

DA RIBEIRA AO COCOTÁ:
POTENCIAL PAISAGÍSTICO E DIRETRIZES PARA PROJETO DE
QUALIFICAÇÃO AMBIENTAL DA ORLA DA ILHA DO GOVERNADOR

Autor: Vinícius dos Santos Almeida
Orientadora: Prof^ª. Rita de Cássia Martins Montezuma
Co-orientadora: Prof^ª. Vera Regina Tângari

Rio de Janeiro
Julho, 2018

CIP - Catalogação na Publicação

A447r Almeida, Vinícius dos Santos
Da Ribeira ao Cocotá: Potencial Paisagístico e Diretrizes para Projeto de Qualificação Ambiental da Orla da Ilha do Governador / Vinícius dos Santos Almeida. -- Rio de Janeiro, 2018.
162 f.

Orientadora: Rita Montezuma.
Coorientadora: Vera Tângari.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, 2018.

1. Reativação. 2. Paisagem. 3. Espaços Livres. 4. Espaços Subutilizados. 5. Corredor Urbano. I. Montezuma, Rita , orient. II. Tângari, Vera, coorient. III. Título.

Elaborado pelo Sistema de Geração Automática da UFRJ com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

DA RIBEIRA AO COCOTÁ:
POTENCIAL PAISAGÍSTICO E DIRETRIZES PARA PROJETO DE
QUALIFICAÇÃO AMBIENTAL DA ORLA DA ILHA DO GOVERNADOR

Autor: Vinícius dos Santos Almeida
Orientadora: Prof^a. Rita de Cássia Martins Montezuma
Co-orientadora: Prof^a. Vera Regina Tângari

Dissertação de Mestrado em Arquitetura Paisagística submetida ao Programa de Pós-graduação em Urbanismo - PROURB, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Arquitetura Paisagística.

Aprovado por:

Presidente, Prof^a. Rita de Cássia Martins Montezuma – Orientadora

Prof^a. Vera Regina Tângari – Co-orientadora

Prof^a. Patricia Menezes Maya Monteiro

Prof^a. Flavia Teixeira Braga

Rio de Janeiro
Julho, 2018

Agradecimentos

Num momento em que parei para refletir sobre essa parte, pensei nas pessoas a quem mais admiro, seja pelos ensinamentos dos valores éticos, pelas bênçãos, pelo amor e pelo carinho. Há pessoas a quem também admiro pela paciência e ajuda na construção do pensamento, e também pelas discussões homéricas e construtivas, que me incentivaram no caminho até aqui.

Obrigado, Mama

Obrigado, Zizi

Obrigado, a toda minha família

Que tanto amo e respeito

Obrigado, B

Sem palavras<3

Obrigado, aos amigos

Antigos, novos e o que estão por vir

Obrigado, à quem mais tenha esquecido neste agradecimento

Agradeço também às pessoas que se apropriaram da orla
Que durante as pesquisas de campo receberam-me com tanta gentileza
Em especial, dois grupos
Que entre cervejas e churrasco
Deram um nome fantasia para este projeto

Orla Família!



Obrigado!

Resumo

Este trabalho apresenta uma proposta para recuperação e reativação de um corredor de orla urbano em um trecho da Ilha do Governador, localizado junto à Baía de Guanabara. Como problemática identificamos um conjunto de espaços livres públicos que atualmente encontram-se degradados e subutilizados, deixando de lado o potencial em articular os espaços a partir da combinação dos elementos da Paisagem na sua construção. Neste sentido, recorrendo a estudos bibliográficos – no âmbito da Paisagem, da história e da cultura local –, pesquisas de campo, de cartografia e iconografia, somando-se uma leitura cognitiva da Paisagem, nosso projeto coloca em destaque as potencialidades inerentes a este trecho da orla. Almejamos assim, alcançar um cotidiano cultural e paisagístico através do resgate cultural, da revalorização dos espaços livres (outrora subutilizados) e do favorecimento da fluidez do curso do pedestre e ciclista no corredor. Nossas principais propostas focam em intervenções no passeio da orla, na valorização e implantação de patrimônio vegetal, nos usos sociais e usos do espelho d'água da Baía, esportes náuticos e navegação comercial, entre outros que auxiliarão na composição da unidade paisagística que buscamos neste projeto.

***Palavras chave:** reativação, Paisagem, espaços livres, espaços subutilizados, corredor urbano.*

Abstract

This paper presents a proposal for the recuperation and reactivation of an urban corridor in the seashore of Ilha do Governador (Governor's Island), alongside Baía de Guanabara (Guanabara Bay). Our discussion matter is a set of available public spaces that are currently degraded and underused, setting aside the potential for articulating the spaces through the combination of Landscape elements in their construction. In this regard, appealing to bibliographic studies – within the landscape, history and local culture scope – field research, cartography and iconography research, associated with a cognitive reading of the Landscape, our project highlights the inherent potential of this excerpt of the seashore. Therefore, we aim to reach a cultural and landscaping routine, through the cultural revival, the revalorization of free spaces (once underused) and the favoring of the fluidity of pedestrians and cyclists. Our main proposals focus on interventions on the seashore walkways, on valorization and implementation of vegetal patrimony, on social uses of the Baía's water mirror, nautical sports and commercial navigation, among other

initiatives that will help the composition of a landscape unity, which is what we seek with this project.

Keywords: *reactivation, Landscape, free spaces, underused spaces, urban corridor*

Sumário

Introdução	9
1. Um olhar paisagístico sobre a orla	12
1.1. Do objeto de estudo e sua problemática	12
1.2. Teorias, conceitos e métodos	20
1.2.1. Como pensar a Paisagem	20
1.2.2. Espaços livre públicos	25
1.2.3. As Zonas Costeiras na Paisagem	27
1.2.3.1. Processos de formação das zonas costeiras	29
1.2.3.2. Classificação tipológica de orlas	31
2. Da Ribeira ao Cocotá: problemáticas urbanas, atributos físicos e estruturas socioculturais de uma orla insular	37
2.1. Trecho 1: Orla do bairro da Ribeira	39
2.1.1. Problemáticas: degradação dos espaços livres públicos	48
2.2. Trecho 2: Orla do bairro do Zumbi	52
2.2.1. Problemáticas: degradação dos espaços livres públicos	60
2.3. Trecho 3: Orla das Pitangueiras	64
2.3.1. Problemáticas: degradação dos espaços livres públicos	71
2.4. Trecho 4: Orla Praia da Bandeira	75
2.4.1. Problemáticas: desqualificação dos espaços livres públicos	80
2.5. Trecho 5: Orla do Cocotá	84
2.5.1. Problemáticas: Degradação dos espaços livres públicos	92
2.6. Quadros Sínteses	95
3. Potencial paisagístico do corredor de orlas	99
3.1. Condições fisiográficas e diretrizes para a transformação da Paisagem do Corredor de Orla	101
3.1.1. O relevo como unificador do projeto	101
3.2. O potencial hidrográfico na intervenção na Paisagem	104
3.3. Relações Sensoriais: água e a terra como ativadores da sinestesia do lugar	107

3.4.Os potenciais paisagísticos a partir do uso do solo	110
3.5.Hierarquia das vias e o potencial para a criação de uma unidade na Paisagem	112
3.6.Condições socioculturais e diretrizes para a transformação da Paisagem do corredor de orla	114
3.7.Apropriações e manifestações culturais	115
3.8.Elementos de caracterização local	118
4. Diretrizes para um plano de intervenção paisagística	120
4.1.Estratégias paisagísticas I: as intervenções no passeio da orla	122
4.2.Estratégias paisagísticas II: valorização e implantação de patrimônio vegetal	125
4.3.Estratégias paisagísticas III: usos sociais	128
4.4.Estratégias paisagísticas IV: usos do espelho d'água da Baía, esportes náuticos e navegação comercial	130
4.5.Estratégias paisagísticas V: valorização de praças e ativação de espaços livres públicos	132
4.6.Estratégias paisagísticas VI: políticas para o resgate sociocultural local	134
Considerações finais	139
Referências Bibliográficas	141
Anexos	146
Relatos	156

Introdução

Este trabalho apresenta um estudo sobre as condições geofísicas e socioculturais de uma Paisagem insular como instrumentos para um projeto paisagístico. Esta abordagem será estruturada a partir das possibilidades projetuais que consideram as apropriações e manifestações socioculturais como forma de aprimoramento do espaço público. De forma mais específica, serão estudados métodos e estratégias para a construção de um projeto paisagístico que explora as relações entre o meio ambiente, a cultura local e o lazer para a valorização da Paisagem, inseridos em um corredor de orla na Ilha do Governador, na Cidade do Rio de Janeiro.

Nosso interesse é discutir questões no campo da Paisagem considerando em particular as complexidades inerentes às intervenções de um projeto paisagístico. A partir desta premissa, este estudo selecionou um trecho do perímetro da orla da Ilha do Governador/Rio de Janeiro, em particular uma área que se estende entre os bairros da Ribeira até o Cocotá, fração esta que se mostra como um espaço livre público de grande relevância no contexto da orla da Ilha.

Desta forma, um dos eixos da nossa proposta de intervenção tem como diretriz paisagística a revalorização dos espaços livres públicos do nosso recorte espacial, apresentando, por sua vez, soluções que possibilitem a reativação e ressignificação do espaço. Para tanto, o primeiro passo para criar o diálogo entre o projeto e o conjunto de sistemas e de fluxos existentes no local – sejam eles naturais, infra estruturais ou biológicos – é entender o que consideramos como orla, projeto paisagístico, recuperação do ambiente existente, espaços livres públicos e subutilizados. Destacamos que o projeto está fundamentado em uma estrutura teórica que envolve ideias relacionadas aos conceitos que definem a intervenção na Paisagem a partir do projeto paisagístico, somado à contribuição conceitual da recuperação do ambiente.

A proposta aqui delineada e apresentada também utiliza o projeto de paisagismo como um instrumento de intervenção urbana dentro do contexto da cidade contemporânea. Ou seja, as teorias e conceitos relativos à arquitetura paisagística surgem como um elemento central do projeto, afinal, no nosso entendimento, a ideia do projeto paisagístico é mesclar tanto questões no âmbito da ecologia e da esfera cultural, como também das interações socioespaciais, que ao nosso ver são importantes para a organização do espaço e do desenho da Paisagem.

Entendemos aqui que os elementos de composição da Paisagem podem contribuir para a compreensão dos espaços de orla a partir do projeto paisagístico (SCHULZ, 2006).

Este surge como conceito ideal para entender relações entre aspectos antrópicos e naturais, pois há elementos reforçando as relações entre eles no espaço.

A contribuição histórica notadamente se faz necessária, a partir das condições geofísicas e socioculturais, que se mostram relevantes na discussão das propostas de intervenção paisagística. Em vista disso, os referenciais da história de formação da Ilha do Governador ganham relevo. Para este aporte consideraremos, autores como Cybele de Ipanema e Brasil Gerson. Também serão levantados autores que percorrem a história dos bairros da cidade do Rio de Janeiro, em particular a Ilha do Governador, que demonstrem ser essenciais à pesquisa.

A reunião de tais dados nos revelou a viabilidade do nosso projeto a partir da avaliação dos fatores espaciais, culturais, econômicos, sociais, ambientais e de infraestrutura urbana. De acordo com o Plano Diretor do Rio de Janeiro a Ilha do Governador encontra-se na Zona de Ocupação Incentivada (Ver anexo 1), onde o adensamento populacional, a intensidade construtiva, o incremento das atividades econômicas e equipamentos de grande porte serão estimulados, preferencialmente, nas áreas com maior disponibilidade ou potencial de implantação de infraestruturas. Este dado estimula o interesse pela construção de uma proposta voltada para este local.

Desta maneira, construímos e aqui apresentamos o nosso trabalho, que foi estruturado a partir de quatro capítulos mais considerações finais. O primeiro se constrói a partir dos estudos da Paisagem que envolvem teorias e conceitos sobre a perspectiva dos estudos culturais e socioespaciais, especialmente aos ligados às intervenções no ambiente considerando a formulação de um projeto paisagístico. Assim, apresentamos um olhar paisagístico sobre a orla, delineando o seu objeto de estudo e sua problemática, perpassando pelas teorias, conceitos e métodos que nos deram embasamento, como os espaços livre públicos e as Zonas Costeiras.

No capítulo dois, apresentaremos os problemas das orlas de cada bairro que compõe o corredor de orla, contribuindo também para as referências projetuais. Desta forma, da Ribeira ao Cocotá apresentamos as problemáticas urbanas, os atributos físicos e as estruturas socioculturais do nosso recorte espacial.

O capítulo três identifica o potencial paisagístico do corredor de orlas da Ilha do Governador. Analisamos as condições fisiográficas e expomos diretrizes para a transformação da Paisagem deste corredor. Somamos análises sobre o relevo, o potencial hidrográfico e o potencial paisagístico a partir do uso do solo, sobre as relações sensoriais (água/terra), sobre a hierarquia das vias e o potencial para a criação de uma unidade na

Paisagem. Abordaremos também as condições socioculturais, apropriações e manifestações culturais promovidas no corredor estudado.

Uma vez estudadas estas etapas, serão construídas e apresentadas no último capítulo estratégias projetuais que colaborem com a recuperação do trecho de orla, bem como, reconhecer e aproveitar as potencialidades do lugar, ativando os espaços livres públicos, favorecendo a fluidez do percurso do pedestre e ciclista neste corredor urbano. Estas estratégias contarão com o levantamento da legislação vigente para intervenções em áreas específicas.

Finalizamos a apresentação do nosso estudo com algumas considerações finais, reforçando a ideia de que o projeto paisagístico pode surgir como um agente de alteração para além da estrutura morfológica do fragmento urbano selecionado. Também nos debruçamos sobre a perspectiva dos estudos da Paisagem, que podem ser aplicados ao desenvolvimento de um projeto de intervenção paisagística. Assim, nosso interesse central se dedicou a repensar e reativar o trecho da orla, permitindo uma maior acessibilidade aos espaços livres públicos através da criação de uma rede de conexões, com intervenções focadas no potencial dos percursos e dos diferentes espaços livres existentes, explorando o imaginário da população com a formação de lugares de inspiração, liberdade e vitalidade.

Buscamos isto a partir da aplicação de instrumentos de qualificação do ambiente onde o projeto paisagístico surge como elemento central, dando suporte às apropriações efêmeras e permanentes, já existentes no local, e à recuperação da identidade visual do mesmo. Para tanto, traçamos objetivos específicos que funcionarão como norte para o desenvolvimento desta pesquisa. O quadro abaixo os especifica:

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	PROCEDIMENTOS
Criar zonas de interesse.	<i>Identificar espaços livres públicos subutilizados, ainda existentes no meio urbano, e evidenciar o tratamento diferenciado.</i>
Dar suporte às apropriações efêmeras e permanentes, já existentes no local.	<i>Recuperar e reativar, ações e usos, no espaço.</i>
Promover a integração social com seu entorno.	<i>Regenerar a faixa de orla através da criação de novos espaços de circulação.</i>
Analisar a vegetação a fim de restaurar seus estratos.	<i>Dar subsídio para um plano de arborização ou de manejo.</i>
Recuperar e valorizar característica local.	<i>Identificar os marcos históricos e simbólicos.</i>
Recuperar e valorizar a identidade visual.	<i>Avaliar a identidade com a recuperação das suas visadas.</i>

1. Um olhar paisagístico sobre a orla.

1.1. Do objeto de estudo e sua problemática

Este trabalho foi iniciado a partir da percepção de um insulano e paisagista que participa do cotidiano dos bairros foco deste trabalho. Esta percepção refere-se ao contrassenso na Paisagem, que possui potencialidades geofísicas e socioculturais, que pode articular os espaços livres, a partir da combinação dos elementos da Paisagem na sua construção, mas em contrapartida encontramos espaços degradados e subutilizados, deixando de lado o seu potencial.

Os espaços livres subutilizados, em acordo com Sousa (2010), são considerados espaços como aqueles que, embora sejam dotados de uso e ocupação, já entraram em processo de obsolescência e possuem um caráter expectante, ou seja, enquanto esperam a transformação ainda são estruturas ativas, pois mantêm um uso e ocupação, mesmo que esses não sejam viáveis para cidade.

Neste sentido entendemos que esses espaços livres públicos que possuem uma ocupação e/ou uso, mas que atualmente essa ocupação/uso é inadequada, ou que esses espaços têm potencial para uma ocupação/uso mais eficaz e eficiente, são considerados como subutilizados, apesar de serem estruturas ativas.

Podemos considerar essas estruturas como ativas a partir da visão de que a Paisagem é constituída de estruturas que se inter-relacionam e formam um sistema. Segundo Prado e Santos, este mesmo sistema passa por transformações que ocorrem natural e antropicamente (PRADO e SANTOS, 2015).

Colaborando com esse pensamento, Magalhães (2001) define essas estruturas ativas como uma composição global da Paisagem, e que a mesma se constitui por subestruturas: a Ecológica e a Edificada. A primeira diz respeito à Paisagem “natural ou primitiva”, sobre a qual nos inserimos; e a segunda, relacionada às intervenções antrópicas.

Essa é uma temática com debate muito atual – o qual tentaremos ilustrar ao longo deste trabalho –, aquecido pelos diversos olhares que hoje se percebe a Paisagem e os lugares em que ela se faz presente, como nas praças, parques, orlas etc.

Por este ângulo, repensando a Paisagem e seu local na cidade e sua relação com os cidadãos, percebemos o cotidiano de uma orla situada na Ilha do Governador – ilha situada na Baía de Guanabara, cidade do Rio de Janeiro.

A Baía de Guanabara possui uma área total de 377km² e está inserida na Bacia da Guanabara, que engloba toda a região metropolitana do Rio de Janeiro, abrangendo uma superfície de, aproximadamente, 4.600km². Inicialmente a Baía de Guanabara se apresentava com uma área de 468km², datando de 1500. Ao longo do tempo, sua dimensão foi reduzida por 60km² de área assoreada e 90km² de aterros – os quais aqui abordaremos alguns – (MONTEIRO. 2005, pág. 38).

Os aspectos observados sobre a orla da Ilha do Governador, sobre as zonas litorâneas e sobre o planejamento paisagístico tornam possível dimensionar a dinâmica que se dá não apenas na formação, ocupação e usos dos espaços livres, como também, revelam a existência de um estado de abandono. Observamos que há um reduzido ou mesmo inexistente interesse sociocultural e um desinteresse sobre a potencialidade de um resgate, envolvendo os âmbitos social, cultural, histórico e ecológico. É a partir desta percepção que a nossa proposta de projeto paisagístico irá se debruçar.

A Ilha do Governador, localizada na Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro, foi conhecida, no início do século XVI, como ilha de Paranãpuã e Ilha do Gato (Figura 1 e 2), e era um ponto estratégico para pequenos grupos de estrangeiros que queriam um lugar seguro para estabelecerem pequenas feitorias e efetuar comércio com os nativos. Ao longo dos séculos, esta mesma ilha serviu como local para a instalação do primeiro engenho de açúcar do recôncavo da Guanabara e como área de caçada de D. João VI – e por conseguinte, funcionando como sede de governo quando o rei aqui se encontrava (IPANEMA, 2013). Hoje, essa ilha é conhecida como porta de entrada da Cidade do Rio de Janeiro, por abrigar o Aeroporto Internacional (Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim).



Figura 1: *Ilha do Gato*, terra dos Temiminós, Mapa da Baía da Guanabara, João Teixeira Albernaz, 1624.

Fonte: <https://goo.gl/KKbMdJ>.
Acesso: 08 de ago. 2017.



Figura 2: Localização da *Ilha do Governador* (em azul) na Baía de Guanabara.

Fonte: <https://goo.gl/MBxNsF>.
Acesso: 08 de ago. 2017.

Apesar do comprometimento da qualidade ambiental pela poluição da Baía de Guanabara (RABELO,2017) e pelo déficit de espaços de convívio social e cultural, a Ilha do Governador possui algumas áreas livres de edificações com potencial paisagístico, e é isso que o nosso projeto pretende explorar.

Com as suas potencialidades, a Paisagem insular apresenta muitos processos dinâmicos, como os processos da natureza e de urbanização, que se mesclam mostrando o estado permanente de transformação, que envolve atributos naturais e antrópicos.

Partindo dessas características, na qual a Ilha do Governador se insere, analisamos a orla urbana insular e nela podemos verificar múltiplas características que surgem em distintas áreas de sua enseada. Entre elas destacam-se as áreas de mangue, de

praias, matas e costões (morros) e estrutura de usos, sejam eles livres (praias, parques e calçadões) ou restritos (aeroporto e áreas militares), que não apenas surgem como elementos centrais – quando a discussão incide na formação do tecido urbano – como também na constituição de usos e apropriação de espaços livres inscritos na referida orla (Figura 3).



Figura 3: Indicação das áreas de orla da Ilha do Governador, com destaques distintos para acesso livre ao público (cor verde), as zonas de propriedade privadas e/ou da União sob a tutela das forças armadas (cor laranja). O quadro vermelho indica a área onde haverá a intervenção paisagística proposta por este trabalho.

Fonte: Desenho esquemático construído pelo autor com base no *Google Earth*.

Assim, é possível afirmar que esta mesma orla da Ilha do Governador oferece, a partir de uma análise geral, uma característica plural. Nela é possível detectar aspectos positivos na constituição da Paisagem, mas também, elementos e ações que revelam desequilíbrios no plano urbano, criando, em determinados trechos desta orla, especificamente aqueles de usos públicos, espaços livres públicos subutilizados.

Esta orla apresenta uma peculiar combinação de elementos urbanísticos, usos socioculturais, aspectos biofísicos e sensoriais que demonstram uma riqueza de detalhes na constituição desse ambiente insular, que aparenta abrigar um potencial de significativo valor a ser explorado, sobretudo, no campo dos estudos da Paisagem.

No planejamento urbano contemporâneo o paisagismo surge como um caminho, pois envolve uma escala urbana nivelada pela a escala do pedestre, compatível com as dimensões do corpo e possível de ser percorrida a pé; e a escala territorial que se traduz espacialmente nas políticas econômica, social, cultural e ecológica da sociedade. Assim o paisagismo aproveita-se das relações entre o natural e o construído como questão

fundamental para o projeto, além de explorar os processos da evolução de um lugar e as suas conexões.

É a escala na qual o microcosmos é o do pedestre, e a percepção é mais aguçada pelos cinco sentidos humanos. O lugar é conhecido/reconhecido para aqueles que o frequentam porque é trilhado diariamente, dá-se a conhecer pelo “uso” (BARROS, 2004, p. 68).

No caso da ilha do Governador, nota-se que esta possui, em sua conformação, diversas tipologias genéricas de orla, pois esta ilha também abriga ambientes com ocorrências de áreas militares, de tráfego aquaviário, com instalações portuárias, geradoras de energia, unidades de conservação e áreas tombadas, além de possuir – em determinados trechos de orla – características de outras tipologias. Isso mostra que esta ilha abarca uma espécie de miniatura dos sistemas naturais e antrópicos¹.

No trecho de orla da Ilha do Governador chegamos à definição de *orla exposta com urbanização consolidada*, sugerida pelo *Projeto Orla* (BRASIL, 2006), a partir do cruzamento da qualidade de seus atributos naturais com as tendências de ocupação humana. Esta orla apresenta um ambiente sujeito a alta energia de ondas, ventos e correntes, com médio a alto adensamento de construções e população residente, paisagens antropizadas, multiplicidade de usos e alto potencial de poluição – sanitária, estética e visual. (Figura 4).

¹ As ilhas, de um modo geral, apresentam processos dinâmicos em sua estrutura física que coexistem e se mesclam, refletindo em uma Paisagem ativa evidenciando seu estado permanente de transformação, pois a Paisagem é *produto da natureza, transformada pela sociedade [...] e se concretiza através de um processo histórico e dinâmico*” (PRADO, 2011). A partir disso, nota-se que esta Paisagem é essencialmente ativa, formada por sistemas e estruturas, que se encontram em completa movimentação, em uma complexa inter-relação com outros sistemas e constante desequilíbrio/equilíbrio interno e homeostase (IDEM).



Figura 4: Esquema com os tipos de orlas existentes no trecho do nosso estudo. Nesta mesma imagem podemos notar o adensamento populacional deste trecho de orla. Fonte: Desenho esquemático construído pelo autor com base no *Google Earth*.

Há um aspecto particular que surge como uma das questões centrais a ser pensada ao longo deste projeto e diretamente relacionada à ideia de orla urbana, pois observa-se que esses espaços possuem um significativo valor dentro do espaço contemporâneo. Nesse sentido, no caso da Ilha do Governador, tal perspectiva apresenta-se como um paradoxo, afinal, trechos desta orla parecem passar por um processo de dilapidação de tais valores, pois o surgimento de espaços livres públicos subutilizados e o desinteresse pelo uso desses espaços tem gerado um processo inversamente proporcional ao valor que as orlas urbanas parecem estar condicionadas².

Consideramos, inicialmente como ponto central da discussão que aqui se estruturará, os elementos derivados de questões inscritas ao âmbito ambiental e social como fundamentais para nortear as estratégias propostas para a intervenção na orla da Ilha do Governador, na cidade do Rio de Janeiro. Estas questões surgem como elementos marcantes para as análises históricas, culturais, morfológicas e tipológicas e, conseqüentemente, para o diálogo projetual que se buscará empreender no trabalho que aqui será desenvolvido.

² Sobre os espaços livres públicos subutilizados, os quais são foco central do nosso trabalho, apresentaremos em detalhe no Capítulo 2.

Percebendo a presença de espaços livres públicos num corredor de orla³ na Ilha do Governador, observamos a utilização que se tem dos mesmos no que tange ao convívio social, lazer, bem-estar, entre outros, como cuidados de manutenção e asseio. Desta forma, delineamos aí o nosso trabalho: a partir da seleção de um objeto de estudo, desenvolver um estudo de caso que venha a propor estratégias que repensem o uso dos espaços livres públicos. Da sua má utilização, propomos estratégias que sejam capazes de modificar este *status quo*.

Assim, de forma mais específica, em nosso trabalho serão estudadas estratégias e metodologias por meio de um projeto paisagístico para uma faixa de orla urbana, que conecta cinco bairros da Ilha do Governador, sendo eles: Cocotá, Praia da Bandeira, Pitangueiras, Zumbi e Ribeira (Figura 5). Estes apresentam como problemática um conjunto de espaços livres públicos que atualmente encontram-se degradados e subutilizados, deixando de lado o potencial em articular os espaços a partir da combinação dos elementos da Paisagem na sua construção.



Figura 5: Escopo da localização da Ilha do Governador e corredor da orla (linha em vermelho) que se estende entre cinco bairros.

Fonte: Esquema gráfico montado pelo autor; Montagem gráfica de Vinícius Almeida com base no *Google Earth*.

³ Entendemos esse trecho como “corredor de orla”, pois se trata de um conjunto de espaços conectados, por meio de um percurso contínuo.

Esta área se apresenta com um potencial de uso, como veremos no Capítulo 3, com características que lhe conferem um significativo potencial de uso cultural, e inclusive turístico, uma vez que na Baía de Guanabara descortina-se uma beleza plástica ímpar, fato que confere uma pluralidade paisagística especial e solicita a valorização desse espaço.

A Baía de Guanabara conservou a sua permanência como elemento de uma Paisagem singular, excluindo-se, no entanto, e não por ações autorais, como elemento de recreação, como o banho de baía, por conta da insalubridade de suas águas. Ela se beneficia do contato com o Oceano Atlântico que ajuda no trabalho de renovação das águas, mas nos locais onde a quantidade de poluentes é muito alta, esse processo não é suficiente e a qualidade da água torna-se então, prejudicada. Isso resulta em praias afetadas, apresentando, com frequência, índices negativos de balneabilidade (RABELO, 2017). São 16 municípios banhados pela Baía, com uma população de aproximadamente 8.6 milhões de pessoas e contendo o segundo maior parque industrial do país. Ali são produzidos efluentes domésticos e industriais que auxiliam com uma carga diária de cerca de 470 toneladas de DBO (Demanda Bioquímica de Oxigênio) para a Baía. Conforme apresentado no Diagnóstico do Estado da Baía de Guanabara

De acordo com a FEEMA (atualmente o INEA), além das 6.000 indústrias, duas refinarias e dois portos, existem muitos estaleiros e terminais da indústria de óleo e gás que contribuem com a grande carga de efluentes também. [...] Apesar de ser um dos ecossistemas mais notórios do Brasil, é evidente a falta de informações ou até a existência de dados contraditórios sobre as condições ambientais da Baía de Guanabara. Esse problema é um reflexo da insuficiência de análises de tendência sobre a qualidade da água ao longo do tempo, intensa presença de fontes de poluição atmosférica e aquática, e falta de informações mais consistentes sobre as vazões dos rios e dados sobre a precipitação e escoamento superficial (PETROBRAS, 2012 *Apud*. SEA e a KCI Technologies Inc; RIO DE JANEIRO Secretaria de Estado do Ambiente do. 2015).

Tais dados nos apontam a relevância ambiental do nosso local de estudo, apontando para um projeto que possibilite ações futuras de recuperação da Baía de Guanabara, pelo prisma da recreação e salubridade de suas águas e também pela estética e manutenção de sua Paisagem e orlas.

A partir das questões que revelamos, temos também a perspectiva socioespacial de uma *zona costeira*⁴, importante tanto para os bairros entre a Ribeira e o Cocotá, como para a Ilha do Governador como um todo. Serão articulados neste trabalho as bases

⁴ Trataremos sobre este elemento no item 1.2.3.1

conceituais e os instrumentos do projeto de paisagismo que tenham o real potencial para atender parte das demandas desse ambiente. Nosso interesse é promover o ordenamento paisagístico da área e ainda buscar equacionar problemas oriundos da desqualificação urbana que, ao longo do tempo, a mesma sofre em virtude de uma falta de percepção do poder público para o valor cultural e turístico particular deste local.

Por fim, a medida que os estudos foram se aprofundando, fomos entendendo aos poucos o que é uma Paisagem plural e estruturadora dos espaços urbanos. Percebemos que os espaços livres subutilizados são apenas uma das variantes de um sistema que não se restringe apenas às áreas de interstício urbano. Assim, a Paisagem deve ser entendida como um sistema complexo, do qual nós também fazemos parte.

Para conseguirmos alcançar o entendimento desse sistema tomamos como primeiro passo uma revisão bibliográfica que nos permita uma leitura panorâmica sobre este assunto. Com isso, podemos pensar cada sistema dessa Paisagem, afim de ativa-la.

1.2. Teorias, conceitos e métodos

1.2.1. Como pensar a Paisagem

A partir do nosso objeto de estudo, segue-se a questão: como olhar para esta problemática? A discussão bibliográfica realizada e aqui apresentada nos traz a luz uma perspectiva holística de construção da Paisagem, em que se consideram aspectos ecológicos, sociais, culturais, físicos, entre outros. Desta forma, o texto que aqui se segue visa a apresentação e discussão de teorias e conceitos que envolvem o estudo da Paisagem a partir da perspectiva dos estudos socioculturais e socioespaciais⁵, mais especificamente ligados à intervenção no ambiente urbano considerando a formulação de um projeto paisagístico. Isso porque entendemos a necessidade de pensar a relação entre as condições ambientais, urbanas e sociais, a fim de construir um lugar com valor pelos usuários em sua presença física e simbólica, integrando os elementos da Paisagem.

Para a discussão sobre a Paisagem traremos visões e interpretações atuais que para compreende-las precisamos retirar o véu sobre a visão de que a Paisagem é algo estático e inerte. Este universo contemporâneo traz a ideia de perceber a Paisagem como um elemento ativo e com movimento, onde sua essência não se compreende apenas pelos meios naturais, mas também pelo cultural, social, político e econômico.

⁵ Com o estudo sociocultural buscamos analisar as manifestações sociais e culturais de determinado povo/local; com o estudo socioespacial verificamos as camadas da Paisagem no que tange ao espaço, considerando as suas estruturas físicas – geografia e malha urbana – e biológicas – vegetação.

Num primeiro momento trazemos para a discussão a ideia de que a Paisagem – na maioria das vezes – não existiria sem a intervenção do homem. Esta ideia é confirmada a partir da autora Miranda Martinelli Magnoli em seu ensaio “Espaço Livre – Objeto de Trabalho Open Space” (MAGNOLI, 2006), onde ela distingue as diversas Paisagens em relação à intervenção antrópica, mostrando que a forma e a representação da intervenção são variadas, porém praticamente quase todas são criação do homem.

Ela ainda nos conduz à ideia de que o homem que vive em uma determinada Paisagem, de forma permanente, é que se constitui sua maior variável, nos dando a percepção de que a Paisagem é uma estrutura ativa, onde há interação entre os processos geomorfológicos e antrópicos.

A morfologia da Paisagem é a resultante da interação ente a lógica própria dos processos do suporte (sistemas geológico e climático) e a lógica própria dos processos sociais e culturais (antrópica) (MAGNOLI, 2006, p.178).

Somando a este pensamento, Corner (1999), sugere que a “Paisagem substantivo” – com sua visão limitada aos seus aspectos formais e ecológicos –, seja substituída pela “Paisagem verbo” – que para entendê-la é necessária uma visão cultural que não pode ser reduzida a procedimentos de substantivo (IDEM). Esta deve ser considerada como um processo complexo, tendo que ser levadas em consideração as relações culturais e ambientais.

Jean Marc Besse em sua obra, “O gosto do mundo: Exercício de Paisagem” (2014), amplia a discussão ao considerar a Paisagem como um recurso para estratégias de ordenamento espacial em múltiplas escalas. Ele acrescenta que essa Paisagem assume uma maior complexidade quando deixamos de nos relacionar com ela a partir da visão meramente estética, dando lugar para outras experiências sensoriais: Paisagem sonora, Paisagem dos sabores e Paisagens tácteis. Na visão de Besse a Paisagem é um elemento que possui uma gama de significados e flexibilidades essenciais para sua formação, fazendo com que ela seja um campo para estudos multidisciplinares: “Sabemos que a Paisagem é um objeto não apenas para paisagista, o arquiteto ou o jardineiro, mas também para a sociologia, a antropologia, a geografia, a ecologia, a teoria literária, a filosofia etc”. (BESSE, 2014, pág. 11).

Neste sentido, o autor aborda cinco portas possíveis de problemáticas paisagísticas que coexistem no pensamento contemporâneo, para a intervenção:

Assim a Paisagem é considerada como uma representação cultural..., como um território produzido pelas sociedades na sua história, como

um complexo sistêmico, ...como um espaço de experiência sensível... e como um local ou um contexto de projeto (BESSE, 2014, p.12).

De um modo geral essas “cinco portas da Paisagem” mostram que, ao nos depararmos com a questão da Paisagem, estamos diante da coexistência de racionalidades paisagísticas diferentes e as possibilidades analíticas que elas oferecem.

A Paisagem como uma representação cultural incorpora dimensões mentais, estéticas, sociais e técnicas. Quanto território, Besse afirma que a Paisagem é um espaço organizado e uma obra coletiva das sociedades (BESSE, 2014), onde o foco está na realidade objetiva: nas inscrições, marcas e atividades produzidas e praticadas pelas sociedades humanas na superfície terrestre, por motivos econômicos, políticos e/ou culturais. Besse também conceitua a Paisagem como ambiente material e vivo das sociedades humanas, como uma experiência sobre os fenômenos e sentidos, e por último, como projeto, focando em imaginar soluções para projetar a Paisagem.

Seguindo a mesma linha de pensamento, em que se enxerga a Paisagem como verbo, portanto ativa, Wall (1999) nos aproxima, ainda mais, do entendimento de que a Paisagem é algo dinâmico. Ele entende a mesma como uma superfície ativa que estrutura as condições para as relações e interações entre os elementos que suporta. Alex Wall, em seu artigo *Programming the Urban Surface*, no livro *Recovering Landscap* (IDEM), afirma que o projeto do urbano não deve ser compreendido somente como uma forma de redesenhar os espaços livres, mas sim pensado a partir da estrutura geomorfológica da cidade e de todas as suas camadas funcionais. Segundo ele, esta é a estrutura do solo que organiza e suporta uma ampla gama de atividades fixas e em mudança na cidade. Como tal, a superfície urbana é dinâmica e sensível, como uma emulsão catalítica, a superfície literalmente revela eventos em tempo (WALL, 1999).

Sob o ponto de vista ambiental, atualmente, o crescimento urbano é um dos fatores que contribuem para a degradação da Mata Atlântica, onde se insere a Ilha do Governador. Devido à importância ambiental e social deste bioma são necessárias medidas de conservação e recuperação, além de políticas públicas, ou até mesmo Parcerias Público Privado (PPPs), para que estimulem o uso sustentável do mesmo. Uma das estratégias com objetivo de proteger o bioma é a de corredores verdes medida que visa conectar fragmentos florestais para a promoção do fluxo entre espécies e para a restauração das funções ecológicas e serviços prestados pelas Áreas de Preservação Permanente Urbana, considerados aqui como APP (MMA, 2006).

Segundo o Ministério do Meio Ambiente (IDEM) a manutenção das APPs em meio urbano possibilita a valorização da Paisagem e do patrimônio natural e construído (de valor ecológico, histórico, cultural e paisagístico). As valorizações desses espaços exercem funções sociais por meio das áreas de lazer, contato com os elementos da natureza e educação ambiental (voltada para a sua conservação), proporcionando uma maior qualidade ambiental urbana.

A complexidade urbana de algumas cidades contemporâneas, a partir da perspectiva da recuperação ambiental, torna necessário abordar, obras como *Recovering landscape: essays in contemporan landscape architecture* (CORNER, 1999). Nesta obra, Corner defende que na cidade contemporânea os projetos devem ser concebidos menos em termos de objetos isolados e mais como construções que configuram uma situação espacial específica, levando em conta as características do local, que não podem ser apreendidas senão nele mesmo, e que estejam intimamente colados em contextos e processos maiores (IDEM).

Por este prisma, ao intervir no ambiente, é necessário olhar para temas como topografia, sítio, ecologia e geografia, além de reconhecer a Paisagem também como um habitat, “um ambiente ocupado, cujos efeitos e significância também advêm através do palpável, do uso e do engajamento ao longo do tempo” (CORNER, 1999).

Em acordo com Corner um projeto que visa a recuperação da Paisagem deve possuir aspectos para o seu desenvolvimento que são o ressurgimento do paisagismo no panorama cultural e a revisão da natureza, repensando o que ela é ou o que ela devia se tornar. Esses aspectos são entendidos como um projeto em construção, um empreendimento que enriquece o cenário cultural através de esforços criativos e da imaginação.

A partir das teorias apresentadas pelos autores Magnoli (2006), Besse (2014), Corner (1999) e Wall (1999), percebemos que a construção multidisciplinar da Paisagem se mostra relevante para os usuários do espaço, a partir dos aspectos sociais, culturais, ecológicos, históricos, entre outros. Somado a isso temos a noção de que a Paisagem possui superfícies ativas, a compreensão das estruturas urbanas flexíveis no urbanismo e a aplicação do estudo da Paisagem em múltiplas escalas. Percebemos, por fim, que a realidade do local deve ser estudada, analisada e avaliada, a fim de estruturar a sua recuperação, reativação e incorporação de novos instrumentos que se adequem às necessidades locais.

Outro autor que contribui com a sua visão holística da Paisagem é McHarg (1992), que ao incorporar as qualidades naturais do meio ambiente às regiões urbanas, sugere que a sua forma vá além de sua simples função, ela deveria também respeitar o meio ambiente natural onde está inserido. O que nos leva a crer que o projeto paisagístico contemporâneo incorpora em seu escopo o aspecto ecológico, aliado à multidisciplinaridade profissional, a fim de entender a dinâmica de uma região e seus recursos, analisando tanto os fenômenos naturais como as manifestações culturais na composição dos espaços.

MacHarg é o responsável pela criação de um novo método de avaliação e implantação de usos do solo, através do sistema de “*layers*” ou “camadas” (Figura 6), o que o fez entrar para a história do paisagismo contemporâneo. Ele coloca em camadas uma série de mapas, cada um mostrando um sistema diferente do local, como hidrologia, tipo de solo, topografia e vegetação. Ele então usaria os dados acumulados para avaliar locais adequados para o desenvolvimento específico da área de estudo. Ao sobrepor todas as camadas de dados, as conexões, restrições e potencialidades para elementos de projeto surgiram e se tornaram visíveis. Esse processo visual permite ao planejador tomar decisões projetuais, considerando o meio ambiente em equilíbrio com o uso da terra.

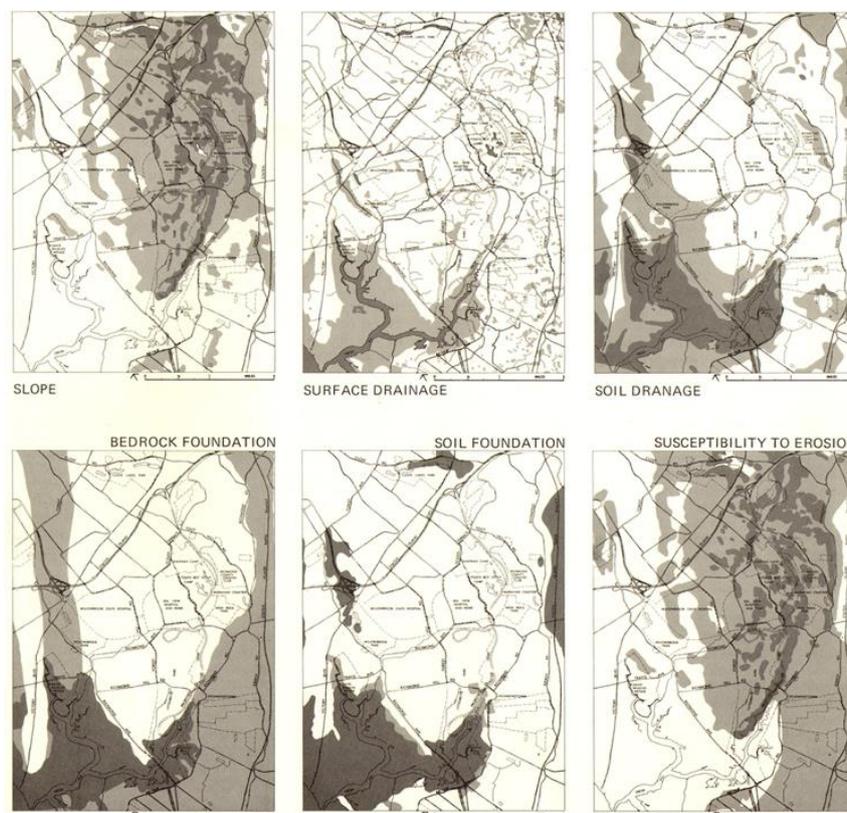


Figura 6: O sistema de *layers* desenvolvido por Ian McHarg utiliza a sobreposição de mapas para definir as áreas adequadas à urbanização, respeitando fatores naturais e sociais.

Fonte: <https://goo.gl/Acp7ye> Acessado em: 21 de abr. 2018.

Por meio dos autores estudados destacamos a perspectiva dos estudos da Paisagem cultural. Esta contribuição teórica nos dará suporte para dimensionar as questões socioculturais que se revelam como um elemento a parte, para se pensar em aportes paisagísticos que determinem uma ativação nos usos dos espaços.

De forma geral, a partir dos autores supracitados, percebemos o projeto paisagístico como uma construção multidisciplinar, que envolve questões não só estruturais, mas também abrange outras questões que se mostram relevantes para os usuários do espaço, como as dimensões sociais, culturais, ecológicas, históricas, entre outras, que serão apresentadas no ao longo deste trabalho.

1.2.2. Espaços livre públicos

Com o entendimento do nosso recorte espacial e as questões que envolvem a sua problemática, partimos aqui para um dos elementos da Paisagem urbana que são os espaços livres.

Em artigo sobre morfologia urbana e espaços livres em Campinha Grande-PB, SILVA e BARROS FILHO (2015?) classificam os espaços livres em privados e públicos. Os privados compreendem as áreas de terrenos particulares não ocupadas por edificações cujo acesso é controlado. Tais espaços são utilizados para diversos fins (jardins, lazer, prática de esportes). Já os espaços livres públicos permitem o encontro com o outro, é onde se fortalecem as relações coletivas, onde ocorrem as trocas fundamentais e o convívio com a diferença. São de uso comum, ou seja, permitem a acessibilidade a todos.

A noção de espaços livres tem sido amplamente discutida no cenário nacional, por meio de eventos da área de paisagismo (exemplo: ENEPEA) e de publicações⁶. Buscando contribuir para o interesse central desta pesquisa, entendemos que os espaços livres são

⁶ Ver: MAGNOLI, Miranda Maria Esmeralda Martinelli. Paisagem e Ambiente: ensaios. Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. n.1 (1986) – São Paulo, FAU. p. 18 -1986; TARDIN, Raquel. *Espaços Livres: Sistema e Projeto Territorial*. Rio de Janeiro: Sete Letras/Faperj, 2008; SILVA, Heitor de Andrade; BARROS FILHO, Mauro Normando Macêdo. *Morfologia urbana e espaços livres (públicos e privados) em Campina Grande/PB*. [S.l.], [2015?]. Disponível em: <<http://quapa.fau.usp.br/wordpress/wp-content/uploads/2015/11/Morfologia-urbana-e-espa%C3%A7os-livres-p%C3%BAblicos-e-privados-em-Campina-Grande-PB.pdf>> Acesso em: 22 de abr. 2018.

partes do território não ocupadas pelos assentamentos e pelas infraestruturas viárias, mas que fazem parte de um sistema que funciona recorrendo às relações entre si e com seu entorno, e são suscetíveis a mutações com o tempo (TARDIN, 2008).

Raquel Tardin (2008, p. 48) aponta que o sistema espacial constitui um todo dinâmico que varia com o tempo. O que nos leva a concordar com Tardin (2008), quando ela destaca que as modificações dos espaços livres são influenciadas pelo tempo e que ocorrem simultaneamente em diversos aspectos.

A influência do tempo no sistema de espaços livres se comprova na forma como, ao longo dos anos, os espaços revelam sua força e sua debilidade; na observação de como intervém a ocupação urbana; de como se movem as águas, enchendo e baixando seus cursos; de como se modifica o clima e a vegetação; de como evoluem os solos, entre outros aspectos. Os espaços livres podem passar de não ocupados a ocupados, de espaços com água a espaços secos, de espaços explorados a espaços abandonados etc. Além disso, as modificações não são lineares e ocorrem simultaneamente, em diferentes direções e sobre distintos aspectos. Nesta medida, o sistema não é um sistema de um tempo único, e sim a estratificação de distintas idades do sistema, no qual confluem as permanências e as modificações que sofreu ao longo dos anos e que permitem identificar as cicatrizes e as simbioses existentes na atualidade, cuja análise intencionada pode traduzi-las em estratégia de intervenção no território (TARDIN, 2008, p.48).

No mesmo sentido Robba e Macedo (2003) definem espaços livres como aqueles espaços que se caracterizam pela ausência de estruturas edificadas que não estão contidos dentro de uma proteção, na qual o acesso é limitado.

A cidade contemporânea apresenta usos que alteram os espaços livres públicos. Para o real entendimento desses espaços se faz necessário uma compreensão que não esteja ligada a ideia de áreas fundiárias nunca antes ocupadas, reconhecidas como áreas intersticiais, ou mesmo relacionada à condição de vacância de estruturas que tiveram o uso e a ocupação alterados por processos de esvaziamento. Pensar os espaços livres públicos é também colocar em discussão uma série de elementos morfológicos e os seus usos ao longo do tempo, que revelem estratégias para intervenção no espaço.

Os espaços livres públicos, segundo Magnoli (1986) e Sá Carneiro (2000), são áreas ou espaços abertos com mínimo ou nenhuma edificação, marcadas pela predominância de áreas verdes, corpos d'água, rios, lagoas, áreas de preservação ambiental, bem como ruas, passeios, parques, praças, jardins, entre outras manifestações estéticas. São lugares de convívio social, de expressão cultural, de encontro e de trocas. Representam importantes referências simbólicas para a cidade, criam um lugar e refletem a identidade do mesmo.

Também com a visão de Alex Wall tivemos o entendimento do espaço livre público como estruturador da cidade, a partir das estratégias que ele utiliza para uma nova leitura sobre a reativação da Paisagem. Seu enfoque está nos espaços de relevância social, tais como as grandes infraestruturas de mobilidade, áreas de conflito de fluxos e espaços apropriados, onde ocorrem acontecimentos não programados e atividades nas cidades.

Alex Wall (1999) entende a Paisagem como superfície ativa, que estrutura as condições para novas relações e interações entre os elementos que suporta. Segundo ele, o plano térreo deve ser o espaço de conexão dos fragmentos e programas díspares, e, baseado nessa hipótese, propõe algumas estratégias para ativar a superfície: espessura, superfícies topográficas, novos materiais, usos não programados, impermanência e movimento (IDEM).

A cidade deve ser entendida como um espaço social – e não somente aquele da relação trabalho, casa e transporte –, um espaço aberto às pessoas, como um lugar de prazer, como uma espécie de *playground* que vai engajar os cidadãos e possibilitar a sua participação ativa na conformação do meio-ambiente.

Para essa percepção – da relação cidadão - espaço público – buscamos uma metodologia que estimulasse a pensar o espaço a partir das necessidades para Paisagem urbana, e assim a *observação incorporada* se revelou produtiva. Tal método consiste em passeios à deriva com o olhar analítico sobre a rotina local, onde se considera os usos do espaço, suas potencialidades e sua defasagem ante às demandas contemporâneas, baseando-se no entendimento de que realidade é sempre um argumento explicativo. Também procura incorporar os relatos de observadores que já possuam uma vivência do lugar impregnada de afetos e significados (RHEINGANTZ, 2007).

Por esta perspectiva, aditamos ao nosso trabalho ideias referentes à revalorização de espaços livres públicos, considerando o significado desses espaços e o entendimento das maneiras pelas quais eles podem ser usados para melhor servir a funções sociais e ecológicas dentro do tecido urbano da Ilha do Governador.

1.2.3. As Zonas Costeiras na Paisagem

Inseridas na Paisagem e de grande relevância ambiental, econômica e populacional, estão as orlas marítimas como uma porção das zonas costeiras.

Segundo o Ministério do Meio Ambiente (MMA, 2006), a orla é constituída pela faixa de contato da terra firme com um corpo d'água e pode ser formada por sedimentos não consolidados ou consolidados e também se apresentar com largura variável e margear

os continentes. O conceito envolve os atributos relacionado à ideia de orla, à medida que esses pequenos trechos formam o que se entende por zonas costeiras ou litoral.

O conceito de orla pode ser visto por meio da bióloga Márcia Regina Lima de Oliveira e do geógrafo João Luiz Nicolodi, ambos especialistas no estudo de orlas e zonas costeiras da Universidade Federal do Rio Grande Sul. No artigo *A Gestão Costeira no Brasil e os dez anos do Projeto Orla*⁷, os autores afirmam que:

A orla é um espaço multiuso sujeito a sérios conflitos socioambientais resultantes do seu processo de uso e ocupação, constituindo a borda marítima imediata a escala de planejamento definida como zona costeira. Entende-se como orla o espaço imediato de contato entre os meios terrestre e marinho, [...] definido no Decreto n.º. 5.300/2004 (D.O.U., 2004) [...] (OLIVEIRA; NICOLADI apud FREIRE, 2002, p. 91. <https://goo.gl/1qahCc>. Acesso: 08.SET.2017).

Oliveira e Nicolodi também estabelecem ainda atributos que se relacionam diretamente aos aspectos ambientais e paisagísticos ao considerar que a proposta de delimitação estabelece uma faixa de proteção e preservação paisagística.

A proposta de delimitação adotada combina os critérios de fragilidade e/ou vulnerabilidade natural com as situações e ritmos de ocupação ocorrentes no litoral brasileiro. Estabelece, portanto, uma faixa de proteção da costa na perspectiva de manter as características paisagísticas e prevenir quanto à elevação do nível do mar, contemplando o “princípio da precaução”. (OLIVEIRA; NICOLADI apud FREIRE, 2002, p. 91. <https://goo.gl/1qahCc>. Acesso: 08.SET.2017).

Podemos entender que as orlas são dotadas de características variáveis, que sob o ponto de vista de ocupação, estão sujeitos a conflitos socioambientais e possuem uma faixa de proteção, com a intenção de preservar – ao nosso ver – o patrimônio paisagístico.

A zona costeira é conceituada também como um

espaço delimitado pela interface entre o oceano e a terra, ou seja, a faixa terrestre que recebe influencia marítima e a faixa marítima que recebe a influência terrestre, ou como sendo a zona econômica exclusiva até o limite terrestre afetada pelo clima marítimo (RODRIGUEZ, WIENDEVOXHEL, 1998, CLARK, 1996; GESAMP, 1997 apud GRUBER; BARBOSA; NICOLODI, 2003, p.83).

Jorge A. Villwock e Luiz J. Tomazelli, sugerem ainda que zona costeira possui um aporte teórico interpretado por suas características funcionais, uma vez que “é uma área onde os processos de produção, consumo e intercâmbio ocorrem em altas taxas de intensidade” (VILLWOCK; TOMAZELLI, 1995).

⁷ Ver Revista da Gestão Costeira Integrada 12(1):89-98 (2012) *Journal of Integrated Coastal Zone Management* 12(1):89-98 (2012), 8 de novembro de 2011; Avaliação: 5 de Dezembro 2011; Recepção da versão revista: 6 Janeiro 2012; Aceitação: 30 Março 2012; Disponibilização on-line: 24 Abril 2012. <https://goo.gl/1qahCc>. Acesso em: 08 de set. 2017.

Apesar das definições teóricas encontradas sobre o conceito de zona costeira, há uma definição de ordem política estabelecida pelo plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, proposto pelo *Projeto Orla*, a partir da lei 7.661. A lei brasileira define que *o espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos renováveis ou não, abrangendo uma faixa marítima e outra terrestre é definido como zona costeira*⁸.

Este entendimento nos possibilita analisar melhor nossa área de estudo na Ilha do Governador, observando nela características de zona costeira.

1.2.3.1. Processos de formação das zonas costeiras

Dieter Muehe ao analisar a ocupação das zonas costeiras (2006) afirma que, à medida que se amplia a apropriação do litoral, principalmente nas proximidades das grandes cidades, aumentam, também, os riscos de erosão. Esses riscos, de acordo com a geógrafa Flávia Lins-de-Barros (2005) são vistos como uma combinação entre o grau de vulnerabilidade física (que revela a fragilidade, resistência e suscetibilidade aos perigos) e a distribuição espacial da ocupação humana.

Voltada à perspectiva socioambiental, Ricketts (1986) apresenta uma discussão relevante às questões da nossa dissertação. O autor apresenta a percepção de que a erosão costeira é vista como parte de uma estrutura complexa do gerenciamento, no qual muitas vezes as atividades do homem devem ser controladas e reguladas para permitir os caprichos do sistema natural costeiro (IDEM). Há de fato uma real possibilidade de que os atributos de uma intervenção paisagística têm potencial para solucionar, ou ao menos mitigar, processos erosivos que desqualificam o ambiente construído.

Sobre os aspectos paisagísticos, para prevenir perdas materiais geradas pela erosão costeira, estabelece-se faixas ou espaços de proteção. Muhue, quando propõe questões teórico-conceituais ao projeto orla no volume *Subsídios para um projeto de gestão* (MMA, 2004), destaca que os processos erosivos podem ser causados por diferentes fatores, como exaustão das fontes supridoras, retenção de sedimentos por obras de engenharia, readaptação do perfil de equilíbrio à uma elevação do nível do mar ou, à uma modificação do clima de ondas, daí a importância de analisar suas características geobiofísicas antes de propor intervenções na paisagem.

⁸ Lei 7.661. Artigo 2º - Parágrafo Único. Ver: <https://goo.gl/s9DUtr>. Acesso: 10 de set. 2017.

Com base no contexto apresentado pelo geógrafo, observamos que a relação entre processos naturais e antrópicos são inerentes à discussão que envolve o estudo das zonas costeiras, em especial aquelas que possuem uma ocupação urbana massiva. Estas se referem estritamente ao recorte espacial a que este trabalho se ocupa na Ilha do Governador, mais especificamente aos trechos de orlas selecionados para a definição de um plano paisagístico.

O processo histórico é um outro fator complexo na análise da ocupação das zonas costeiras. É importante perceber que essas áreas se adaptaram ao tecido urbano e aos equipamentos que esses espaços já possuíam. No caso da costa brasileira desde a fase colonial, passando pela estruturação das cidades no fim do século XIX até chegar à dinâmica de uma cidade moderna, onde as áreas e equipamentos públicos e privados ganharam novas formas, adquiriram uma importância diferenciada e começaram assim, a exercer uma forte pressão que se transformava com o crescimento das cidades. Essas transformações criaram tensões na formação nas zonas costeiras, sobretudo nas ações envolvendo atividades econômicas e políticas que geravam a ocupação.

Quanto à ocupação das zonas costeiras, percebemos que a forma como ocorreu foi definida no sentido da costa para o interior e esse fato reforça a maior densidade demográfica no território em comparação ao interior. Nos dias de hoje, esse fato se reflete de forma bastante intensa quando nos deparamos com novas configurações do espaço, onde cerca de um terço da população brasileira praticamente habita a beira-mar e quase metade reside a menos de 200 quilômetros da costa⁹.

Sobre a dinâmica de adensamento populacional das zonas costeiras, autores como Murilo Marx (1987), Mark Gottdiner (2010) e Ana Fanni Alessandri Carlos (2011) – entre outros – descrevem como se deu o processo de transição no uso e ocupação do espaço urbano. Eles observam que desde as últimas décadas do século XIX, até a primeira metade do século XX, a transição entre o interior e as zonas costeiras foi marcante devido a diversos fenômenos que podem ser comprovados justamente a partir da forma como essas áreas foram sistematicamente habitadas e definidos os seus usos. Destacamos que essa questão histórica não é o foco de nosso trabalho e nem a base do estudo aqui apresentado nessa dissertação, porém em certa medida é importante destacarmos que os

⁹ Deve-se destacar que neste perímetro também estão localizadas relevantes instalações industriais do país (*Projeto Orla: Fundamentos para uma Gestão Integrada*. Brasília: MMA, 2006.).

fatores históricos são elementos essenciais ao entendimento do processo de ocupação das orlas no Brasil.

Por outro lado, ainda no que tange à ocupação dessas áreas, devemos considerar que a dinâmica de sua construção está associada tanto aos processos naturais quanto aos antrópicos. Sobre os processos antrópicos deve ser observado que os efeitos naturais são potencializados a partir de ações artificiais que se dão no espaço-tempo. Ou seja, é possível notar que as zonas costeiras, por exemplo, podem ser afetadas por fenômenos naturais que venham a causar um processo de destruição do ambiente construído.

Lins-de-Barros levanta a discussão de que atualmente a erosão costeira passou a ser tratada não apenas pelos estudos voltados para a compreensão dos processos físicos, mas também sob um enfoque socioeconômico, através de uma metodologia integrada, que contribui positivamente para o enriquecimento do debate entorno de novas abordagens e propostas para o planejamento e gerenciamento costeiros (LINS-DE-BARROS, 2005).

Por tais razões as orlas estão sujeitas tanto às erosões por conta de processos naturais, quanto aos efeitos antrópicos potencializadores de processos erosivos. Sobre essas questões o capítulo 2, tratará de forma mais detalhada, onde iremos analisar o processo de desqualificação da orla em estudo.

1.2.3.2. Classificação tipológica de orlas

A fim de contribuir com a operacionalização do gerenciamento costeiro, o *Projeto orla* (MMA, 2002) apresentou critérios que estabelecem um agrupamento de doze tipos genéricos de orla existente nas zonas costeiras. Nesse sentido foram definidas tipologias distintas, a fim de evidenciar as diferenças e também, as peculiaridades a cada tipo de orla. A base teórico-metodológica estabelecida foi determinada a partir de dois elementos centrais definidos pelos aspectos fisiográficos¹⁰ e pelos índices de ocupação humana¹¹. As tipologias resultantes dessa combinação estão expostas no QUADRO 1 abaixo e podem ser analisados um a um no Anexo 2.

¹⁰ De acordo com o *Projeto Orla* temos o nível de vulnerabilidade da orla perante aos processos naturais e antrópicos (FREIRE, 2002, p. 29).

¹¹ O *Projeto orla* referência os níveis de povoamento e a intensidade dos usos de cada localidade (IDEM).

QUADRO 1: Classificação das tipologias de orlas onde destaca-se os tipos que serão a base de análise deste trabalho.

Tipologias	
1	Abrigada não urbanizada
2	Semi-abrigada não urbanizada
3	Exposta não urbanizada
4	De interesse especial em áreas não urbanizadas
5	Abrigada em processo de urbanização
6	Semi-abrigada em processo de urbanização
7	Exposta em processo de urbanização
8	De interesse especial em áreas em processo de urbanização
9	Abrigada com urbanização consolidada
10	Semi-abrigada com urbanização consolidada
11	Exposta com urbanização consolidada*
12	De interesse especial em áreas urbanizadas **

Fonte: Quadro analítico concebido pelo autor a partir do *Projeto Orla: fundamentos para gestão integrada* (FREIRE, 2004).

Dentre os doze tipos de orlas elencadas, destacamos dois tipos que servem de base analítica para interpretar as características das orlas definidas para este estudo da Ilha do Governador. São elas:

a) Exposta com urbanização consolidada:

Cujo ambiente sujeito a alta energia de ondas, ventos e correntes, com médio a alto adensamento de construções e população residente, paisagens antropizadas, multiplicidade de usos e alto potencial de poluição – sanitária, estética e visual (FREIRE, 2002).

b) De interesse especial em áreas urbanizadas:

Onde o ambiente com ocorrência de áreas militares, de tráfego aquaviário, com instalações portuárias, geradoras de energia, unidades de conservação, áreas tombadas, cercados por áreas de médio a alto adensamento de construções e população residente, com características de orla exposta, semi-abrigada ou abrigada (IDEM).

Ambos os casos serão devidamente explorados nos Capítulos 2 e 3 onde traçaremos uma análise das orlas selecionadas para o plano de intervenção paisagística proposto por este projeto.

Sobre as questões relacionadas aos aspectos fisiográficos e dos índices de ocupação humana, ainda é necessário esclarecermos como ambos são essenciais para o entendimento da dinâmica que desenha o tecido urbano e conseqüentemente os usos de orlas. Sendo assim, iremos traçar a partir desse momento um panorama resumido dos critérios definidos pelo *Projeto orla* (MMA, 2002) que auxiliarão na classificação e bases de análise, da diagnose e da definição do plano de intervenção paisagística para os trechos de orla da Ilha do Governador.

O primeiro enfoque diz respeito à forma, a posição e as características de uma orla, ou seja, seus aspectos fisiográficos que, de acordo com o que anteriormente foi exposto, é um critério essencial para a definição das tipologias física de orlas. Para tanto, foram delimitadas três situações genéricas em função do grau de exposição a que as orlas estão caracterizadas. Nesse caso teríamos as seguintes classificações que poderão ser melhor entendidas no QUADRO 2. São elas:

- a) Orla Abrigada;
- b) Orla Semi-abrigada e
- c) Orla exposta.

QUADRO 2: Análise da tipologia de orlas com ilustração esquemática em função de suas características físicas.

Tipologias de Orla		
Legenda	Tipo	Característica fundamentais
A	Abrigada	Ambiente litorâneo constituído por golfos, baías, enseadas, estuários ou praias protegidas da incidência direta de ondas, com taxa de circulação restrita e, conseqüentemente, baixa taxa de renovação da água. Este tipo de orla raramente apresenta sistemas de dunas frontais desenvolvidas. Frequentemente exhibe amplas planícies com presença de costões e/ou ecossistemas inundáveis do tipo marismas, manguezais, campos de gramíneas submersas, planícies lamosas, etc. Geralmente apresenta sedimentos de granulometria fina (areia fina e muito fina, silte e argila) e salinidade sujeita a flutuações acentuadas em função de sua maior interação com os sistemas continentais e da baixa dinâmica de origem marinha. Denota-se a presença de praias com formato predominantemente côncavo, típicas de litorais recortados e com face pouco ou não voltada para a direção de maior incidência da ação dominante dos ventos e ondas;
B	Semi-abrigada semi-exposta	Ambiente litorâneo constituído por golfos, baías, enseadas, estuários ou praias protegidas da incidência direta de ondas, com taxa de circulação restrita e, conseqüentemente, baixa taxa de renovação da água. Este tipo de orla raramente apresenta sistemas de dunas frontais desenvolvidas. Frequentemente exhibe amplas planícies com presença de costões e/ou ecossistemas inundáveis do tipo marismas, manguezais, campos de gramíneas submersas, planícies lamosas, etc. Geralmente apresenta sedimentos de granulometria fina (areia fina e muito fina, silte e argila) e salinidade sujeita a flutuações acentuadas em função de sua maior interação com os

Tipologias de Orla		
		sistemas continentais e da baixa dinâmica de origem marinha. Denota-se a presença de praias com formato predominantemente côncavo, típicas de litorais recortados e com face pouco ou não voltada para a direção de maior incidência da ação dominante dos ventos e ondas;
C	Exposta	Ambiente litorâneo constituído por costões rochosos ou praias oceânicas, com elevada taxa de circulação e renovação de água. Geralmente caracterizada por praias abertas, com zona de arrebentação bem desenvolvida e presença frequente de sistemas de dunas frontais (que podem variar quanto ao nível de desenvolvimento e quanto à presença de vegetação fixadora). As praias apresentam formato de baixa concavidade, sendo mais retilíneas e de orientação normal à direção de maior incidência da ação dominante dos ventos e ondas, com sedimentos geralmente compostos por areia grossa, média e fina.

Fonte: Quadro analítico elaborado pelo autor a partir do *Projeto Orla: fundamentos para gestão integrada* (FREIRE, 2004, p. 29-31).

O segundo enfoque, atenta para os níveis de ocupação e de adensamento populacional na orla. Esses critérios são essenciais para estabelecer uma estrutura analítica dos tecidos urbanos constituídos nas orlas litorâneas e esses atributos. O *Projeto orla* (MMA, 2002) apresenta como base de análise as indicações das condições socioeconômicas vigentes em cada trecho considerado e define os tipos genéricos de ocupação e adensamento nas orlas. Este critério é definido por quatro tipos, são eles:

- a) Orla Urbanizada;
- b) Orla em Processo de Urbanização;
- c) Orla com Urbanização Consolidada e;
- d) Orla de Interesse Especial¹².

O QUADRO 3 propõe uma análise comparada dos três principais tipos de orla que atendem aos interesses previstos em nossa pesquisa. Cada um desses aspectos indicados com base no *Projeto orla* (MMA, 2006) nos fornece bases de apoio para o estudo e o desenvolvimento das propostas a serem construídas para a intervenção paisagística no corredor de orla da Ilha do Governador.

¹² Refere-se aos espaços destinados a usos específicos definidos institucionalmente em categorias especiais, podendo-se incluir nesse tipo as seguintes áreas: a) militares; b) de tráfego aquaviário; c) com equipamentos geradores de energia; d) de unidades de conservação; e) tombadas; f) de reservas indígenas, comunidades tradicionais ou remanescentes de quilombos (FREIRE, 2004, p.34).

QUADRO 3: Esquema analítico das tipologias de ocupação e de adensamento populacional de orlas com ilustração esquemática em função de suas características.

TIPO/CARACTERÍSTICAS	
a	<p>MATA ATLÂNTICA, FALÉSIA, LAGOA, MATA DE RESTINGA, RECIFES DE ARENITO</p>
	<p>Orlas Não Urbanizadas: refere-se às áreas de baixíssima ocupação, contendo paisagens com alto grau de originalidade natural e com baixo potencial de poluição sanitária e estética, geralmente associadas a atividades rurais; são os habitats principais das populações ditas “tradicionais” (que praticam uma economia de subsistência). Tratam-se de áreas de difícil acesso ou até isoladas.</p>
b	<p>MANGUEZAL, CANAL, PRAIA</p>
	<p>Orlas em Processo de Urbanização: Refere-se às áreas de baixo ou médio adensamento de construções e população, apresentando indícios de ocupação recente ou em processo de ocupação atual, incluindo ainda os balneários (identificados pela predominância de segundas-residências e pelo volume da população flutuante). São áreas com paisagens parcialmente antropizadas, em processo de mudança cultural, podendo ocorrer atividades rurais remanescentes, e com médio potencial de poluição sanitária e estética.</p>
c	<p>CANAL, URBANIZAÇÃO, PRAIA, MAR</p>
	<p>Orlas com Urbanização Consolidada: Refere-se às áreas de médio a alto adensamento de construções e população, apresentando paisagens altamente antropizadas, com uma multiplicidade de usos e um alto potencial de poluição sanitária e estética. Trata-se da orla claramente cidadina, que varia de acordo com os níveis da hierarquia urbana.</p>

Fonte: Quadro analítico concebido pelo autor a partir do *Projeto Orla: fundamentos para gestão integrada*. Ilustrações: Desenho de Silvio Macedo. (FREIRE, 2004, p. 31-32).

2. Da Ribeira ao Cocotá: problemáticas urbanas, atributos físicos e estruturas socioculturais de uma orla insular

Neste capítulo propomos estabelecer uma problematização do espaço estudado a partir de um diagnóstico da Paisagem. Para tanto, nossa metodologia de análise destaca-se em duas linhas conceituais apresentadas no QUADRO 4, são elas:

QUADRO 4: Metodologia para análise das problemáticas de cada bairro.

QUADRO DE ANÁLISE DOS PROBLEMAS	
I	Faremos uma aproximação do sítio estudado apresentando suas características originais relacionadas às suas camadas e processos de formação da Paisagem, sob uma perspectiva cartográfica e iconográfica. Com esse aporte, teremos a possibilidade de dimensionar os processos que levaram à formação desse conjunto de espaços livres públicos que, originalmente, possuíam um certo grau de fragmentação e ocasionavam como consequência a subutilização dessas orlas. Todavia, é relevante destacar a ausência de dispositivos urbanos que estabeleçam associações socioespaciais cujo interesse seja o de criar um tecido urbano paisagisticamente interconectado.
II	Num segundo momento evidenciaremos as diversas camadas que compõem a Paisagem a partir de um recorte relacionado diretamente aos aspectos biofísicos e antrópicos. Quanto à leitura biofísica, a mesma será relativa à vegetação, às águas e à geografia dessas orlas. Quanto ao contexto antrópico, balizaremos nossas questões na estrutura espacial que ao longo dos anos desenhou esse tecido. Dentro dessa dinâmica analisaremos a formação dessas orlas através do seu relevo, como também, dos aterros nelas realizados. Um estudo panorâmico das vias públicas será também um dado a ser considerado devido a seus usos e fluxos. E por fim, os usos de solo baseados no reconhecimento das áreas comercial, residencial, industrial, institucional e os espaços livres públicos. Com isso teremos os subsídios fundamentais para estruturar as ações de projeto.

Fonte: Quadro analítico concebido pelo autor.

A partir dos aportes apresentados no Quadro 4, será estruturado o plano de intervenção paisagística. Consideraremos os ganhos efetivos dessa reflexão e aplicaremos seu teor na prática projetual. Para tanto, optamos por uma estratégia de projeto paisagístico que possui instrumentos fundamentalmente apoiadas no seguinte escopo de ideias apresentados no QUADRO 5.

Quadro 5 – Estratégias paisagísticas a serem aplicadas na intervenção das orlas da Ilha do governador.

QUADRO 5 – Estratégias Paisagísticas	
A	Definição dos espaços de interesse sociocultural que receberão qualificação paisagística;
B	Demarcação e reativação de espaços subutilizados;
C	Recomposição do patrimônio vegetal considerando a flora nativa e aquela que foi naturalizada na Paisagem da ilha pelos seus habitantes;
D	Devolver à Paisagem contemporânea da orla da Ilha Governador elementos simbólicos que foram subtraídos ao longo do tempo do lugar e que hoje ocupam a memória coletiva dos moradores, como por exemplo o retorno da linha de bonde como elemento histórico e modal entre os cinco bairros aqui estudado.

Fonte: Quadro elaborado pelo autor.

Nosso estudo optou pela a intervenção em oito trechos de orla ligados a cinco bairros da Ilha do Governador – Ribeira, Zumbi, Pitangueiras, Praia da Bandeira e Cocotá, conforme pode ser observado no QUADRO 6. Individualmente cada um desses bairros possuem elementos fisiográficos e de ocupação humana distintos e complementares, que geram no seu conjunto impactos paisagísticos de diferentes ordens em suas respectivas orlas. Considerando os dados obtidos através de pesquisas e levantamentos *in loco* buscamos entender as características dos bairros observando tanto o potencial paisagístico dos trechos de orla que sofrerão intervenção, como o grau de degradação presente nesses espaços.

Em linhas gerais, buscaremos dimensionar as demandas a serem atendidas no âmbito urbano, para que as orlas definidas por esse estudo sejam devidamente qualificadas e utilizadas em todo o seu potencial pela população dos bairros em questão e da Ilha do Governador como um todo.

QUADRO 6: Bairros da Ilha Do Governador e orlas que definem a área de intervenção paisagística desta dissertação

Bairros		Orlas	
1	Ribeira	A	Foz do Rio Jequiá
		B	Praia da Ribeira
		C	Praia da Engenhoca
2	Zumbi	D	Praia do Zumbi
		E	Orla do Rio Jequiá*

Bairros		Orlas	
3	Pitangueiras	F	Praia das Pitangueiras
		G	Orla do Rio Jequiá*
5	Praia da Bandeira	H	Praia da Bandeira
6	Cocotá	I	Aterro do Cocotá

*A orla do Rio de Jequiá não é objeto de nosso estudo, pois a mesma faz parte da Área de Proteção Ambiental e Recuperação Urbana (APARU) do Jequiá de acordo com o decreto 12.250 de 31 de agosto de uma Zona de Proteção Ambiental desde 1983, Decreto N° 12.250.

Fonte: <https://goo.gl/9U7ZH7>. Acesso: 16 de set. 2017.

Para atingirmos os objetivos da intervenção paisagística foi feita uma avaliação das camadas e processos de formação da Paisagem¹³, a partir das transformações a que cada um desses bairros foi submetido e as problemáticas surgidas ao longo do tempo. A partir de agora faremos um panorama sobre as especificidades de cada bairro que compõem esta proposta, no interesse de apresentar os elementos básicos de formação dessas Paisagens. Nossa análise se iniciará pelo bairro da Ribeira e será concluída no Cocotá atentando para o que julgamos ser os principais vetores no âmbito fisiográfico e da ocupação humana que nos serão relevantes para a proposta de intervenção paisagística.

2.1. Trecho 1: Orla do bairro da Ribeira

A Ribeira é o ponto inicial da análise da orla da Ilha do Governador. Nossa escolha se deve tanto aos aspectos fisiográficos, quanto aos aspectos históricos do bairro, considerando, essencialmente, a arquitetura da Paisagem que ao longo tempo foi desenhada para esta porção territorial da Ilha.

De acordo com a Figura 7, destacamos inicialmente as características territoriais da Ribeira que possui aproximadamente 736.000,00m². Entre as suas peculiaridades indicamos, através do mapa abaixo, que uma porção significativa do bairro, no que tange aos seus limites físicos, praticamente está em contato com a Baía de Guanabara. Traduzindo essas referências em números, teríamos aproximadamente 4.600,00m de orla e apenas 850,00m que define o limite da Ribeira com o bairro vizinho, o Zumbi. A ilustração da Figura 8, ainda nos oferece uma análise geofísica do bairro que reforça a ideia que o mesmo se assemelha a uma forma de península.

¹³ Processo de transformação ao longo do tempo deste espaço, como refere-se Besse (2014) e Corner (1999)



Figura 7: Esquema localização do bairro da Ribeira com destaque de sua área de ocupação em relação à Ilha do Governador (em laranja).

Fonte: Desenho esquemático construído pelo autor a partir da do *Google Earth*. Acesso: 15 de set. 2017.

É importante esclarecer que a maior parte da orla da Ribeira é de uso restrito, ou seja, praticamente 65% dessa orla está sob a responsabilidade da propriedade privada, na sua maioria, de empresas ligadas ao ramo petrolífero, como pode ser percebido na Figura 8. Devemos destacar também três momentos distintos da estrutura da orla do bairro, indicado no esquema através dos círculos vermelhos. Eles se referem a edificações construídas para dar apoio às empresas petrolíferas e ao estaleiro. São *piers*, *decks* em concreto e pontes de atracação para embarcações. O esquema também indica o leito do Rio Jequiá e sua foz (em azul) entre os bairros do Zumbi e Ribeira.



Figura 8: Indicação das orlas de acesso restrito e livre do bairro da Ribeira. Orla restrita (cor verde), Orla de acesso livre (vermelho).

Fonte: Desenho esquemático construído pelo autor com base no *Google Earth*. Acesso: 15 de set. 2017.

É essencial para esta análise que se entenda as características espaciais e de usos que definem a orla da Ribeira. Portanto, destacamos que temos aproximadamente 2.470,00m de orla com acesso restrito e 1.280,00m com acesso livre. Destaca-se que o foco da intervenção paisagística se limita às orlas de acesso livre. Nas Tabelas 1 e 2 apresentamos uma síntese dessa análise que nos ajudará a entender a dinâmica espacial das orlas que estão sendo estudadas.

TABELA 1: Tipos de orlas e suas respectivas dimensões fisiográficas.

Tipologias de acesso às Orlas	Metros lineares (m) (aproximado)	Percentual (aprox.) %
Orla de acesso restrita	2.470,00 m	65%
Orla de acesso livre	1.280,00 m	35%

Fonte: Tabela elaborada pelo autor com base em levantamentos realizados a partir das ferramentas do *Google Earth*.

TABELA 2: Dimensões em metros lineares das orlas do bairro da Ribeira.

Orlas da Ribeira		Metros lineares (m) (aproximado)
a	Praia da Ribeira	210,00 m
b	Praia da Engenhoca	570,00 m
c	Foz do Rio Jequiá	500,00 m

Fonte: Tabela elaborada pelo autor com base em levantamentos realizados a partir das ferramentas do *Google Earth*.

As questões relacionadas às transformações que se deram ao longo do tempo na Ribeira, são também elementos essenciais para interpretamos o *genius loci* do bairro. No que tange aos aspectos históricos, destacamos a origem do bairro¹⁴ que aliás, ganhou esse nome devido a existência, no século XIX, de uma Fazenda, cujo nome seria “da Ribeira”, localizada entre à Baía de Guanabara e a foz do Rio Jequiá.

A trajetória do bairro da Ribeira se destaca em relação aos demais bairros da Ilha do Governador. Esse fato está em função da concentração da dinâmica econômica e da forma como se deu a sua ocupação espacial. Há uma característica bastante particular na sua organização devido à instalação dos primeiros estabelecimentos industriais, como a construção da refinaria da “Shell” e em seguida, a “Esso” em 1914 (PORTAL CARIOCA RIO DE JANEIRO, 2017).

Essas empresas multinacionais afetaram a dinâmica daquele espaço, pois suas atividades impactaram aquele ambiente em diferentes níveis, sejam os fisiográficos ou de ocupação e usos. A associação dessas características estava relacionada aos fluxos de capitais, mercadorias e hábitos, tornando-se assim um fator decisivo nas dinâmicas de alterações fisiográficas e os níveis de ocupação desse bairro, o que conseqüentemente influenciou diretamente no desenho que a sua orla adquiriu com o passar do tempo.

A partir da análise dos mapas referentes a orla em questão, foi possível observar sucessivas alterações no desenho original da mesma conforme indicado nas Figuras 9, 10 e 11. Nestas fica evidente o grau de alteração geográfica da área. O mapa em questão revela o desenho da orla da Ribeira antes dos aterros que sucessivamente ocorreram a

¹⁴ Segundo Cybelle de Ipanema, a Ribeira foi, no século XIX, um importante centro urbano, tornando o bairro um palco de profundas modificações em sua estrutura, pois a ilha funcionou como centro de abastecimento da cidade, tendo como principais produtos: a pesca, cal, tijolos e telhas; e na Ribeira, era cultivado a produção de aguardente e de cal. A partir dessas atividades a população foi se expandindo (IPANEMA, 2013).

partir da década de 1930. Há indícios que o material de aterro, veio do desbastamento de morros da própria Ilha do Governador.



Figura 9: Fragmento do mapa da Ilha do Governador elaborado pelo *Serviço Geográfico Militar* que data de 1922.

Fonte: Mapoteca da Biblioteca Nacional. Acesso: 15 de set. 2017.

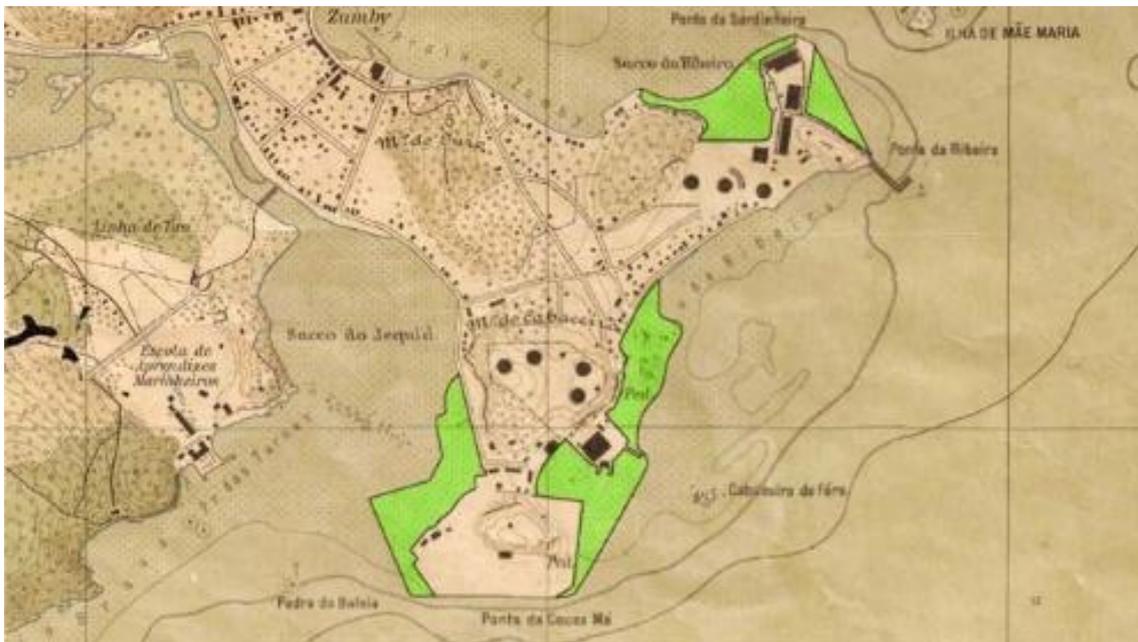


Figura 10: Fragmento do Mapa da Ilha do Governador elaborado pelo *Serviço Geográfico Militar* que data de 1922. As demarcações destacadas na cor verde referem-se à área de aterro que ampliou o bairro da Ribeira e desenhou um novo perfil das orlas.

Fonte: Mapoteca da Biblioteca Nacional. Acesso: 15 de set. 2017.



Figura 11: Visão aérea atual da Ilha do Governador, com o estudo da área de aterros realizados no bairro da Ribeira.

Fonte: Desenho esquemático construído pelo autor a partir do *Google Earth*. Acesso. 21 de set. 2017.

Sob a perspectiva das ações no plano de ocupação e usos urbanos, as transformações foram intensas e determinantes para a modificação do bairro. Entre os novos elementos que ocupavam lugar de destaque na Ribeira, podemos citar as pontes construídas sobre a lâmina d'água, a primeira em 1922, em madeira, e a segunda em 1930, em concreto, sendo que ambas serviram de atracadouro de embarcações em geral, mas em particular para as barcas municipais de transporte de passageiros entre à Ribeira e à Praça XV de Novembro (MORAES, 2016).

O transporte marítimo na Ribeira foi também um importante ponto de conexão com continente, pois criou zonas de sociabilidades estreitas para o bairro através da Estação das Barcas. Entre outras ações relevantes, vale citar a criação do Bonde elétrico pela Companhia de Melhoramentos da Ilha do Governador, com uma linha que ligava a Ribeira ao Cocotá.

Na década de 1930, com a urbanização do bairro mais intensa, foi construída a Praça Djalma Dutra – atual Iaiá Garcia. A praça se consagrou ao longo do tempo como uma zona de interesse cultural e comercial para o bairro, além de atender as demandas de lazer daquela população. Na Figura 12a é possível ter uma ideia panorâmica da estação com galpões de concreto (à direita) e madeira (à esquerda). A figura ainda revela o fluxo de pessoas que recorria à estação que conectava a Ilha do Governador ao continente. Por

outro lado, apresentamos o registro atual da área que demonstra que após nove décadas, foram substanciais as transformações ocorridas neste local (Figura 12b).



Figura 12a e 12b: Alterações espaço-temporais no panorama da Paisagem da orla da Ribeira. Na **Figura 12a**, temos as pontes de atracação e registro do fluxo de pessoas que caracterizavam os usos do espaço (c. 1930). Na **Figura 12b**, vê-se a antiga estação das barcas em 2017 (atualmente um estaleiro). Fonte: Figura 12a – <https://goo.gl/B63KYD>. Acessado: 21 de out. 2017; Figura 12b – Foto: Vinícius Almeida, 2017. Acervo do autor.

A praça construída em frente à estação das barcas na década de 1930 tinha como destaque o chafariz – como também o era o mobiliário que demarcava as características estruturais da praça. A Figura 13b nos indica as alterações da praça e reforça também as modificações do patrimônio vegetal, que está desenvolvido na foto atual (13b) e do mobiliário. Apesar da praça ter passado por inúmeras reformas, ainda assim, vale notar que foi conservado o chafariz original que se mantém como um elemento relevante para a memória do local.

As imagens mostram as transformações através dos anos, indicando não somente a redefinição da orla através de aterros, como também alterações no desenho da

Paisagem, no que tange à subtração das estruturas construídas da estação que não mais atendiam as demandas dos moradores da região.



13a



13b

Figuras 13a e 13b: Perspectiva em dois tempos da praça nas décadas de 1930 e 2017.

Fontes: Figura 13a – <https://goo.gl/xP9tPG>. Acesso: 21 de out. 2017. Figura 13b – Foto: Vinícius Almeida, 2017. Acervo do autor.

No início da década de 1950 a Praia da Ribeira possuía a maior parte de sua faixa aberta ao público e sua linha de contato com a água era ampla. Nas Figuras 14a, 14b e 15 é possível ter uma visão desta orla sob o ponto de vista histórico, de usos e como se configura atualmente o seu perfil. Nas Figuras 14a e 14b em particular, destacamos as estacas da antiga atracação de madeira construída em 1922 (MORAES, 2016), o muro de arrimo com uma densa linha de arborização em sua borda e afloramentos rochosos que conferiam à orla da Ribeira uma característica peculiar da estrutura paisagística à época. Na Figura 14b, temos a localização do Estaleiro. Atualmente a orla do bairro encontra-se dividida em três pequenas faixas conforme indica a Figura 15:

- a) Praia da Ribeira;
- b) Praia da Engenhoca e;
- c) Orla da Foz do Rio Jequiá.



Figuras 14a e 14b: Foto 14a de 1955 da praia da Ribeira. Observa-se ainda as estacas da antiga atracação de 1922; Figura 14b: Estaleiro construído sobre os pilares de sustentação da primeira ponte de atracação de madeira (polígono azul). Em amarelo está a localização de onde foi tirada a foto 14a. Fonte: Figura 14a – <https://goo.gl/4PxxH4>, Acesso: 15 de set. 2017; Figura 14b – Desenho esquemático construído pelo autor com base no *Google Earth*. Acesso. 15 de set. 2017.

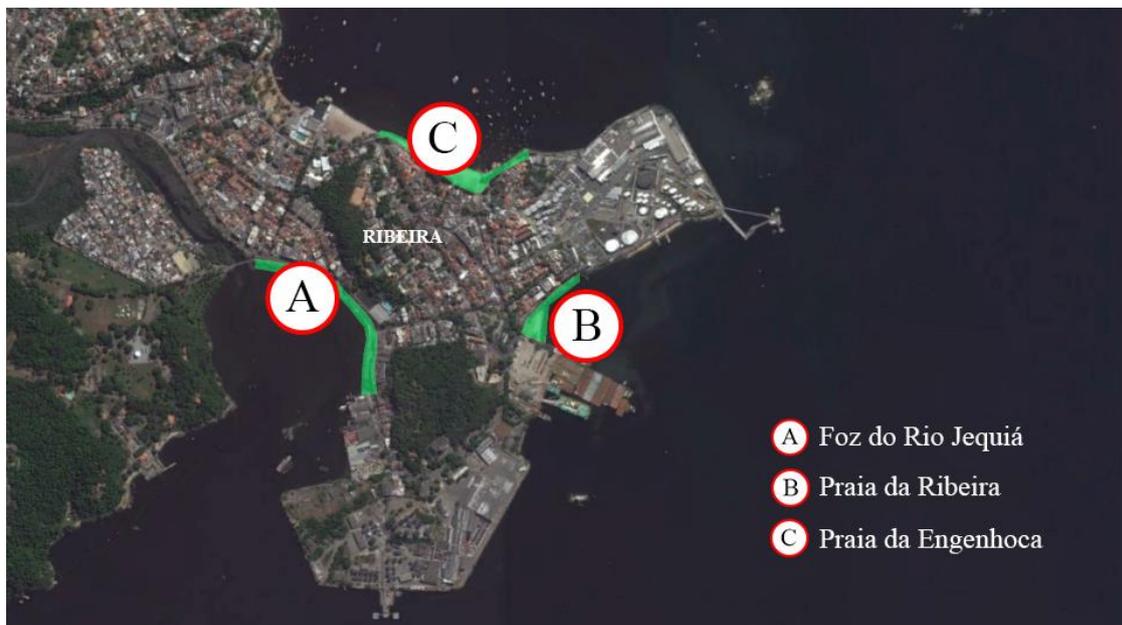


Figura 15: Definição das orlas da Ribeira: a) Foz do Rio Jequiá, b) Praia da Ribeira e c) Praia da Engenhoca. Estas orlas compõem as áreas que são o objeto de intervenção paisagística desta dissertação. Fonte: Desenho esquemático construído pelo autor com base no *Google Earth*. Acesso. 15 de set. 2017.

A Ribeira pode ser considerada atualmente um centro boêmio da Ilha do Governador, por apresentar um ar bucólico, com algumas de suas construções antigas e uma variedade de bares e comércios que estimulam a atividade ao ar livre. A arquitetura Arte decô e neocolonial, remanescente da década de 1930, abre espaço para o saudosismo que se mostra frequente na história oral dos moradores locais (Anexo 3). Nas Figuras 16a e 16b temos duas imagens de um tempo passado e atual que estimulam o saudosismo que a população ainda alimenta de um tempo passado do bairro.



Figuras 16a: Estas duas imagens, colocadas em paralelo, mostram que a construção datada da década de 1940, ainda hoje existe como elemento conservado um patrimônio de destaque, sofreu pequenas transformações.

Fonte: Foto de 1940 – <https://goo.gl/KsgvCm>. Acesso: 29 de abr. 2018. Foto: Vinícius Almeida, 2017. Acervo do autor.

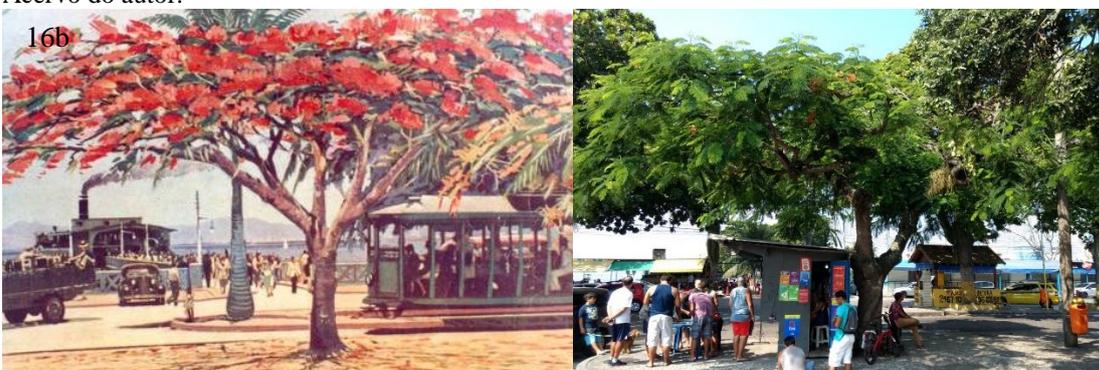


Figura 16b: A partir da comparação entre esta recriação, elaborada pelas mãos de um artista plástico (autor desconhecido, s/d), e uma foto atual, podemos perceber a mudança do cotidiano da Ribeira. Contudo, como permanência, podemos perceber flamboyant vermelho.

Fonte: Recriação - <https://goo.gl/3FVLN5>. Acesso: 29 de abr. 2018. Foto: Vinícius Almeida, 2017. Acervo do autor.

2.1.1. Problemáticas: degradação dos espaços livres públicos

A orla da Ribeira, ao longo do século XX, passou por um processo intenso de alterações em diferentes ordens, conforme foi anteriormente exposto. Para além dos aspectos históricos, nossa análise precisa se ampliar e avaliar outros fatores que ajudem a pensar os aspectos centrais das áreas livres públicas. Temos que notar em primeiro lugar as questões relativas aos aspectos fisiográficos, como a subtração de áreas de orla que foram ocupadas por indústrias e serviços.

Conforme indicamos na TABELA 1, 65% desta faixa de orla foi negociada pelo Estado com instituições privadas e públicas restringindo assim 2,4 km dessa extensa faixa de terra do uso da população. O resultado dessa negociação gerou alterações e impactos ambientais nessas orlas, afinal a dinâmica urbana existente a partir de então, seja

morfológica ou social, produziu um ambiente com uma série de limitações impostas à população.

A fragmentação da orla desqualificou essa faixa urbana do bairro vedando, por exemplo, a visão panorâmica que antes havia do espelho da Baía de Guanabara na sua totalidade. A Paisagem do município de Niterói e da Zona Sul do Rio de Janeiro com seus conjuntos rochosos como o do Pão de Açúcar, morro da Babilônia, do Corcovado, não são mais hoje um panorama a ser desfrutado pelos usuários.

Sob o ponto de vista da ocupação humana, reconhecemos que a instalação da Esso e da Shell contribuiu para a mudança da estrutura de um bairro estritamente residencial. A poluição sonora e atmosférica se tornou um elemento constante, devido ao aumento do tráfego de veículos transportadores de derivados de petróleo que atendem as demandas de consumo da cidade.

Ainda sobre as questões relacionadas à poluição, não podemos ignorar fatores relacionados diretamente à degradação das águas da Baía de Guanabara e nem mesmo fatores relativos às estruturas urbanas locais, particularmente aquelas destinadas ao lazer público.

Quanto às estruturas urbanas, podemos destacar nas orlas da Praia da Ribeira e da Engenhoca a deterioração do mobiliário existente, como quadras poliesportivas, *piers*, calçadões, quiosques, bancos, iluminação pública, sinalização e demais elementos que configuram a desqualificação urbana dessas orlas. É interessante notar que mesmo com um dinâmico uso sociocultural das três orlas em questão – o banho de Baía, o lazer na areia e náutico, a pesca de subsistência –, todas esses usos não evitaram que os equipamentos existentes, com o passar do tempo, viesse a se tornar elementos subutilizados.

Com o objetivo de entender as características atuais dos espaços, apresentaremos para efeito de análise comparativa um panorama iconográfico que destacará as principais problemáticas encontradas atualmente nas orlas do bairro. Nosso interesse é detectar elementos que nos ajudem a solucionar as demandas dos espaços da orla que se encontram desqualificados paisagisticamente.

Para efeito desta análise, optamos pelo desenho de um **Quadro Síntese das Orlas**, que visam indicar questões e levantar problemáticas que ao nosso ver, ajudam a entender a complexidade que o bairro apresenta atualmente, visando assim, saná-las a partir de nossa proposta de intervenção.

Quadro Síntese das Orlas da Ribeira: Indicação e levantamento das problemáticas que o bairro apresenta atualmente.

ORLA DA FOZ DO RIO JEQUIÁ

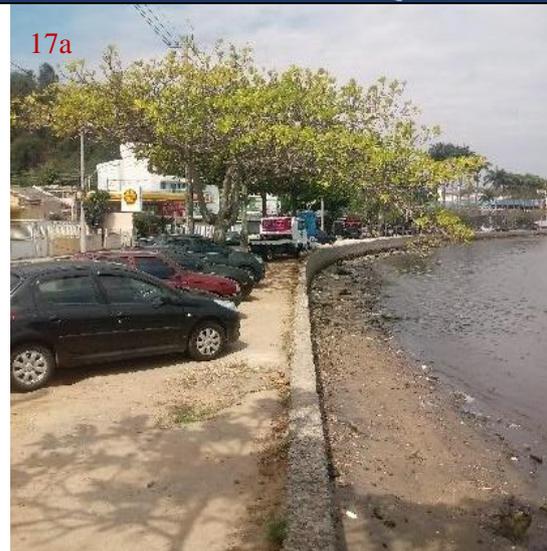


Figura 17a caracteriza-se pela ausência de infraestrutura para as áreas de estacionamento, que subtrai os espaços livres para uso de pedestres, o escasso patrimônio vegetal é uma constante. A imagem remete a falta de segurança devido à ausência de guarda corpo.



Figura 17b, Situação análoga à figura anterior se desdobra onde o guarda-corpo está totalmente deteriorado, comprovando, em parte, a má gestão do local nos espaços de orla do bairro.



Figura 17c, temos uma estrutura em madeira improvisada utilizada para atracação de embarcações. O mau estado físico é visível e pode acarretar acidentes.

ORLA DA RIBEIRA



Figura 17d, temos o despejo de esgoto sem tratamento.



Figura 17e, indica ausência de infraestrutura náutica e de pesca de subsistência.



Figura 17f, indica o calçamento danificado devido a uma estrutura subdimensionada, o que ocasiona o afundamento do calçamento.

ORLA DA ENGENHOCA



Figura 17g, demonstra o mobiliário urbano obsoleto.



Figura 17h, nota-se o estreitamento de calçadas para uso de pedestres.

Fonte: Fotos de Vinicius de Almeida, 2017. Todas as imagens pertencem ao acervo do autor.

2.2. Trecho 2: Orla do bairro do Zumbi

Se considerarmos atualmente o bairro do Zumbi¹⁵ em relação aos demais bairros da Ilha do Governador, mais especificamente aqueles voltados ao estudo que detemos sobre orlas, perceberemos que ao avaliarmos os seus aspectos fisiográficos e de nível de ocupação, o Zumbi não detém um grande destaque, pois, devido a uma série de fatores comerciais e culturais, o mesmo se apresenta como um bairro de pequeno impacto sociocultural e espacial na Ilha. Fazendo um paralelo em relação aos bairros de Pitangueiras e Praia da Bandeira, há diversos pontos em comum no nível de ocupação humana que se mostram essencialmente residenciais¹⁶, todavia, diferentes, quando a questão se refere aos aspectos fisiográficos. Entre a Ribeira e Cocotá, as diferenças se ampliam ainda mais, pois os dados relativos ao nível de ocupação e a fisiografia são mais distintos e, em uma primeira leitura colocam ambos os bairros na dianteira, uma vez que esses oferecem uma infraestrutura urbana superior ao Zumbi.

¹⁵ “Tumby” que significa “As cadeiras, As ancas femininas, devido ao formato do bairro (PORTAL CARIOCA RIO DE JANEIRO. *Bairro: Zumbi*).

¹⁶ Atualmente, o Zumbi é um pequeno bairro residencial, com comércio local, situado entre a estrada do Rio Jequiá e a Baía de Guanabara. Nele ficam o Batalhão da PM Luis Alves de Lima e Silva, a Escola Municipal Cuba, o Posto de Saúde Necker Pinto, o Parque Almirante Sousa e Melo, a praia do Zumbi, e o Jequiá Iate Clube, fundado em 19/12/1919 (IDEM).

Uma discussão relevante está atrelada às características morfológicas da orla do bairro que demonstraram uma série de contradições relativas à estrutura do tecido urbano em metros quadrados diretamente ligados à orla, como também, nas dimensões lineares que a mesma possui. Tais aspectos da orla do Zumbi, abrem pontos instigantes para pensar as propostas de intervenção paisagística que iremos elaborar, seja no plano conceitual quanto no aplicado. Tais questões serão devidamente discutidas mais à frente.

Começamos nossa discussão a partir da Figura 18 que indica a posição geográfica do bairro, apresentando seus respectivos limites com a Ribeira, Pitangueiras e Cacuia – na imagem indicado através da Colônia Z-10 (APARU – Área de Proteção Ambiental e Recuperação Urbana do Jequiá)¹⁷.



Figura 18: Localização do bairro do Zumbi tendo a Ribeira, Pitangueiras e o Cacuia (Colônia Z-10) como bairros limites.

Fonte: Esquema elaborado pelo autor a partir da do *Google Earth*. Acesso: 15.SET.2017

¹⁷ A Colônia Z-10, originalmente chamada de Z-01, foi a primeira colônia de pescadores do Brasil – fato que pode ser conferido por meio do termo de doação, datado de 17 de novembro de 1920 (Ver anexo 3). Na década de 1990 ela foi elevada à condição de Área de Proteção Ambiental e Recuperação Urbana (APARU) do Jequiá, em 1993, juntamente com a área constituída pelo manguezal e estuário do Rio Jequiá, o complexo florestal do Morro do Matoso e as áreas ocupadas pelas instalações da Marinha. (MONTEIRO. 2005, págs. 53-55). Vale destacar que a APARU do Jequiá é a única da cidade do Rio de Janeiro, aliás, do Brasil. Essa conceituação é expressa no Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro pelo artigo 124 da Lei Complementar nº 18 de 04/06/1992 (FERREIRA. 2014, pág. 11). A partir de tais dados, tornamos evidente a importância histórica e ambiental desta área, nos levando ao entendimento de que a mesma demandaria um estudo exclusivo, pertinente a sua relevância tão singular. Por isso, a Colônia Z-10, bem como a APARU do Jequiá, não se configura em objeto de estudo deste trabalho aqui desenvolvido, permanecendo restrito às orlas à baía de Guanabara dos bairros Ribeira, Zumbi, Pitangueiras, Praia da Bandeira e Cocotá, na Ilha do Governador.

O Zumbi é o menor bairro da Ilha do Governador e também do município do Rio de Janeiro, conforme dados colhidos no Portal GEO-RIO da Prefeitura do Rio (PORTAL CARIOCA RIO DE JANEIRO. Bairro: Zumbi). Tal característica se apresenta como um elemento à parte no nosso estudo, à medida que se torna um vetor analítico que servirá de parâmetro para a intervenção que estará sendo proposta. Apesar das exíguas dimensões do bairro e do mesmo não possuir uma complexidade urbana semelhante a que se apresenta na Ribeira, avaliamos, preliminarmente, que o tecido urbano de sua orla oferece um relevante potencial para a intervenção.

As nossas análises concluíram que em termos de espaços livres públicos, temos uma área de orla total de 18.280,00 m², o que equivale a 11% da área do bairro. Esse dado aponta para um índice importante, que por sua vez, define um ponto central para construirmos a proposta de intervenção paisagística da Ribeira ao Cocotá, visto que a orla do Zumbi apresenta o maior percentual de áreas livres em relação as orlas dos bairros aqui estudados. Mais à frente iremos explorar esses percentuais de forma detalhada e na sua totalidade, para assim demonstrar por que o Zumbi se destaca na construção do conceito paisagístico a ser implementado nesta proposta.

Sobre o ponto de vista das orlas, a Figura 19 representa os limites físicos do bairro, como também traduz alguns aspectos biofísicos que nos fazem entender a geografia local: a definição da foz do Rio Jequiá, as orlas de acesso livre e restrito (sejam elas marítimas ou fluviais) e a ausência de uma topografia acidentada. É importante também destacar que o bairro, de acordo o GEO-RIO (IDEM), possui 400m² de Floresta Ombrófila densa, que de acordo com a Figura 19, localiza-se no leito do Rio Jequiá que forma a área de manguezal.



Figura 19: Orlas do Zumbi com destaque para o leito do Rio Jequiá (cor azul) onde se localiza os 400m² de Floresta Ombrófila densa.

Fonte: Esquema elaborado pelo autor a partir da do *Google Earth*. Acesso: 15 de set. 2017.

Sobre suas características fisiográficas podemos destacar que o Zumbi possui uma faixa linear de orlas livres, com 320,00m, e restrita, com 700,00m. Diante desses dados atestamos que o bairro possui o menor percentual de faixa de orla em metros lineares de acesso livre entre todas as cinco orlas que selecionamos para analisar, totalizando assim, 31% de área útil para receber proposta de intervenção paisagística. Em relação a orla de acesso restrito, importa registrar que a mesma se apresenta em dois momentos distintos. O primeiro deles, definido pelo leito do Rio Jequiá, onde o bairro do Zumbi faz divisa com a Área de Proteção Ambiental e Recuperação Urbana (APARU) do Jequiá inscrita ao bairro do Cacua, e o segundo, pelo Iate Clube Jequiá¹⁸, fundado em 1919. Essa edificação interrompeu o fluxo de acesso à orla por 80,00m causando assim, uma fragmentação na Paisagem da orla do Parque Almirante Sousa Melo. Tais dados são essenciais para entender a dinâmica socioespacial das três orlas do Zumbi, e que nos faz levar em consideração como as mesmas se caracterizam, sejam as de acesso restrito ou

¹⁸ O Jequiá Iate Clube, fundado em 19 de dezembro de 1919, é um clube esportivo da Ilha do Governador, cidade do Rio de Janeiro. O clube foi fundado originalmente como Jequiá Football Club, posteriormente Jequiá Esporte Clube. Fonte: <https://goo.gl/ZH2nsK> Acesso 28 de set. 2017.

livre, marítimas ou fluviais. Para efeito de um exame comparativo dos dados aqui apresentados, ordenamos cada um deles nas TABELAS 3 e 4.

TABELA 3: Tipos de orlas e suas respectivas dimensões fisiográficas.

Tipologias de acesso às Orlas	Metros lineares (m) (aproximado)	Percentual %
Orla de acesso restrita	700,00m	79,5%
Orla de acesso livre	320,00m	20,5%

Fonte: Tabela elaborada pelo autor com base em levantamentos realizados a partir das ferramentas do *Google Earth*.

TABELA 4: Dimensões em metros lineares das orlas do bairro do Zumbi.

Orlas do Zumbi		Metros lineares (m) (aproximado)
a	Praia do Zumbi	140,00m
b	Parque Almirante Sousa Melo	260,00m
c	Orla do leito do Rio Jequiá	540,00m

Fonte: tabela elaborada pelo autor com base em levantamentos realizados a partir das ferramentas do *Google Earth*.

Conforme pode ser visto na Figura 20, os espaços livres de orla são caracterizados por faixa de areia: a Praia do Zumbi, com 6.400,00m² (A), a Praça do Zumbi, com 2.580m² (B) e o Parque Almirante Sousa Melo, com 9.300,00m² (C). O parque e a praia são desdobramentos de aterros sucessivos que se deram ao longo da segunda metade do século XX; a praça, conforme pode ser aferido pela Figura 20, mostra-se como a única área de resquício da orla do Zumbi na década de 1920, de acordo com o Mapa Cartográfico da Ilha do Governador de 1922.



Figura 20: (A) Praia do Zumbi; (B) Praça do Zumbi e (C) Parque Almirante Souza e Melo. Destaque para as estruturas construídas ao longo da orla: as improvisadas e a rampa de acesso a água.
Fonte: Esquema elaborado pelo autor a partir da do *Google Earth*. Acesso: 15 de set. 2017.

Não podemos ignorar que esses espaços livres também possuem estruturas que atendem diferentes dinâmicas na orla. Temos no Parque Almirante Souza Melo quatro estruturas improvisadas que servem de suporte para pesca e navegação, uma em concreto e três em madeira, conforme pode ser visto na Figura 21. Na Praça do Zumbi, uma rampa em concreto, de acordo com a Figura 22, oferece suporte logístico às demandas operacionais da Ilha de Paquetá, como o recolhimento de lixo, transporte de materiais de construção e abastecimento de diferentes ordens. Todos esses aspectos apresentados demonstram que a orla do bairro indica um impacto paisagístico de grau diferenciado em relação aos demais bairros, conforme será visto.



Figura 21: Mostra as estruturas improvisadas para atracação de embarcações na praia do Zumbi.
Fonte: Fotos de Vinicius de Almeida, 2017. Todas as imagens pertencem ao acervo do autor.



Figura 22, destaca-se a rampa de acesso à água para embarcações, além de servir de suporte para os serviços de manutenção e limpeza urbana da ilha de Paquetá pela Companhia Municipal de Limpeza Urbana (COMLURB).

Fonte: Fotos de Vinícius Almeida, 2017. Todas as imagens pertencem ao acervo do autor.

Dando continuidade às análises fisiográficas, a Figura 23 apresenta um fragmento de um mapa elaborado pelo *Serviço Geographico Militar* (1922) que auxilia o entendimento da morfologia da orla do Zumbi ao longo da década de 1920. Nesse fragmento é possível notar o desenho da orla e a área que a mesma ocupava. Por outro lado, nas Figuras 24 e 25, é possível notar como os aterros realizados ao longo dos anos definiram um outro perfil que ampliou consideravelmente a área da orla, permitindo a criação de áreas livres, que basicamente foram criadas para o lazer.

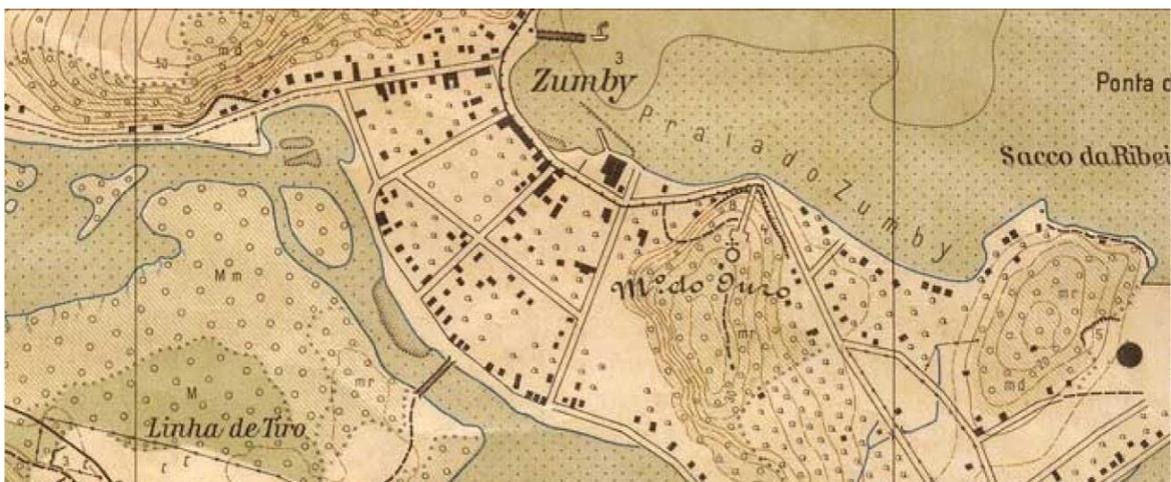


Figura 23: Fragmento do Mapa da Ilha do Governador elaborado pelo *Serviço Geographico Militar* que data de 1922.

Fonte: Mapoteca da Biblioteca Nacional. Acesso: 15 de set. 2017.

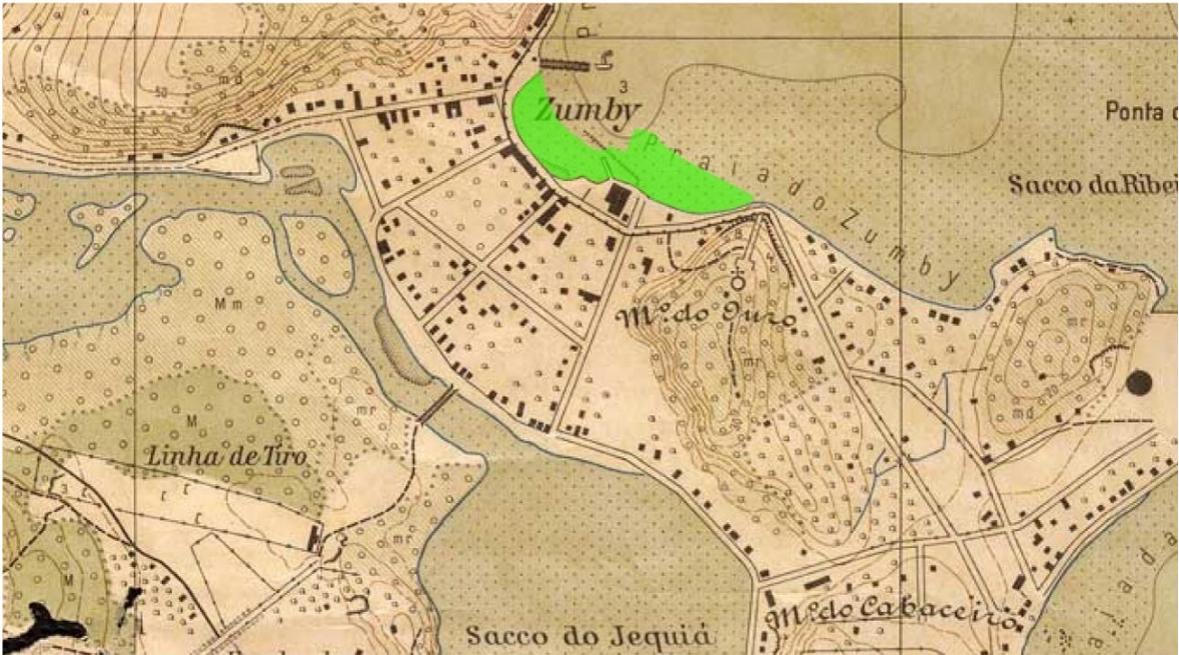


Figura 24: Fragmento do Mapa da Ilha do Governador elaborado pelo *Serviço Geográfico Militar* que data de 1922 com destaque em verde para a área de aterro que ampliou o bairro do Zumby e desenhou um novo perfil de orla.

Fonte: Mapoteca da Biblioteca Nacional. Acesso: 15 de set. 2017.



Figura 25: Visão aérea da Ilha do Governador, com o estudo da área de aterros realizados no bairro do Zumby.

Fonte: Desenho esquemático construído pelo autor a partir do *Google Earth*. Acesso: 21 de set. 2017.



Figuras 26 e 27: Foto panorâmica da enseada do Zumbi, registrada no início da década de 1920, a partir da Igreja da Sagrada Família, situada no Morro do Ouro. A **Figura 27** é um registro atual (2017), a partir de uma visão similar a foto da **Figura 26**. Nesta imagem demarcamos em linha tracejada o espaço conquistado da Baía através dos aterros. Suspeitamos que o aterro tenha sido realizado, em paralelo ao aterro do Saco da Olaria, no Cocotá, uma vez que esse foi um período fértil de ações nesse âmbito na Ilha do Governador, todavia não temos dados precisos para essa afirmação.

Fonte: **Figura 26** – <https://goo.gl/BqxMGs>, Acesso: 21 de set. 2017; **Figura 27** – Foto de Vinícius Almeida, 2017. Todas as imagens pertencem ao acervo do autor.

Sobre as questões relativas ao nível de ocupação do bairro do Zumbi, destacamos alguns pontos de ordem histórica e cultural que são, ao nosso ver, centrais nas escolhas que estarão sendo apontadas para atender a proposta de intervenção paisagística. Inicialmente, afirmamos que apesar do bairro possuir uma longa trajetória histórica¹⁹, de acordo com o Portal GEO-RIO, *a denominação, delimitação e codificação do Bairro foi estabelecida pelo Decreto Nº 3158, de 23 de julho de 1981 com alterações do Decreto Nº 5280, de 23 de agosto de 1985*, sendo importante destacar que a Ilha do Governador era considerado um bairro como um todo, sem essas subdivisões.

As questões fisiográficas associadas a ocupação humana revelam, no nosso entendimento, uma unidade na definição do tecido urbano do bairro e, em certa medida, demonstra a baixa complexidade que adquiriu a arquitetura de sua Paisagem, afinal, o mesmo não é marcado pela presença de empresas de grande porte, indústrias, instituições estatais, uma dinâmica comercial, atividade econômica e equipamentos culturais que venha a gerar atividades complexas nos usos do bairro. A uniformidade presente no tecido urbano do Zumbi é oposta aos bairros da Ribeira e, como veremos posteriormente, no Cocotá. Talvez esta seja uma característica que torna o Zumbi um lugar singular na Ilha do Governador e nos parece ser o bairro selecionado para se tornar o ponto focal do projeto de diretrizes paisagísticas que estaremos propondo no Capítulo 4.

2.2.1. Problemáticas: degradação dos espaços livres públicos

A orla do bairro do Zumbi, assim com a Ribeira, também passou por um processo de modificações durante o século XX, conforme exposto anteriormente. Além dos aspectos históricos, é importante observar que os seus aspectos fisiográficos revelam-se alterados a partir do aumento da superfície do bairro, quando se dão aterros, e com eles a criação

¹⁹ O bairro do Zumbi já foi considerado o ponto central da Ilha do Governador. Embora em 1948 o terminal das barcas já tivesse sido há muito transferido para a Ribeira, algumas repartições públicas, tal como o Cartório e a Limpeza Pública continuavam a funcionar na Rua Formosa. O bairro é um dos mais antigos da Ilha do Governador e na metade do século XIX já estava bastante ocupado, contando com estabelecimentos comerciais (PORTAL CARIOCA RIO DE JANEIRO. Bairro: Zumbi).

de áreas diretamente ligadas à sociabilidade, especificamente vinculadas ao lazer e ao esporte. A Figura 28 nos oferece elementos que irão justificar o nosso interesse em tornar o bairro do Zumbi no centro nervoso do projeto, devido ao percentual de áreas livres que sua orla possui em relação a área do bairro.

Ainda na Figura 28, as áreas em destaque na cor laranja indicam o percentual de áreas livres no bairro do Zumbi, revelando a potencialidade a ser utilizada para a implementação de um projeto paisagístico.



Figura 28: As áreas em destaque na cor laranja indicam as áreas livres, para a implementação de um projeto paisagístico.

Fonte: Desenho esquemático construído pelo autor a partir do *Google Earth*. Acesso: 21 de set. 2017.

De acordo com as indicações da TABELA 3, 79,5% das orlas do bairro são de acesso restrito, sendo sua maior parte representada pela faixa de contato com o rio Jequiá, que por sua vez está contido em uma área de preservação ambiental, mantendo parte do seu acesso restrito do público²⁰. Quanto à menor porção das orlas restritas, temos uma faixa de aproximadamente de 80,00m que corresponde ao trecho do Jequiá Iate Clube, que possui sua margem voltada para a Baía de Guanabara.

Notamos que, a partir do aspecto fisiográfico e do nível de ocupação, essa porção menor caracteriza-se como elemento de interrupção na Paisagem, visto que sua localização permanece entre duas faixas de orlas de acesso livre ao público. Como resultado, essa secção gerou alterações ambientais nessas orlas, pois a dinâmica urbana

²⁰ Há 5 glebas na região da APARU: a Colônia, o manguezal, a Estação de Rádio da Marinha, o Instituto de Pesquisa da Marinha e o Depósito de Combustíveis da Marinha. Em 1994 a Marinha separa a gleba da Colônia das demais e a entrega à administração municipal. (MONTEIRO. 2005)

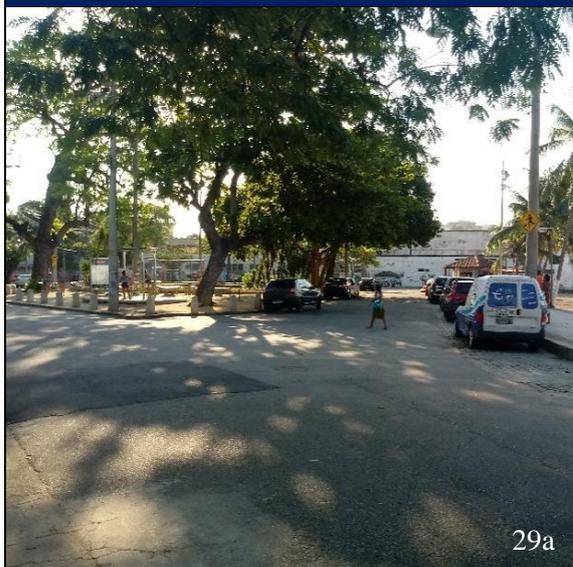
ali existente, seja sob o ponto de vista morfológico ou social, limitou o uso desse espaço pela população.

Nas Orlas do Parque Almirante Sousa Melo e da praia do Zumbi, podemos destacar, quanto às estruturas urbanas, que a deterioração do mobiliário existente e demais elementos configuram a desqualificação paisagística dessas orlas. É importante notar que apesar da dinâmica do uso sociocultural das duas orlas em questão, como o banho de Baía, o lazer na areia e náutico, a pesca de subsistência não evitaram que os equipamentos existentes se tornassem elementos subutilizados com o passar do tempo.

A fim de entender as características atuais dos espaços, apresentaremos uma análise comparativa através de um panorama iconográfico que irá destacar os principais problemas encontrados atualmente nas orlas do bairro. Nosso interesse é detectar elementos que nos ajudem a solucionar as demandas dos espaços na orla que se encontram desqualificados paisagisticamente.

Quadro Síntese das Orlas do Zumbi: Indicação e levantamento dos problemas que o bairro apresenta atualmente.

PRAIA DO ZUMBI



Figuras 29a: Secção entre a praça e a faixa de areia, o que priva o usuário do desfrute pleno dos espaços livres e consequentemente dos elementos de composição da Paisagem (mobiliário, patrimônio vegetal entre outros).

PRAIA DO ZUMBI



Figura 29b: Equipamentos de recreação infantil obsoletos, visto que atualmente existe uma nova geração de brinquedos que atingem uma forma mais completa do brincar infanto-juvenil.

PARQUE ALMIRANTE SOUSA MELO



Figura 29c: Panorama de degradação dos espaços públicos da orla do Zumbi, com destaque para os alambrados danificados.

PRAIA DO ZUMBI



Figura 29d: Ponte de atracação improvisada para embarcações.



Figura 29e: O calçamento e os muros de contenção deteriorados.

Fonte: Fotos, Vinícius Almeida, 2017. Todas as imagens pertencem ao acervo do autor.

2.3.Trecho 3: Orla das Pitangueiras

Ao analisarmos a orla do bairro das Pitangueiras²¹ em relação aos demais bairros da Ilha do Governador que compõe esse estudo, consideramos que seus aspectos fisiográficos e o nível de ocupação surgem como vetores inversamente proporcionais àqueles que

²¹ Em Indígena significa PYTY-NGUÊ-RA, Apertado, Afogado. Ver: PORTAL CARIOCA DO RIO DE JANEIRO (PCRJ). História dos bairros. Bairro: Pitangueiras. Disponível em: < <http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=096ae1e5497145838ca64191be66f3e3> > Acesso em 25 de abr. 2018.

caracterizam a Ribeira e o Zumbi. Em contrapartida, aproxima-se dos atributos presentes na Praia da Bandeira e Cocotá.

Nesse sentido, consideramos que as peculiaridades refletidas em cada orla, seja pelas suas semelhanças ou diferenças, tornam-se pontos importantes a serem considerados para que se obtenha uma visão clara na definição das diretrizes paisagísticas que proporemos.

Atender às demandas das orlas como um todo, seja pelo ponto de vista fisiográfico ou o nível ocupação, aqui referendado pelo o conceito de *espaço vivido* (SCHULTZ, 2008, p. 447), ajuda-nos a pensar sobre algumas das questões que Norberg-Schultz trata em seu trabalho *O fenômeno do lugar* (IDEM). O autor diz como o *genius loci* é um fator fundamental para o entendimento do local, uma vez que o “*lugar*” *significa mais que uma localização* (IBIDEM). Na prática, a nossa proposta para as orlas da Ilha deve se apresentar como uma alternativa viável para qualificar os espaços livres públicos, e que a mesma deve estar de acordo com uma atmosfera geral que é a propriedade mais abrangente de um lugar e não uma proposta incompatível, um projeto paisagístico que possa descaracterizar a Ilha do Governador.

Nossa análise não se resume aos aspectos relacionados ao ponto geográfico que define a posição do bairro na Ilha do Governador, a sua pequena área de extensão ou mesmo a ausência da faixa de areia. Entendemos que os vetores socioculturais e socioespaciais são uma constante e oferecem dados importante para avaliar a orla do bairro, apesar de possuir um reduzido impacto – quando nossa análise coloca lado a lado cada trecho das orlas aqui estudadas. Por outro lado, destacamos que nossa ideia é a criação de uma unidade paisagística, onde os limites e contrastes de cada orla deverão ser equacionados de forma equilibrada.

Ao buscarmos semelhanças entre a orla das Pitangueiras e as demais orlas anteriormente analisadas em termos de ocupação, notamos que a mesma está inscrita a um bairro essencialmente residencial, semelhante ao Zumbi, Ribeira e Praia da Bandeira. Porém, quanto aos aspectos fisiográficos, ela se assemelha mais aos bairros da Praia da Bandeira, pois as orlas têm praticamente as mesmas características de uso e ocupação.

No que tange à infraestrutura comercial e cultural o bairro das Pitangueiras, e conseqüentemente sua orla, oferece sensivelmente menores recursos. Essas questões tornam-se centrais não apenas por que destacam contrastes de cada bairro/orla, mas porque, definem zonas de conexão, como foram definidos os usos da orla do bairro.

Do ponto de vista morfológico nossa discussão parte da Figura 30 que indica a posição geográfica do bairro, apresentando seus respectivos limites com os bairros vizinhos do Zumbi, Praia da Bandeira e Cacuia. Um dado distinto a ser trazido nesta discussão é referente ao patrimônio vegetal do bairro, que de acordo com a GEO-RIO (PORTAL CARIOCA DO RIO DE JANEIRO. Bairro: Pitangueiras), o mesmo possui 1,52ha de Floresta Ombrófila Densa, fator esse que não se mostra distintivo nos demais bairros estudados. Sobre as demais características fisiográficas relativas à sua orla, tendo como base de análise a Figura 31, destacamos que o bairro possui aproximadamente 1.792,00m de orla, destes 1.054,00m são de acesso restrito e 738,00m apresentam uma faixa de acesso livre. As TABELAS 5 e 6 trazem uma síntese dessa análise que nos ajudam a entender a dinâmica fisiográfica e, em certa medida, socioespacial desta orla.



Figura 30: Esquema de localização do bairro das Pitangueiras tendo como limite os bairros do Zumbi, Praia da Bandeira e o Cacuia.

Fonte: Desenho esquemático elaborado pelo autor a partir da do *Google Earth*. Acesso: 15 de set. 2017.



Figura 31: Orlas da Pitangueiras.

Fonte: Desenho esquemático elaborado pelo autor a partir da do *Google Earth*. Acesso: 15 de set. 2017.

TABELA 5: Tipos de orlas e suas respectivas dimensões fisiográficas.

Tipologias de acesso às Orlas	Metros lineares (m) (aproximado)	Percentual %
Orla de acesso restrita	1054,00 m	59,0%
Orla de acesso livre	738,00 m	41,0%

Fonte: Tabela elaborada pelo autor com base em levantamentos realizados a partir das ferramentas do *Google Earth*.

A partir da TABELA 5 notamos que diante das suas dimensões fisiográficas, esse espaço detém a menor porcentagem de área de orla livre em comparação com as orlas restritas, totalizando assim, 2,5% de área útil para receber propostas de usos a partir de uma intervenção paisagística. Em relação à orla de acesso restrito, importa registrar que a mesma se apresenta em dois momentos, conforme demonstrado na Tabela 6. O primeiro deles, corresponde à uma faixa de 837,00m que está delimitada diretamente com o rio Jequiá. Os outros 217,00m diz respeito ao perímetro definido por uma residência, localizada a beira d'água, em cujo terreno funcionou uma das fábricas de formicida do bairro (CARRARA Jr., & MEIRELLES. 1996. p.786).

TABELA 6: Dimensões em metros lineares das orlas do bairro das Pitangueiras.

Orlas da Pitangueiras		Metros lineares (m) (aproximado)
A	Praia das Pitangueiras	738,00 m
C	Orla do leito do Rio Jequiá + Residência	837,00 m + 217,00 m

Fonte: ela elaborada pelo autor com base em levantamentos realizados a partir das ferramentas do *Google Earth*.

Conforme pode ser visto na Figura 32, os espaços livres dessa orla são caracterizados por uma praça e uma área próximo ao espelho d'água, com aproximadamente 700,00m² e 300,00m². Esses espaços também possuem estruturas que atendem diferentes dinâmicas na orla. Temos, próximo ao espelho d'água, uma rampa para o acesso de embarcações à água e uma ponte de atracação improvisada, em madeira – além de possuir uma área para atender às demandas de suporte para as embarcações, possuindo atividade comercial e de lazer.



Figura 32: (D) Praça das Pitangueiras, (E) Área de suporte para pesca e navegação. Destaque para as estruturas construídas ao longo da orla: a improvisada e a rampa de acesso água.

Fonte: Desenho esquemático elaborado pelo autor a partir da do *Google Earth*. Acesso: 15 de set. 2017.

Ao analisarmos os aspectos fisiográficos, notamos até este momento, que as orlas dos bairros da Ribeira e Zumbi passaram por modificações nos seus respectivos perfis ao longo do tempo. No entanto, para a orla das Pitangueiras o passar dos anos não definiu mudanças de relevância significativa, uma vez que praticamente a sua estrutura continua a mesma de décadas atrás. Ao recorrer novamente ao mapa elaborado pelo *Serviço Geographico Militar* de 1922, como anteriormente já o fizemos na análise das orlas da Ribeira e Zumbi, atestamos a ausência de alterações físicas no que se refere a aterros ou

realinhamentos propostos para a orla. As Figuras 33 e 34 confirmam tal assertiva e nos faz entender a forma que a orla das Pitangueiras apresentava na década de 1930 e como a mesma se encontra na atualidade.

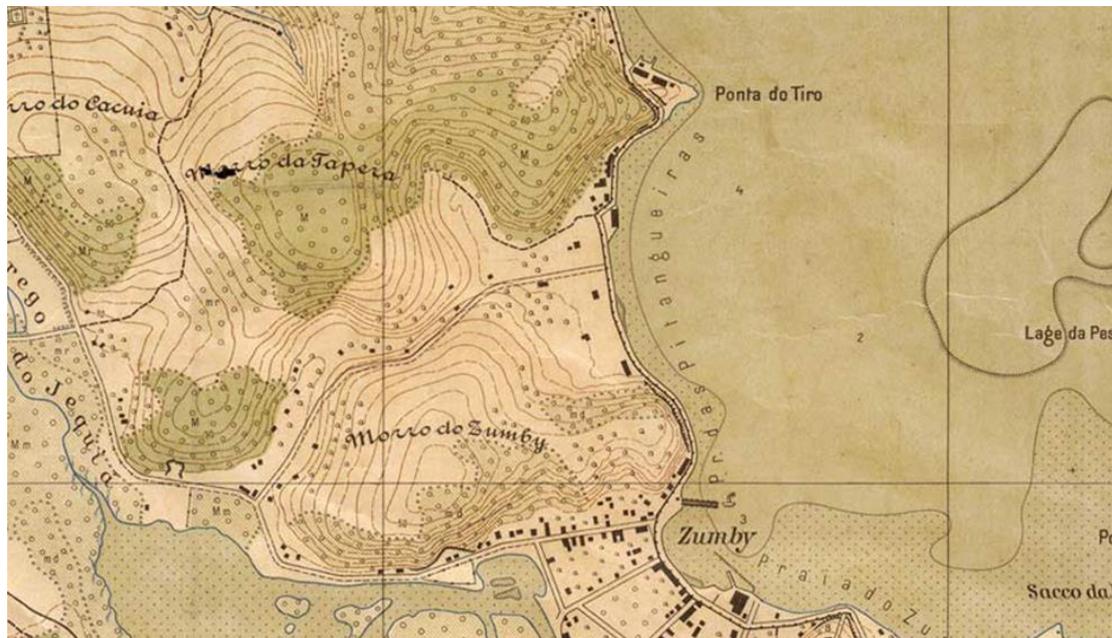


Figura 33: Fragmento do Mapa da Ilha do Governador elaborado pelo *Serviço Geográfico Militar* que data de 1922 com destaque para a o desenho da orla das Pitangueiras.
Fonte: Mapoteca da Biblioteca Nacional. Acesso: 15 de set. 2017.

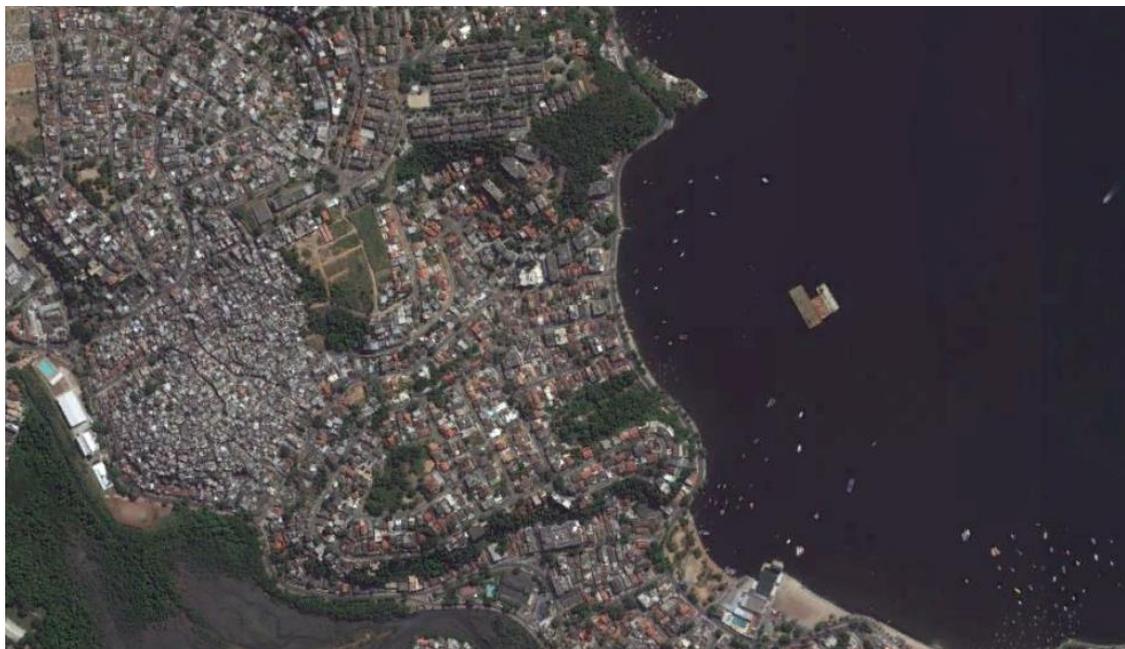


Figura 34: Orla das Pitangueiras atual.

Fonte: Desenho esquemático elaborado pelo autor a partir da do *Google Earth*. Acesso: 15 de set. 2017.

Quanto às questões voltadas ao nível de ocupação do bairro das Pitangueiras, afirmamos que apesar do mesmo possuir uma longa trajetória histórica enquanto espaço que possui

um tecido urbano consolidado, de acordo com o Portal GEO-RIO (PORTAL CARIOCA DO RIO DE JANEIRO Bairro: Pitangueiras), a sua denominação, delimitação e codificação do bairro, foi estabelecida pelo Decreto Nº 3158, de 23 de julho de 1981 com alterações do Decreto Nº 5280, de 23 de agosto de 1985, como ocorreu com os demais bairros da Ilha do Governador, conforme destacamos anteriormente. Pitangueiras não foge a essa regra e é oficialmente um bairro recente.

Sobre as questões fisiográficas associadas ao nível de ocupação notamos que o tecido urbano da orla indica baixa complexidade na construção daquele espaço, uma vez que não há presença de indústrias ou comércio de grande porte. Sob a perspectiva das ações no nível de ocupação e usos, as transformações não foram determinantes para as alterações radicais no desenho de sua Paisagem. Nesse sentido as Figuras 35a e 35b contribuem para traçar uma análise comparativa sobre as alterações que a sua orla veio a sofrer ao longo dos anos. Pelas imagens, nota-se que o padrão arquitetônico não indica mudanças profundas e uma alteração mínima no muro do arrimo que demonstra uma pequena ampliação da orla. Todavia nada na esfera das mudanças ocorridas na Ribeira ou Zumbi, onde a zona de aterro foi significativa.



Figura 35a e 35b: Ambas registradas do mesmo ângulo, porém com quatro décadas de diferença (1980/2017). Notamos uma orla que possui vários fragmentos de sua Paisagem onde se preservam aspectos arquitetônicos de uma “Ilha antiga”. Na **Figura 35a**, destacamos o resquício de uma arquitetura a partir da década de 1940 e o resquício de Floresta Ombrófila que ainda se mostra densa. Conforme anteriormente destacada ela possui uma área correspondente à 1,52 ha.

Fonte: Figura 35a. <https://goo.gl/gMtTBu>,



Acesso: 21 de set. 2017; Figura 35b –
Fotos de Vinícius Almeida, 2017. Todas as
imagens pertencem ao acervo do autor.

2.3.1. Problemáticas: degradação dos espaços livres públicos

A orla das Pitangueiras, diferentemente dos bairros do Zumbi e da Ribeira, passou por poucas modificações durante o século XX, conforme visto anteriormente. Isto, em certa medida, indica a consolidação de um espaço que demonstra ter preservado suas características e não ter sido área de interesse de projetos urbanos de grande envergadura para alterar suas formas originais. Esse é um dado de grande relevância e que deve ser considerado nas diretrizes de nossa proposta de intervenção.

No que tange às análises das características de sua orla, as indicações da Tabela 5, oferece-nos dados sobre as orlas de acesso restrito que correspondem a uma proporção de 59%. Sua maior parte é representada pela faixa de contato com o rio Jequiá, assim como no bairro do Zumbi (e devemos lembrar que este perímetro está contido em uma área de preservação ambiental).

Outro trecho restrito é uma faixa de aproximadamente de 217,00m, correspondente a uma residência à beira d'água, que possui sua margem voltada para a Baía de Guanabara. Esta residência caracteriza-se como elemento de interrupção na Paisagem, visto que sua localização – apesar de se encontrar no limite do bairro das Pitangueiras – permanece entre duas faixas de orlas de acesso livre ao público. Essa ruptura nos parece ter gerado alterações ambientais sensíveis nessas orlas, pois sob o ponto de vista morfológico ou social o uso desse espaço foi subtraído para a população.

Quanto às estruturas urbanas, podemos destacar que a deterioração ou obsolescência do mobiliário existente e demais equipamentos configuram a desqualificação dos espaços dessa orla. Notamos que, apesar da dinâmica do uso da mesma, como banho de Baía, a pesca de subsistência e o lazer náutico e na areia, não

evitaram que os equipamentos existentes, viessem a se tornar elementos subutilizados. Fator esse que, dado as análises até o momento realizadas, parece ser um ponto comum às orlas dos três bairros analisados.

Seguindo com o padrão definido para as análises até o momento desenvolvido para as demais orlas, aplicaremos a mesma metodologia cujo objetivo visa entender as características atuais do espaço e o destaque das mais evidentes problemáticas encontradas atualmente na orla do bairro das Pitangueiras. A Figura 36 apresenta um panorama geral da área, onde fica definida na cor verde a extensão da orla, além de apresentar uma característica linear contínua – que não configura as orlas do Zumbi e da Ribeira, que possuem diferentes recortes e elementos que interseccionam a orla. Além da orla se apresentar na sua maior extensão retilínea, ela oferece aos usuários belas visadas da Paisagem da Baía de Guanabara, seja do município de Niterói, como também do conjunto de ilhas ao fundo. Esse panorama define um conjunto paisagístico ímpar que é oferecido aos moradores do local e usuários da orla.



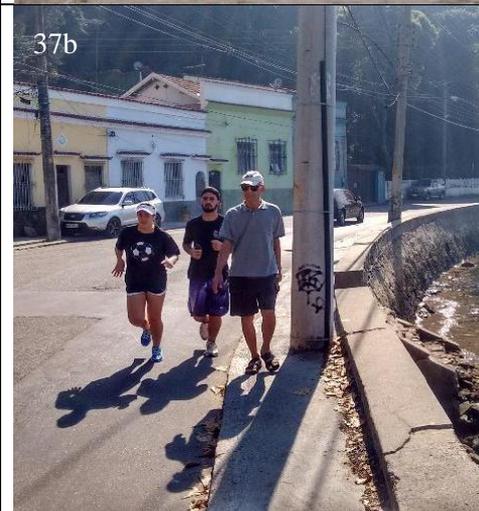
Figura 36: Orlas das Pitangueiras.

Fonte: Desenho esquemático elaborado pelo autor a partir da do *Google Earth*. Acesso: 15 de set. 2017.

O Quadro Síntese a seguir apresenta, em mais um momento, um conjunto de problemas de ordem urbana comuns a todas as orlas, que até aqui foram analisadas – fato esse que indica que as medidas de ação paisagísticas a serem concebidas para esse espaço devem estar atentas a uma visão de gestão de espaços livres públicos. Ou seja, nossas proposições precisam ser calcadas em um desenho que seja efetivamente viável e que traga soluções cujas medidas apresentem no seu bojo uma ação de alteração, não só material, mas de

cunho sociocultural que vise ativação do espaço e a real valorização do mesmo como lugar a ser vivido.

Quadro Síntese das Orlas da Pitangueiras: Indicação e levantamento das problemáticas que o bairro apresenta atualmente.

PRAIA DAS PITANGUEIRAS	
 A photograph showing a playground area with a large tree on the left and a utility pole in the center. In the background, there are buildings and a playground structure that appears to be in poor condition or obsolete. The ground is dirt and there is an orange trash bin.	<p>Figura 37^a: Orla das Pitangueiras onde é possível encontrar equipamentos degradados ou obsoletos.</p>
 A photograph showing a narrow sidewalk next to a road. Three people are walking on the sidewalk. A utility pole is on the right side of the sidewalk, and a drainage ditch is visible next to it. The sidewalk is very narrow and appears to be crowded.	<p>Figura 37^b: Espaço reduzido para pedestres.</p>

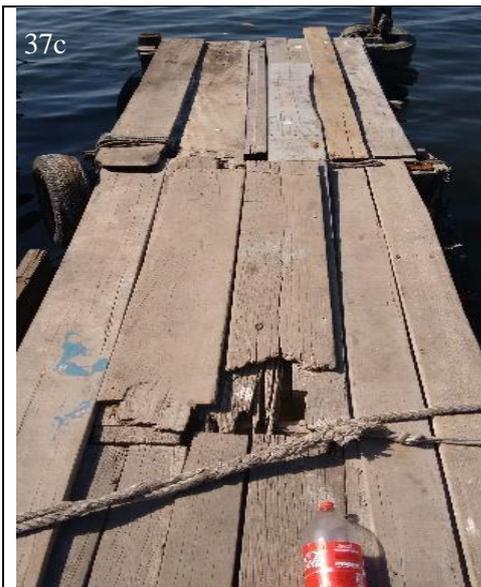


Figura 37c: Estruturas improvisadas para pesca e navegação.



Figura 37d: Calçadas danificadas – aparentemente a partir do processo de erosão sofrido pela orla e pela inadequação da arborização.



Figura 37e: Queda da arborização progressiva.

Fonte: Fotos de Vinícius Almeida, 2017. Acervo do autor. Todas as imagens pertencem ao acervo do autor.

2.4. Trecho 4: Orla Praia da Bandeira

A Praia da Bandeira²² é um bairro, entre aqueles selecionados para o nosso estudo, que possui características de ocupação e fisiográficas semelhante ao da Pitangueiras. Esse fato nos faz constatar que o perfil desse ambiente indica poucas alterações em relação às análises até aqui apresentadas em relação ao Bairro da Pitangueiras. Esse fator cria, em certa medida, uma homogeneidade entre os dois bairros e suas respectivas orlas. Nesse sentido, tal aspecto auxilia a compreensão do local e nos faz pensar que a proposta de intervenção paisagística que será formulada vê maneiras de ampliar as condições pré-existent locais.

Seguindo o método de análise proposto, destacamos que a posição geográfica do bairro, indicada na Figura 38, apresenta os limites físicos da Praia da Bandeira em relação ao bairro das Pitangueiras, Cocotá e Cacuia. A figura indica também que sua orla, quando comparada às demais aqui analisadas, é extensa e marcada por um muro de arrimo que praticamente acompanha toda a sua extensão, mesmo que com diferentes dimensões e alturas.

Ao observarmos as características fisiográficas do bairro, de acordo com a Figura 39, é importante notar que, de acordo o GEO-RIO (PORTAL CARIOCA DO RIO DE JANEIRO. Bairro: Praia da Bandeira), o mesmo possui uma reduzida área de 0,85ha de Floresta Ombrófila Densa. Apesar desse dado de pequenas proporções, ainda assim, o mesmo deve ser considerado, uma vez que os demais bairros estudados ou apresentam dados semelhantes a esse ou uma ausência de áreas verdes.

Entre as orlas analisadas, a Praia da Bandeira possui a maior faixa litorânea, ou seja, uma faixa livre de aproximadamente 900,00m (ver TABELA 7). Este dado demonstra que praticamente toda a faixa de orla livre não se configura como as demais analisadas, pois, na sua maioria todas apresentam algum tipo de barreira ou interrupção física que afeta o acesso público. Na Figura 39 também fica claro que a orla deste bairro tem 100% de acesso livre, fato esse que abre inúmeras possibilidades de uso ao longo de toda essa orla.

²² A Praia da Bandeira, conhecida anteriormente por Praia da Tapera, teve seu nome mudado graças a construção de um forte estilizado, onde da década de 1920, foi instalado um velho canhão e um mastro para hasteamento da bandeira nacional em datas cívicas. Fonte: PORTAL CARIOCA DO RIO DE JANEIRO (PCRJ). História dos bairros. Bairro: Praia da Bandeira. Disponível em: <<http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=096ae1e5497145838ca64191be66f3e3>> Acesso em 26 de abr. 2018.



Figura 38: Esquema de localização do bairro da Praia da Bandeira, tendo como limite os bairros das Pitangueiras, Cocotá e o Cacuia.

Fonte: Desenho esquemático elaborado pelo autor a partir da do *Google Earth*. Acesso: 15 de set. 2017.



Figura 39: Orla da Praia da Bandeira.

Fonte: Imagem esquemática elaborada pelo autor a partir da do *Google Earth*. Acesso: 15 de set. 2017.

Considerando o estudo proporcional que analisou as demais orlas, podemos afirmar que a orla da Praia da Bandeira além de se destacar por apresentar a maior faixa de acesso à população, possui também uma ampla visão da Baía, que permite visadas privilegiadas e potencializa relações socioambientais e culturais de diferentes níveis. Podemos perceber que a área útil, apesar do potencial para receber tratamento paisagístico, é reduzida e com edificações muito próximas à faixa de areia. De acordo com o levantamento realizado há

apenas de 2% de área útil a ser utilizada para uma potencial proposta de intervenção paisagística.

TABELA 7: Dimensões em metros lineares das orlas do bairro da Praia da Bandeira.

Tipologias de acesso às Orlas	Metros lineares (m) (aproximado)	Percentual %
Orla de acesso restrita	-	-
Orla de acesso livre	900,00 m	100,0%

Fonte: Tabela elaborada pelo autor com base em levantamentos realizados a partir das ferramentas do *Google Earth*.

Nos levantamentos realizados ao longo da pesquisa de campo, vivenciando o cotidiano da Praia da Bandeira foi possível notar que cada um de seus usos, despontam como elementos que dão significado ao espaço e, portanto, possibilitam alternativas viáveis para o desenho desta Paisagem no sentido de qualificar os espaços livres públicos por meio de propostas que alterem minimamente a atmosfera desta orla. Dentre os usos que se mostram consolidados, destacamos a pesca artesanal, a navegação, o banho de Baía e as atividades esportivas. Os levantamentos de campo revelaram que não há espaço para mudanças radicais naquele ambiente, no que tange à possibilidade de perda da referência local. Os moradores possuem expectativas de melhorias, mas que as mesmas venham envoltas dentro do contexto da vivência local, respeitando usos, relações de vizinhança e tradições que definem essa orla.

Conforme podemos perceber na Figura 40, os espaços livres da orla da Praia da Bandeira são caracterizados por um desenho linear, totalmente livre. Ampliando essa análise, notamos que a faixa indicada no mapa pela letra **F**, possui um espaço livre público totalmente pavimentado. O seu desenho lembra o formato de um bastião, cuja forma remonta a réplica de um forte. Esse aspecto cria uma Paisagem potencialmente contemplativa, com características que remetem o usuário, ou mesmo o visitante, a um tempo passado.



Figura 40: (F) Réplica de um forte, (G) Faixas de areia para o lazer e contemplação e (H) Rua reversível para área de lazer aos fins de semana. Destaque para a estrutura construída ao longo da orla: a rampa de acesso água.

Fonte: Imagem esquemática elaborada pelo autor a partir do *Google Earth*. Acesso: 15 de set. 2017.

A faixa de areia, indicada na imagem pela letra G é importante pelo uso a que se destina. Tais usos são de várias modalidades, através do lazer ativo (jogos, passeio pela orla) ou passivo, a partir da contemplação. Há também uma outra faixa indicada pela letra H, utilizada como espaço de lazer. Este espaço, na prática, é uma rua de serviço que pertence ao fluxo viário da orla e possui um baixo impacto de trânsito de carros. Essas áreas correspondem respectivamente a 100,00m², 2.800,00m² e 2.300,00m².

Nesta análise é importante ainda destacar estruturas que atendem a diferentes usos nesta orla, como a rampa de acesso das embarcações até ao espelho d'água, ao longo da faixa de orla e a rua Praia da Bandeira, que na prática é uma via reversível e se transforma em um amplo espaço para o lazer que possui 350,00m. Não devemos deixar de citar que a orla também agrega atividades comerciais que ciclicamente nela se instalam, como por exemplo os quiosques.

As alterações que as orlas dos bairros da Ribeira e Zumbi passaram não chegaram à orla da Praia da Bandeira. Como ocorreu com a orla da Pitangueiras, não houve profundas mudanças no perfil da mesma e isso pode ser constatado através da análise comparativa entre a Figura 41 (*Serviço Geographico Militar* de 1922) e a Figura 42 (visão aérea atual, 2017). As imagens atestam a não existência de aterramentos ou alterações agudas no desenho da orla.



Figura 41: Fragmento do Mapa da Ilha do Governador elaborado pelo Serviço Geográfico Militar que data de 1922 com destaque para a orla da Praia da Bandeira, pois o mesmo não passou por muitas alterações ao longo do tempo.

Fonte: Mapoteca da Biblioteca Nacional. Acesso: 15 de set. 2017.



Figura 42: Orla da Praia da Bandeira. Imagem (atual).

Fonte: Mapa esquemático elaborado pelo autor a partir da do Google Earth. Acesso: 15 de set. 2017.

Quanto às questões voltadas para o nível de ocupação do bairro, retomamos ao Decreto Nº 3158, de 23 de julho de 1981 (PORTAL CARIOCA DO RIO DE JANEIRO. Bairro: Praia da Bandeira) para reafirmar que o nome definitivo a Praia da Bandeira ocorreu da mesma forma que os demais bairros da Ilha do Governador. Quanto às alterações do bairro, indicamos alguns pontos que nos parecem bastantes distintos e que demonstram que ao longo dos anos, apesar das condições não serem propícias, a atividade de uso do espaço continuou dinâmica. Ao compararmos as Figuras 43a e 43b, reafirmamos que a orla do bairro sofreu alterações em pequenas escalas ao longo do tempo. Na Figura 43a destacamos, em particular, a arborização que ocupava a estreita calçada e fornecia sombra a via e a faixa de areia, amenizando para os banhistas o clima local. Ao longo desta faixa, não havia mureta de proteção, fato esse que permitia o acesso à água de qualquer ponto da orla. Na Figura 43b, notamos uma Paisagem já alterada. Percebemos que hoje, sua faixa de areia não conta mais com o sombreamento promovido pela arborização urbana, fato esse que atesta a perda da qualidade ambiental local.



Figuras 43a e 43b: Foto da orla da Praia da Bandeira registrada na década de 40. Podemos destacar nessa imagem o uso do espaço pelos banhistas e a arquitetura, ainda preservada nos dias de hoje. Na Figura 43b registrada pelo autor em 2017, com destaque para a preservação da arquitetura. Podemos perceber a modificação da vegetação ao longo da orla.

Fonte: Figuras 43a – <https://goo.gl/gMtTBu>. Acesso: 22 de out. 2017; Figura 43b – Fotos de Vinícius Almeida, 2017. Acervo do autor. Todas as imagens pertencem ao acervo do autor.

2.4.1. Problemáticas: desqualificação dos espaços livres públicos

A estrutura da orla da Praia da Bandeira está, em linhas gerais de preservação, assim como o bairro da Pitangueiras. Há, em certa medida, uma alteração mínima de sua Paisagem ao longo dos anos. Outro dado importante para este estudo, é o fato do bairro não ter sido objeto de interesse para projetos de grande impacto a ponto de alterar suas formas originais, como aconteceu com a orla da Ribeira, no período onde foram implantadas empresas petrolíferas, e do Cocotá, que mais à frente será analisado, como a instalação da atual estação das barcas.

Na orla da Praia da Bandeira notamos que usos tradicionais como a pesca de subsistência, atividades náuticas, banho de Baía e o lazer na areia, não evitaram que o bairro sofresse uma perda da qualidade ambiental e que os equipamentos existentes se tornassem elementos subutilizados ao longo do tempo. A falta de um planejamento no âmbito da arborização urbana e a deterioração ou obsolescência do mobiliário podem ser entendidos como as resultantes desses problemas.

Para entender as características atuais do espaço, optamos novamente pelo panorama iconográfico, que indicará as principais problemáticas encontradas na orla do bairro. Seguindo o padrão de análise desenvolvido para as demais orlas, seguimos com o objetivo de detectar elementos que nos ajudem a solucionar as demandas dos espaços que se encontram desqualificados. A Figura 44 destaca a orla da Praia da Bandeira, que conjugado com o Quadro Síntese, demonstrará os problemas urbanos que o local apresenta.



Figura 44: Orla da Praia da Bandeira
 Fonte: Imagem esquemática elaborada pelo autor a partir da do *Google Earth*. Acesso: 15 de set. 2017.

Quadro Síntese das Orlas da Praia da Bandeira: Indicação e levantamento das problemáticas que o bairro apresenta atualmente.

PRAIA DA BANDEIRA

<p>44a</p>	<p>Figura 44a; Panorama da Orla da Praia da Bandeira onde é possível encontrar espaços reduzidos para os pedestres.</p>
------------	--

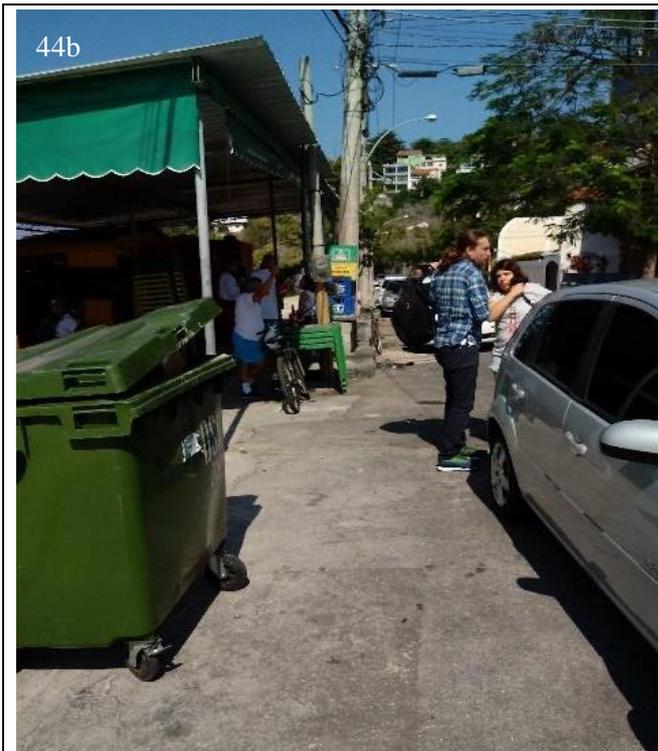


Figura 44b: Espaço reduzido para pedestres e estruturas improvisadas



Figura 44c: Estruturas improvisadas para pesca e navegação.

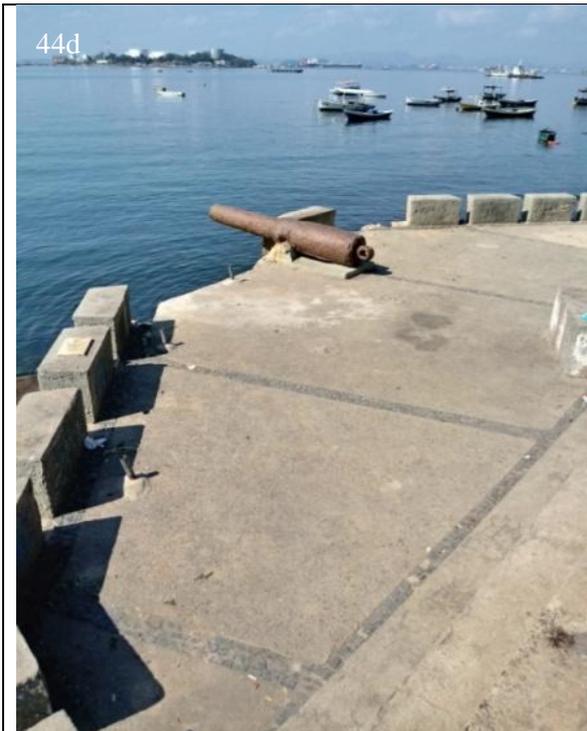


Figura 44d: Equipamentos danificadas.



Figura 44e: Nos mostra a arborização inadequada ao uso do espaço.

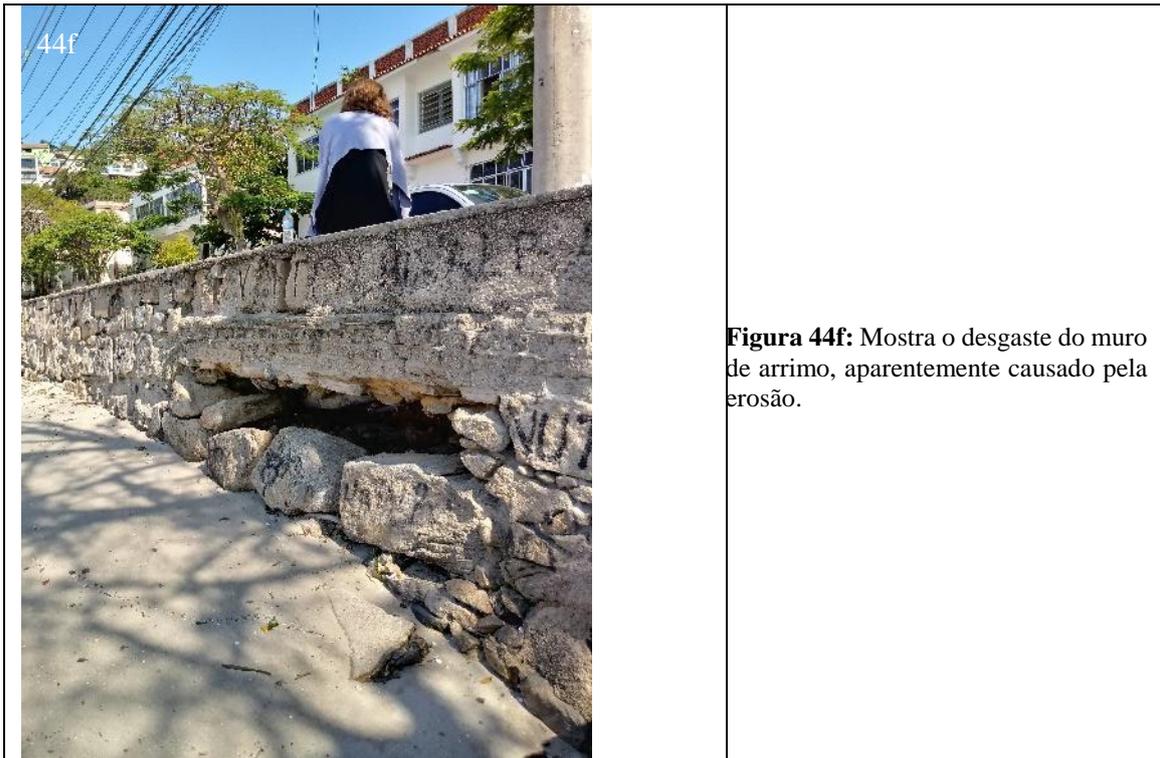


Figura 44f: Mostra o desgaste do muro de arrimo, aparentemente causado pela erosão.

Fonte: Figuras 44a, b, c, d, e e f – Fotos de Vinícius Almeida, 2017. Acervo do autor. Todas as imagens pertencem ao acervo do autor

2.5. Trecho 5: Orla do Cocotá

O bairro do Cocotá²³ é o ponto final desta análise. O mesmo apresenta uma estrutura complexa na sua formação, devido às modificações que se deram ao longo do tempo, tanto na formação do tecido urbano, quanto social e, mais especificamente, no perfil de sua orla, uma vez que a mesma foi alterada profundamente devido aos aterros. O bairro passou por mudanças geográficas profundas e elas se deram basicamente em função de um projeto de expansão que derivou na construção de um grande aterro²⁴.

A Figura 45, apresenta as características territoriais do Cocotá que possui uma área urbana de aproximadamente 490.000,00m². Quanto ao perímetro do bairro, podemos notar que uma pequena parte de todo seu contorno faz contato com a Baía de Guanabara.

²³O nome indígena, COG-ETÁ ou COG-ATÁ, ou seja, “roças”, refere-se aos cultivos feitos pelos primeiros habitantes da Ilha do Governador. Ver: PORTAL CARIOCA DO RIO DE JANEIRO (PCRJ). História dos bairros. Bairro: Cocotá. Disponível em: <
<http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=096ae1e5497145838ca64191be66f3e3> >
 Acesso em 27 de abr. 2018.

²⁴Destacamos que na década de 60 foi assinado o Decreto 2486/68, pelo então Governador do Estado do Rio de Janeiro Roberto Silveira, determinando que toda a área do aterro, a ser conquistada ao mar, na Praia de Olaria, seja reservada exclusivamente para ajardinamento e recreação pública. Em 06 de agosto de 1968 se dá o início do aterro do Cocotá, onde foi instalado o Parque Manoel Bandeira inaugurado em 19 de abril de 1978 pelo Governador Floriano Peixoto Faria Lima. Fonte: <https://goo.gl/ctuedp>. Acesso: 22 de out. 2017.

Traduzindo em números teríamos aproximadamente 900,00m de orla. A Figura 45 ainda nos mostra que o Cocotá faz limite com outros bairros, dentre eles a Praia da Bandeira, Tauá, Bancários e Cacuia, ou seja, entre os bairros aqui estudados é o bairro que possui maior área de contato com outros bairros.

É importante esclarecer que a menor parte da orla do Cocotá é de acesso restrito, ou seja, 34% dessa orla estão sob a responsabilidade de propriedade privada e instituições públicas, como pode ser percebido na Figura 46, através da faixa laranja. Devemos destacar também um momento distinto na estrutura da orla do bairro indicado na imagem através da elipse vermelha que diz respeito à área da edificação construída para dar apoio a empresa de transporte aquaviário. Esse elemento é uma ponte de atracação para embarcações.



Figura 45: Esquema de localização do bairro do Cocotá, tendo como limite os bairros Praia da Bandeira, Tauá, Cacuia e Bancários.

Fonte: Imagem esquemática elaborada pelo autor a partir da do *Google Earth*. Acesso. 15 de set. 2017.

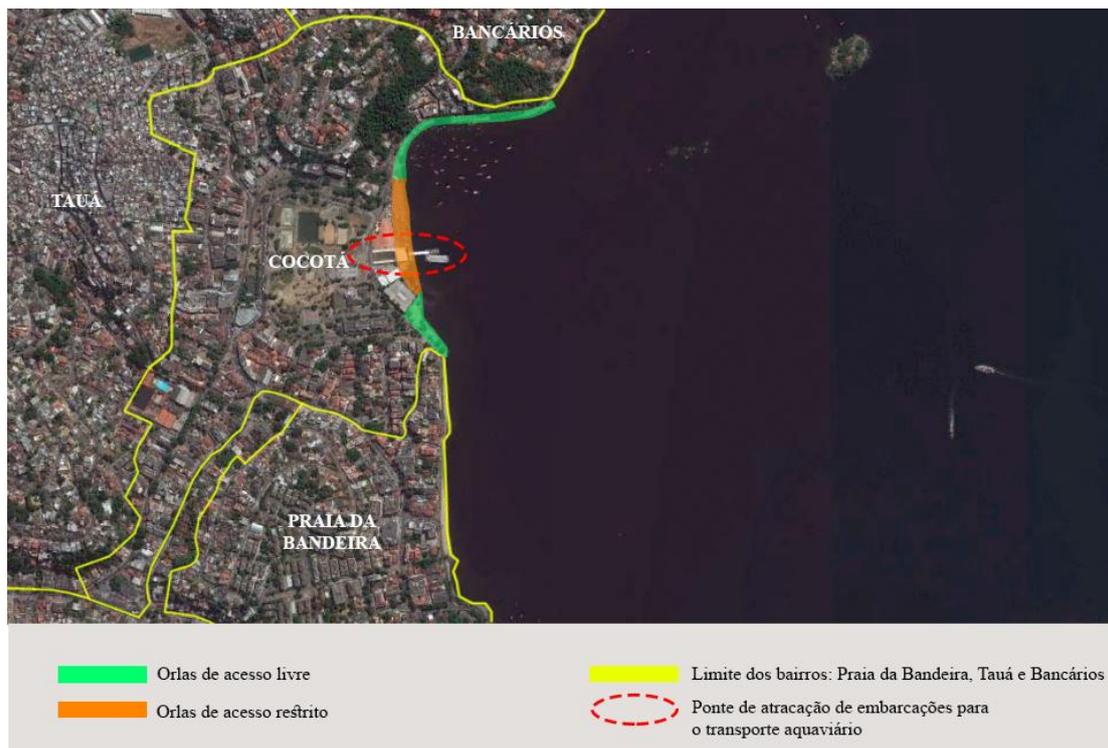


Figura 46: Indicação das orlas de acesso restrito e livre do bairro do Cocotá. Com destaque para a ponte de atracação para o transporte aquaviário (em vermelho).

Fonte: Imagem esquemática construída pelo autor com base no *Google Earth*. Acesso. 15 de set. 2017.

Ao abordar as características fisiográficas podemos destacar que o Cocotá possui uma faixa linear de orlas livres com, aproximadamente, 600,00m e restrita, com 300,00m. Com esses dados atestamos que o bairro possui o maior percentual de faixa de orla, em metros lineares de acesso livre, totalizando assim, 66% de área útil para receber uma proposta de intervenção paisagística. Sobre a orla de acesso restrito, importa registrar que a mesma se apresenta em uma faixa de, aproximadamente, 300,00m onde estão estabelecidas instalações públicas e privadas. Essas edificações interrompem o fluxo do acesso à orla, causando assim uma fragmentação aguda no desenho da orla do Parque Manuel Bandeira. Tais dados são essenciais para entender os usos espaciais desta orla. Para efeito de um exame comparativo dos dados aqui apresentados, ordenamos cada um deles na TABELA 8.

TABELA 8: Dimensões em metros lineares das orlas do bairro do Cocotá

Tipologias de acesso às Orlas	Metros lineares (m) (aproximado)	Percentual %	
Orla de acesso restrita	300,00	34%	
Orla de acesso livre	140,00	15,5%	66%
	460,00	50,5%	

Fonte: Tabela elaborada pelo autor com base em levantamentos realizados a partir das ferramentas do *Google Earth*.

Como podemos ver na Figura 47, os espaços livres dessa orla, com potencial para intervenção paisagística, são caracterizados pelo Parque Manuel Bandeira, mais conhecido como Aterro do Cocotá, indicado no mapa pela letra **J** e um trecho livre de edificações e mobiliário urbano (I), que possui uma faixa de contato com a água possuindo aproximadamente 140,00m. Esses espaços também possuem estruturas que atendem diferentes dinâmicas nesta orla.

Dentre os benefícios que o aterro gerou para o bairro, extensivos à Ilha do Governador, destacamos a criação do Parque Manuel Bandeira ou Aterro do Cocotá (J), como é reconhecido pelos seus moradores, inaugurado em 1978. Em relação ao projeto de paisagismo, deve-se destacar que o programa implementado apresentava um escopo de atividades que alinhava o projeto do parque aos usos contemporâneos, onde podemos salientar a presença de quadras poliesportivas, anfiteatros, jardins e grandes gramados.

Quanto à área que possui a linha de contato com a Baía (I), – de acordo com o Decreto 2486/68 – deveria ser uma área destinada à recreação e ao lazer. Entretanto parte deste espaço parece não ter sido contemplado com tais instrumentos de qualificação urbana, visto que o mesmo possui poucas estruturas para atividades ao ar livre. Apesar disso, temos uma área que serve de suporte para o lazer e contemplação, além de encontrarmos uma rampa de acesso para embarcações ao espelho d'água, para atividades aquáticas, como navegação e pesca de subsistência.

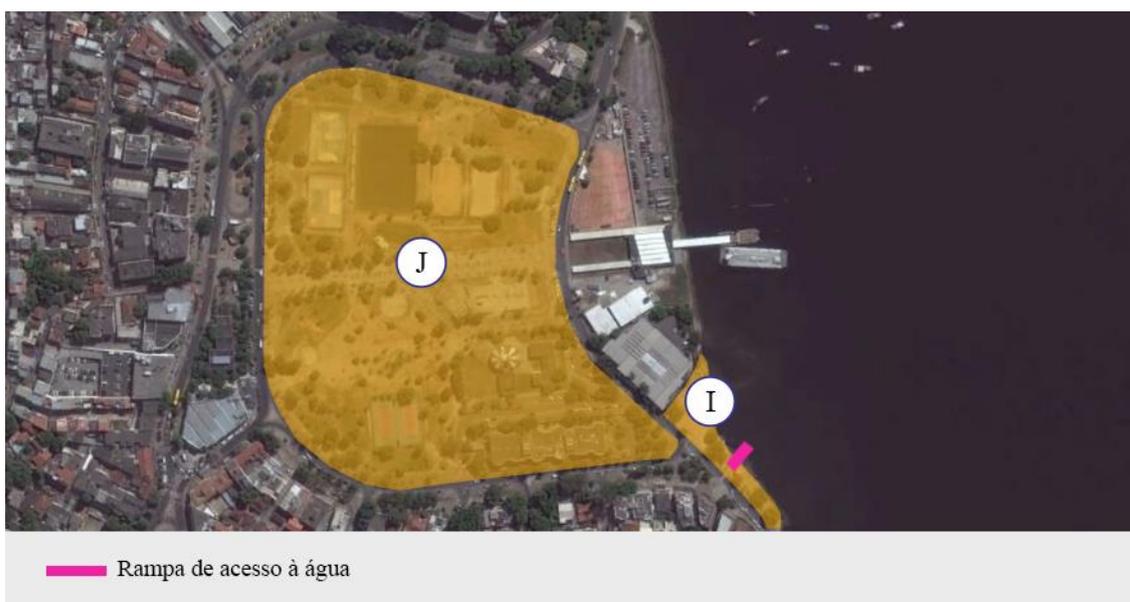


Figura 47: (I) Espaço com faixa de contato com a Baía, (J) Parque Manuel Bandeira. Destaque para a estrutura construída ao longo da orla: a rampa de acesso água.

Fonte: Desenho esquemático elaborado pelo autor a partir da do *Google Earth*. Acesso. 15 de set. 2017.

Sobre as questões relacionadas às transformações que se deram ao longo do tempo no Cocotá, recorreremos novamente ao mapa elaborado pelo *Serviço Geográfico Militar* na Figura 48, que nos apresenta o perfil desta orla, conhecida como Saco da Olaria, ao longo da década de 1920. Nessa imagem é possível notar o desenho da orla e a área que a mesma ocupava. Por outro lado, na Figura 49, é possível notar o aterro realizado, que permitiu a criação de grande área livre, cujos objetivos era um espaço de lazer para a Ilha do Governador.

A partir da análise dos mapas referentes a orla em questão, foi possível observar sucessivas alterações no desenho original da orla conforme indicado nas Figuras 49 e 50. Nestas figuras fica evidente o grau de alteração geográfica da área.



Figura 48: Fragmento do Mapa da Ilha do Governador elaborado pelo *Serviço Geográfico Militar*, que data de 1922.

Fonte: Mapoteca da Biblioteca Nacional. Acesso: 15 de set. 2017.

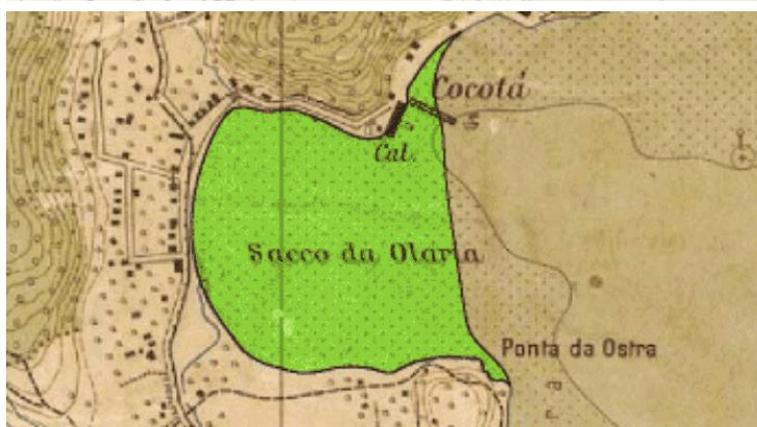


Figura 49: Fragmento do Mapa da Ilha do Governador elaborado pelo *Serviço Geográfico Militar* que data de 1922 com destaque em verde para a área de aterro que ampliou o bairro do Cocotá e desenhou um novo perfil dessa orla²⁵.

Fonte: Mapoteca da Biblioteca Nacional. Acesso: 15 de set. 2017.

²⁵ Podemos notar que, após o aterro do Saco da Olaria, uma orla que outrora apresentava as três tipologias de orla – sendo elas abrigada, semi-exposta e exposta (como podemos ver no item **1.2.3.2. Classificação tipológica de orlas** | Quadro 2) – passou a apresentar-se somente como orla exposta.



Figura 50: Visão aérea da Ilha do Governador, com o estudo da área de aterro realizado no bairro do Cocotá.

Fonte: Desenho esquemático construído pelo autor a partir do *Google Earth*. Acesso: 21 de set. 2017.

Os espaços livres do bairro do Cocotá ligados à orla foram palco constante para manifestação da cultura popular carioca e de cunho religioso (Figura 51), entre outras manifestações. Pode-se dizer que houve variadas práticas sociais implementadas na orla, definindo inúmeros usos. A Figura 51 é outra imagem onde destaca-se a prática de um evento cultural. Além de evidenciar que a orla, num tempo passado tinha seu acesso totalmente livre, demonstra uma forte presença da população insular apropriando-se dos espaços livres públicos. Uma curiosidade inserida na Figura 51, à direita, refere-se ao registro fotográfico de uma das bicas d'água que atendiam aos moradores da Ilha do Governador, situada às margens da praia da Olaria. O hábito do banho nas águas da Baía foi uma prática extensiva não somente à praia da Olaria como em toda a Ilha do Governador à época. A Figura 52 atesta o cotidiano de uma população que historicamente esteve propensa aos usos de sua orla.



Figura 51: Aspectos do evento religioso em 1920 na praia da Olaria. A antiga Igreja teve a sua Pedra Fundamental, lançada em 1920, quando uma grande festa foi promovida pelos moradores locais. Fonte: <https://goo.gl/ZrPbeP>; Acesso: 22 de out. 2017.



Figura 52: Usos lúdicos da sociedade através do banho nas águas da Baía na praia da Olaria, em baixo dos pilotis do prédio sobre as ondas.

Fonte: <https://goo.gl/BJomzq>;

Acesso: 22 de out. 2017.

No quadro de imagens a seguir é possível traçar um panorama histórico do processo do Aterro do Cocotá. Nele conseguimos obter uma visão cronológica do processo de aterramento da Saco da Olaria.

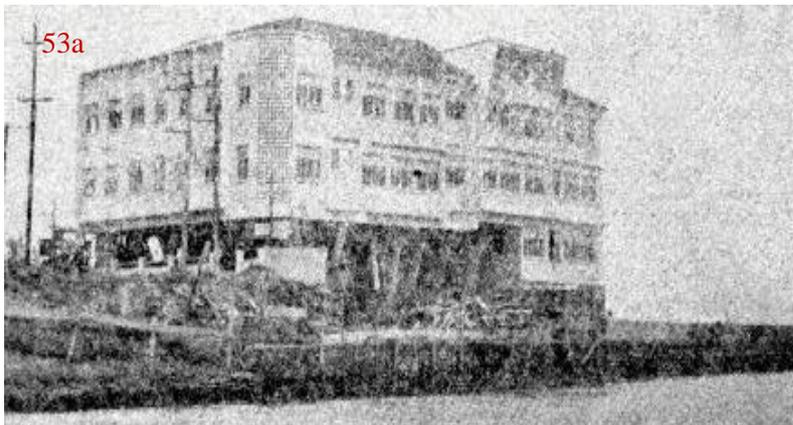


Figura 53a: Prédio “Sobre as Ondas” localizado na praia da Olaria, Cocotá. Ano 1960.

Figura 53b: Prédio “Sobre as Ondas” localizado na praia da Olaria – Cocotá. Ano 1981. Fonte: Figura 53a –

<https://goo.gl/7x89QN>;

Acesso: 22 de ago. 2017;

Figura 53b –

<https://goo.gl/GyJSDJ>;

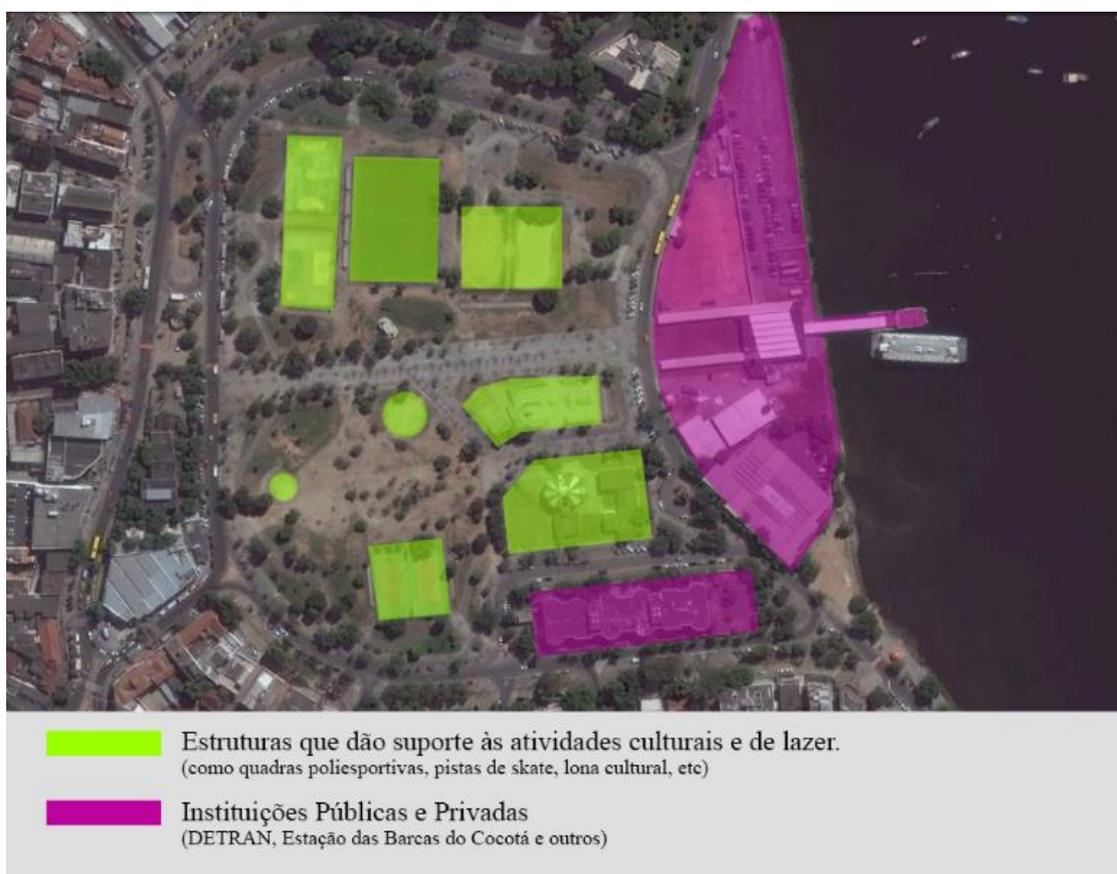
Acesso: 22 de ago. 2017.



Atualmente o bairro do Cocotá concentra uma dinâmica estrutural urbana ligada ao comércio, a cultura e ao lazer, além de possui duas estruturas modais de grande porte que impacta o transporte de massa. No plano rodoviário, por exemplo, temos onze linhas de

transporte público que circulam nessa orla e que ligam a Ilha do Governador a diferentes pontos da cidade. No plano hidroviário temos localizado no Parque Manoel Bandeira o terminal das barcas que liga a Ilha à Praça XV de Novembro²⁶.

Quanto às questões relacionada à cultura e ao lazer, destacamos na Figura 54, aquelas que estão incorporadas atualmente no parque. São estruturas que dão suporte às atividades culturais e de lazer, como quadras poliesportivas, pistas de skate, lona cultural etc. Uma atividade que este espaço suporta é a *Feira do Cocotá*, que há mais de vinte anos faz parte do cotidiano da população insular, conseguindo assim se consolidar no parque, tendo hoje o reconhecimento como Patrimônio Cultural de Natureza Imaterial da Cidade do Rio de Janeiro, a partir da Lei Ordinária nº 5.954, de 16 de setembro de 2015. Esses dados demonstram que o Aterro do Cocotá, de um modo geral, que reúne variadas estruturas, tanto no âmbito nos aspectos fisiográficos como no nível de ocupação.



²⁶ O novo Terminal Hidroviário do Cocotá foi inaugurado no dia 16 de novembro de 2006. As obras duraram um ano e meio e ligam a Ilha do Governador à Praça XV de Novembro, no Centro da cidade. Ver: PORTAL CARIOCA DO RIO DE JANEIRO (PCRJ). História dos bairros. Bairro: Cocotá. Disponível em: < <http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=096ae1e5497145838ca64191be66f3e3> > Acesso em 25 de nov. 2017.

Figura 54: Parque Manuel Bandeira, com destaque para as estruturas urbanas e áreas de instituições públicas e privadas.

Fonte: Desenho esquemático construído pelo autor a partir do *Google Earth*. Acesso: 27 de out. 2017.

Idealizar uma proposta de intervenção paisagística para o Parque Manuel Bandeira demandaria um estudo aprofundado e específico sobre parques e suas camadas estruturais, o que foge da nossa proposta de estudo, que se refere às áreas que estão sob influência das orlas. No entanto, um de nossos objetivos neste projeto é a conexão, a fim de ativar interesses socioespaciais que conectem cada uma das orlas analisadas. Para atender esta demanda, nosso estudo se limitará à uma área do Aterro do Cocotá, um trecho de orla com acesso livre representado pela letra **I**, na Figura 47, que ao nosso ver poderá funcionar, também, como elemento conector entre orla/ Parque.

2.5.1. Problemáticas: Degradação dos espaços livres públicos

A orla do Cocotá, assim como as orlas dos bairros do Zumbi e da Ribeira, passou por modificações profundas devido aos aterros sofridos, e este fato, somado aos dados indicados na Tabela 8, ajudam a entender num cômputo geral, como a orla se apresenta. O trecho selecionado é uma área livre de edificações e possui toda sua faixa em contato com a Baía de Guanabara. Esse aspecto torna a área atrativa e com um real potencial paisagístico para intervenção, porém, suas pequenas dimensões limitam em parte, uma proposta de grande impacto.

O acesso restrito corresponde a uma proporção de 34% do total, sendo representada por uma faixa de aproximadamente, 300,00m, atualmente utilizada com instalações públicas e privadas. A tabela 8, já apresentada anteriormente, indica que aproximadamente 140,00m foi o espaço que restou para ser incorporada na proposta de intervenção paisagística, o que correspondente à 15,5% da faixa de orla existente.

Quanto às estruturas urbanas, podemos destacar a deterioração, a obsolescência ou até mesmo a inexistência do mobiliário urbano e demais equipamentos, o que compromete a qualificação paisagística dessa orla. Notamos que, apesar da sua dinâmica pautada pelo banho de Baía, a pesca de subsistência e lazer náutico e na areia, como se dá na Praia da Bandeira, também não favoreceram a permanência qualificada dos equipamentos existentes. Na sua maioria se tornaram subutilizados com o passar do tempo.

O panorama iconográfico a seguir destacará os principais problemas encontradas atualmente na orla do bairro. A Figura 55 indica (linha verde) a extensão da orla com sua

característica linear contínua, porém, fragmentada por conta das instalações da Estação das Barcas e de outras instituições públicas que definem esse trecho demarcado em azul.

Evidenciamos que a área escolhida desta orla, representada pela letra **H**, possui o menor impacto no corredor da orla do Cocotá. Porém esse espaço representa um ponto fundamental do nosso projeto, visto que funcionará como elemento conector entre a orla que está sendo o foco de nosso estudo.



Figura 55: Orlas de acesso livre no bairro do Cocotá.

Fonte: Desenho esquemático elaborado pelo autor a partir da do *Google Earth*. Acesso: 15 de set. 2017.

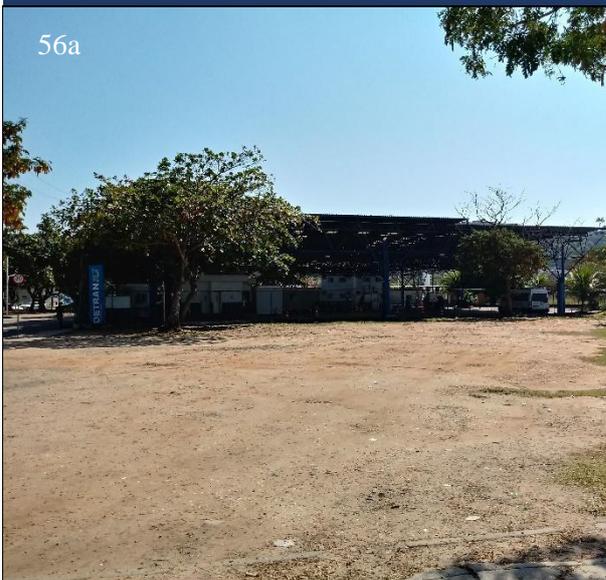


Figura 56a: Panorama da Orla do Cocotá nos mostram a escassez, ou até mesmo a inexistências de elementos urbanos;

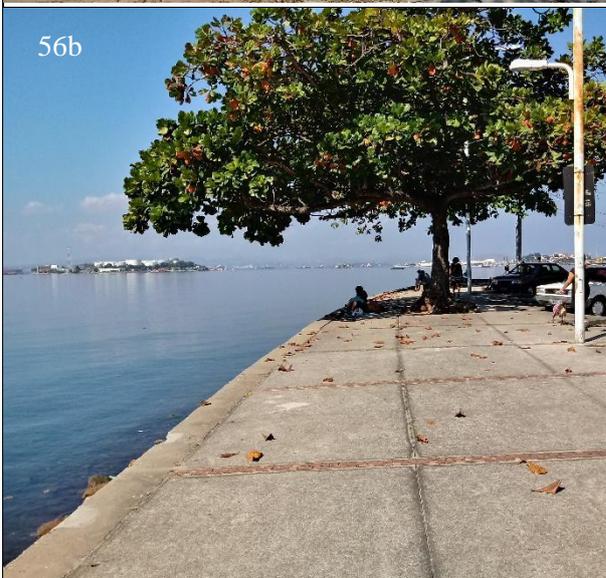


Figura 56b: Panorama da Orla do Cocotá mostra a escassez, ou até mesmo a inexistência de elementos urbanos;



Figura 56c temos estruturas improvisadas e equipamentos degradados;

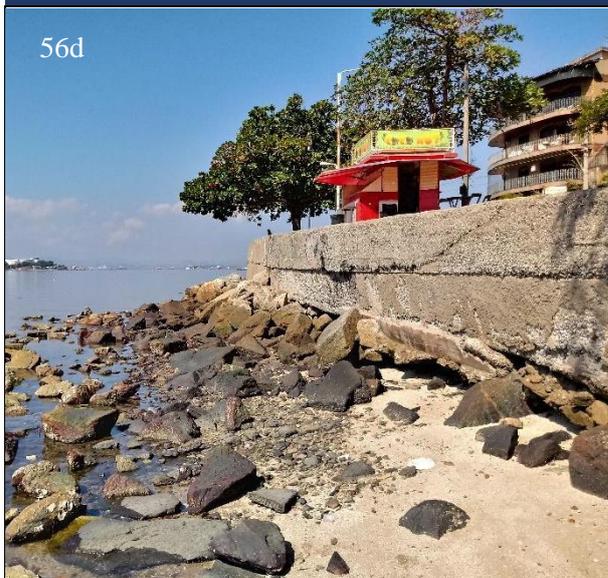


Figura 56d: desgaste do muro de arrimo, aparentemente causado pela erosão.

Fonte: Figuras 56a, b, c e d – Fotos de Vinícius Almeida, 2017. Acervo do autor. Todas as imagens pertencem ao acervo do autor.

2.6. Quadros Sínteses

O método de análise utilizado para o estudo das orlas dos bairros da Ribeira, Zumbi, Pitangueiras, Praia da Bandeira e Cocotá considerou uma série de pontos que interpretamos ser essenciais para entender separadamente e em conjunto cada uma das orlas estudadas.

Avaliamos a necessidade de termos em mãos dados precisos para dimensionar as características espaciais e, em certa medida, morfológicas das orlas estudadas. Para tanto, era inevitável um levantamento com base mais precisa para conseguirmos ter maior compreensão da amplitude dos espaços que irão comportar nossa proposta de intervenção paisagística.

Na construção da análise, percebemos que os dados precisam ser correlacionados bairro a bairro, orla a orla, espaço a espaço. Nosso objetivo é chegarmos em denominadores que indiquem não apenas números, mas resultados que auxiliem definições conceituais que, devidamente avaliadas, pautem escolhas e definam os instrumentos a serem utilizados na construção das escolhas projetuais que orientarão a intervenção nas orlas da Ilha do Governador que compõe essa dissertação.

Nesse sentido, foram construídas tabelas ao longo deste capítulo que traduziram em números, as dimensões lineares e as metragens quadradas das áreas públicas ou privadas (restritas) das orlas em questão. Os resultados colhidos através das análises

numéricas e percentuais, desencadeiam a construção de quadros sínteses que acreditávamos ser essenciais para que a proposta de intervenção paisagística não se caracterizasse como um processo aleatório pautado por um único dado. Por essa razão, definimos um método para que nossas escolhas fossem um exercício coerente para pensar o projeto como um todo. Portanto, os quadros sínteses sistematicamente foram definidos a partir:

- a) Dados em metro linear da orla de cada bairro;
- b) Análise comparativa dos percentuais em metros lineares das orlas de acesso livre e restritas;
- c) Levantamento das áreas (m²) das orlas;
- d) Estudo percentual comparativo das orlas de cada bairro;
- e) Estudo comparativo entre orlas de acesso restrito e livre;
- f) Áreas dos bairros *versus* áreas das orlas livres.

A partir dos levantamentos/diagnóstico e dos estudos feitos, os dados consolidados darão fundamento para a definição do conceito e da proposta de intervenção paisagística que estaremos propondo para as orlas dos bairros da Ribeira, Zumbi, Pitangueiras, Praia da Bandeira e Cocotá no capítulo quatro desta dissertação.

QUADRO SINTESE Ia

Bairros, tipo de orlas, metragem linear e percentuais

Bairros	Tipologia de acesso às Orlas	Metros lineares (m) (aproximado)	Percentual por Bairro %
Ribeira	Orla de acesso restrito	2.470,00 m	69%
	Orla de acesso livre	1.200,00 m	31%
Zumbi	Orla de acesso restrito	700,00 m	79,5%
	Orla de acesso livre	180,00 m	20,5%
Pitangueiras	Orla de acesso restrito	1.054,00 m	59%
	Orla de acesso livre	740,00 m	41%
Praia da Bandeira	Orla de acesso restrito	-	0%
	Orla de acesso livre	900,00 m	100%

Bairros	Tipologia de acesso às Orlas	Metros lineares (m) (aproximado)	Percentual por Bairro %
Cocotá	Orla de acesso restrito	300,00 m	34%
	Orla de acesso livre	600,00 m	66%
Totalizantes			
Total de metros lineares	Orla de acesso restrito	4.524,00 m	56%
	Orla de acesso livre	3.620,00 m	44%

Na avaliação final observamos que a relação entre áreas de acesso restrito e livre revelam um desnível que não chega a 15% de diferença. Por mais que constatemos que 56% das áreas de orlas são restritas ao uso público esse dado não demonstra um real indicativo.

QUADRO SINTESE - TIPOLOGIAS DE USOS Bairros, Acessos Restrito e metros lineares

ORLAS DE ACESSO RESTRITO			Metros lineares (m) (aproximados)
1	Ribeira	Indústrias e Serviços	2.470,00
2	Zumbi	Praia do Zumbi (Jequiá Iate club)	180,00
		Orla do Rio Jequiá	625,00
3	Pitangueiras	Residência Particular	217,00
		Orla do Rio Jequiá	837,00
4	Praia da Bandeira	-	-
5	Cocotá	Instituições Públicas e Privadas	300,00
Totalizantes			4.524,00

QUADRO SINTESE TIPOLOGIAS DE USOS Bairros, Acessos Livre e metros lineares

ORLAS DE ACESSO LIVRE			Metros lineares (m) (aproximados)
1	Ribeira	Foz do Rio Jequiá	500,00
		Praia da Ribeira	210,00

ORLAS DE ACESSO LIVRE			Metros lineares (m) (aproximados)
		Praia da Engenhoca	570,00
2	Zumbi	Praia do Zumbi	140,00
		Parque Almirante Sousa Melo	180,00
3	Pitangueiras	Praia das Pitangueiras	737,00
4	Praia da Bandeira	Praia da Bandeira	900,00
5	Cocotá	Orla livre	600,00
Totalizantes			3.620,00

QUADRO SINTESE – PROPORÇÃO DE ESPAÇOS LIVRES

ÁREA DO BAIRRO X ESPAÇOS LIVRES DA ORLA			
Bairro	Área Do Bairro (m ²)	Espaços Livre (m ²)	Proporção de Espaços Livres (%)
Ribeira	736.000,00	44.200,00	6%
Zumbi	161.000,00	18.200,00	11%
Pitangueira	600.000,00	15.300,00	2,5%
Praia da Bandeira	379.000,00	11.600,00	3%
Cocotá	490.000,00	13.100,00	2,6%

3. Potencial paisagístico do corredor de orla

Este capítulo tem o objetivo de apresentar as bases da proposta de intervenção paisagística para um corredor de orla urbana que vai do bairro da Ribeira ao Cocotá, na Ilha do Governador. Estabelecemos a partir dos resultados colhidos nas análises apresentadas no Capítulo 2, alinhadas aos aspectos teóricos apresentados no Capítulo 1, uma análise que visa um cruzamento dos dados obtidos nos QUADROS SÍNTESES, resultante do estudo particular de cada trecho da orla, somado as análises que localizaram problemas e demandas que cada um dos trechos possuem.

Entendemos que os dados resultantes dos QUADROS SÍNTESES, somados as primeiras análises traçada das principais demandas locais nos ajudaram a ter uma real noção para pensar cada trecho de orla e como isso contribuiu para definir as propostas de intervenção dentro de um contexto atual existente. As ideias apresentadas pelo nosso projeto de intervenção buscam atender às demandas desse corredor de orla e assim qualificar uma Paisagem que já possui muitos atributos paisagísticos, que apenas precisam de mínimas ações de projeto.

A proposta de intervenção considerou os problemas urbanos definidos pelo diagnóstico realizado a partir dos aspectos fisiográficos e do nível de ocupação, que ao longo do Capítulo 2, tornaram-se centrais em nossas preocupações para construir este trabalho. A discussão teórica do Capítulos 1, foi importante para pensar a intervenção paisagística e entender a área. Tudo isso nos ajudou a definir questões a serem tratadas e solucionadas pela proposta de intervenção paisagística.

Os pontos como a degradação do ambiente, obsolescência de elementos existentes na orla da Ilha do Governador, devido aos fenômenos naturais ou aos grandes impactos gerados pela infraestrutura até o momento implantada nesta orla, só foram de fato entendidos a partir de visão ampla da área que envolveu não apenas as orlas, mas a própria configuração dos bairros. Ao juntar cada um dos elementos dos dois primeiros capítulos, foi possível compor as propostas que a seguir serão descritas.

Nosso projeto buscou aliar as condições biofísicas e socioculturais existentes nas orlas estudadas, através de elementos que remetem a preocupações sobre meio ambiente, considerando tanto os aspectos culturais local como os usos de lazer, que serão traduzidos a partir de um plano de intervenção paisagística que tem como principal função (re)ativar os espaços livres atualmente subutilizadas, existentes nesse trecho de orla da Ilha do Governador.

Como já dito anteriormente, focamos nossos estudos na faixa de orla da Ilha do Governador aqui denominado de corredor de orla, estruturada na via litorânea que atravessa cinco bairros – Ribeira, Zumbi, Pitangueiras, Praia da Bandeira e Cocotá –, ou seja, será este o corredor que receberá as propostas de intervenções paisagísticas que pretendem basear-se em ações de moderado impacto.

As análises do Capítulo 3, são importantes referenciais para as propostas paisagísticas, pois refletiram as relações entre os aspectos fisiográficos e socioculturais. Essa é a pauta de ação do projeto. Acreditamos que mudanças radicais que transformem, de forma aguda, não são uma opção a seguir. Assim, pode-se submeter a orla da Ilha do Governador a uma Paisagem totalmente diferenciada do *genius loci* que define esses espaços livres públicos. Qualquer proposta nesse sentido alteraria o lugar a tal ponto que importaria aos moradores locais algo estranho ao seu cotidiano. Por isso nossa preocupação em apresentar alterações pontuais e mudanças que entrem aos poucos no cotidiano dos moradores, reavivando memórias de tempos passados e refletindo elementos do tempo presente são fundamentais na nossa proposta.

A proposta de intervenção foi definida a partir das características da orla de cada bairro. Paralelo a isso iremos pensar o corredor de orla como um contínuo paisagístico na tentativa de criar uma unidade urbana e paisagística, dando solução para os problemas estruturais que esse corredor de orla possui e, ao mesmo tempo, ajustando todo esse ambiente com os elementos do projeto paisagístico.

Um dos elementos presente nesse projeto e que servirá de conector para este corredor, e que percebemos ainda guardado na memória local, é o bonde. Os bondes elétricos circularam na Ilha entre 1922 e 1965 por meio da Companhia de Melhoramentos da Ilha do Governador, que operou primeiro a linha Ribeira-Cocotá, mais tarde então expandida para o bairro do Bananal (SOUTO, 2015). Geograficamente estes bairros encontram-se no lado leste da Ilha, sendo este o lado oposto à única entrada viária da mesma, o que faz com que o seu acesso ao continente seja mais distante, salvo por meio marítimo. Assim, a reintrodução do bonde aparece como uma solução alternativa como modal – entre os bairros e entre estes e a estação das barcas – e como elemento conector para o corredor de orla.

As condições geográficas, fisiográficas e socioculturais somam-se às biofísicas, que também são importantes nesta proposta, e por isso, elas são apresentadas a partir de uma análise que está diretamente relacionada às propostas de intervenção. Portanto, o relevo, hidrografia, como também aos dados urbanos pensados a partir do uso do solo e

hierarquia de vias foram relevantes para pensarmos paisagisticamente cada trecho de orla. Quanto às condições socioculturais, está condicionada as apropriações e usos, pautadas pelas manifestações culturais, as relações sensoriais relativas a água/terra e os elementos de caracterização local como os estilos arquitetônicos e a morfologia de quadras e vias de circulação.

Trataremos as questões a partir de agora buscando identificar as características do corredor de orla e em função da realidade atual. Conseqüentemente, este exercício indicará não somente o potencial de intervenção que os espaços livres públicos das orlas podem oferecer, mas ajudará a definir as diretrizes paisagísticas propostas a partir dessa leitura.

3.1. Condições fisiográficas e diretrizes para a transformação da Paisagem do Corredor de Orla

3.1.1. O relevo como unificador do projeto

A partir do mapa de relevo (Figura 57), podemos observar que o corredor de orla, assim como toda a Ilha do Governador, possui sua topografia acidentada e revela que a orla está diante de duas encostas, sendo uma delas rochosa – e esta particularidade oferece um grande potencial na valorização do corredor. Por outro lado, o perfil da orla apresentado no mapa nos mostra áreas de aterro, que foram projetadas como área de lazer de acesso livre, mas que na prática tornaram-se área de expansão para indústrias e prédios institucionais, gerando assim um acesso restrito dessa orla ao uso da população.

As encostas se apresentam em dois momentos, representadas no mapa do perfil da orla pelos perfis AA' e BB' na Figura 57. A primeira se apresenta com um relevo rochoso, seccionada por uma via. Essa interrupção física, entalhou o perfil desta orla como uma espécie de garganta rochosa (perfil AA') que, apesar de estreita, nos transmite a ideia de cenário a ser descoberto ao final de seu percurso. Ou seja, para o sujeito que percorre essa via a pé ou de automóvel, a Paisagem carrega um forte simbolismo. A segunda encosta se mostra como uma superfície dinâmica, com variação de solos, presença de vegetação e edificações em seu topo conforma indica o perfil BB' na Figura 57.

Quanto aos aterros existentes neste corredor, consideraremos aqui neste trabalho apenas os de acesso livre ao público e, portanto, os mesmos se mostram como grandes superfícies de espaço livre para atividades voltadas ao lazer e ao esporte. O primeiro aterro é, de acordo com a imagem da Figura 57, a maior em área superficial deste corredor

de orla. Este espaço é representado pelo Aterro do Cocotá, que possui uma complexa dinâmica de usos. O Aterro do Zumbi, ou Parque Almirante Sousa Melo que, apesar de possuir uma característica de um espaço para o lazer, o mesmo também serve de suporte para outras atividades como pesca, navegação e de logística. No entanto, ambos se colocam de forma isolada, sem conexão entre o corredor, ou com pouca valorização das relações entre terra e água.

Nesse sentido, buscaremos no projeto propor mecanismos para que essas limitações sejam superadas e se crie uma unidade paisagística. As condições e dinâmicas apresentadas pelo relevo serão traduzidas em duas diretrizes projetuais: a valorização das encostas e a conexão dos aterros, vistos como espaços livres ao público com grande potencial para a criação de sociabilidades e ações das mais diferentes práticas culturais e de lazer.



Figura 57: Mapa esquemático do perfil da orla, relevo e zonas de aterramento consolidadas. As fotos (a), (b) e (c) mostram o processo de transformação da Praia da Olaria ao longo do tempo. As fotos (d), (e) e (f) mostram as transformações morfológicas da Orla do Zumbi ao longo do tempo.

Fontes: Mapa esquemático elaborado pelo autor.

Fotos: (a) Prédio “Sobre as Ondas” localizado na praia da Olaria, Cocotá. Ano 1960.

<https://goo.gl/7x89QN> - Acesso: 22 de ago. 2017; (b) Prédio “Sobre as Ondas” localizado na praia da olaria – Cocotá. Ano 1981. <https://goo.gl/GyJSDJ> - Acesso: 22 de ago. 2017; (c) Parque Manuel Bandeira nos dias atuais, Foto de Marcelo Regua/VEJA. <https://goo.gl/8fYj5J> - Acesso: 12 de abr. 2018; (d) Enseada do Zumbi antes do aterro em 1956, Foto: Ivan Teixeira / Jaime Moraes. <https://goo.gl/f12mjA> - Acesso: 12 de abr. 2018. (e) Processo de aterramento da enseada do Zumbi, Foto Ivan Teixeira / Jaime Moraes. <https://goo.gl/6Uem1Z> - Acesso: 12 de abr. 2018. (f) Parque Almirante Souza Melo nos dias atuais, Foto de Leo Araújo. <https://goo.gl/7VSDh4> - Acesso: 15 de abr. 2018.

3.2. O potencial hidrográfico na intervenção na Paisagem

A condição hidrográfica do corredor de orla apresenta-se como uma faixa de terra banhada por uma porção d'água, neste caso representada pela Baía de Guanabara e pelo Rio Jequiá. Este dado revela a peculiaridade deste local, a partir das relações traçadas diretamente com a água que, apesar das condições ambientais, não impedem o uso do espaço através das atividades da pesca, da navegação e do banho de Baía.

Importante destacar que a existência de uma desembocadura de um rio em uma baía confere à área uma condição ímpar de estuário, o qual possibilita o desenvolvimento de um ecossistema de manguezal. De forma orgânica, a presença desse ecossistema fornece proteção física à orla, possibilitando a preservação de espécies e resultando em uma área de pesca de grande potencial²⁷.

Neste sentido, ao analisar esta condição do ambiente, notamos que, sobre a perspectiva ambiental, o corredor de orla poderá servir como elemento de apoio à despoluição da Baía de Guanabara, principalmente se for dado as condições de preservação do manguezal e da foz do Rio Jequiá²⁸. Esta ideia surge como uma diretriz projetual, a partir dos elementos paisagísticos que serão implementados em cada um dos trechos de orla que darão suporte às ações voltadas para o aumento da qualidade ambiental da água. Essas ações serão em parte associadas aos programas já existentes do setor público e de ONG's que estão diretamente ligadas a projetos de resgate e despoluição de cursos d'água e da própria Baía. No caso da Ilha do Governador, tais programas possuem um potencial real, devido ao interesse do usufruto dessas lâminas d'água pelos moradores.

Qualquer outra proposta mais robusta de intervenção esbarra não apenas na complexidade de qualquer ação sobre a Baía de Guanabara no quesito despoluição, como em ações ligadas ao Ministério Público, sobretudo as Secretarias ligadas ao meio ambiente que em parte não apenas monitoram a área, mas também, mesmo que de forma paliativa, possuem ações direcionadas à despoluição da Baía e projetos de educação ambiental.

Quanto aos cursos d'água relacionados ao Rio Jequiá (Figura 58), esse remanescente de manguezal vem sofrendo uma degradação contínua, afetado pelo

²⁷ Não por caso temos no local a primeira colônia fundada no Brasil, existente há 84 anos (MONTEIRO. 2005, pág 53).

²⁸ Conforme proposta para a criação da APARU do Jequiá, que tinha como objetivo a redução do processo de poluição da Baía de Guanabara, que recebe lixo e esgotos químicos em quantidades diárias muito elevadas (IDEM).

processo de expansão urbana de grande impacto no ambiente. No final do século XX, uma série de ações buscou a preservação do ecossistema pelo poder público e agentes locais, que resultou na criação da Área de Proteção Ambiental e Recuperação Urbana (APARU) do Jequiá, a partir do *decreto de número 12.250 de 31 de agosto de 1993*. Nesta região localiza-se uma colônia de pescadores que, apesar da condição ambiental da Baía, mantém a atividade pesqueira – mas atualmente decadente. A poluição da Baía de Guanabara e os conflitos sociais existentes entre o poder público e a comunidade, contribuem para perda de conquistas socioculturais e ambientais desta região (MONTEIRO, 2005). Neste sentido, a intenção de trabalho é recuperar e reativar parte das informações sobre projetos locais desenvolvidos pela comunidade e órgãos públicos, e com isso trazer alguns dos anseios da população local para melhoria da qualidade ambiental da região.

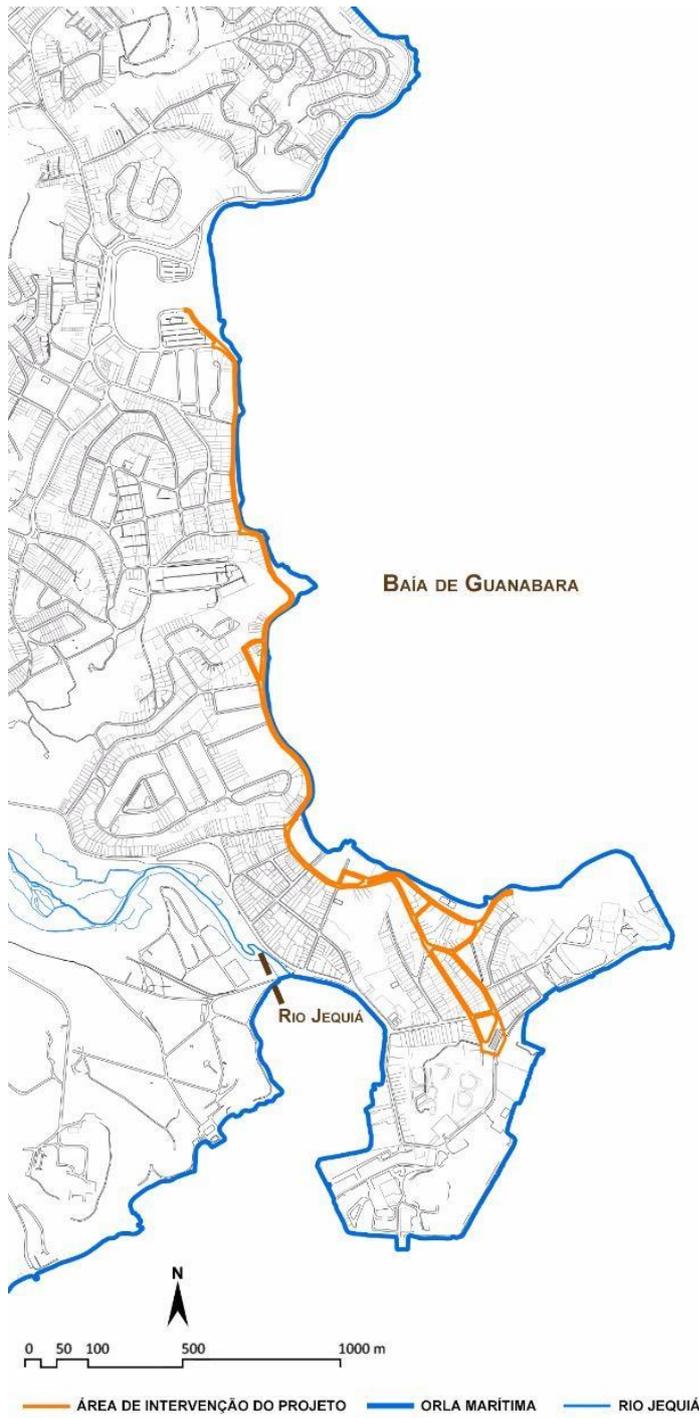


Figura 58: Orla banhada pela Baía de Guanabara e o rio Jequiá.
Fonte: Mapa esquemático elaborado pelo autor.



Figura 59a: manguezal do rio Jequiá, com destaque para a grade de proteção.

Fonte: <https://goo.gl/Sk8ZWf> - Acesso 21 de nov. 2017.



Figura 59b: Rio Jequiá do lado esquerdo e ao lado direito destaque para a colônia de pescadores Z-10.

Fonte: <https://goo.gl/nDsjNd> - Acesso 21 de nov. 2017.

3.3. Relações Sensoriais: água e a terra como ativadores da sinestesia do lugar.

As orlas possuem peculiaridades na composição de sua Paisagem que são percebidas através das sensações humanas. Essas sensações são traduzidas a partir dos sentidos humanos (visão, olfato, tato, paladar e audição) que fazem parte do cotidiano dos usuários no corredor de orla da Ilha do Governador e, em certa medida, traduz ou expressam as características ou atributos do local. Esses sentidos podem ser potencializados a partir das relações socioespaciais com o meio ambiente.

Neste sentido, a Figura 60, nos mostra as relações sensoriais com a água, evidenciados a partir dos sentidos do olfato, da audição e do tato. O primeiro é ilustrado pelo sentido do olfato, evidenciado pelo o cheiro da maresia, o que mostra a proximidade do espaço com o mar. O segundo, refere-se à audição, bastante relevante por trazer consigo uma experiência auditiva com o espaço, a partir da quebra das ondas em suas enseadas. O terceiro trata das relações com a água, a partir do tato, e este sentido em especial possui forte influência em nosso projeto, visto que, diante de nossa pesquisa *in situ*, foi notado que a população se apropria do contato com a água, seja através da pesca artesanal, seja ainda pelo banho de Baía, apesar de muitas das vezes a água não está em perfeitas e propícias condições de uso.

Estes atributos sensoriais relacionados à água podem ser percebidos em toda a faixa de orla que é o objeto de nossa intervenção paisagística. Tais elementos são fundamentais não apenas para pensar as relações de trocas físicas que se dão entre os moradores da orla da Ilha do Governador, como também da sensação de bem estar e de apropriação da mesma e o sentido de reconhecimento do lugar como um espaço que guarda memórias e afetos dos seus moradores.

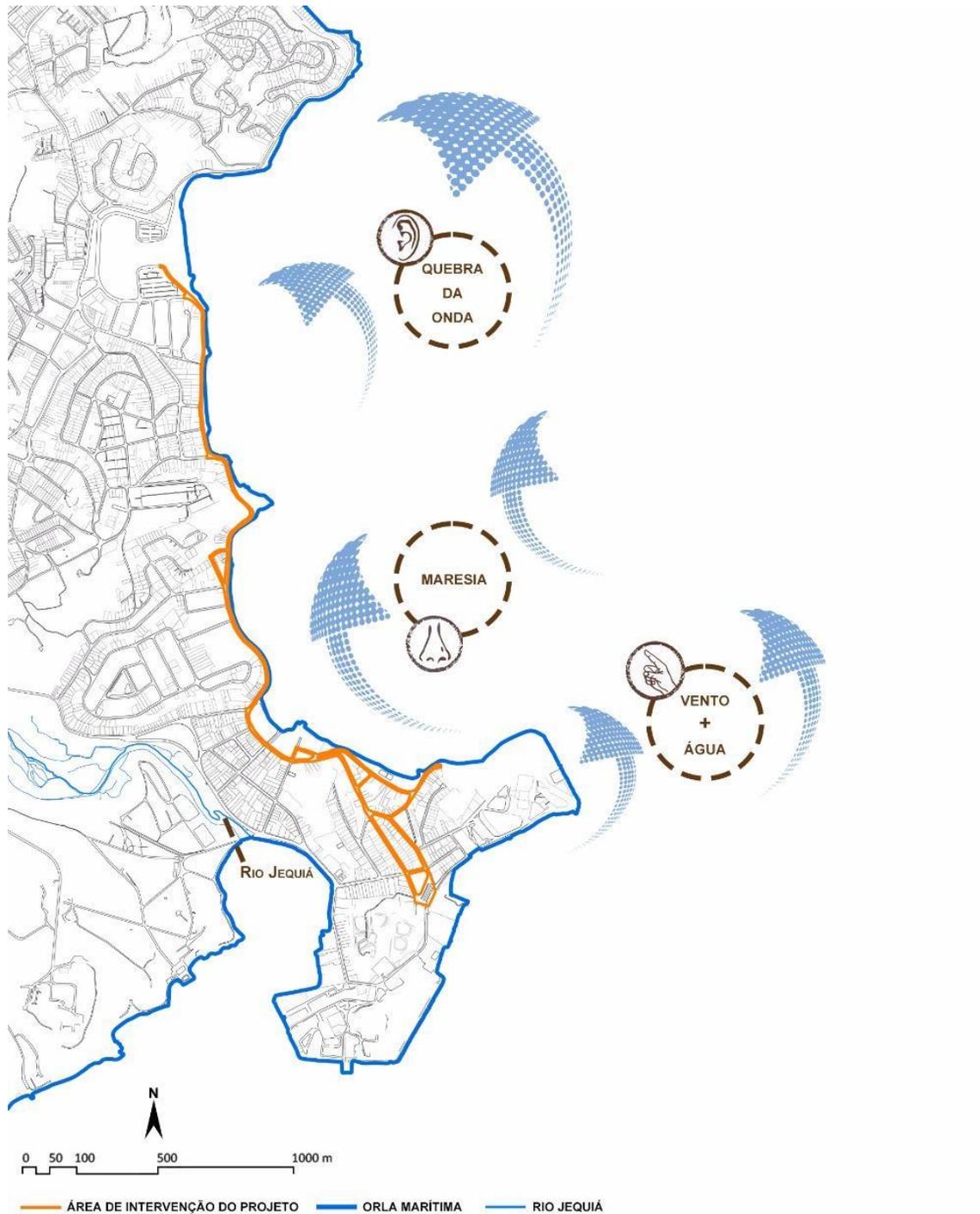


Figura 60: Atributos sensoriais relacionados com a água (olfato, audição e tato).
 Fonte: Mapa esquemático elaborado pelo autor.

Outros sentidos evidenciados na pesquisa estão ilustrados na Figura 61, a partir dos sentidos da visão e do paladar, ambos motivados por suas relações diretas com a terra. O sentido da visão pode ser interpretado com base nas áreas apropriadas para a contemplação, com visadas para a Baía de Guanabara. Já o sentido do paladar se confunde com as práticas culturais que a tradição da praia na cidade do Rio de Janeiro dita, como a venda de bebidas, a presença de alimentos típicos do mar e outros tantos exemplos que

se ajustam com perfeição à relação orla e paladar. Sabemos ainda que este corredor de orla serve de suporte para algumas apropriações que já fazem parte do cotidiano deste espaço, como as feiras livres que proporcionam uma experiência *suis generis* da gastronomia popular, representada na pelo pastel com caldo de cana (Figura 61).



Figura 61: Atributos sensoriais relacionados com a terra (Visão e Paladar).

Fonte: Mapa esquemático elaborado pelo autor.

(a) Uma das vistas da Praia da Bandeira para a Baía de Guanabara, Foto: <https://goo.gl/EfNyuX> - Acesso: 25 de abr. 2018. (b) Vista da Pitangueiras para a Ilha D'água/Baía de Guanabara ao entardecer, Foto

Fernando Monteiro. <https://goo.gl/1LeBwd> - Acesso: 25 de abr. 2018. (c) Pastel com Caldo de Cana em um dia de feira livre. Fotos de Vinícius Almeida, 2017. Acervo do autor.

Portanto, para atendermos as solicitações relacionadas aos aspectos sensoriais, traçamos uma diretriz projetual, que dê conta das demandas vinculadas à experiência sensorial com a terra para serem tomadas como proposta de intervenção. A diretriz lançada para esta condição é basicamente o “acesso” à água através da construção de estruturas para contemplação que visam à valorização das visadas e a implementação de espaços temporários para a prática da gastronomia popular e outras práticas de socialização.

3.4. Os potenciais paisagísticos a partir do uso do solo

O uso e a ocupação do solo são condições da Paisagem que se apresentam diante das atividades econômicas, como a industrial e residencial, entre outras, que podem ser responsáveis por alterações na qualidade ambiental da água, do ar, do solo e de outros recursos naturais, que interferem diretamente na qualidade de vida da população.

Destacamos ainda que o processo de ocupação do território, pode ser determinado a partir de condicionantes naturais e sociais, e as suas consequências sobre o urbano, no nosso caso o corredor de orla da Ilha do Governador, produz efeitos no ambiente que precisam ser interpretados mediante às demandas que surgem nos usos desse espaço em questão, para que possam ser oferecidas alternativas para nossa proposta de intervenção.

Neste sentido, a Figura 62 nos evidencia que os dois espaços localizados nas extremidades do corredor de orla, possuem características distintamente comerciais, porém com atividades específicas no seu cotidiano. O primeiro, localizado na parte superior do mapa, caracterizado pela zona comercial da Ilha do Governador e considerado como ponto de integração com o Centro da cidade do Rio de Janeiro. No seu oposto geográfico, sua área é caracterizada como uma zona boêmia que – apesar de se encontrar em uma zona industrial – mantém um “ar bucólico”, segundo seus moradores. Talvez essa leitura se dê em parte pela sua arquitetura antiga que surge parcialmente preservada e pela área possuir uma atividade comercial voltada para bares e restaurantes. Outro dado que podemos perceber é que essas duas zonas se encontram desconectadas com o corredor, o que na prática desperdiça o potencial de integração entre os dois centros importantes existente na orla da Ilha do Governador como um todo.

A análise em questão, também revela sob o um ponto de vista dos espaços livres públicos deste corredor, que os mesmos se mostram desconectados entre si, o que torna a composição desta Paisagem um conjunto de espaços dissociados, isolados na malha urbana e sem um elemento sequer que crie uma forte unidade que dê conta dessa conexão. Diante da análise da Figura 62, podemos destacar algumas das condições relativas ao uso do solo e ao mesmo tempo lançar mão das seguintes diretrizes projetuais que nos auxiliarão no desenvolvimento do projeto de intervenção, são elas:

- a) Conectar as zonas comerciais e boêmia,
- b) Criar mais um braço de integração na cidade,
- c) Melhorar os espaços livres existentes, a fim de potencializar o uso, ou até mesmo, dar novos usos aos espaços.

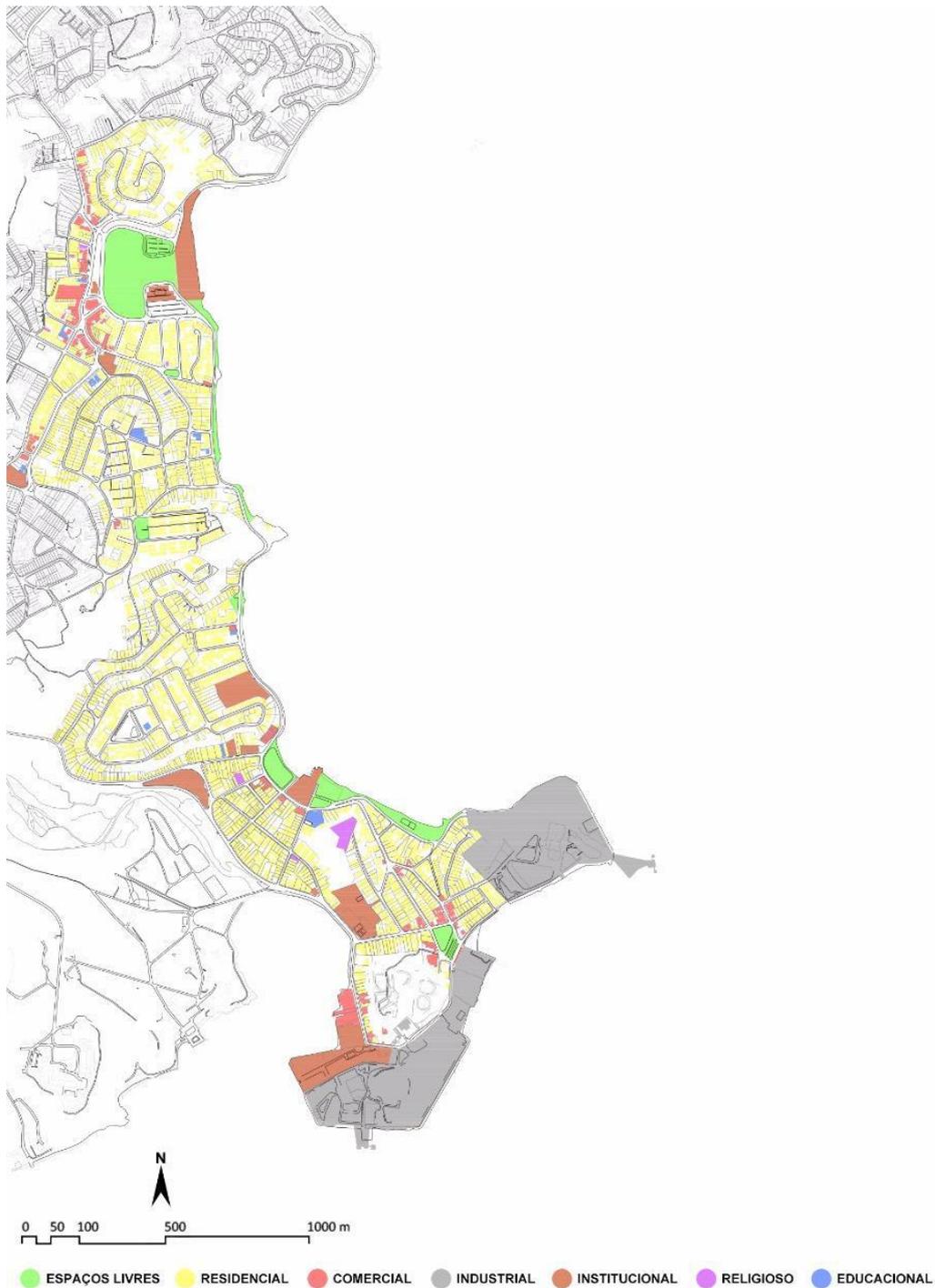


Figura 62: Mapa de análise de uso do solo.

Fonte: Mapa esquemático elaborado pelo autor.

3.5. Hierarquia das vias e o potencial para a criação de uma unidade paisagística

A análise da hierarquia de vias urbanas é uma condição da Paisagem que está envolvida em um caráter complexo, pois entendemos que as vias desempenham diversas funções na vida social de uma cidade, a partir de suas diferentes funções viárias. Essa complexidade surge das multifuncionalidades que uma via do meio urbano pode ter, como:

deslocamento entre locais; circulação (de uma via a outra); acesso às edificações e ao ambiente.

Diante das funcionalidades que uma via pode ter, podemos apontar na Figura 63 como uma via principal do corredor de orla pode servir como elemento de conexão entre os bairros e as enseadas, apresentando casos de áreas restritas, como já demosmos no Capítulo 2 através dos estudos percentuais de áreas de orla restritas. Aqui o bonde também aparece como um elemento conector (inserido nesta via principal), tanto entre os bairros aqui selecionados, como entre estes e a estação das barcas – que se configura como o melhor meio de transporte para os moradores destes bairros que desejam ir até o continente²⁹.

Assim, este corredor possui demandas impostas pelas diferentes tipologias e funcionalidades de suas orlas e, ao analisar a hierarquia das vias e tentar encontrar um real potencial para a criação de uma unidade na Paisagem através das mesmas, traçamos algumas diretrizes que apontam para essas possibilidades de:

- a) Retificar a via para aproveitamento máximo da área de passeio no sentido de melhorar a fluidez do transeunte;
- b) Implementar uma ciclovia;
- c) Reativar o bonde com sua funcionalidade como modal;
- d) Criar zonas de *decks* acoplados a alguns trechos de via com vista à contemplação da Paisagem;
- e) Criar um projeto de *light designer* que valorize determinados trechos da orla;
- f) Criar zonas de produção e circulação de arte urbana.

²⁹ Lembrando, como dissemos anteriormente, que geograficamente os bairros Ribeira, Zumbi, Pitangueiras, Praia da Bandeira e Cocotá encontram-se no lado leste da Ilha do Governador, sendo este o lado oposto à única entrada viária da mesma, o que faz com que o seu acesso ao continente seja mais distante, salvo por meio marítimo.



Figura 63: Mapa de hierarquia de vias.
Fonte: Mapa esquemático elaborado pelo autor Vinícius Almeida, 2017.

3.6. Condições socioculturais e diretrizes para a transformação da Paisagem do corredor de orla

As condições socioculturais, particularmente, foram levantadas a partir da observação incorporada nas pesquisas *in situ* (RHEINGANTZ, 2007). Através dos relatos de observadores, foram esboçadas diretrizes projetuais que nos servem apenas de índice do interesse dos moradores locais com vistas às melhorias do corredor de orla como um todo.

A partir de Rheingantz (2007) desenrolamos os procedimentos da observação incorporada, seguindo as seguintes etapas:

- a) Preparação: relaxamento e esvaziamento da mente;
- b) observação atenta: atentando-se para os acontecimentos que se desenrolam, complementado por fotografias;
- c) análise *in loco*: terminado o percurso, reviver passo a passo sua experiência recente;
- d) análise crítica: sistematização dos relatos de campo.

Ao associarmos estes relatos com as condições reais que os espaços oferecem, foi possível traçar diretrizes projetuais que atendam minimamente as observações colhidas junto aos moradores. Para organizar o trabalho elaboramos um quadro com os depoimentos e suas respectivas diretrizes.

Quadro 7: Diretrizes projetuais definidos a partir dos relatos na observação incorporada.

RELATOS <i>versus</i> CONDIÇÕES DA PAISAGEM	
Relatos	Proposta de diretrizes projetuais
“... precisamos que <u>reformem</u> essa orla – ela tá muito feia...”	Reforma da orla
“... estamos perdendo a <u>memória local</u> ...”	Resgate da história e memória locais
“... ter mais <u>acesso à praia</u> seria bom...”	Melhoria do acesso à água
“... Lembro de levar, de bonde, a marmita do meu irmão... <u>que saudade do bonde</u> ...”	Reativação do bonde como modal
“... essa feira <u>já teve mais barracas</u> ...”	Revalorização das feiras livres
“... os pescadores... eles mesmos que fazem as melhorias pra eles usarem”	Estrutura pesqueira
“... <u>saneamento</u> é prioridade...”	Melhoria e acesso ao saneamento básico
“... os <u>carros</u> passam “ <u>voados</u> ” por aqui...”	Implementação de “speedtables” como mecanismo de desaceleração
“... <u>ônibus</u> aqui! É uma vez na vida e outra na morte...”	Incentivar a ampliação dos meios de transporte e integração (ônibus-bonde-barca)

Fonte: Concepção do autor, Vinícius Almeida, 2017.

3.7. Apropriações e manifestações culturais

Os espaços públicos brasileiros possuem uma característica peculiar decorrente de seu processo histórico de construção que não pode ser desconsiderado. As manifestações

culturais tornam-se grande influenciadoras das sociabilidades urbanas, visto que estas atividades, atualmente, estabelecem a possibilidade de valorização e manutenção da relação entre as pessoas e a cidade, acreditando na vitalidade urbana incorporada pela mesma.

As apropriações trazidas a partir da Figura 64 são as feiras livres que acontecem formalmente com o passar do tempo. Além das atividades formais, foram ainda destacados a partir da figura as apropriações informais sobre o espaço público, reconhecidas aqui como alternativas formuladas pela população para suprir suas demandas e necessidades, como a construção de estruturas improvisadas para navegação e outras atividades relacionadas ao esporte e ao lazer.

As condições ambientais associadas às apropriações do corredor de orla, caracterizam-se num contexto onde cada elemento que será incorporado se tornará fonte de ativação do espaço, buscando a criação de zonas de interesses nas mais diferentes direções, seja relacionado à memória de cada um dos bairros, de cada trecho de orla, pelos usos que se dão. Portanto, as atividades formais e informais traduzem as necessidades e desejos reais da população e é nesse sentido que, analisar essas condições, de cada trecho de orla e a mesma na sua totalidade, propomos as seguintes diretrizes:

- a) A reforma da orla em termos estruturais;
- b) A reativação do bonde, que na nossa proposta surge como elemento valorizador das apropriações, além de funcionar como modal de integração para a população;
- c) Valorização das feiras livres, que no passado foram grandes ativadores das áreas urbanas.

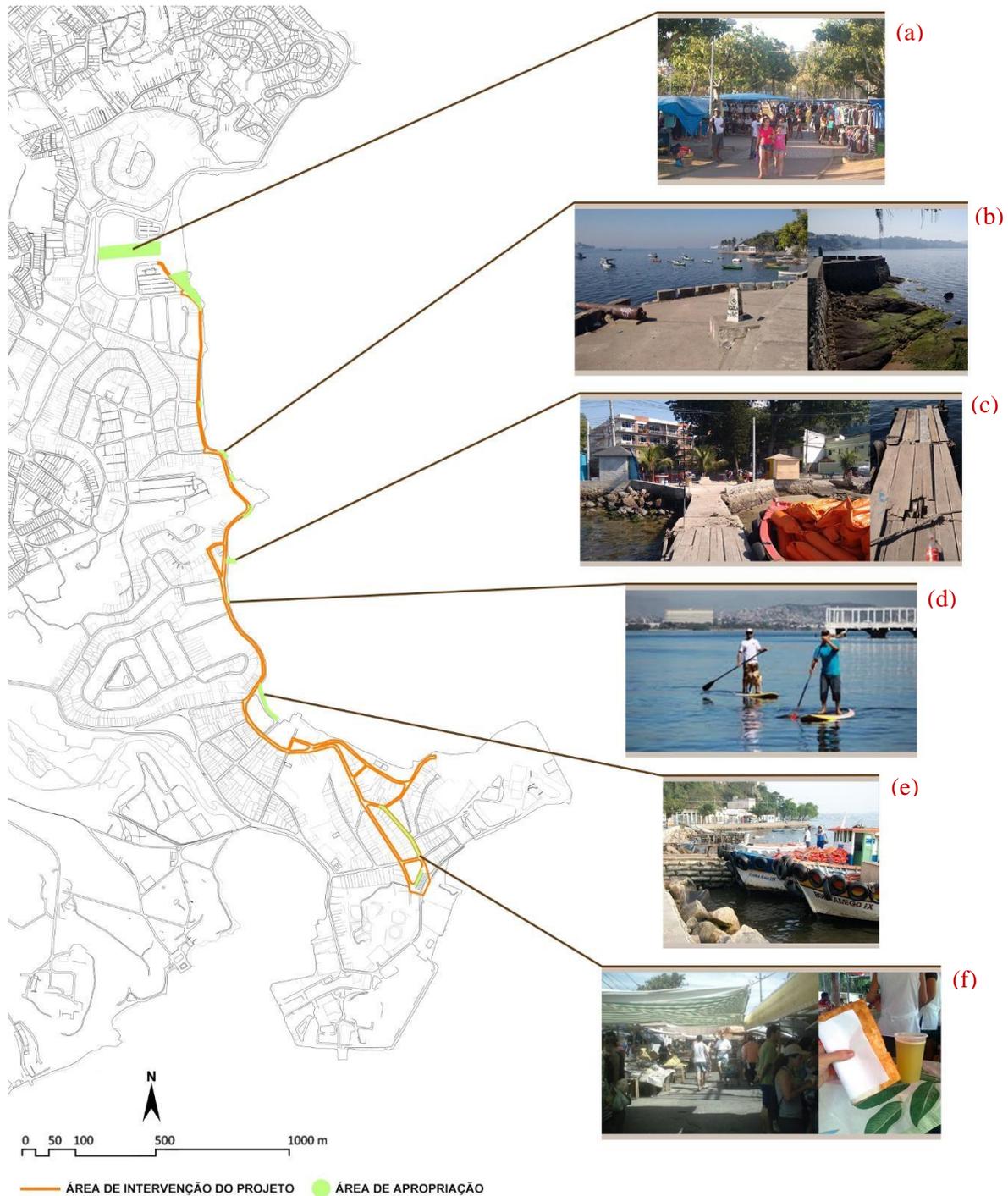


Figura 64: Mapa com identificação de algumas apropriações e manifestações culturais.

Fonte: Mapa esquemático elaborado pelo autor Vinícius Almeida, 2017.

Fotos: (a) Feira Mix do Cocotá, <https://goo.gl/flfGw7>. Acesso: 30 de abr. 2018; (b) Estrutura conhecida como “Ponta do Tiro” na Praia da Bandeira, Fotos de Vinícius Almeida, 2017. Acervo do autor; (c) Pier degradado no bairro da Pitangueiras, Fotos de Vinícius Almeida, 2017. Acervo do autor; (d) Pessoas fazendo *stand up paddle*, <https://goo.gl/VLae4w>. Acesso: 30 de abr. 2018; (e) Foto das estruturas improvisadas para suporte de embarcações, Fotos de Vinícius Almeida, 2017. Acervo do autor; (f) Feira Livre da Ribeira. <https://goo.gl/9ScuGv>. Acesso 30 de abr. 2018.

3.8. Elementos de caracterização local

Outra camada estudada no corredor de orla, sob a visão das condições socioculturais do espaço, é a dos elementos de caracterização local, ou seja, marcos históricos, simbólicos, ou algo que apresente representações nos costumes locais. Estes elementos são fundamentos do imaginário social dos moradores e ultrapassa a visualização apenas do lugar, isto é, encontra-se incorporado na história e cultura local. Os elementos que consideramos neste estudo estão de alguma forma inseridos no cotidiano dos moradores, mas também servem de instrumentos para a representação de um dado local no espaço, transmitindo as características diversas sobre o local.

Na Figura 65, destacamos alguns elementos que fazem parte do cotidiano do espaço, além de produzir no mesmo uma caracterização exclusiva para cada local. Nesse sentido, começamos essa análise a partir da réplica de um forte, localizado no bairro da Praia da Bandeira. Essa estrutura possui um valor histórico, além de servir de suporte para atividades de lazer e contemplação.

Selecionamos também a escultura de um leão, localizado no bairro do Zumbi, monumento este que encontra-se no cotidiano da população deste local desde a década de 1950. Outros itens destacados são os elementos que fazem referência míticas para pescadores, como a estátua de Iemanjá, que segundo os costumes dos pescadores, protege os navegantes, e está inserida dentro do espelho d'água da praia do Zumbi. Por fim selecionamos o chafariz da Ribeira, elemento de caracterização do espaço, que serve como referência para os moradores local, além de funcionar como elemento marcante na Ilha do Governador.

Dado a importância que esses elementos de caracterização local possuem no cotidiano do espaço estudado, sugerimos as seguintes diretrizes de projeto: o resgate histórico e simbólico desses elementos e, tendo em vista que alguns destes possuem relação direta com a água, traçamos como diretriz a melhoria do acesso à água, a partir das estruturas pesqueiras.

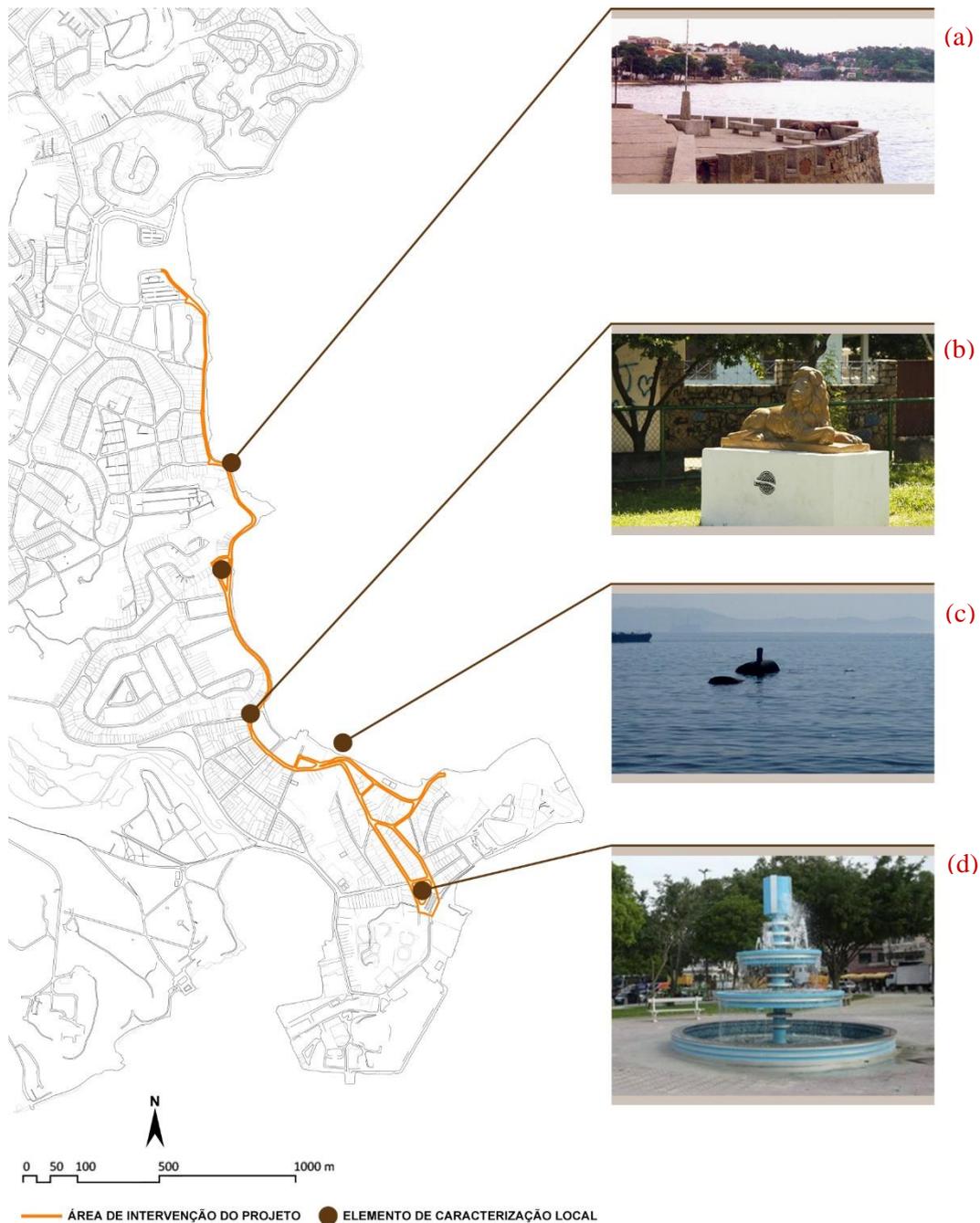


Figura 65: Mapa com identificação dos elementos de caracterização local.

Fonte: Mapa esquemático elaborado pelo autor Vinícius Almeida, 2017.

Fotos: (a) Estrutura conhecida pelos habitantes de “Ponta do Tiro”, <https://goo.gl/ZGUxy5>. Acesso: 30 de abr. 2018; (b) Escultura do Leão, localizado no Zumbi, <https://goo.gl/PNZamx>. Acesso: 30 de abr. 2018; (c) Pedra com a estrutura que recebia a imagem de um santo, Fotos de Vinícius Almeida, 2017. Acervo do autor; (d) Chafariz da Praça Iaiá Garcia na Ribeira. <http://ilhacarioca.com.br/ribeira/>. Acesso: 30 de abr. 2018.

4. Diretrizes para um plano de intervenção paisagística

Nosso trabalho consiste no estudo de um Plano de intervenção paisagística para o corredor de orla que atravessa cinco bairros da Ilha do Governador, correspondendo a aproximadamente quatro quilômetros de extensão. O plano se baseia nos levantamentos e nos estudos feitos no Capítulo 3, onde os dados consolidados dão fundamento para a definição da proposta de intervenção paisagística que propomos para as orlas dos bairros da Ribeira, Zumbi, Pitangueiras, Praia da Bandeira e Cocotá neste capítulo.

Na avaliação final identificamos que as áreas de acesso restrito possuem uma proporção de aproximadamente 15% superior às áreas de acesso livre. Essa relação, entre áreas de acesso restrito e livre, revelam um desnível no uso do espaço, que nos motiva a compensar com uma proposta que melhore o ambiente escolhido.

Outro dado fornecido pelas análises, é de que o bairro do Zumbi é o espaço que possui maior área propícia para o desenvolvimento de um projeto paisagístico³⁰, além de concentrar de fato condições que o tornam o centro nervoso do nosso projeto, nos levando à ideia de que toda a implantação paisagística terá como eixo central o bairro do Zumbi e sua orla.

Assim, a partir do bairro do Zumbi se irradiará todo um tratamento paisagístico que estará pautado na proposta conceitual que buscará uma unidade paisagística. Essa unidade considerará estratégias: para o passeio e vias, vegetação, pesca, navegação, praças e por fim para o resgate sociocultural, além de um tratamento de reestruturação da orla envolvendo todo trabalho de melhoramento de equipamentos, etc.

Apesar do bairro do Zumbi possuir maiores condições de receber uma proposta de uma estrutura mais complexa, focaremos nossos esforços na busca da unidade paisagística desse trecho de orla, que dê conta de uma estrutura paisagística coerente, onde haja uma continuidade do espaço, exaltando suas peculiaridades fisiográficas e valorizando os costumes e características de cada espaço. Diante disso, estruturaremos o trabalho, bem como definiremos as áreas da intervenção, a partir do cruzamento dos espaços livres públicos de maior interesse paisagístico com elementos da Paisagem que, de alguma forma, impactam ou caracterizam o local, buscando alcançar as relações de cada ponto com seus entornos imediatos. Para facilitar a leitura desse cruzamento foi elaborado um esquema gráfico com os pontos e suas relações com o entorno imediato de acordo com a Figura 66.

³⁰ Como vimos no Capítulo 2, item 2.2.

Após confrontar levantamentos, análises, definições de estruturas e diretrizes, passamos para a fase das estratégias seguido dos ensaios para alguns trechos desta orla, que mostrarão as propostas de intervenções projetuais das áreas de cada orla estuda.

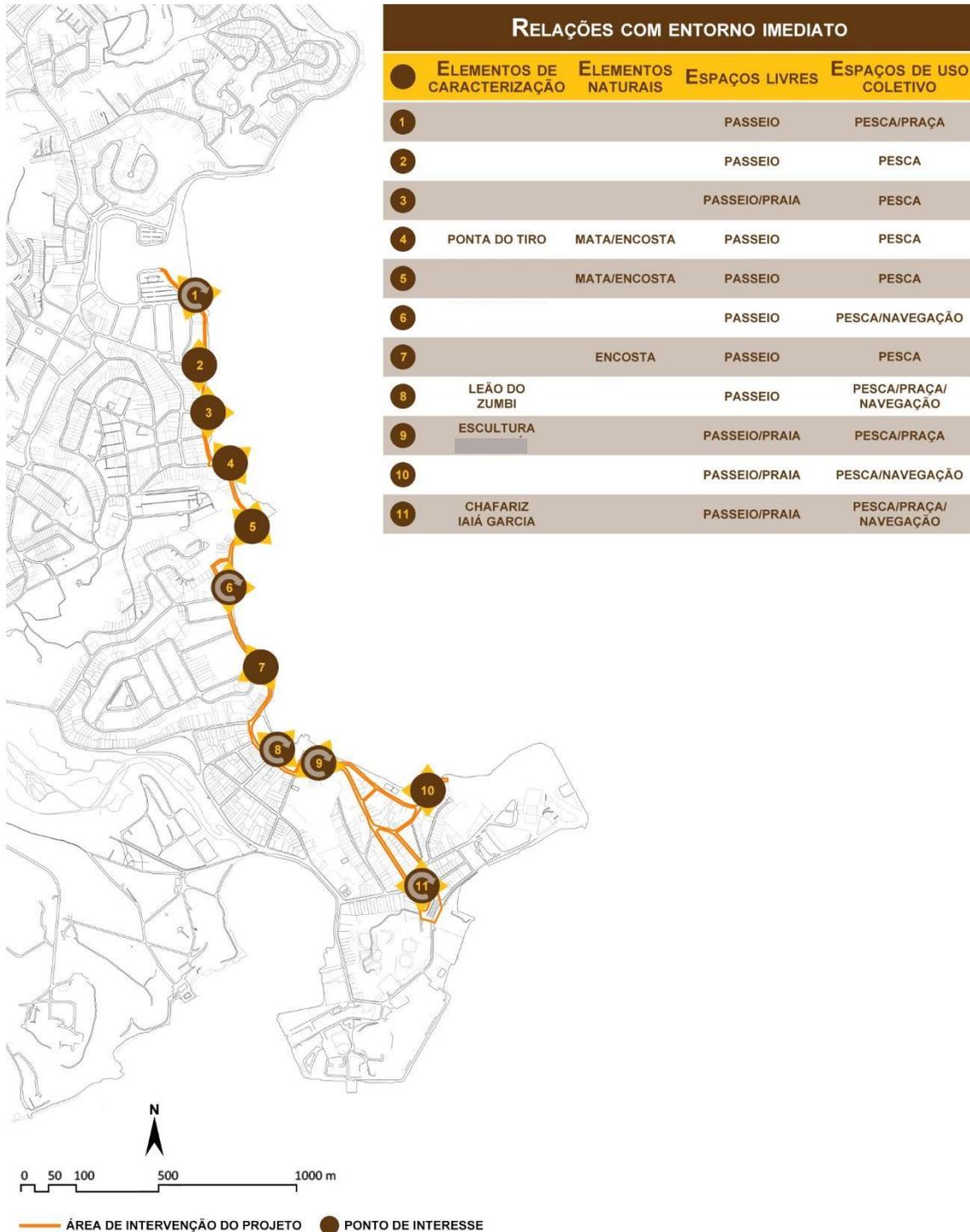


Figura 66: Mapa com identificação dos pontos de interesse e suas relações com o entorno.
 Fonte: Mapa esquemático e tabela elaborados pelo autor Vinícius Almeida, 2017.

4.1. Estratégias paisagísticas I: as intervenções no passeio da orla

Ao se pensar em estratégias para o PASSEIO, almejamos reestruturar as vias e calçadas para a inserção de uma ciclovia compartilhada, reordenando as vias para veículos e ampliando o espaço da calçada para pedestres e ciclistas.

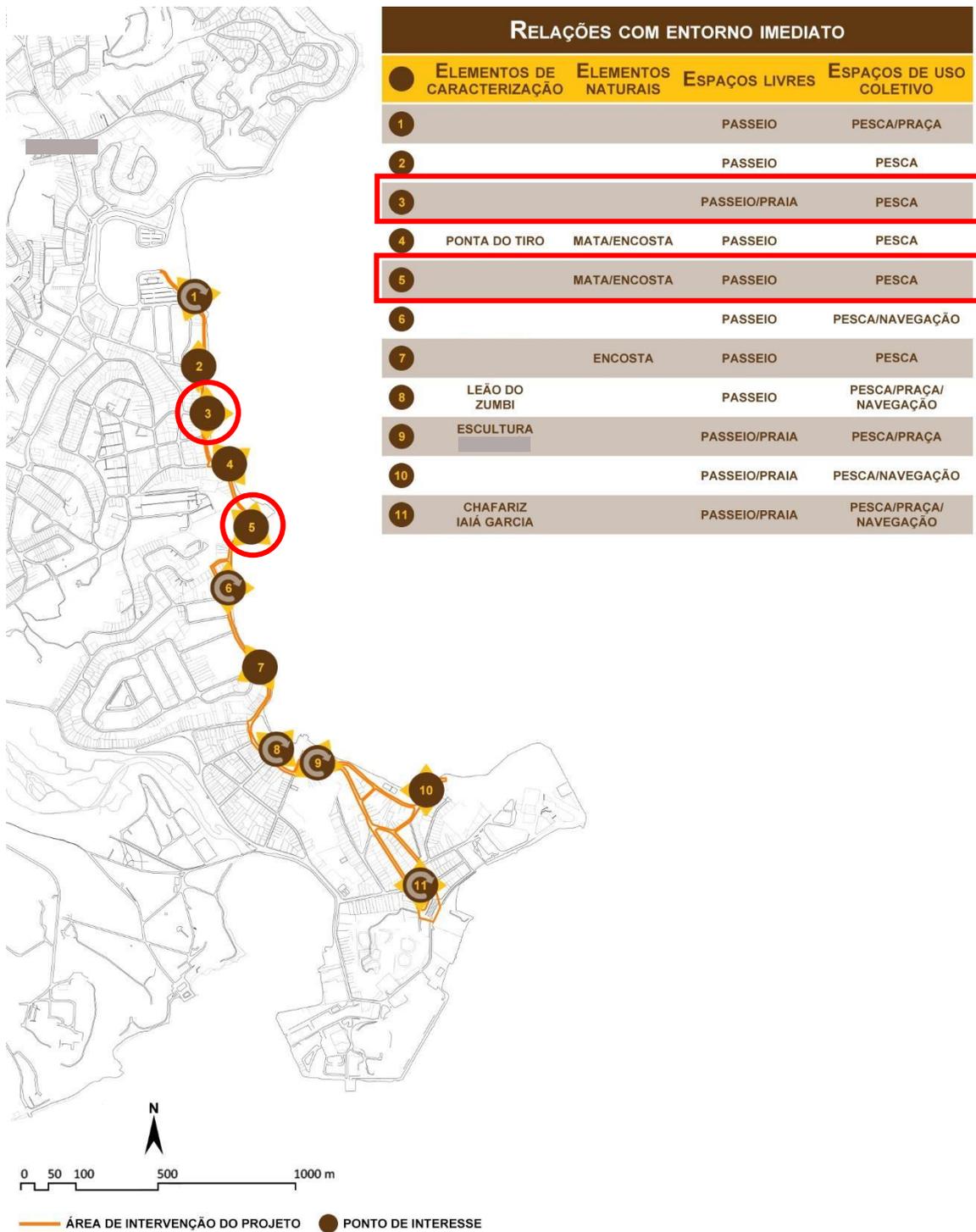


Figura 67: Mapa com identificação dos pontos de interesse e suas relações com o entorno. Em destaque, pontos de interesse que ilustramos com ensaios a partir das estratégias para o passeio.

Fonte: Mapa esquemático e tabela elaborados pelo autor Vinícius Almeida, 2017.

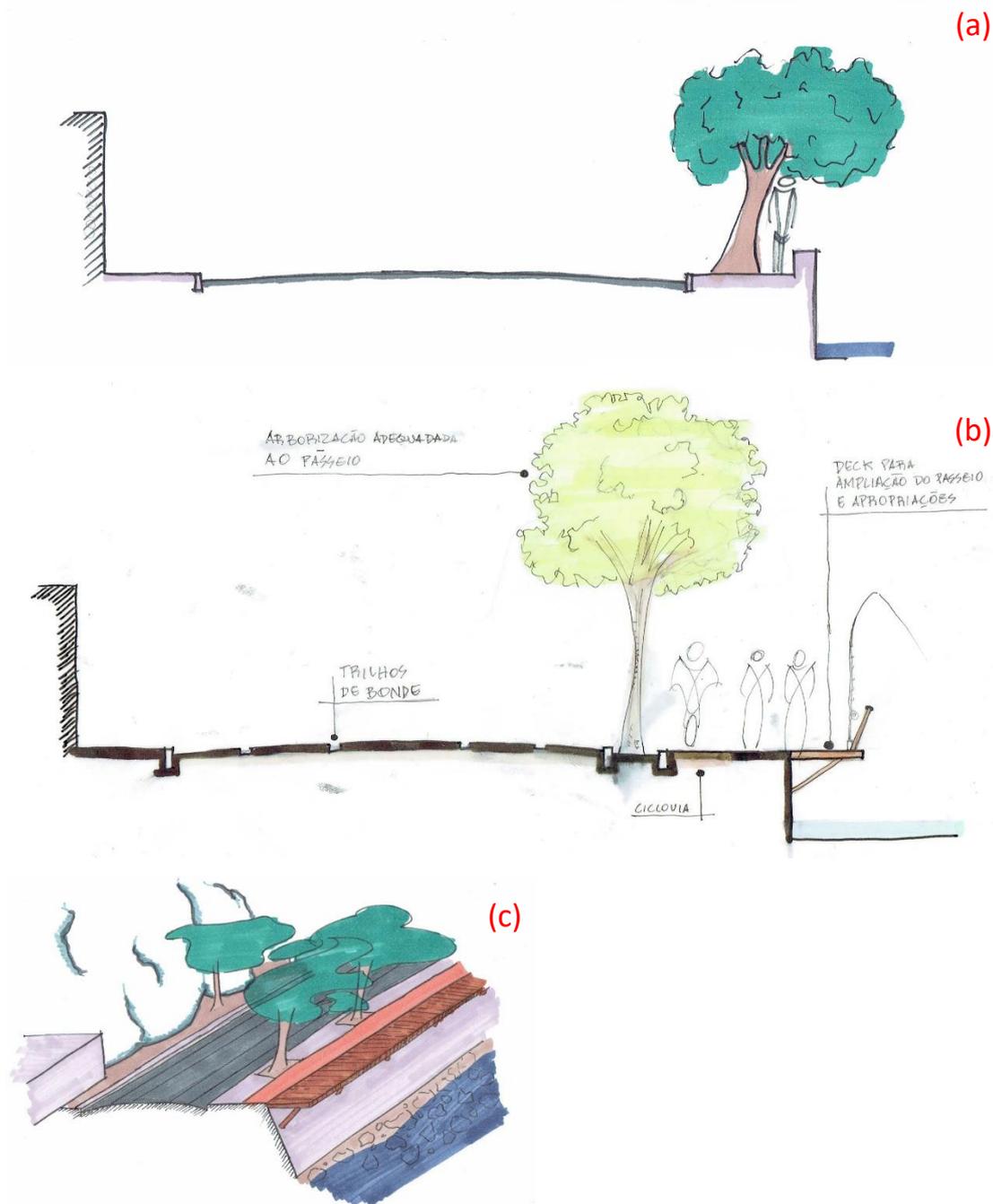


Figura 68: Pontos de interesse com ensaios a partir das estratégias para o passeio. 68a corresponde a um trecho do bairro Praia da Bandeira atualmente. 68b corresponde ao mesmo trecho, no entanto, já com intervenções a partir de estratégias para o passeio aqui delineadas. 68c apresenta uma perspectiva do conjunto com os elementos das estratégias.

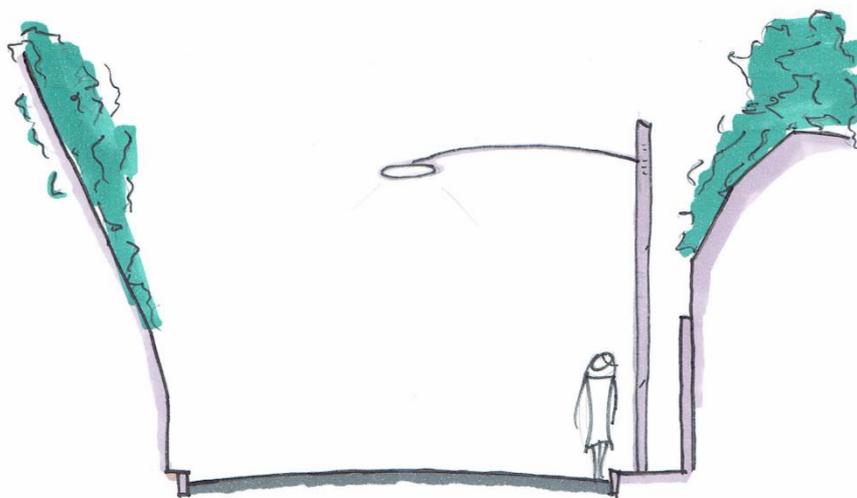
Fonte: Desenho esquemático elaborado pelo autor Vinícius Almeida, 2018.

Nos três recortes acima temos uma ilustração do local atualmente (a), em seguida uma ilustração a partir da reestruturação da via e da sua calçada, com a adição de uma ciclovia

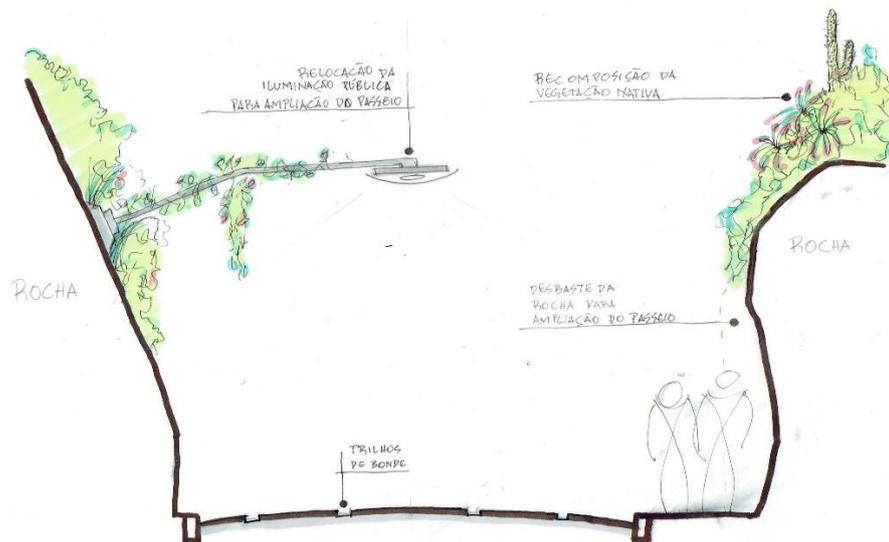
compartilhada e um deck (b), e por último a imagem em perspectiva para melhor noção do conjunto dos elementos da estratégia (c).

A proposta aqui é reordenar as vias para os veículos e o bonde (via compartilhada) e ampliar o espaço da calçada para pedestres, ciclistas e demais atividades que ocorrem no local, como a pesca. Sem esquecer que, com isso (ampliação da calçada e deck) também fornecemos maior conforto para a atividade contemplativa da Baía de Guanabara.

LOCAL: 5



(a)



(b)

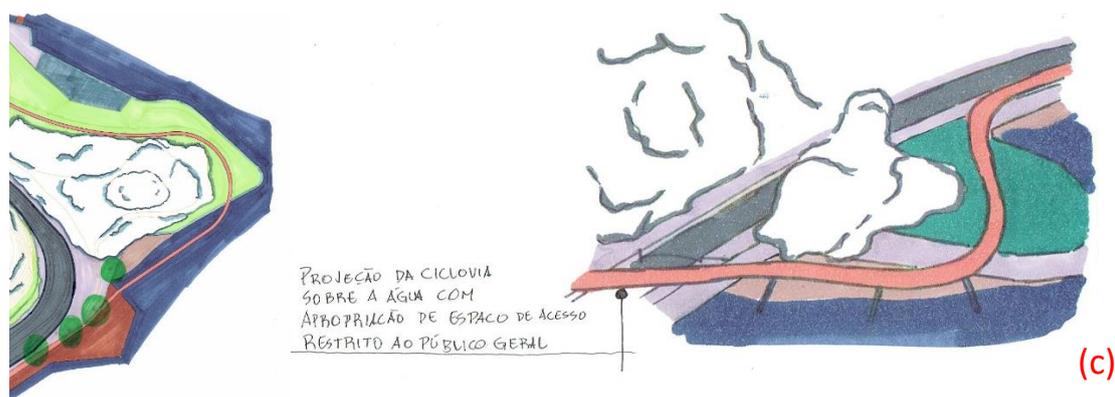


Figura 69: Pontos de interesse com ensaios a partir das estratégias para o passeio. 69a corresponde a um trecho do bairro das Pitangueiras atualmente. 69b corresponde ao mesmo trecho, no entanto, já com intervenções a partir de estratégias para o passeio aqui delineadas. 69c apresenta uma perspectiva do conjunto com os elementos das estratégias e uma visão da ciclovia que se projeta sobre a Baía, distanciando-se da via e depois reencontrando-a.

Fonte: Desenho esquemático elaborado pelo autor Vinícius Almeida, 2018.

Acima temos a imagem (a) indicando o local hoje no bairro das Pitangueiras, em seguida (b) o trecho sob novas estratégias, com a retirada do poste de luz da calçada, desobstruindo a passagem para os transeuntes (visto que o espaço é estreito para acomodar os dois) e o realocando a partir da rocha, e ao fim (c) um outro olhar sobre o curso da ciclovia, em que ela se projeta sobre a Baía de Guanabara, se afastando da via (onde a mesma perde a visão da água) e depois reencontrando-a mais à frente.

Vale destacar o desbaste da rocha (b) proposto para ampliar e dar mais conforto para o passeio naquele local, também facilitado pela implementação da ciclovia, que assim, no local que já tem um passeio estreito, não compete por espaço.

4.2. Estratégias paisagísticas II: valorização e implantação de patrimônio vegetal

Neste caso, pensamos esta estratégia com a intenção de restaurar a vegetação a partir de um projeto de arborização e de paisagismo. A ideia é valorizar a vegetação já inserida no cotidiano da população local, reintroduzindo espécies com a intenção de melhorar a qualidade ambiental e criar identidade visual, usando a vegetação como uma espécie de “ancoragem” com as quadras do entorno do corredor.

Figura 68: Esquema representando a arborização como elemento estruturador a de identidade visual para as áreas de interesse, além da intenção de uma unidade paisagística.

Fonte: Desenhos e cortes esquemáticos elaborados pelo autor Vinícius Almeida, 2017.

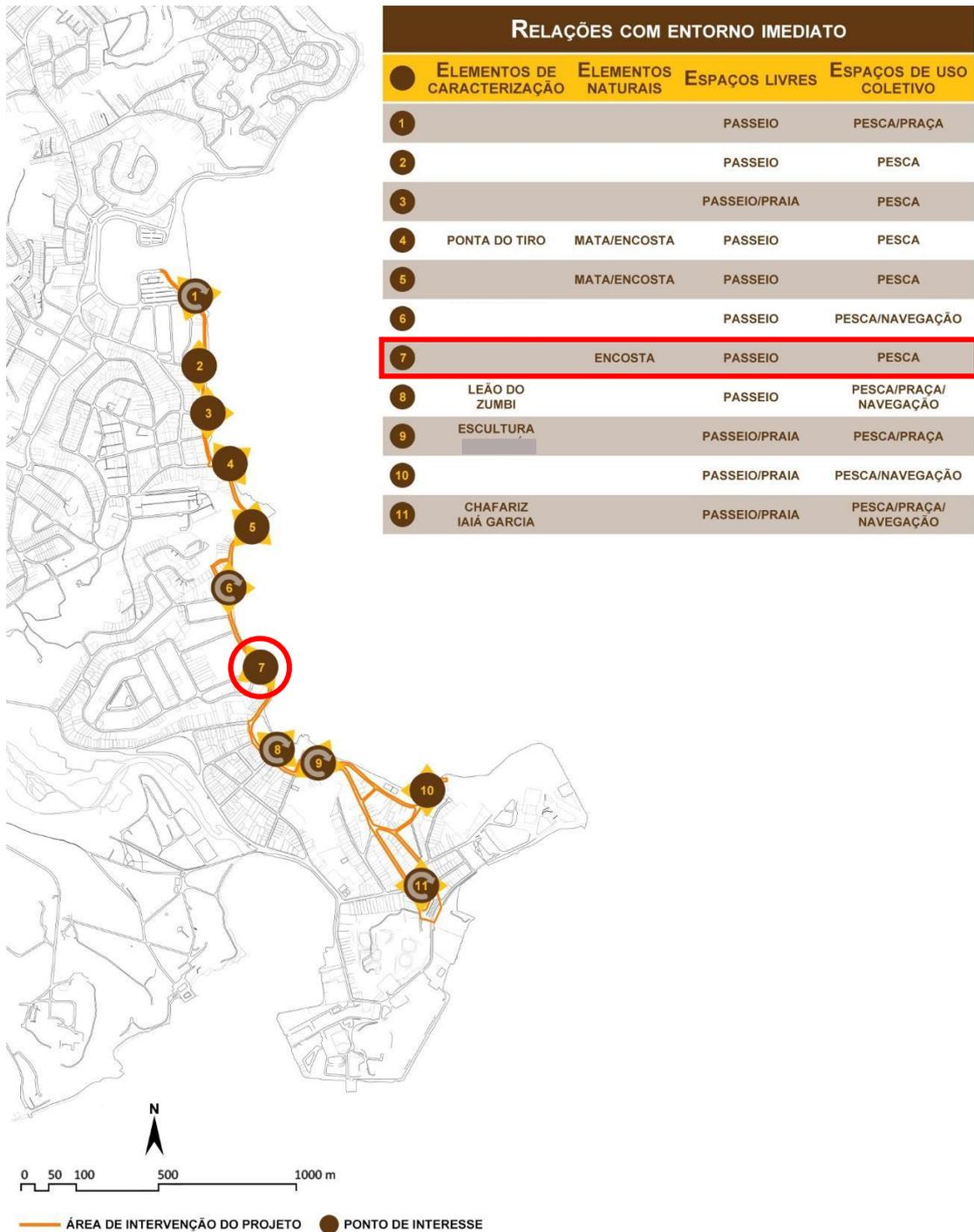


Figura 70: Mapa com identificação dos pontos de interesse e suas relações com o entorno. Em destaque, pontos de interesse que ilustramos com ensaios a partir das estratégias para o patrimônio vegetal.
 Fonte: Mapa esquemático e tabela elaborados pelo autor Vinícius Almeida, 2018.

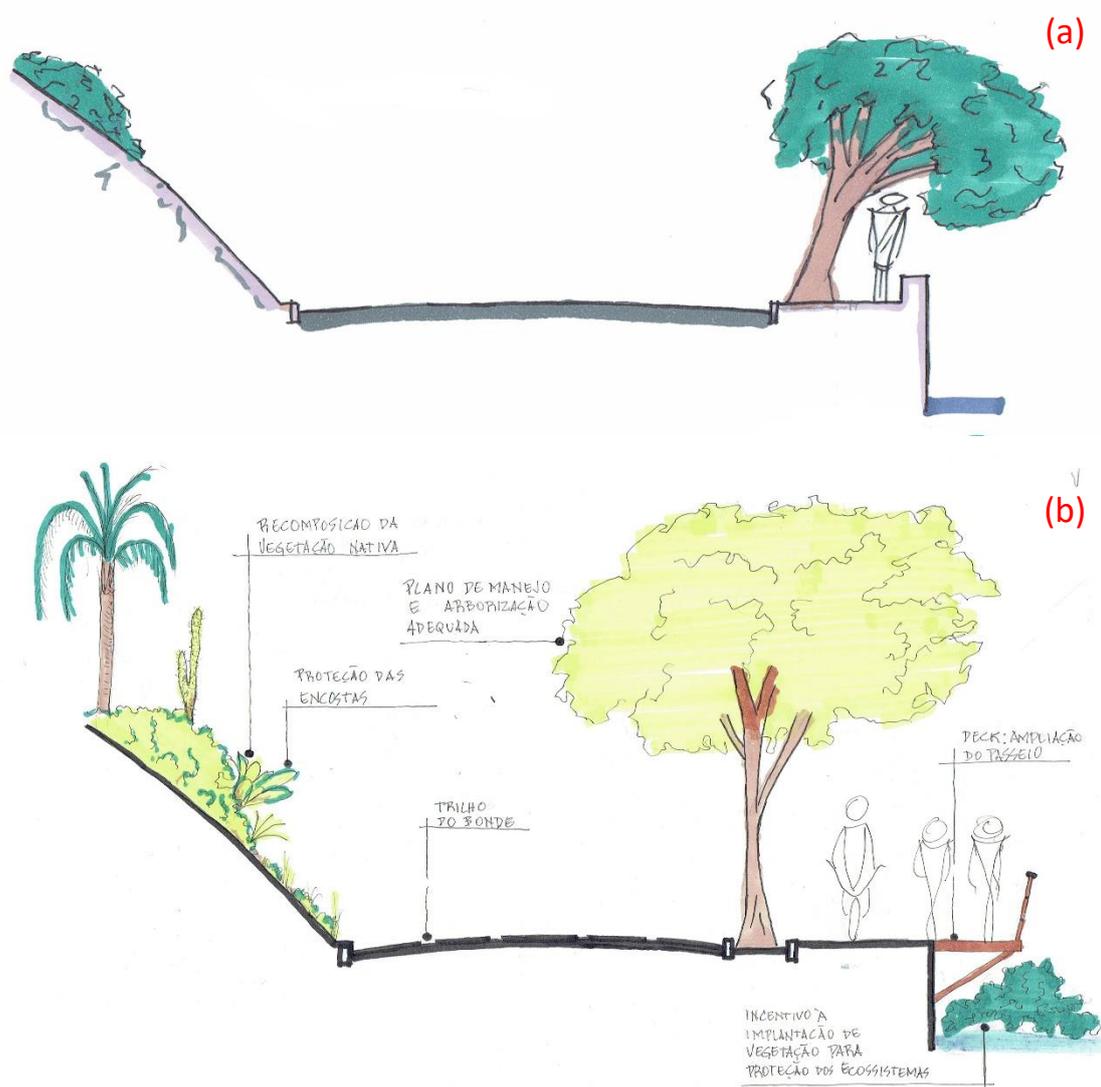


Figura 71: Ponto de interesse com ensaios a partir das estratégias para o patrimônio vegetal. 71a apresenta um trecho do bairro das Pitangueiras atualmente. 71b corresponde ao mesmo trecho, no entanto, já com intervenções a partir de estratégias para o patrimônio vegetal.

Fonte: Desenho esquemático elaborado pelo autor Vinícius Almeida, 2018.

No que tange ao patrimônio vegetal, observamos e indicamos como estratégia a recomposição da vegetação nativa da encosta, visando também a sua proteção (da natureza e dos transeuntes), com a ideia de fazer um plano de manejo para que espécies inadequadas sejam removidas, substituindo-as por vegetação adequada e própria para o local.

Outra estratégia refere-se ao incentivo da implantação de vegetação que facilite a recuperação e existência dos diferentes ecossistemas ali presentes, como exemplo, o manguezal.

Somamos um plano de manejo para arborização adequada, a fim de proporcionar identidade visual, conforto ambiental e para o passeio, segurança para os transeuntes (visto que arborização inadequada pode ser perigosa, com quedas de árvores, por exemplo), preservação do calçamento e integração da faixa de orla com a malha urbana a partir da arborização.

4.3. Estratégias paisagísticas III: usos sociais

Esta estratégia está diretamente vinculada ao passeio, cuja a reestruturação das vias e calçadas resultarão, em alguns pontos da orla, na construção de *decks*, para o melhor conforto dos transeuntes, de modo que aumente sua superfície. Desta forma, criamos alternativas de suporte para apropriações de pescadores amadores e a valorização das áreas de contemplação.

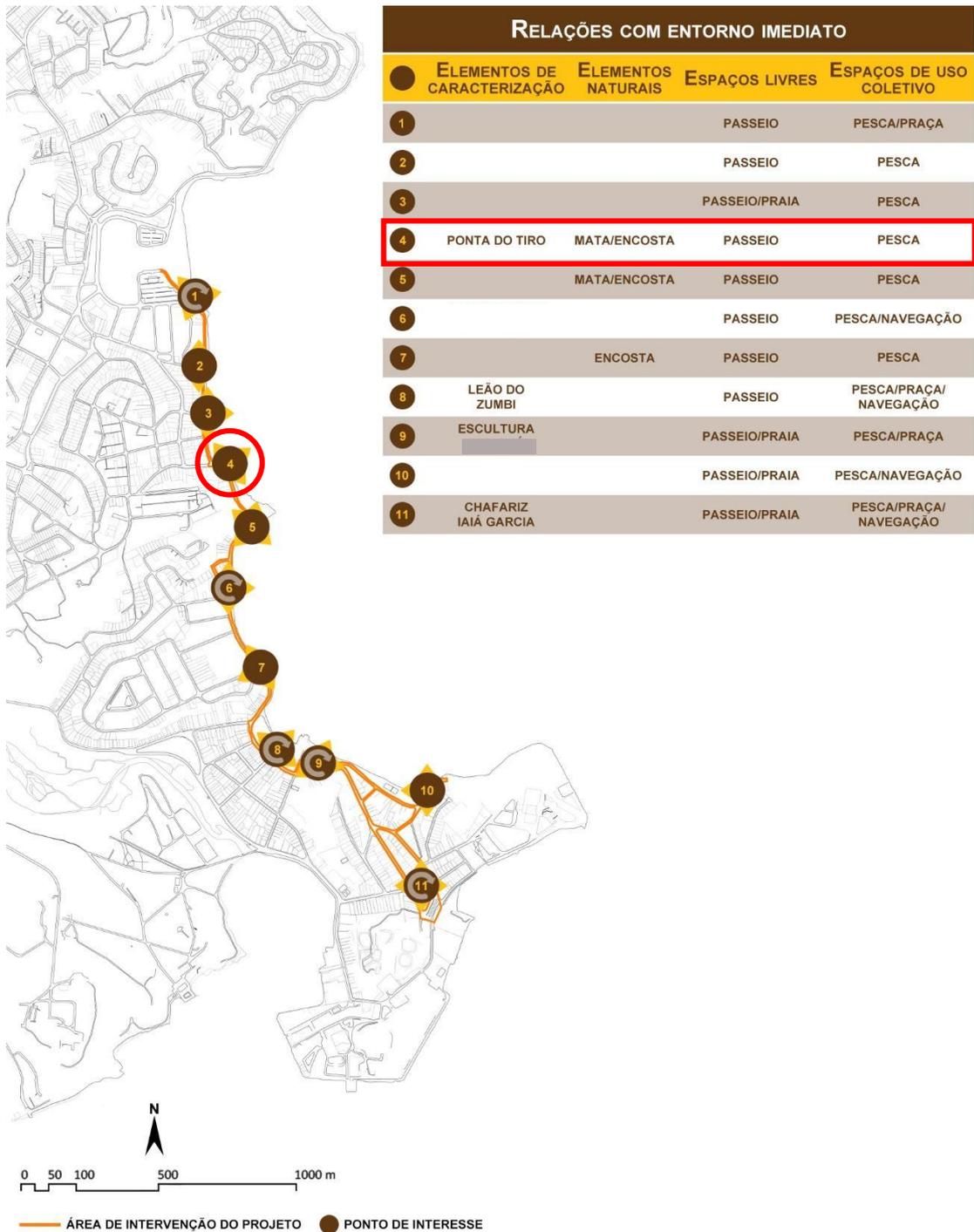


Figura 72: Mapa com identificação dos pontos de interesse e suas relações com o entorno. Em destaque, pontos de interesse que ilustramos com ensaios a partir das estratégias para os usos sociais.
 Fonte: Mapa esquemático e tabela elaborados pelo autor Vinícius Almeida, 2018.

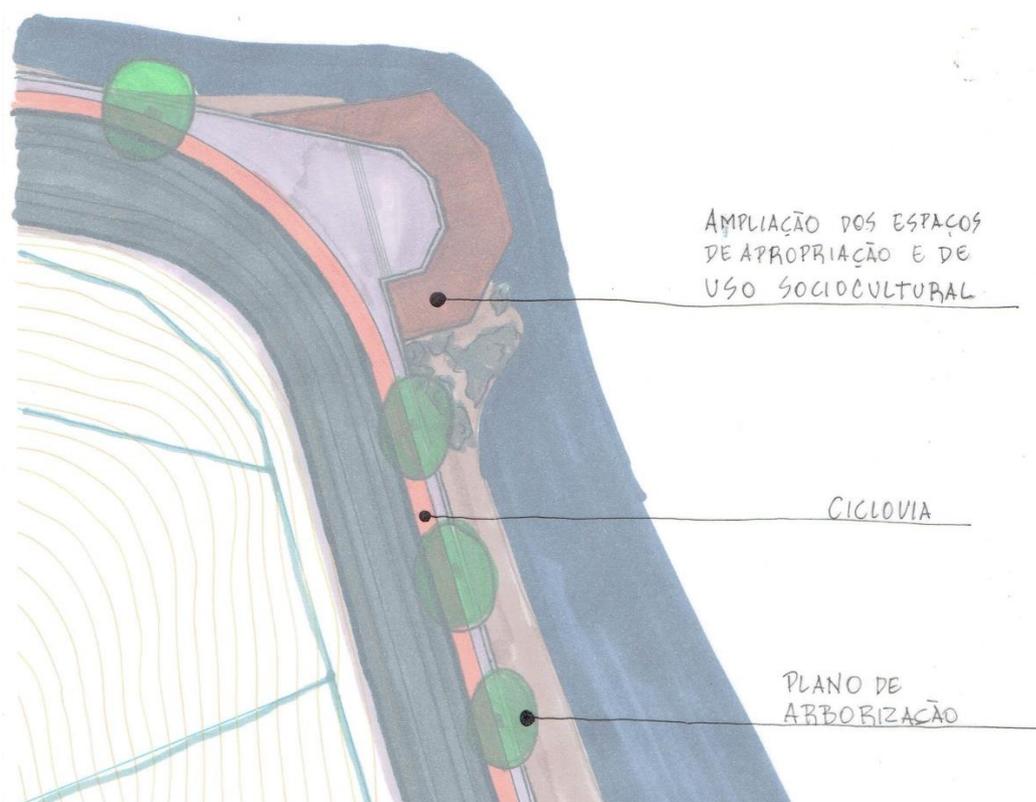


Figura 73: Ponto de interesse com ensaio a partir das estratégias para os usos sociais.
Fonte: Desenho esquemático elaborado pelo autor Vinícius Almeida, 2018.

A ponta do tiro, localizada no bairro da Praia da Bandeira, tornou-se um local de encontro para a prática da pesca e contemplação. Na imagem acima, é apresentada uma estratégia para ampliação desse espaço de apropriação a partir da implantação de um deck, ciclovia (para melhorar o passeio e o acesso) e um plano de arborização, requalificando o local e estimulando seus usos pela população.

4.4. Estratégias paisagísticas IV: usos do espelho d'água da Baía, esportes náuticos e navegação comercial.

Estas estruturas de *piers* ou “marinas” surgem como estratégia para a navegação de barcos de pesca artesanal e outras embarcações. Diante das análises percebemos que este trecho de orla possui uma dinâmica voltada à atividade pesqueira e de navegação, importante para a economia local, visto que nas proximidades deste corredor existe uma colônia de pescadores³¹.

³¹ Conforme apresentado anteriormente no Capítulo 2, item 2.2.

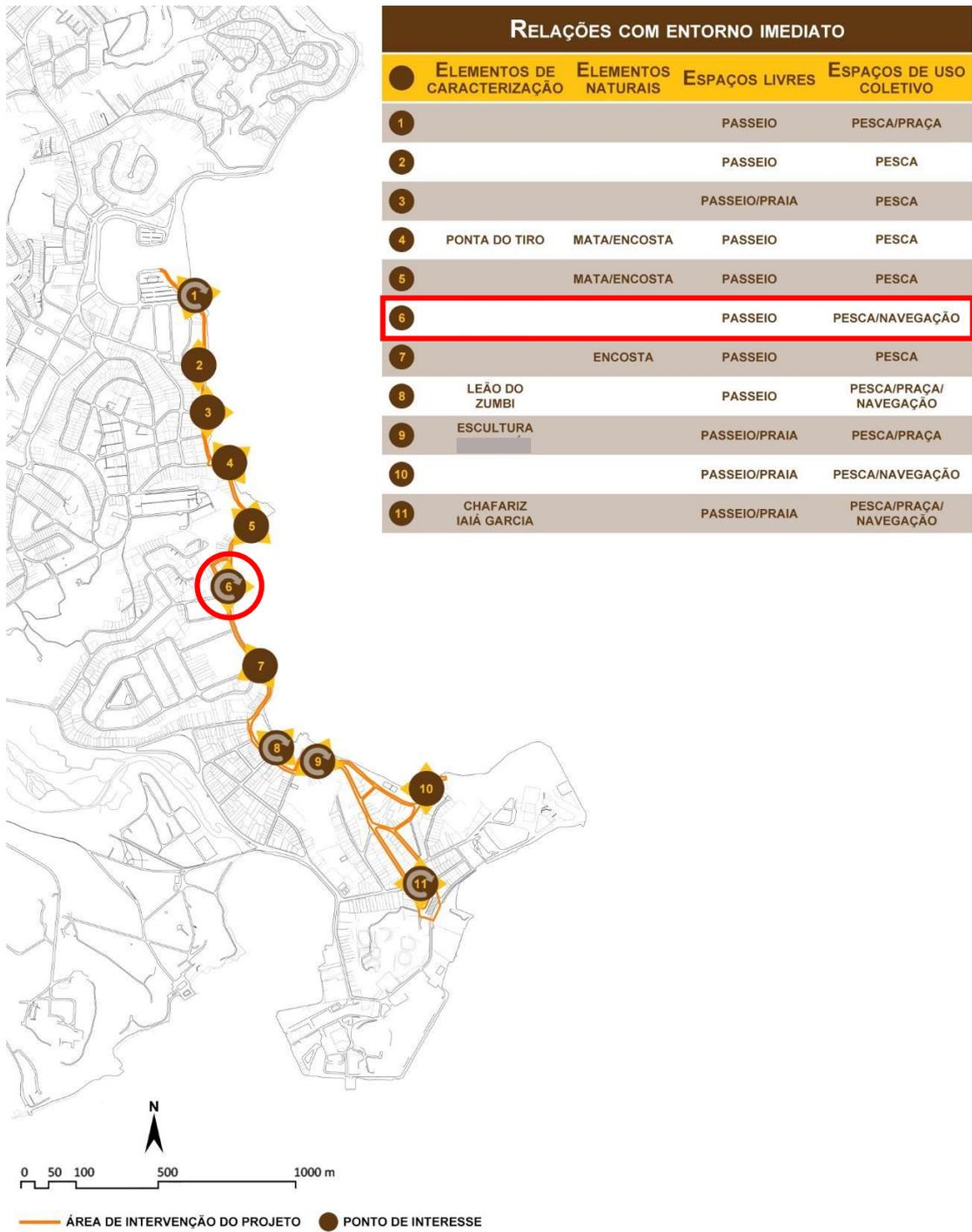


Figura 74: Mapa com identificação dos pontos de interesse e suas relações com o entorno. Em destaque, pontos de interesse que ilustramos com ensaios a partir das estratégias para os usos do espelho d'água da Baía, esportes náuticos e navegação comercial.

Fonte: Mapa esquemático e tabela elaborados pelo autor Vinícius Almeida, 2018.

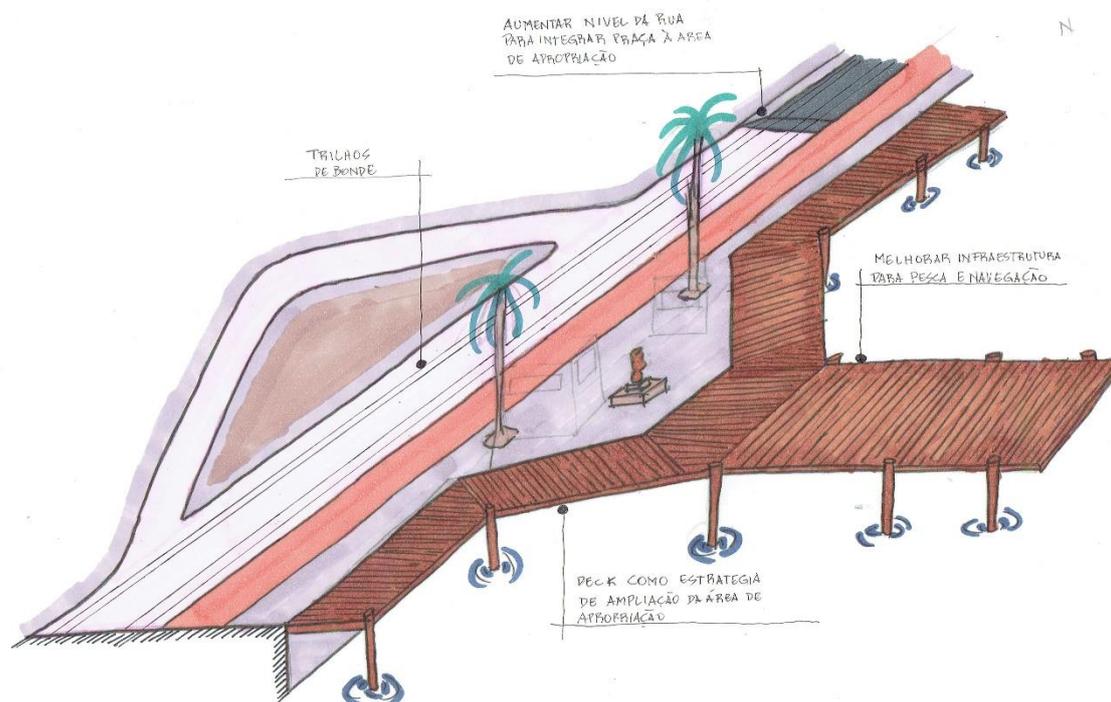


Figura 75: Ponto de interesse com ensaio a partir das estratégias para os usos do espelho d'água da Baía, esportes náuticos e navegação comercial.

Fonte: Desenho esquemático elaborado pelo autor Vinícius Almeida, 2018.

No ensaio acima, apresentamos como estratégia para os usos do espelho d'água da Baía, para os esportes náuticos e para a navegação comercial a criação de *piers* e ampliação das áreas de deck com acesso à água, visando possibilitar e estimular as práticas relacionadas a Baía. Dentre elas, temos a pesca recreativa e comercial, os usos para o lazer e esporte (*stand up*, remo *etc*), passeio e contemplação.

4.5. Estratégias paisagísticas V: valorização de praças e ativação de espaços livres públicos.

Esses espaços possuem um papel importante como instrumento para o convívio entre as pessoas, para a sociabilização. Portanto, lançamos como estratégia a ativação desses espaços através da melhoria das estruturas (que já dão certo no local) e adição de novas, da invenção de novos usos (a fim de reverberar essa ativação) e da interação por todo o corredor.

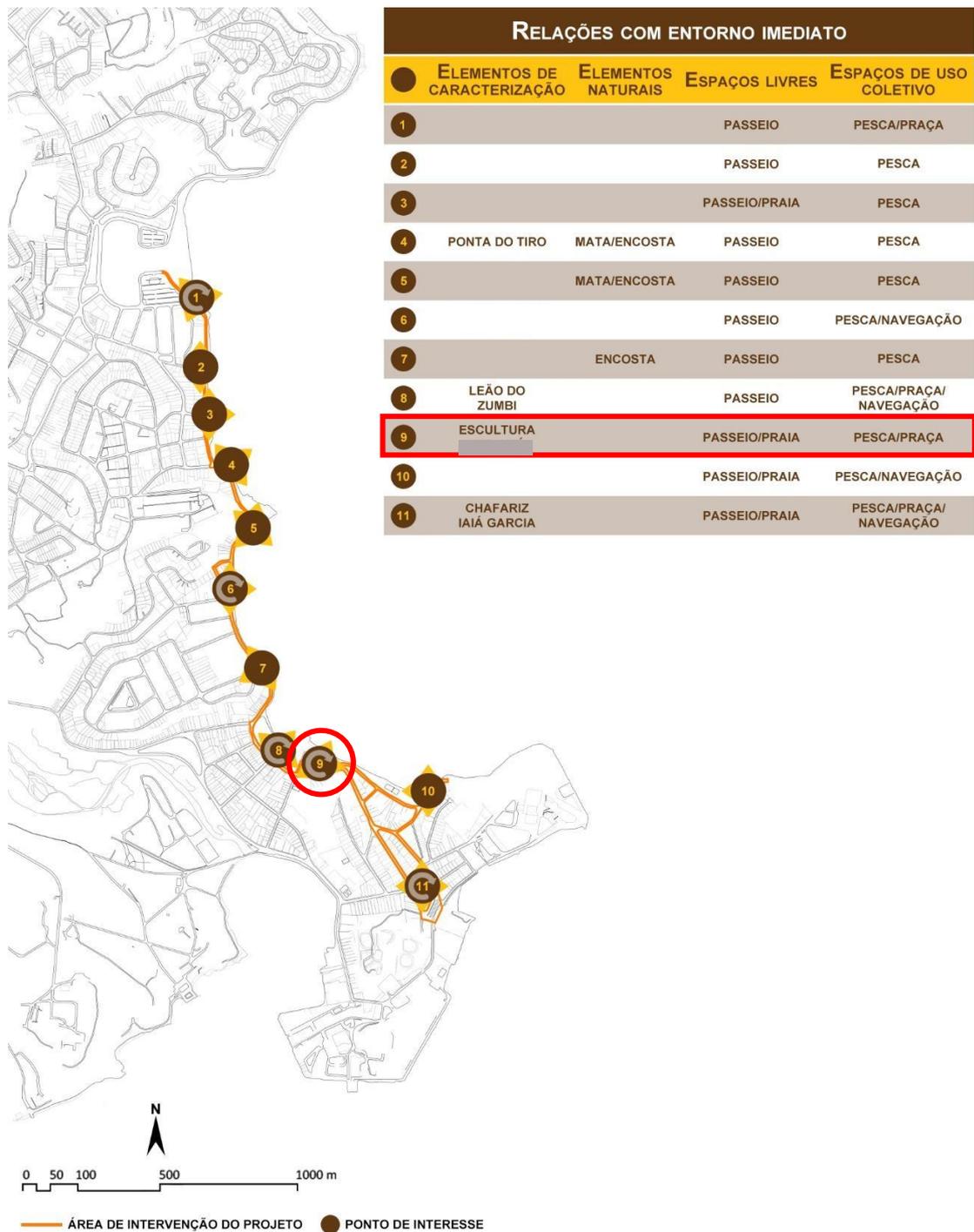


Figura 76: Mapa com identificação dos pontos de interesse e suas relações com o entorno. Em destaque, pontos de interesse que ilustramos com ensaios a partir das estratégias para valorização de praças e ativação de espaços livres públicos.

Fonte: Mapa esquemático e tabela elaborados pelo autor Vinícius Almeida, 2018.

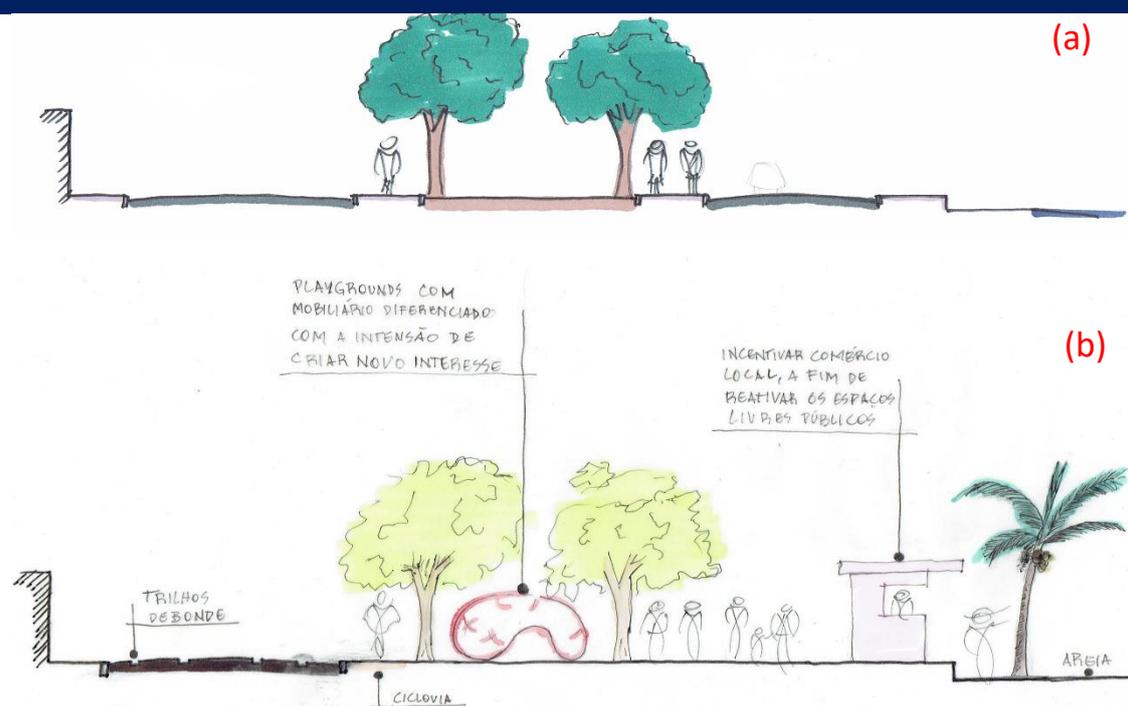


Figura 77: Ponto de interesse com ensaio a partir das estratégias para valorização de praças e ativação de espaços livres públicos. Ilustração do bairro do Zumbi hoje (a). Ilustração com aplicação de estratégias para a potencialização da praça local (b).

Fonte: Desenho esquemático elaborado pelo autor Vinícius Almeida, 2018.

Ampliação dos espaços livres a partir da retificação das ruas. Com isso, potencializamos o uso da praça, inserindo mobiliário diferenciado para criar novos interesses e também incentivando o comércio local, dando mais vida (com mais movimento) e oportunidade para movimentar a economia do bairro. Com novos interesses sobre o local, torna-se possível explorar economicamente e turisticamente o local.

4.6. Estratégias paisagísticas VI: políticas para o resgate sociocultural local

Estas estratégias incorporam ao projeto um resgate histórico, através da reintrodução do bonde, que por sua vez terá uma função alternativa como modal, além de estabelecer um elemento simbólico ao local.

Outra estratégia, consiste em introduzir alguns “medalhões” nos locais que possuem algum interesse histórico ou simbólico, criando uma vivência interativa no espaço.

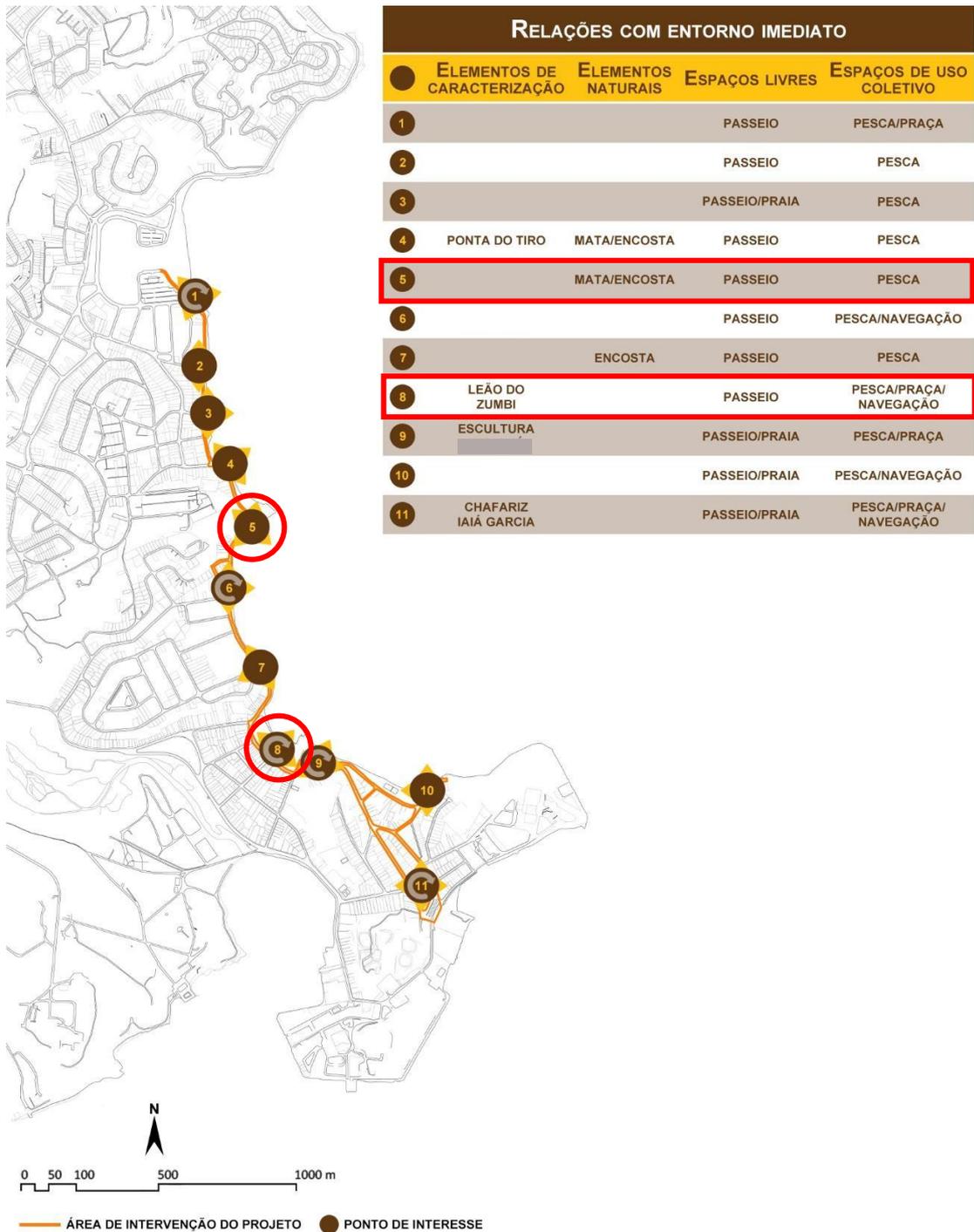


Figura 78: Mapa com identificação dos pontos de interesse e suas relações com o entorno. Em destaque, pontos de interesse que ilustramos com ensaios a partir das estratégias para o resgate sociocultural local. Fonte: Mapa esquemático e tabela elaborados pelo autor Vinícius Almeida, 2018.

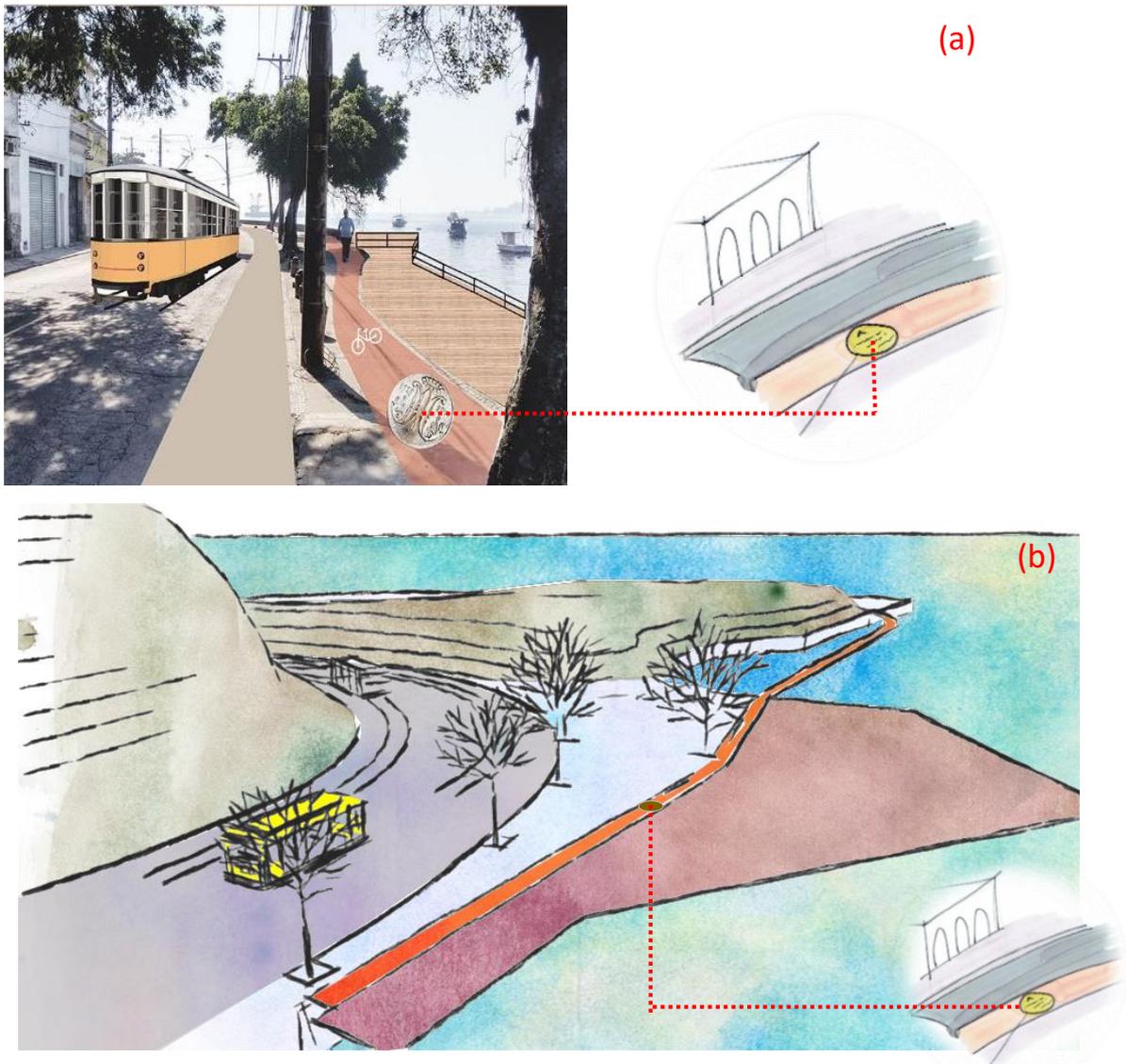


Figura 79: Pontos de interesse com ensaios a partir das estratégias para o resgate sociocultural local. Desenho com a representação dos trilhos, mostrando a intenção de reintrodução do bonde e a localização de alguns pontos de interesse histórico e cultural, com a inserção de medalhões informativos. No desenho (a) temos a sugestão de um resgate histórico das edificações, valorizando a arquitetura local. Já no (b) temos as características da paisagem como item de valor.
 Fonte: Desenho esquemático elaborado pelo autor Vinícius Almeida, 2018.

Acima, dois exemplos de reinserção do bonde como modal e resgate histórico e cultural local e inserção de medalhões informativos, trazendo a memória e conhecimento elementos da paisagem, como edifícios históricos, arquitetura regional, monumentos *etc.* A ideia é estimular o saber local, a sua identidade e sua preservação, bem como a de seus patrimônios.

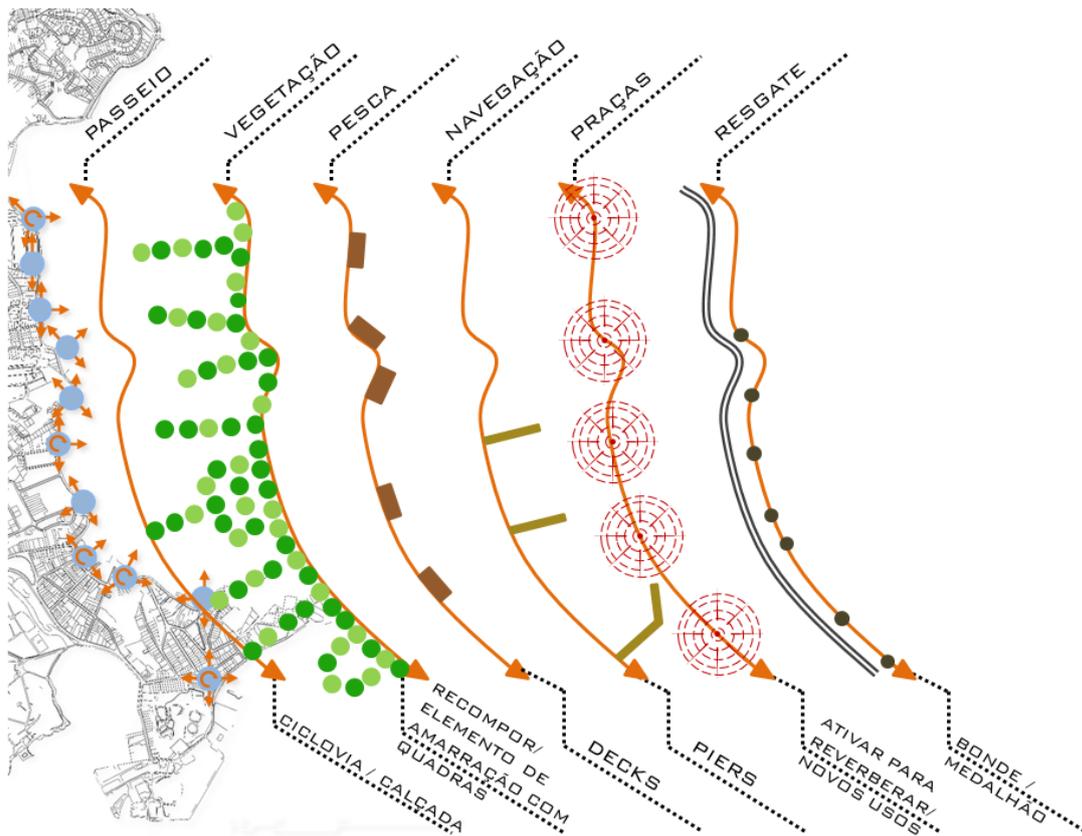


Figura 80: Esquema representativo que aponta e ilustra todas as estratégias.
 Fonte: Desenho esquemático elaborado pelo autor Vinícius Almeida, 2018.

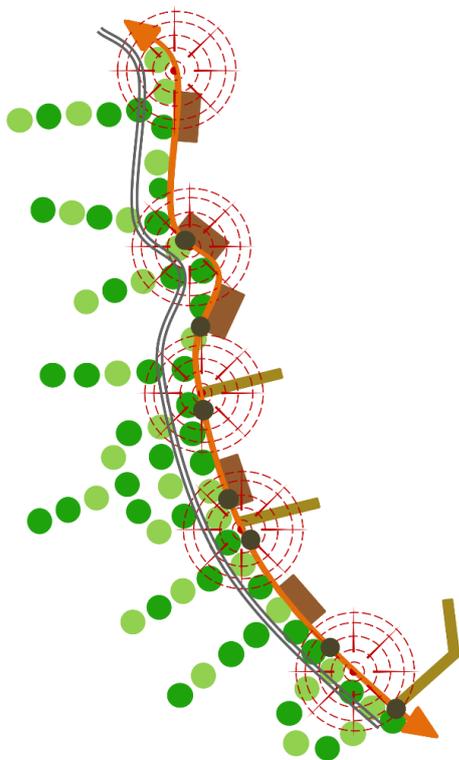


Figura 81: Esquema representativo conceitual que aponta e ilustra todas as estratégias de forma sobreposta.
 Fonte: Desenho esquemático elaborado pelo autor Vinícius Almeida, 2018.

Com estas seis estratégias paisagísticas buscamos atender demandas as quais detectamos como importantes para a construção de um projeto paisagístico (considerando primordialmente as questões referentes às camadas da paisagem, de uso estrutural, social e ambiental) e para o local (orlas da Ilha do Governador, inserida na Baía de Guanabara, Rio de Janeiro). Associamos o que, no sentido técnico, se faz necessário para a elaboração de um projeto paisagístico, somado às necessidades apresentadas pelo estudo do local que usamos como estudo de caso para as nossas intervenções.

Considerações finais

O projeto paisagístico tem como foco a estruturação dos espaços, e sua principal área de atuação refere-se a camada ambiental, ou seja, possui sua atenção voltada para questões como a influência dos aspectos climáticos ou o equilíbrio dos ecossistemas. No entanto, atualmente, as questões socioculturais têm se mostrado cada vez mais relevantes e, em alguns casos, são mais significativas se comparadas às questões ambientais.

Nossa proposta de intervenção paisagística teve como objetivo principal a reflexão sobre as questões socioespaciais e socioculturais, tendo como objeto a idealização de um projeto paisagístico para um corredor de orla urbana na Ilha do Governador na cidade do Rio de Janeiro. Nosso olhar atentou para os espaços livres públicos subutilizados neste corredor, nos instigando ao desenvolvimento de um projeto que possibilitasse a criação de um conjunto de espaços livres articulados entre si e a criação de estruturas que requalifiquem o local, com a intenção de tornar esses espaços mais ativos, além de valorizar a identidade e unidade visual da orla.

A conjuntura inicialmente proposta para pensar a discussão pretendida neste trabalho, o aporte teórico, a estrutura metodológica, o viés histórico apresentado e a dinâmica da leitura formal feita a partir de mapas, todo esse conjunto de dados e informações mediaram a discussão projetual que buscamos realizar ao longo desse trabalho. Com esses dados alinhados encontramos meios de analisar a área que é o foco de nosso estudo e construir a intervenção paisagística aqui apresentada.

O resultado de nossos estudos nos possibilitou o entalhamento da nossa ideia: repensar o passeio da orla, seu patrimônio e revalorização vegetal, seus usos sociais e do espelho d'água da Baía, a revalorização de praças e ativação de espaços livres públicos e o resgate sociocultural, percebido como de grande importância para a população local. Buscamos assim soluções que contemplassem todos estes elementos, que reunidos, permitiriam uma melhor utilização dos espaços públicos, que atualmente encontram-se degradados e/ou subutilizados.

Por fim, nosso olhar holístico para com a análise e proposta da intervenção paisagística não pôde deixar escapar um dado relevante, que embora não tenha sido possível sanar com a proposta aqui apresentada, abre espaço para tal. Percebemos, a partir da separação entre orlas de acesso livre e restrito, que esta se apresenta em percentual maior do que a primeira, considerando os espaços restritos das indústrias localizadas no bairro da Ribeira. Neste sentido, um projeto paisagístico, enquanto diretriz, também incluiria uma proposta para as zonas de uso restrito de forma que elas também fossem

contempladas, não só pelo olhar paisagístico – possibilitando uma requalificação da Paisagem, ora privada –, mas também ambiental, possibilitando a preservação também em orlas de acesso privativo.

Referências Bibliográficas

BARROS, Sandra Augusta Leão. *A escala bairro e o conceito de lugar urbano: o caso de apipucos e poço da panela no Recife*. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da fausp, São Paulo, n. 15, p. 56-74, 2004.

BERQUE, Augustin. Paisagem-marca, paisagem-matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural *In: CORRE, Roberto Lobato; ROESENDAHL, Zeny. Paisagem, tempo e cultura*. Rio de Janeiro: Uerj, 2004.

BESSE, Jean-Marc. *O gosto do mundo: Exercício de paisagem*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014.

BORDE, Andréa de Lacerda Pessôa. *Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas*. Tese de doutorado. Orientador: Prof. Roberto Segre. Rio de Janeiro, FAU UFRJ, 2006. Rio de Janeiro: PROURB, 2006.

BRASIL, Ministério das Cidades. *Manual de Reabilitação de áreas urbanas centrais*. Brasília, DF, 2008.

BRASIL, Ministério do Meio Ambiente, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. *Projeto Orla: Fundamentos para gestão integrada*. Brasília, DF, 2006.

CARLOS, Ana Fanni Alessandri. *A produção do espaço urbano: agentes e processo, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2011.

CARRARA Junior, & MEIRELLES, Helio. A indústria química e o desenvolvimento do Brasil (1500-1889). São Paulo: Metalivros, 1996. p.786.

CORNER, James. 1999. Recovering landscape as a critical cultural practice. *In: Corner, J. (ed.). Recovering landscape: essays in contemporary landscape architecture*. New York, Princeton Architectural Press, pp. 1-26.

FERREIRA, Jamylle de Almeida. A produção social da Comunidade de Jequiá: limites e desafios de resistências. *In SILVA, Catia Antonia da (org.). Pesca Artesanal e Produção Do Espaço: Desafios Para A Reflexão Geográfica*. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2014.

Disponível

em:

<

http://www.esg.br/images/Laboratorio/publicacoes/livro_geografia_das_existencias.pdf

> Acesso em 03 mai. 2018.

FREIRE, O.D. da S. (coord.) (2002) - Projeto Orla: Fundamentos para gestão integrada. 78p., Ministério do Meio Ambiente, Secretaria de Qualidade Ambiental nos Assentamentos Humanos / Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Secretaria do Patrimônio da União, Brasília, DF, Brasil. ISBN: 8577380297. Disponível em: < http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/spu/publicacao/081021_PUB_ProjOrla_fundamentos.pdf > Acesso em 05 mai. 2018.

FREIRE, O.D. da S. (coord.) (2004) - Projeto Orla: Subsídios para um projeto de gestão. 104p., Ministério do Meio Ambiente, Secretaria de Qualidade Ambiental nos Assentamentos Humanos / Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Secretaria do Patrimônio da União, Brasília, DF, Brasil. ISBN: 8577380505. Disponível em: < <http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/spu/p> > Acesso em 05 mai. 2018.

GERSON, Brasil. *História das Ruas do Rio*. Rio de Janeiro: Lacerda, 2000.

GOTTDINEER, Mark. *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: Edusp, 2010

IPANEMA, Cybelle Moreira de. *História da Ilha do Governador*. Rio de Janeiro: Mauad, 2013.

LINS-DE-BARROS, Flávia. M. *Risco e Vulnerabilidade à Erosão Costeira no Município de Maricá, Rio de Janeiro*. 2005. 147f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia - PPGG / UFRJ. Rio de Janeiro, 2005.

McHARG, Ian L. *Design with Nature*. Design with Nature Garden City, N.Y.: Natural History Press, 1969. [1992, 2ª ed.].

MAGALHÃES, M. R. A. *Arquitetura Paisagista: morfologia e complexidade*. Lisboa: Editorial Estampa, 2001.

MAGNOLI, Miranda Martinelli, Sandra Augusta Leão. *A escala bairro e o conceito de lugar urbano: o caso de apipucos e poço da panela no Recife*. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da fauusp, São Paulo, n. 15, p. 56-74, 2004.

MAGNOLI, M. M. E. M. (Org.) *Paisagem e Ambiente: ensaios*. Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. n.21 – São Paulo, FAU. p.175 a 198 – 2006

MAGNOLI, Miranda Maria Esmeralda Martinelli. *Paisagem e Ambiente: ensaios*. Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. n.1 (1986) – São Paulo, FAU. p. 18 -1986.

MARX, Murilo. *Nosso chão: do sagrado ao profano*. São Paulo: EDUSP, 1987.

MONTEIRO, Vera Delaice Paiva. *Paisagem e memória: O manguezal do jequiá na construção da memória de uma colônia de pescadores da Ilha do Governador*. Dissertação de mestrado, Rio de Janeiro: [s.n.], 2005.

MORAES, Antonio Carlos Robert. *Contribuições para a Gestão da Zona Costeira do Brasil*. São Paulo: Hucitec/EDUSP, 1999.

MUEHE, D. (Org.). *Erosão e progradação no litoral brasileiro*. Brasília: MMA, 2006.

PORTAL CARIOCA DO RIO DE JANEIRO (PCRJ). *História dos bairros*. Bairro: Ribeira. Disponível em: <
<http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=096ae1e5497145838ca64191be66f3e3> > Acesso em 24 de abr. 2018.

PORTAL CARIOCA DO RIO DE JANEIRO (PCRJ). *História dos bairros*. Bairro: Zumbi. Disponível em: <
<http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=096ae1e5497145838ca64191be66f3e3> > Acesso em 24 de abr. 2018.

PORTAL CARIOCA DO RIO DE JANEIRO (PCRJ). *História dos bairros*. Bairro: Pitangueiras. Disponível em: <
<http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=096ae1e5497145838ca64191be66f3e3> > Acesso em 25 de abr. 2018.

PORTAL CARIOCA DO RIO DE JANEIRO (PCRJ). *História dos bairros*. Bairro: Praia da Bandeira. Disponível em: <
<http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=096ae1e5497145838ca64191be66f3e3> > Acesso em 26 de abr. 2018.

PORTAL CARIOCA DO RIO DE JANEIRO (PCRJ). *História dos bairros*. Bairro: Cocotá. Disponível em: <
<http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=096ae1e5497145838ca64191be66f3e3>> Acesso em 27 de abr. 2018.

PRADO, Barbara Irene Wasinski. *Paisagem Ativa das Ilhas*. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2011.

PRADO, B. I. W. Paisagem Ativa. In: SALGADO NETO, J.B.; PFLUEGER, G. S. (Org.) Aspectos urbanos de São Luís: uma abordagem multidisciplinar. São Luís: EdUEMA, 2012. p. 236-263.

RABELO, Maria Clara. Poluição na Baía de Guanabara: Recuperação depende de gestão compartilhada e educação ambiental. **Revista Pré-Univesp**, São Paulo, nº 61, Universo, 2017.

RHEINGANTZ, Paulo Afonso. *Observação incorporada da Enseada de Botafogo, Rio de Janeiro*. Arquitextos, São Paulo, 2007.

ROBBA, Fabio, MACEDO, Silvio S. *Praças Brasileiras*. São Paulo: EDUSP; Imprensa Oficial do Estado, 2002.

RODRIGUEZ, WIENDEVOXHEL, 1998, CLARK, 1996; GESAMP, 1997 apud GRUBER; BARBOSA; NICOLODI, 2003, p.83.
http://www.ufrgs.br/gravel/1/Gravel_1_07.pdf. Acesso: 08.JUL.2018

SÁ CARNEIRO, Ana Rita; MESQUITA, Liana de Barros. Espaços Livres do Recife; Colaboradores: Elba Souto, Lúcia Veras, Neide de Azevedo, Erika de Almeida. Fábio Cavalcante. – Recife: Prefeitura da Cidade do Recife / Universidade Federal de Pernambuco, 2000.

SCHULZ, C. Norberg. O fenômeno do lugar In: NESBITT, Kate. *Uma nova agenda para a arquitetura*. São Paulo: 2008.

SEA e a KCI Technologies Inc; RIO DE JANEIRO Secretaria de Estado do Ambiente do. *Diagnóstico do Estado da Baía de Guanabara*. Relatório Parcial da Fase 2 preparado pela KCI Technologies Inc. sob o Contrato com a SEA/UEPSAM No.

017/2015 assinado entre a Secretaria de Estado do Ambiente do Rio de Janeiro – SEA e a KCI Technologies Inc. no dia 29 de dezembro de 2015.

SILVA, Heitor de Andrade; BARROS FILHO, Mauro Normando Macêdo. *Morfologia urbana e espaços livres (públicos e privados) em Campina Grande/PB*. [S.l], [2015?]. Disponível em: <http://quapa.fau.usp.br/wordpress/wp-content/uploads/2015/11/Morfologia-urbana-e-espa%C3%A7os-livres-p%C3%BAblicos-e-privados-em-Campina-Grande-PB.pdf> > Acesso em: 22 de abr. 2018.

SILVA, Rafael Freitas da, *O Rio antes do Rio, Rio de Janeiro: Babilônia Cultura Editorial*, 2015.

SOUSA C. A. *Do cheio para o vazio, Metodologia e estratégias na avaliação de espaços urbanos obsoletos*. 2010. Dissertação (Mestrado). Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa. Lisboa, 2010.

SOUTO, Judite P. *Uma vasta caieira: um estudo sobre os fabricantes de cal da freguesia da ilha do governador (1861-1900)*. 2015. Dissertação (Mestrado em História Social). Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, Niterói, 2015.

TARDIN, Raquel. *Espaços Livres: Sistema e Projeto Territorial*. Rio de Janeiro: Sete Letras/Faperj, 2008.

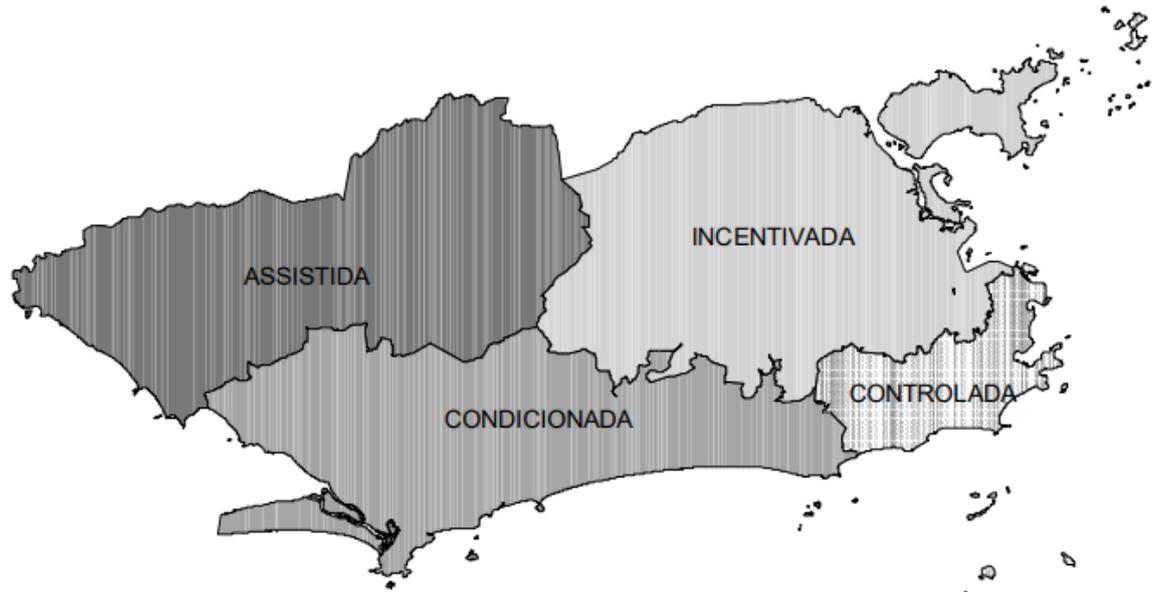
VILLWOCK, J. A.; TOMAZELLI, L. J. *Geologia Costeira do Rio Grande do Sul. Notas Técnicas*. Porto Alegre: Centro de Estudos de Geologia Costeira e Oceânica/Instituto de Geociências/ UFRGR, 1995.

WALL, A. 1999. Programming the urban surface. In: Corner, J. (ed.). *Recovering landscape: essays in contemporary landscape architecture*. New York, Princeton Architectural Press.

Anexos

Anexo 1: Anexos II e III do Plano diretor da Cidade do Rio de Janeiro³².

MACROZONAS DE OCUPAÇÃO



³² RIO DE JANEIRO. Prefeitura Municipal. Lei Complementar Municipal nº 111, de 1 de fevereiro de 2011. Dispõe sobre a Política Urbana e Ambiental do Município, institui o Plano Diretor de Desenvolvimento urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro e dá outras providências. Poder Executivo. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6165622/4162211/LC111_2011_PlanoDiretor.pdf> Acesso em: 12 de mai. 2018.

DIRETRIZES POR MACROZONA DE OCUPAÇÃO

MACROZONA DE OCUPAÇÃO CONTROLADA

1. Promover melhorias nas condições de mobilidade na mediante:
 - Racionalização do serviço de ônibus e redução de veículos em circulação, remanejamento de terminais e criação de corredores expressos para ônibus de alta capacidade;
 - apoio à implantação progressiva e contínua das linhas 1 e 4 do sistema metroviário e ampliação de sua abrangência para as áreas adjacentes, através do transporte integrado;
 - criação de alternativas para estacionamento e guarda de veículos compatíveis com as características locais em todos os bairros, com critério de prioridade para os moradores;
 - ampliação do sistema cicloviário existente, com infra - estrutura de apoio, regulamentação e fiscalização de sua utilização.

2. Elaborar plano geral para melhoria sócio-espacial do ambiente urbano nos assentamentos de baixa renda e seus entornos, para implantação de:
 - programas de regularização urbanística e fundiária;
 - projetos de urbanização;
 - VETADO.
 - Áreas de Especial Interesse Social - AEIS.

3. Promover a diversificação do uso e ocupação na Área Central, por meio de:
 - Incentivo ao uso residencial, misto com residência e de hospedagem;
 - Implantação de transporte de média capacidade na Área Central e adjacências, conexão intermodal, integração às barcas, Aeroporto Santos Dumont e à rede cicloviária.

4. Estimular a reconversão de imóveis tombados e preservados, para o uso comercial e de serviços complementares ao uso residencial, atividades de hospedagem, apoio ao turismo, culturais, artísticas e de lazer.

5. Promover melhorias urbanísticas, preservando o patrimônio cultural e ambiental de Santa Tereza, mediante:
 - estímulo à ocupação de terrenos vazios e à reforma ou reconstrução de imóveis subutilizados, visando o aumento de unidades residenciais;
 - ampliação do comércio de apoio ao uso residencial e ao turismo, com estímulo às atividades turística e cultural, preservando a identidade local;
 - racionalização da mobilidade e ampliação da acessibilidade, por meio do transporte coletivo intrabairro e integração ao transporte de massa para as Zonas Sul e Norte.

6. Priorizar a requalificação em áreas urbanas com alto potencial para a reprodução dos investimentos.

7. Controlar o adensamento e a intensidade de ocupação do solo na Zona Sul, na defesa de um ambiente urbano de qualidade, por meio de:

- contrapartidas para a preservação da qualidade do ambiente urbano na implantação de novos shopping centers de grande porte e ampliação dos já existentes;
- restrição à promoção de empreendimentos residenciais, de comércio e serviços de grande porte em áreas consideradas saturadas;
- preservação de ambientes construídos pela reutilização e conservação de imóveis de valor cultural.

MACROZONA DE OCUPAÇÃO INCENTIVADA

1. Priorizar o investimento na melhoria geral do ambiente urbano e das condições de ocupação, mediante reforço e ampliação de programas e iniciativas, tais como:

- implantação de subzonas de incentivo à produção de moradias regulares de interesse social;
- definição de Áreas de Especial Interesse Social;
- urbanização de favelas;
- regularização urbanística e fundiária;
- reconversão de edificações e reaproveitamento das estruturas existentes, vazias ou subutilizadas em áreas industriais e outras áreas degradadas.

2. Promover a criação de áreas verdes, espaços para recreação, esporte, lazer e atividades culturais, mediante as seguintes iniciativas:

- Estímulo à criação de espaços públicos e privados para atividades culturais e recreativas;
- Estabelecimento de critérios para preservação do patrimônio cultural e em especial nos bairros da VIII RA-Tijuca e da IX RA-Vila Isabel;
- Recuperação ambiental das áreas remanescentes da desativação de grandes instalações industriais, comerciais, complexos militares, industriais e de exploração mineral;
- Criação de vilas olímpicas em comunidades carentes;
- implantação do Parque de Madureira, na área remanescente da compactação das linhas de transmissão da Light, com melhoria da infraestrutura de transportes, habitação, qualificação do comércio informal e incentivo a investimentos imobiliários;
- instituição de unidades de conservação nas Serras da Misericórdia e do Engenho Novo.
- implantação de parque ecológico no entorno da cachoeira do Barata, em Realengo;

3. Promover a requalificação urbana e ambiental em áreas consideradas degradadas:

- Estruturação, integração e recuperação das áreas ao longo das linhas dos sistemas ferroviário e metroviário e remanescentes da implantação de grandes obras viárias, com a implantação efetiva dos projetos de alinhamento e estímulo à ocupação adequada do solo;
- Investimento nas obras para recuperação do sistema de drenagem das bacias e subbacias;

- Redefinição das áreas destinadas à ocupação industrial e dos pólos industriais existentes;
 - Priorização da intervenção urbanística nas áreas de favela na região do entorno ao complexo hospitalar de Acari, e em Vigário Geral, com a recuperação e ampliação do sistema de esgotamento sanitário e a criação de programas sociais e de oferta de empregos;
 - Recuperação das faixas ao longo dos rios Acari, Pavuna e Trapicheiros, entre outros, para a circulação de pedestres e incorporação dos terrenos remanescentes Metrô à malha urbana;
 - Tratamento paisagístico e reurbanização dos espaços públicos e lindeiros aos acessos a túneis e viadutos;
 - Recuperação das vias junto às estações ao longo das estradas de ferro e nos centros de comércio e serviço e ao longo das principais vias estruturadoras;
 - Implantação de Parque Ecológico na área da Pedreira Santa Luzia, no bairro da água Santa;
 - Requalificação urbana do Parque Colúmbia e seu entorno, em Acari;
4. Promover melhorias nas condições de mobilidade, mediante:
- Remanejamento de terminais e racionalização do serviço de ônibus;
 - Melhoria das condições de acesso rodoviário ao bairro do Caju;
 - Melhoria da rede viária e de transportes;
 - Estabelecer plano de prioridades para implantação dos projetos de alinhamento das principais vias de ligação do Centro com os bairros da Zona Norte;
 - Criação de linhas de transporte integrado nos bairros servidos pelo sistema metroviário;
 - Alargamento e melhorias no complexo viário nos arredores das estações e dos corredores lindeiros à linha férrea;
 - Provedimento dos terminais rodoviários, viadutos, ciclofaixas, bicicletários e edifícios– garagem, fortalecendo as centralidades regionais;
 - Melhoria das condições físicas dos terminais municipais especialmente as condições de integração dos terminais ferroviário, metroviário e rodoviário;
 - Melhoria das condições de segurança das passagens sob as linhas férreas;
 - Instalação de sinalização semafórica e gráfica, horizontal e vertical nas principais vias;
 - Implantação da Via Light, trecho Estrada Rio do Pau-Avenida Brasil-Madureira;
 - Implantação do Corredor de Transportes T5.
5. Rever a legislação de uso e ocupação do solo para promoção de melhorias específicas especialmente em Jacarepaguá e nos bairros da Ilha do Governador.
6. Promover a revitalização urbana da Zona Portuária e dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, mediante:
- Renovação urbana, com investimentos em infra estrutura e produção de moradia;
 - Requalificação dos espaços públicos, ampliação das áreas verdes e da arborização;
 - Recuperação de imóveis com importância histórica, arquitetônica ou estética, do patrimônio arquitetônico e do patrimônio cultural;

- Estímulo à implantação de hotéis, lojas, escritórios, centros culturais e entretenimento;
- melhoria das condições de acesso rodoviário ao bairro do Caju.

7. Estimular a reconversão de prédios ociosos, degradados, ou aqueles inadequados para os fins a que se destinavam originalmente, para novos usos e destinações.

MACROZONA DE OCUPAÇÃO CONDICIONADA

1. Promover a melhoria do ambiente urbano mediante:
 - Definição das áreas e comunidades onde deverão ser implantadas AEIS;
 - Incentivo à atividade hoteleira com a instalação de tipos diversificados de hospedagem;
 - Elaboração de legislação específica e revisão de parâmetros de uso e ocupação do solo;
 - Definição de critérios específicos de uso e ocupação para o entorno dos morros tombados;
 - Elaboração de plano para a área da Colônia Juliano Moreira.
2. Promover a proteção ambiental, mediante:
 - Criação de parques urbanos nas orlas das lagoas e no entorno das encostas;
 - Efetivação da implantação do Parque Marapendi;
 - Critérios para a ocupação das ilhas das lagoas da Baixada de Jacarepaguá;
 - Reflorestamento de áreas degradadas em baixadas e encostas e implantação de ecolimites;
 - Inibir a ocupação desordenada de áreas públicas e de áreas para implantação de infraestrutura na Baixada de Jacarepaguá.
3. Estabelecer plano de prioridades para implantação do sistema viário principal e promover melhorias nas condições de mobilidade na Baixada de Jacarepaguá.
4. Incentivar o desenvolvimento de atividades turísticas, desportivas e culturais, em especial o ecoturismo e atividades ligadas à educação ambiental e à pesquisa e proteção da fauna, flora e dos recursos naturais; além da:
5. Estabelecer padrões de urbanização a serem adotados nas áreas em processo de ocupação pela iniciativa privada e condições de estabelecer as contrapartidas cabíveis visando a boa da qualidade do ambiente urbano e a proteção ambiental na implantação de novos empreendimentos de grande porte.
6. Promover melhorias nas condições de mobilidade e acessibilidade em Guaratiba, mediante:
 - implantação do túnel da Grota Funda;
 - alargamento das estradas de Barra de Guaratiba, Pedra de Guaratiba;
 - duplicação da Estrada do Magarça;
 - implantação da rede cicloviária em toda a região.

MACROZONA DE OCUPAÇÃO ASSISTIDA

1. Priorizar a melhoria das condições de ocupação, mediante o reforço e ampliação de programas e iniciativas tais como:

- VETADO.
- urbanização de favelas;
- regularização urbanística e fundiária;
- implantação de infraestrutura de saneamento ambiental;
- estimular o desenvolvimento de sub-centros funcionais na região de Santa Cruz; implantação de infraestrutura de saneamento ambiental com ênfase na despoluição da Baía de Sepetiba;

2. Promover a melhoria nas condições do ambiente urbano, mediante:

- Reurbanização de áreas de interesse significativo;
- Promoção da regularização urbanística;
- Desenvolvimento de sub-centros funcionais;
- *Desenvolver o turismo na Baía de Sepetiba, através da criação de um pólo turístico no bairro de Sepetiba.

3. Promover melhorias nas condições de mobilidade e acessibilidade mediante:

- Reestruturação do sistema viário de circulação e de transporte público com prioridade para a criação de faixas exclusivas para transporte de alta capacidade nas vias estruturais, para a construção de terminais rodoviários de integração nos principais;
 - revitalização do ramal da rede ferroviária próximo à Av. Brasil;
 - Atendimento de todos os bairros por linhas de ônibus regulares;
 - Ampliação do número das passagens de pedestres ao longo da Av. Brasil e da via férrea;
 - Promoção de melhorias físicas e alargamento das principais vias;
 - Implantação de estação de integração de transporte público;
 - Ampliação da rede cicloviária na região promovendo a ligação entre os bairros de Campo Grande, Bangu e Santa Cruz/Paciência e pontos de integração com outros sistemas modais ao longo da Avenida Brasil e no Parque Industrial de Campo Grande;
 - Implantação de abrigos em todos os pontos de ônibus das principais vias;
- Intervenções visando a segurança dos usuários e acessibilidade no entorno das estações;
 - Fortalecer a integração viária e de transportes entre Campo Grande e Guaratiba;
 - promover a interligação viária dos sub-bairros do Rio da Prata de Bangu e de Campo Grande;
 - melhoria da interligação viária entre os municípios do Rio de Janeiro e Itaguaí, no final da Avenida Brasil, em Santa Cruz;
 - duplicação Estrada do Mendanha, desde a Avenida Brasil até o Largo do Mendanha;
 - construção de terminal rodoviário em Bangu;
 - promover a melhoria do transporte coletivo entre os bairros e a partir dos bairros para o centro da cidade;
 - apoiar a transformação do transporte por trem em metrô de superfície;

- apoiar a ligação ferroviária de transporte de passageiros de Santa Cruz, Matadouro, Distrito Industrial de Santa Cruz – área do Complexo Siderúrgico de Santa Cruz (CSA) – lindeira à Avenida (Reta) João XXIII cruzando o Rio São Francisco na direção de Itaguaí, passando pela área da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), já em Itaguaí.

- Incentivo ao desenvolvimento de hidrovias, visando o escoamento da produção industrial local com a devida adequação da legislação urbanística e ambiental;

4. Promover a proteção do meio ambiente natural mediante:

- Controle da ocupação de faixas marginais de proteção de corpos hídricos, privilegiando a implantação de avenidas canais, áreas de lazer, ou replantio de mata ciliar, reassentando a população localizada em áreas de risco, quando necessário;

- Implantação de Unidades de Tratamento nos rios e dragagem permanente de rios e canais, principalmente aqueles próximos às áreas de produção agrícola e às áreas sujeitas à inundação;

- Instituição e regulamentação de Unidades de Conservação Ambiental;

- destinação de recursos para a fiscalização da exploração do potencial mineral e prevenção de invasões do maciço da Pedra Branca;

- estímulo aos programas de reflorestamento das encostas e controle da sua ocupação em toda a região;

- utilização da Fazenda Modelo para o desenvolvimento de projetos ecológicos;

5. Promover a proteção conservação do patrimônio cultural utilizando-os para fins culturais, educativos e de lazer mediante:

- definição de critérios de proteção para os bens integrantes da APAC Santa Cruz;

- execução de projetos de recuperação e valorização dos bens de valor para o patrimônio cultural e do meio ambiente natural;

- apoio à criação e implantação de projetos de museografia;

- reconversão de prédios disponíveis para criação de equipamentos culturais e de lazer.

6. Estimular as atividades turísticas na região litorânea, contemplando:

- serviços e equipamentos com preservação das características ambientais e culturais;

- inventário turístico dos bens históricos, pontos turísticos, serviços e trilhas da região;

- implantação de Pólo Turístico e Gastronômico;

- abertura de trilhas de acesso às paisagens naturais.

7. Revitalizar as atividades do setor agropecuário e pesqueiro, por meio da:

- Proteção das áreas e atividades remanescentes e em atividade;

- Criação de mercados do produtor para venda dos produtos da região;

- Apoio ao desenvolvimento da floricultura, priorizando a instalação de centro de comercialização de plantas e flores;

- Recuperar as vias de escoamento da produção e as estradas vicinais.

- Organização de centros de comercialização pesqueira direta ao consumidor;

- Criação de entreposto pesqueiro;

- Criação de Reserva Extrativista de Pesca Sustentável da Baía de Sepetiba e adjacências;
- implantação de fazendas marinhas para criação de moluscos e crustáceos em Sepetiba/Guaratiba;
- implantação de escola de pesca em Sepetiba/Guaratiba;
- despoluição da baía em Sepetiba.
- alargamento da estrada de Sepetiba.

8. Saneamento e duplicação da Estrada de Sepetiba, desde o seu entroncamento, com início na Estrada da Pedra com a Rua Felipe Cardoso, até o entroncamento da Estrada do Piaí.

Anexo 2:

Tipologias de Orla	Descrição
Abrigada não urbanizada	Ambiente protegido da ação direta das ondas, com baixíssima ocupação, paisagens com alto grau de originalidade.
Semi-abrigada não urbanizada	Ambiente parcialmente protegido da ação direta das ondas, ventos e correntes, com baixíssima ocupação, paisagens com alto grau de originalidade natural e baixo potencial de poluição.
Exposta não urbanizada	Ambiente sujeito à alta energia de ondas, ventos e correntes com baixíssima ocupação, paisagens com alto grau de originalidade natural e baixo potencial de poluição.
De interesse especial em áreas não urbanizadas	Ambientes com ocorrência de áreas militares, de tráfego aquaviário, com instalações portuárias, geradoras de energia, unidades de conservação, áreas tombadas, reservas indígenas, cercados por áreas de baixa ocupação, com características de orla exposta, semi-abrigada ou abrigada.
Abrigada em processo de urbanização	Ambiente protegido da ação direta das ondas, com baixo a médio adensamento de construções e população residente, com indícios de ocupação recente, paisagens parcialmente antropizadas e médio potencial de poluição.
Semi-abrigada em processo de urbanização	Ambiente parcialmente protegido da ação direta das ondas, ventos e correntes, com baixo a médio adensamento de construções e população residente, com indícios de ocupação recente, paisagens parcialmente antropizadas e médio potencial de poluição.
Exposta em processo de urbanização	Ambiente sujeito à alta energia de ondas, ventos e correntes com baixo a médio adensamento de construções e população residente, com indícios de ocupação recente, paisagens parcialmente antropizadas e médio potencial de poluição.
De interesse especial em áreas em processo de urbanização	Ambientes com ocorrência de áreas militares, de tráfego aquaviário, com instalações portuárias, geradoras de energia, unidades de conservação, áreas tombadas, reservas indígenas, cercados por áreas de baixo a médio adensamento de construções e população residente, com características de orla exposta, semi-abrigada ou abrigada.
Abrigada com urbanização consolidada	Ambiente protegido da ação direta das ondas, com médio a alto adensamento de construções e população residente, paisagens antropizadas, multiplicidade de usos e alto potencial de poluição – sanitária, estética e visual.
Semi-abrigada com urbanização consolidada	Ambiente parcialmente protegido da ação direta das ondas, ventos e correntes, com médio a alto adensamento de construções e população residente, paisagens antropizadas, multiplicidade de usos e alto potencial de poluição - sanitária, estética e visual.
Exposta com urbanização consolidada	Ambiente sujeito a alta energia de ondas, ventos e correntes, com médio a alto adensamento de construções e população residente, paisagens antropizadas, multiplicidade de usos e alto potencial de poluição – sanitária, estética e visual.
De interesse especial em áreas urbanizadas	Ambientes com ocorrência de áreas militares, de tráfego aquaviário, com instalações portuárias, geradoras de energia, unidades de conservação, áreas tombadas, cercados por áreas de médio a alto adensamento de construções e população residente, com características de orla exposta, semi-abrigada ou abrigada.

Anexo 3: **Termo de Doação**³³

Um Lugar chamado Colônia Z – 1

“Almirante Gomes Pereira”

(Atual Z – 10)

(Termo de doação da 1ª colônia de pescadores do Brasil)

Rio de Janeiro, GB em 17 de novembro de 1920

Snr. Inspector de Marinha.

3823,

Em referência a vosso ofício nº 972-a seção de 6 de outubro último, declara-vos para os devidos efeitos fins que, atendendo á solicitação do Comando do Cruzador “José Bonifácio” do serviço de pesca e saneamento do litoral, ora resolvo conceder, a título precário, á Colônia Cooperativa de Pescadores “Almirante Gomes Pereira” para sua instalação em terreno necessário compreendido da Ponta do Mirante para dentro da Baía de Jequiá, na Ilha do Governador.

Saúde e fraternidade.

Offº 1509-Insp.P. e Costas

25 de outubro de 1920

³³ (MONTEIRO, 2005, p. 119)

Relatos

Relato 1: Sr. Sérgio, 46 anos, morador da Ilha do Governador.

Data: 11/03/2017 às 10h.

Local: Praça Iaiá Garcia, Ribeira.

Sérgio, a quanto tempo você mora aqui na Ilha do Governador?

Então, moro aqui vai fazer 40 anos... moro aqui desde uns 6 anos de idade, desde então tô aí.

Ah... que maravilha! Então quer dizer que você conhece tudo aqui da Ilha do Governador?

Quase tudo... não dá pra conhecer tudo, né?

Verdade. Já que você conhece bastante coisa... qual sua opinião sobre essa parte da orla que vai da Ribeira até o Cocotá?

Caramba! *(Meio surpreso com a pergunta)*

Na minha opinião essa orla é bem bonita... tem bastante coisas legal... só tá meio largada... cheio de remendo no asfalto, buraco na calçada... cai árvore “eles” *(acreditamos ser o poder público)* tiram e colocam uma aguada “pra” tampar o buraco de qualquer jeito... ai vai ficando tudo feio mesmo.

Outra coisa que eu percebi com o tempo é que estamos perdendo a memória local... porque uma coisa que tinha aqui perto, era uma imagem de que ficava ali numa pedra, no meio da água... logo ali no Zumbi, começando a Engenhoca... acredito que deva ser alguma coisa dos pescadores, mas tiraram ou caiu... só sei que não colocaram de volta.

Também tem esse chafariz aqui da Ribeira... que fizeram uma reforma e já tá sem funcionar... já tão largando de mão.

Pois é! (risos)

Depois dessa resposta até vou pular a próxima pergunta... (risos)

Mas qual era a próxima pergunta?

Quais problemas que você identifica nesta orla... mas nem precisa responder mais! (risos)

É verdade! (risos)

Vamos lá!

Na sua opinião o que essa orla tem de mais positivo ou bonito?

Ah! meu camarada sem dúvida a vista que a gente tem da Baía de Guanabara... apesar dela tá poluída, é um visual bem bacana.

Legal... também acho.

Então Sergio... tá finalizando.

Caso haja – de fato – um projeto pra essa orla, o que você gostaria que fosse valorizado ou preservado?

Acho que em primeiro lugar... precisamos que reformem essa orla – ela tá muito feia. E também acho que se tiver mesmo esse projeto de reforma... espero que pensem nessa coisa de valorizar essa memória do local.

Agora a última pergunta:

Que tipo de atividade você costuma fazer mais por aqui

Costumo fazer caminhadas leves e finais de semana caminho com a minha esposa... isso quando eu não tô tomando uma cervejinha com ela por aqui! (risos)

Relato 2: Celso, 43 anos, morador da Ilha do Governador.

Data: 19/05/2017 às 11:30h.

Local: Praia das Pitangueiras.

Celso, há quanto tempo você mora aqui na Ilha do Governador?

Moro na ilha há 8 anos.

Onde você morava antes?

Morava em Olaria.

Que tipo de atividade você costuma fazer por essa orla?

Gosto de praticar *stand up*... aqui nas Pitangueiras, na maioria das vezes, a água é bem calma pra praticar... Ali fica até um carinha ensinando *stand up* é bem legal.

Qual é a sua opinião sobre essa orla que vai dar Ribeira até o Cocotá, passando aqui pela Pitangueira?

Rapaz! (*Expressou dúvida*)

Minha opinião... é que essa orla é bem bacana...tem coisas para melhorar, é claro, mas no geral ela é bem bonita.

Então deixa eu fazer uma pergunta para vc complementar essa resposta.

Que o tipo de problema você identifica nessa orla?

Ah! (riso)

Então vamo lá... o primeiro problema que identifico é a poluição da água da Baía...

(Falando das condições de acesso à água...)

Outra coisa que na minha opinião é um problema, é que tem pouco acesso pra praia... a gente só consegue chegar na praia indo por essas rampas – que já vi gente escorregar – e por umas escadinhas que levam até a areia... ter mais acesso à praia seria bom...

Tem uma parte que, quando a maré tá baixa, se transforma em uma praia com areia... o acesso só através de uma rampa ou uma escadinha... não tem uma coisa assim, que valorize a praia, entendeu?

Entendi.

Outro problema que eu também vejo aqui, é que exatamente aqui nessa parte aqui da Pitangueira a calçada é muito estreita... as pessoas ficam correndo na parte da pista e é bem perigoso, porque os carros passam voados por aqui, principalmente nos fins de semana, que fica bem movimentado.

O que você acha de positivo ou de bonito nesse lugar?

Vamos combinar, né! Essa Paisagem da Baía de Guanabara é maravilhosa! Olha isso!

Outra coisa que é muito bom aqui é esse ar tranquilo e também nos finais de semana tem algumas atividades ao ar livre e fica mais movimentado. Nos fins de semana fica bem bacana, não é uma praia de Copacabana, mas ela tem um movimento bem bacana.

Caso haja um projeto para essa orla inteira aqui, o que você gostaria que fosse valorizado

Pra mim tinha que dar um jeito nessa Baía... saneamento é prioridade para esse espaço daqui... você pode ver que tem esgoto que é despejada até hoje. Acho que esse ponto pode influenciar bastante o uso dessas praias aqui, ainda mais que eu faço *stand up* aqui nessa orla.

Relato 3: Bruna, 30 anos, moradora da Ilha do Governador.

Data: 28/01/2017 às 9:20h.

Local: Feira livre da Ribeira.

Quanto tempo você mora aqui na Ilha do Governador?

Moro aqui desde que nasci.

Onde você mora hoje?

Moro logo ali na Praia da Bandeira.

Qual sua opinião sobre essa orla que vai da Ribeira, passa pela Praia da Bandeira e segue até o Cocotá?

Essa orla é linda, mas a gente sabe que não é valorizada e por isso não é cuidada. Começa pela Baía de Guanabara. É um cocô, literalmente. A Paisagem é linda, o ar é fresco, nos dias azuis você fica louco pra se jogar água adentro, mas quando encara aquela água... dá medo! Eu até queria ter coragem, tem mó galera que tem, mas eu tenho não...

Que tipo de atividade você costuma fazer aqui nessa orla

Gostaria de fazer alguma atividade, mas só consigo ter tempo nos finais de semana, quando costumo pegar minha *bike* e vir pra feira comer um pastel com caldo de cana. Tradicional!

Essa é uma boa pedida mesmo!

Qual o ponto positivo que você vê nessa orla?

Isso que eu te falei! Ela é linda, fresca, a Ilha do Governador ainda se mantem, de alguma forma, um bairro tranquilo, é gostoso caminhar por aqui. As pessoas cumprimentam, tão animadas, é agradável!

Também acho que essas feiras livres são um ponto positivo... Adoro esse clima descontraído que as feiras têm... isso me faz bem.

Gosto dessa feira daqui, acho o ambiente divertido e ainda tem, lá do outro lado – na outra ponta da feira – uma praça que tem mais atividades quase o dia todo, é bem legal!

O que mais tem de especial nessa feira?

Acho que essa feira foi uma das primeiras da ilha, se não a primeira, ela era mais cheia... meu pai... que, nasceu e foi criado aqui na Ilha, morou até aqui na Praia da Ribeira, quando a praia ainda vinha nos pés da casa dele.. ele disse que essa feira já teve mais barracas.

O que você vê como prioridade nessa orla? Uma coisa!

A saúde da Baía de Guanabara!!

E, caso houvesse um projeto pra essa orla, quais coisas, no plural, você acha que merecia atenção?

Atenção pra Baía de Guanabara! Eu ainda quero poder mergulhar nessa água! Eu até já tomei um dia, mas eu era pequena, não sabia o que tava fazendo.. meus amigos brincavam de afastar a cólera, que era uma espuma esquisita que às vezes aparecia (muitos risos)... ai gente, que horror... mas segundo minha mãe a praia era mais limpa, isso me acalanta um pouco...

Manutenção dos equipamentos. Nada por aqui é cuidado... Uma ciclovia que se possa chamar assim, isso aqui que eles fizeram e saíram por aí dizendo que tinham feito tantos quilômetros de ciclovia é uma piada! Dá um mole os carros passam por cima!

Ai, o bonde! Meu sonho era ver o bonde!! Eu vejo nas ruas os trilhos aparecendo e imagino como devia ser...

Relato 4: Dionísio, 69 anos, morador da Ilha do Governador e taxista.

Data: 29/06/2017 às 20h.

Local: Praia da Bandeira.

Seu Dionísio quanto tempo o senhor mora na Ilha do Governador?

Ih meu filho, já perdi até as contas... moro aqui desde criança... tenho 69 anos e desde que me entendo por gente moro na Ilha do Governador.

Opa! Então o senhor é pessoa perfeita para responder às minhas perguntas, vamos lá! Sabe o trecho que vai da Ribeira ao Cocotá, passando pelo Zumbi, Pitangueiras e por aqui na Praia da Bandeira?

O quê que tem?

O que você acha dessa área? Qual sua opinião sobre essa parte da ilha?

Nossa! Coincidência você perguntar por essa parte... Essa parte da ilha é bem bonita... eu morava por ali, quando criança.

Você sabia que tinha uma linha de bonde que passava por aqui?!

Já ouvi falar!

Esse bonde ia da Ribeira até o Bananal, passava por esses bairros todos que você tá falando, só fazia um desvio ali na rua daquele colégio que acabei de esquecer o nome. (risos). Era bem legal.

Falando com você, me veio algumas memórias... Lembro de levar, de bonde, a marmitta do meu irmão... saía de casa, lá perto do Morro do *Boogie Woogie*, vinha

andando pela rua de chão... era cheio de mato e não tinha asfalto... descia a ladeira e chegava na praia da bandeira e pegava o bonde até o Bananal, onde meu irmão trabalhava.

Nossa que saudade do bonde, imagina isso aqui agora. Ia ficar bem bonito, né?

Também acho que ia ficar bem legal.

Quanto à aparência dessa orla, tem alguma coisa que o senhor gostaria de opinar?

Ah meu filho... eu acho que essa parte aí tá bem largada... ninguém faz nada e quando faz... faz uma coisa meia boca... você pode ver até por estas pontes aí que os pescadores usam... eles mesmos que fazem as melhorias pra eles usarem.

Eles usam qualquer coisa... já vi porta, escada de madeiras, madeiras de corrimão... eles colocam de qualquer jeito improvisado e isso é bem perigoso pra eles, mas fazer o que? Eles precisam trabalhar.

Qual outro tipo de problema que você identifica nessa orla?

Essa orla tem bastante coisa pra falar, mas o que eu me lembro agora é o asfalto e nas calçadas... vira e mexe aparecem alguns buracos que ficam durante um tempão e não fazem nada.

Outra coisa também são as quedas das árvores, que quando caem, quebram tudo e deixam um buraco enorme, mas eles tampam... de qualquer jeito, mas tampam. Aí fica aquele remendo..

Muita sujeira, essa imundície dessa Baía, coitada.. nem é culpa dela.. as vezes é um cheiro ruim.. muita sujeira. Ratos, barata, imagina né...

Melhoria pros pescadores... po, muitos deles vivem disso! É importante o governo olhar pra eles. Mas tão nem aí!

Na sua opinião o que tem de positivo aqui nessa orla?

Ah garoto!...sou meio suspeito para falar, eu gosto muito da Ilha do Governador, mas é isso essa vista maravilhosa que a gente tem aqui da Baía de Guanabara... é um lugar tranquilo e calmo, com clima de cidade de interior, tudo bom. As pessoas se conhecem, se falam, conversam. Não é mais todo lugar que é assim... Ainda tem casa de muro baixo (risos), acredita? Quem dera isso não fosse novidade né... mas um dia não foi! (risos) Ainda tem casa assim... A gente via a casa do outro, pegava boldo do quintal do outro, romã, acerola...e tava tudo bem...

Caso haja um projeto para essa orla, o que você gostaria que fosse valorizado?

Oh meu filho, já fazer alguma coisa já tava bom, sabe?

Alguma coisa aqui que pudesse deixar um ambiente bem bacana. Acho que alguma coisa que já tire esse aspecto de improvisado já tá de bom tamanho... o pessoal já usa desse jeito mesmo, imagina se eles fizerem alguma coisa mínima, entendeu. Não precisa fazer nada mirabolante.

Relato 5: Jeane, 33 anos, moradora da Ilha do Governador.

Data: 14/12/2017 às 22h.

Local: Pitangueiras.

Então Jeane, Quanto tempo você mora na Ilha do Governador?

Moro na Ilha desde que nasci.

Na sua opinião, o que você acha dessa orla que vai da Ribeira até o Cocotá?

Ah! acho ela muito deserta durante a semana, principalmente aqui na Pitangueiras... final de semana ela é muito cheia, mas a noite fica um lugar muito escuro.

O que você identifica de negativo ou problema dessa orla?

O maior problema dessa orla, mas também da ilha, é a oferta de transporte público... ônibus aqui, é uma vez na vida e outra na morte... benza Deus!

O que tem de positivo ou de bonito nessa orla?

Sabe que eu não sei, tô tão acostumada olhar para essa praia...já faz parte da minha rotina olhar para praia.

O que eu acho bonito, é a proximidade da Baía de Guanabara... de onde moro – aqui de frente – é maravilhoso acordar e olhar para a praia.

Mas é só isso também, porque as vezes o cheiro da maresia tá insuportável e essa água é toda poluída... sei lá!

Caso haja um projeto para essa região, o que você gostaria de valorizar?

Ah eu acho que vocês deveriam se preocupar em colocar alguma coisa que dê mais vida nessa orla.

Outra coisa que seria legal é colocar mais iluminação, porque é muito escuro e deserto à noite.

Por último, qual tipo de atividade que você faz aqui nessa orla?

A minha única atividade aqui nessa orla é tomar cerveja... não sou dessas saudáveis... sou bem sedentária mesmo. (risos).