

PROPOSTA DE INTERVENÇÃO URBANA NO COMPLEXO DA MARÉ (RJ): UMA INTEGRAÇÃO ENTRE SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

LUCIANA CAVALHEIRO DE FREITAS¹; EMILY SCHIAVINATTO NOGUEIRA²; ADRIANA PORTELLA³

¹*Universidade Federal de Pelotas – lucavalheirodefreitas@gmail.com*

²*Universidade Federal de Pelotas – ey.nogueira@gmail.com*

³*Universidade Federal de Pelotas – adrianaportella@yahoo.com.br*

1. INTRODUÇÃO

A intervenção urbana pode ser compreendida, conforme Portas (1998), como um conjunto de projetos de reestruturação funcional, recuperação arquitetônica e reapropriação social e cultural de forma estratégica, visando o desenvolvimento local. No entanto, o processo de intervenção demonstra-se complexo devido ao adensamento populacional expondo os conflitos sociais somando-se a novos meios de comunicação e desenvolvimento tecnológico (VARGAS, 2006). Nesse contexto, o Brasil apresenta reduzida influência em Grandes Intervenções Urbanas, resultado da concorrência por recursos frente às prioridades das ações governamentais, não excluindo a grande demanda social do país (ULTRAMARI, 2008).

O desenvolvimento sustentável tem como um dos principais pontos o transporte, sendo esse, segundo Gehl (2015), o responsável pela poluição, emissões de dióxido de carbono e alto consumo de energia nas cidades. O mesmo afirma que a priorização de ciclistas e pedestres se torna relevante para o desenvolvimento de cidades sustentáveis, visto que necessita de poucos recursos quando comparado a outros tipos de locomoção, defendendo a perspectiva em que o baixo custo de aquisição das bicicletas garante mobilidade para a maioria dos cidadãos de países em desenvolvimento (GEHL, 2015).

A mobilidade sustentável é diretamente relacionada à infraestrutura verde, pois ambos os conceitos prezam pela resiliência dos ecossistemas e pela conservação da biodiversidade. De acordo com Herzog (2013), infraestrutura verde é uma rede ecológica urbana que deve apresentar serviços ecossistêmicos, tais como reduzir os consumos de energia e gases do efeito estufa, e incrementar a biodiversidade nativa.

Conforme Jacobs (2016), para que exista uma rede de controle entre os membros de uma comunidade, capaz de estimular a segurança urbana, os lugares necessitam ser atraentes e vivos o suficiente para serem ocupados o tempo todo. A autora faz uma analogia da ordem das ruas a um balé, onde os personagens atuam em papéis diferentes e se complementam, fazendo parte de um plano que opera sublimemente.

Dessa forma, o Concurso Internacional de Ideias Maré-Cidade, 27º Congresso Mundial promovido pela União Internacional dos Arquitetos, teve como objetivo propor intervenções urbanas no Complexo da Maré, localizado na cidade do Rio de Janeiro, de modo a integrar a região à cidade. Assim, o presente trabalho busca apresentar o Projeto submetido por Freitas e Nogueira (autoras deste artigo) para o concurso, tendo em vista conceitos de sustentabilidade, segurança e cidades vivas.

2. METODOLOGIA

A área de estudo e de intervenção da competição encontra-se centrada no Complexo da Maré, cidade do Rio de Janeiro, localizada na Figura 1. Especificamente a região abrange um fragmento do Complexo e contém uma importante via expressa (Avenida Brasil), apresentando 1,2 km.

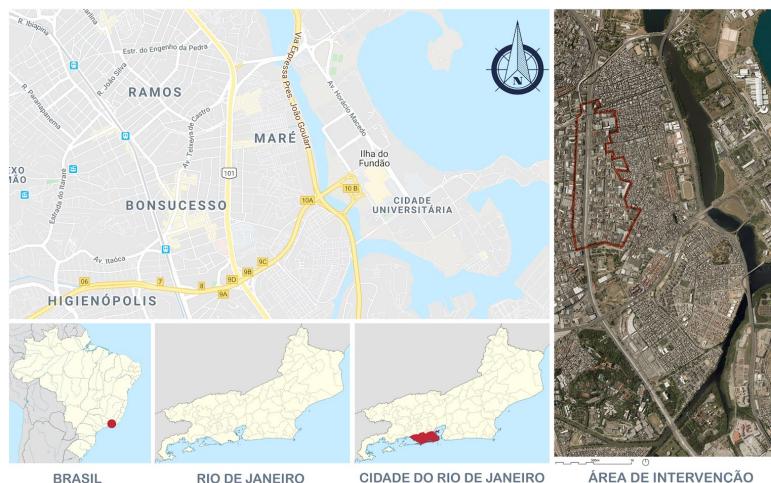


Figura 1 – Local de intervenção elegido pelo Concurso Maré-Cidade, na cidade do Rio de Janeiro, Brasil. Fonte: as autoras, adaptado do Google Maps (2020).

O desenvolvimento metodológico deste trabalho foi considerado de cunho exploratório e qualitativo. Inicialmente se realizou um estudo do material disponibilizado pela organização do Concurso de Ideias, incluindo fotografias e base DWG do local designado à intervenção. Logo após, foi feita uma revisão da literatura, diagnóstico urbano e análise demográfica. Para o diagnóstico foi analisada a morfologia urbana do local e sua relação com a malha viária da cidade, através da revisão do material disponibilizado e de imagens do satélite, fornecidas pelo Google Maps e Google Earth.

A análise demográfica foi realizada a partir de dados disponíveis nos sites do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e da Prefeitura do Rio de Janeiro. Considerando o diagnóstico urbano e as necessidades da comunidade, a proposta de intervenção urbana foi desenvolvida com o enfoque em desenvolvimento sustentável e vivacidade urbana.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A proposta de intervenção urbana nomeada “Maré, favela viva!”, teve como objetivo oferecer uma melhor qualidade de vida para a comunidade do Complexo da Maré (RJ), requalificando o local ao torná-lo mais vivo, seguro e sustentável.

Corroborando com a ideia de locais vivos e seguros, Bently et al. (1985) ressalta que para gerar ambientes com uma configuração democrática, que enriquece as oportunidades das pessoas ao maximizar suas escolhas, é necessário se atentar a algumas decisões projetuais. Essas, segundo os autores, necessitam ser legíveis, variadas, versáteis, permeáveis, com riqueza e apropriação visuais, e devem possibilitar uma personalização pelos usuários. Não obstante, Gehl (2015) afirma que funções diversificadas em áreas urbanas fazem com que aconteçam um maior número de atividades próximas às edificações e

por mais tempo, reforçando a ideia de que a vivacidade urbana depende da atratividade das oportunidades existentes nas ruas.

Nesse sentido, algumas decisões tomadas neste projeto se fazem mais relevantes: o desenho das ruas, a inserção de um parque linear, e, o incentivo às atividades de lazer e comércio.

Pensando em priorizar pedestres e ciclistas, e em incentivar a mobilidade verde, a via expressa foi suprimida e o escoamento de veículos privados foi realocado para um túnel subterrâneo. Assim, no nível da rua foi possível propor calçadas largas, cicloviás protegidas por corredores verdes, faixas exclusivas para ônibus e VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), e, um parque linear (Figura 2). Os modais de transporte público propostos foram pensados para serem interligados com linhas de transporte já existentes no município.



Figura 2 – Proposta de requalificação da via em planta e corte humanizado.
Fonte: as autoras (2020).

A fim de incentivar as atividades comerciais – formais e informais –, as calçadas da avenida foram projetadas com aproximadamente 6 metros de largura, de forma a ser possível a inserção de bancos e mesas externas além do limite das edificações. Além disso, com o intuito de favorecer o comércio local e proporcionar ambientes vivos, foram propostas ruas multimodais para pedestres e ciclistas em locais onde previamente existia atividade comercial.

Com o propósito de incentivar o ciclismo como meio de transporte, e não somente para atividades de lazer, as cicloviás foram projetadas de modo a facilitar o trajeto do usuário. Dessa forma, essas foram desenhadas contínua e linearmente, buscando minimizar obstáculos físicos durante seu percurso (Figuras 3 e 4). Pensando em tornar a experiência de pedalar convidativa e segura, as cicloviás foram protegidas por corredores verdes e colocadas no mesmo nível dos pedestres. Além disso, para integrar o ciclismo a outros meios de transporte e

proporcionar comodidade ao usuário, foram propostos bicicletários junto às calçadas.

O parque linear proposto, além de contribuir para a biodiversidade do local, promove ambientes de lazer à comunidade. Esse conta com um programa de necessidades variado, incluindo: um pavilhão multiuso, playgrounds, espaços de permanência e para feiras ao ar livre, quadras poliesportivas, pistas de skate, academias ao ar livre e mesas de jogos. Ainda, prezando pela saúde coletiva dos usuários, o parque foi equipado com sanitários, pias, bebedouros e mobiliário urbano de fácil limpeza e manutenção.



Figuras 3 e 4 – Proposta de ciclovia e requalificação do local. Fonte: as autoras (2020).

4. CONCLUSÕES

O estudo revelou as decisões projetuais durante o processo de criação da proposta de intervenção, ao visar atender as necessidades da comunidade com a aplicação de soluções relacionadas a conceitos de cidades sustentáveis, vivas e seguras. O desenho urbano gerado contribui para o desenvolvimento sustentável da área de intervenção ao apresentar uma infraestrutura verde; além disso favorece a vivacidade e segurança do local ao propiciar e incentivar uma constante ocupação das ruas pela comunidade e por visitantes.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BENTLY, I.; ALCOCK, A.; MURRAIN, P.; MCGLYNN, S.; SMITH, G. **Responsive environments**. Oxford: Elsevier, 1985.
- GEHL, J. **Cidade para pessoas**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2015. 1v.
- HERZOG, C. P. **Cidades para todos**. Rio de Janeiro: Mauad X: Inverde, 2013.
- JACOBS, J. **The Death and Life of Great American Cities**. Nova Iorque: Editora Vintage, 2016.
- PORTAS, Nuno. **Notas sobre a intervenção na cidade existente**. Espaço & Debates, Ano VI, 1986, nº 17: 94-104.
- ULTRAMARI, C. Grandes projetos urbanos: conceitos e referenciais. **Ambiente Construído**, [S. l.], v. 7, n. 2, p. 7–14, 2008.
- VARGAS, H. C. CENTROS URBANOS : POR QUÊ INTERVIR ? Heliana Comin Vargas Palestra apresentada no Seminário Internacional de Reabilitação de Edifícios em áreas centrais, 2006.