor do concurso para o Museu Marítimo do Brasil. Revista Projeto, 2021. Disponível em: <<https://revistaprojeto.com.br/noticias/marinha-e-iab-rj-anunciam-vencedor-do-concurso-para-o-museu-maritimo-do-brasil/>>. Acesso em 23 de Agosto de 2021.

Relatório De Atividades Câmara de Transportes e Rodovias CATRA. Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (AGETRANSP). Março de 2019.

Ver-o-Peso (PA). IPHAN, 2014. Acesso em 09 de Outubro de 2021, disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/828>>

Il Bagno di Bellinzona. Atlas of Places, 2018. Acesso em 20 de Janeiro de 2022, disponível em: <<https://www.atlasofplaces.com/architecture/il-bagno-di-bellinzona/>>

Bellinzona Bathhouse. Hidden Architecture, 2015. Acesso em 20 de Janeiro de 2022, disponível em: <<http://hiddenarchitecture.net/bellinzona-bathhouse/>>

Piscinas públicas en Bellinzona (Suiza). Aurelio Galfetti [Análisis]. Rubén Cuenca, 2012. Acesso em 20 de Janeiro de 2022, disponível em: <<https://rubencuenca.wordpress.com/2012/12/10/analisis-piscinas-publicas-en-bellinzona-suiza-aurelio-galfetti/>>

obrigado

a praça xv de novembro como fachada da cidade do rio de janeiro:
uma nova relação dos espaços livres com a baía de guanabara

banca final de tfg2 - 2021.2 - fau/ufrj
rodrigo carneiro leão ferreira
orientadores: paula albernaz e rodrigo bocater



1

apresentação do tema e breve análise
do objeto de estudo e do recorte de
intervenção

2

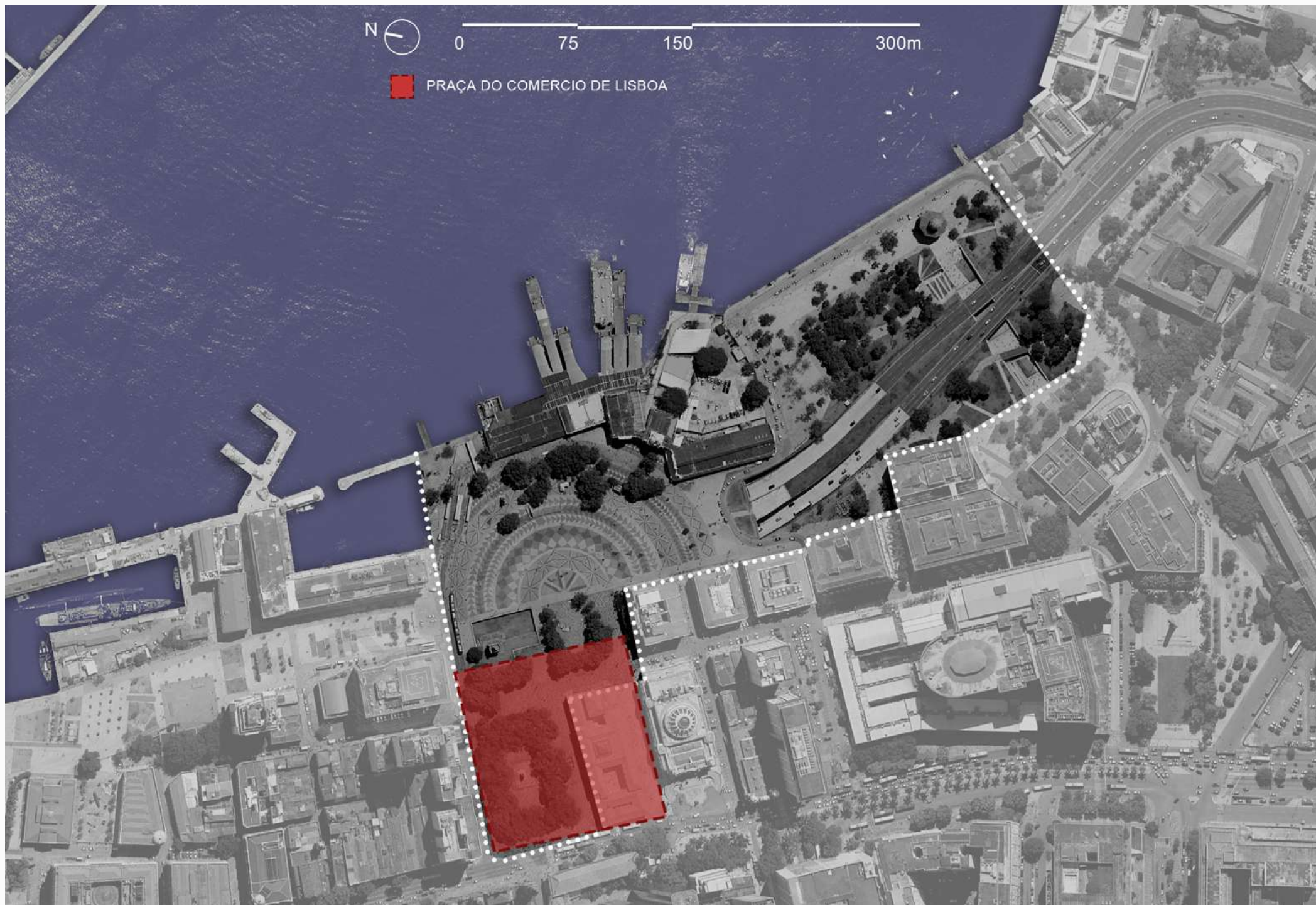
apresentação das premissas e
intenções projetuais

3

apresentação da intervenção projetual

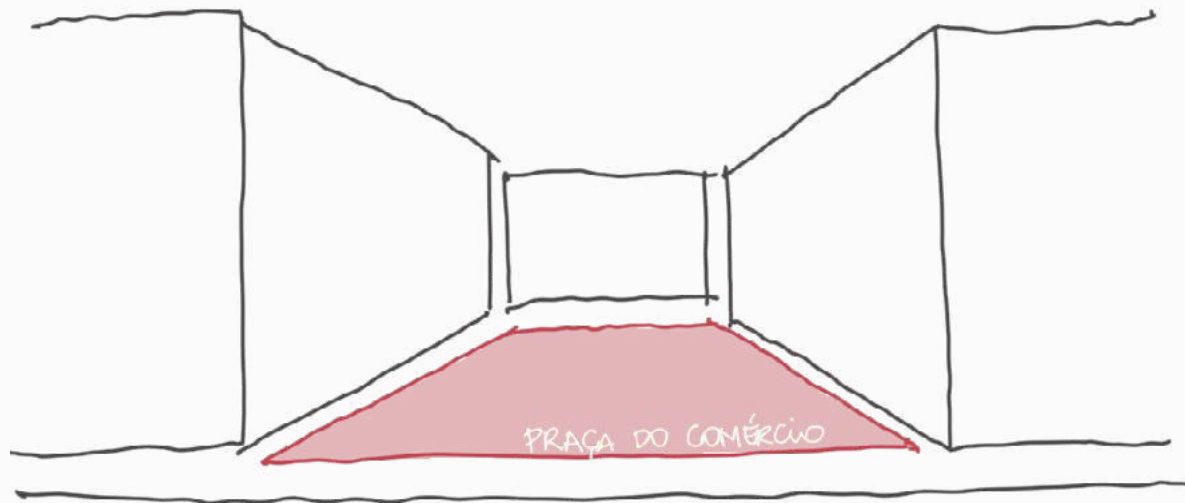
introdução do tema







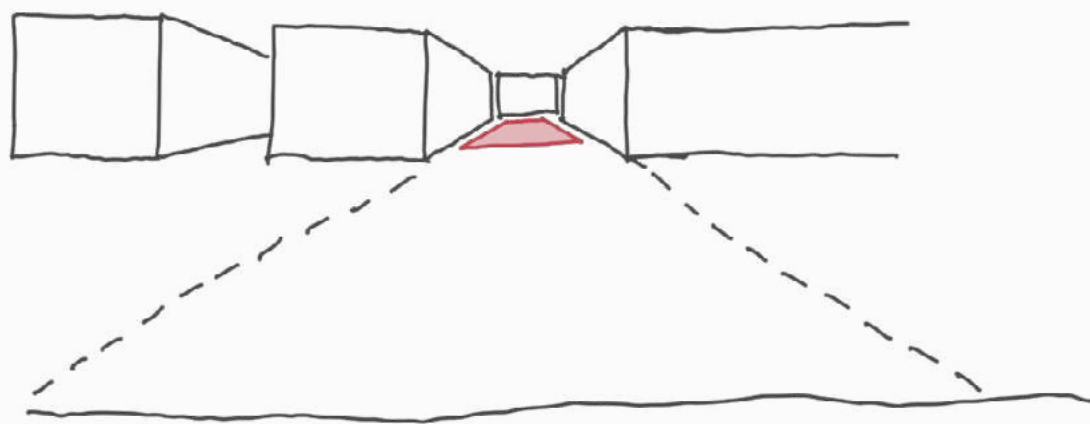
0 200m



ORLA DA CIDADE DE LISBOA



0 200m

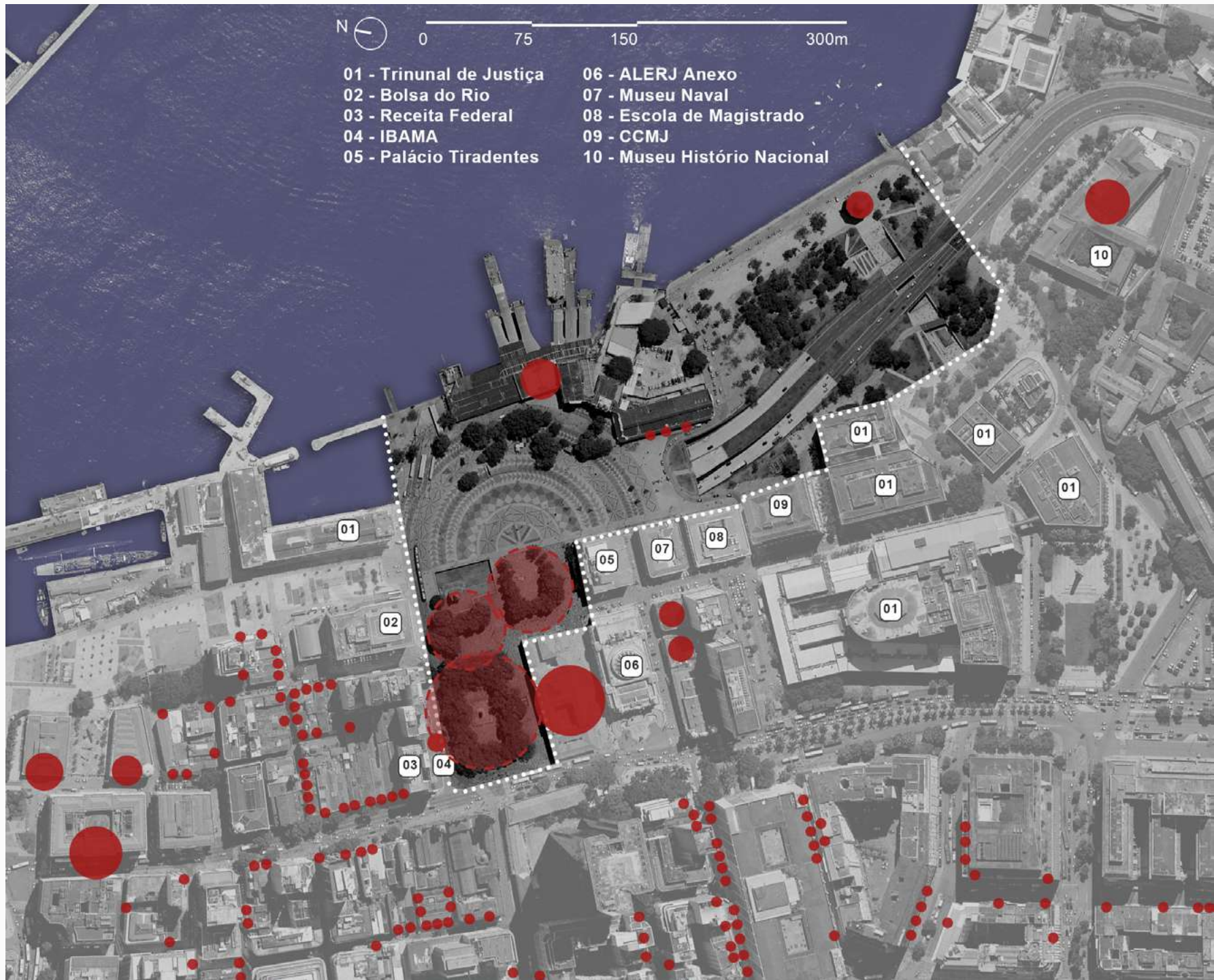


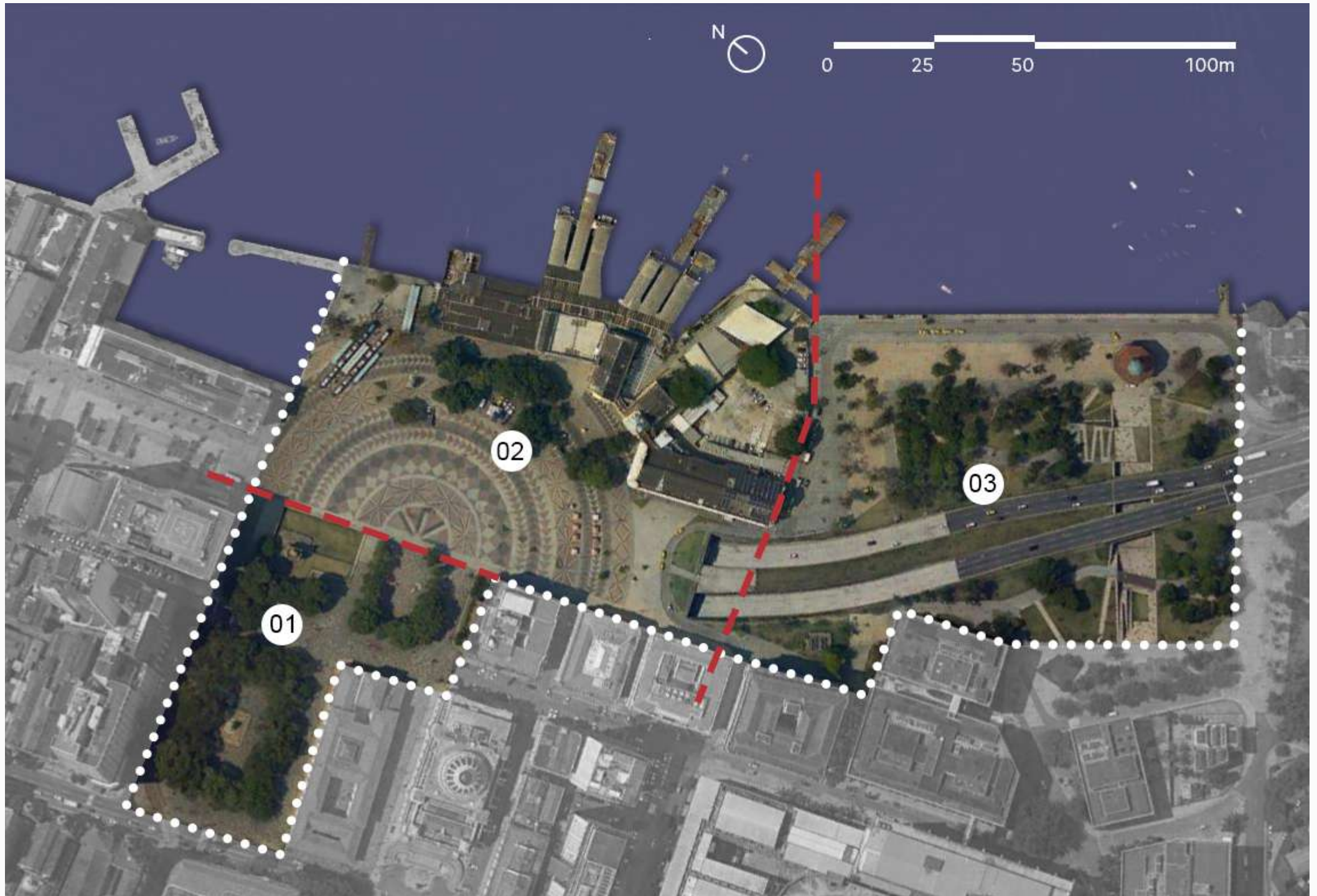
ORLA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

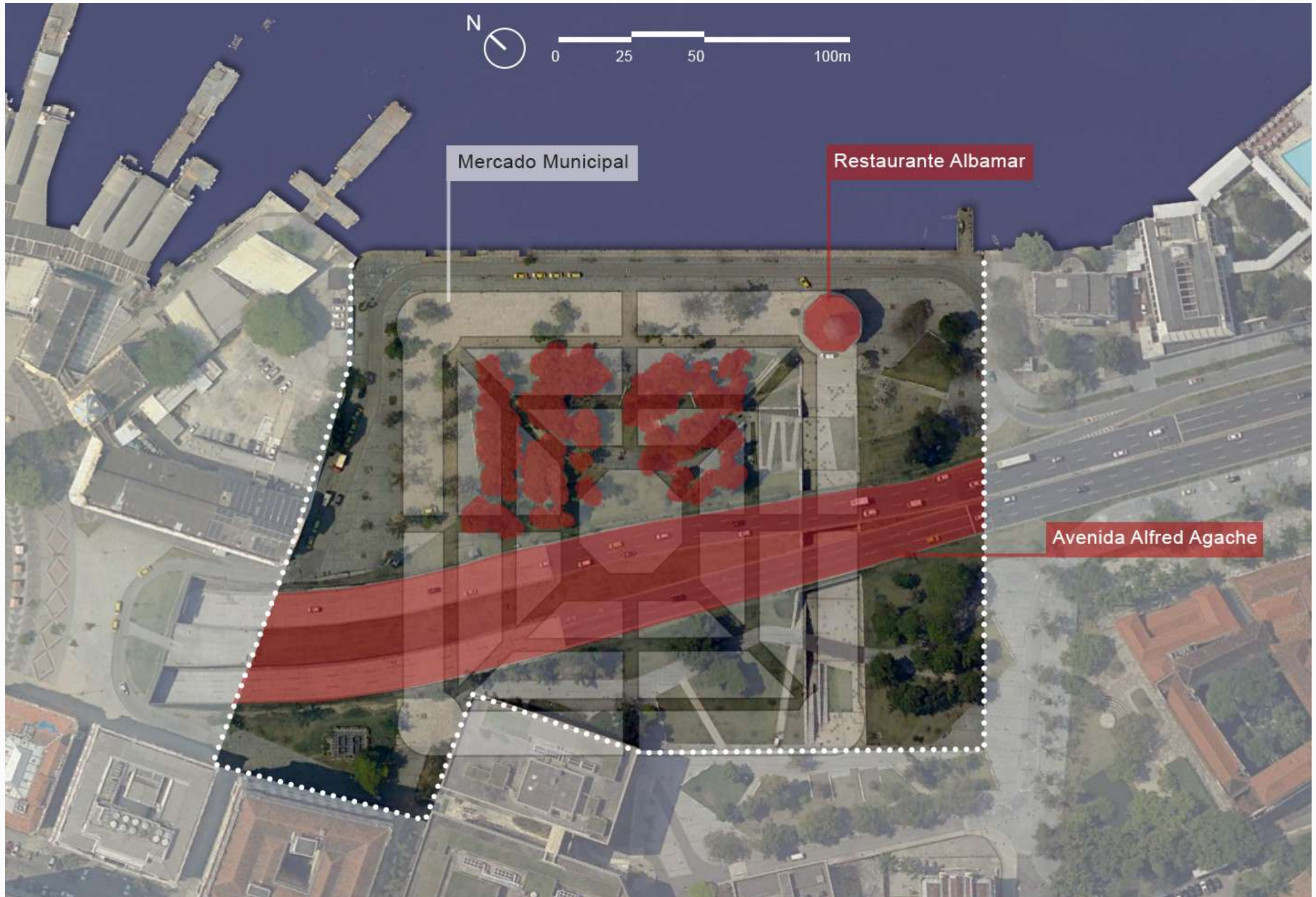


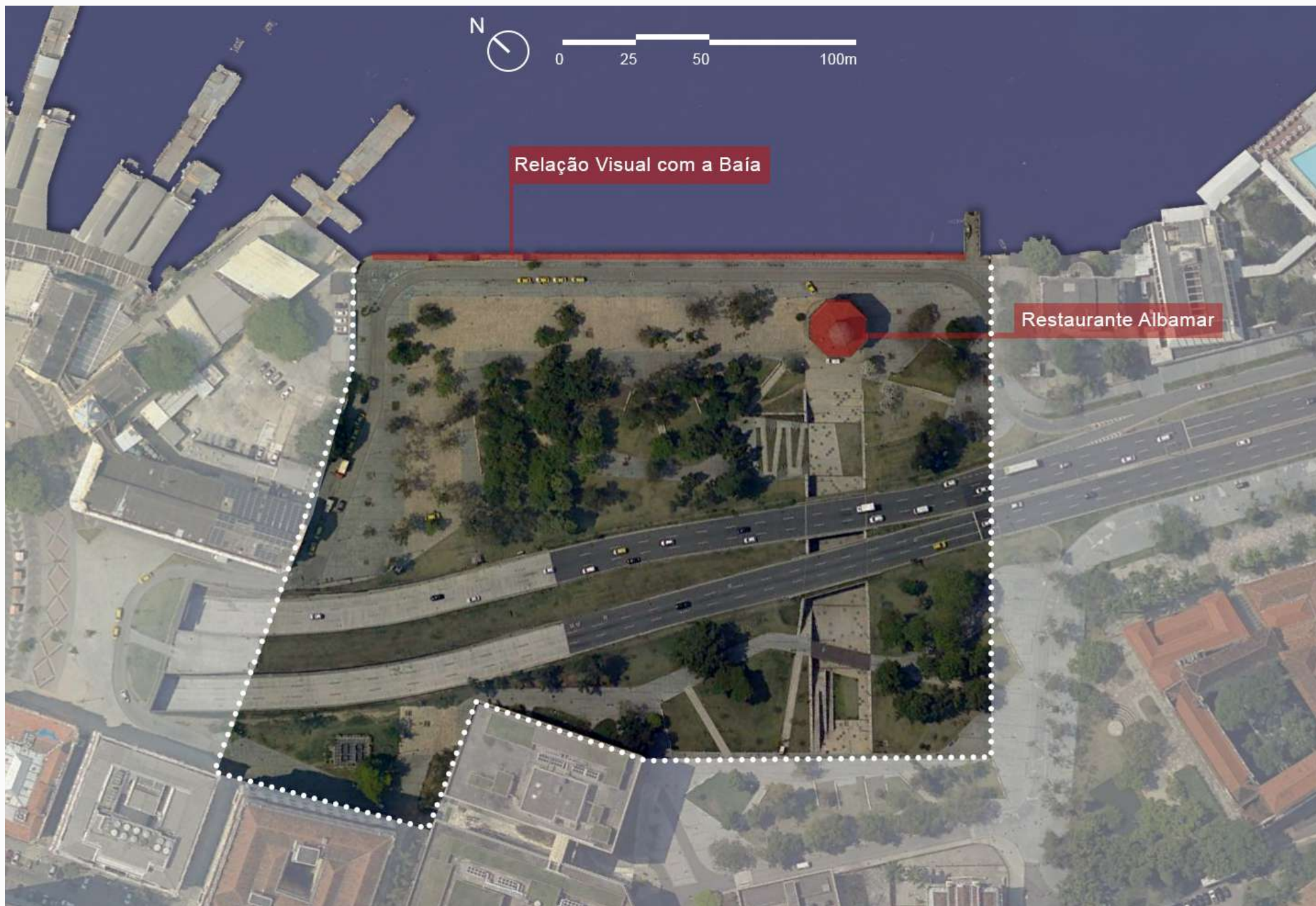


o recorte de intervenção











intenções projetuais



trazer um maior foco para o centro da cidade, principalmente a área do recorte



trazer um maior foco para o centro da cidade, principalmente a área do recorte



estabelecer novas conexões entre a praça marechal âncora e o seu entorno



trazer um maior foco para o centro da cidade, principalmente a área do recorte



estabelecer novas conexões entre a praça marechal âncora e o seu entorno



retomar espaços antes perdidos por obras de expansão da infraestrutura viária





aproveitamento de espaços residuais que
sofreram extensas transformações



aproveitamento de espaços residuais que
sofreram extensas transformações



vetor de transformação da paisagem,
fomentando novas relações entre cidade,
baía e população



aproveitamento de espaços residuais que
sofreram extensas transformações



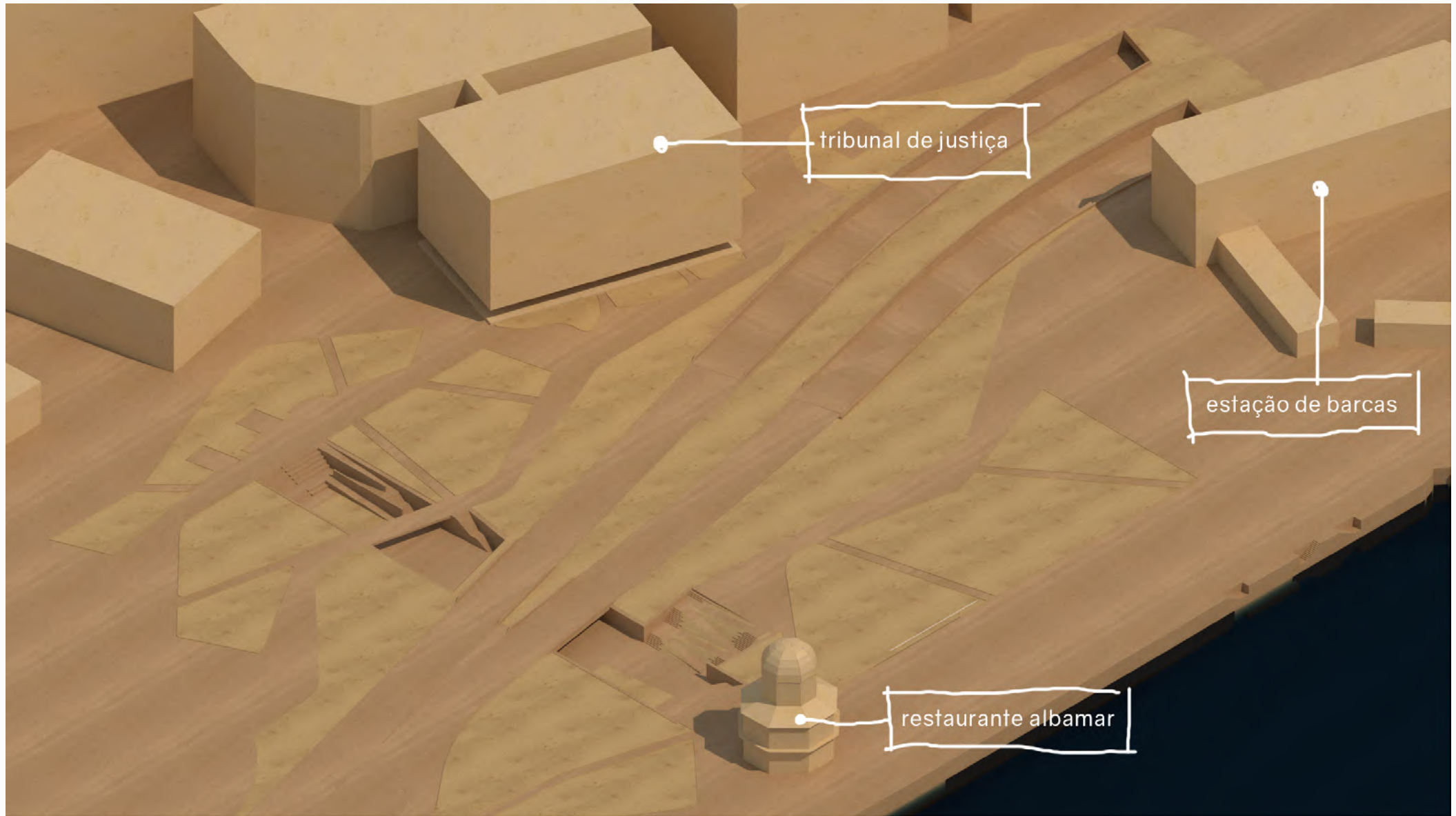
vetor de transformação da paisagem,
fomentando novas relações entre cidade,
baía e população

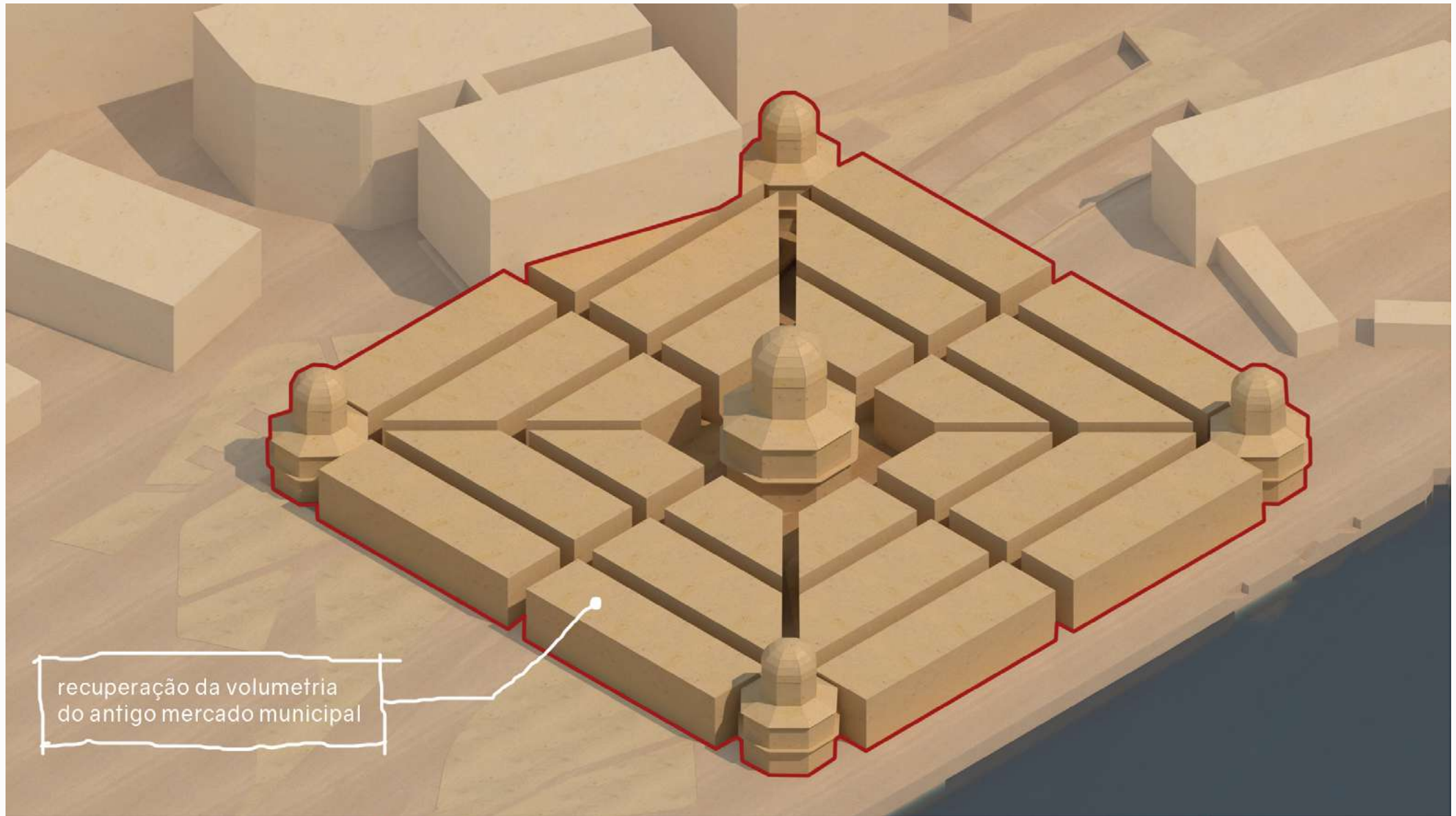


resgate do antigo mercado municipal da
praça xv e de sua importância para a região

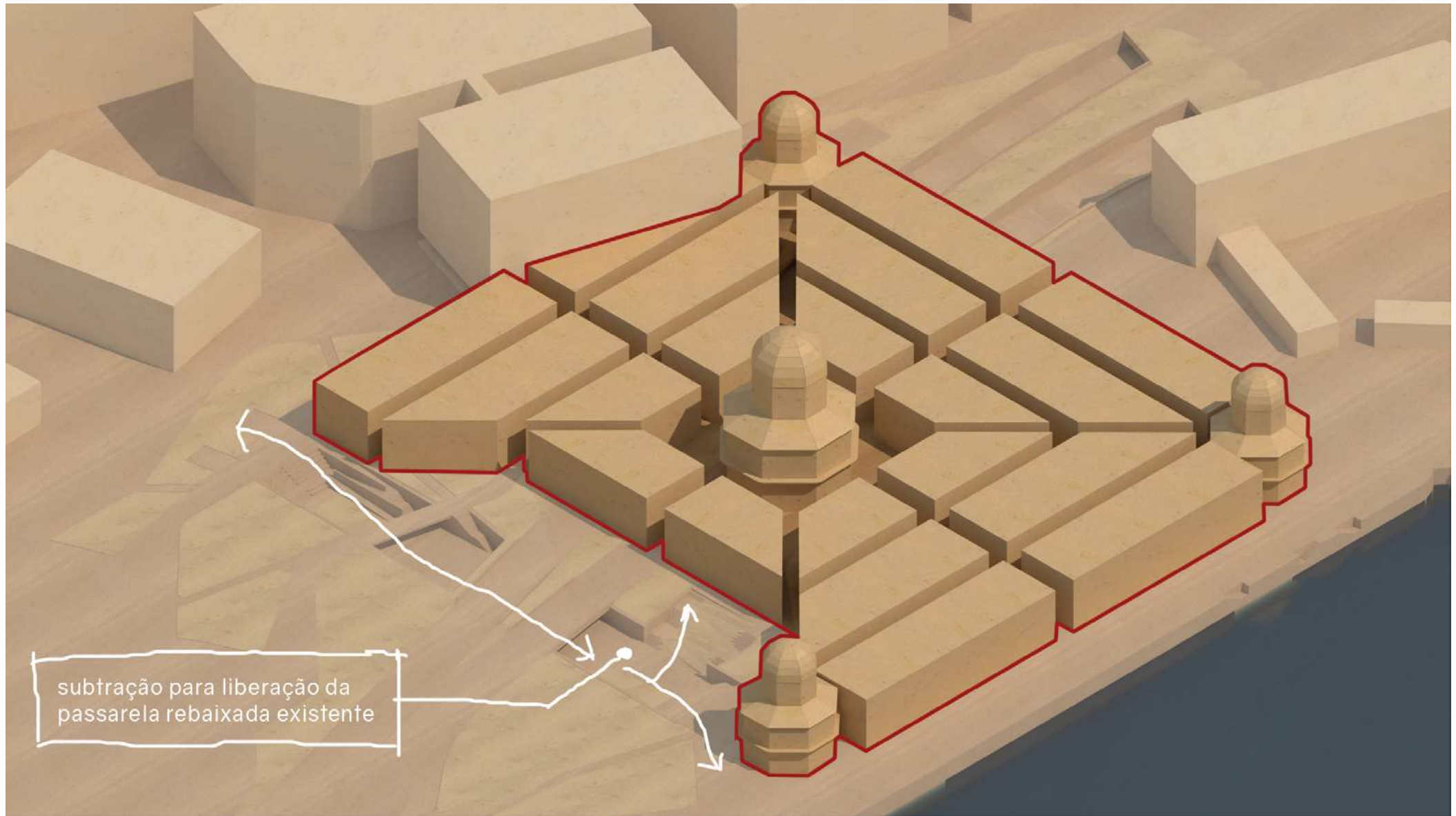


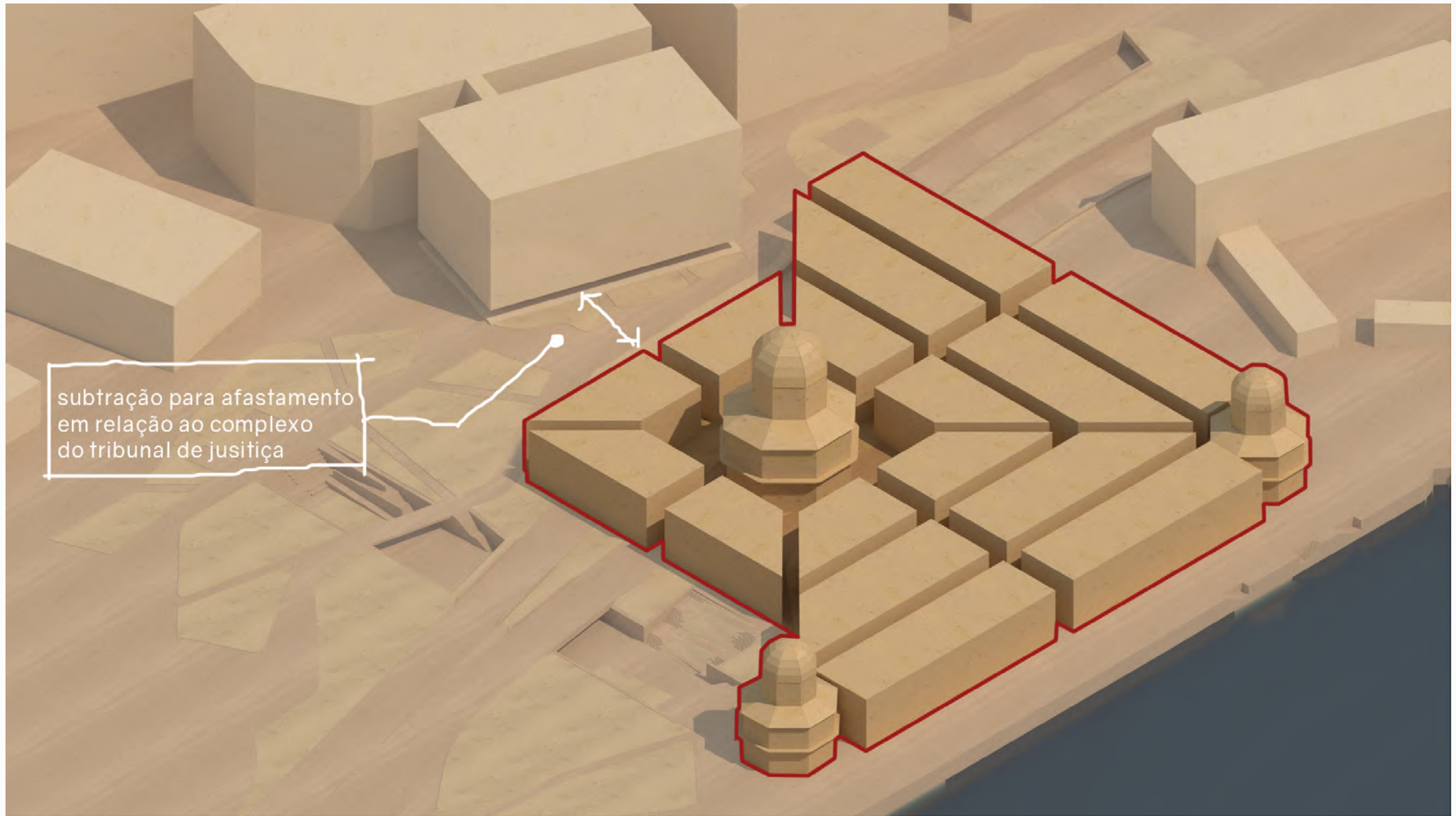
*intervenção projetual:
o novo mercado da praça
marechal âncora*



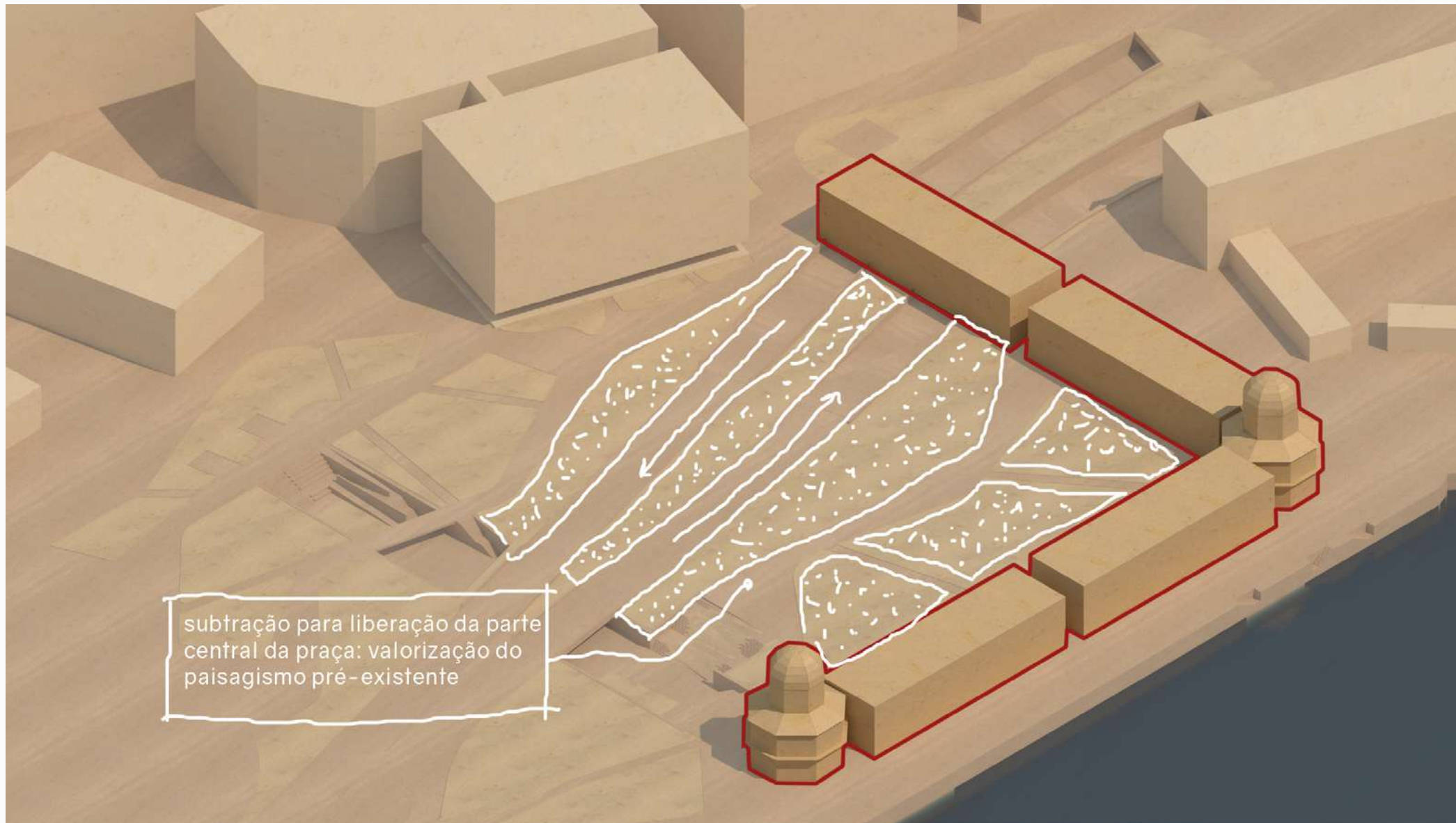


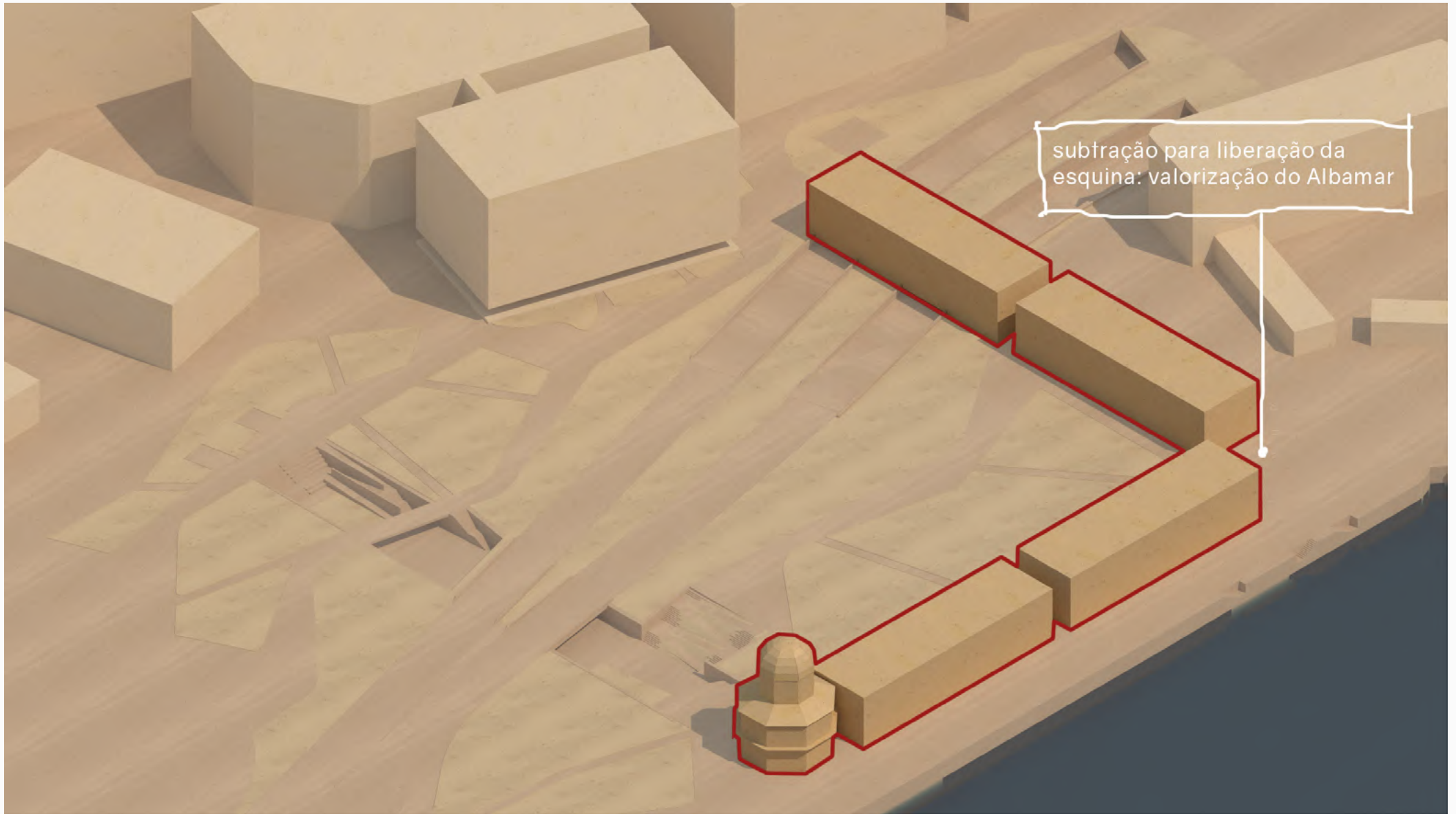
recuperação da volumetria
do antigo mercado municipal

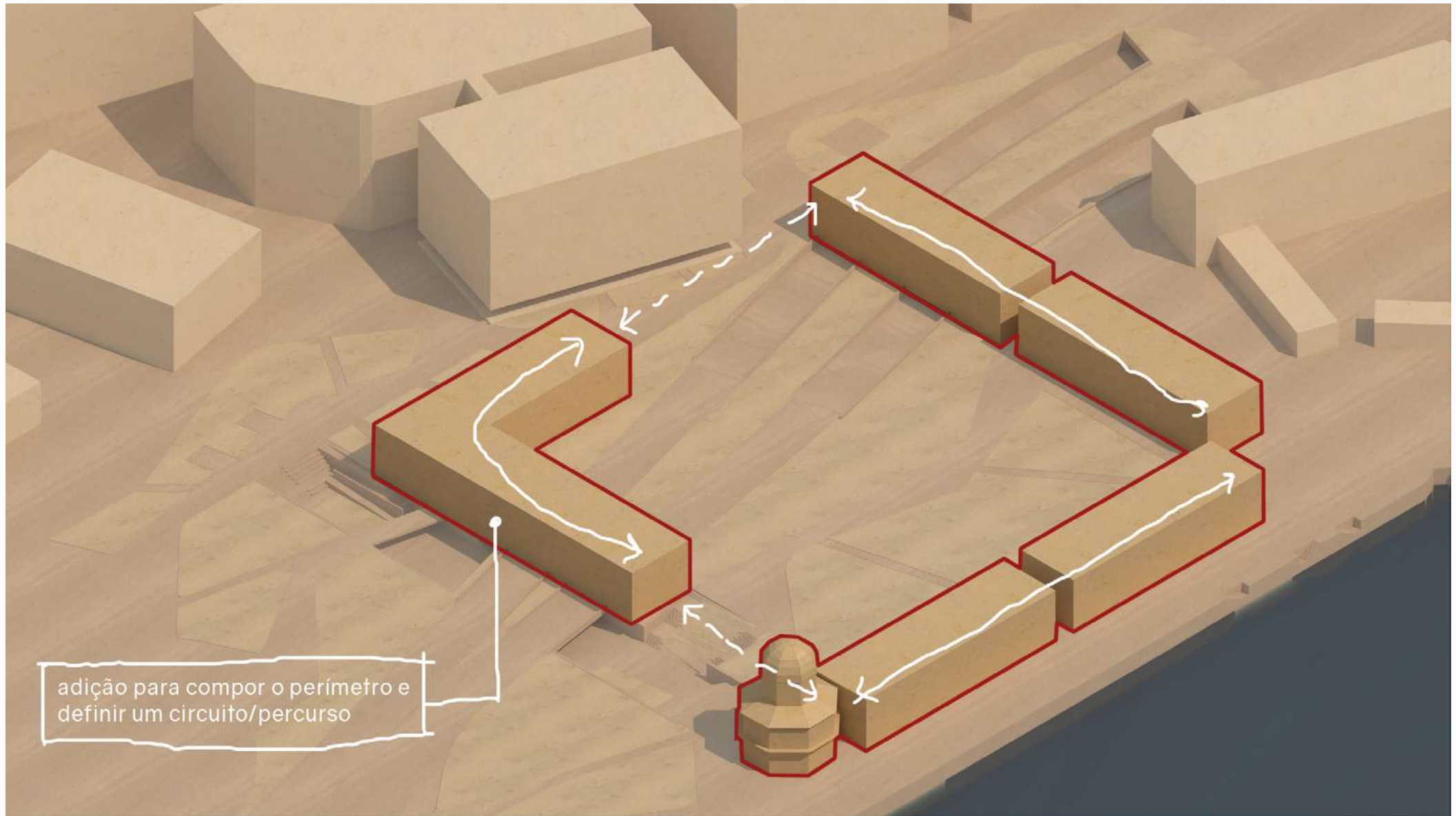


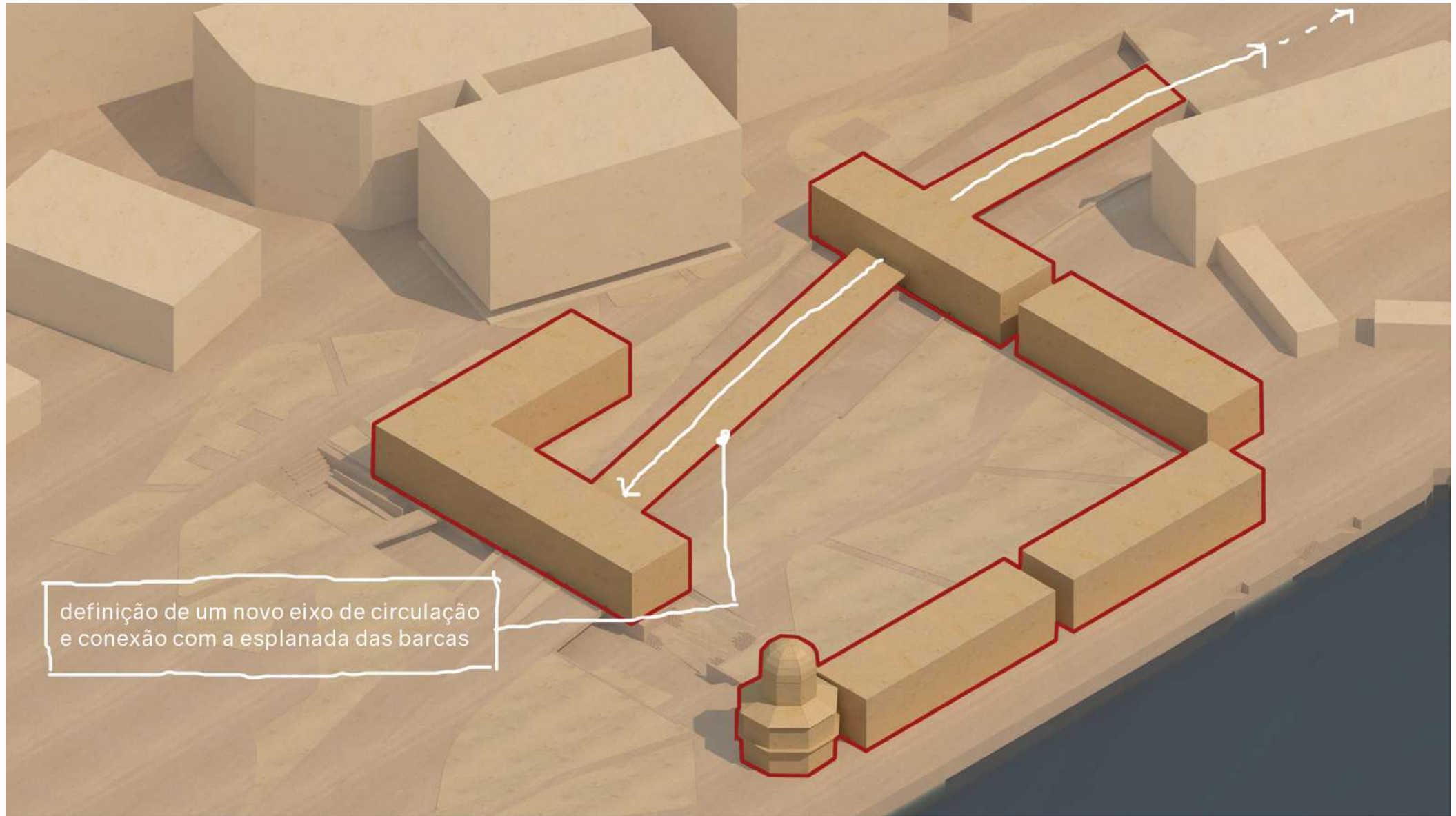


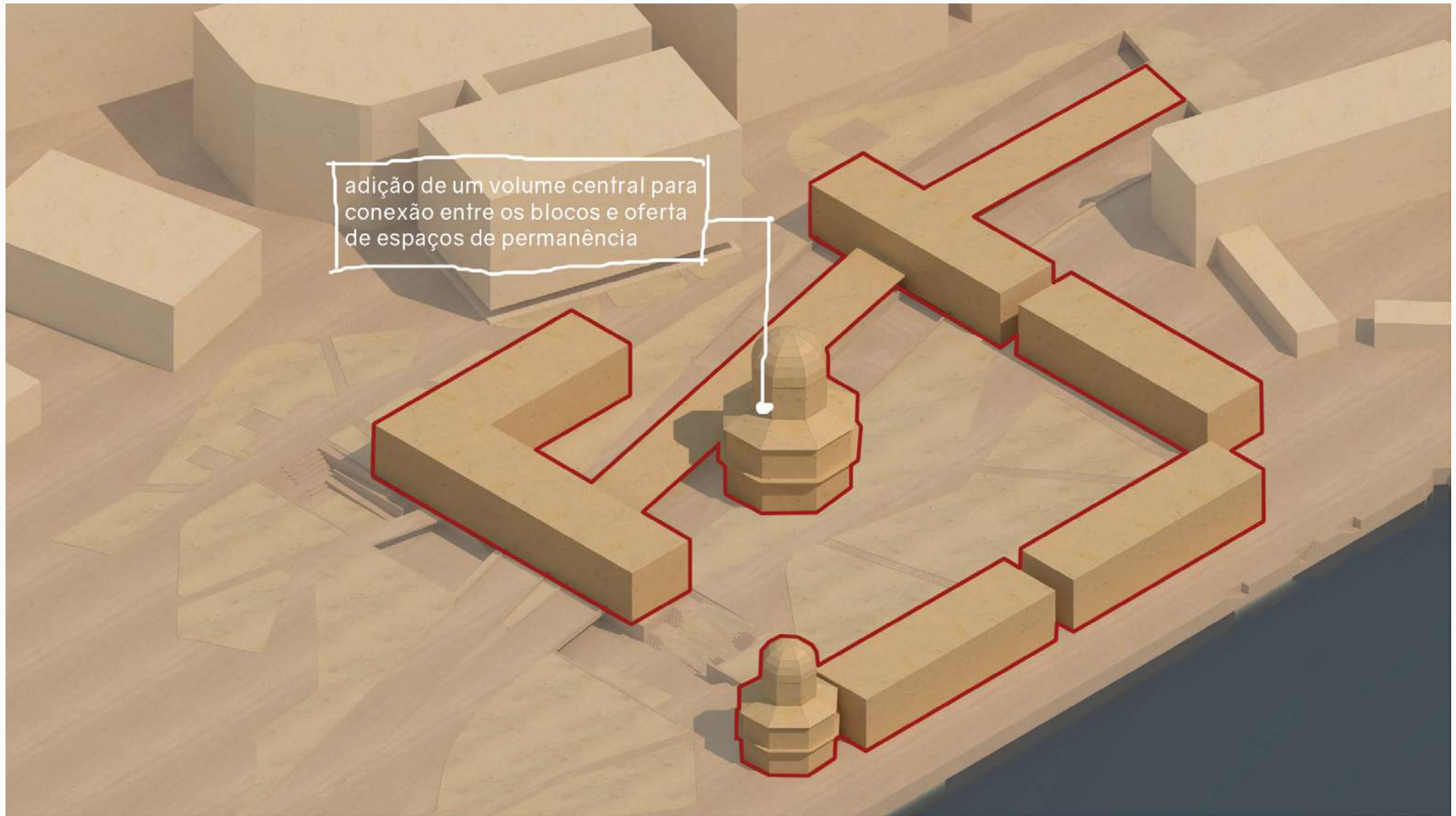
subtração para afastamento
em relação ao complexo
do tribunal de justiça

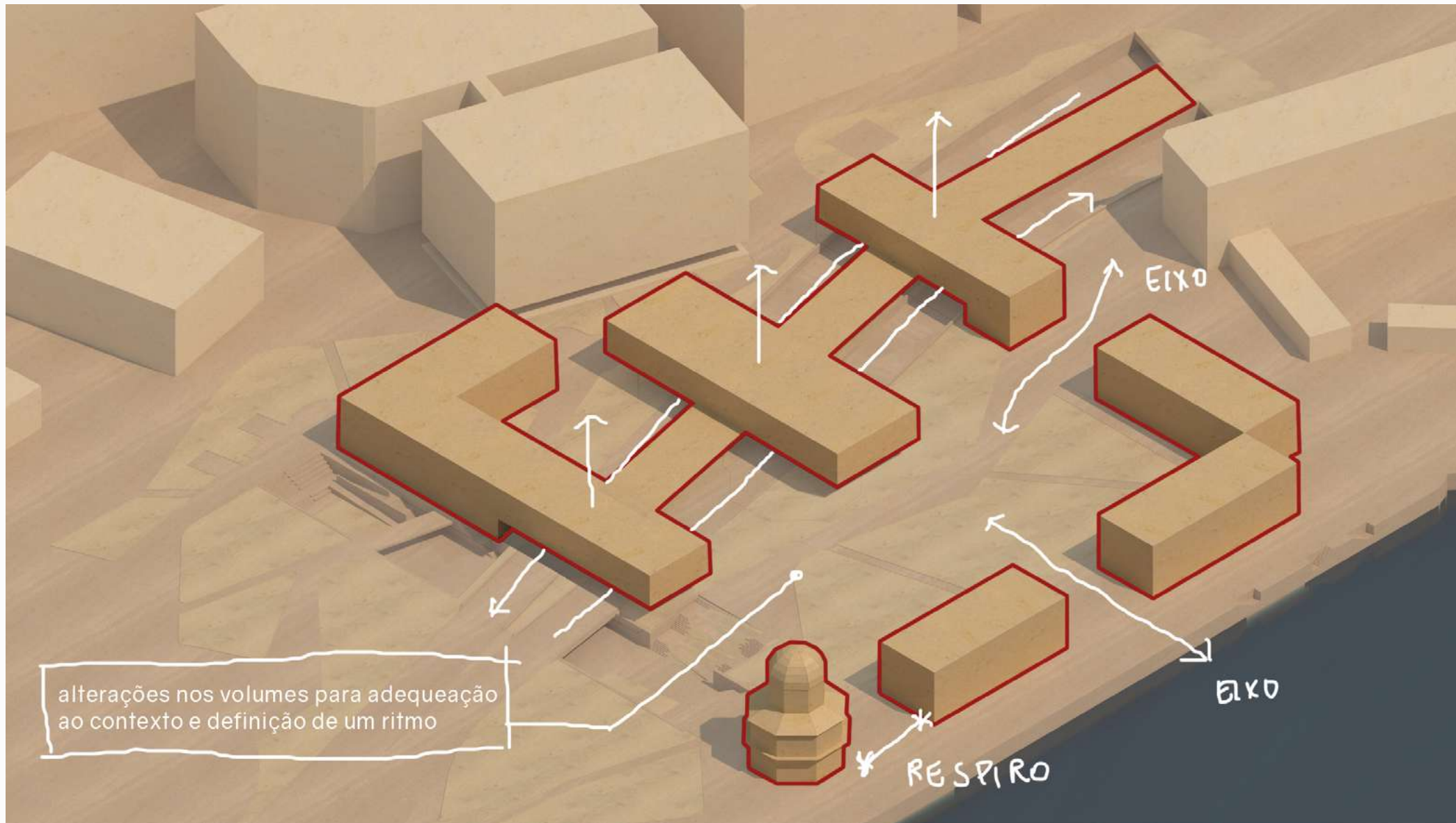


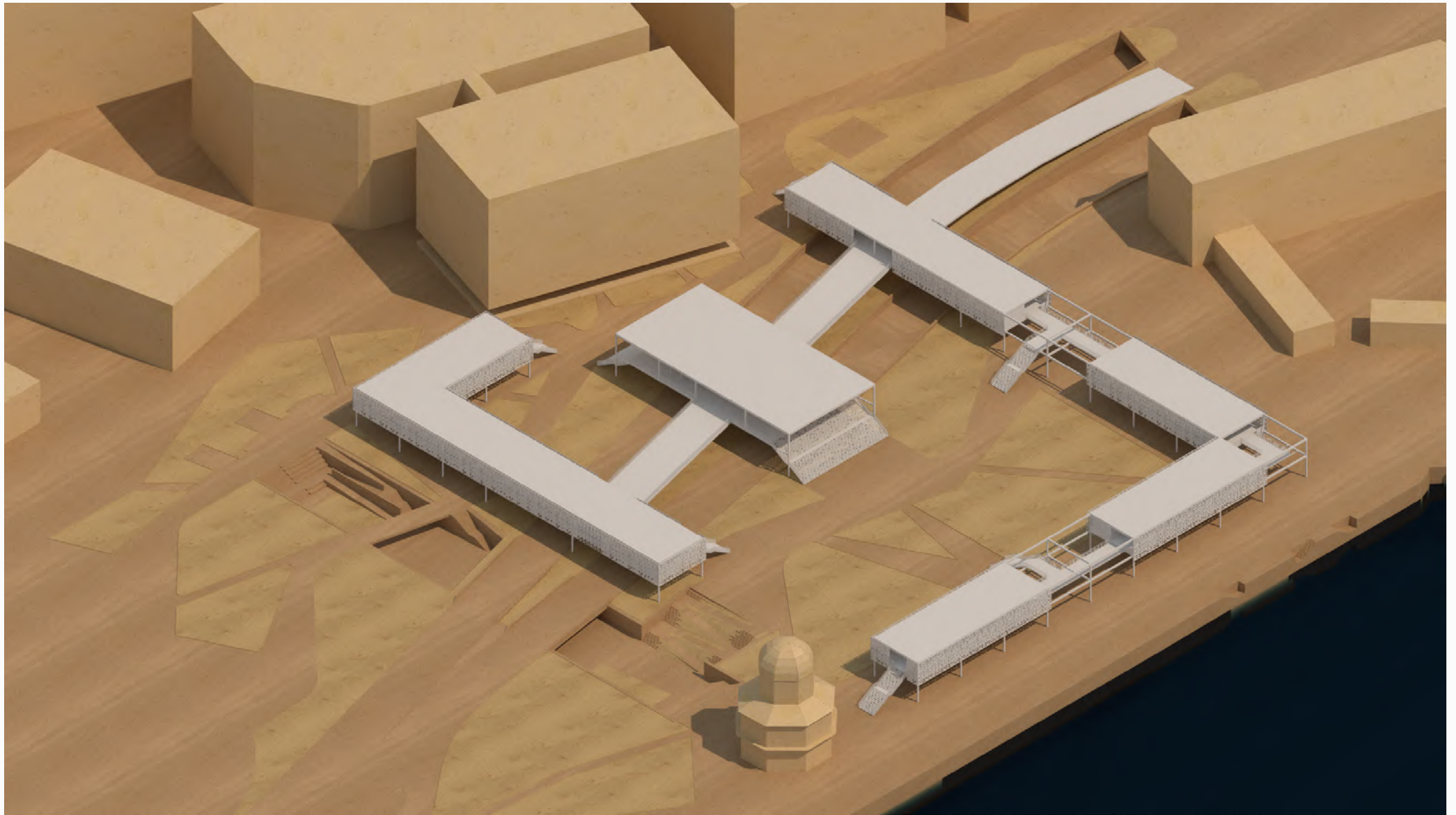










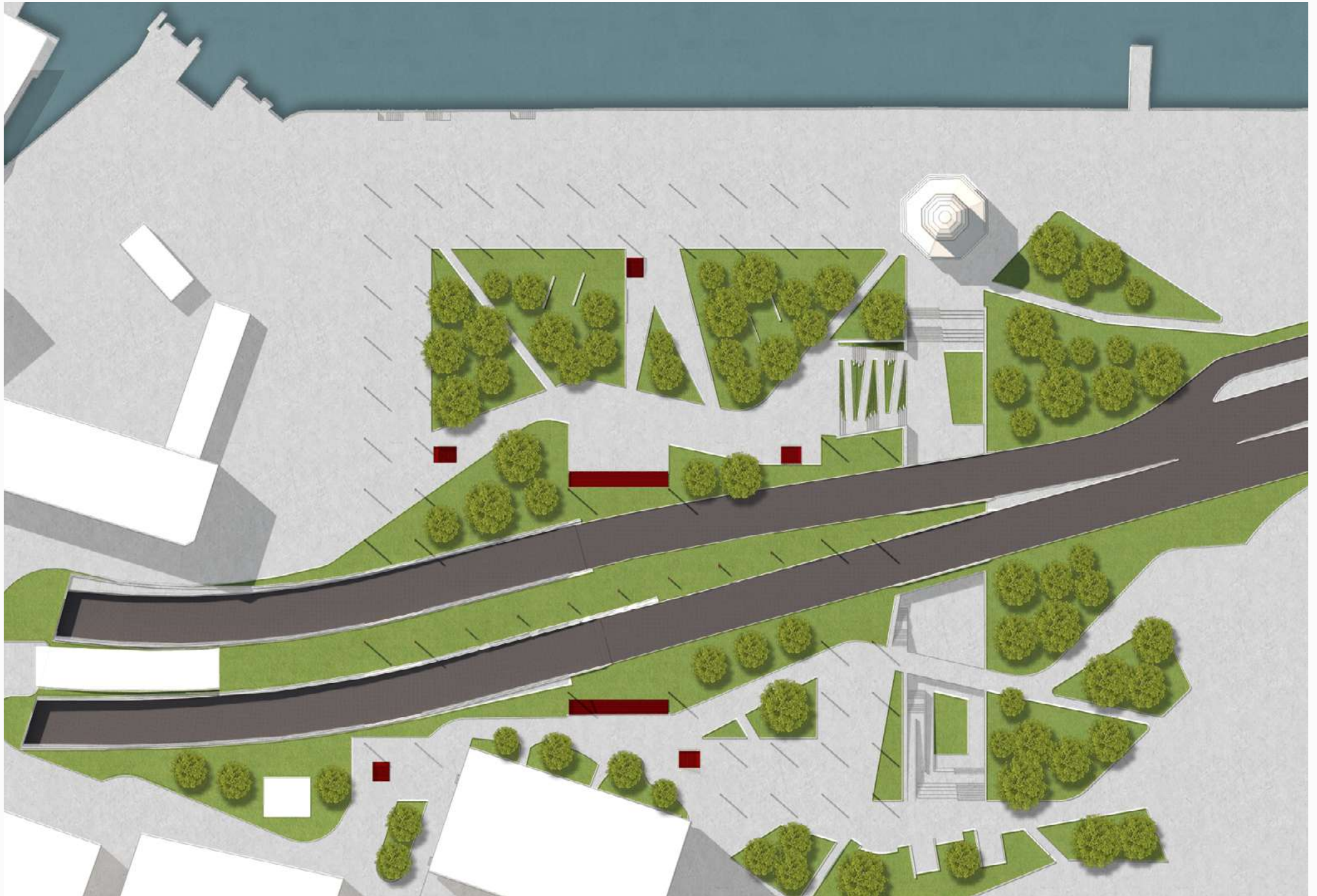


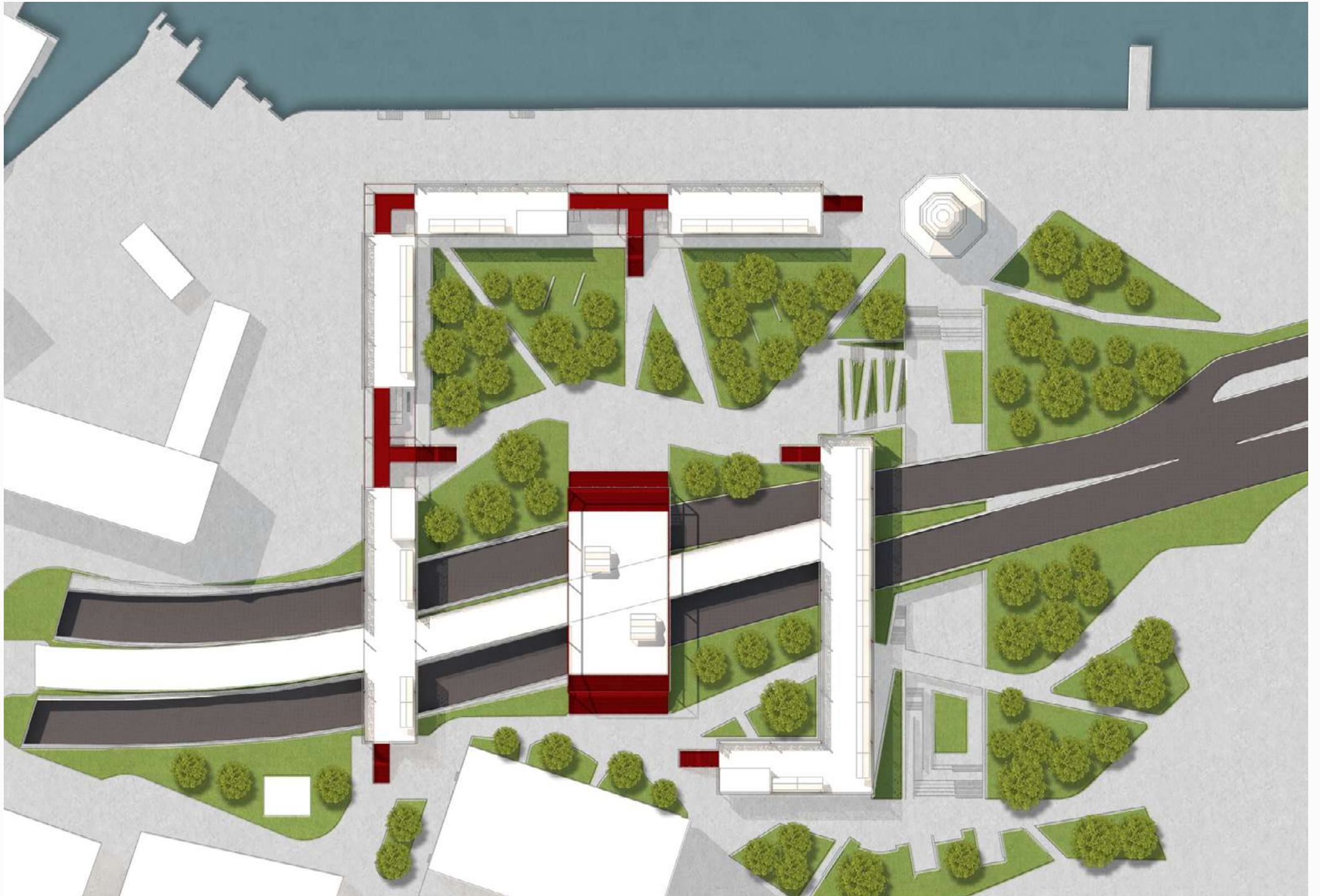


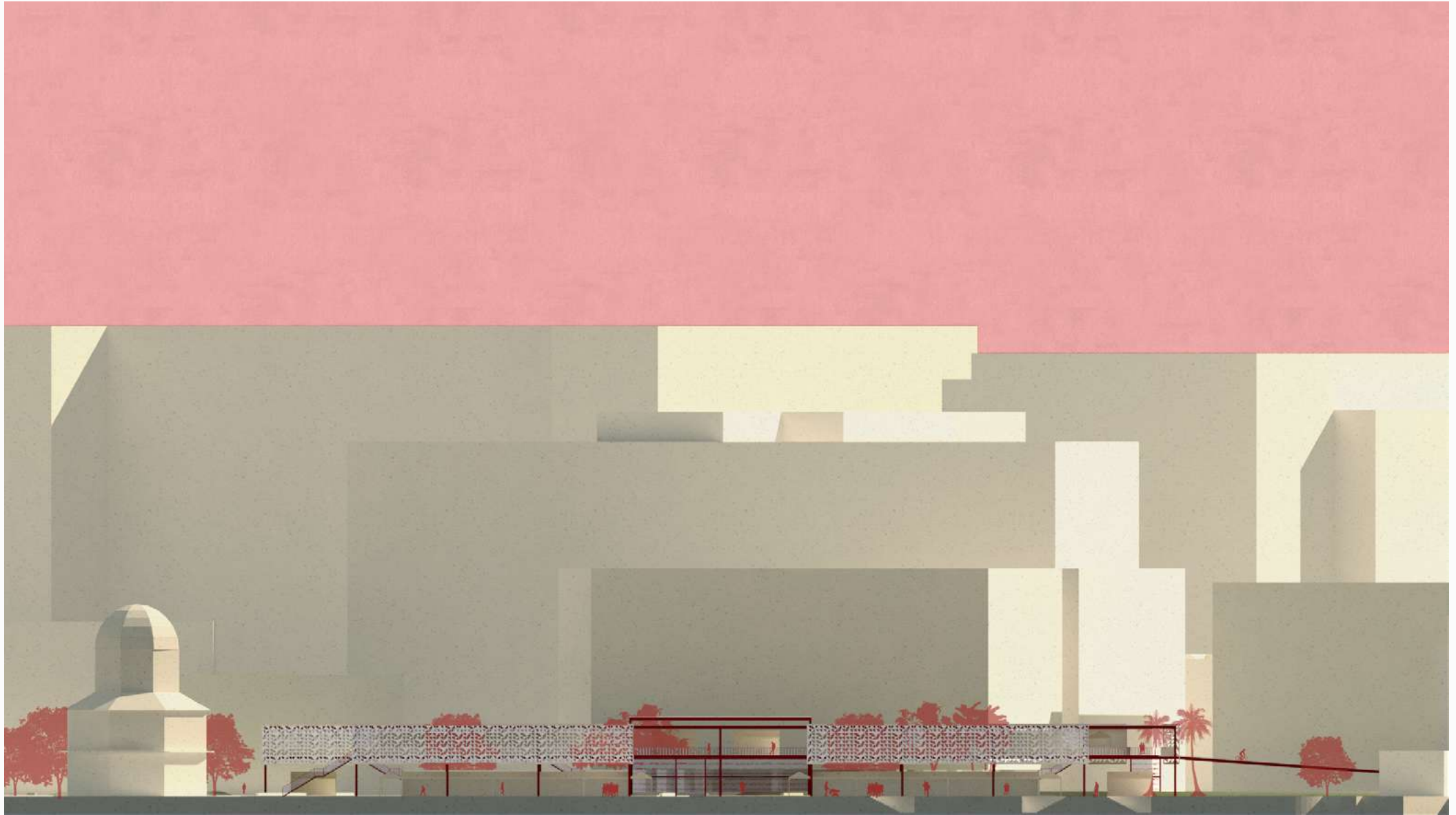
paisagismo existente

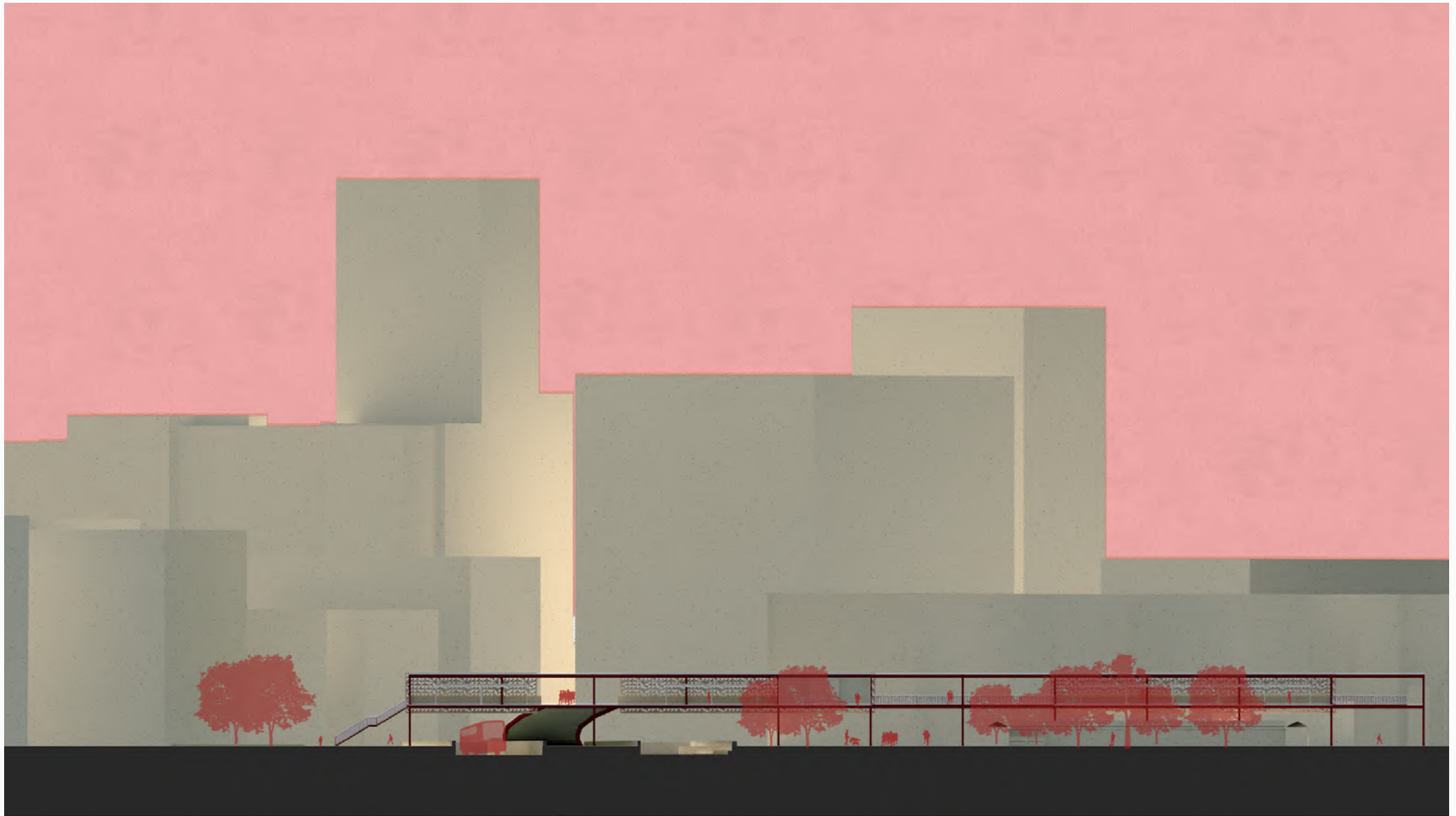


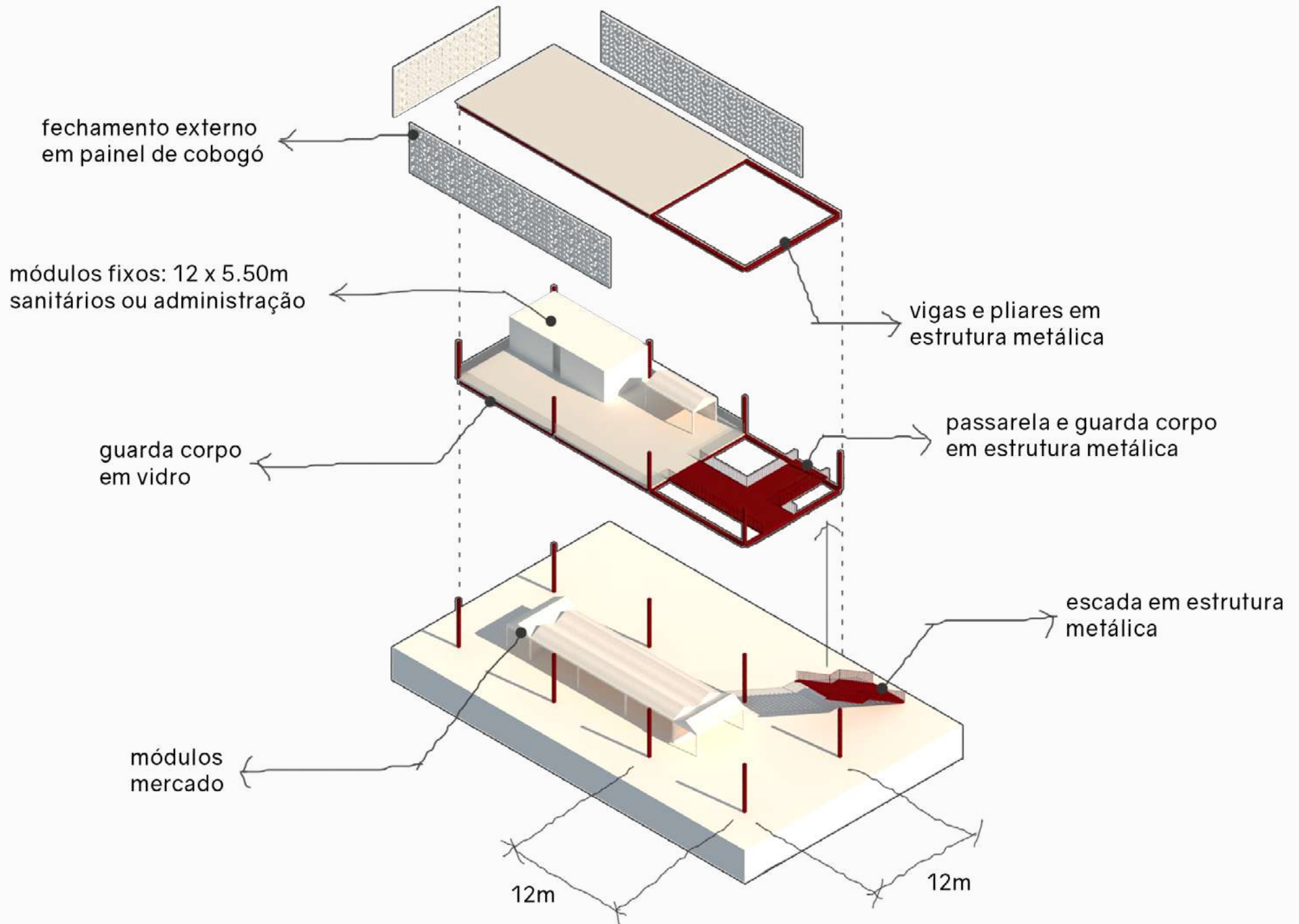
paisagismo proposto

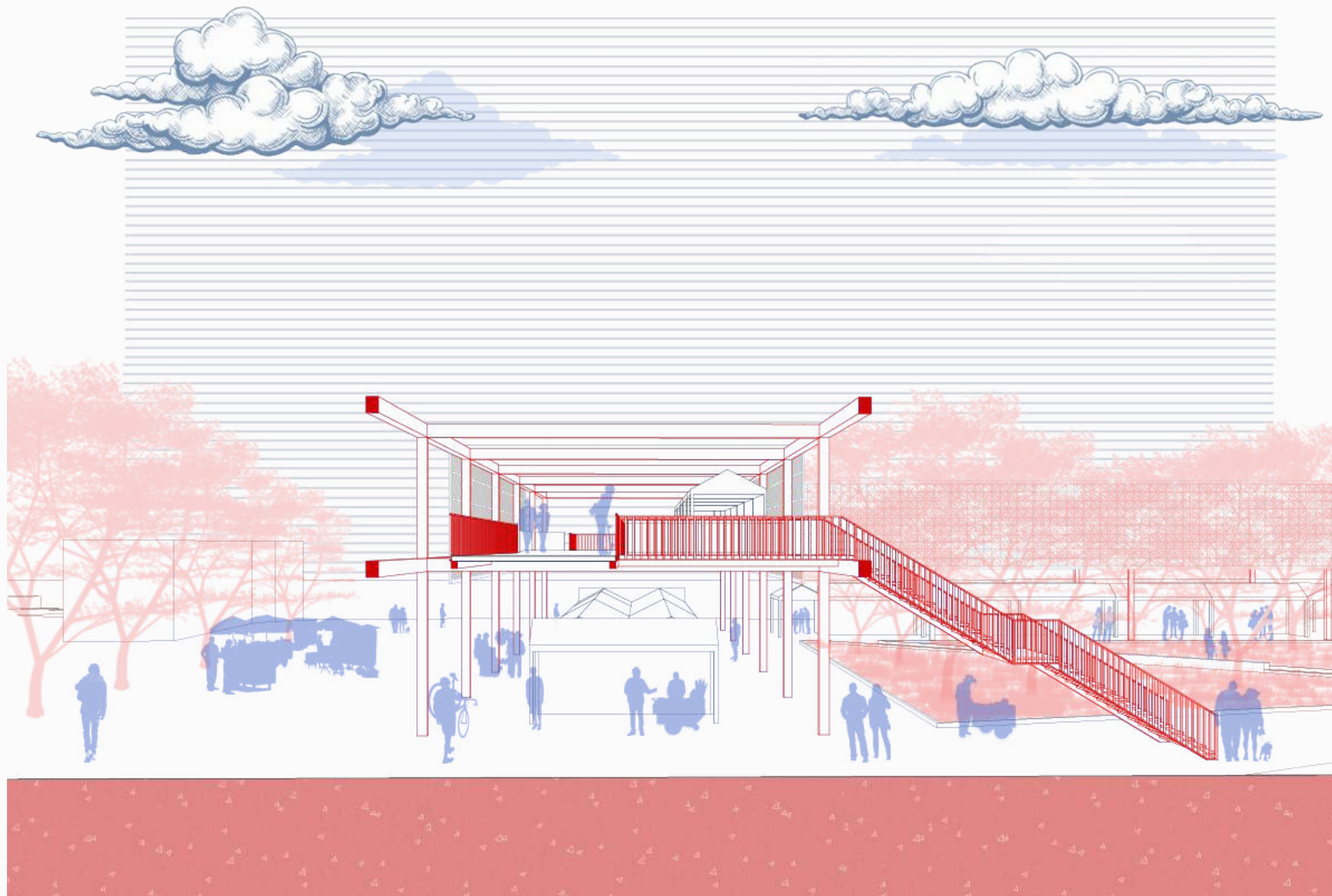










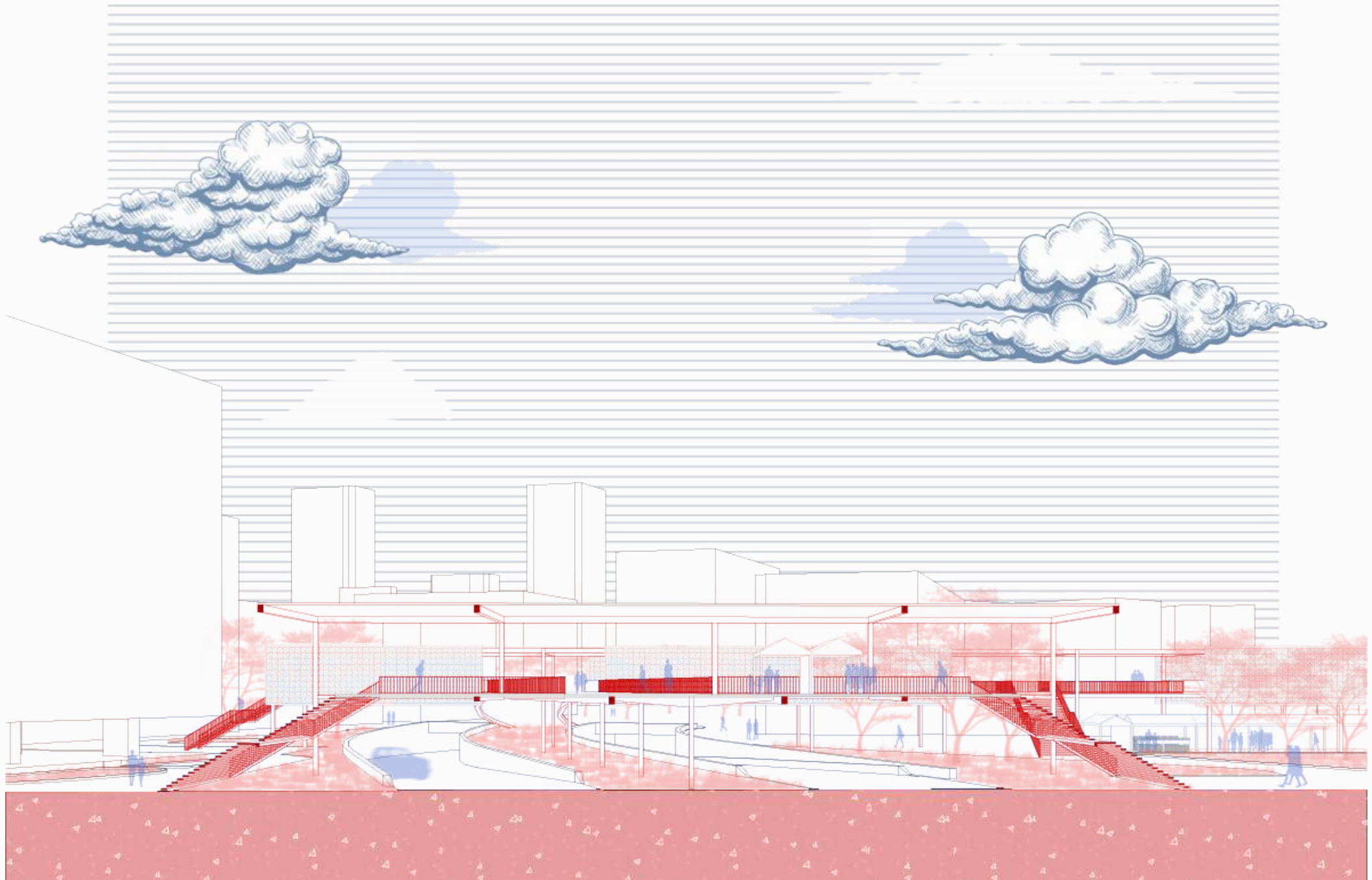




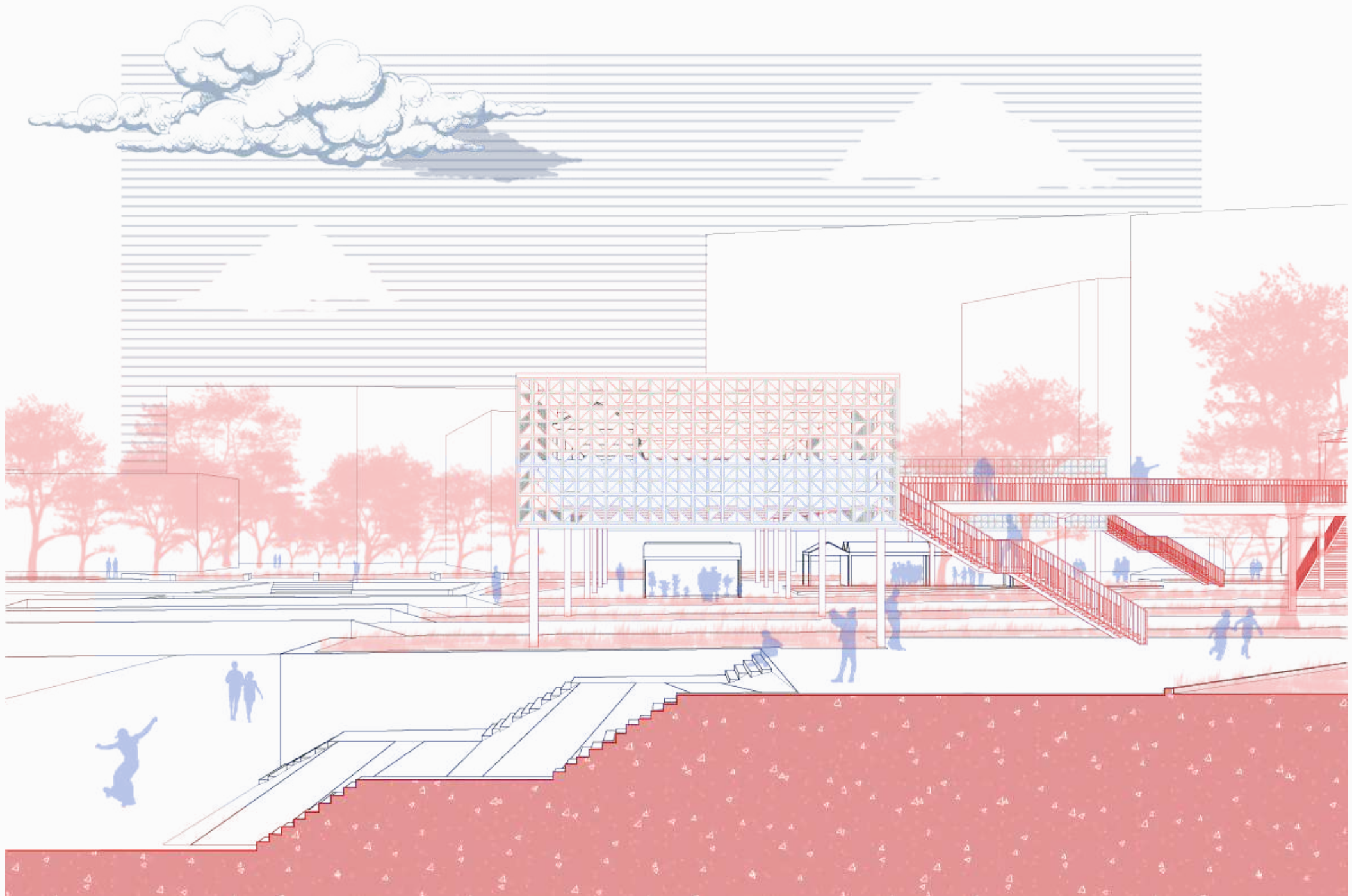














obrigado