



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA PAISAGÍSTICA

Reunindo as Madureiras:

por uma construção poética da paisagem

Dissertação de Mestrado

Paulo Neves Siqueira

Orientação / Patrícia Maya Monteiro

Rio de Janeiro

2018

CIP - Catalogação na Publicação

N119
fr
Neves Siqueira, Paulo
Reunindo As Madureiras, Por uma construção
poética da paisagem / Paulo Neves Siqueira. -- Rio
de Janeiro, 2018.
127 f.

Orientador: Patricia Maya Monteiro.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do
Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo,
2018.

1. Projeto de Arquitetura Paisagística em
Madureira. 2. Construção poética da Paisagem. I.
Maya Monteiro, Patricia, orient. II. Título.

Paulo Neves Siqueira

Reunindo as Madureiras: por uma construção poética da paisagem

Dissertação submetida ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura Paisagística da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), com o objeto de obtenção do título de mestre.

Aprovado em 26/06/2018.

BANCA EXAMINADORA:

Professora Dra. Patrícia Maya Monteiro (Orientadora)
FAU- UFRJ

Professor Dr. Cristovão Fernandes Duarte
FAU - UFRJ

Professora Dra. Máira Machado Martins
Departamento de Arquitetura e Urbanismo-PUC-RIO

Rio de Janeiro
Junho 2018

Agradecimentos

Agradeço à professora Patricia Maya pela orientação, aprendizado e apoio durante a produção deste projeto.

Aos professores, colegas de turma e todos do PROURB, Pela gentileza e oportunidade.

Ao arquiteto Ivan Rezende e colegas de trabalho, pela generosidade e paciência.

Aos meus pais e irmãos, pelo amor e carinho.

Agradeço a todos que de alguma forma contribuíram nesta trajetória.

Especialmente, agradeço a minha esposa pelo companheirismo, amor e carinho.

RESUMO

Reunindo as Madureiras: por uma construção poética da paisagem

Paulo Neves Siqueira

Orient. Prof^a.Dra. Patrícia Maya Monteiro

Este trabalho apresenta uma proposta de intervenção nas Estações Ferroviárias de Madureira, Magno e no entorno imediato ao bairro de Madureira, cidade do Rio de Janeiro. A partir das dimensões territoriais e representativas, o trabalho busca introduzir no método projetual elementos da linguagem poética, para o desenho da paisagem. É inspirado pelos conceitos de arte e linguagem em Aristóteles e na “contradição”, como fundamental à criação poética, em Octavio Paz . A proposta pretende minimizar os impactos das infraestruturas de transporte na fragmentação do bairro. A divisão será analisada, gerando em seguida, alternativas projetuais na melhoria da paisagem do bairro. O trabalho é, ao mesmo tempo, uma investigação experimental sobre os limites na criação da paisagem e uma intervenção na complexa paisagem de Madureira. Será aproximando arte e paisagem que o projeto pretende valorizar os caminhos cotidianos como patrimônios preciosos à vida nas cidades.

Palavras-chave: Criação poética. Paisagem cotidiana. Madureira.

ABSTRACT

Reuniting the two Madureiras: for a poetic construction of landscape

Paulo Neves Siqueira

Orient. Prof^ª.Dra. Patrícia Maya Monteiro

This dissertation proposes an architectural project for the Madureira and Magno Railway Stations, as well as their immediate surroundings in Madureira, a district in the city of Rio de Janeiro.

The paper presupposes an understanding of the urban landscape as representation and as territory. Innovating on project methodology, it incorporates elements of the poetic language as a fundament of landscape design. It is inspired by the concepts of art and poetic construction by Aristotle, and by the idea of “contradiction”, as fundamental for the poetic creation, by Octavio Paz. The proposal aims at minimizing the negative impact of fragmentation on the Madureira urban landscape. Such fragmentation by the transport infrastructure will be analysed, bringing to light project possibilities for the landscape. The paper is both an experimental investigation on the limits of landscape design and an intervention proposal for the Madureira complex landscape. By bridging art and landscape, the project aims at valueing the daily comings and goings as precious legacy for life in the cities.

Key-words: Poetic creation. Daily landscape. Madureira.

Sumário

Introdução	13
1 Paisagem, Território, Representação e Poética	16
1.1.A Território	18
1.1.B Representação	19
1.1.C As dimensões da paisagem na proposta	21
1.2 Linguagem poética	22
1.2.1 Elementos da linguagem poética	23
1.3 Apropriação dos elementos da linguagem poética	26
1.4 A linguagem poética na paisagem	29
2 Metodologia e operacionalidade	36
2.1 Métodos territoriais	37
2.2 Métodos Representativos	41
2.2.A Novas Representações	41
2.2.B O croqui no projeto	43
3 As Madureiras	46
3.1 Breve histórico do bairro	49
3.2 Delimitação do espaço de projeto	51
3.3 Elementos estruturantes urbanos	52
3.4 Análise do recorte	60
4 O projeto de intervenção - Reunindo as Madureiras	72
4.1 A ideia	73
4.2 Quatro pontos de intervenção	73
4.3 Intervenções	77
4.4 Estação Ferroviária de Madureira	80
4.5 Estação Ferroviária de Magno/Mercadão de Madureira	94
4.6 Viadutos Negrão de Lima e Transcarioca	102
4.7 Praça CUFA (Faixa de transmissão)	110
Considerações finais	119
Referências Bibliográficas	130
Lista de Imagens	131

Introdução

A proposta “Reunindo as Madureiras: por uma construção poética da paisagem” investiga novos métodos para o processo projetual, incorporando elementos da criação poética como fundamentos da arquitetura da paisagem. A investigação busca desenvolver novas possibilidades de criação projetual dando destaque ao papel da fantasia e da imaginação no projeto paisagístico.

Esta pesquisa-projeto tem como principal finalidade a realização de uma proposta de arquitetura da paisagem em um recorte de Madureira. O bairro, localizado no coração da zona norte, a vinte e dois quilômetros do centro da cidade do Rio de Janeiro, destaca-se por sua importância cultural e econômica na região. Em suas paisagens observa-se o impacto de grandes equipamentos e infraestruturas (viadutos, linhas férreas e torres de alta tensão).

O estabelecimento destas infraestruturas no bairro gerou uma relação complexa de benefícios e prejuízos na paisagem. Se por um lado, as linhas férreas e viadutos transportam e conectam muitas pessoas pela cidade, por outro, o tecido urbano é por eles dividido e fragmentado. Os impactos dessas infraestruturas são diariamente percebidos nas calçadas áridas, marginais aos muros do trem, e nos baixios dos viadutos e muros, mal conservados, o abandono é uma realidade.

O reconhecimento dessas infraestruturas como pré-existências importantes e permanentes para a organização da paisagem é um ponto de destaque nesta pesquisa. A proposta pretende intervir sobre essas infraestruturas e seus efeitos no bairro. Propondo ações que busquem reestruturar física e visualmente as dinâmicas do bairro, reuniremos os lados divididos pelas linhas férreas e viadutos.

O processo de reunião do bairro se dará através de duas estratégias: uma mudança física nos espaços de transição, e uma mudança na experiência do pedestre pelos caminhos do bairro.

Os espaços de transição serão alargados, melhorando os fluxos de troca entre lados. A mudança na experiência do pedestre pelo bairro será transformada com novas rotas e caminhos e pela incorporação de imagens poéticas no espaço. Assim, serão dadas ao pedestre novas sensações e surpresas ao caminhar pelo bairro.

Este ponto de vista sobre a paisagem valoriza a imaginação e a fantasia como recursos científicos, na pesquisa e projeto do espaço urbano. Como disse Albert Einstein,

”a imaginação é mais importante que o conhecimento, o conhecimento é limitado, enquanto a imaginação abraça o mundo inteiro, estimulando o progresso, dando à luz a evolução. Ela é rigorosamente falando é um fator real na pesquisa científica” (Albert Einstein, Sobre Religião Cósmica e Outras Opiniões e Aforismos (1931).

Estrutura da dissertação

O trabalho está dividido em quatro capítulos. O primeiro dedica-se a trazer teorias e métodos de que nos apropriamos para intervir sobre a paisagem. Apresentamos, também as dimensões da paisagem utilizadas na pesquisa e pontos de encontro com a linguagem poética. Traremos ainda referências desta linguagem observadas em projetos existentes. O segundo capítulo apresenta a metodologia utilizadas na produção da pesquisa/projeto.

Dividimos as ações metodológicas em duas dimensões:

1-Métodos de pesquisa vinculados à dimensão territorial e diretrizes ligadas ao sítio onde será desenvolvido o projeto de intervenção.

A saber:

- A análise do sítio, percursos, delimitação do recorte e elementos estruturantes;
- Pesquisa de campo e bibliográfica, com levantamento cartográfico, reconhecimento de atributos biofísicos, socioculturais e urbanos.

2-Métodos de pesquisa vinculados à dimensão representativa e diretrizes ligadas ao desenho como uma ação projetual.

Em Destaque:

- O papel do croqui;
- As novas representações da paisagem como pontos importantes no projeto.

O terceiro capítulo apresenta o bairro de Madureira, objeto da intervenção. Trazemos para análise o contexto espacial, histórico, as infraestruturas e as dinâmicas de uso e apropriações dos espaços públicos do bairro.

O último capítulo é a proposta de intervenção no recorte de Madureira. O projeto busca minimizar os impactos causados pelas barreiras físicas existentes. As intervenções propostas criarão percursos e novas possibilidades de conexão, ao mesmo tempo em que convidem o habitante a redescobrir a paisagem cotidiana.

A intenção do projeto paisagístico é, então, suscitar no habitante que transita por Madureira novos diálogos visuais e experiências sensoriais. No percurso cotidiano pretende-se reestruturar as dinâmicas espaciais, incluindo a fantasia e a imaginação. Trazer à luz e a consciência as condições climáticas e o espaço natural.

Pretendo, assim, que o projeto, com os fundamentos da linguagem poética e arquitetura paisagística, semeie novos olhares. Os sentidos, sensações e percepções serão ressignificados, naquele que vier a transitar por Madureira.

Capítulo 1.0

Paisagem, Território,

Representação e Poética.

“ A visão não é o mais importante. O olho vê, a memória revê e a imaginação transvê. A transfiguração é o mais importante para o poeta e artista.” (Manuel de Barros-2002)

Este estudo sobre paisagem e linguagem poética inicia-se apresentando dois pontos de vista sobre o conceito de paisagem. A paisagem sempre teve um conceito amplo e percebido de inúmeras maneiras. Entre as definições descritas no dicionário estão: “extensão territorial que se abrange com um lance de vista” e “desenho, quadro, gênero literário que representa ou que se descreve um sítio campestre” (Aurélio, 2016). Nesta pesquisa apresento duas dimensões independentes e complementares sobre paisagem. São elas território e representação. A primeira dimensão trata a paisagem como um lugar físico, tangível e, principalmente, ocupado. Já a segunda, apresenta a paisagem a partir da relação entre observador e ambiente. Estas dimensões, apesar de aparentemente distantes, são apresentadas como complementares nesta aproximação.

A dimensão territorial da paisagem será apresentada como um alerta e compromisso em tratar a paisagem como lugar real de convívio e experiências. A dimensão representativa da paisagem, surge na criação pictórica. Ela será aqui tratada como ponto de conexão entre arte e paisagem.

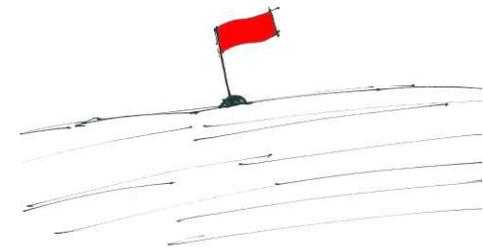
Destaco, a seguir, alguns pontos sobre essas dimensões.

1.1.A - Território

A paisagem vista como uma dimensão territorial apresenta características importantes. Ela vincula a paisagem a um lugar físico e ainda condiciona este lugar a um relacionamento de posse e ocupação por um agente externo. O espaço somente torna-se território após ser apropriado por alguém. Para Maya-Monteiro, ‘o território se refere à ocupação, a uma territorialidade, a apropriação do espaço, a uma jurisdição’. (2008:201)

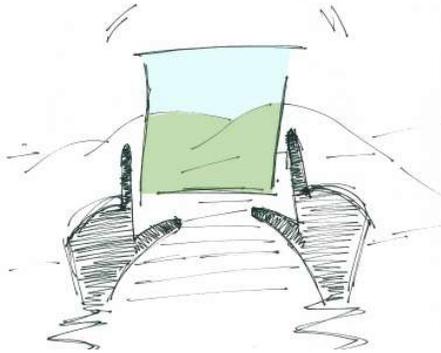
Veremos nesta pesquisa a paisagem diretamente vinculada ao agente que se apropria dela. Traremos, ainda, ideias sobre a ação de perceber o espaço como um movimento de apropriação da paisagem, na medida em que compreende o olhar e a percepção como uma ação ativa de construção da paisagem em nossa consciência. Farei um convite ao leitor para pensar o olhar sobre a paisagem como um exercício de habitar. Quando reconhecemos e imaginamos uma paisagem, estamos construindo imagens em nossa consciência. Nesse exercício de perceber, construir e reconstruir imagens, reafirmamos a ideia de habitar exposta por G. Neske e Pfullingen sobre o pensamento de Martin Heidegger.

No texto **Construir, Habitar, Pensar**, dos autores G. Neske e Pfullingen, o construir e habitar se aproximam a tal ponto que podem confundir-se. O “construir não é, em sentido próprio, apenas meio para uma habitação. Construir já é em si mesmo habitar”. (1951:126) . Quando nos apropriamos de um lugar e o transformamos em um território, estamos iniciando nosso processo de construir e habitar. “O construir seria uma ação pertinente ao ser humano, ação necessária ao homem. O habitar seria um construir e reconstruir contínuo do homem enquanto vivo” (ibid.:128). Esse processo ocorre principalmente na vivência do espaço cotidiano. Quando conhecemos um local, percebemos e construímos imagens sobre ele. À medida que nossa experiência se prolonga, construímos novas imagens e memórias. Poderíamos dizer que habitamos à medida em que construímos diariamente novas percepções e memórias de nossas paisagens e territórios.



F.1 - croqui- Território

1.1.B- Representação



F.2 - croqui- Representação

Para compreender a paisagem a partir da dimensão representativa, precisamos lembrar que para haver uma representação é necessária a ação de um agente que percebe e representa algo. O conceito de paisagem como representação de um lugar coloca nas mãos do agente que representa e descreve o espaço, a condição de autoria na ação. “Assim o domínio da paisagem através do olhar é o que origina um sentido de representação à paisagem . (Maya-Monteiro, 2008, p.204). A paisagem nesta condição sempre será apresentada através da mediação de um agente. Ocorre através de alguns processos, entre eles a construção de imagens. O processo de perceber um ambiente sempre estará atrelado à construção de imagens, assim como quando propomos a representar uma ideia ou paisagem, acabamos voltando para o campo da imagem.

Apresento a dimensão representativa em situações distintas, a primeira contida no processo de percepção, e a segunda, atrelada à construção artística.

Na primeira situação analisamos as ações de perceber uma paisagem. Esse processo geralmente ocorre em dois momentos: perceber, captando informações através dos sentidos, e representar o que foi percebido em imagens dentro de nossa consciência.

Nossos sentidos não possuem a capacidade de captar todas as informações contidas em uma paisagem,. Como diz o professor de literatura Paulo Cesar Lopes no documentário **Janela da Alma**, “cada experiência de olhar é um limite, a gente não conhece as coisas como elas são; só mediado pela nossa experiência” (Jardim e Carvalho,:2001). Neste sentido, as imagens construídas em nossa consciência nunca seriam uma reprodução perfeita da realidade. O exercício de perceber se assemelharia muito à ação de descobrir e reproduzir a realidade e ao reproduzi-la, acabamos por recriá-la em nossa consciência através de imagens. Segundo o olhar de Bergson,

“A matéria, para nós, é um conjunto de ‘imagens’. E por ‘imagem’ entendemos uma certa existência que é mais do que aquilo que o idealista chama uma representação, porém menos do que aquilo que o realista chama uma coisa - uma existência situada a meio caminho entre ‘coisa’ e a representação.” (BERGSON, 1999,p.02).

A dimensão representativa da paisagem, como processo de percepção, será tratada como um processo de construção de imagens, que são captadas e assimiladas como uma representação de coisa, por cada indivíduo, em sua consciência.

Na segunda situação, tratamos a representação da paisagem através do processo pictórico e artístico, processo que tem origem na Renascença. Aristóteles (1991, p.245) apresentava a obra de arte como uma “mimese” da natureza, a partir desta afirmação a obra de arte aproximar-se-ia da ideia de representação apresentada acima. Entretanto é importante deixar claro que ambas são distintas.

Quando apresentamos a percepção como uma possibilidade de representação, estamos relativizando e tornando particular a cada indivíduo a sua percepção da paisagem. Porém, a representação artística possui atributos outros que a distinguem.. “A imagem poética tem um ser próprio, um dinamismo próprio” (Bachelard,1993, p.183). Ela sempre será uma ação proposital, organizada e disposta a causar efeitos, e principalmente propondo-se a colocar em cheque as imagens enraizadas em nossa consciência. Ela geralmente se coloca um compromisso com a liberdade.

Desenvolverei mais à frente as características da construção poética pertinentes ao estudo.



F.3 - Democrart_Salvador_Dali

1.1.C- As dimensões da paisagem na proposta

Trato as dimensões de território e representação como abordagens válidas nesta pesquisa, entretanto desenvolvo a ideia de paisagem a partir de um lugar que ficaria entre esses dois pontos, a paisagem como lugar do ‘entre’. É representação na medida em que a percepção humana propõe uma mediação entre natureza e experiência e a descrição de um lugar. E é também território de vivências, determinado por uma ocupação individual ou coletiva. Assim como afirma Berque (1998, p.86), “a paisagem é plurimodal (passiva, ativa, potencial etc) como é plurimodal o sujeito para o qual a paisagem existe” . Estas dimensões de paisagem apresentadas aqui são fundamentais para uma aproximação à linguagem poética, pois nos permitem compreender um mesmo lugar a partir das seguintes possibilidades tão distintas de compreensão: uma vinculada à percepção social, cultural e ao olhar, e outra comprometida com a experiência física no local. Nossa intervenção propõe-se a permear essas duas dimensões, construir sobre o espaço real de uma paisagem com grandes conflitos em relação à apropriação do território, e também buscar instigar o habitante a recalibrar seu olhar e atitude sobre a paisagem conhecida e representada em sua consciência.

1.2 - Linguagem poética

Abordo agora a construção poética a partir dos seguintes fundamentos: o conceito de arte e estrutura poética em Aristóteles (1991, p.245) e o elemento 'contradição' como fundamental à criação poética, em Octavio Paz (2014, p.59). O objetivo é criar um arcabouço de estratégias que serão trazidas para a intervenção na paisagem, tanto na criação do discurso como na ação física.

A definição de arte para Aristóteles como sendo mímese da natureza, está muito clara no estudo em sua 'Poética'. Tal definição é o ponto inicial para compreender a origem da poesia. Nas palavras do filósofo, "a epopéia, a tragédia, assim como a poesia ditirâmbica e a maior parte da aulética e da citarística, todas são em geral, imitações" (1991, p.245). Sua visão ímpar das manifestações poéticas revela-se ainda mais especial nas causas e propósitos que ele atribui a essas 'imitações'. "Ao que parece, duas causas, e ambas naturais, geram a poesia. O imitar é congênito no Homem (e nisso difere dos outros viventes, pois, de todos, é ele o mais imitador, e por imitação, aprende as primeiras noções), e os homens se comprazem no imitado" (1991,p.248). Essa relação entre compreensão e prazer permeia todo seu estudo sobre a poética.

Octávio Paz apresenta a obra de arte como um caminho em direção à liberdade, estruturada a partir do manejo da contradição e da ironia. Faz uma análise da obra de Duchamp, e destaca a contradição como um agente de percepção: "A liberdade não é um saber, mas aquilo que está depois do saber. É um estado de ânimo que não só admite a contradição como busca nela seu alimento e seu fundamento (2014, p. 59). .

Destaco neste texto três elementos da construção poética, em Aristóteles: o ritmo, a trama e a peripécia.; e o elemento 'contradição' em Octávio Paz .

1.2.1 Elementos da linguagem poética

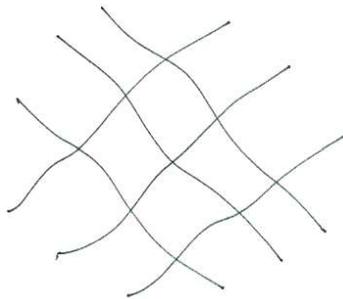
Ritmo

Aristóteles (1991, p.245) apresenta o ritmo como um importante elemento na criação das manifestações poéticas. Para ele, “nas sobreditas artes (...) na verdade, todas elas imitam com o ritmo, a linguagem e a harmonia” (1991, p.245).

Octávio Paz também destaca uma grande importância do ritmo para a poesia. Para ele “toda linguagem, por inclinação natural, tende a ser ritmo” (2015, p12). Mas é na poesia que esse ritmo se manifesta mais plenamente, “o ritmo é condição do poema, enquanto que é inessencial para a prosa”(2015, p.11).



F.4 - croqui- Ritmo



F.5 - croqui- Trama

Trama

Aristóteles apresenta a trama, em sua Poética, como um dos elementos mais importantes “pois a tragédia não é imitação de homens, mas de ações e de vida”(1991, p.252). O filósofo apresenta ainda estratégias para elaborar a trama de uma tragédia entre ‘nó’ e o ‘desenlace’. Através desse binômio seria possível organizar o enredo e a unidade da trama, estruturando da seguinte maneira: “o nó é toda parte da tragédia desde o princípio até aquele lugar onde se dá o passo para a boa ou má fortuna; e o desenlace, a parte que vai do início da mudança até o fim.”(1991, p.252). Esses elementos geralmente são acompanhados pela peripécia.

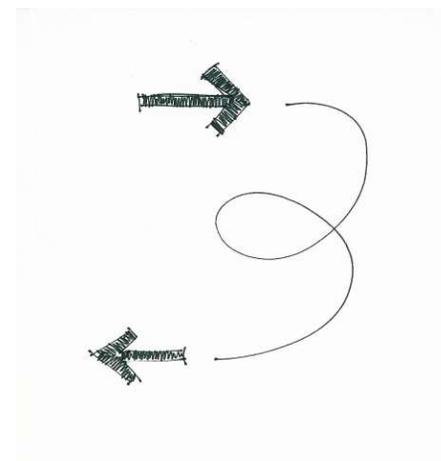
Peripécia

De acordo com a "Poética", de Aristóteles, a peripécia se dá quando, no desenrolar da tragédia, os fatos ou circunstâncias culminam em uma situação aguda de conflito e inversão de sentido ou significado.

“Peripécia é a mutação dos sucessos no contrário, efetuada do modo como dissemos; e esta inversão deve produzir-se, também o dissemos, verossímil e necessariamente. Assim, no Édipo, o mensageiro que viera no propósito de tranquilizar o rei e de libertá-lo do terror que sentia nas suas relações com a mãe, descobrindo quem ele era, causou o efeito contrário; e no Linceu: sendo Linceu levado para a morte, e seguindo-o Danau para o matar, acontece o oposto — este morre e aquele fica salvo” (1991 p. 258).

Este mecanismo estruturado dentro da trama da tragédia seria capaz de causar no leitor uma situação de surpresa e transe, “o reconhecimento com peripécia suscitará terror e piedade, e nós mostramos que a tragédia é imitação de ações que despertam tais sentimentos” (1991, p.259).

A presente pesquisa dará muita atenção ao elemento 'peripécia', com inspiração em Aristóteles, e dela se apropriará para uma proposta de trabalho com a paisagem.



F.6 - croqui- Peripécia



F.7 - Marcel Duchamp, Gioconda. Em 1919

Contradição

A contradição e a ironia serão tratadas nesta pesquisa como agentes de percepção. Otrávio Paz, através de seus estudos da obra de arte de Marcel Duchamp, deu grande destaque ao elemento 'contradição'.

Através da análise dos 'ready-made', obras de arte criadas por Duchamp, a partir de objetos já existentes e vindos da produção industrial, Paz percebe a capacidade de transformação que a 'contradição' tem na ação de Duchamp. O artista transformava a percepção e condição desses objetos a partir de uma ação irônica e contraditória direta. Nas palavras de Paz:

“Os Ready-Made são objetos anônimos que o gesto gratuito do artista, pelo único fato de escolhê-los, converte em obra de arte. Ao mesmo tempo esse gesto dissolve a noção de obra. A contradição é a essência do ato; é o equivalente plástico do jogo de palavras: este destrói o significado, aquele a ideia de valor” (2014, p.12).

A contradição, vestida de ironia, pelo artista, atua como um agente de controle e mudança na percepção. Duchamp não utiliza a ironia apenas como meio de ressignificar um tema qualquer em sua obra. Ele vai além e transforma a própria obra de arte no principal tema sobre o qual a ironia deveria agir. Dessa forma

“[O] empreendimento de Duchamp era contraditório e ele assim o viu desde o princípio. Daí que a ironia seja um componente essencial de sua obra. A ironia é o antídoto que contradiz um elemento demasiado sério como o erotismo’ ou demasiado sublime como a ideia. A ironia é o vigilante da gravidade, a interrogação do et-qui-libre?” (PAZ , 2014 ,p.46).

Poderíamos dizer que a ironia está descrita na obra de Paz, analisando Duchamp, assim como a peripécia está para Aristóteles, em sua poética. Ambas são gatilhos fundamentais para a mudança na percepção da obra artística.

1.3 Apropriação dos elementos da linguagem poética

A partir das teorias da linguagem poética apresentadas, propomos aqui um exercício. Iremos olhar tais teorias novamente através de um contexto urbano local. Trata-se de destacar novamente os tópicos da linguagem poética e especular. Como seriam desenvolvidos e analisados na criação paisagística? Como a trama, ritmo, peripécia e contradição se desenvolvem fora de seus lugares de costume?

A trama - A primeira questão para considerar em uma trama tradicional é que ela possui um roteiro com começo, meio e fim. O tempo e o ritmo das imagens são controlados pelo autor. Como apresentado anteriormente, a tragédia “não é imitação de homens, mas de ações e de vida” (Aristóteles-1991, p.252) Vimos também o “Nó” e “Desenlace” como elementos estruturantes da trama. O controle de uma trama é fundamental para sua criação. um filme irá possuir um tempo de duração e esse tempo sempre corre em uma única direção, chegando ao fim.

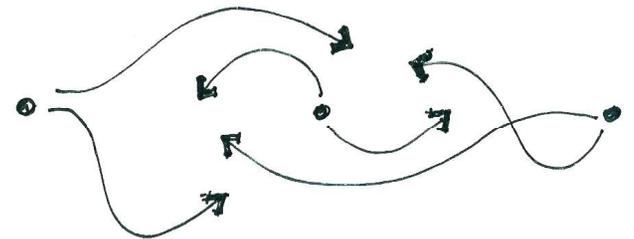
Uma paisagem urbana, com muros edifícios e viadutos , não dispõe de começo meio e fim. O que geralmente ocorre é um período de experiência vivenciada na paisagem. Estar em uma cidade é diferente de assistir a um filme que mostre a cidade. Suas dimensões são percebidas de maneiras distintas. Para esse exercício de criação de uma trama na paisagem, precisamos compreender que nossa trama vai ocorrer de diferentes maneiras, com pontos que vão variar dependendo de qual parte da cidade se comece a experienciar.

Dessa forma, a trama precisa funcionar independente de onde ela comece, entretanto, seria importante manter a estrutura de nó e desenlace. Na paisagem haverá uma diferença, cada trama se dará de forma inédita e sem reprise.

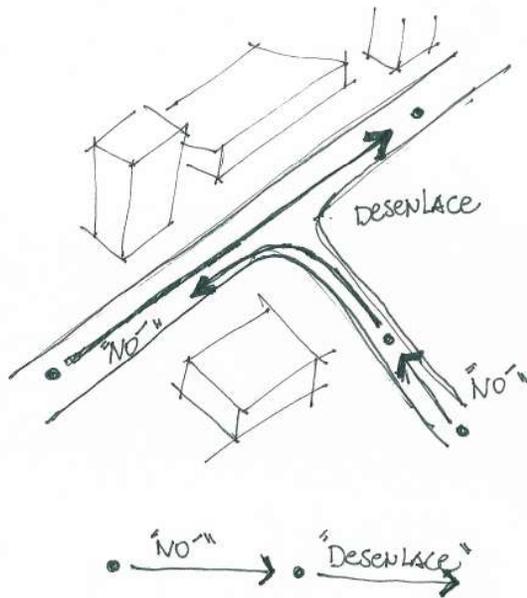
Em relação ao controle sobre a trama, na paisagem. Ele estará na mão do pedestre. A trama é inteiramente dependente dele. O pedestre vai aonde quiser, ele não só vai do fim para o começo, como também pode controlar o zoom da câmera - que são seus olhos - e também pode olhar para onde quiser . O pedestre é um coautor declarado nessa trama.



F.8- imagem ilustrativa _Roteiro tradicional



F.9 -Roteiro na paisagem



F.10 - Roteiro na paisagem

Tomo como base para este exercício alguns pontos de apoio para a trama:

- 1- Ela será composta por elementos que controlamos tanto quanto por elementos que não controlamos.
- 2- Na adaptação de 'Nó e 'Desenlace', vinda da poética de Aristóteles para o nosso exercício, tomo como 'Nó', ou seja " toda parte da tragédia desde o princípio até aquele lugar onde se dá o passo para a boa ou má fortuna", como as infraestruturas existentes e evidenciadas pelo projeto de intervenção. Não inventarei um contexto e os atores da trama. Eles já existem, e serão evidenciados. Em nossa trama os atores serão as ruas, muros, edifícios e demais elementos existentes na paisagem. Por exemplo, qual seria a ação de um muro em nossa trama para a paisagem? Ele deliberadamente propõe-se a fechar, circunscrever ou limitar um espaço. Essa é sua ação. Já um viaduto poderia ser uma rua com tendência a fazer flexões de braço, ou simplesmente uma rua que flutua pela cidade. A leitura dos atores da paisagem será feita por seus habitantes. Nossa atuação será sempre a de provocar um olhar diferente sobre os mesmos atores.

O ritmo - Trazer o ritmo como ferramenta para a construção da paisagem não é novidade. Vários estudos já se propuseram a utilizar esse recurso, entretanto vale lembrar que o ritmo sempre está atrelado ao tempo e à repetição de algo. No dicionário Aurélio está descrito como "Cadência; metro. ;Relação da intensidade entre as pulsações arteriais.;Fazer-se ouvir com intervalos regulares"(2017-02). Esta definição, ainda que generalista, jamais exclui o ritmo como marcação de tempo através de uma repetição.

Em nossa trama, nos apropriaremos do ritmo através de elementos repetidos, colocados na paisagem com o objetivo de marcar um compasso, em certos momentos para acelerar ou desacelerar o desenlace de um nó.

A Peripécia e a Contradição - Na construção da nossa narrativa, elas serão elementos-chave na provocação de novas percepções de imagens poéticas. Como dito anteriormente, a peripécia é o elemento pertencente à trama que, no seu desenrolar de ações culminará em uma situação aguda de conflito e inversão de sentidos ou significados. Elas serão elementos que construímos dentro da intervenção, capazes de propor uma reviravolta na imagem dos atores da trama. Elas, a peripécia e contradição, evidenciarão o momento de mudança na trama.

Por exemplo, um muro que já foi descrito acima como um personagem na paisagem, que restringe e limita um espaço, possui essa condição na trama. Se intervirmos sobre sua imagem a partir de uma contradição, fazendo-o parecer outra coisa, essa provocação convidará o habitante da paisagem a imaginar outras possibilidades.

Façamos agora uma analogia entre a peripécia apresentada por Aristóteles e o elemento ‘contradição’ apresentado por Octávio Paz. Vamos observar que embora os mecanismos atuem de maneiras distintas, possuem em sua estrutura a mesma lógica. Nesse sentido, a peripécia se aproxima muito a ‘contradição’ apresentada na análise de Octávio Paz, sobre a obra de Duchamp, sendo meio para novas percepções. Podem agir, ambas, através de elementos no corpo da paisagem, por exemplo como um jogo de palavras, com intenção de causar uma inversão na compreensão de imagens por parte de quem observa e vivencia.

A peripécia na paisagem agirá em nossa análise como uma construção de percepções na imagem de um local, que culminará em uma situação aguda de contrastes e conflito capaz de gerar efeitos de surpresa e novas impressões do lugar .



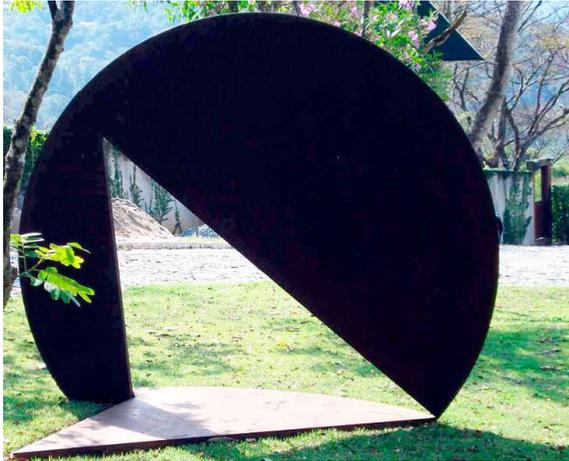
F.11_Poison (René Magritte, 1939)

1.4 A linguagem poética na paisagem

No exercício de procurar referências para os mecanismos ‘peripécia’ e ‘contradição’ no campo da construção da paisagem, destacamos algumas obras em que observamos similaridades. São intervenções cujos temas ou imagens causam de alguma forma esta reviravolta na percepção. Como disse Aristóteles, “a mutação dos sucessos no contrário”.

O primeiro exemplo que trazemos é uma obra de Amilca de Castro, sem título, da série 'Corte e Dobra'. Para exemplificar o processo da peripécia através da análise desta obra, apresentamos um trecho do depoimento de Amilcar de Castro sobre o processo de construção de sua obra. O artista descreve sua criação através de uma narrativa:

“A superfície é domada – é partida e vai sendo dobrada. É quando, e por fatalidade, o espaço se integra, criando o não previsto. É pura surpresa. É como um gesto inesperado. Um gesto espontâneo.” (Amilcar de Castro, 2002.)



F.12 Obra Amilcar de Castro

Em uma aproximação entre o processo do artista e a peripécia em análise, vamos rever a narrativa de Amilcar, dividida através dos elementos estruturantes de uma trama poética de Aristóteles **Nó, Desenlace e Peripécia** apresentados acima. Começamos com o **Nó**, que “é toda parte da tragédia desde o princípio até aquele lugar onde se dá o passo para a boa ou má fortuna”, no texto de Amilca:

“A superfície é domada- é partida e vai sendo dobrada” ;

e seguimos com o **Desenlace** que é “a parte que vai do início da mudança até o fim.” ainda no texto:

“É quando, e por fatalidade, o espaço se integra, criando o não previsto. É pura surpresa. É como um gesto inesperado. Um gesto espontâneo.”

A Peripécia não está descrita no texto, ela é o conflito agudo da superfície sendo dobrada, não é possível compreendê-la fora do contexto da trama, percebemos uma peripécia através de seus efeitos, no caso da obra, o conflito, o efeito inesperado e a surpresa.

O segundo exemplo que trazemos é a intervenção no Parlamento Alemão feita por Christo e Jeanne-Claude.

Em 1995 o Reichstag foi coberto e ficou assim por duas semanas. Essa intervenção causou uma grande reviravolta na percepção da paisagem. O edifício é um grande monumento daquela paisagem, e ficar escondido causou grande questionamento sobre sua imagem, suscitando variadas interpretações e reações.

Sendo um importante ponto de referência e identidade na região, o Reichstag possui características que Kevin Lynch descreve como um ‘marco’ para a cidade,. “Os marcos são outro tipo de referência (...) são geralmente usados como indicadores de identidade, ou até de estrutura”. (LYNCH , 2006 ,p.53).

Com um trabalho característico de Land Art, a arte na paisagem, Christo e Jeanne-Claude já utilizaram o mesmo recurso de cobrir objetos da paisagens em diversos lugares, sempre causando nos espectadores de suas obras grande surpresa.

No exemplo apresentado, quando os artistas Christo e Jeanne Claude cobrem o edifício, criam, na percepção da imagem da cidade, um efeito similar ao de uma peripécia em uma tragédia, essa reviravolta na condição da imagem do lugar gera mudanças no olhar sobre a paisagem.



F.13 -Parlamento Alemão- Christo and Jeanne-Claude



F.14- imagem ilustrativa _analise



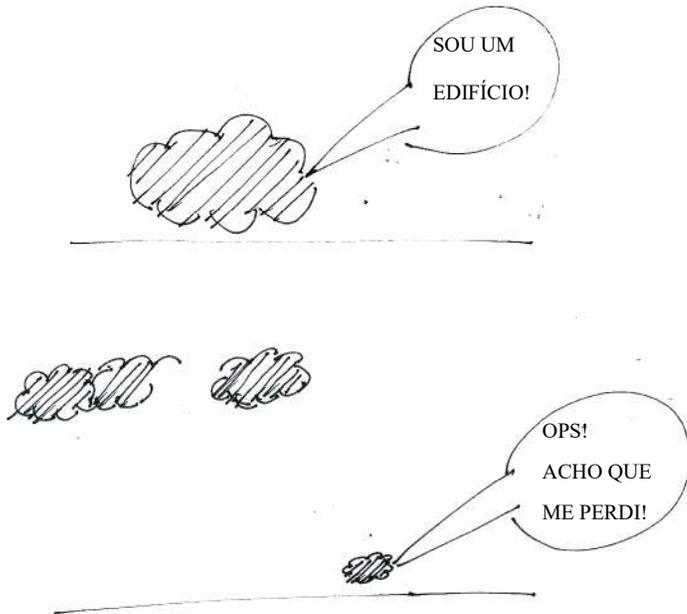
F.15 - blur-building-diller-scofidio

A terceira obra que destacamos é a instalação *blur-building* do escritório Diller-Scofid, uma arquitetura feita de água que se assemelha muito a uma nuvem, entretanto fora do seu lugar comum. A instalação feita em estrutura metálica e que libera jatos de água formando uma nuvem, sem dúvida cria surpresa e contradição na paisagem. Nas palavras dos autores,

“Blur Building é uma arquitetura de atmosfera - uma massa de nevoeiro resultante de forças naturais e artificiais.(...) É um meio habitável que é sem forma, sem características, sem profundidade, sem escamas, sem massa, sem superfície e sem dimensões. Contrariamente aos ambientes imersivos que buscam fidelidade visual em alta definição com virtuosismo técnico cada vez maior, o Blur é decididamente de baixa definição”.(<https://architizer.com/firms/diller-scofidio-renfro/>)

Blur-building está repleta de peripécias em seu tema e estrutura começando por remeter sua imagem a uma nuvem, elemento da natureza que não é possível controlar, e por estar deslocado de seu lugar natural.

Este deslocamento da imagem de uma nuvem de seu lugar natural, e consequente inserção em outro descontextualizado e controlado, assemelha-se em certa medida aos deslocamentos feitos pelos *read made* de Duchamp, embora os propósitos sejam outros. Os limites do edifício também são uma contradição. Variam ao sabor do vento. Sem dúvida, a percepção da paisagem onde foi inserida o *blur-building* mudou.



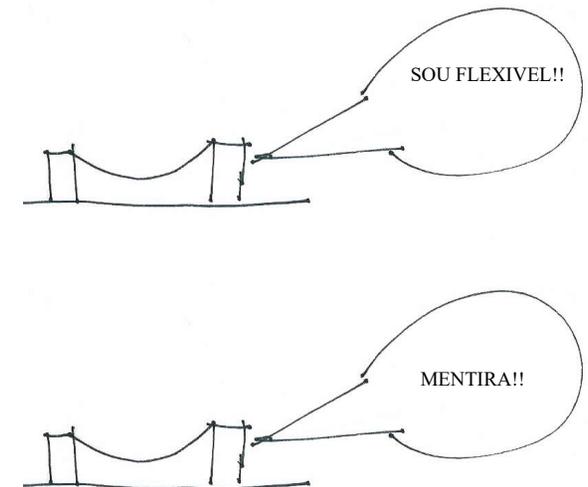
F.16- imagem ilustrativa _analise

Destacamos também o Pavilhão português, projetado por Alvaro Siza em 1998. A percepção do material utilizado na construção da cobertura cria-nos grande surpresa e sensação de conflito à medida em que nos aproximamos dele. A construção brinca com a imagem de rigidez e imobilidade do concreto utilizado na cobertura, que mais se assemelha a um tecido leve e maleável.

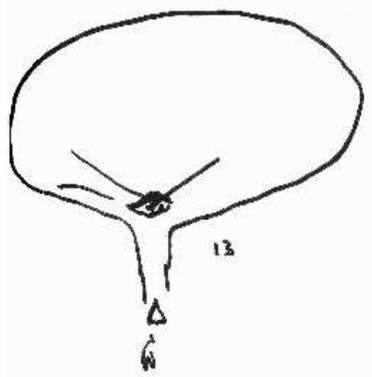
A contradição, inerente à imagem do que se espera do material empregado no exemplo, transfigura nossa percepção e convida-nos a um olhar mais atento.



F.17- Pavilhão de Portugal para a Expo 98 em Lisboa _Siza



F. 18- imagem ilustrativa _analise



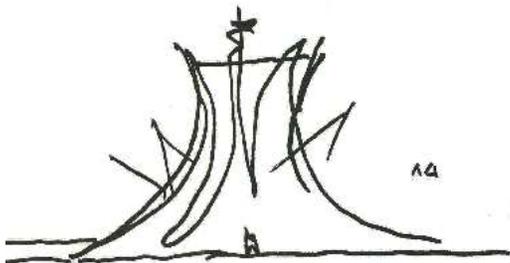
F.19 - imagens. | Croqui Catedral de Brasília- Niemeyer

Por último apresentamos o exemplo da catedral de Brasília projetada por Oscar Niemeyer. O contraste entre o lado externo e o interno é amplificado pelo percurso controlado e proposto pelo arquiteto. A surpresa inerente ao contraste propõe novas percepções sobre o espaço.

“se o arquiteto desejar dar ao volume interior que criou maior imponência, uma das soluções é o contraste espacial, isto é, projetar um acesso mais estreito, dando ao visitante – pelo contraste – a impressão da amplitude desejada” (Oscar Niemeyer.1999, p. 23)

Niemeyer estrutura sua arquitetura considerando o efeito surpresa, conduzindo o caminhar das pessoas, roteirizando assim o percurso como uma narrativa,

“Quando projetamos a catedral de Brasília, desenhamos como acesso uma galeria estreita. O objetivo era dar aos que a visitam, ao entrarem na nave, uma impressão de grandeza multiplicada e, fazendo-a escura, acentuar a luminosidade e o colorido previstos.”(Oscar Niemeyer.1999., p.23)



F.20 - imagens. | Croqui Catedral de Brasília- Niemeyer

Os estudos dos conceitos e processos de produção poética são muito importantes para esta pesquisa, pois trazem subsídios para nossa intervenção sobre a paisagem de Madureira. Apresentamos o processo criativo dando-se a partir dos textos sobre criação poética e através do discurso oral e gráfico de quem projeta.

Os exemplos acima destacados nos dão pistas sobre a possibilidade de utilizarmos estruturas e mecanismos trazidos da linguagem poética para a construção da paisagem e assim experimentar novas possibilidades de criação na intervenção sobre a paisagem urbana.

Capítulo 2.0 Metodologia e operacionalidade

Escrevo diante da janela aberta.

Minha caneta é cor das venezianas:

Verde! ... E que leves, lindas filigranas

Desenha o sol na página deserta!

Não sei que paisagista dodivanas

Mistura os tons... acerta ... desacerta...

Sempre em busca de nova descoberta,

Vai colorindo as horas quotidianas...

Jogos da luz dançando na folhagem!

Do que eu ia escrever até me esqueço...

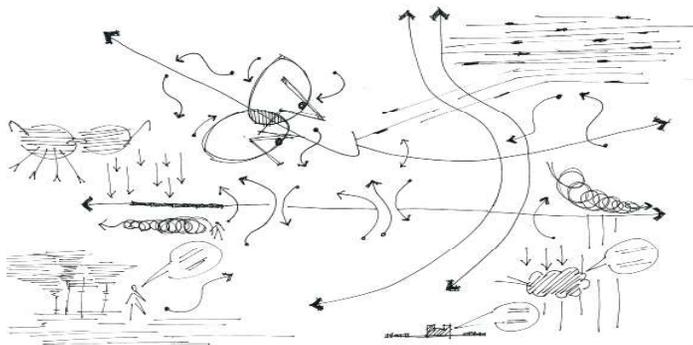
Pra que pensar? Também sou paisagem...

Vago, solúvel no ar, fico sonhando...

E me transmuta... iriso-me... estremeço...

Nos leves dedos que me vão pintando!

(A Rua dos Cataventos – Mário Quintana- 2008)



F. 21- imagem ilustrativa _croqui

Esta proposta engloba uma investigação sobre um recorte espacial e um processo projetual, fundado na incorporação de conceitos da linguagem poética e no exercício de desenhar. Esta dissertação tem duas perspectivas de análise. A primeira se volta para a dimensão territorial e a segunda, para a dimensão representativa.

2.1- Métodos territoriais.

A pesquisa e análise do recorte espacial se dá em duas escalas; urbana e local. Na escala urbana analisou-se aspectos de Madureira em relação à cidade e bairros vizinhos. Já na escala local, analisou-se aspectos do pedestre, do percurso e sua relação espacial com os usos do bairro.

Delimitamos o recorte do bairro. Ele abrange a infraestrutura e o espaço diretamente afetado pelo projeto de intervenção. Foi feita uma reconstituição espacial com As Built (situação atual, que não está representado corretamente). Sendo assim, demonstrado o espaço no plano do chão e no plano elevado, nos níveis dos viadutos, estações ferroviárias e passarelas (representadas corretamente na cartografia). As estratégias de pesquisa e análise do recorte do Bairro abrangem:

- Pesquisa documental: Reconhecer o recorte do bairro de Madureira onde se dará a intervenção, através de levantamento cartográfico, pesquisa histórica sobre o bairro e Linhas Férreas Central do Brasil e Auxiliar.
- Pesquisa de campo: Levantamento dos atributos urbanos, socioculturais e biofísicos que caracterizam o sitio de estudo de caso, levantamento fotográfico e entrevista de campo.
- Cartografia e levantamento de campo e registro dos usos do espaço.
- Delimitação do recorte: Delimitação do espaço de projeto e definição dos elementos estruturantes urbanos.
- Análise do recorte: Sistematização de informações através de análise de informações resultantes da pesquisa na compreensão da problemática do lugar.

- As análises utilizam a produção de desenhos gráficos como método de investigação do espaço, produzindo mapas e croquis capazes de apresentar e discutir as situações urbanas e paisagísticas do sítio.

Analisamos e identificamos as relações dos espaços livres e ocupados delimitando as barreiras dos espaços. Analisando e destacando os principais elementos estruturantes urbanos. Fizemos também análises sociocultural, biofísica e análise físico-espacial para compreender o espaço e suas inter-relações com os pedestres. Alguns mapas foram feitos para descrever os sistemas de transportes que passam pelo recorte e os fluxos de pedestres em relação às travessias. Propomos também uma análise através da observação da relação agregar x repelir, que os muros da Linha Férrea Central do Brasil, causam nos pedestres. Os resultados foram demonstrados através de croquis e esquemas gráficos.

Fizemos algumas entrevistas in loco, alternando entre passantes e representantes locais, que corroboraram com uma observação participativa.

As entrevistas foram realizadas no período entre os dias 1 e 30 de março de 2017.

Conduzimos questionários com perguntas específicas e conversa livre.

As entrevistas reiteraram o papel das barreiras físicas e visuais de Madureira, e a vitalidade dos seus espaços. Buscamos tentar compreender os Aspectos qualitativos do recorte do bairro.

O comentário geral sobre o bairro, destaca a agitação e a movimentação de Madureira, e o caráter comercial do bairro, por exemplo: “Bom bairro comercial, muita variedade. ”, “agitado” e “Eu amo Madureira, adoro fazer compras aqui. ”

O resultado das entrevistas, reiterou nossas observações sobre o bairro.

Quando questionados sobre os muros do trem, as respostas em sua maioria destacavam aspectos negativos do muro, como sujeira e insegurança, por exemplo: “Acho os muros bem feios! ”, “Sufocante. ” e ainda “ São feios e promovem uma divisão! ”.

Quando questionados sobre a qualidade do caminhar pelo bairro, as respostas revelam que caminhar pelo bairro não é muito agradável, exceto pelo Parque Madureira. Em suas respostas, os entrevistados destacam a insegurança e o tumulto nas calçadas pelo bairro.

abaixo o questionário utilizado para abordar e dar início as entrevistas.

Questionário _ Madureira

1- Entrevistado

1.1 - Nome : _____

1.2 - Sexo ?

masculino ()

feminino ()

1.3 - idade? (anos): _____ (anos)

1.4 - Ocupação ? _____

1.5- Bairro onde vive ? _____

2- Relação com o bairro de Madureira

2.1- Com que frequência passa pelo bairro de Madureira ?

(1 a 5) vezes por mês ()

(10 ou mais) vezes) Por mês ()

(1 a 5) vezes por ano ()

2.2-Qual sua opinião sobre o bairro ?

2.3-Qual sua opinião sobre os muros do trem ?

2.4-É agradável caminhar pelo bairro ?

2.2- Métodos representativos.

Nesta pesquisa iremos fomentar um olhar mais atento sobre as novas formas de representação da paisagem. Apresentaremos uma abordagem ativa do desenho a mão e digital no planejamento e execução do projeto de intervenção. Destacamos a importância do croqui na criação do projeto e sua relação com a construção poética aqui abordada.

2.2.A - Novas Representações.

A representação da paisagem é uma ação discutida e praticada de várias maneiras ao longo do tempo. Cada civilização buscou caminhos para representar os espaços e a natureza.' [o] terno paisagem surge a partir de pinturas feitas da observação da natureza' (Corner 1999).

Com a evolução das técnicas de desenho e apreensão da paisagem, a forma de representar e projetar também vem mudando. Quando o desenho em perspectiva surgiu, foram incorporadas as três dimensões na representação do espaço. A partir daí, a maneira de compreendermos o espaço também mudou, o mesmo ocorrendo com o advento da fotografia.

Atualmente a foto aérea, mapas, *scanner* e fotografias de ruas colocadas na internet trouxeram para a representação da paisagem um novo paradigma. Temos grandes quantidades de informações de todo canto do mundo.

Podemos acessar imagens de cidades do outro lado do planeta via internet. Somada à essa situação, as ferramentas de produção de desenhos continuam evoluindo. Programas de desenho e modelagem digital podem criar realidades virtuais de objetos e lugares. Vídeos dessas realidades apresentam imagens tão perfeitas, que é preciso um olhar mais atento para distinguir o que é realidade dos modelos em três dimensões.

Como falara Corner , 'as novas formas de representação digitais e assim como o desenho a mão e as fotografias aéreas são ferramentas valiosas para auxiliar na representação e projeto da paisagem'.

Entretanto, é importante lembrar que a representação é um processo de leitura, compreensão e formalização de algo percebido. Ela implica percepção, imaginação e abstração, a representação em si não é somente o produto de uma ferramenta mas, principalmente, de um olhar.

A proposta para as novas formas de representação da paisagem apresentada aqui será tratá-las como valiosos caminhos para a compreensão e na produção de novas paisagens. Apresentaremos nesta pesquisa/projeto representações de croquis, desenhos em duas dimensões e maquetes eletrônicas como parte da representação e processo de produção da paisagem.

2.2.B - O croqui no projeto.

O desenho gráfico a mão livre e digital da paisagem é apresentado aqui como parte da análise do espaço urbano, assim como agente fundamental na criação de novas estratégias de intervenção urbana na paisagem.

O desenho gráfico é, nesta pesquisa/projeto, uma ferramenta valiosa de análise e criação projetual, em alguns momentos fazendo parte do método de pesquisa e análise, em outros convertendo-se no próprio método projetual.

O desenho é ação fundamental no ato de projetar. Danae Santibãñez vê o desenho, a mão ou digital "como resultado do processo pessoal de pensar um projeto e marcar uma guia pessoal de desenvolvimento geral (...) cada croqui é uma reflexão pessoal do método de pensamento de seu autor"(2017).

O desenho a mão por meio do croqui possui uma característica muito importante para a criação. Ele preserva dimensões abstratas da ideia em formação. O croqui atua como ponte entre ideias e imagens na concretização do projeto.

É importante destacar que o processo que costura as estratégias de criação poética e o projeto da paisagem proposto nesta pesquisa é o croqui. A trama, o ritmo, a peripécia e a 'contradição', elementos destacados da linguagem poética, recorrentes em peças teatrais, romances e tragédias gregas, caracterizam-se pela descrição e roteirização de ações.

O croqui, como ponte entre estas estratégias e o projeto da paisagem, tem a difícil incumbência de transformar ideias em imagens, ações em movimento em um desenho estático, fixado no papel, porém ser perder a essência da ideia original. O desafio neste processo projetual é transformar estratégias de criação poética construídas para o campo das artes em movimento e trazê-las para a arquitetura da paisagem, cuja característica fundamental de seus elementos é estar fisicamente estática.

Trazer imagens em movimento e fixá-las no papel, mantendo a intenção e o efeito de movimento é o desafio a ser vencido pelo croqui. Ele será o meio e o caminho para essa transição.

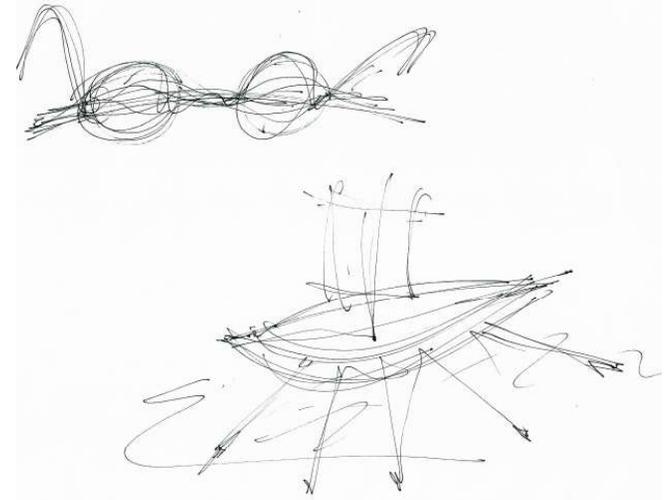
No capítulo anterior apresentamos a estrutura de uma trama poética com nó e desenlace. Em sua estrutura apresentamos ainda a peripécia e a ‘contradição’. O desenho em nossa metodologia transforma todo este percurso em imagens representadas por croquis para posteriormente serem construídos.

Apresentaremos dois exemplos dessa construção de ideias a partir do croqui.

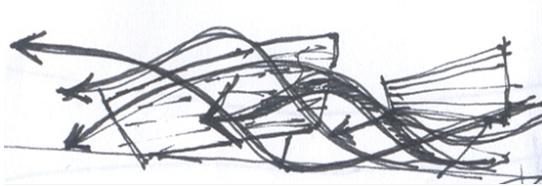
O primeiro exemplo é uma intervenção sobre os viadutos Negrão de Lima e Transcarioca, Sob estes viadutos estão instalados o Baile Charme de Madureira, uma sede da CUFA, Central Única de Favelas e um terminal de ônibus do BRT.

A proposta busca trazer uma nova imagem para esses viadutos, lançando mão da fantasia como caminho para uma melhoria no bairro. O croqui será um canal de comunicação para o diálogo entre fantasia e realidade neste espaço. A proposta irá tratar os viadutos, atualmente infraestruturas de transporte, como edifícios.

Propomos uma sobreposição de novas imagens fantasiosas (óculos /barco) para a geometria existente no viaduto. A imagem deste híbrido que insinua um deslocamento pela paisagem é um exemplo desta transição. O croqui subverte a imagem de uma realidade, incorporando novas imagens fora de contexto e propõe a elas a ideia de movimento.



F. 22- imagem ilustrativa _croqui viadutos



F.105- imagem ilustrativa _perspectiva projeto

O segundo exemplo é da Estação Ferroviária de Madureira. O croqui traz a tentativa de construir uma imagem de unidade e movimento para esta estação e tratar os muros como rastros desse deslocamento.

O croqui como método projetual, propõe esta transição de ideias roteirizadas em imagens fixas no papel. Ele é capaz de abarcar a fantasia e a abstração de ideias ainda em desenvolvimento. As estratégias metodológicas ligadas as dimensões territorial e representativa irão apropriar-se do desenho gráfico, a mão e digital, como meios de organizar ideias e representar em imagens a paisagem.

Capítulo 3.0

As Madureiras

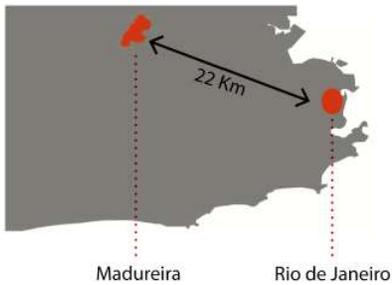
*Vapor berrou na Paraíba,
Chora eu, chora eu Vovó.
Fumaça dele na Madureira,
E chora eu.*

*O vapor berrou piuí, piuí.
Ô irê, irê, irê,
Ô irê, irê, irê.*

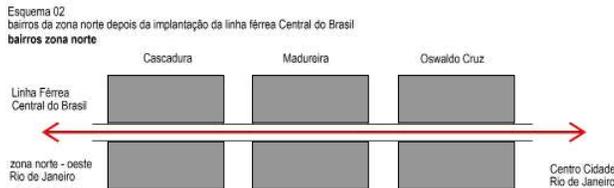
*Quando eu entro num jongo e começo a
cantar
Segura Iôidô e Iáiiá
Logo da minha vizinha começo a lembrar
Segura Iáiiá*

*Toca minha gente esse jongo que eu quero
escutar
Segura Iôidô e Iáiiá
Nesse baçanço gostoso eu vou me acabar
O vapor berrou piuí, piuí*

(Vapor da Paraíba – Vovó Teresa - Jongo da Serrinha 2001)

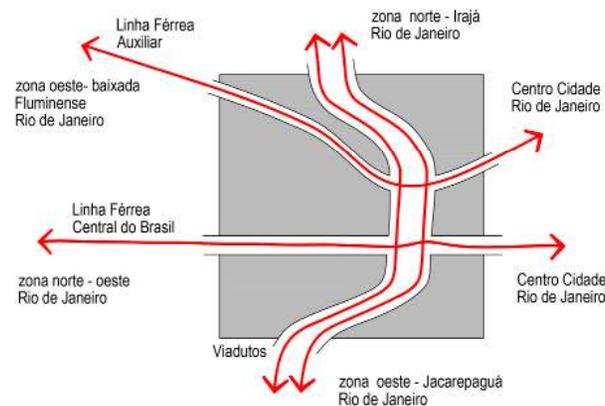


F.24 - Mapa Madureira



F.25 - Diagrama bairros vizinhos a Madureira

Esquema 03
Madureira depois da implantação da linha férrea Central do Brasil, linha Férrea auxiliar, e viadutos



F.26 - Diagrama Madureira

Madureira é um bairro do Rio de Janeiro, localizado no coração da zona norte a vinte e dois quilômetros do centro da cidade. Inserido na XV região administrativa, o bairro possui uma população de aproximadamente 50 mil habitantes e uma área de 378,76 hectares. Faz divisa com os bairros de Oswaldo Cruz, Turiaçu, Vaz Lobo, Cavalcanti, Engenheiro Leal, Campinho e Cascadura. Destaca-se pela localização estratégica em relação aos bairros vizinhos, atuando como subcentro da cidade.

Escolas de samba, centros culturais, parque e o comércio fazem de Madureira um grande protagonista cultural dos subúrbios cariocas.

O bairro tem alguns problemas estruturais, entre eles estão o esvaziamento do seu centro à noite, em virtude de uma grande população flutuante na região, e a forte vocação comercial do bairro. Existem grandes barreiras físicas e visuais que fragmentam e repartem o território. Elas estão distribuídas pelo bairro na forma de viadutos, linhas férreas com seus altos muros e faixas de transmissão de energia, com grandes torres. Esta fragmentação percebida na paisagem também ocorre em diversos outros bairros do subúrbio, cuja implantação da linha férrea resultou em uma condição particular de benefício e prejuízo para o espaço urbano. (fig. 9) A cidade e os bairros recebem um transporte de massa e em contrapartida ficam fragmentados e divididos.

Em Madureira, essa fragmentação foi levada a patamares extremos. O bairro está dividido pelas Linhas Férreas Central do Brasil e linha Auxiliar, pelos viadutos Negrau de Lima e Transcarioca, pela faixa de transmissão da Light, e mais recentemente as barreiras do BRT.(fig. 26)



F.27 - Baile Charme Madureira



F.28- Escola de Samba Império Serrano



F.29-Dança Jongo da Serrinha



F.30 - Escola de Samba Portela

O que torna Madureira especial para esta análise é o modo particular com que a população do bairro lida com essas condições. Apropriações artísticas e culturais transformam a paisagem e preenchem algumas lacunas que a fragmentação deixou no espaço. Elas nos dão pistas sobre a capacidade de resiliência ali presente.

Podemos ver exemplos no Baile Charme (fig.27) realizado embaixo do Viaduto Negrão de Lima, ensaios das escolas de samba (fig.28, 30), que eventualmente ocupam as ruas, e nas feiras populares nos finais de semana com apresentação de jongo (fig. 29).

A investigação deste complexo, composto por características estruturais na formação do bairro e pelas adaptações do uso e paisagem do espaço, são fundamentais para a compreensão da paisagem de Madureira. Esta investigação tem como foco as Estações Ferroviárias de Madureira e Magno, e os viadutos Negrão de Lima e sua duplicação pertencente a Transcarioca, com seu entorno imediato. Busco compreender a condição atual através de análise histórica, morfológica e as interferências biofísicas e socioculturais sobre sua estrutura.

3.1 - Breve histórico do bairro

No início do século XIX, o Rio de Janeiro estava dividido em fazendas. Entre elas, estava a do Campinho cujo proprietário, Francisco Ignácio, arrendou a terra para o boiadeiro Lourenço Madureira. Após a morte de Ignácio em 1851, Lourenço Madureira deteve a posse da propriedade. Tempos mais tarde, após a morte de Lourenço, a fazenda é loteada dando origem ao bairro de Madureira. (BRITO, JOÃO. 2016,p.74)

Devido ao posicionamento geográfico do bairro, situado entre o Centro e as regiões mais distantes da cidade, como a zona oeste e o Vale do Paraíba, foram construídas várias infraestruturas viárias com objetivo de aproximá-los. Estas causaram uma relação complexa de benefícios e prejuízos para a região que pode ser compreendida na formação do bairro.

Ao analisar a implantação das infraestruturas viárias na macro região de Madureira, percebe-se a necessidade de dar uma atenção especial à linha Férrea Central do Brasil, protagonista nesta análise devido a sua importância ímpar na formação de diversos bairros das zonas norte e oeste da cidade do Rio de Janeiro.

A implantação da Linha Férrea Central do Brasil no ano de 1858, foi parte de um projeto que pretendia expandir a conexão da Corte do Império às regiões distantes da cidade. Ela ligava os três principais estados do país na época: Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais.

Esta interligação foi fundamental no escoamento de mercadorias e transporte da população, impulsionando o desenvolvimento dos bairros e regiões. Na época a cidade do Rio de Janeiro estava se expandindo e a construção da ferrovia trouxe grandes benefícios aos bairros. O trem tornou-se ali um importante agente de desenvolvimento.

Em 15 de julho de 1890, foi inaugurada a Estação Ferroviária de Madureira e em 15 de fevereiro de 1908, inaugurada a Estação de Magno. Atualmente a estação de Magno é chamada Mercado de Madureira e faz parte da linha de ferro auxiliar, que também corta o bairro.

Com o passar do tempo, o sistema ferroviário entrou em declínio, as relações de troca entre os estados, por ferrovia, ficaram restritas a mercadorias. O transporte de passageiros por trem ficou limitado à região metropolitana. O constante aumento da população tornou necessária a construção de altos muros marginais à linha férrea. Eles criaram um isolamento físico ainda maior entre o sistema ferroviário e o restante da cidade. Após esse processo de isolamento, ficou evidente a ruptura no território dos bairros. Os muros provocaram uma mudança radical nas dinâmicas de locomoção e uso do solo.

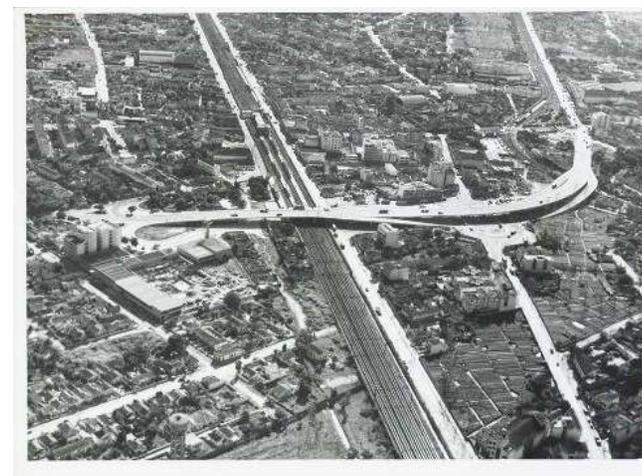
Ao mesmo tempo em que o sistema ferroviário entrou em declínio, o transporte rodoviário ganhou destaque e tornou-se o meio de transporte principal utilizado na cidade. Devido à nova demanda, novas dinâmicas de transporte foram sendo instaladas. Ruas foram sendo alargadas e viadutos construídos, cortando e dividindo novamente o bairro.

É importante destacar a construção do Viaduto Negrão de Lima, inaugurado em 1960, criando uma ligação viária entre os lados divididos pelas linhas férreas. Ele ligou o eixo entre Avenida Brasil a Jacarepaguá. Recentemente, em 2014, foi construído o viaduto pertencente a Via Transcarioca, ao lado do Viaduto Negrão de Lima. Esta duplicação teve uma finalidade específica. Ela veio para atender a instalação do sistema de transporte de ônibus do BRT, construído como legado olímpico.

Atualmente Madureira possui grandes infraestruturas viárias e ferroviárias, que disputam espaço com os moradores e passantes do bairro. O espaço público encontra-se fracionado. Apesar destas grandes interferências no território, o bairro continua rico em cultura, diversidade e comércio, sendo grande referência econômica e cultural na região.



F.31 - Madureira-década 30



F.32- Madureira-década 60



F.33_Mapa,I_bairro Madureira



F.34- Mapa, Madureira

3.2 - Delimitação do espaço de projeto

O recorte onde se desenvolve a intervenção é caracterizado como ponto estratégico no bairro com relação às grandes infraestruturas . Ele é o local onde elas mais se aproximam. Dentro deste trecho do bairro encontram-se a Estação Ferroviária de Madureira, a Estação Ferroviária de Magno, os viadutos Negrão de Lima e Transcarioca, o centro cultural da CUFA, o espaço Baile Charme e terrenos isolados da Light com torres de alta tensão.

Para analisar o recorte de Madureira delimitado em relação com à microregião do bairro, lanço mão de algumas estratégias. Demonstraremos a relação complexa entre as infraestruturas citadas anteriormente e o território do bairro.

Apresento a seguir os elementos estruturantes do bairro no recorte em questão e as dinâmicas entre essas infraestruturas e o território do bairro.

3.3- Elementos estruturantes urbanos

Destaco nos mapas e diagramas a seguir os elementos estruturantes do recorte de Madureira.

O objetivo deste processo é evidenciar estes elementos como agentes de grande valor e relevância para o conjunto urbano do bairro.

A- Linha Férrea Central do Brasil + Estação de Madureira- Inaugurada em 15 de julho de 1890 , a linha de ferro originalmente criada para ligar a Corte às províncias.atualmente liga o Centro do Rio de Janeiro a Santa Cruz.

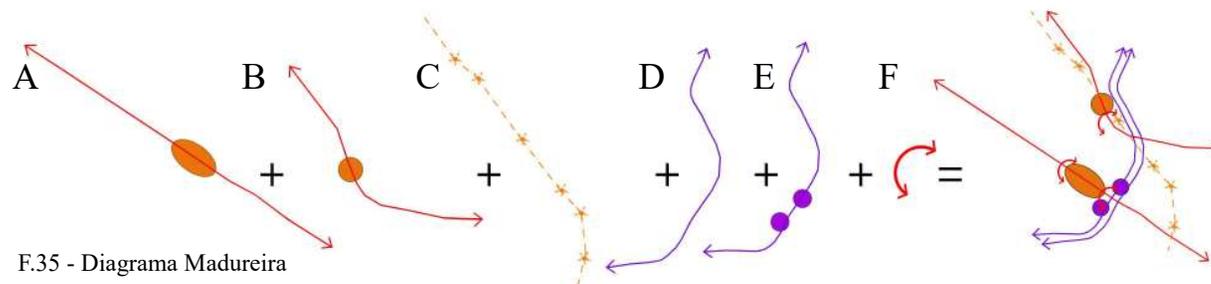
B- Linha Férrea Auxiliar + Estação de Magno - Inaugurada em 15 de fevereiro de 1908, a linha de ferro construída como linha auxiliar,atualmente liga o centro à Baixada Fluminense.

C- Faixa de Transmissão de Energia da LIGHT _Antenas de alta tensão construídas ao longo do bairro- referência visual e barreira física na região.

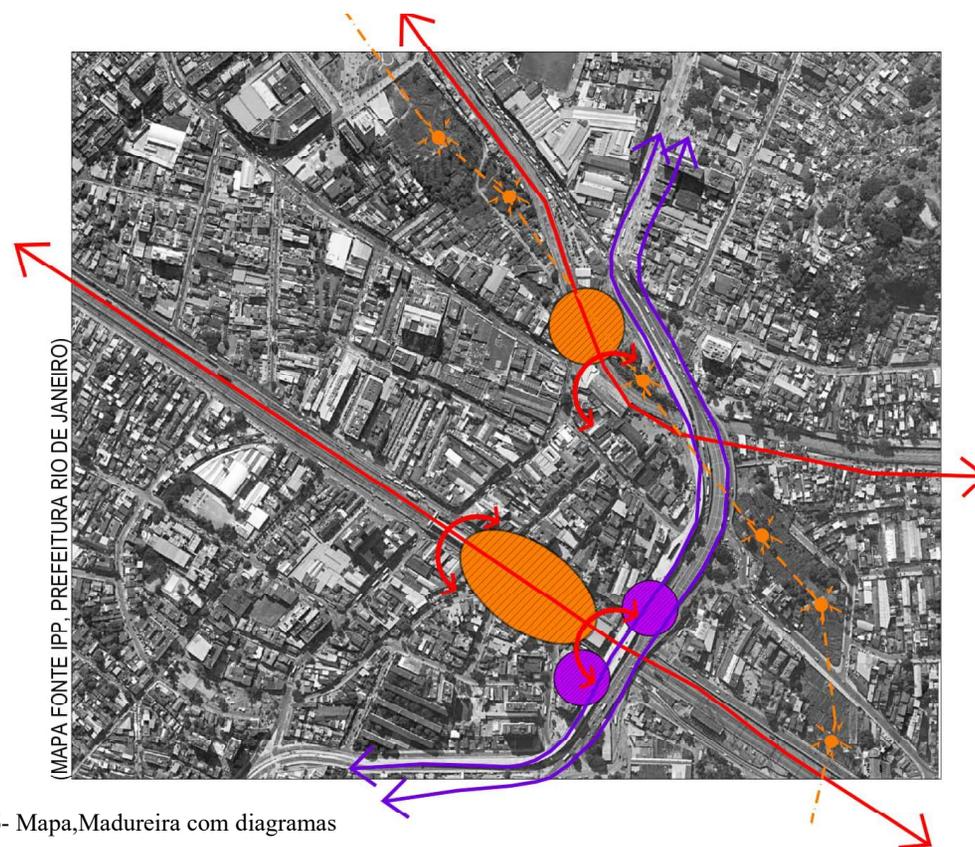
D- Viaduto Negrão de Lima - Inaugurado em 1960, o viaduto faz a ligação viária entre os lados do bairro, divididos pelas linhas férreas no eixo Av. Brasil - Jacarepaguá. Sob o viaduto estão localizados o Espaço Cultural Rio Charme, o Centro Comunitário da CUFA. e o Terminal de BRT Paulo da Portela.

E- Viaduto da Transcarioca+estações do BRT- Construídos em 2014 , fazem parte do sistema BRT.

F- Passarelas de pedestre - Passarelas de pedestre de ligação para passagem da linha férrea.

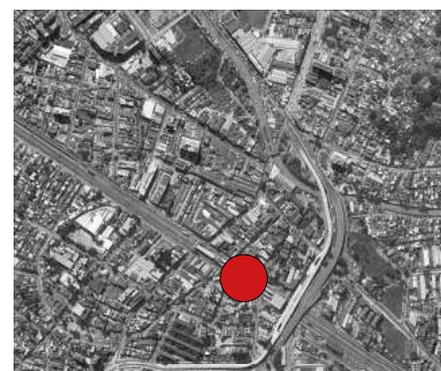


F.35 - Diagrama Madureira



F.36- Mapa, Madureira com diagramas

Faço a seguir uma breve exposição dos principais elementos estruturantes do recorte onde será desenvolvida a intervenção. São eles: a Estação Ferroviária de Madureira, a Estação Ferroviária de Magno (Estação Mercado de Madureira), o viaduto Negrão de Lima e sua duplicação para a Transcarioca e os terrenos da Light (faixa de transmissão).



F.37- ilustração Estação de Madureira
F.38: Foto Estação de Madureira/localização
F.39- Mapa,localização Estação de Madureira



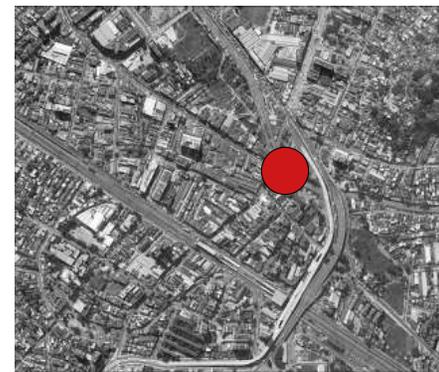
A - Estação Ferroviária de Madureira

Inaugurada em 15 de julho de 1890, como parte da Linha Férrea Central do Brasil, a Estação de Madureira é um grande centro de mobilidade do bairro. Ela é ao mesmo tempo uma infraestrutura modal de transporte urbano e também uma ligação física entre os lados do bairro, dividido pela linha férrea. A estação está dividida em dois acessos independentes, que se comunicam apenas pela plataforma de embarque para os trens. Atualmente existe uma ligação adaptada entre a Estação Ferroviária e a Estação do BRT, entretanto não há ligação com a linha Férrea Auxiliar, da Estação Ferroviária de Magno/Mercadão de Madureira, localizada a 350 metros dali.

Existe um plano elaborado pela Prefeitura para rebaixar o leito ferroviário da Linha Férrea Central do Brasil, entretanto os custos desta intervenção são muito altos e dificilmente deve ser executada.

F.40 -Estação Ferroviária e seus acessos.

F.41 -Estação Ferroviária e seus acessos.



F.42- ilustração Estação de Magno Mercado de Madureira

F.43: Foto Estação de Magno - Mercado de Madureira/localização

B - Estação Ferroviária de Magno/ Mercadão de Madureira

Inaugurada em 1908, a Estação Ferroviária faz parte da linha férrea denominada Auxiliar, ligando o centro da cidade do Rio de Janeiro à Baixada Fluminense. A Estação está localizada ao lado da Estrada do Portela, da escola de samba Império Serrano e bem próximo ao Mercado de Madureira. Seu acesso se faz apenas por uma passarela sobre a linha férrea.

O Mercado que dá nome a Estação movimentava 80.000 pessoas ao dia. Começou como uma feira em 1914, era ponto de venda de produtos agropecuários. Em 1929, virou o maior mercado do subúrbio. Sofreu um incêndio em 2000, reabrindo as portas em 2001.

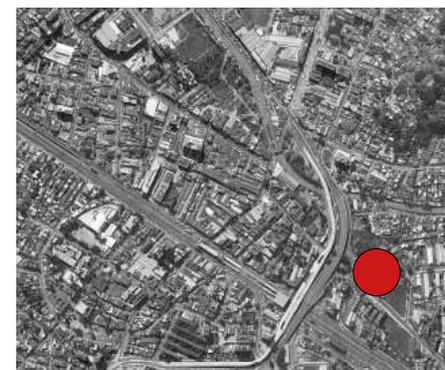
A Estação é uma importante infraestrutura de transporte para o bairro, por ela passando diariamente uma grande quantidade de pessoas.



F.44- Mapa, localização Estação de Magno

F.45 -Estação Ferroviária e seus acessos. Mercado de Madureira

F.46 -Estação Ferroviária e seus acessos. Mercado de Madureira



C - Faixa de transmissão da Light

Os lotes da Light em destaque no recorte em estudo fazem parte de um corredor de transmissão de energia, ocupado pela empresa logo no início de sua implantação na cidade do Rio de Janeiro (Souza,Raphaella, 2015.p14). Esses terrenos localizam-se em paralelo à Linha Férrea Auxiliar , tendo sido instaladas grandes torres de transmissão de energia ao longo desse percurso. Após a sua implantação foi permitido a algumas famílias o uso de alguns lotes para plantio de hortas, entretanto o espaço é cercado e restrito. Os lotes em destaque estão localizados no encontro entre a Linha Férrea Auxiliar e os Viadutos Negrão de Lima e Transcarioca. Atualmente são percebidos como barreiras físicas e visuais, devido à presença de altos muros que separam e dificultam o deslocamento pelo bairro.



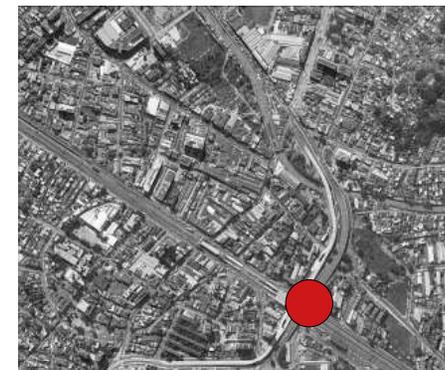
F47, F.48,, F.49 ,50 - faixa de transmissão da Light _ Torres de energia

F.51 - Foto Aérea Terrenos da Light/ localização

F.52- Mapa,localização Faixa de transmissão da Light



F.53 - Viaduto Negrão de Lima



D - Viaduto Negrão de Lima

Inaugurado em 1960, o Viaduto Negrão de Lima se propunha a fazer a ligação entre a Avenida Brasil e as regiões da Baixada de Jacarepaguá. O viaduto passa por cima das duas linhas férreas do bairro, a Central do Brasil e a Linha Auxiliar, sendo o principal equipamento urbano responsável pela interligação de veículos entre os lados do bairro.

Ao longo do tempo os baixios do viaduto foram sendo ocupados e apropriados. Em um primeiro momento, pelo Baile Charme e por vendedores ambulantes. Tempos depois o Centro Cultural da CUFA (Central Única das Favelas) também ocupou o espaço.

As apropriações sob os viadutos são de imenso valor para a melhoria na qualidade do espaço urbano de Madureira. Os eventos culturais, esportivos e comerciais organizados pelas entidades CUFA e Baile Charme movimentam a população do bairro direcionando o uso do espaço em benefício da comunidade local.



F.54 - Viaduto Negrão de Lima e Transcarioca

F.55 - Viaduto Negrão de Lima Década 60

F.56 - Viaduto Negrão de Lima 2014

F.57- Mapa, localização Viadutos Negrão de Lima

/ Transcarioca



F.58 - Viaduto Negrão de Lima e Transcarioca



F.59 - Sede CUFA _Madureira

D-1 - Centro Cultural da CUFA (Central Única das Favelas)

A CUFA é uma organização brasileira existente há vinte anos. Foi criada por jovens moradores de várias favelas e promove inúmeras atividades culturais e esportivas em diversos lugares do país. Coordenada pelo produtor Celso Athayde inaugurou a sede do centro cultural e esportivo em baixo do Viaduto Negrão de Lima em 29 de janeiro de 2015. (Site CUFA,2017)

O Centro abriga várias atividades, entre elas, campeonatos esportivos de basquete e luta. Atualmente também dá abrigo e apoio ao evento Brechholeiras, um grupo com mais de cem brechós que originalmente reuniam-se na Estação Ferroviária de Madureira. Com o aumento do evento, eles foram convidados a se retirar do espaço, a CUFA ofereceu para continuarem a se encontrar aos sábados no seu Centro Cultural. Em entrevista os representantes do Centro da CUFA em Madureira, Alessandra Santos e Paulo André, falaram sobre a história e os eventos e projetos da instituição para o espaço, como por exemplo a parceria com o Facebook para estimular empreendedores locais.



F.60 - Panfleto _evento Brechholeiras

F.61- Centro Cultural CUFA _evento Brechholeiras

F.62 , F63- Centro Cultural CUFA



F.64 - Viaduto Negrão de Lima _ Espaço Rio Charme

F.65 - Baile Charme de Madureira

D-2 - Baile Charme

O Baile Charme, que acontece embaixo do viaduto Negrão de Lima, é um importante ator cultural no bairro de Madureira. Surgiu em 1990 a partir da movimentação de um grupo de admiradores de samba e charme, que utilizavam o espaço para se manifestar.

Ao longo do tempo, a ocupação do espaço evoluiu, transformando-se no Espaço Cultural Rio Charme, controlado por uma associação civil . O espaço é considerado um importante ponto de encontro e difusão da cultura da região, contando com oficinas de dança e o tradicional baile que ocorre aos sábados. (Viaduto de Madureira- Grupo de Facebook, 2017)





F.66- foto Estação BRT sobre o viaduto

E - Viaduto da Transcarioca

Em 2014 foi inaugurada a obra do viaduto, pertencente à linha expressa Transcarioca. Apresentado como uma duplicação do viaduto Negrão de Lima, a Transcarioca faz parte do sistema de transporte BRT, implantado na cidade do Rio de Janeiro como legado do evento das Olimpíadas na cidade. O sistema de transporte BRT é um sistema de ônibus com faixas exclusivas que conecta diversas regiões da cidade. A linha que passa por Madureira liga a Barra da Tijuca à Ilha do Governador. Possui uma estação sobre o viaduto e um Terminal denominado Paulo da Portela, O terminal atua como uma rodoviária local e está ligado por passarela a Estação Ferroviária de Madureira.



F.67 -Terminal BRT-Paulo da Portela

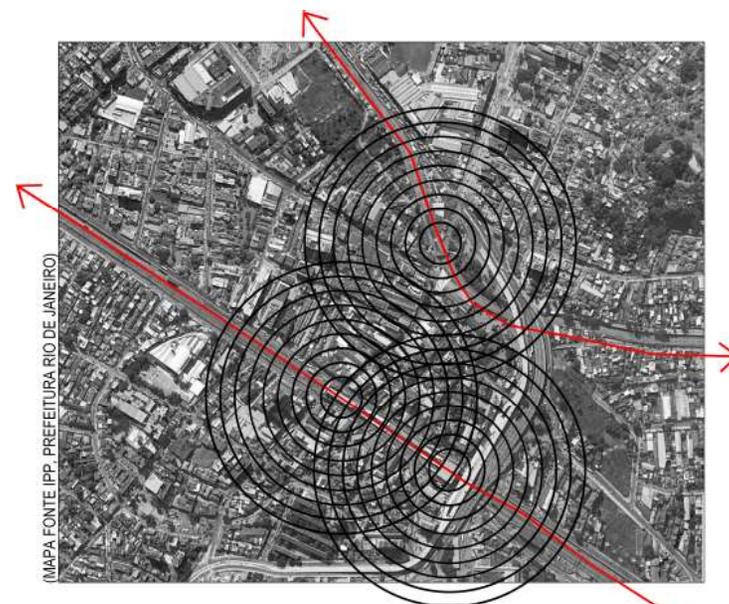
F.68- Viadutos Negrão de Lima e Duplicação Transcarioca

F.69 - Estação BRT- Viaduto Transcarioca



3.4 Análise do recorte

Os elementos destacados acima foram implantados em diferentes épocas do desenvolvimento do bairro e, a cada peça colocada neste tabuleiro, as dinâmicas de uso e deslocamento eram atualizadas e reconfiguradas, chegando à configuração atual. É possível observar esta relação complexa de benefícios e prejuízos no mapa a seguir. O sistema ferroviário e os acessos nas estações ferroviárias de Madureira e Magno demonstram grande protagonismo na demarcação do uso do solo e aglomeração da população.

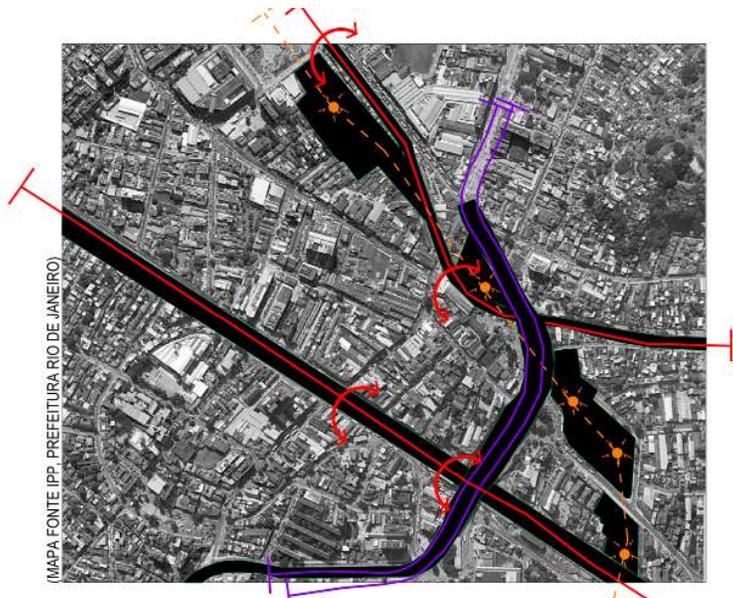


F.70 - mapa - análise marcação de raio de interferência estações ferroviárias

Através desses acessos passa uma grande quantidade de pessoas diariamente. Quando comparamos o mapa ao lado com o mapa de uso do solo dessa região, percebemos que as regiões mais próximas dos raios de interferência são os espaços onde mais se aglomera a população e por esse motivo a maioria dos imóveis tem uso comercial.



F.71 - Estação de Madureira - mapa Uso do Solo



F.72 - mapa - análise marcação barreiras físicas das infraestruturas viárias

Também pode-se ver a relação delicada das linhas férreas e viadutos pela lente da restrição do espaço. Esses equipamentos aglomeram a população em determinados pontos ao mesmo tempo em que deixam vazios em outros. Percebe-se o esvaziamento que os muros das linhas férreas provocam nas calçadas paralelas a eles, assim como é frequente a aglomeração de pessoas nas passarelas que ligam os lados interrompidos pelos muros.

Nos viadutos Negrão de Lima e Transcarioca também ocorre este fenômeno de esvaziamento e aridez, entretanto em Madureira esses efeitos são amenizados pelas apropriações feitas pelo Baile Charme, o Centro comunitário da CUFA e pelos vendedores ambulantes localizados abaixo desses equipamentos. As antenas de alta tensão na faixa de transmissão da Light com acesso restrito também criam lacunas no território urbano .

Um importante aspecto da linha férrea e seus muros, que colocaremos em questão na microregião do bairro, são os efeitos que esses elementos podem causar nos habitantes de Madureira. Nos questionamos se as barreiras trazidas pelos muros criariam uma relação agregadora em torno do muro ou se, pelo contrário, repeliriam as pessoas? No intuito de discutir essa questão, apresento alguns diagramas que representam a ação de observação local aliada à reflexão empírica sobre o binário agregar-repelir.

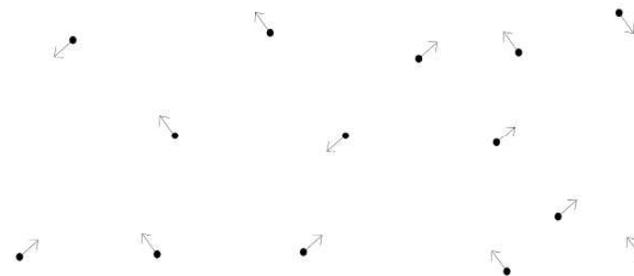
Nos diagramas a seguir apresento a linha férrea e seus muros como um grande vetor com setas marcando as direções do seu percurso e os pedestres como pontos com pequenos vetores.

Façamos um exercício de imaginação e pensemos o espaço onde atualmente existe a linha férrea em um momento anterior a sua instalação. (Croqui 01) Os pontos com pequenos vetores seriam pedestres caminhando livremente em todas as direções .

Em um instante seguinte imaginemos que a linha férrea e seus muros apareçam repentinamente (Croqui 02)

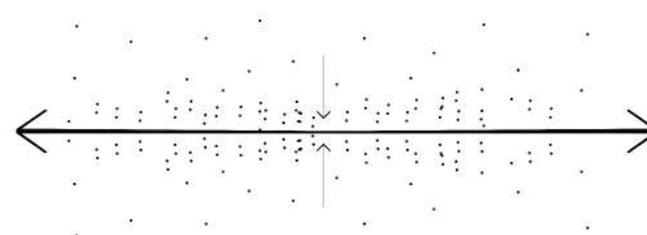
Naturalmente, as pessoas que ali passavam aglomerariam-se junto aos muros, pois eles impediriam um caminho que era natural e já conhecido. Entretanto, levando em consideração o caso atual de Madureira, onde os muros são barreiras já estabelecidas há muito tempo, novos caminhos e apropriações surgiram. É possível observar que a maioria dos pedestres prefere caminhar pela calçada do lado oposto da rua. O calor e a insegurança tornam o caminhar na calçada contígua ao muro desagradável e inóspito . (Croqui 03)

Croqui 01



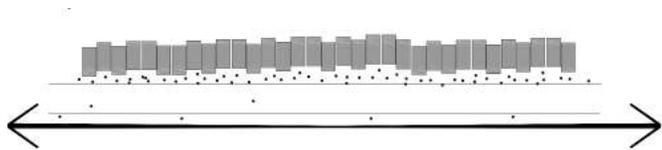
F.73 - imagem ilustrativa _análise

Croqui 02



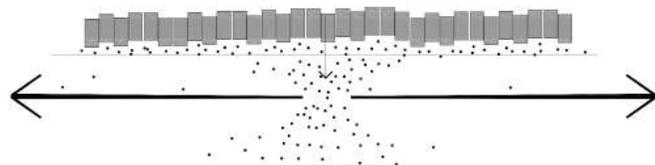
F.74- imagem ilustrativa _análise

Croqui 03



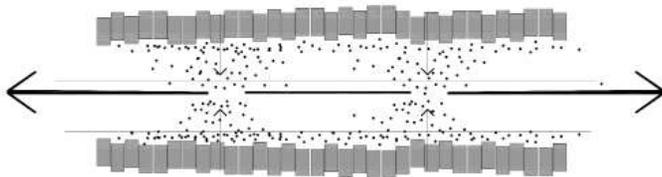
F.75 - imagem ilustrativa _análise

Croqui 04



F.76- imagem ilustrativa _análise

Croqui 05



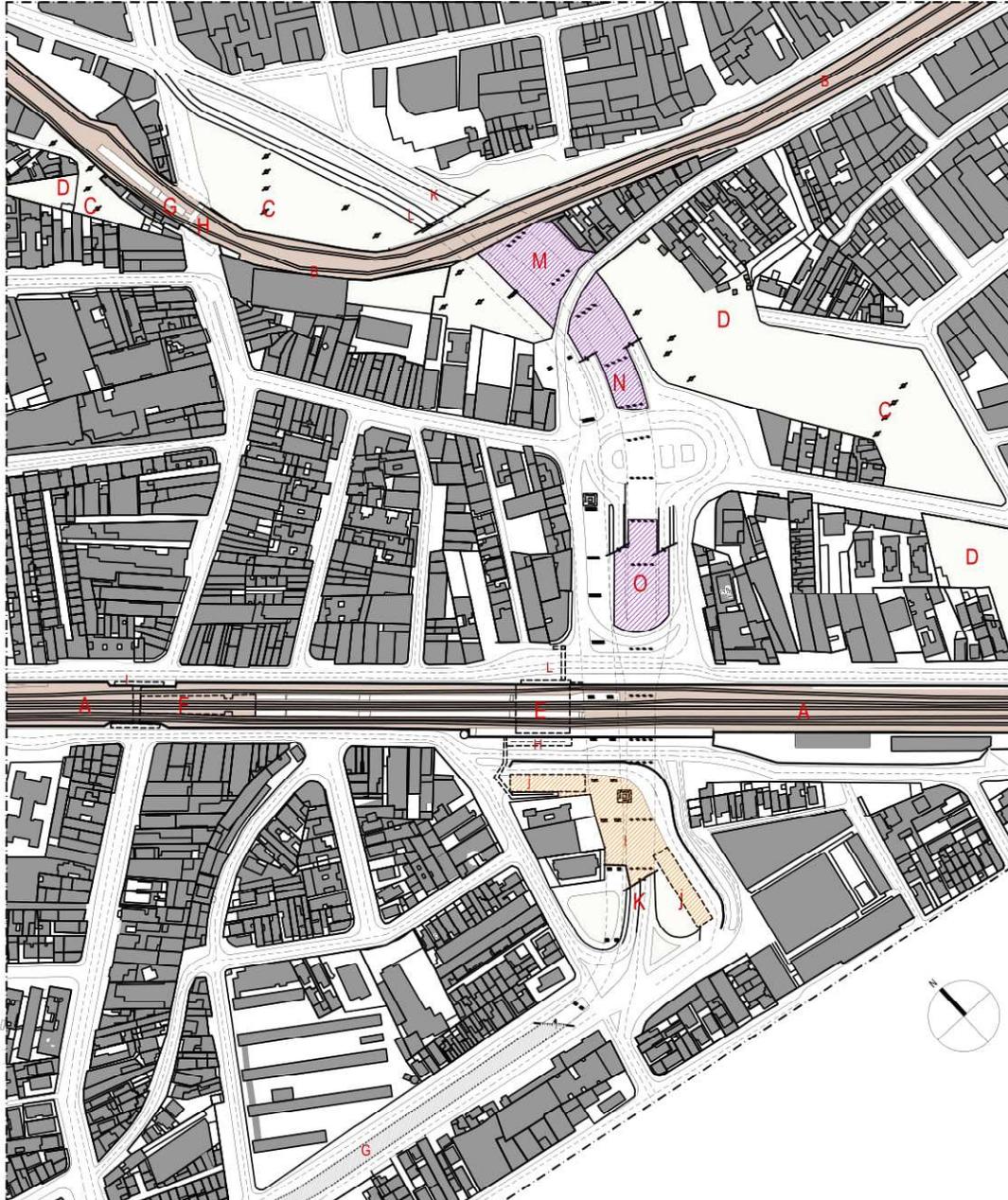
F.77 - imagem ilustrativa _análise

Percebe-se, também, que aproximando-se ao trecho do muro onde há uma passagem de ligação entre os lados divididos, ocorre o acúmulo de pessoas, causando um efeito ‘funil’. Nesses pequenos pontos o acúmulo de pedestres não ocorre pelo muro configurar um elemento de atração, ao contrário, é a possibilidade de alternativa em superar esta barreira que motiva a aglomeração de pessoas. (Croqui 04)

Em Madureira esse efeito ocorre de maneira particular no caso da linha Central do Brasil. A Estação de Madureira possui duas passagens distantes entre si. Por este motivo ocorre uma lacuna no uso do espaço público. Junto às passagens há muita atividade, entretanto o espaço entre os acessos fica esvaziado. (Croqui 05)

Esta complexa relação de restrição e conexão está intrinsecamente ligada à história, diretrizes e escolhas tomadas na formação do bairro. A condição atual da paisagem de Madureira, evidenciada pelas barreiras e ações resilientes de adaptação, demonstra que o bairro necessita de novas ações. É necessário criar alternativas às restrições do espaço urbano sem prejudicar o uso do solo e melhorar as dinâmicas de deslocamento da população.

Recorte Existente-Nível Térreo



Os mapas a seguir descrevem e caracterizam a situação atual do recorte do bairro onde será desenvolvida nossa intervenção. Separamos os mapas por camadas de atributos específicos para descrever e analisar o espaço. São eles: mapas de espaços livres de edificação, mapas de fluxos de veículos e mapas de fluxo e travessia de pedestres.

É importante destacar que os mapas estão divididos em dois níveis, térreo e nível superior. O primeiro, no nível das calçadas e ruas e o segundo, no nível dos viadutos, estações ferroviárias e passarelas.

LEGENDA

Leito ferroviário/ faixa de transmissão	
A Linha Férrea Central do Brasil	
B Linha Férrea Auxiliar	
C Torres de energia	
D Território restrito (faixa de transmissão)	
Estações ferroviárias	
E Estação Ferroviária de Madureira (Acesso 01)	
F Estação Ferroviária de Madureira (Acesso 02)	
G Estação Ferroviária de Magno	
H Passagens sobre a Linha Férrea	
Estações/Terminal de ônibus	
i Estação BRT_Sobre o Viaduto	
j Terminal de BRT_Paulo da Portela	
Espaços ocupados sob os viadutos	
K Viaduto Negrão de Lima	
L Viaduto BRT	
M Área de operações da COMLURB	
N Baile Charme	
O Centro Cultural CUFA	

F.78 - Mapa_Recorte existente_térreo

Recorte Existente-Nível Superior

LEGENDA

Leito ferroviário/ faixa de transmissão

- A Linha Férrea Central do Brasil
- B Linha Férrea Auxiliar
- C Torres de energia
- D Território restrito (faixa de transmissão)

Estações ferroviárias

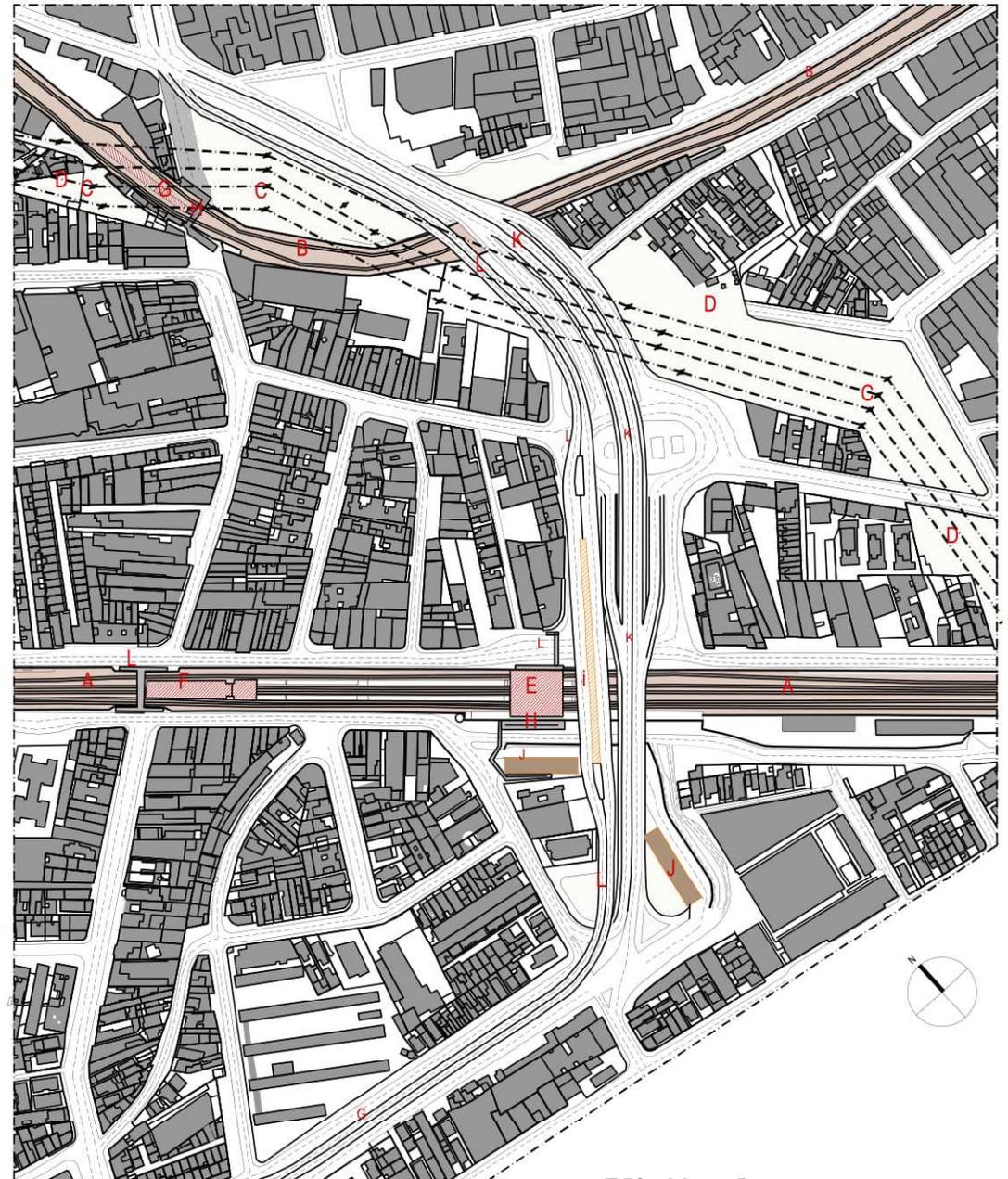
- E Estação Ferroviária de Madureira (Acesso 01)
- F Estação Ferroviária de Madureira (Acesso 02)
- G Estação Ferroviária de Magno
- H Passagens sobre a Linha Férrea

Estações/Terminal de ônibus

- i Estação BRT_Sobre o Viaduto
- j Terminal de BRT_Paulo da Portela

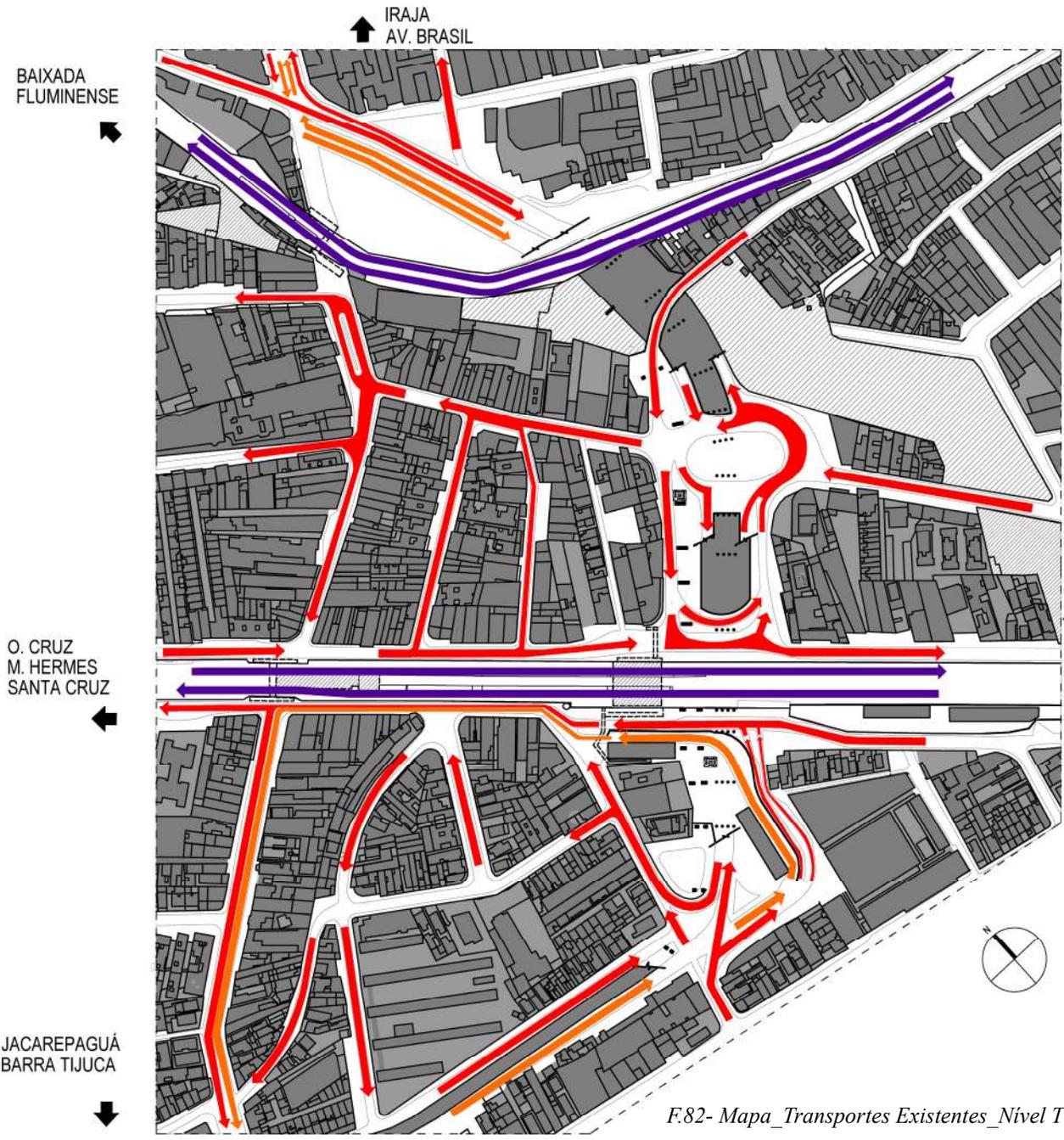
Espaços ocupados sob os viadutos

- K Viaduto Negrão de Lima
- L Viaduto BRT
- M Área de operações da COMLURB
- N Baile Charme
- O Centro Cultural CUFA



F.79 - Mapa_Recorte existente_superior

Transportes Existentes-Nível Térreo



F.82- Mapa_Transportes Existentes_N vel Térreo

Estes mapas demonstram os principais fluxos de veículos no recorte do bairro, destacando os diferentes modais: automóveis e  nibus, Sistema BRT e Sistema ferroviário.



F.80- Linha Férrea Auxiliar

CASCADURA CENTRO CIDADE

LEGENDA

-  Fluxo automóveis/ nibus
-  Fluxo  nibus (BRT)
-  Fluxo Trem

Transportes Existentes-Nível Superior

↑ IRAJA
AV. BRASIL

BAIXADA
FLUMINENSE

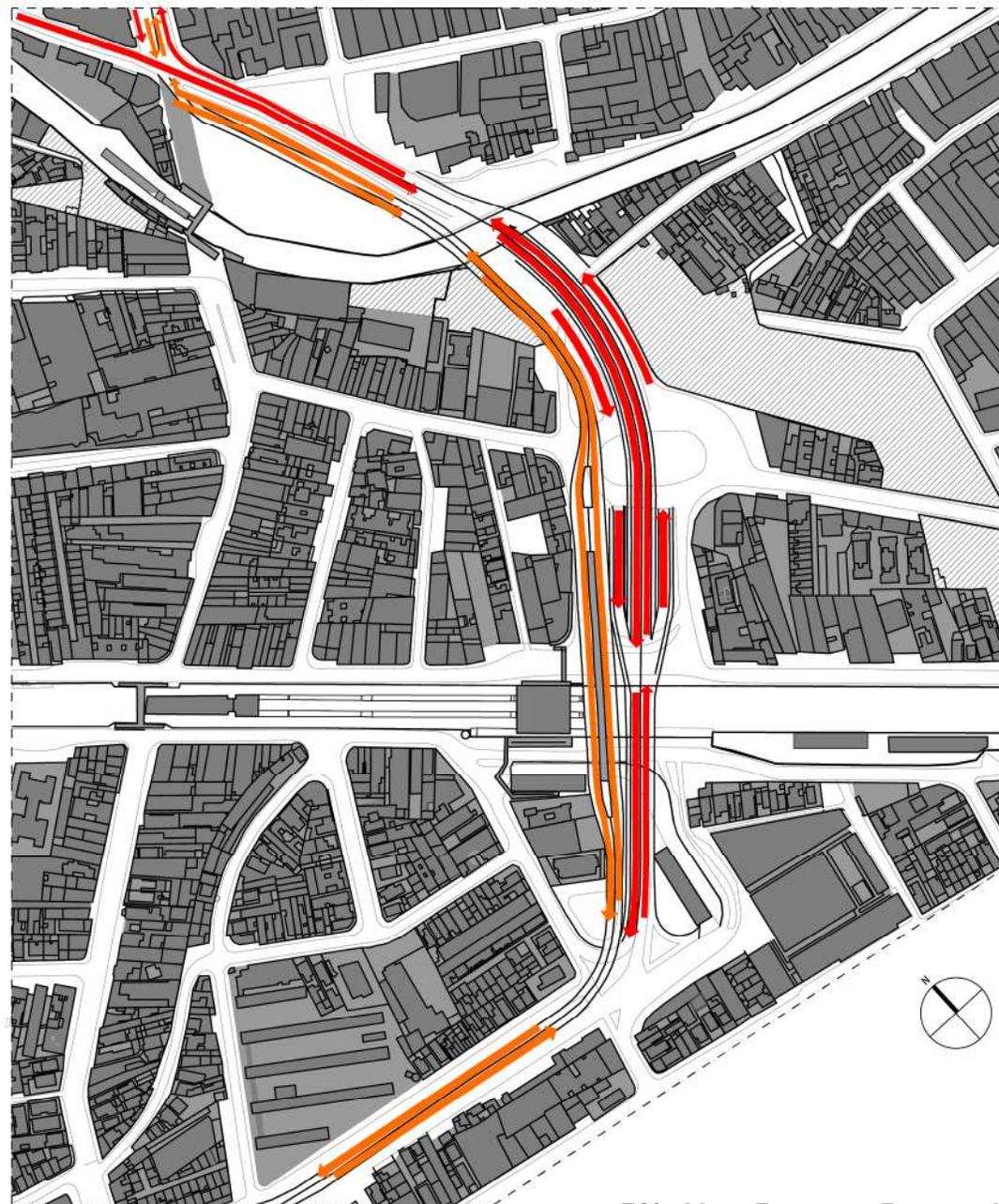
CENTRO CIDADE



F.81- Viaduto Negrão de Lima

O. CRUZ
M. HERMES
SANTA CRUZ

CASCADURA
CENTRO CIDADE



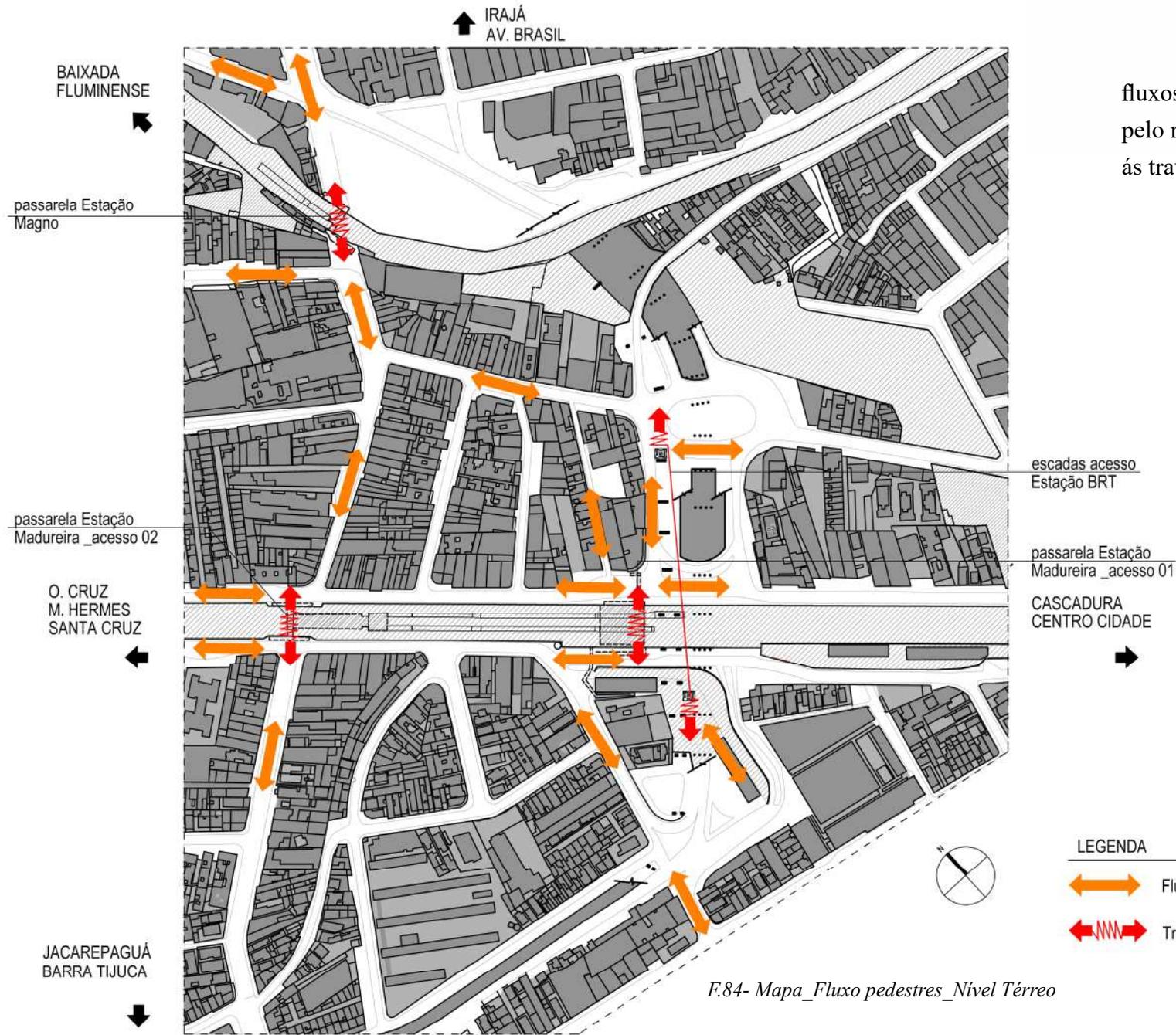
LEGENDA

-  Fluxo automóveis/ônibus
-  Fluxo ônibus (BRT)
-  Fluxo Trem

ESCALA 1/5000

F.83- Mapa Transportes Existentes Nível Superior

Fluxo Pedestres -Nível Térreo



Os mapas marcam os principais fluxos de pedestres no deslocamento pelo recorte do bairro, dando destaque às travessias existentes no local.

LEGENDA

-  Fluxo Pedestres (intenso)
-  Travessia pedestres

F.84- Mapa_Fluxo pedestres_Nivel Térreo

Fluxo Pedestres - Nível Superior

IRAJÁ
AV. BRASIL



F.86- Passarela Acesso Estação Ferroviária de Madureira

BAIXADA FLUMINENSE

CENTRO CIDADE

calçada Viaduto Negrão de Lima

passarela Estação Madureira _acesso 02

passarela Estação Madureira _acesso 01

O. CRUZ
M. HERMES
SANTA CRUZ

CASCADURA
CENTRO CIDADE

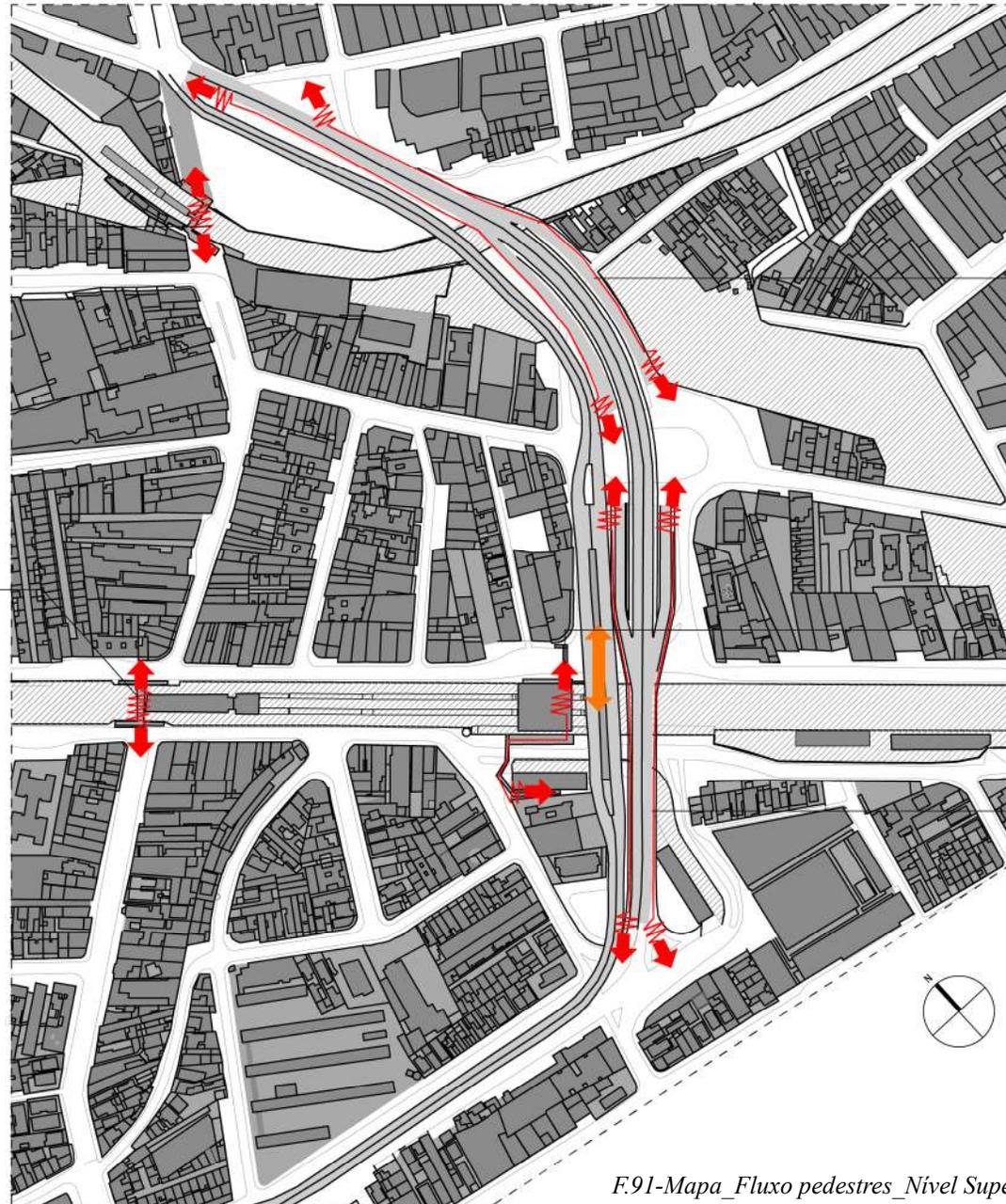
calçada Viaduto Negrão de Lima

LEGENDA

Fluxo Pedestres (intenso)

Travessia pedestres

JACAREPAGUÁ
BARRA TIJUCA



F.91-Mapa Fluxo pedestres Nível Superior

ESCALA 1/5000

Espaços Livres de Edificação-Nível Térreo



Estes mapas destacam as relações e dinâmicas entre os espaços livres de edificações e os espaços construídos. Também estão distinguidos os espaços com acessos livres e restritos. Ao analisar os mapas, observamos que os espaços pertencentes aos leitos ferroviários das duas linhas férreas não podem ser considerados públicos, por não permitirem livre acesso ao espaço entre muros. Existe ainda um agravante pois os leitos e seus muros ainda dificultam o acesso a outros espaços públicos do bairro. Eles criaram um efeito de trincheira não permitindo livre acesso aos espaços restantes do sítio.

LEGENDA

Espaços Livre de Edificação público_ Acesso Livre (ruas, calçadas, praças)



Espaços Livre de Edificação _ Acesso Restrito espaço particular (lotes edifícios)



Espaços Livre de Edificação _ Acesso Restrito espaço público/privado (lotes Light, leito ferroviário, terminal rodoviário e ferroviário)



Espaços Edificados



Muros/Grades (restrição acesso) a espaço livres de edificação



F.87- Mapa_analise

0 50 100 200 ESCALA 1/5000

Espaços Livres de Edificação-Nível Superior



F.88 - Linha Férrea Auxiliar



F.89 - Lotes Light

LEGENDA

Espaços Livre de Edificação público _ Acesso Livre
(ruas, calçadas, praças)



Espaços Livre de Edificação _ Acesso Restrito
espaço particular (lotes edificios)



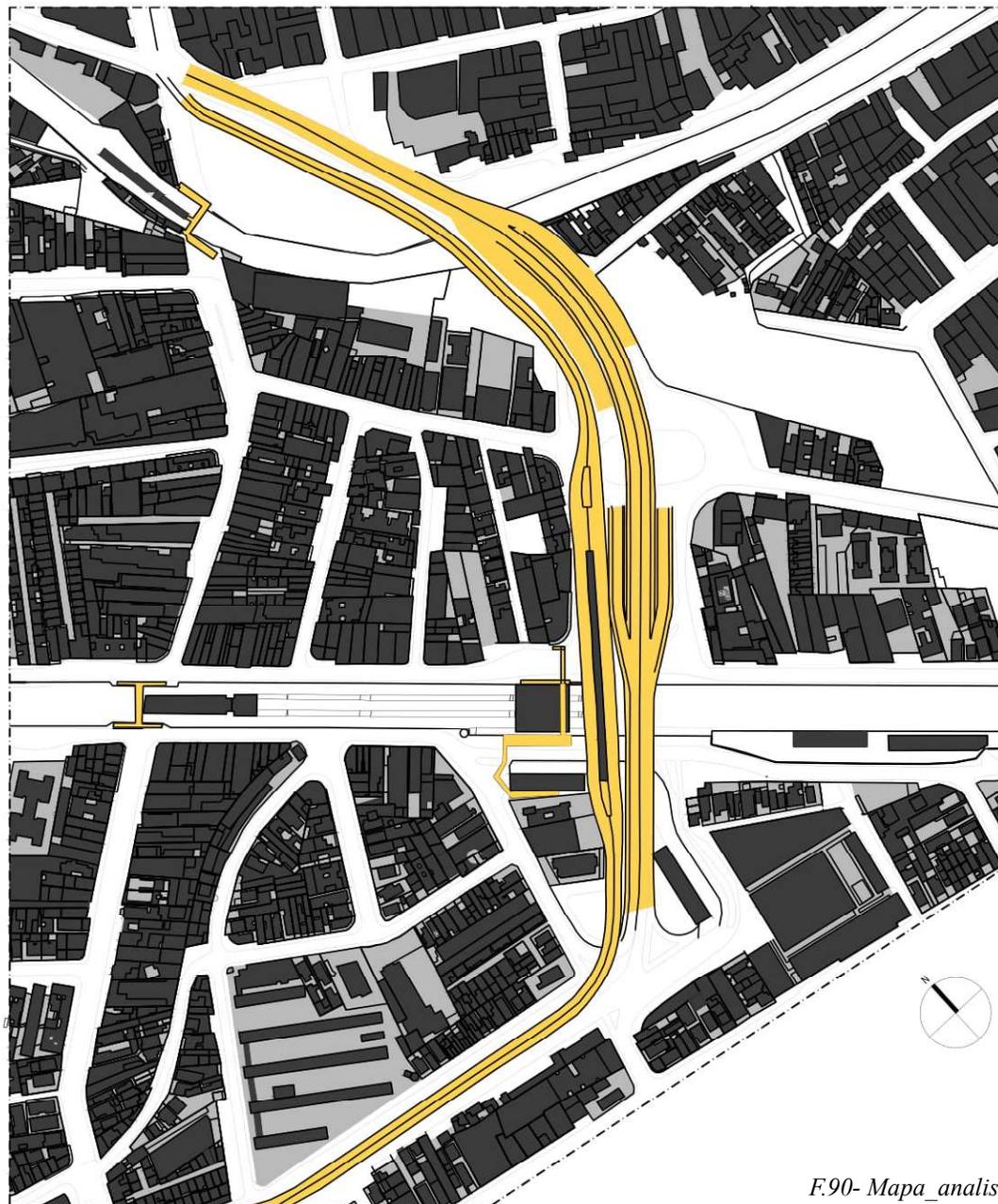
Espaços Livre de Edificação _ Acesso Restrito
espaço público/privado (lotes Light, leito ferroviário,
terminal rodoviário e ferroviário)



Espaços Edificados



Muros/Grades (restrição acesso) a espaço
livres de edificação



F.90- Mapa_analise

0 50 100 200 ESCALA 1/5000

Capítulo 4.0

O projeto de Intervenção

(Reunindo As Madureiras)

*Se as coisas são inatingíveis orá!
Não é motivo para não querê-las...
Que triste os caminhos, se não fora
A presença distante das estrelas!*

(Das Utopias– Mário Quintana- 2008)



F. 23- imagem ilustrativa - croqui Estação Ferroviária de Madureira

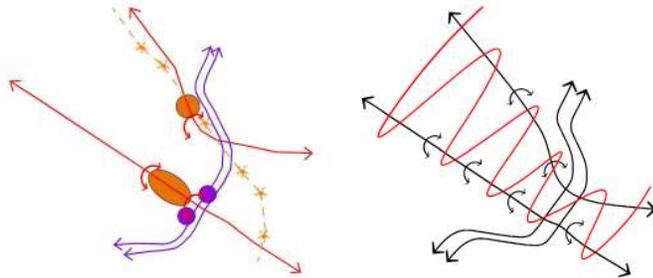
4.1 - A idéia

O projeto de intervenção **Reunindo as Madureiras** irá atuar sobre alguns personagens urbanos de um recorte do bairro de Madureira. O objetivo é propor mudanças significativas para a paisagem e espaço público. Todas as ações têm como denominador comum a intenção de reunir física e visualmente os lados do bairro, dividido pelas infraestruturas de transporte e energia, ao mesmo tempo em que convidem o habitante do bairro a redescobrir a paisagem cotidiana.

4.2 - Quatro pontos de Intervenção

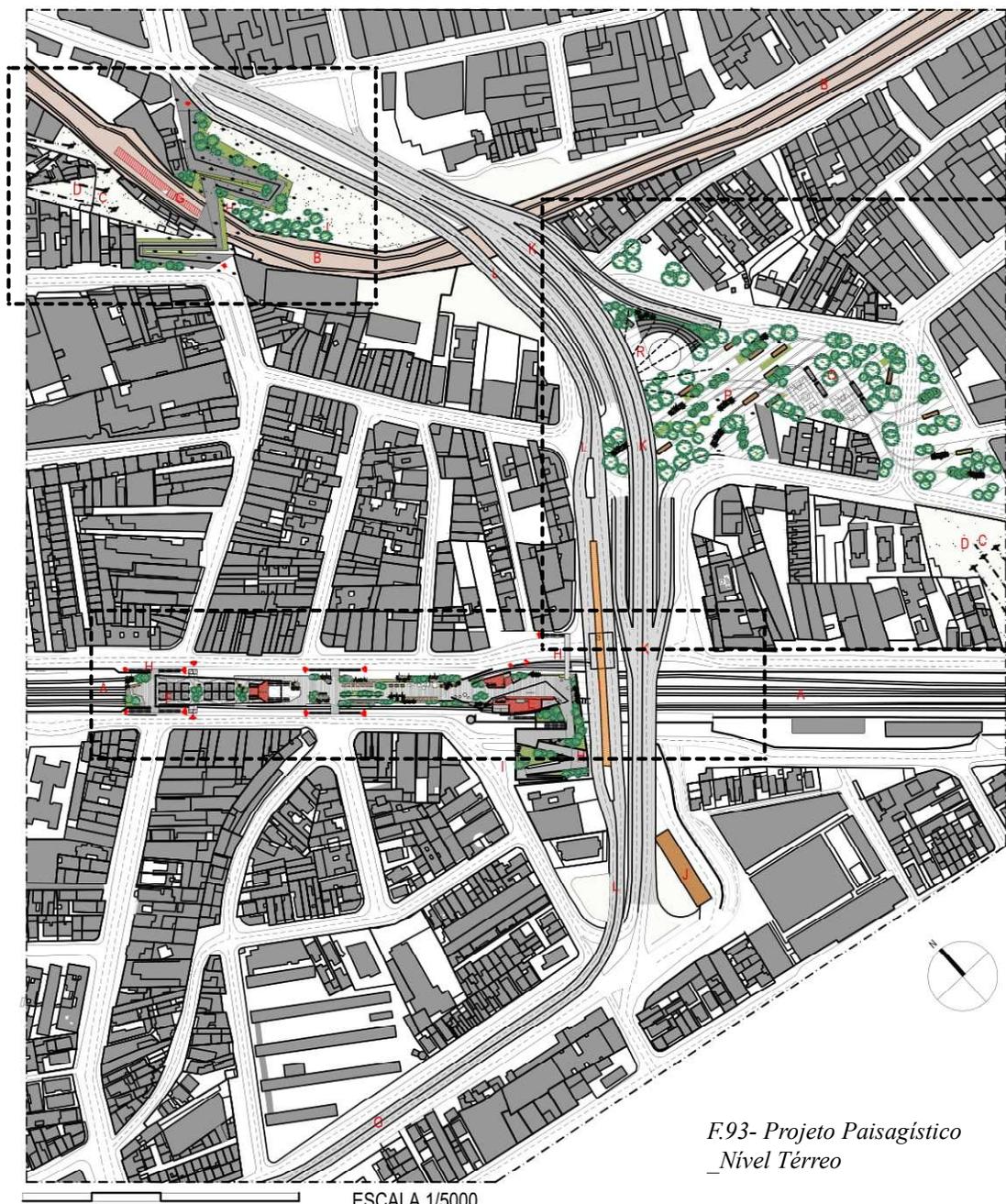
As ações estão divididas pelas Estações Ferroviárias de Madureira e Magno, os Viadutos Negrão de Lima e Transcarioca, e em lotes pertencentes à companhia de energia Light. Ao analisar o recorte do bairro de Madureira foram observados alguns dilemas que direcionam a intervenção sobre a paisagem.

Na Estação Ferroviária de Madureira o principal dilema está em negociar com uma barreira física e visual que não pode ser retirada. Na Estação Ferroviária de Magno o dilema é outro, a Estação está escondida e encoberta, ocasionando insegurança no acesso e travessia da linha férrea. Já os viadutos Negrão de Lima e Transcarióca encontram-se com dilemas ligados ao seu uso. Eles são viadutos que funcionam também como edifícios. Por fim os espaços ocupados pela faixa de transmissão da Light têm seus dilemas ligados a restrição do espaço com barreiras físicas e visuais no local.



F.92 - diagrama barreiras - situação proposta

Projeto Paisagístico - Nível Térreo



Os Mapas ao lado apresentam o Projeto de intervenção no recorte de Madureira. A intervenção atuou a partir de quatro pontos : a Estação Ferroviária de Madureira, a Estação de Magno/Mercadão de Madureira, os lotes da faixa de transmissão da Light e os Viadutos Negrão de Lima e Transcarioca.

LEGENDA

Leito ferroviário/ faixa de transmissão	
A Linha Férrea Central do Brasil	
B Linha Férrea Auxiliar	
C Torres de energia	
D Território restrito (faixa de transmissão)	
Estações ferroviárias	
E Estação Ferroviária de Madureira (Acesso 01)	
F Estação Ferroviária de Madureira (Acesso 02)	
G Estação Ferroviária de Magno	
H Passagens sobre a Linha Férrea	
Estações/Terminal de ônibus	
i Estação BRT_Sobre o Viaduto	
j Terminal de BRT_Paulo da Portela	
Espaços ocupados sob os viadutos	
K Viaduto Negrão de Lima	
L Viaduto BRT	
M Área de operações da COMLURB	
N Baile Charme	
O Centro Cultural CUFA	
P Nova Praça	
Q Novas quadras esportivas	
R Espaço apoio Baile Charme	

Projeto Paisagístico - Nível Superior

Cada ponto desta intervenção possui características, configuração e dinâmicas particulares. A intervenção irá tratar cada ponto de forma particular, considerando as especificidades e importância dentro do conjunto urbano do recorte.

LEGENDA

Leito ferroviário/ faixa de transmissão

- A Linha Férrea Central do Brasil
- B Linha Férrea Auxiliar
- C Torres de energia
- D Território restrito (faixa de transmissão)

Estações ferroviárias

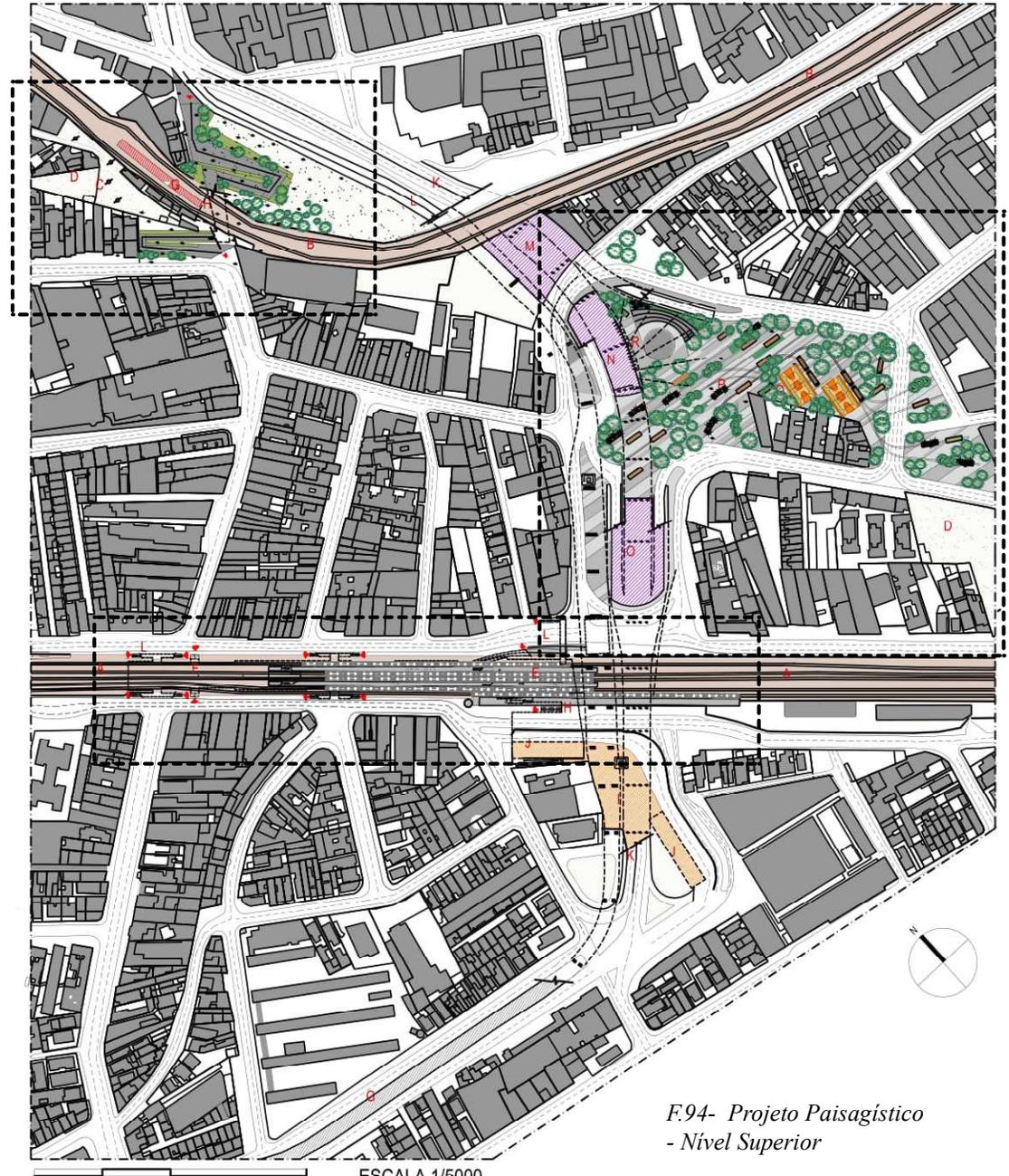
- E Estação Ferroviária de Madureira (Acesso 01)
- F Estação Ferroviária de Madureira (Acesso 02)
- G Estação Ferroviária de Magno
- H Passagens sobre a Linha Férrea

Estações/Terminal de ônibus

- i Estação BRT_Sobre o Viaduto
- j Terminal de BRT_Paulo da Portela

Espaços ocupados sob os viadutos

- K Viaduto Negrão de Lima
- L Viaduto BRT
- M Área de operações da COMLURB
- N Baile Charme
- O Centro Cultural CUFA
- P Nova Praça
- Q Novas quadras esportivas
- R Espaço apoio Baile Charme



F.94- Projeto Paisagístico
- Nível Superior

**Estação Ferroviária
de Madureira**

**Estação Ferroviária de Magno/
Mercadão de Madureira**

**Viadutos Negrão de
Lima e Transcarioca**

**Lotes da Light
- Praça CUFA**



F.95- imagem _perspectiva projeto

4.3 - Intervenções

4.3.1- Estação Ferroviária de Madureira

Na Estação Ferroviária de Madureira cujo grande dilema é negociar com uma barreira que não pode ser retirada, a estratégia adotada foi alterar sua percepção, ao mesmo tempo em que desviamos dela. Sendo assim, convertemos a Estação de objeto inerte em personagem em movimento e transformamos os muros em rastros desse deslocamento.

Diagnóstico

- Falta de unidade entre os dois acessos da Estação
- Falta de passarelas de travessia
- Altos muros recortam o bairro, deixando as ruas paralelas ao muros inseguras e vazias

Ações operacionais

A intervenção irá ligar os dois acessos da Estação por uma superfície que funcionará como espaço multiuso, extensão do espaço público do bairro. Aumentará os pontos de travessia, diminuindo as barreiras físicas e visuais ao mesmo tempo em que convidará o morador a redescobrir a paisagem de Madureira.

4.3.2_ Estação Ferroviária de Magno / Mercado de Madureira

Na Estação Ferroviária de Magno a estratégia foi criar marcos verticais que ao mesmo tempo em que alertem os moradores sobre sua localização, transformem a percepção da paisagem com a marcação de uma eterna chuva.

Diagnóstico

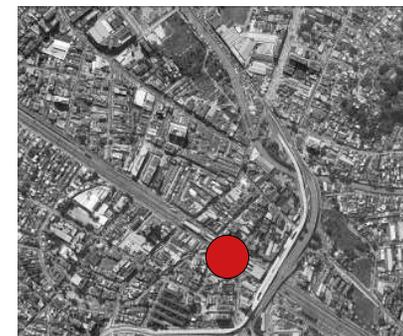
- Passarela de acesso com dimensionamento insuficiente para o fluxo de pedestres que utilizam o local
- A estação Ferroviária está escondida, dificultando sua localização
- Altos muros da linha férrea tornam os espaços juntos a eles inseguros e áridos

Ações

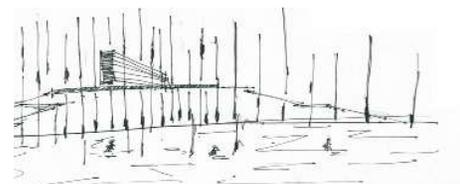
A intervenção propõe aumentar a visibilidade do morador do bairro sobre a Estação Ferroviária de Magno assim como melhorar o acesso e travessia da linha férrea. Propõe um sistema de referenciamento através de marcos visuais espalhados pelo sítio com o objetivo de iniciar uma costura no tecido urbano deste local.



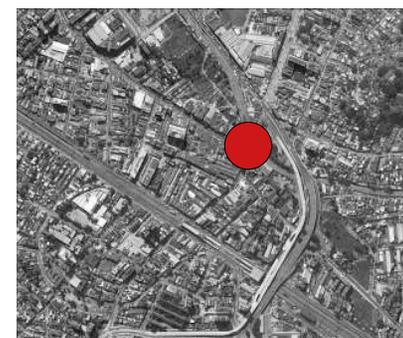
F.96-croqui projeto



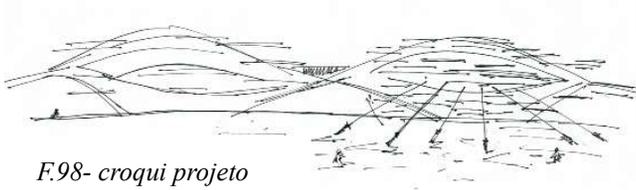
F.39-Mosca de localização



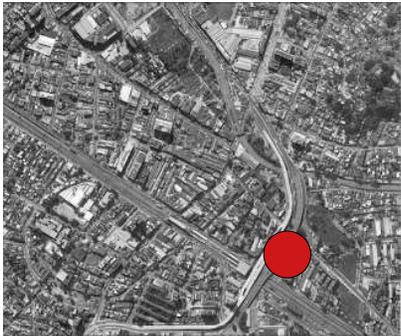
F.97- croqui projeto



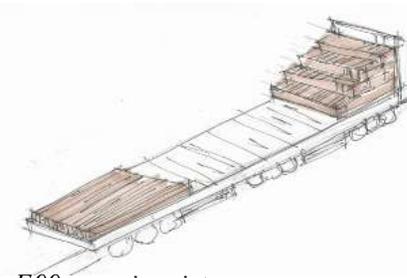
F.44-Mosca de localização



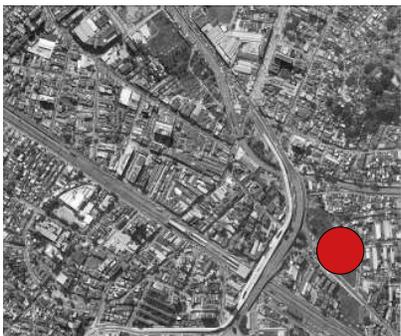
F.98- croqui projeto



F.57-Mosca de localização



F.99-croqui projeto



F.52-Mosca de localização

4.3.3 - Viadutos Negrão de Lima e Transcarioca

Nos Viadutos Negrão de Lima e Transcarioca, a estratégia foi reconhecê-los não apenas como infraestruturas viárias mas também como edifícios com usos específicos derivados de apropriações, restando a intervenção a ação de propor uma fachada para estes edifícios.

Diagnóstico

- Os espaços embaixo dos viadutos necessitam de mais infraestrutura de serviços
- Falta de banheiros públicos na região contribuem para o espaço estar sempre sujo
- Falta de unidade visual entre os dois viadutos
- Grades do terminal Paulo da Portela aumentam a segregação do espaço público

Ações operacionais

A intervenção sobre os viadutos busca trazer uma unidade visual entre estes equipamentos, ao mesmo tempo em que propõe uma reflexão sobre a condição complexa em que eles se encontram.

4.3.4 - Lotes da Light - Praça CUFA

A estratégia para minimizar a restrição do espaço existente no local foi transformar o espaço em uma grande praça, com uma característica fora do comum, os equipamentos das praças, bancos, áreas de estar, jardineiras e até mesmo algumas árvores são móveis, um convite ao passante a alterar a paisagem à medida que ocupa o local.

Diagnóstico

- Os lotes junto aos viadutos aparentam estar abandonados
- Muros altos configuram barreiras ao bairro e tornam os espaços junto a eles inseguros e áridos

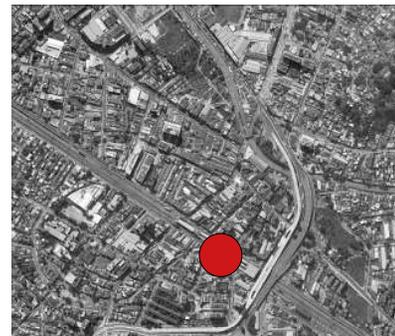
Ações

A intervenção nos lotes pertencentes à Light irá propor o desvio dos cabos de energia para baixo da terra eliminando a restrição ao uso do terreno. Será proposta a apropriação deste terreno para a criação de uma praça pública.

4.4 - Estação Ferroviária de Madureira

O projeto liga os dois acessos através de uma única superfície que funcionará como espaço de permanência, passagem, comércio, serviço, entre outras possibilidades. Ela age como elemento conector, tanto entre os transportes como entre os lados do bairro. Pretende-se reestruturar física e visualmente a Estação, tornando-a um agente de costura e mediação entre paisagem e o morador de Madureira.

A imagem desta nova Estação Ferroviária propõe uma redescoberta da paisagem cotidiana através de uma narrativa direcionada à percepção não convencional e desnaturalizada dos elementos de infraestrutura urbana. Esta reinvenção, nas vivências no espaço urbano, somente será possível associada a elementos tomados emprestados da criação da linguagem poética.



F.39-Mosca de localização



F.95-perspectiva projeto - Estação Ferroviária de Madureira

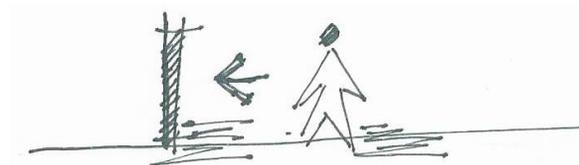
O partido projetual (Dilema - Negociar com uma barreira que não pode ser retirada)

Proponho este projeto de intervenção urbana como uma narrativa poética. Ele busca trazer uma mudança na percepção da paisagem cotidiana, transformando a Estação Ferroviária de Madureira em um dos protagonistas desta narrativa. Transformo os elementos do entorno (ruas, viadutos, muros) em atores deste elenco. A paisagem será construída da justaposição destes mesmos atores a partir de um roteiro. A atuação proposital pretende causar provocações na percepção do morador do bairro.

O roteiro materializado em projeto apropria-se do conflito local entre muros e pedestres como ponto de partida para a construção do enredo. Atualmente os muros do trem são percebidos e experienciados como barreiras e agentes de restrição. Fisicamente são barreiras! A questão colocada no projeto é; como intervir e transpor uma barreira física que não pode ser retirada? Este conflito percebido na análise do espaço é colocado como o nó desta narrativa poética. Já o desenlace deste nó será percebido na solução que o projeto propõe em sua imagem e espaço.

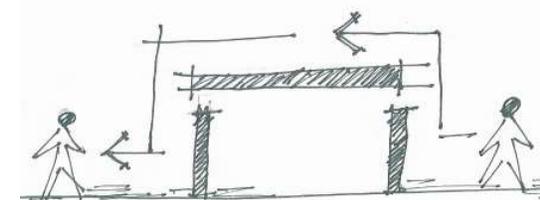
A resposta para este conflito será mudar a percepção dessas barreiras ao mesmo tempo em que desviamos dela! Para isso a narrativa vai construindo uma história para mudar a percepção dos muros e da Estação.

Sendo a Estação Ferroviária um caminho por onde passam pessoas e locomotivas, a marcação do rastro deste caminhar será uma das estratégias. Outra ação associada à estratégia anterior é transformar a percepção da estação de algo estático para um agente que se desloca. Dessa forma, o muro nesta composição será o rastro deste movimento. Tomamos emprestado da arte poética as estrutura de “Nó e Desenlace”, e os efeitos de uma peripécia para a construção de uma narrativa poética. Busco como objetivo descaracterizar a Estação como coisa inanimada e o muro apenas como barreira, propondo uma redescoberta da paisagem cotidiana.



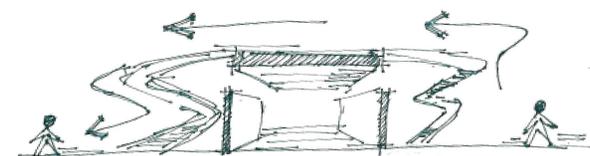
F.96-imagem ilustrativa _análise

Os muros configuram-se como barreiras, cujo percurso de travessia é uma interrupção no caminhar e luta contra a barreira.

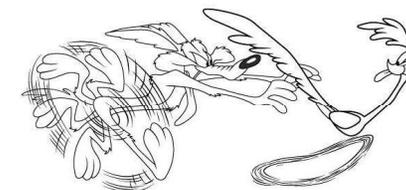


F.97-imagem ilustrativa _análise

A proposta pretende tornar o atravessar sobre os muros, em um caminhar contínuo pelo tecido urbano



F.98.-imagem ilustrativa _análise



F.99-imagem ilustrativa _Papa léguas

Roteiro projetual

1 -Tornar os dois acessos em uma única Estação conectada (funcional e visualmente).

2 - Propor visualmente movimento para a Estação.

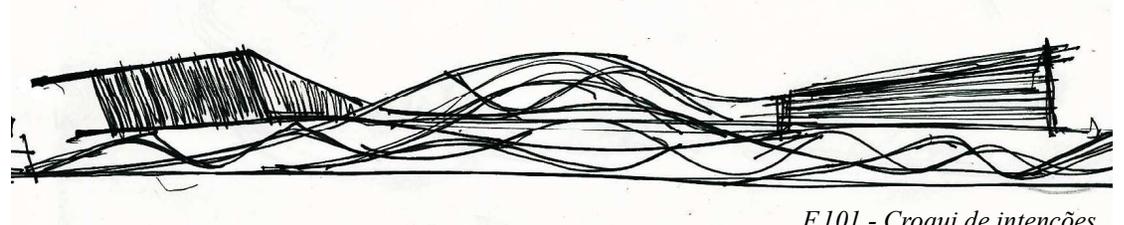
3-Tornar os muros em um rastro, que une as duas partes da Estação, transformando a percepção desta em um agente em movimento.

4- O espaço entre os acessos da Estação será utilizado como espaço de permanência, passagem, comércio, lazer , entre outras possibilidades que o próprio usuário do equipamento possa sugerir.

5- Humaniza-se a coisa com o objetivo de propor uma percepção nova na paisagem



F.100 - Perfil muro e Estação



F.101 - Croqui de intenções.



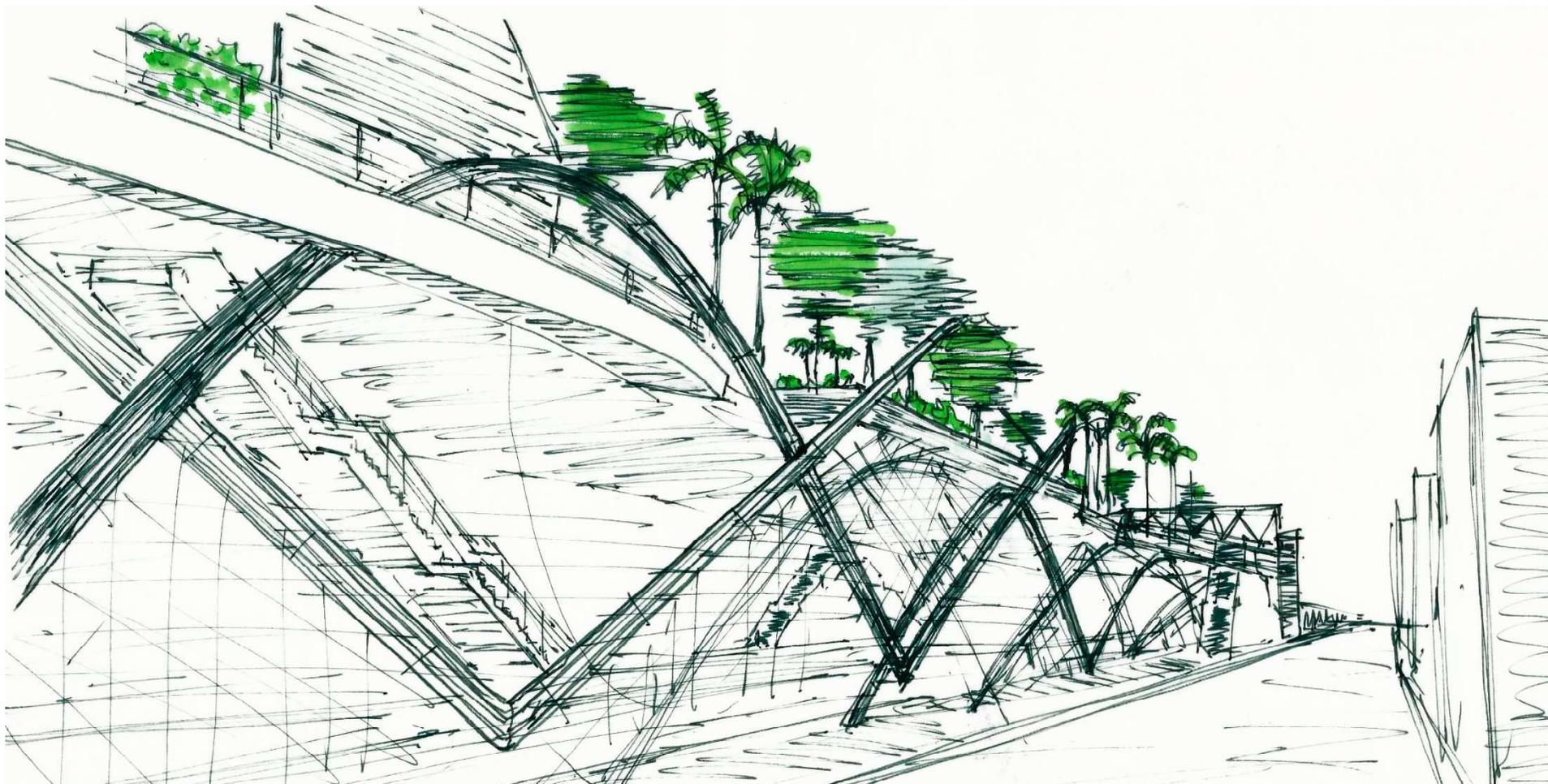
F.102 -perspectiva projeto



F.103 _perspectiva projeto

A peripécia colocada nesta intervenção propõe inverter a percepção de algo estático para a ideia de movimento.

Uma estratégia geralmente utilizada quando se pretende dar a sugestão de movimento para algo inanimado é marcar o rastro dessa sugestão de percurso.



F.104- perspectiva projeto

A intenção é transformar visualmente os muros em rastro. Marcaremos a direção através de vetores que apontam a direção deste deslocamento visual.

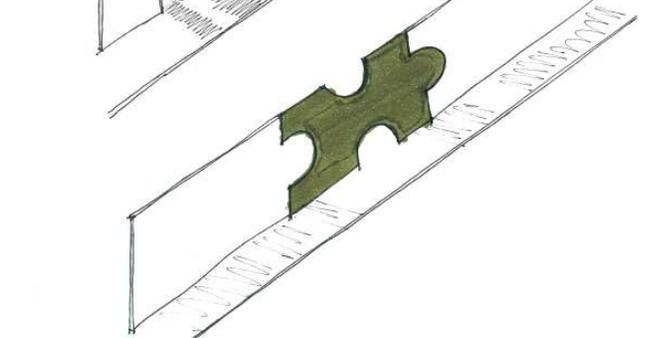
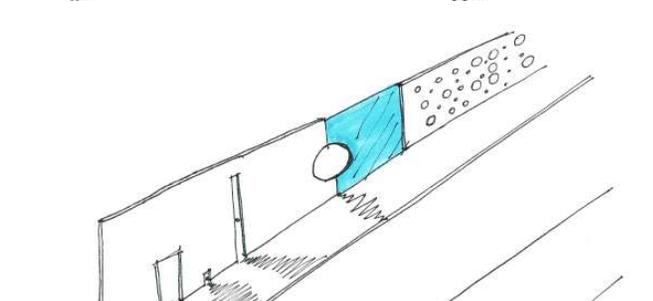
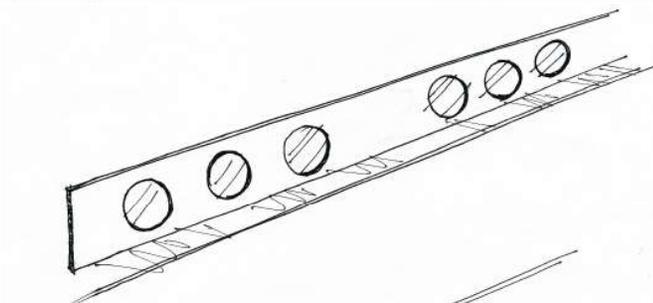
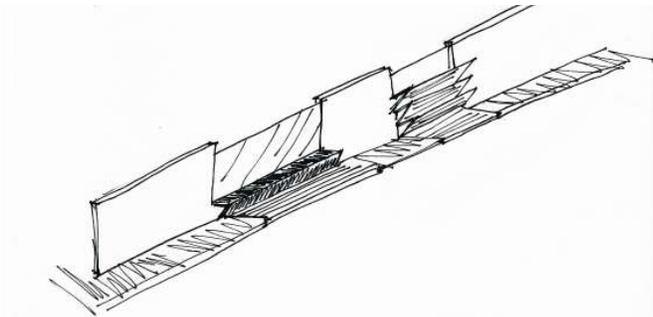
A peripécia no corpo da intervenção atuará em duas escalas, a escala da cidade e a escala local.



F.105- imagem ilustrativa - perspectiva projeto



F.152- Foto local - Google



F.107- croqui Muros projeto

Na escala da cidade, a percepção da peripécia se dá através da sugestão de movimento e deslocamento, já na microescala ela ocorrerá com pequenas provocações na percepção na escala local.

Nos muros ela será proposta para desnaturalizar a imagem de barreira; em alguns trechos transformando a barreira em signos comuns, deslocados de seu contexto natural (exemplo: peça de quebra-cabeça), em outros trechos abrindo escotilhas e colocando painéis de vidro para permitir maior permeabilidade visual.



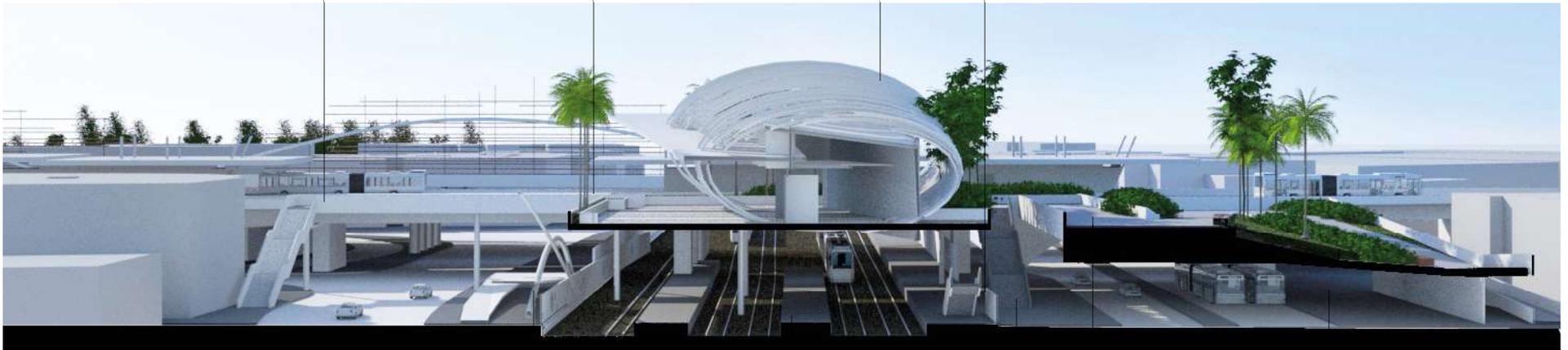
F.108- perspectiva projeto

Acesso Escadas
Guarda corpo em Alvenaria
Piso em Granito lixado

Jardineiras e guardacorpo em alvenaria

Cobertura em estrutura metálica sobre lojas, acesso estação e equipamentos de serviços existentes- lojas reformulada

Novas superfícies de divisão (lugar do muro existente) a proposta interviu nos muros de diferentes maneiras, - trechos com escotilhas, trechos com painéis de vidro e outras diversas possibilidades-ver p.92



F.110- Corte projeto

estrutura metálica tubular auxiliando o suporte da laje nível 01 e divisa entre rua e leito ferroviário

Plataforma de embarque reformadas, piso em Granito lixado, Instalação de equipamentos

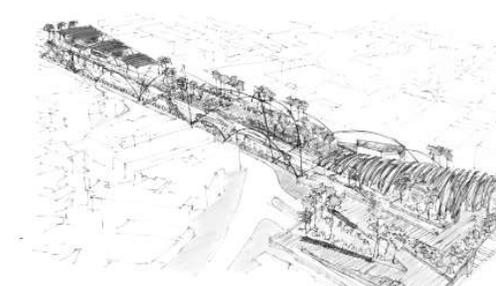
Acesso novo Escadas
Guarda corpo em Alvenaria
Piso em Granito lixado

Acesso de conexão
Terminal BRT a Estação Ferroviária de Madureira - Plataforma em alvenaria
Piso granito lixado

Terminal BRT_Paulo da Portela está situado abaixo da plataforma Rampa



F.155- Foto local - Estação Madureira



F.106- imagem ilustrativa _perspectiva projeto



F.156- perspectiva projeto



F.109- perspectiva projeto



F.116 - perspectiva projeto



F.111- perspectiva projeto



F.112- Corte projeto

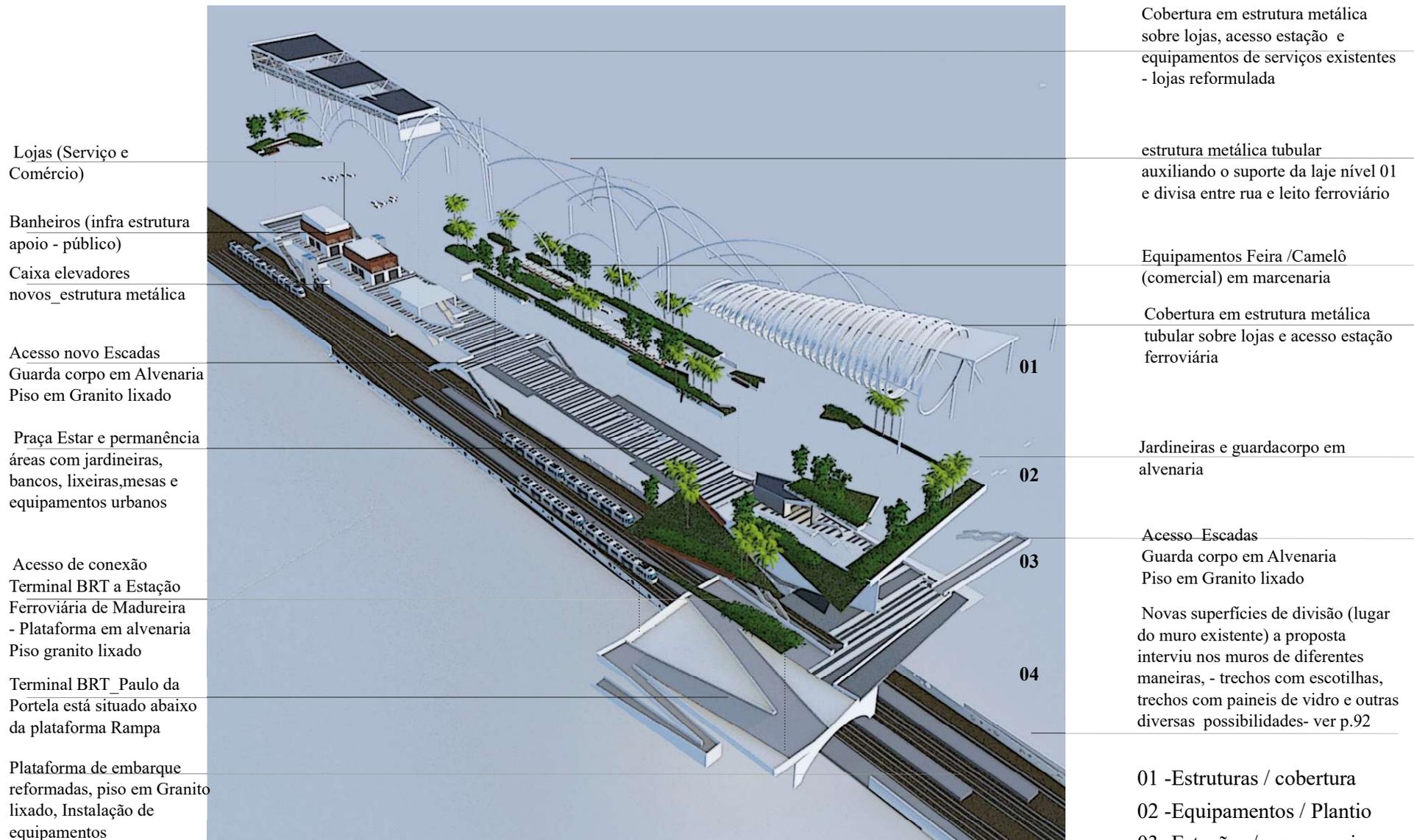
estrutura metálica tubular
auxiliando o suporte da laje nível 01
e divisa entre rua e leito ferroviário

Praça Estar e permanência
áreas com jardineiras, bancos,
lixeiras, mesas e equipamentos
urbanos

Equipamentos Feira /Camelô
(comercial) em marcenaria
Jardineiras e guardacopo em
alvenaria

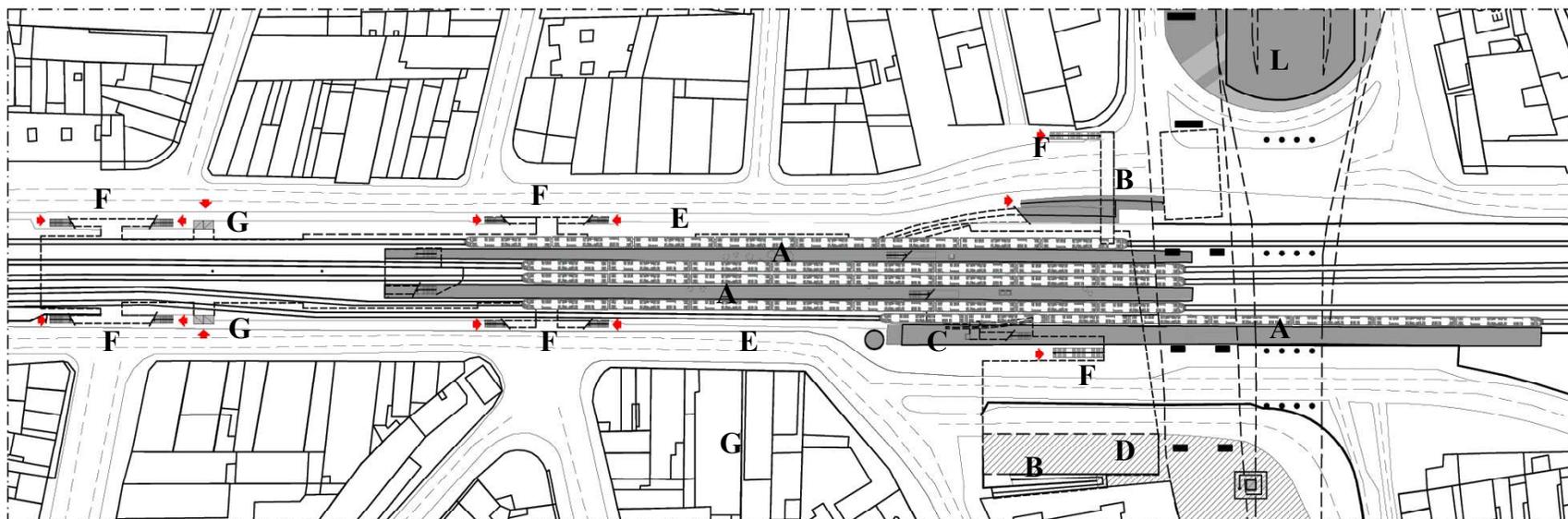
Acesso novo Escadas
Guarda corpo em Alvenaria
Piso em Granito lixado

Plataforma de embarque
reformadas, piso em Granito lixado,
Instalação de equipamentos
Novas superfícies de divisão (lugar
do muro existente) a proposta
entreviu nos muros de diferentes
maneiras, - trechos com escotilhas,
trechos com painéis de vidro e
outras diversas possibilidades-ver
p.92



F.113 _perspectiva explodida projeto

- 01 -Estruturas / cobertura
- 02 -Equipamentos / Plantio
- 03 -Estações / pav. superior
- 04 -Plataformas embarque/ pavimento térreo



F.114-planta Baixa térreo

- A - Plataforma de embarque
- B - Rampa acesso ao BRT e a estação
- C - Escada acesso a plataforma de embarque
- D - Terminal BRT
- E - Novas superfícies de divisão (lugar do muro existente)
- F- Acesso novo Escadas
- G- Acesso elevadores

Orientação para plantio

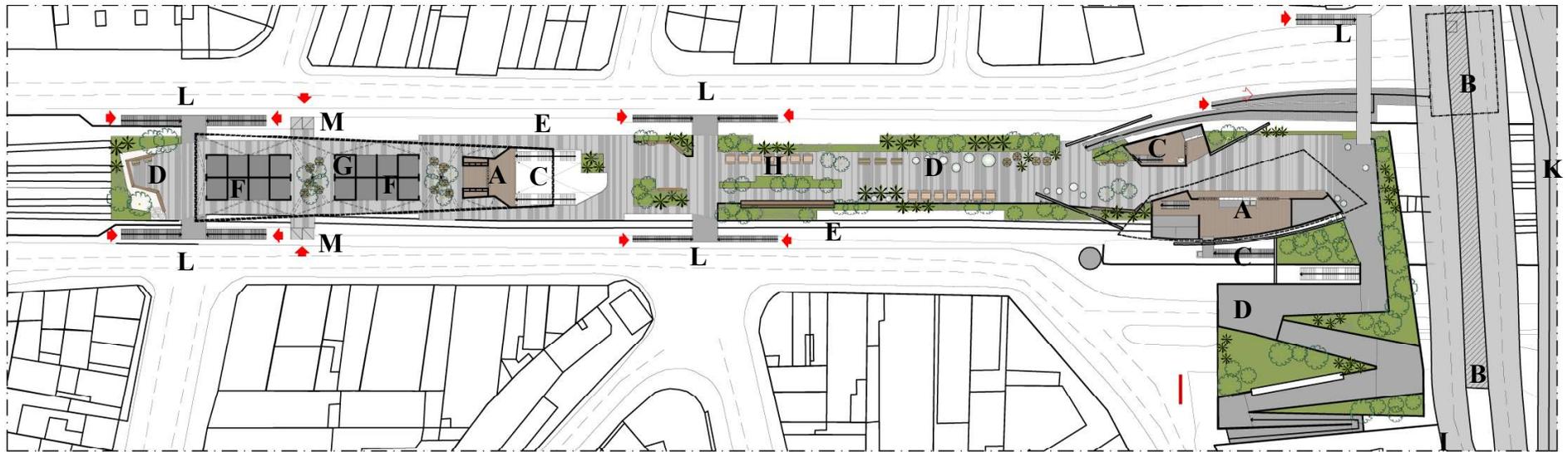
Estação Ferroviária de Madureira

FORRAÇÃO- *Arachis exelsa* , *Zoysia japônica*, *Pennisetum setaceum*,
Asparagus densiflorus sprengeri

ARDUSTOS - *Plumbago auriculata* , *Ixora undulata*, *Ixora javanica*, *Galphimia brasiliensis*, *Clúsia fluminensis*, *Arundina bambusifolia mini branca*, *Alpinia purpurata*, *Aglaonema silver Queen.*, *Heliconia psittacorum amarela*, *Dianella caerulea*, *Lantana camara rosa*, *Lantana camara laranja*, *Diets bicolor*

PALMEIRAS- *Ptychosperma elegans*, *Ptychosperma macarthurii*, *Dypsis madagascariensis*.

ÁRVORES - *Myrciaria trunciflora*, *Tecoma stans*, *Schinus molle*.

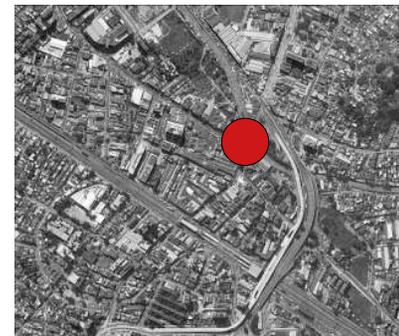


F.115- planta Baixa Pav. 01

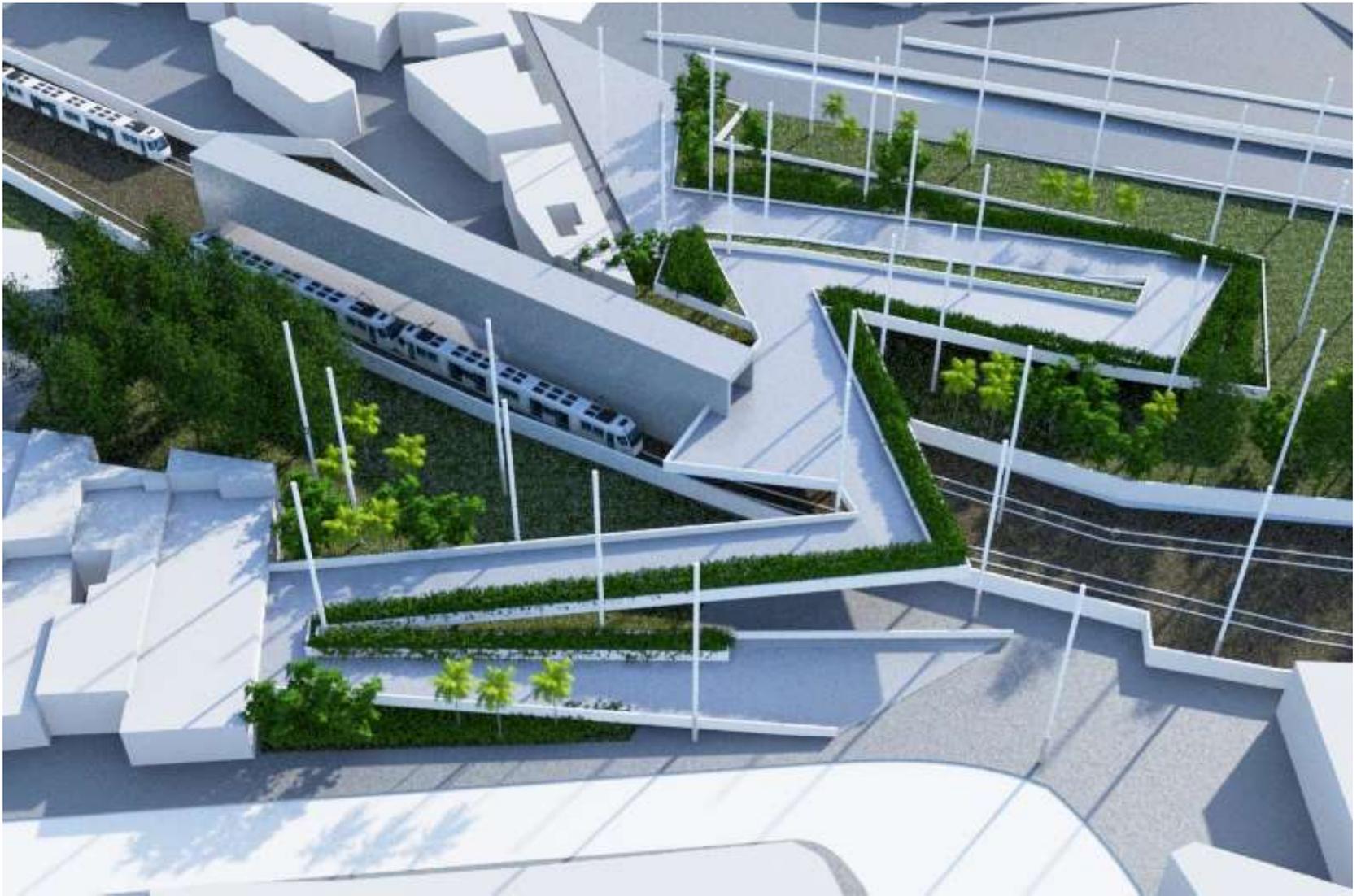
- A - Acesso Estação (uso institucional)
- B - Rampa acesso ao BRT e a estação
- C - Escada acesso a plataforma de embarque
- D - Praça Estar e permanência
- E - Novas superfícies de divisão (lugar do muro existente)
- F - Lojas (Serviço e Comércio)
- G - Banheiros (infra estrutura apoio - público)
- H - Feira /Camelô (comercial)
- I - Terminal BRT
- K - Estação BRT(viaduto)
- L- Acesso novo Escadas
- M- Acesso elevadores

4.5 - Estação Ferroviária de Magno (Mercadão de Madureira)

O projeto de intervenção na Estação Ferroviária de Magno irá atuar reformulando a passarela de acesso, expandindo a capacidade para a demanda de pedestres, buscando tornar o atravessar mais fluido, como se estivesse caminhando pelo bairro. Serão incorporados à Estação, marcos verticais que farão neste sítio uma costura entre os dois lados da linha. Eles serão também equipamentos de iluminação e pilares de sustentação para a própria passarela. A Estação possuirá em seu corpo estratégias poéticas que provocarão o morador que passar por ali.



F.44-Mosca de localização



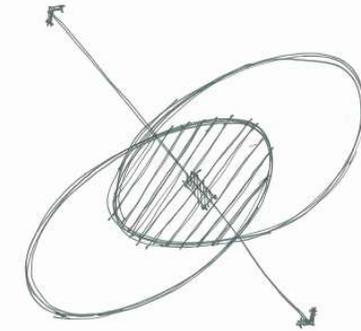
F.117_perspectiva projeto

O Partido projetual (Dilema - a Estação está escondida e a travessia insegura)

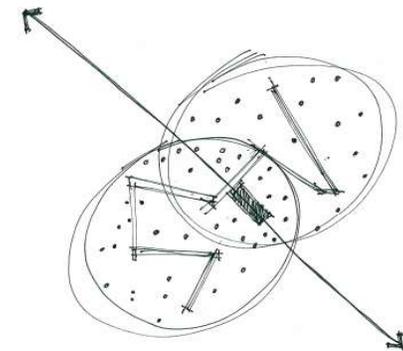
Atuaremos sobre a Estação Ferroviária de Magno propondo um alargamento no espaço de intercessão entre os lados divididos pela linha férrea. Percebe-se que, como no caso da Estação Ferroviária de Madureira, os espaços marginais à linha férrea só se comunicam através das passarelas de acesso a estação ferroviária. A situação atual transforma a estação ferroviária e sua passarela em um dos poucos espaços de interseção entre os lados do bairro.

No caso da Estação Ferroviária de Madureira, onde havia dois acessos e um grande espaço sem uso entre eles, a solução foi se apropriar deste espaço. O projeto aumentou dessa forma a área de intercessão e comunicação entre os lados do bairro. A Estação Ferroviária de Magno possui apenas um único acesso e dessa forma seu espaço de comunicação é menor. A proposta para esta estação será alargar a comunicação entre os lados do bairro no sentido perpendicular à linha férrea, aumentando o espaço e a superfície de intercambio nesta travessia.

Para isso propõe-se reformular a passarela de travessia e a colocação de marcos visuais espalhados neste perímetro, demonstrando assim esse alargamento visual do espaço de comunicação. Os marcos serão representados por elementos verticais, tendo também outras funções como elemento de sustentação da passarela de travessia e postes de iluminação. É importante destacar a importância destes marcos na localização da estação que atualmente está escondida.



F.118 - análise Estação Ferroviária Magno



F.119 - análise Estação Ferroviária Magno

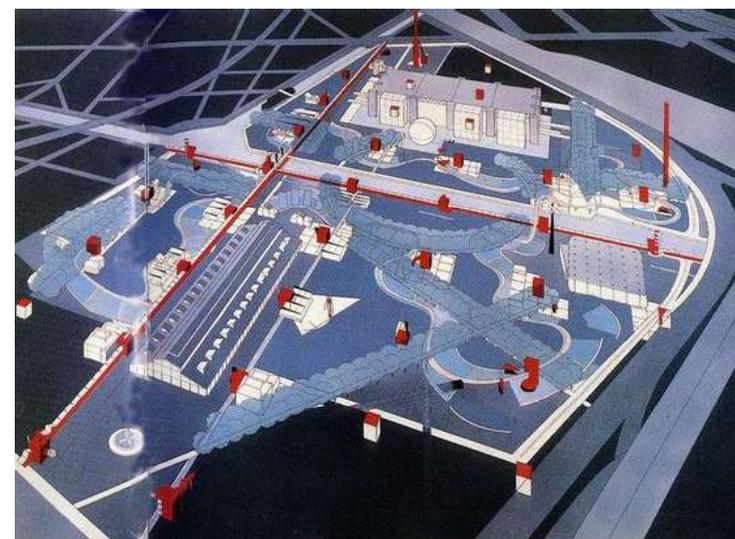


F.120 - perspectiva Estação Ferroviária Magno

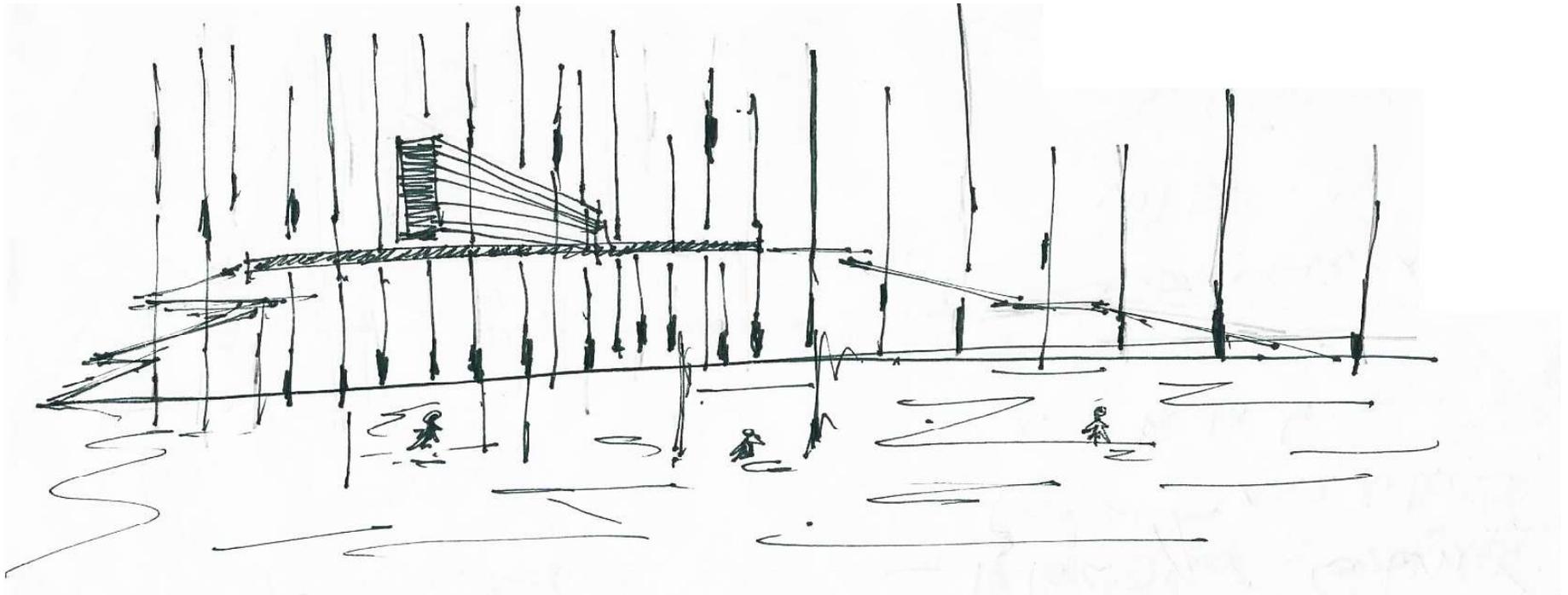
Uma referência consultada para a utilização deste sistema de marcos é a intervenção do Parque La Villette. Esses marcos chamados Folies expalham-se pelo território do parque, criando uma relação complexa de ocupação do local por onde eles se espalham. É essa relação de pertencimento a um mesmo local pela similaridade e unidade proposto por essa modalidade de marco que pretendemos trazer para esse recorte no bairro. Ainda que o espaço esteja dividido pelos muros da linha férrea, pertenceriam a um mesmo território visual e físico.



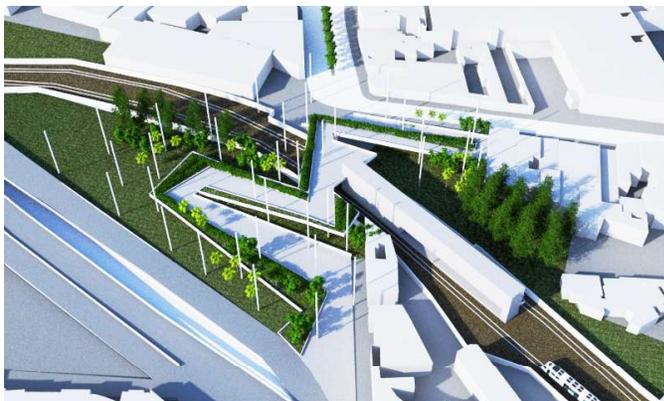
F.85- Passarela Acesso Estação Ferroviária de Magno



F.121-Imagem Parque La Villette



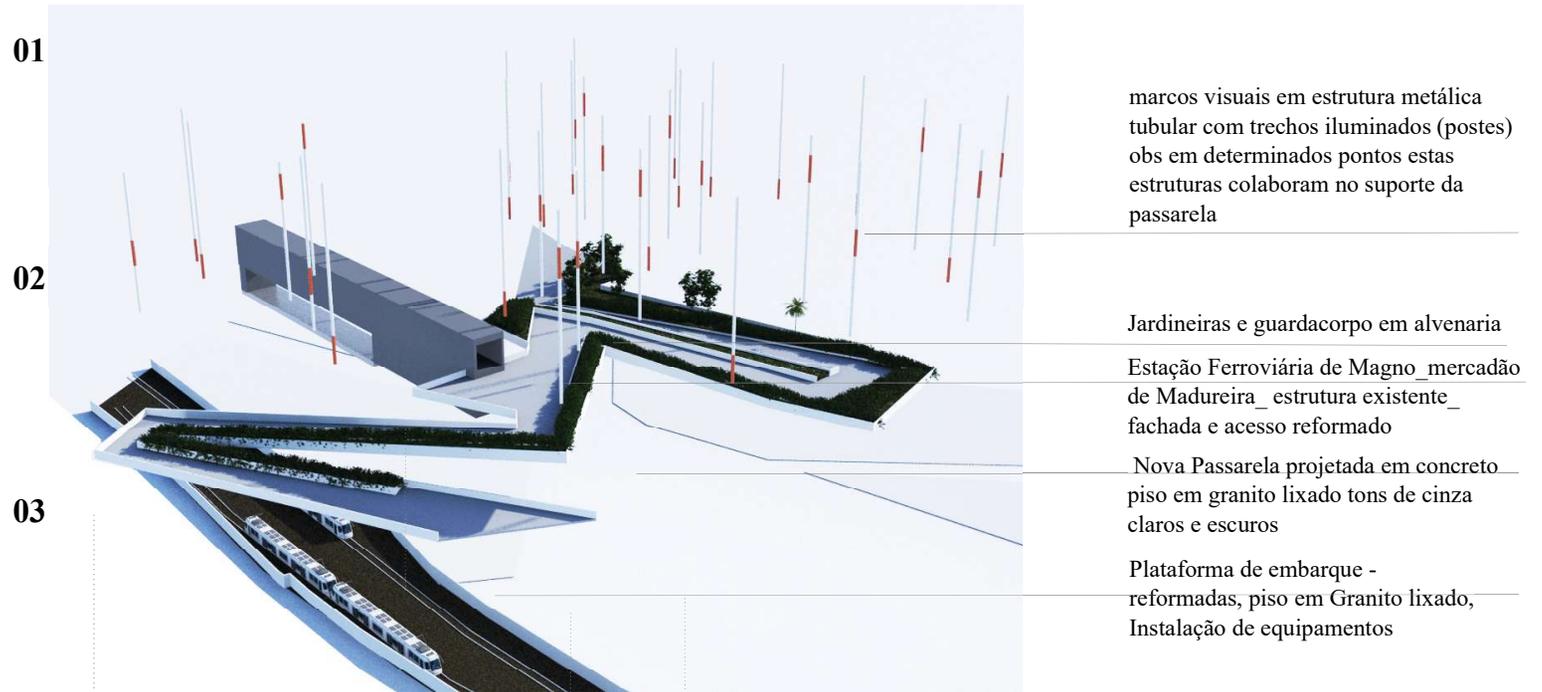
F.122- perspectiva Estação Ferroviária Magno



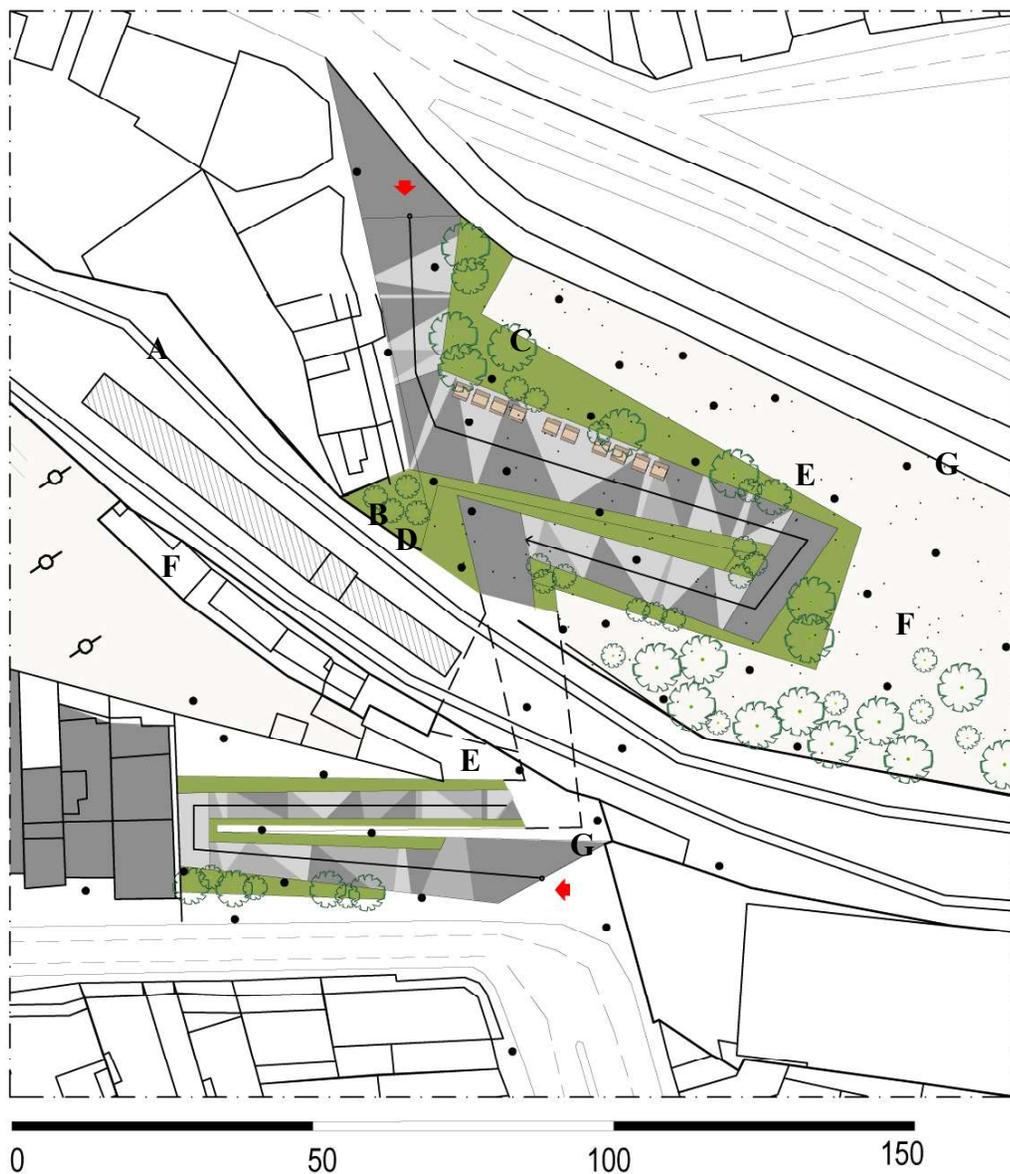
F.123 perspectiva Estação Ferroviária Magno

Atrelada a essa reorganização espacial propomos uma provocação na percepção deste equipamento. Utilizaremos a referência da peripécia na linguagem poética. Os marcos verticais serão apresentados como pequenos vetores representando a marcação de uma chuva sobre um determinado ponto. À distância, esta é a imagem que será percebida, ao aproximar-se da estação esta percepção se dissipa e é substituída e transformada pela percepção de elementos em outra escala.

- 01 - Marcos visuais _postes de iluminação
- 03 - Estação / nova Passarela-pavimento superior
- 04 - Plataformas embarque/ pavimento térreo



F.124 _perspectiva explodida Estação Ferroviária Magno



- A - Plataforma de embarque
- B - Estação ferroviária (existente)
- C - Feira /Camelô (comercial)
- D - Banheiros (infra estrutura apoio_na estação)
- E - Nova Passarela projetada
- F - Área de replantio
- G- Marcos/ postes iluminação

F125 _planta Baixa térreo

- A - Plataforma de embarque
- B - Estação ferroviária (existente)
- C - Feira /Camelô (comercial)
- D - Banheiros (infra estrutura apoio _na estação)
- E - Nova Passarela projetada
- F - Área de replantio
- G- Marcos/ postes iluminação

Orientação para plantio

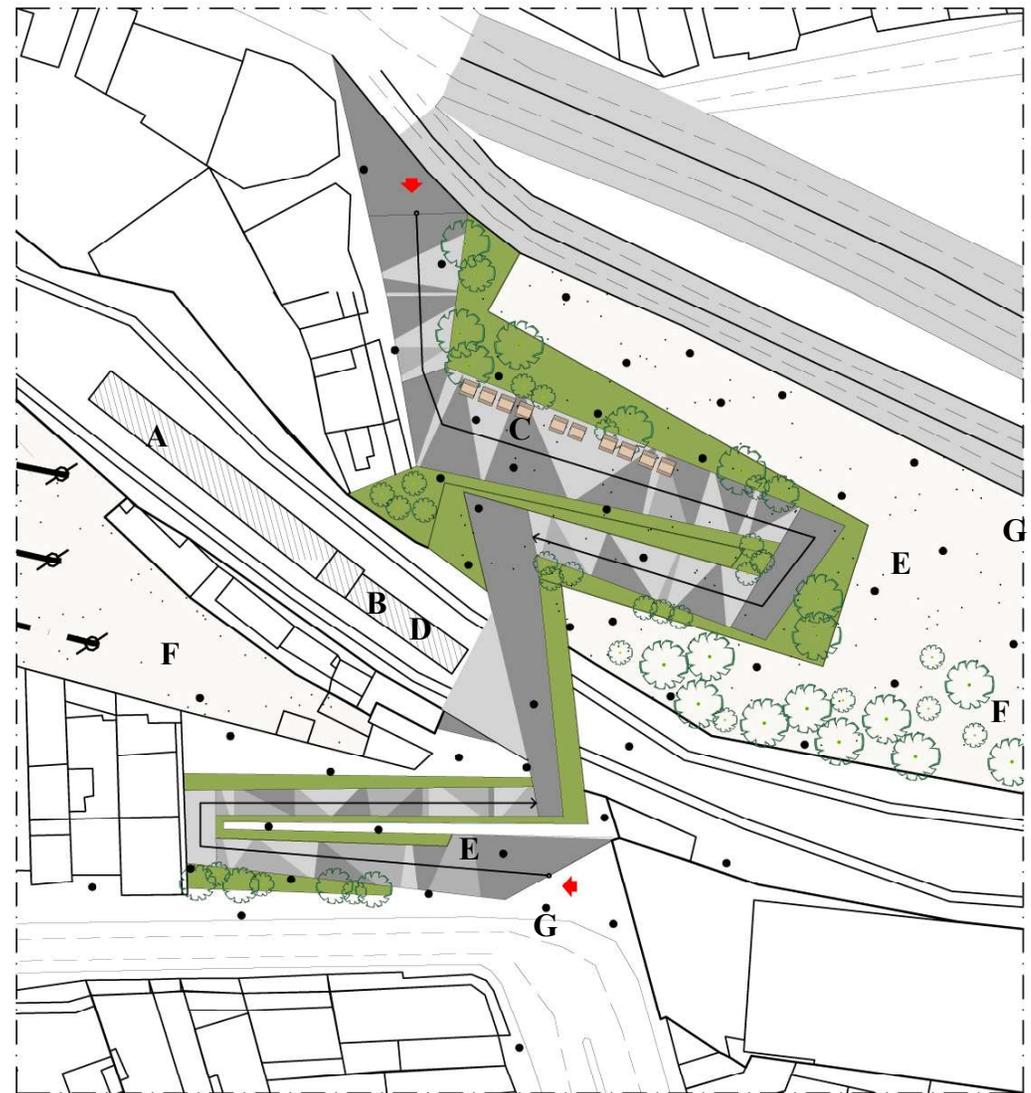
_ Estação Ferroviária de Magno_ Mercado de Madureira

FORRAÇÃO - *Arachis exelsa* , *Zoysia japônica*,
Pennisetum setaceum, *Asparagus densiflorus sprengeri*

ARDUSTOS - *Plumbago auriculata* , *Ixora ndulata*,
Ixora javanica, *Galphimia brasiliensis*,
Clúsia fluminensis, *Arundina bambusifolia*
mini branca, *Alpinia purpurata*,
Aglaonema silver Queen., *Heliconia psittacorum*
amarela, *Dianella caerulea*,
Lantana camara rosa, *Lantana camara laranja*

PALMEIRAS - *Ptychosperma elegans*, *Ptychosperma macarthurii*,
Syagrus romanzoffianum,
Veitchia montgomeryana,
Dypsis madagascariensis.

ÁRVORES - *Tabebuia chrysotricha*, *Tabebuia heptaphylla*,
Myrciaria trunciflora,
Tecoma stans, *Schinus molle*,
Diets bicolor, *Caesalpinia férrea*,
Acacia seyal

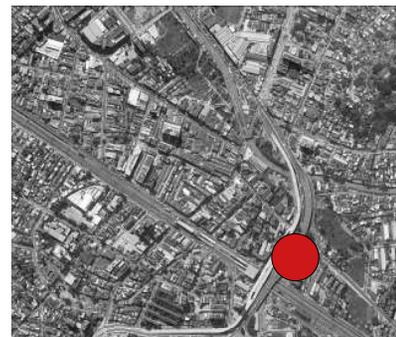


0 50 100 150

F.126- _planta Baixa Pav.01

4.6 - Viadutos Negrão de Lima / Transcarioca.

A intervenção sobre os viadutos Negrão de Lima e Transcarioca irão propõe uma unidade visual entre eles. Buscando transformá-los em uma única unidade, proponho um olhar sobre estes equipamentos tratando-os como um único edifício. Esta transformação de equipamento urbano de transporte para edifício não surge a partir desta intervenção, mas a partir dos movimentos de apropriação do espaço sobre as pontes de rolagem. O Baile Charme, a CUFA , a COMLURB e a Estação do BRT dividem o uso deste edifício complexo, símbolo da capacidade de resiliência da população sobre as barreiras colocadas no espaço público.



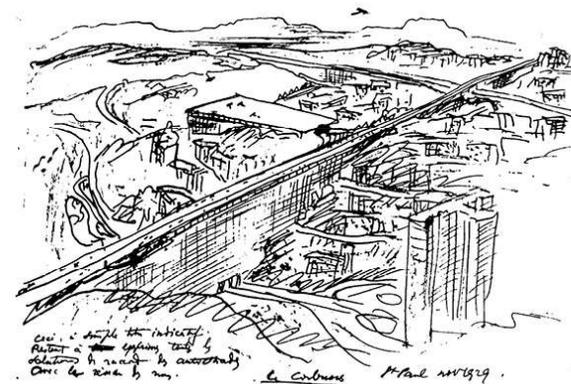
F.57-Mosca de localização



F.127_perspectiva projeto Viadutos

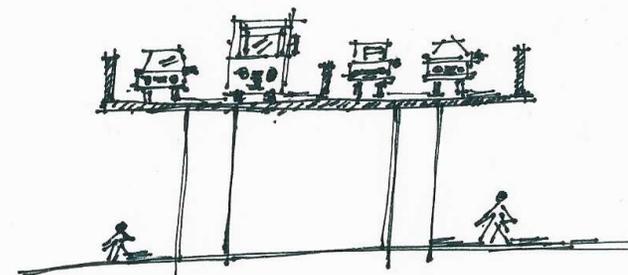
O partido projetual (Dilema - Tratar os viadutos como edifícios)

Antes de intervir sobre os viadutos Negrão de Lima e Transcarioca iremos trazer para esta dissertação uma reflexão sobre estes equipamentos urbanos. Vamos apresentá-los como edifícios. A ideia de um “Edifício – viaduto” não é novidade. Em um estudo para São Paulo em 1929, Le Corbusier propôs um edifício com essas características.



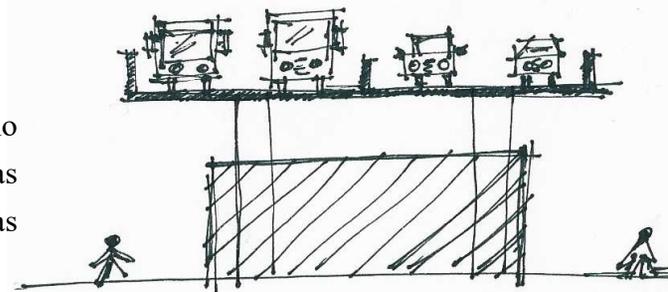
F.132- Imagem (BARDI, Pietro M. “Lembranças de Le Corbusier”. São Paulo, Nobel, 1984.)

As apropriações utilizaram os espaços abaixo das pistas de rolagem como abrigo para os usos de que necessitavam.

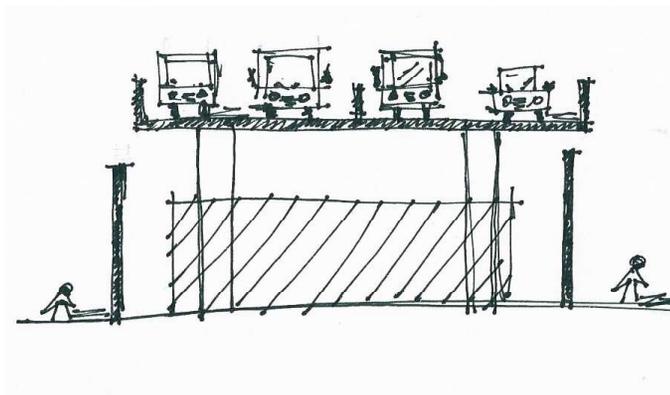


F.128-imagem ilustrativa _análise

Os viadutos surgiram como solução viária para transpor as barreiras impostas das linhas férreas.



F.129-imagem ilustrativa _análise



F.130-imagem ilustrativa _analise

Além do espaço e da cobertura que os viadutos sediam, eram necessários os fechamentos e a restrição do acesso, como fachadas.



F.131- Fechamento espaço Baile Charme

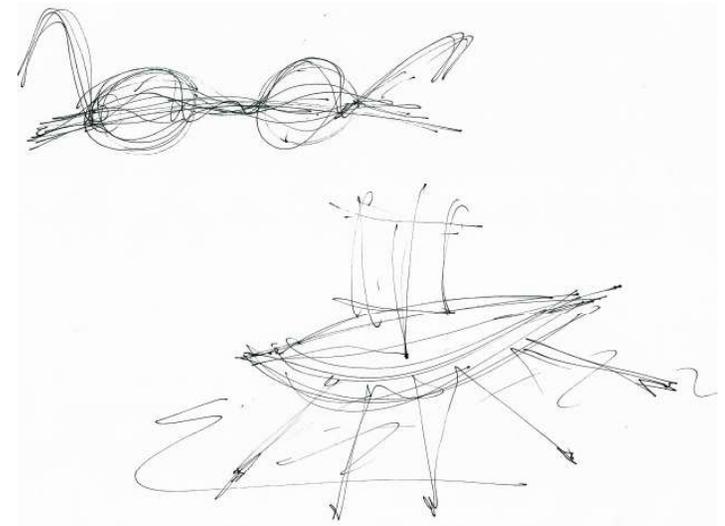
A condição deste “Edifício-Viaduto” é muito interessante dada a maneira adaptada e imprevista que o formou. O que torna especiais os viadutos em Madureira é o êxito que essa apropriação conseguiu, sem planejamento prévio e seguindo uma trajetória contrária ao que seria comum em uma implantação deste tipo no espaço urbano.

As apropriações sobre o Viaduto Negrão de Lima nos lembram o real propósito a que uma intervenção urbana deve atender. Uma intervenção que não dialogue com seus usuários e que não se permita ser apropriada e transformada está destinada a falhar.

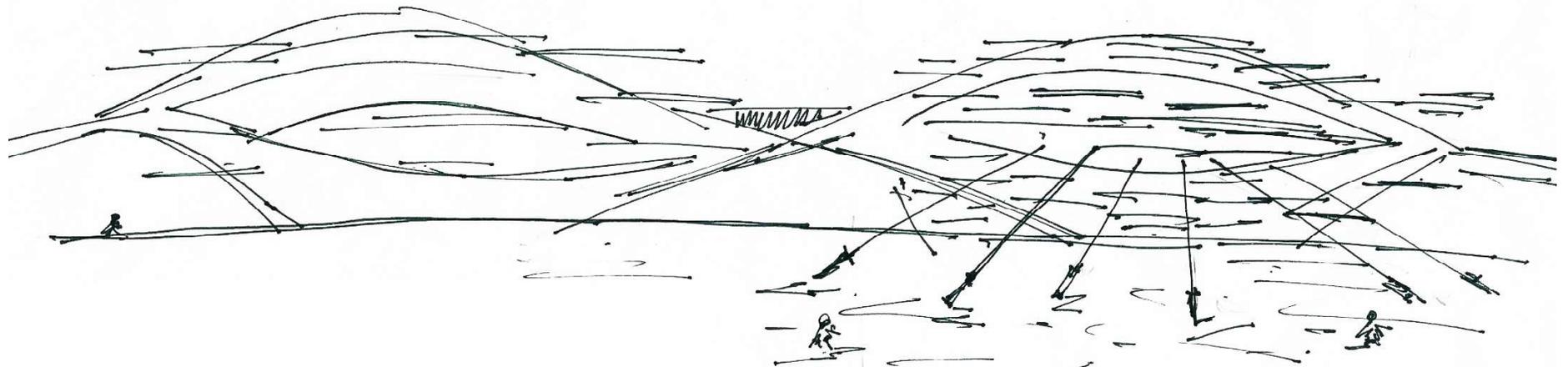
A intervenção sobre este 'Edifício - Viaduto', se dará principalmente sobre a reestruturação da fachada e uma maior integração com os espaços marginais a ele. Reformularemos também uma das alças de subida das pistas de rolagem, para seguir a reordenação do trânsito proposto.

Esta intervenção tem a difícil tarefa de reestruturar a imagem deste edifício sem descaracterizar o percurso da sua própria formulação. Sendo assim, a intervenção não propõe 'consertar' uma apropriação improvisada, mas, sim, se colocar como mais uma ação neste percurso de apropriações. Interviremos pouco sobre o espaço do Baile Charme e não iremos alterar o espaço ocupado pela CUFA. Dessa forma, trabalharemos sobre a imagem do edifício na macroescala, porém a microescala representada pelos grafites nos pilares, as vigas e a apropriação da CUFA ficarão inalterados.

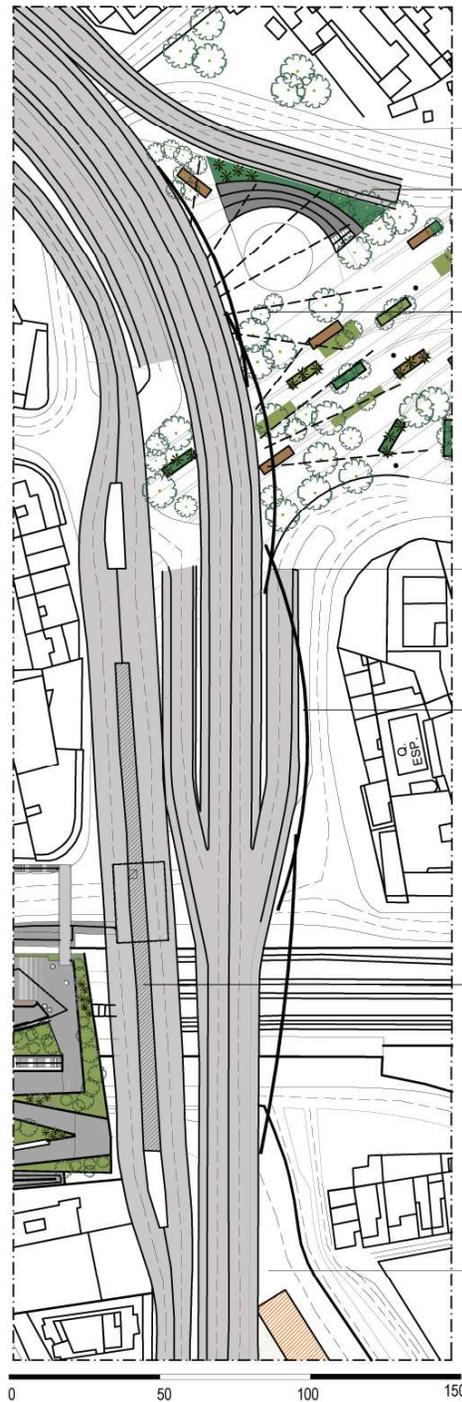
A intervenção sobre a fachada deste 'Edifício-Viaduto' será um convite ao morador do bairro a imaginar a sua superfície através de diferentes pontos de vista. Nossa relação com a construção poética pesquisada se dará através dessas possibilidades de percepção deste edifício



F.133= imagem ilustrativa _croqui



F.134- imagem ilustrativa _croqui



Banheiros (infra estrutura apoio público) sob a alça do viaduto

nova alça de subida para veículos instalada a partir da reformulação viária do sítio

estrutura metálica tubular fixada ao viaduto para suporte avançando em direção a praça encostando no piso (Remo) uso iluminação pontual e estrutura auxiliar para fixação de brise

estrutura metálica tubular fixada ao viaduto para suporte de Brises em madeira

Brises em madeira, modelo régua fixadas em estrutura auxiliar- obs madeira ecológica feita da mistura de resíduos de madeira e polímeros

Terminal BRT existente sobre o viaduto

Terminal BRT Paulo da Portela sob o viaduto

F.135- Planta baixa Viadutos Negrão de Lima e Transcarioca

Brises em madeira, modelo régua fixadas em estrutura auxiliar- obs madeira ecológica feita da mistura de resíduos de madeira e polímeros

Terminal BRT existente _sobre o viaduto

Acesso de conexão Terminal BRT a Estação Ferroviária de Madureira - Plataforma em alvenaria Piso granito lixado

Cobertura em estrutura metálica sobre lojas, acesso estação e equipamentos de serviços existentes_lojas reformulada



estrutura metálica tubular fixada ao viaduto para suporte de Brises em madeira

Viaduto Negrão de lima (existente)

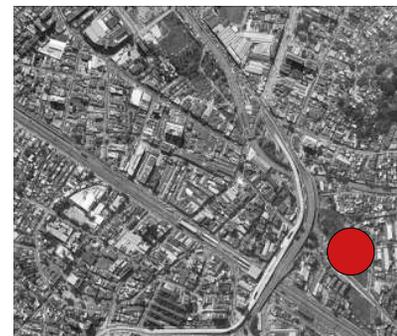
Viaduto Transcarioca (existente)

F.136_Corte projeto_ViadutosNegrão de Lima e Tranmscarioca

Novas superfícies de divisão (lugar do muro existente) a proposta interveio nos muros de diferentes maneiras, - trechos com escotilhas, trechos com paineis de vidro e outras diversas possibilidades-ver p.92

4.7 . Lotes da Light (Faixa de transmissão) - Praça CUFA

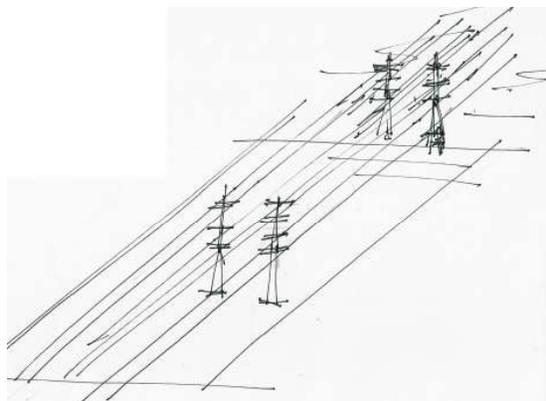
A intervenção sobre os lotes da Light propõe devolver ao espaço público uma parte destes terrenos em forma de praça pública. Buscaremos uma maior integração entre o espaço público, o Baile Charme e a CUFA. O pedestre será convidado a apropriar-se dos espaços livres do bairro. Serão retirados os muros e reestruturado o fluxo de veículos de modo a priorizar o uso pedonal do lugar.



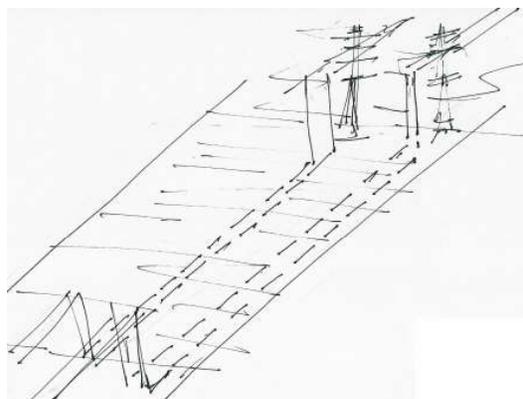
F.52-Mosca de localização



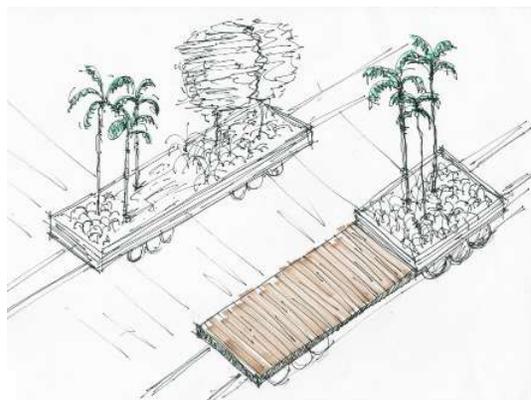
F.137-perspectiva projeto Praça CUFA



F.138 - croqui torres existentes



F.139-croqui enterrar cabos de energia



F.140-croqui equipamento praça

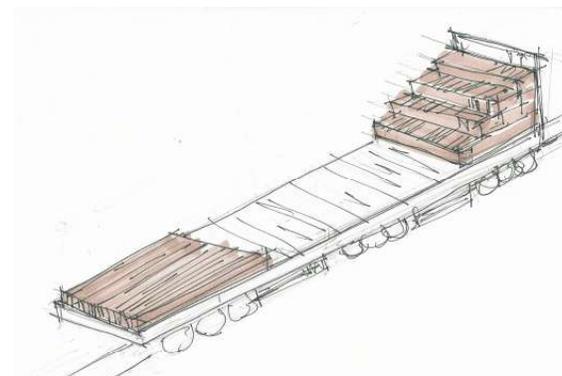
O Partido projetual (Dilema - Espaço restrito, barreiras visuais)

O terreno deste recorte possui grandes muros fechando seu perímetro e altas torres de energia. Será criada uma praça neste sitio. Para isso propomos retirar os muros que cercam esta área, assim como desviar para o subterrâneo os cabos de energia que passam por ali.

A praça irá integrar os imóveis vizinhos ao lote, com o 'Edifício-Viaduto' fazendo uma ligação destes espaços. Esta intenção é percebida no desenho do piso e na maneira como estão colocados os equipamentos de infraestrutura da praça. Seguindo a vocação de adaptação e apropriação dos espaços, a praça não terá equipamentos fixos. A intenção é entregar ao público um espaço livre convidando a CUFA e o Baile Charme a apropriarem-se do local. Os equipamentos, canteiros e demais infraestruturas estão colocados sobre plataformas móveis, similares a grandes vagões de trem que se deslocam sobre o espaço ao gosto e necessidade do seu usuário.



F.141- perspectiva projeto Praça CUFA





F.154- Foto local - Madureira



F.153- perspectiva projeto

Orientação para plantio

_Praça sobre antigos lotes da LIght

- FORRAÇÃO** - Arachis exelsa , Zoysia japônica,
Pennisetum setaceum, Asparagus
densiflorus sprengeri
- ARDUSTOS** - Plumbago auriculata , Ixora ndulata,
Ixora javanica, Galphimia brasiliensis,
Clúsia fluminensis, Arundina bambusifolia
mini branca, Alpinia purpurata,
Aglaonema silver Queen., Heliconia
psittacorum amarela, Dianella caerulea,
Lantana camara rosa, Lantana camara laranja
- PALMEIRAS** - Ptychosperma elegans, Ptychosperma
macarthurii, Syagrus romanzoffianum,
Veitchia montgomeryana,
Dypsis madagascariensis.
- ÁRVORES** - Tabebuia chrysotricha, Tabebuia
heptaphylla, Myrciaria trunciflora,
Tecoma stans, Schinus molle,
Diets bicolor, Caesalpinia férrea,
Acacia seyal



F.142- perspectiva projeto Praça CUFA

nova alça de subida para veículos instalada a partir da reformulação viária do sítio

Banheiros (infra estrutura apoio público) sob a alça do viaduto

Anfiteatro_ apoio ao Baile Charme em alvenaria , revestido em Granito lixado
Tons de cinza

piso praça em bloco inter-travado de concreto drenante, cor tons de cinza

Quadra de esportes piso em cimento liso pintura cor : verde, branco e cinza_ prever equipamentos (trave, tabela etc)



Módulo móvel 02 (estar)
equipamento público modelo estar-deck de madeira com bancos e jardineiras sobre chassi metálico tipo vagão de trem_ equipamento móvel que desloca-se sobre trilhos colocados na praça

Módulo móvel 01 (arquibancada)
equipamento público modelo arquibancada em madeira sobre chassi metálico, tipo vagão de trem_ equipamento móvel que desloca-se sobre trilhos colocados na praça

Módulo móvel 03 (jardim)
equipamento público modelo jardim-caixas metálica para plantio tipo jardineiras sobre chassi metálico, tipo vagão de trem_ equipamento móvel que desloca-se sobre trilhos colocados na praça

Brises em madeira, modelo régua fixadas em estrutura auxiliar- obs madeira ecológica feita da mistura de resíduos de madeira e polímeros

estrutura metálica tubular fixada ao viaduto para suporte de Brises em madeira

F.143- perspectiva projeto Praça CUFA

- A - Nova alça para viaduto
- B - Baile Charme_nova abertura para o anfiteatro
- C - Anfiteatro_apoio ao Baile Charme
- D - Quadra esportes
- E - Centro Cultural CUFA
- F - Apoio Comlurb

- G - Banheiros (infra estrutura público_sob a alça do viaduto)
- H - Módulo_móvel 01 (arquibancada)
- I - Módulo_móvel 02 (estar)
- J - Módulo_móvel 03 (jardim)
- K- Acesso Estação BRT

obs. Equipamentos urbanos menores: lixeiras, bicicletários, placas de sinalização, postes de iluminação etc. estão distribuídos pela praça



0 50 100 150

F.144-Planta Baixa térreo

Considerações finais

Reunindo as Madureiras -Resultados projetuais

Em Madureira, o reconhecimento e análise das infraestruturas de transportes existentes foram fundamentais para o desenvolvimento deste projeto. Foram ressaltadas as características únicas do bairro e destacados os principais elementos estruturantes do recorte de Madureira. As análises, entrevistas, pesquisa documental e visitas ao bairro reuniram uma grande quantidade de dados sobre a região. Os atributos biofísicos e socioculturais de Madureira foram analisados e valorizados.

A proposta buscou reunir as partes do bairro divididas pelas infraestruturas de transporte. A partir de intervenções pontuais, empenhou-se em trazer melhorias na qualidade dos espaços e nas experiências dos pedestres.

Destaco a busca por um método projetual e as transformações das imagens cotidianas na paisagem como uma importante contribuição apresentada nesta pesquisa. Destaco, também, que o olhar mais atento para a imaginação e fantasia, na construção da intervenção, não diminuiu o compromisso com os problemas encontrados no processo de pesquisa. O projeto buscou transformar percursos em narrativas poéticas, convidando o pedestre a redescobrir suas paisagens diárias.

Este projeto buscou contribuir com o campo da pesquisa da paisagem, dedicando-se a criar relações entre a linguagem poética e a paisagem urbana. Foram propostos um método projetual e novos caminhos para a ordenação da paisagem contemporânea. Também buscou-se valorizar a imaginação e a fantasia no desenho da proposta como um caminho possível para a solução de problemas cotidianos.

'Reunindo as Madureiras' empenhou-se em apresentar a paisagem a partir de duas dimensões: a paisagística e a poética. A compreensão destas dimensões colaborou para o desenvolvimento de um método novo de criação da paisagem, valorizando a fantasia e, com isso trazendo inovação e mudança de percepção das paisagens cotidianas. A linguagem poética forneceu mecanismos e recursos no processo de criação metodológico. Além disso, o desenho a mão livre, na forma de croqui, também contribuiu para o método desenvolvido.

Aqui apresentamos as transformações objetivas principais que o projeto proporcionou no bairro.

O projeto de intervenção atuou em pontos estratégicos, buscando diminuir as barreiras físicas e visuais do bairro. Foram propostas mudanças efetivas nos pontos de travessia das linhas férreas, a reordenação do fluxo de veículos e novas ofertas de espaços públicos integraram as infraestruturas existentes ao bairro.

A pesquisa atuou a partir de duas ações metodológicas, uma ligada a ações operacionais de organização do solo e outra ligada à vivência e à representação da paisagem. A partir delas foi proposta criação de narrativas baseadas nos percursos existentes no bairro.

O resultado desta intervenção pode ser observado com o ganho de espaços livres para a população. A desapropriação do trecho da faixa de transmissão da Light permitiu a criação de uma praça. Também o alargamento das passarelas na Estação Ferroviária de Magno (Mercadão de Madureira) e a criação de uma plataforma de permanência com acesso livre, na Estação Ferroviária de Madureira, contribuíram para a diminuição do espaço público restrito.

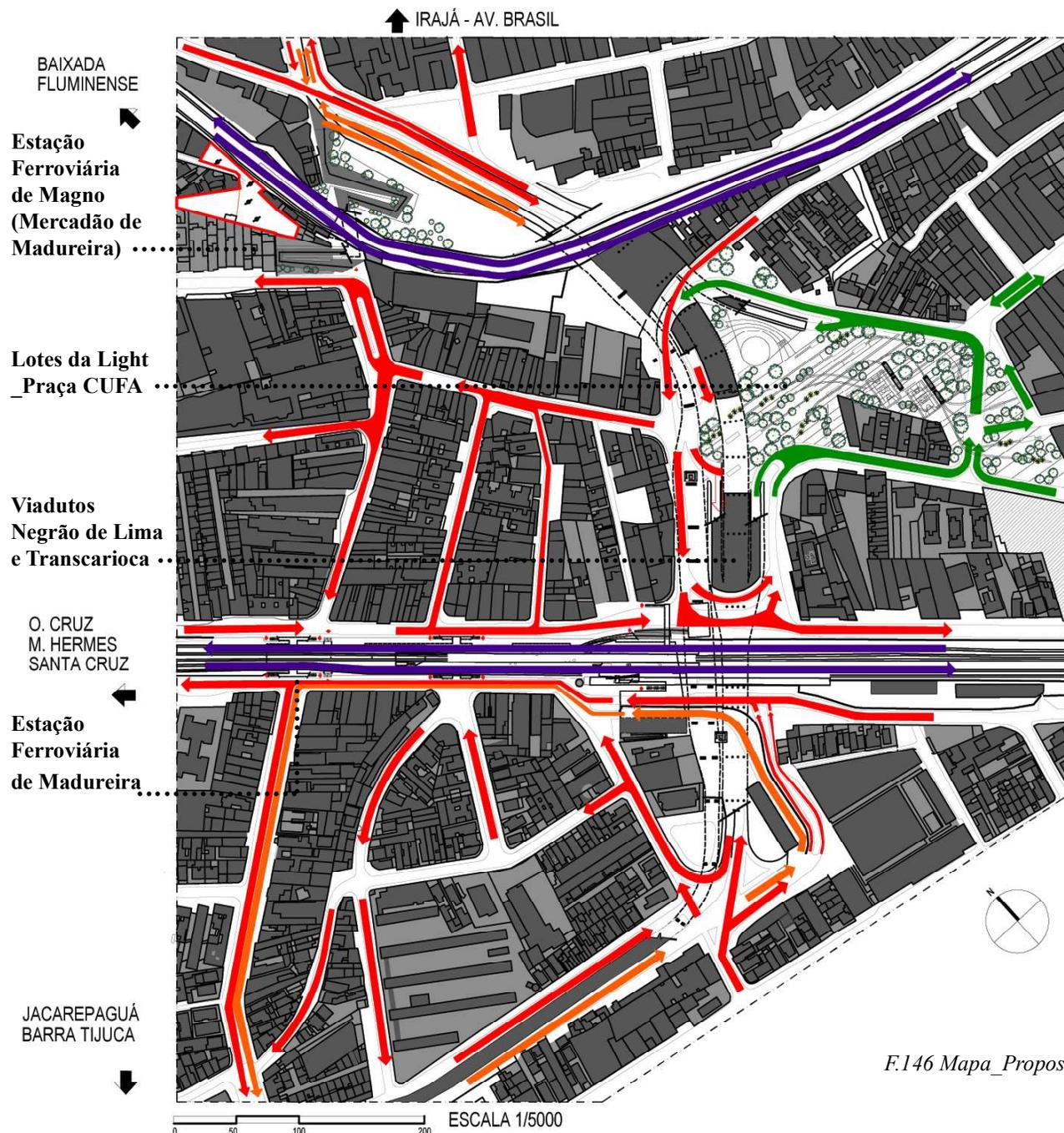
Observa-se também a mudança no transporte viário, através da reordenação do fluxo de veículos no bairro. A implantação da nova praça priorizou o uso do espaço público para o pedestre, melhorando a qualidade dos espaços públicos em Madureira

Vejamos a seguir uma breve análise dos resultados através de três mapas . Eles estão organizados para dar destaque aos espaços livres, fluxo de transporte e fluxo de pedestres.



F.145-Perspectiva projeto

Transportes Existentes_NívelTérreo



CENTRO CIDADE

As mudanças nos fluxos de veículos estão descritas nos mapas ao lado. Com a criação da praça priorizou-se a conexão de pedestres entre os baixios dos Viadutos Negrão de Lima e Transcarioca. Desta forma o fluxo de veículos que desce do viaduto Negrão de Lima e outros fluxos que desembocam sob o viaduto obrigatoriamente contornam a praça. Uma alça de subida do viaduto também foi refeita melhorando os deslocamentos neste trecho do bairro.

CASCADURA CENTRO CIDADE

LEGENDA

- Fluxo automóveis/ônibus
- Fluxo ônibus (BRT)
- Fluxo Trem
- Fluxo automóveis/ônibus(alterado)

F.146 Mapa Proposta

Transportes Existentes_Nível Superior

↑ IRAJÁ - AV. BRASIL

BAIXADA FLUMINENSE

CENTRO CIDADE

Estação Ferroviária de Magno (Mercadão de Madureira)

Lotes da Light _Praça CUFA.....

Viadutos Negrão de Lima e Transcarioca.....

O. CRUZ
M. HERMES
SANTA CRUZ

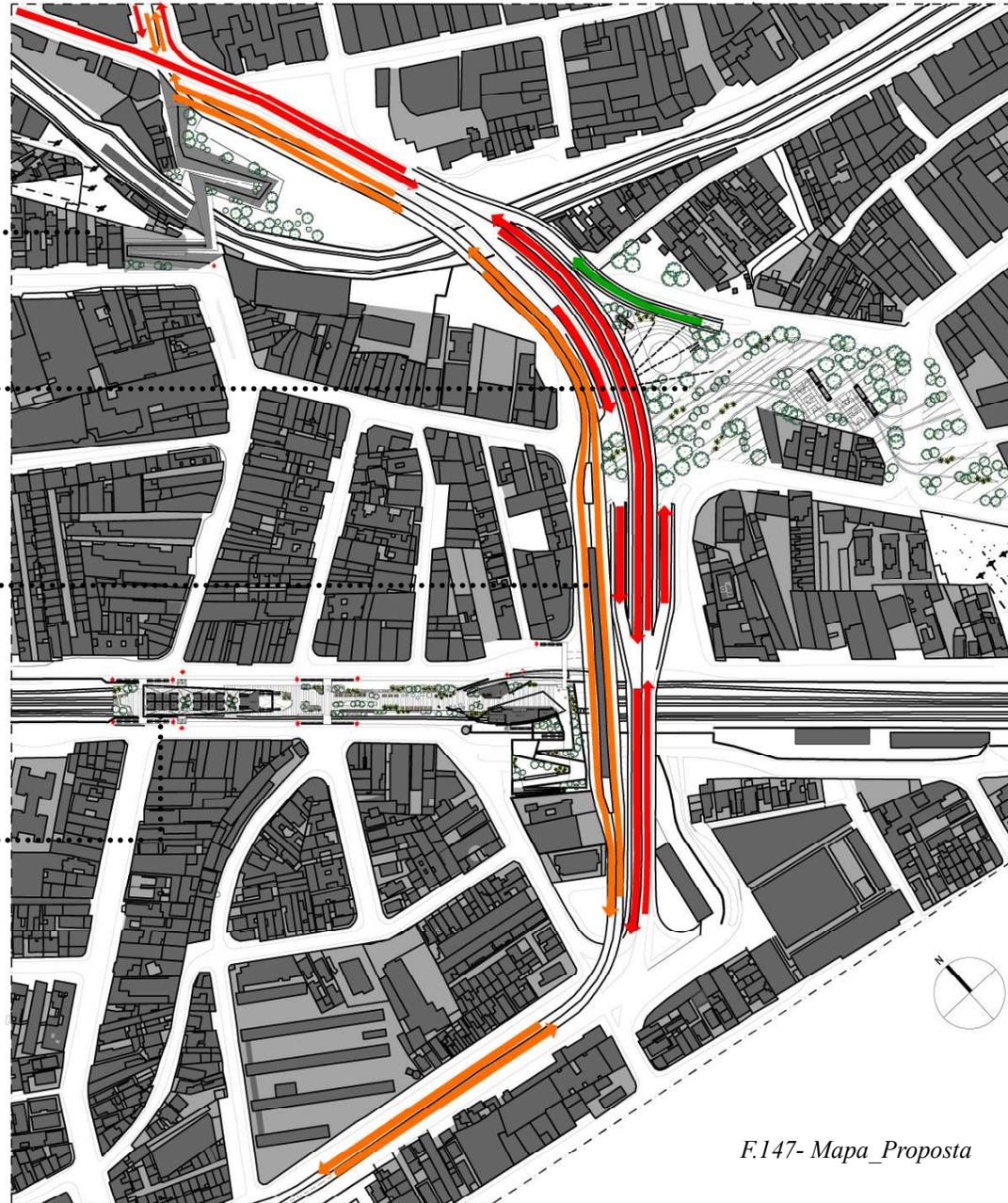
Estação Ferroviária de Madureira.....

CASCADURA CENTRO CIDADE

LEGENDA

-  Fluxo automóveis/ônibus
-  Fluxo ônibus (BRT)
-  Fluxo Trem
-  Fluxo automóveis/ônibus(alterado)

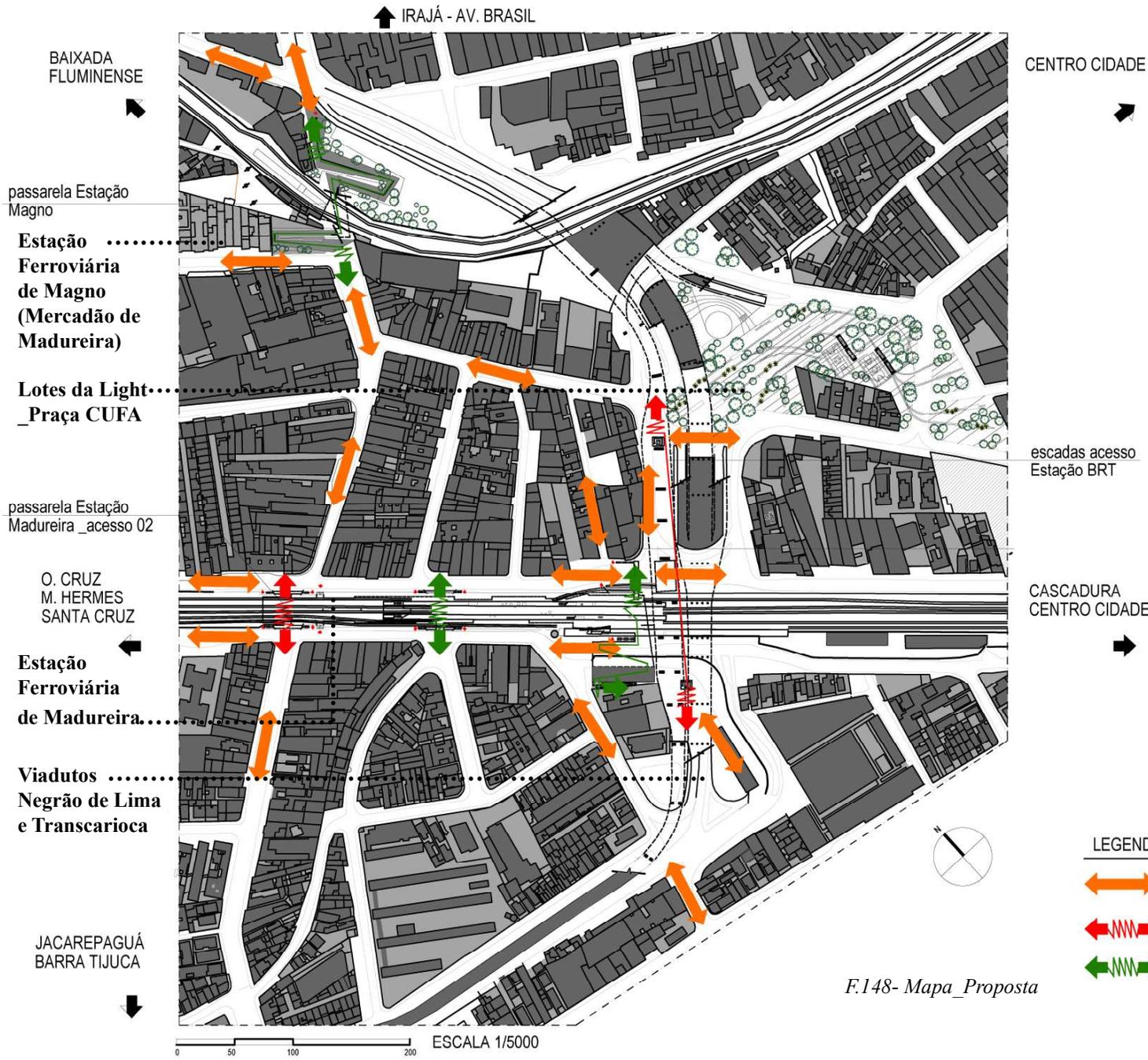
JACAREPAGUÁ
BARRA TIJUCA



ESCALA 1/5000

F.147- Mapa_Proposta

Fluxo Pedestres _ Nível Térreo



As novas possibilidades de caminhos de pedestres e pontos de travessia são descritos pelos mapas a seguir. Destacamos as travessias das linhas ferreas como novas possibilidades. A plataforma criada na Estao de Madureira e o aumento das escadas e rampas permitiram maior mobilidade sobre a Linha Ferrea Central do Brasil. Na Estao de Magno a passarela existente foi substituída por uma nova e mais larga.

A abertura da faixa de transmissão com a criao da praça reconfigurou os baixios dos viadutos Negrão de Lima e Transcarioca conectando os diversos fragmentos de espaços abandonados em um grande espaço de permanência e lazer.

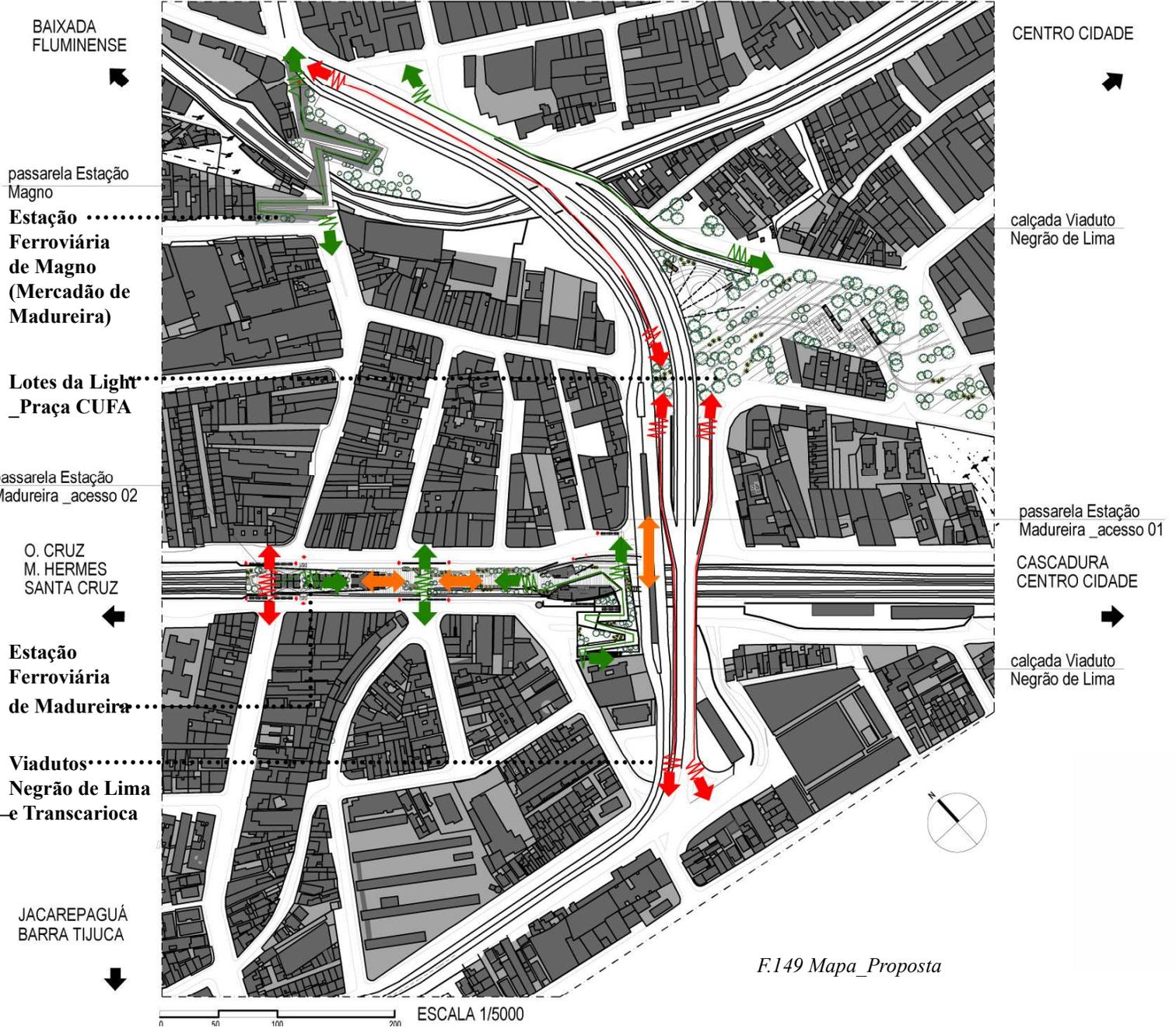
LEGENDA

- Fluxo Pedestres (intenso)
- Travessia pedestres
- Travessia nova

F.148- Mapa _Proposta

Fluxo Pedestres _ Nível Superior

↑ IRAJÁ
AV. BRASIL



LEGENDA

- Fluxo Pedestres (intenso)
- Travessia pedestres
- Travessia nova

F.149 Mapa _Proposta

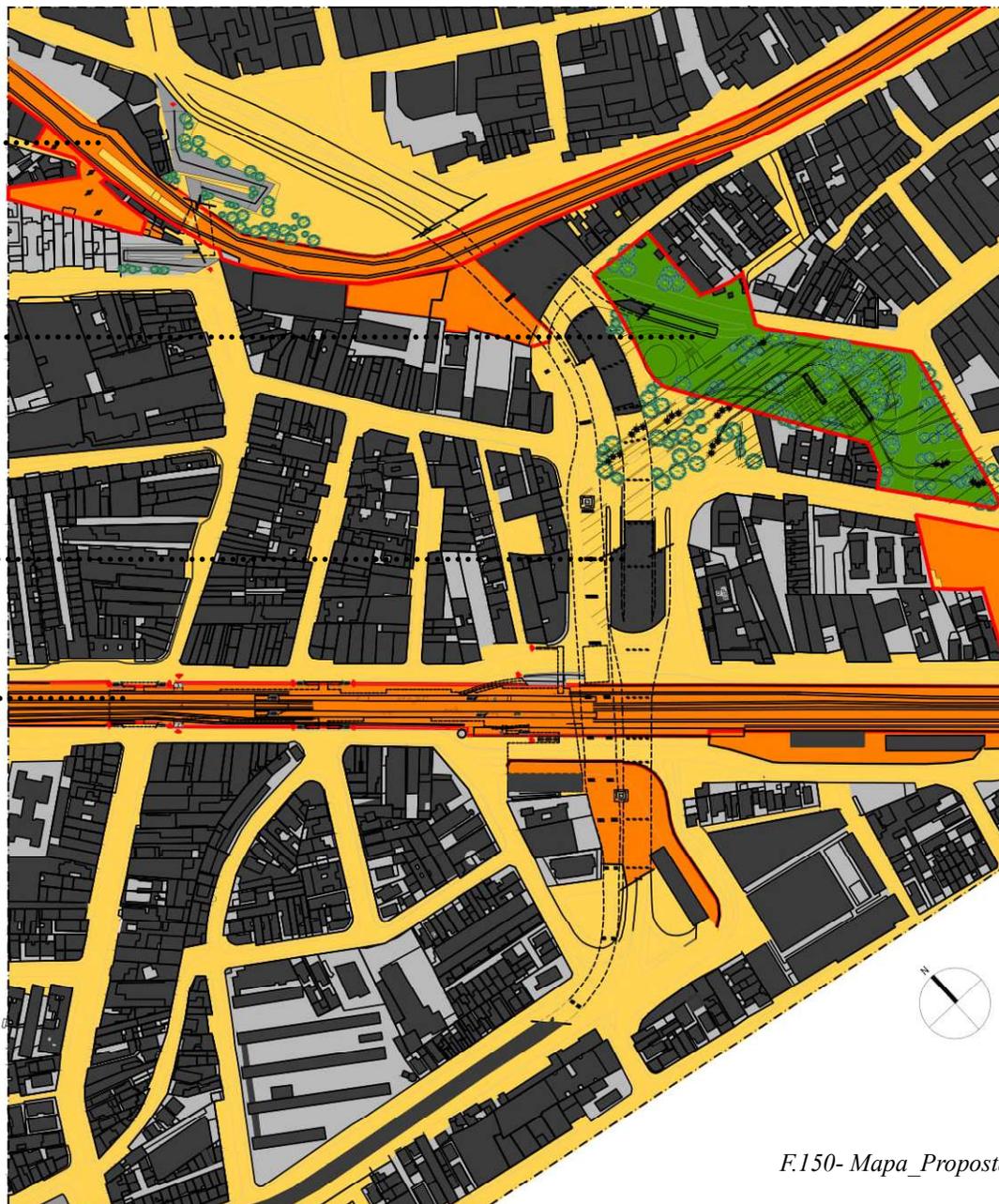
Espaços Livres de Edificação_Nível Térreo

Estação
Ferroviária
de Magno
(Mercadão de
Madureira)

Lotes da Light
_Praça CUFA

Viadutos
Negrão de Lima
e Transcarioca.....

Estação
Ferroviária
de Madureira



Os Mapas ao lado descrevem a situação do recorte de Madureira após a intervenção, com destaque para o uso dos espaços livres de edificação. Observa-se aumento dos espaços livres com a criação da plataforma de permanência na Estação Ferroviária de Madureira e na criação de uma praça nos terrenos desapropriados da faixa de transmissão da Light.

LEGENDA

Espaços Livre de Edificação _ Acesso Livre
(ruas, calçadas, praças)



Espaços Livre de Edificação _ Acesso Restrito
espaço particular (lotes edifícios)



Espaços Livre de Edificação _ Acesso Restrito
espaço público/privado (lotes Light, leito ferroviário,
terminal rodoviário e ferroviário)



Espaços Edificados



Muros/Grades (restrição acesso) a espaço
livres de edificação



Espaços Livre de Edificação _ Acesso Restrito
transformado em espaço acesso livre



F.150- Mapa_Proposta

Espaços Livres de Edificação _ Nível Superior

Estação
Ferroviária
de Magno
(Mercadão de
Madureira)

Lotes da Light
_Praça CUFA

Viadutos
Negrão de Lima
e Transcarioca.....

Estação
Ferroviária
de Madureira.....

LEGENDA

Espaços Livre de Edificação _ Acesso Livre
(ruas, calçadas, praças)



Espaços Livre de Edificação _ Acesso Restrito
espaço particular (lotes edifícios)



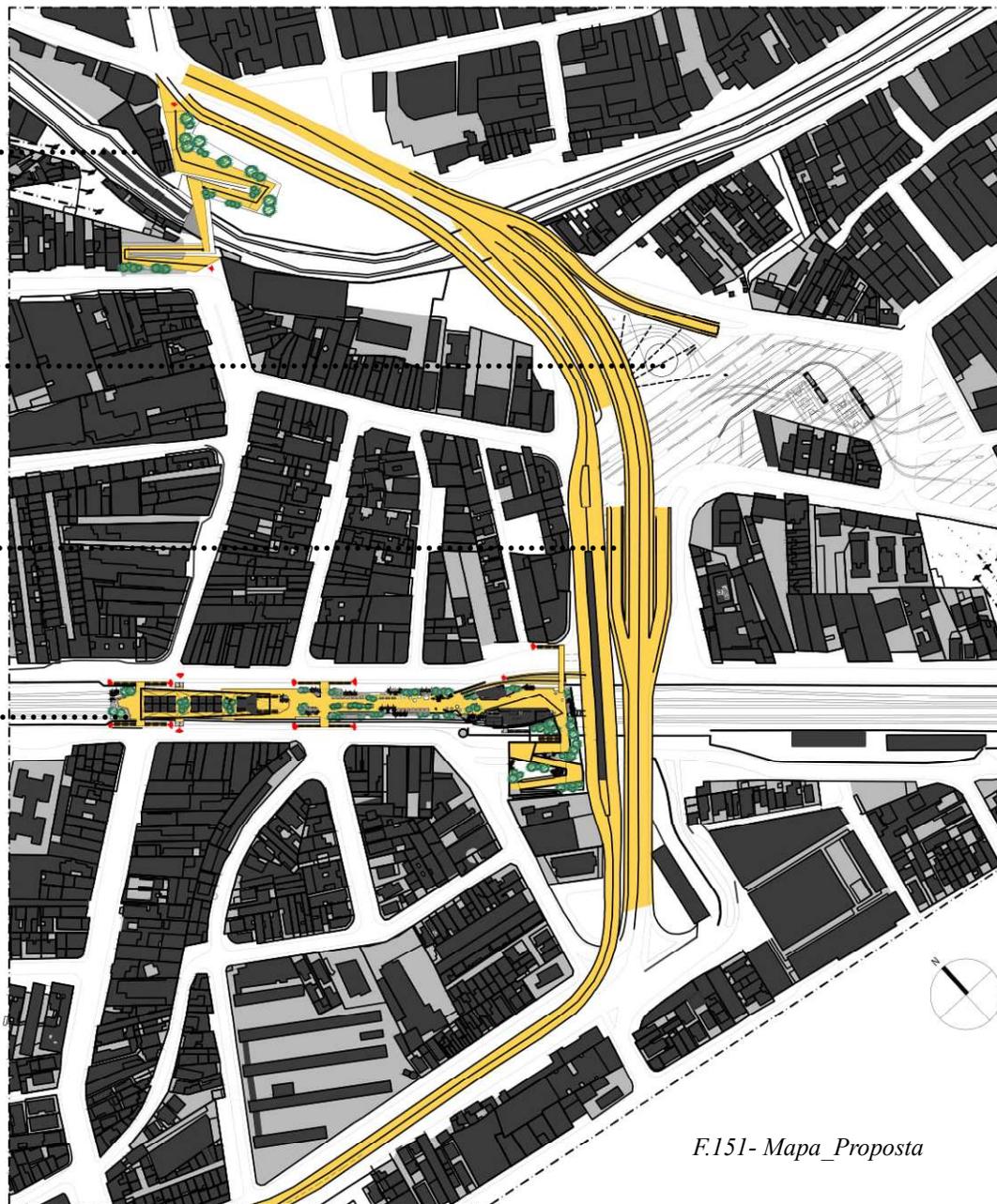
Espaços Livre de Edificação _ Acesso Restrito
espaço público/privado (lotes Light, leito ferroviário,
terminal rodoviário e ferroviário)



Espaços Edificados



Muros/Grades (restrição acesso) a espaço
livres de edificação



F.151- Mapa_Proposta

0 50 100 200 ESCALA 1/2500

'Reunindo as Madureiras' atuou evidenciando e melhorando os pontos de conexão entre os espaços divididos assim como trabalhou na mudança da percepção da paisagem como uma das etapas do processo de solução de problemas atuais da cidade.

A proposta buscou valorizar o uso da fantasia através do desenho e da linguagem poética. Foram propostas novas possibilidades de criação no projeto da paisagem e foi trazida para esta pesquisa a cultura da experimentação ao incluir a fantasia no processo de construção de narrativas na paisagem urbana.

A proposta traz para a discussão a delicada relação entre as grandes infraestruturas de transporte e a divisão do tecido urbano. Questiona como tratar essas infraestruturas de transporte e como trazer qualidade para espaços urbanos abandonados da cidade.

Madureira e suas paisagens incongruentes e fragmentadas terão seus lados reunidos. Sua cultura e paisagens serão valorizadas e melhoradas, reafirmando seus percursos como importantes narrativas poéticas.

“Às vezes, basta-me uma partícula que se abre no meio de uma paisagem incongruente, um aflorar de luzes na neblina, o diálogo de dois passantes que se encontram no vaivém, para pensar que partindo dali construirei pedaço por pedaço a cidade perfeita, feita de fragmentos misturados com resto, de instantes separados por intervalos, de sinais que alguém envia e não sabe quem capta.”(Calvino, Italo. 1990,p 149)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CORNER, James. **Recovering landscape as a critical cultural practice**. In CORNER, J.(ed). Recovering Landscape: essays in contemporary landscape architecture. New York, Princeton Architectural Press, p.1-26,1999.
- LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. Tradução. Jefferson Luiz Camargo (ed.),Martins Fontes. São Paulo, 2006.
- PAZ, Octávio. **Signos em Rotação**. Tradução Sebastião Uchoa Leite.(ed.). Perspectiva. São Paulo, 2015.
- PAZ, Octávio. **Marcel Duchamp ou o Castelo da Pureza**. Tradução Sebastião Uchoa Leite.(ed.). Perspectiva. São Paulo, 2014.
- BERGSON, Henri. **O Riso, Ensaio Sobre a Significação da Comicidade**. Tradução. Ivone Castro Benedetti. (ed.).Martins Fontes. São Paulo, 2014.
- BERGSON, Henri. **Matéria e Memória,Ensaio sobre a relação do corpo com o espírito**.Tradução.Paulo Neves.(ed.).Martins Fontes. São Paulo, 1999
- CORREIA, Roberto. ROSENDAHL,Zeny, **Paisagem, Tempo e Cultura**.(ed.). UERJ, Rio de Janeiro, 1998.
- ARISTÓTELES, **Os Pensadores**. Vol. 2, Tradução. Eudoro de Souza. (ed.).Nova Cultura. São Paulo, 1991.
- MAYA-MONTEIRO, Patricia, **Paisagem, Lugar e Espaço Público**, PROURB/FAU/UFRJ.Rio de Janeiro, 2008.
- CARERI, Francesco. **Walkscape, O Caminhar como Prática Estética**. Tradução. Frederico Bonaldo(ed.).GG. São Paulo, 2013.
- BERQUE, Augustin. **Les Raisons Du Paysage**.(ed.).Hazan, Paris, 1995.
- BACHELARD, Gaston. **A Poética do Espaço**. Tradução. Antonio de Pádua Danesi. (ed.).Martins Fontes. São Paulo, 1993.
- FOSTER , Hal. **O Complexo arte-arquitetura**. Tradução. Célia Euvaldo. (ed.).Cosacnaify, São Paulo, 2015.
- JARDIM, JOÃO,CARVALHO,WALTER.**Janela da Alma** Produção de Flávio R. Tambellini.Rio de Janeiro:Copacabana Filmes,2002,1DVD (73min).
- G. NESKE, PFULLINGEN, **[Bauen, Wohnen, Denken]** . Tradução Marcia Sá Cavalcante Schuback. Vortäge und Aufsätze, 1954.
- NIEMEYER, OSCAR. **Conversa de Arquiteto**.(ed).Revan.Rio de Janeiro, 1999.
- CALVINO,ITALO.**Seis propostas para o próximo milênio**.Tradução.Ivo Barroso.(ed),Companhia das Letras.São Paulo,1990.
- CALVINO,ITALO.**As cidades invisíveis**.Tradução.Diogo Mainardi.(ed),Companhia das Letras.São Paulo,1990.
- BRITO, JOÃO. **A Construção Estratégica do Bairro Madureira na Cidade Olímpica:novas espacialidades, temporalidades e conflitos no Rio de Janeiro dos megaeventos**, IFCS/UFRJ. Rio de Janeiro, 2016.
- TARDIN, RAQUEL. **Espaços Livres: Sistema e Projeto Territorial**.(ed).7letras, Rio de Janeiro, 2008.
- SOUZA,RAPHAELLA. **Espaço e Comunidade em Face de Grandes Projetos Públicos: O deslocamento involuntário de moradores/agricultores de Vila das Torres,Madureira (Rio de Janeiro)**, ICHS/UFRRJ.Seropédica, 2015.
- CUFA - Central única das favelas, site .www.cufa.org.br . último acesso 20/11/2017
- Viaduto de Madureira - Grupo de Facebook . último acesso 10/11/2017
- Jongo da Serrinha - Grupo de Facebook. último acesso 03/09/2017

LISTA DE IMAGENS

- F.1 - croqui- Território - Paulo Siqueira
F.2 - croqui- Representação - Paulo Siqueira
F.3 - Democrart_Salvador_Dali - Fonte: <http://www.democrart.com.br/aboutart/artista/salvador-dali/>
F.4 - croqui- Ritmo - Paulo Siqueira
F.5 - croqui- Trama - Paulo Siqueira
F.6 - croqui- Peripécia - Paulo Siqueira
F.7 - Marcel Duchamp, Gioconda. Em 1919- Fonte : <http://pictify.saatchigallery.com/494669/marcel-duchamp-lhooq-1919>
F.8- imagem ilustrativa _Roteiro tradicional- Paulo Siqueira
F.9 -Roteiro na paisagem- Paulo Siqueira
F.10 - Roteiro na paisagem- Paulo Siqueira
F.11 _Poison (René Magritte, 1939 - Fonte:<https://br.pinterest.com/pin/322429654558461045/?lp=true>
F.12- Obra Amilcar de Castro- Fonte Site nstitutoAmilca de Castro
F.13 -Parlamento Alemão- Christo and Jeanne-Claude - Fonte: 1330696822_arte_y_arquitectura_christo_y_jeanne_claude_1325048162_0_portada
F.14- imagem ilustrativa _analise- Paulo Siqueira
F.15 - blur-building-diller-scofidio- Fonte: Site <https://dsrny.com/>
F.16 - imagem ilustrativa _analise - Paulo Siqueira
F.17- Pavilhão de Portugal para a Expo 98 em Lisboa_Siza - Fonte: <http://www.galinsky.com/buildings/portugalpavilion/>
F.18- imagem ilustrativa _analise- Paulo Siqueira
F.19 - imagens.|Croqui Catedral de BrasiliaNiemeyer - Fonte Livro .Conversa de Arquiteto., p. 23
F.20 - imagens.|Croqui Catedral de BrasiliaNiemeyer - Fonte Livro .Conversa de Arquiteto., p. 23
F.21 - magem ilustrativa _croqui- Paulo Siqueira
F.22 - magem ilustrativa _croqui viaduto- Paulo Siqueira
F.23 - magem ilustrativa _croqui Estação Ferroviária de Madureira- Paulo Siqueira
F.24 - Mapa Madureira - Paulo Siqueira
F.25 - Diagrama bairros vizinhos a Madureira - Paulo Siqueira
F.26 - Diagrama Madureira - Paulo Siqueira
F.27 - Baile Charme Madureira - Fonte: Facebook Viaduto de Madureira
F.28 - Escola de Samba Império Serrano - Fonte: extra.globo.com-noticias-carnaval-carnaval-historico-bumbum-paticumbum-os-bastidores-do-ultimo-titulo-do-imperio-114647382
F.29 -Dança Jongo da Serrinha - Fonte: Facebook Jongo da Serrinha
F.30 - Escola de Samba Portela - Fonte <https://saladerececao.wordpress.com/2007/10/>
F.31 - Madureira-década 30 - Fonte: <https://blogdabn.wordpress.com/2015/07/05/fbn-i-rio-450-anos-bairros-do-rio-madureira/>
F.32 - Madureira-década 60 - Fonte : decada60-2_rioparasempre.nafoto.net
F.33_Mapa,I_bairro Madureira - Fonte : Fonte: Mapa,IPP, Prefeitura do Rio de Janeiro
F.34 - Mapa Madureira - Fonte: Mapa,IPP, Prefeitura do Rio de Janeiro
F.35 - Diagrama Madureira - Paulo Siqueira
F.36- Mapa,Madureira com diagramas - Fonte : Mapa,IPP, Prefeitura do Rio de Janeiro com desenho Paulo Siqueira
F.37- ilustração Estação de Madureira - Paulo Siqueira
F.38: Foto Estação de Madureira - Fonte: Google, 2016
F.40 -Estação Ferroviária e seus acesso. - Foto Paulo Siqueira
F.41 -Estação Ferroviária e seus acesso. - Foto Paulo Siqueira
F.42- ilustração Estação de Magno_Mercadão de Madureira - Paulo Siqueira
F.43: Foto Estação de Magno - Mercadão de Madureira - Foto: Paulo Siqueira
F.45 -Estação Ferroviária e seus acesso. Mercadão de Madureira - Foto Paulo Siqueira
F.46 -Estação Ferroviária e seus acesso. Mercadão de Madureira - Foto Paulo Siqueira
F.47- Faixa de transmissão da Light _ Torres de energia - Foto: Paulo Siqueira
F.48- Faixa de transmissão da Light _ Torres de energia - Foto: Paulo Siqueira
F.49- Faixa de transmissão da Light _ Torres de energia - Foto: Paulo Siqueira
F.50- Faixa de transmissão da Light _ Torres de energia - Foto: Paulo Siqueira
F.51 - Foto Aérea Terrenos da Light- Fonte Google
F.52- Mapa de localização_Faixa de Transmissão da Light- Paulo Siqueira
F.53 - Viaduto Negrão de Lima - Foto: Paulo Siqueira
F.54 - Viaduto Negrão de Lima e Transcarioca - Foto: Paulo Siqueira
F.55 - Viaduto Negrão de Lima Decada 60 -Fonte: decada60-rioparasempre.nafoto.net2
F.56 - Viaduto Negrão de Lima 2014 - Fonte : cidade olimpica viaduto2.com.br
F.58 - Viaduto Negrão de Lima e Transcarioca -Foto: Paulo Siqueira
F.59 - Sede CUFA _Madureira -Foto: Paulo Siqueira
F.60- Panfleto_evento Brecholeiras - Fonte: Facebook Brecholeiras

F.61- Centro Cultural CUFA_evento Brecholeiras -Foto: Paulo Siqueira
F.62 , Centro Cultural CUFA -Foto: Paulo Siqueira
F.63, Centro Cultural CUFA -Foto: Paulo Siqueira
F.64 - Viaduto Negrão de Lima _ Espaço Rio Charme- Foto: Paulo Siqueira
F.65 - Baile Charme de Madureira - Fonte: Facebook Viaduto de Madureira
F.66- foto Estação BRT sobre o viaduto- Foto: Paulo Siqueira
F.67 -Terminal BRT-Paulo da Portela- Foto: Paulo Siqueira
F.68 - Viadutos Negrão de Lima e Duplicação Transcarioca- Fonte:
8GALERIA_20140226_CO_TCA_viaduto_negrao_lima_aereas_MT-0904-1600x900
cidade olimpica
F.69 - Estação BRT- Viaduto Transcarioca - Foto: Paulo Siqueira
F.70 - mapa - analise marcação de raio de interferência estações ferroviárias- Fonte :
Mapa,IPP, Prefeitura do Rio de Janeiro com desenho Paulo Siqueira
F.71 - Estação de Madureira - mapa Uso do Solo - Fonte : Mapa,IPP, Prefeitura do
Rio de Janeiro com desenho Paulo Siqueira
F.72 - mapa - analise marcação barreiras físicas das infraestruturas viárias- Fonte :
Mapa,IPP, Prefeitura do Rio de Janeiro com desenho Paulo Siqueira
F.73- imagem ilustrativa _analise - Paulo Siqueira
F.74 - imagem ilustrativa _analise - Paulo Siqueira
F.75 - imagem ilustrativa _analise - Paulo Siqueira
F.76 - imagem ilustrativa _analise - Paulo Siqueira
F.77 - imagem ilustrativa _analise - Paulo Siqueira
F.78 - Mapa _analise- Mapa,IPP, Prefeitura do Rio de Janeiro com desenho Paulo
Siqueira
F.79 - Mapa _analise- Mapa,IPP, Prefeitura do Rio de Janeiro com desenho Paulo
Siqueira
F.80- Linha Férrea Auxiliar- Foto: Paulo Siqueira
F.81 - Viaduto Negrão de Lima
F.82- Mapa _analise- Mapa,IPP, Prefeitura do Rio de Janeiro com desenho Paulo
Siqueira
F.83 - Mapa _analise- Mapa,IPP, Prefeitura do Rio de Janeiro com desenho Paulo
Siqueira
F.84- Mapa _analise- Mapa,IPP, Prefeitura do Rio de Janeiro com desenho Paulo
Siqueira
F.85. Passarela Acesso Estação Ferroviária de Magno - Foto: Paulo Siqueira

F.86- Passarela Acesso Estação Ferroviária de Madureira - Foto: Paulo Siqueira
F.87- Mapa _analise- Mapa,IPP, Prefeitura do Rio de Janeiro com desenho Paulo
Siqueira
F.88 - Linha Férrea Auxiliar - Foto: Paulo Siqueira
F.89 - Lotes Light - Foto: Paulo Siqueira
F.90 - Mapa _analise- Mapa,IPP, Prefeitura do Rio de Janeiro com desenho Paulo
Siqueira
F.91- Mapa _analise- Mapa,IPP, Prefeitura do Rio de Janeiro com desenho Paulo
Siqueira
F.92- Diagrama Barreiras/situação proposta: Paulo Siqueira
F.93- Mapa _Proposta- Paulo Siqueira
F.94- Mapa _Proposta- Paulo Siqueira
F.95-perspectiva projeto _Estação Ferroviária de Madureira- Paulo Siqueira
F.96-imagem ilustrativa _analise - Paulo Siqueira
F.97-imagem ilustrativa _analise - Paulo Siqueira
F.98-imagem ilustrativa _analise - Paulo Siqueira
F.99-imagem ilustrativa _Papa leguas - Fonte: desenhos-para-colorir-desenhos-
para-colorir-do-papa-leguas-7 (1)
F.100 - Perfil muro e Estação- Paulo Siqueira
F.101 - Croqui de intenções.- Paulo Siqueira
F.102 -perspectiva projeto- Paulo Siqueira
F.103 _perspectiva projeto - Paulo Siqueira
F.104 _perspectiva projeto - Paulo Siqueira
F.105 - imagem ilustrativa _perspectiva projeto- Paulo Siqueira
F.106 - imagem ilustrativa _perspectiva projeto- Paulo Siqueira
F.107 _croqui Muros projeto - Paulo Siqueira
F.108- perspectiva projeto - Paulo Siqueira
F.109- perspectiva projeto - Paulo Siqueira
F.110- Corte projeto - Paulo Siqueira
F.112- Corte projeto - Paulo Siqueira
F.111- perspectiva projeto - Paulo Siqueira
F.113 _perspectiva explodida projeto - Paulo Siqueira
F.114-planta Baixa térreo - Paulo Siqueira
F.115- planta Baixa Pav. 01 - Paulo Siqueira
F.116 _perspectiva projeto - Paulo Siqueira

F.117 *perspectiva projeto - Paulo Siqueira*
F.118 *analise Estação Ferroviária Magno - Paulo Siqueira*
F.119 *analise Estação Ferroviária Magno - Paulo Siqueira*
F.120 *perspectiva Estação Ferroviária Magno*
F.121-Imagem Parque La Villette- Fonte: bc784845e01e3f9ae4472bd98d8c0f6b (1)
F.122 *perspectiva Estação Ferroviária Magno- Paulo Siqueira*
F.123 *perspectiva Estação Ferroviária Magno- Paulo Siqueira*
F.124 *perspectiva explodida Estação Ferroviária Magno- Paulo Siqueira*
F.125- *planta Baixa térreo- Paulo Siqueira*
F.126- *planta Baixa térreo- Paulo Siqueira*
F.127 *perspectiva projeto Viadutos- Paulo Siqueira*
F.128-*imagem ilustrativa _analise- Paulo Siqueira*
F.119-*imagem ilustrativa _analise- Paulo Siqueira*
F.130-*imagem ilustrativa _analise- Paulo Siqueira*
F.131- *Fechamento espaço Baile Charme- Foto : Paulo Siqueira*
F.132- Imagem (BARDI, Pietro M. “Lembranças de Le Corbusier”. São Paulo, Nobel, 1984.)
F.133- *imagem ilustrativa _croqui: -Paulo Siqueira*
F.134- *imagem ilustrativa _croqui: -Paulo Siqueira*
F.145- *Planta baixa Viadutos Negrão de Lima e Tranmscarioca -Paulo Siqueira*
F.136 *Corte projeto _ Viadutos Negrão de Lima e Tranmscarioca -Paulo Siqueira*
F.137-*perspectiva projeto Praça CUFA - Paulo Siqueira-Paulo Siqueira*
F.138-*croqui torres existentes-Paulo Siqueira*
F.139- *croqui enterrar cabos de energia-Paulo Siqueira*
F.140-*croqui equipamento praça-Paulo Siqueira*
F.141- *perspectiva projeto Praça CUFA -Paulo Siqueira*
F.142- *perspectiva projeto Praça CUFA-Paulo Siqueira*
F.143- *perspectiva projeto Praça CUFA-Paulo Siqueira*
F.144-*Planta Baixa térreo-Paulo Siqueira*
F.145-*Perspectiva projeto- Paulo Siqueira*
F.146- *Mapa _Proposta- Paulo Siqueira*
F.147- *Mapa _Proposta- Paulo Siqueira*
F.148 - *Mapa _Proposta- Paulo Siqueira*
F.149 - *Mapa _Proposta- Paulo Siqueira*
F.150- *Mapa _Proposta- Paulo Siqueira*

F.151- *Mapa _Proposta- Paulo Siqueira*
F.152- *Foto local - Google*
F.153-*Foto local - Madureira*
F.154- *perspectiva projeto*
F.155- *Foto local - Estação Madureira*
F.156- *perspectiva projeto*

