

# PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA E PAISAGÍSTICA DA AVENIDA MARECHAL FLORIANO, RIO DE JANEIRO

ALEJANDRO CUENCA GÓMEZ



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

ALEJANDRO CUENCA GÓMEZ

**PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA E PAISAGÍSTICA  
DA AVENIDA MARECHAL FLORIANO, RIO DE JANEIRO**

Dissertação de Mestrado Profissional apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Projeto e Patrimônio, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Projeto e Patrimônio.

Orientadora: Dra. Virginia Maria Nogueira de Vasconcellos

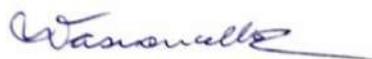
Rio de Janeiro  
Fevereiro de 2022

# PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO URBANA E PAISAGÍSTICA DA AVENIDA MARECHAL FLORIANO, RIO DE JANEIRO

ALEJANDRO CUENCA GÓMEZ

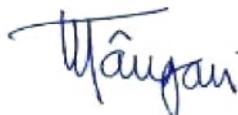
Dissertação de Mestrado Profissional apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Projeto e Patrimônio, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Projeto e Patrimônio.

Aprovado por:



---

Presidente, Prof. Dra. Virginia Maria Nogueira de Vasconcellos



---

Prof.º Dra. Vera Regina Tângari



---

Prof.º Dra. Cristiane Rose de Siqueira Duarte

Rio de Janeiro  
Fevereiro de 2022

## CIP - Catalogação na Publicação

CC965p Cuenca Gómez, Alejandro  
Projeto de requalificação urbana e paisagística da  
Avenida Marechal Floriano, Rio de Janeiro /  
Alejandro Cuenca Gómez. -- Rio de Janeiro, 2022.  
173 f.

Orientadora: Virginia Maria Nogueira de  
Vasconcellos.  
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do  
Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e  
Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura,  
2022.

1. paisagem urbana. 2. mobilidade urbana. 3.  
espaços livres públicos. 4. centro histórico. 5.  
Avenida Marechal Floriano, Rio de Janeiro. I.  
Nogueira de Vasconcellos, Virginia Maria, orient.  
II. Título.

## RESUMO

A Avenida Marechal Floriano, ou Rua Larga, como é popularmente conhecida, é uma importante avenida localizada no centro da cidade do Rio de Janeiro, que já foi palco de vários eventos importantes para a história do Brasil. Nas últimas décadas, a avenida vem sofrendo um deterioro e abandono constante devido às várias reformas que foram realizadas no centro da cidade. Influenciado pelo Movimento Moderno, o espaço urbano da capital Fluminense foi dando preferência ao uso de automóveis e à construção de grandes condomínios e prédios comerciais isolados, desligados do espaço urbano, da vida cotidiana e do conforto de seus habitantes. Nos últimos anos, vários estudos foram realizados nos centros urbanos de diferentes cidades do mundo, e cuja finalidade é, melhorar a qualidade de vida de seus habitantes dando prioridade a espaços exclusivamente para pedestres, eliminando carros e projetando espaços mais sustentáveis. A Avenida

Marechal Floriano, devido a sua morfologia e por estar localizada em um ponto estratégico, ligando pontos importantes do centro da cidade, tem as características necessárias para transformar sua paisagem urbana num novo espaço público para o uso e lazer dos seus habitantes.

**PALAVRAS-CHAVE:** Paisagem urbana; Mobilidade Urbana; Espaços livres públicos; Centro histórico; Avenida Marechal Floriano, Rio de Janeiro.

## **ABSTRACT**

The Marechal Floriano Avenue, or Long Street as it is popularly known, is an important avenue located in the centre of the city of Rio de Janeiro and was the scene of several important events in the history of Brazil. In recent decades, the avenue has suffered significant deterioration and neglect due to the various reforms that have been carried out in the city centre. Influenced by the Modern Movement, the urban space of the capital of Fluminense has been giving preference to the use of the automobile and the construction of large condominiums and isolated business buildings, detached from the urban space of everyday life and the comfort of its inhabitants. In recent years, various studies have been carried out in the urban centres of different cities around the world to improve the quality of life of their inhabitants by giving priority to spaces exclusively for pedestrians, removing cars and

designing more sustainable spaces. Marechal Floriano Avenue, due to its morphology and because it is located in a strategic point, linking several important points of the city centre, has all the necessary characteristics to transform its urban landscape into a new public space for the use and enjoyment of its citizens.

**KEYWORDS:** Urban Landscape; Urban mobility; free public spaces; Historical center; Avenida Marechal Floriano, Rio de Janeiro.

## **AGRADECIMENTOS**

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer ao PROARQ e a UFRJ, pela alta qualidade oferecida no seu ensino público e por ter-me dado a oportunidade de aumentar os meus conhecimentos acadêmicos estudando em uma das universidades mais importantes da América Latina.

Gostaria de agradecer também a minha família, especialmente aos meus pais que foram meu principal suporte para que eu pudesse concluir este mestrado.

A minha orientadora Virgínia Vasconcellos, por toda a ajuda, conhecimento e calma que teve comigo para que essa dissertação fosse concluída.

A todos os Professores que tive oportunidade de conhecer neste mestrado, em especial a Profa. Dr. Vera Regina Tângari, o Prof. Dr. Rogério Goldfeld Cardeman e o Prof.

Alex Lamounier pelas interessantíssimas contribuições sobre urbanismo.

A Profa. Dra. Crisrtiane Rose de Siqueira Duarte, pela disposição em participar da banca e acrescentar suas experiências a este trabalho.

Agradecimento especial aos meus amigos, Rodrigo, Maria Alice, Helena, Fabio e Diego pela ajuda para terem tornado esse trajeto mais leve.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Representação dos elementos da cidade de Lynch.....	16	Figura 12: Conjunto Arquitetônico e Urbanístico da Praça XV de Novembro.....	40
Figura 2: Paisagem do Centro da Cidade do Rio de Janeiro...17		Figura 13: Rua Gomes Freire, Centro do Rio de Janeiro.....	48
Figura 3: Comparação da Cidade do Rio de Janeiro com as cidades platinas de Buenos Aires e Montevideo.....	22	Figura 14: Rua na Zona Norte do Rio de Janeiro.....	50
Figura 4: Morro de Santo Antônio em 1931.....	23	Figura 15: Dimensionamento das calçadas nas cidades.....	51
Figura 5: Avenida Central, por Augusto Malta, 1906.....	24	Figura 16: Via expressa “Linha Vermelha”, Rio de Janeiro.....	53
Figura 6: O Doceiro, por Marc Ferrez, 1912.....	25	Figura 17: Rua Stroget, Copenhagen, Dinamarca.....	50
Figura 7: Beco da Sardinha, Centro.....	26	Figura 18: Rua XV de Novembro, Curitiba.....	59
Figura 8: Modelo de Cidade Renascentista e Planta Colonial da cidade do Rio de Janeiro.....	27	Figura 19: Avenida da Constituição na década dos 90, Sevilla, Espanha .....	61
Figura 9: Hotel “Copacabana Palace”, símbolo da expansão imobiliária do Bairro de Copacabana e da Zona Sul, 1931.....	30	Figura 20: Avenida da Constituição após a reforma, Sevilla, Espanha.....	63
Figura 10: Cartazes de Viagem, 1910-1970. ....	32	Figura 21: Rua Nova do Carvalho.....	64
Figura 11: Cidade tombada de Cachoeira, Bahia .....	39	Figura 22: Avenida Prestes Maia e viaduto Santa Ifigênia em 1972.....	66
		Figura 23: Rua na área central de São Paulo.....	68

Figura 24: Rua do Bom Jesus no Bairro do Recife, Pernambuco.....	70	Figura 34: Av. Marechal Floriano e Garagem da Light and Power Company em 1912.....	85
Figura 25: Área externa da antiga fábrica de tecidos Bangú...72		Figura 35: Mapa registrando o desvio do eixo da Avenida Presidente Vargas, proposto por Rodrigo Melo Franco de Andrade em 1940.....	87
Figura 26: Calçada de Bangú.....	73	Figura 36: Centro do Rio após a inauguração da Avenida Presidente Vargas em 1943.....	87
Figura 27: Rua Erasmo Braga , Centro, Rio de Janeiro.....	75	Figura 37: Av. Marechal Floriano na atualidade.....	89
Figura 28: Localização da área de estudo.....	77	Figura 38: Perfil da área de estudo desde o Morro da Conceição até a Avenida Presidente Vargas.....	90
Figura 29: Localização da Avenida Marechal Floriano e seu entrono.....	78	Figura 39: Fachadas da Avenida Marechal Floriano entre a Avenida Tomé de Sousa e a Rua Regente Feijó.....	91
Figura 30: Vista centro do Rio século XVIII a partir do Convento de Santo Antonio, pertencente a Ordem Franciscana.....	80	Figura 40: Mapa de gabaritos existentes na área de estudo....	92
Figura 31: Planta da cidade do Rio de Janeiro em 1820 e localização aproximada da Rua Larga.....	81	Figura 41: Mapa de classificação dos espaços livres.....	93
Figura 32: Proclamação da República em 1889. Foto de Marc Ferrez.....	82	Figura 42: Rua do Beco das Sardinhas situada frente a Igreja de Santa Rita de Cassia.....	94
Figura 33: Imagem aérea do centro do Rio em 1910. Av. Marechal Floriano destacada pelo autor em cor laranja.....	84	Figura 43: Mapa de classificação das circulações na área de estudo.....	94
		Figura 44: Classificação das vias na área de estudo.....	95

Figura 45: Mapa de classificação da vegetação na área de estudo.....	96	Figura 55: Localização da Praça frente ao Palácio do Itamaraty marcado em cor vermelho.....	116
Figura 46: Mobiliário urbano situado em frente ao Colégio Pedro II.....	97	Figura 56: Praça frente ao Palácio do Itamaraty, localizada entre as Avenidas Marechal Floriano e Presidente Vargas.....	117
Figura 47: Mapa mostrando o gabarito máximo permitido e os bens tombados na área de estudo.....	98	Figura 57: Diretrizes de intervenção na praça frente ao Palácio do Itamaraty.....	118
Figura 48: Foto Montagem, Proposta de intervenção urbana no entorno da Avenida Marechal Floriano.....	102	Figura 58: Diretrizes projeteis de intervenção na praça frente ao Palácio do Itamaraty.....	119
Figura 49: Diretrizes de intervenção urbana no entorno da Avenida Marechal Marechal Floriano.....	108	Figura 59: Projeto de intervenção na Avenida Marechal Marechal Floriano.....	120
Figura 50: Mapa da área de estudo ressaltando em preto as principais vias de comunicação entre a Avenida Marechal Floriano e outros pontos do centro.....	110	Figura 60: Projeto de intervenção na Avenida Marechal Marechal Floriano.....	121
Figura 51: Mapa do centro do Rio de Janeiro ressaltando em vermelho a área de intervenção.....	111	Figura 61: Localização do Colégio Pedro II.....	122
Figura 52: Croqui da intervenção na Avenida Marechal Floriano.....	113	Figura 62: Espaço sem uso frente ao Colegio Pedro II.....	123
Figura 53: Foto Montagem, Proposta de intervenção urbana no entorno da Avenida Marechal Floriano.....	114	Figura 63: Proposta de intervenção no espaço frente ao Colégio Pedro II.....	124
Figura 54: Diretrizes de intervenção na Avenida Marechal Marechal Floriano.....	115	Figura 64: Projeto de intervenção na Avenida Marechal Floriano, frente ao Colégio Pedro II.....	125

Figura 65: Projeto de intervenção na Avenida Marechal Floriano, frente ao Colégio Pedro II .....	126
Figura 66: Localização do Largo de Santa Rita. ....	127
Figura 67: Largo de Santa Rita antes do alargamento da rua Visconde de Inhaúma, iniciado em 1904. ....	128
Figura 68: Croqui do Largo de Santa Rita.....	129
Figura 69: Largo de Santa Rita antes do alargamento da rua Visconde de Inhaúma, iniciado em 1904.....	130
Figura 70: Largo de Santa Rita antes do alargamento da rua Visconde de Inhaúma, iniciado em 1904.....	130
Figura 71: Projeto de intervenção na Avenida Marechal Floriano, frente ao Largo de Santa Rita.....	131
Figura 72: Exemplo de mobiliário urbano utilizado ..... na avenida	132
Figura 73: mudanças e distribuição das circulações e pontos de transporte coletivo após a intervenção .....	134

## LISTA DE ABREVIATURAS

APA – ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL

APAC – ÁREA DE PROTEÇÃO DO AMBIENTE CULTURAL

AGCRJ – ACERVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

CET – CONSELHO ESTADUAL DE TOMBAMENTO

CIAM – CONGRESSO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA

HAB. – HABITANTES

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA

ICOMOS – CONSELHO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS E SÍTIOS

INEPAC – INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL

IPHAN – INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

IRPH – INSTITUTO RIO PATRIMÔNIO DA HUMANIDADE

MÁX. – MÁXIMO

PCH – PROGRAMA DE CIDADES HISTÓRICAS

RJ – RIO DE JANEIRO

S.D. – SEM DATA

UNESCO – ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA A EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E CULTURA

# SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>3</b>
<b>2. PAISAGEM URBANA E PATRIMÔNIO .....</b>	<b>13</b>
2.1 A PAISAGEM URBANA NO CENTRO DO RIO DE JANEIRO.....	16
2.2 A RUA COMO ESPAÇO PÚBLICO .....	21
2.3 DEGRADAÇÃO DOS CENTROS HISTÓRICOS NO BRASIL .....	27
2.4 PRESERVAÇÃO DOS CENTROS HISTÓRICOS NO BRASIL .....	33
<b>3. REQUALIFICAÇÃO URBANA E PAISAGÍSTICA .....</b>	<b>42</b>
3.1 PRINCÍPIOS DE CAMINHABILIDADE E MOBILIDADE .....	49
3.2 CALÇADÕES URBANOS .....	55
3.4 REFERÊNCIAS PROJETUAIS. CALÇADÕES NA EUROPA .....	60
3.4.1 Avenida da Constitución, Sevilha, Espanha. ....	60
3.4.1 Rua Cor de Rosa, Lisboa, Portugal. ....	63
3.5 REFERÊNCIAS PROJETUAIS. CALÇADÕES NO BRASIL .....	65
3.5.1 Calçadão de São Paulo, São Paulo. ....	65
3.5.1 Calçadão de Bangu, Rio de Janeiro .....	70
3.5.1 Calçadão no centro do Rio de Janeiro .....	74
<b>4. A AVENIDA MARECHAL FLORIANO .....</b>	<b>76</b>
4.1 LOCALIZAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO .....	77
4.2 HISTÓRICO .....	79
4.3. ANÁLISE DO ENTORNO .....	90
<b>5. PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA MARECHAL FLORIANO .....</b>	<b>100</b>
5.1 ÁREA DE INTERVENÇÃO .....	104

5.2 METODOLOGIA DA INTERVENÇÃO .....	104	<b>APÊNDICE II : ANÁLISE DO ENTORNO URBANO</b>	
5.3 DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO .....	106	<b>DA AVENIDA.....</b>	<b>144</b>
5.4 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO .....	109	<b>APÊNDICE III : APÊNDICE III: PROJETO DE</b>	
5.4.1. Intervenção na Avenida Marechal Floriano.....	111	<b>INTERVENÇÃO.....</b>	<b>151</b>
5.4.2. Projeto de intervenção no entorno do Museu do Itamaraty.....	116	<b>ANEXOS .....</b>	<b>156</b>
5.4.3 O entorno do Colégio Pedro II .....	122		
5.4.4. O Largo de Santa Rita.....	127		
5.5 MATERIAIS E MOBILIÁRIO.....	132		
5.6 CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES E VEÍCULOS.....	133		
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>135</b>		
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>138</b>		
<b>APÊNDICE I : ANÁLISE DAS REFERÊNCIAS</b>			
<b>PROJETUASIS.....</b>	<b>141</b>		

## 1. INTRODUÇÃO

Para manter viva e transmitir para as gerações futuras a memória de uma cidade, é necessário preservar seu patrimônio histórico e arquitetônico.

Esta preservação se tornou mais difícil com a chegada da Era Contemporânea, onde sua sociedade está se transformando econômica e culturalmente em grande velocidade. Esse novo contexto é um desafio para as cidades, mostrando a necessidade de conciliar os novos hábitos de sua população, a ocupação territorial, ou seja, soluções habitacionais, a localização das instalações públicas e os problemas de mobilidade entre outros (ASHER, 2012), evidenciando a necessidade de compatibilizar os novos hábitos de sua população, a ocupação territorial, ou seja, soluções habitacionais, a localização dos equipamentos públicos e os problemas de mobilidade.

A conservação das paisagens naturais e urbanas foi oficialmente estabelecida pela primeira vez na Carta de Cracóvia (2000) e reeditada em Florença (2014)<sup>1</sup>. Estas cartas patrimoniais englobam a cidade como um conjunto morfológico, funcional e estrutural, como parte do território, do meio ambiente e da paisagem circundante. Por mais de 3000 anos, as cidades foram os lugares onde as pessoas se encontravam para interagir, comprar e vender, ou simplesmente relaxar e se divertir, mas, a partir dos últimos 50 anos houve uma mudança nos hábitos e na maneira de viver nas cidades, sendo estas projetadas e planejadas para introduzir os automóveis. As cidades passaram de ser projetadas para as pessoas para serem projetadas para os carros, esta situação desencadeou muitas consequências negativas para a vida urbana e a preservação de seus centros históricos, já que o uso

---

<sup>1</sup> Cristinelli, Giuseppe y De Naeyer, André. Carta di Cracovia 2000. 10 anni dopo. Conclusioni della Conferenza Internazionale svoltasi a Cracovia nel novembre 2011. Cracow Charter 2000.

excessivo de veículos motorizados tem produzido situações que pioram a qualidade de vida nestas áreas, fazendo com que seus habitantes se desloquem para outras regiões com melhor planejamento urbano, abandonando os centros e deixando seus edifícios históricos sem uso. Essa situação foi o resultado de múltiplas preocupações de arquitetos e urbanistas que incentivaram uma reversão desta situação e a utilização de meios de transporte mais sustentáveis (GEHL, 2010).

Atualmente 21,9% da população brasileira vivem em cidades com mais de 1 milhão de habitantes<sup>2</sup>. As reformas urbanas, o crescimento demográfico, as mudanças nas formas de produção e o uso excessivo de automóveis tiveram consequências negativas no espaço urbano, tais como engarrafamentos de trânsito, acidentes,

poluição e danos à saúde e qualidade de vida. Nos centros históricos das cidades brasileiras é comum encontrar trajetos íngremes, ruas estreitas, caminhos inseguros, degraus, e carros disputando o espaço público com os pedestres.

Uma das principais críticas ao urbanismo e do uso excessivo de carros nas cidades do continente norte-americano, na década de 1960, foi Jane Jacobs; seu trabalho introduz novos princípios no planejamento urbano das cidades analisando como elas funcionam na prática, já que é a única maneira, segundo a autora, de definir alguns princípios de reorganização válidos para as cidades dando preferência a espaços habitáveis pela população. As cidades foram originalmente, projetadas para serem percorridas a pé, caminhar é o único meio

---

<sup>2</sup> Para mais informações consultar a matéria "IBGE divulga estimativa da população dos municípios para 2020". Agência IBGE, 27 ago. 2020. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/28668-ibge-divulga-estimativa-da-populacao-dos-municipios-para-2020>>. Acesso em 19 mai. 2021

essencial de mobilidade nas cidades. Os pedestres precisam de espaços públicos destinados a eles para oferecer serviços mínimos de acessibilidade e segurança. Essa acessibilidade pode ser definida como integração entre as pessoas e o espaço público permitindo que as atividades nesse espaço urbano sejam realizadas por seus usuários de forma adequada. Caminhar é uma atividade complicada porque ao contrário dos carros, que seguem uma direção e regras específicas, as pessoas são livres para caminhar em diferentes direções. Nas cidades caminháveis, um bom desenho das calçadas pode incentivar e melhorar a forma como as pessoas observam as coisas da paisagem urbana ao longo do percurso e, portanto, melhorar a visibilidade dos edifícios, das instalações comerciais e de outros elementos característicos. Para transformar uma rua cheia de carros em um espaço público mais acolhedor não é necessário realizar grandes obras ou gastar grandes quantias de dinheiro para transformá-la; os urbanistas e arquitetos

podem reorganizar o espaço utilizando mobiliário urbano, vegetação ou outros elementos básicos disponíveis na região.

Projetos realizados em diferentes cidades do Mundo mostraram como os espaços que foram reconquistados dos carros em favor de pedestres ganharam, rapidamente, grande potencial, transformando-se em espaços urbanos mais acessíveis onde os usuários se sentem mais confortáveis para se locomover e realizar todos os tipos de atividades econômicas e culturais.

A Avenida Floriano, localizada na Região Portuária, no Centro da Cidade do Rio de Janeiro, foi escolhida como área de estudo e intervenção, por suas características morfológicas e históricas, para analisar e discutir a necessidade de recuperar as funções básicas da cidade, torná-la mais amigável, adaptada às necessidades das pessoas, proporcionar aos pedestres as condições adequadas para se mover, conversar, olhar, desfrutar e interagir com seus pares e com o meio ambiente e

recuperar os níveis de segurança pública que eram desfrutados no passado. A Avenida Marechal Floriano, que surgiu no fim do século XVIII da junção de duas vias, chegou a ser por certo período, uma das avenidas mais movimentadas da Cidade. Por volta de 1632, a área conhecida como Vila Verde, era um local de passagem entre o centro urbano e as regiões agrícolas, por se tratar de uma região frequentada por pessoas marginalizadas e a proximidade do porto de desembarque dos escravos trazidos da África; a área costumava ser evitada pela população. Com a finalidade de embelezar a região, foi construída uma igreja em estilo Barroco, destinada a São Joaquim e foi proposta a criação de uma via com 20 metros de largura para ligar a igreja ao Campo de Santana (GERSON, 2015: página).

Por ser, durante anos, uma das vias mais importantes, diversas instituições e casarões da burguesia foram se instalando ao longo da via. No local onde se encontrava a

Igreja de São Joaquim foi construído o Imperial Colégio Pedro II, inicialmente para que ali estudasse o Imperador; a instituição era frequentada pelos filhos da elite política do País. A rua ganhou notoriedade quando, em 1855, Francisco J. da Rocha, comerciante de café e Conde de Itamaraty construiu um Palacete de estilo neoclássico que mais tarde transformou-se na Sede do Governo do Brasil após a Proclamação da República. No final do século XIX, e sob a administração do Prefeito Pereira Passos, o Centro da Cidade sofreu uma importante transformação no seu traçado viário colonial. A Avenida Marechal Floriano, que foi alargada para fazer uma ligação entre o Centro e a Zona Norte da Cidade, começou a perder importância como a principal via da cidade após a inauguração da Avenida Central, atual Avenida Rio Branco. Em 1911, instalou-se num edifício monumental perto do Palácio Itamaraty, a *Light and Power Company*, encarregada de eletrificar todos os bondes da Cidade, favorecendo o desenvolvimento de novos bairros.

Em 1940, durante o mandato do Presidente Getúlio Vargas, foi idealizada e construída uma grande via para ligar as zonas norte e sul da Cidade, desviando tráfego de veículos da Marechal Floriano e, tendo como consequência deu-se início o processo de alteração e esvaziamento e abandono na rua.

Esse processo culminou com a decadência da via, levando-a a integrar várias propostas de reforma urbana; outro fator que contribui para isso foi a expansão da cidade para os novos bairros litorâneos da Zona Sul, que resultaram na falta de investimentos nos edifícios da Avenida. A Região Portuária, onde a Avenida está localizada, abandonada durante muitos anos, viu-se revitalizada, devido à Cidade se tornar palco de grandes eventos como a Copa do Mundo em 2014 e os Jogos Olímpicos em 2016. Com a finalidade de melhorar a mobilidade na região e recuperando o legado histórico dos bondes elétricos a avenida recebeu a implantação de

uma das linhas do novo VLT (Veículo leve sobre trilhos), alterando as linhas de ônibus que passavam pela via. Devido à crise econômica, à falta de incentivo do transporte público e, recentemente, à Pandemia da Covid-19, o Centro da Cidade e, especialmente a região, encontram-se em processo de esvaziamento tanto das edificações quanto do espaço público.

A escolha dessa área como recorte de estudo desta Dissertação surgiu a partir da inquietação como transeunte nas ruas do Centro do Rio de Janeiro, onde se pode observar a falta de investimento em infraestrutura pública, em comparação com outras áreas mais nobres da Cidade. Segundo Jan Gehl (2015), historicamente, as cidades foram desenhadas para que as pessoas pudessem se locomover a pé, exemplo disso são os centros históricos como os do Rio de Janeiro, Ouro Preto e São Luís. O autor defende que esses centros deveriam ser preservados para essa finalidade, evitando a necessidade

do uso de veículos em vias pensadas para meios de transporte de tração animal e não adequadas estrutural e morfológicamente, aos veículos a motor. Como pode ser observado, no Centro da Cidade do Rio de Janeiro é possível realizar qualquer atividade a pé em um curto espaço de tempo devido ao desenho de sua malha urbana, esta região também possui uma grande quantidade de transporte público para qualquer ponto do Estado, portanto, é possível chegar e se locomover na área central do Rio de Janeiro sem a necessidade de um automóvel.

Uma outra motivação para a escolha do tema e do espaço de intervenção é a necessidade de valorizar o patrimônio arquitetônico e paisagístico do Centro Histórico do Rio de Janeiro. Andar pelas ruas do centro é uma viagem pela história da Cidade, edifícios antigos, monumentos históricos e igrejas coloniais dividem espaço com restaurantes, lojas e edifícios modernos. Quase sempre os

órgãos administrativos da Cidade procuram atrair turistas para seus carnavais, suas festas e suas praias, esquecendo que aquilo que mais atrai turistas ao redor do mundo são bons lugares para caminhar e ver a cultura e as pessoas dessas cidades. O Centro do Rio de Janeiro é o lugar onde comerciantes, empresários e estudantes dividem espaço com os artistas de rua e os pequenos empresários, onde os grandes museus são o palco das rodas de samba e onde o bate-papo na praça e as cervejas no botequim serviram de inspiração para importantes artistas.

Oh! Sim, as ruas têm alma! Há ruas honestas, ruas ambíguas, ruas sinistras, ruas nobres, delicadas, trágicas, depravadas, puras, infames, ruas sem história, ruas tão velhas que bastam para contar a evolução de uma cidade inteira, ruas guerreiras, revoltosas, medrosas, (...) (JOÃO DO RIO, 2008: pág. 34)

Os passeios incentivam a sensibilização na hora de observar o entorno, apesar do grande número de manifestações culturais presentes na região como

mencionado anteriormente, os percursos são dificultados pela existência de calçadas irregulares e espaços ocupados por automóveis. É necessário, portanto, realizar um estudo para intervir na requalificação urbana do Centro do Rio de Janeiro, priorizando os espaços para que os pedestres possam caminhar pela cidade sem direção e sem preocupações, podendo divagar pelo espaço urbano e apreciar suas sutilezas. Embora o foco principal do trabalho seja na Avenida Marechal Floriano, o trabalho traz uma visão generalizada da necessidade de valorizar os centros históricos das cidades brasileiras onde a prioridade deve ser a adaptação do seu espaço urbano em função das necessidades e do conforto de seus moradores, gerando espaços mais seguros e amigáveis onde eles conseguem realizar suas atividades cotidianas.

O objetivo principal deste trabalho, portanto, é valorizar o patrimônio urbano e arquitetônico por meio de um projeto de requalificação urbana e paisagística na Avenida

Marechal Floriano. Desde sua origem como área rural até seu estado atual, a Avenida sofreu diversas mudanças e intervenções urbanas de acordo com as necessidades que a sociedade demandava em cada época. Essas transformações modificaram o lugar gerando praças, largos e edifícios monumentais que criaram a paisagem urbana da Avenida Marechal Floriano. Segundo SAUER (1998), a paisagem em relação ao ser humano é marcada por transformações. A paisagem é uma expressão cultural que representa laços simbólicos e afetivos, relacionando-se a elementos sagrados, costumes culturais e formas de socialização. A relação entre natureza e o homem permitiu a organização e uso do espaço, transformando-o tendo como resultado uma natureza formada por processos e não por objetos. Segundo Almeida (2007), a importância de essas paisagens foi importantes para o desenvolvimento social, cultural e econômico da sociedade, portanto tornou necessária a preservação, o reconhecimento e a divulgação desses locais chamados

paisagens culturais. Essas teorias sobre a paisagem urbana foram levadas em conta a fim de propor uma intervenção para melhorar tanto o uso do espaço por parte seus usuários, quanto valorizar urbanística e arquitetonicamente uma das regiões mais relevantes na evolução da cidade.

Assim, apresentam-se como objetivos específicos: (a) proporcionar maior visibilidade à Avenida Marechal Floriano, através da transformação da atual via trânsito numa via de pedestres; (b) reconectar a Avenida Marechal Floriano a seu entorno pelo pedestre c) identificar as áreas de permanência e passagem e a relação do espaço urbano com os edifícios; e (d) projetar os espaços livres urbanos a partir da implantação de novo revestimento, arborização e mobiliário urbano, valorizando os ambientes de socialização, a acessibilidade universal e o conforto ambiental.

O processo metodológico adotado para o desenvolvimento do trabalho, parte do levantamento dos dados históricos, físicos e ambientais presentes atualmente na rua, assim como sua investigação histórica. Também foi realizada uma revisão bibliográfica sobre temática relacionada à análise e mobilidade urbana, utilizando periódicos acadêmicos, bancos de dados tanto de órgãos públicos quanto de associações privadas, e artigos científicos utilizados durante as aulas como parte do processo de aprendizagem. Com estas informações foi possível traçar um diagnóstico da área para então propor uma intervenção que preserve e valorize o conjunto arquitetônico e urbanístico e, apontam-se, como diretrizes projetuais: a definição de medidas para dar maior visibilidade à Avenida; a valorização o pedestre, pela adoção de premissas da acessibilidade universal, de segurança e de conforto ambiental e a definição de diferentes ambientes para a sociabilização do percurso.

A Dissertação foi estruturada em três capítulos que orientam o leitor apresentando documentos teóricos e referenciais de como as cidades devem ser projetadas de forma mais sustentável e democrática.

O Capítulo 1 – Introdução, contextualiza o trabalho e apresenta sua estrutura; O Capítulo 2 tem como principal objetivo abordar a importância da requalificação urbana e da caminhabilidade nas cidades e, especialmente, nos centros históricos, dada a importância e a necessidade de preservação do seu patrimônio. Neste capítulo são contextualizados os princípios de preservação do ambiente cultural, discutidas as teorias de arquitetos e críticos sobre este tema além de apresentar as referências teóricas e projetuais que embasam o trabalho. O Capítulo 3 apresenta o estudo de caso – A Avenida Marechal Floriano, focando; [1] na sua análise histórica, nas reformas urbanísticas e nas normativas existentes, [2] levantamento físico-morfológico da área, por meio de visitas de campo,

onde o espaço foi observado e mapeadas as características da área, que resultaram em mapas, desenhos e croquis, além de registros fotográficos. No capítulo 4 apresenta-se o projeto de requalificação urbana da Avenida Marechal Floriano, priorizando os espaços destinados exclusivamente aos pedestres, destacando o patrimônio arquitetônico e urbano da Região, dotando o percurso de acessibilidade universal e a arborização para melhorar as condições de conforto ambiental e proporcionar uma nova e moderna identidade visual visando a preservar o patrimônio arquitetônico da Região.

## **2: PAISAGEM URBANA E PATRIMÔNIO**

O espaço público nas cidades se apresenta em diversas formas e tamanhos. Ruas, praças, jardins e parques mudam de acordo com a evolução urbana das cidades e as necessidades dos seus habitantes, esses espaços são o reflexo de um ideal da vida urbana em um determinado momento histórico. O projeto do espaço livre em si (ruas, largos, jardins, praças, entre outros) nunca está dissociado do contexto urbano nos quais se insere, e mesmo que seja ativado sobre um fragmento urbano, como um jardim ou pequeno lago, exige o mesmo cuidado que um grande parque o loteamento. (Macedo, 1999). Estes espaços públicos são abertos e acessíveis para todas as pessoas e são usados de forma plurifuncional, portanto eles vão se desenhando e redesenhando a imagem da cidade, constantemente. Para Gomes (2002) a condição de um espaço público é possuir relação com a vida pública mediante uma copresença da população nesses lugares. Segundo o autor “o espaço público é antes de tudo, o lugar, praça, rua, shopping,

praia, qualquer tipo de espaço onde não haja obstáculos à possibilidade de acesso e participação de qualquer tipo de pessoa”, dentro de regar de convívio e debate (GOMES, 2002: 160) Esses espaços caracterizam-se pelo respeito às regras da sociedade transformando-se, portanto, em lugares de mistura social de pessoas com diferentes interesses e expectativas.

Segundo Sauer (1998), a paisagem em relação ao ser humano é marcada por transformações. A paisagem é uma expressão cultural que representa laços simbólicos e afetivos, relacionando-se a elementos sagrados, costumes culturais e formas de socialização. Segundo Almeida (2007), essas paisagens foram importantes para o desenvolvimento social, cultural e econômico da sociedade, portanto tornou necessária a preservação, o reconhecimento e a divulgação de sua paisagem cultural. Segundo Macedo (1999), cada paisagem possui espaços habitados por comunidades inteiras e caracterizados por

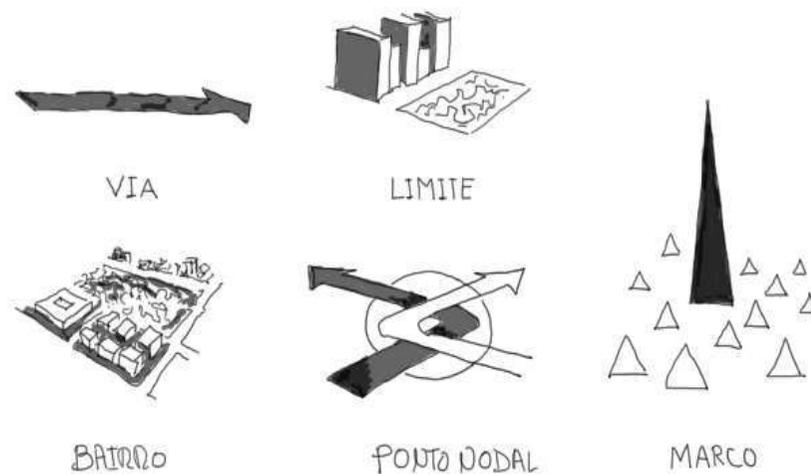
qualidades ambientais, que medem as possibilidades de habitabilidade na paisagem existente, qualidades funcionais, que analisam a relação entre a sociedade e o funcionamento desse local e por último as qualidades estéticas que apresenta valores puramente sociais.

A análise da paisagem urbana tem sido estudada por diferentes autores que, além de levarem em conta o ponto de vista dos habitantes, analisam a capacidade do indivíduo de perceber a cidade. A construção da paisagem não é e não será nunca uma obra exclusiva de especialistas, sendo um produto do processo constante de transformação do ambiente terrestre, operado tanto pela sociedade humana e pelas outras comunidades de seres vivos como pelos processos de acomodação geológica e climática do planeta (Macedo, 1999:15). Aliás o autor ressalta que somente fragmentos podem ser totalmente projetados (Macedo, 1999: 15) O espaço urbano é o lugar de direito da cidadania, é um espaço que

apesar de ter vida todos os dias é mutável, portanto, este espaço forma uma imagem em nossa memória de acordo com as necessidades pessoais. Lynch (2018) realizou um estudo sobre a percepção da cidade de acordo com a visão dos seus habitantes com o objetivo de definir os elementos que a estruturam. O propósito do autor era preservar e valorizar as características que o definem e lhe dão identidade, o que também é um dos objetivos da intervenção proposta na Dissertação. Kevin Lynch (2018) estudou como a população de três cidades norte-americanas se identificava e localizava, tendo como conclusão o agrupamento dos cinco elementos que mais se destacaram para a formação da imagem da cidade e que, segundo ele, são chamados de caminhos, limites, bairros, pontos nodais e marcos. Eles representam um papel importante na legibilidade da cidade, pois além de orientação, podem apresentar diferentes tipos de limites. (Figura 1). De acordo com Lynch (2018) cada pessoa possui uma percepção diferente da cidade de acordo com

as memórias que o local traz para ela, aliás o autor ressalta que as cidades não podem ser vistas apenas de uma vez, e sim, percebidas aos poucos. Para Lynch (2018), as características que determinam o bairro podem ter várias texturas, formas, símbolos, detalhes, usos, atividades, habitantes, etc.

**Figura 1:** Representação dos elementos da cidade de Lynch.



Fonte: Lynch, 1997. Desenho e descrição do autor, 2022

## 2.1 A PAISAGEM URBANA NO CENTRO DO RIO DE JANEIRO

Segundo Cardeman (2014), na Cidade do Rio de Janeiro, o espaço urbano sempre esteve historicamente ligado à pressão pela ocupação das regiões mais valorizadas da Cidade, recebendo estas áreas, além de uma forte alteração da legislação urbana, um grande número de infraestruturas e intervenções em seu espaço público. Vera Tângari (2018) destaca a importância das características geográficas da Cidade do Rio para a formação dos seus espaços livres, já que a cidade, limitada ao norte pela cadeia de morros que pertencem a Serra do Mar, e a sul e leste, pelo Oceano Atlântico e Baía da Guanabara gerou várias centralidades urbanas situadas entre os maciços montanhosos da Tijuca e da Pedra Branca, que precisaram ser conectados por vias expressas, túneis e aterros.

O Centro da Cidade do Rio de Janeiro, formado por uma malha urbana de ruas estreitas, limitado por seus morros e pelas águas da Baía de Guanabara, começou a transformar notavelmente sua paisagem a partir do século XIX, coincidindo com a chegada da Família Real Portuguesa ao Brasil, em 1808. As novas necessidades que a Cidade exigia teria como consequência uma transformação contínua do seu espaço urbano, aterrando manguezais, criando novas linhas de costa e até habitando seus morros (ABREU 2008) até que, em 2012, a Cidade do Rio de Janeiro tornou-se a primeira paisagem urbana do mundo a ser tombada pela UNESCO. A paisagem carioca é internacionalmente reconhecida, mesmo por aqueles que nunca visitaram a cidade, por esta razão é importante o estudo do seu espaço urbano, a fim entender suas deficiências e necessidades para poder realizar

intervenções que valorizam essa paisagem que a caracteriza.

O Centro do Rio de Janeiro<sup>3</sup>, coração histórico da Cidade, encontra-se adensado e verticalizado no seu núcleo e tendo seu entorno imediato formado por áreas antigas baixas construções e vazios urbanos (Figura 2).

**Figura 2:** Paisagem do Centro da Cidade do Rio de Janeiro



Fonte: Foto do autor, 2018

---

<sup>3</sup> O conceito de Área Central corresponde ao centro financeiro, cultural e de informações, e os seus arredores, onde se localizam áreas de pequeno comércio, de indústrias de pequeno porte e residências.

Segundo Sègre (2018) a situação política e geográfica contribuiu para agravar as contradições no entendimento do espaço da cidade. A primeira dessas mudanças deu-se na deslocação do centro do alto do morro, para a orla, privilegiando o desenvolvimento econômico e as atividades portuárias.

Com a presença da Família Real Portuguesa e, mais tarde, com a Proclamação da República apareceram novas centralidades e novos valores espaciais e simbólicos no centro carioca. A chegada da modernidade significou a expansão para áreas mais distantes, criando novos centros, chegando até zona sul e barra, aumentando a fragmentação da cidade. O espaço carioca tem sido estruturado mediante um modelo segregador, a partir dos interesses capitalistas e acentuando as disparidades entre um núcleo hipertrofiado e rico. Em termos de renda e oferta de meios de consumo coletivo, cercado por

periferias cada vez mais carentes de serviços à medida que se distanciam desse centro (ABREU, 2008).

O centro é a área que sofreu o maior número de transformações, nele podem apreciar-se três gerações de edifícios em menos de 50 anos, e modificações na estrutura viária, adaptando-se ao uso do automóvel particular resultado do aumento do poder aquisitivo da população. Na área central em divergência com seu uso original de residência, encontram-se as principais funções econômicas, administrativas e culturais da área metropolitana. Atualmente, as tendências de mudança na área central do Rio de Janeiro são incertas, intervenções de requalificação urbana da região foram realizadas nos últimos anos visando à modernização da Cidade para os grandes eventos esportivos, o Mundial de Futebol (2014) e as Olimpíadas (2016) que acontecerão no País modificando a paisagem do Centro da Cidade, mas sem

obter os resultados esperados devido ao agravamento da crise financeira e política no País.

Durante a Pandemia da COVID-19, o Centro do Rio de Janeiro foi severamente prejudicado, pois muitas das empresas estabelecidas na região mudaram sua forma de trabalho provocando o esvaziamento de muitos escritórios na Cidade. A dia de hoje, as autoridades, revejam o Plano Urbano da Área Central do Rio de Janeiro, incentivando o uso residencial para reavivar a região e suprir o déficit habitacional da cidade.

O Centro da Cidade do Rio de Janeiro se apresenta como uma cidade densa, verticalizada e com recentes projetos de recuperação do patrimônio, que é frequentado diariamente por trabalhadores, comerciantes, profissionais, camelôs e sem teto, mas, que à noite fica vazio e abandonado. Além disso, os transportes públicos e privados circulam sem restrição nem ordem alguma, provocando o deterioramento das calçadas e o espaço

urbano, impedindo aos pedestres se locomover na área com segurança.

A maior parte dos problemas urbanos da área central é consequência das mudanças radicais que sofreu a região ao longo dos anos e afetada pelas crises econômicas, sociais e políticas que duram até a atualidade.

O abandono dos espaços públicos brasileiros tem a mesma origem de descaso do Estado por outros equipamentos públicos: a escola pública, a saúde pública, o transporte público, tristemente famoso pela sua carência e penúria. (TOLEDO, 1996)

Uma das reformas que mais transformaram o espaço urbano e edificado da área central do Rio de Janeiro e que pode ser visível até os dias de hoje, foi a realizada, no início do século XX, pelo prefeito Pereira Passos. Em apenas quatro anos a cidade foi totalmente reestruturada, transformando o centro mediante projetos de

alinhamento, que consistiam em recuar progressivamente os edifícios existentes para alargar as estreitas ruas coloniais e aterrar a linha de costa para criar um moderno porto. As vias, formadas por um empedrado, foram asfaltadas para melhorar a acessibilidade de outras regiões. Nessa época também projetou-se a arborização urbana em diferentes praças e avenidas da cidade. Para Abreu (2008), a reforma de Passos foi uma revolução da paisagem urbana carioca por representar o primeiro exemplo de intervenção do Estado sobre o território urbano, além de mostrar como novos momentos de organização social só podem ser realizados mediante a eliminação das formas antigas contraditórias no momento. A partir desse momento, as diferentes intervenções urbanas que seriam realizadas na Cidade promoveriam o desaparecimento de marcos e ambientes históricos, além de desapropriar muitas áreas que seriam demolidas e permaneceram vazias. Atualmente, esses espaços possuem problemas jurídicos, mantendo-os subutilizados

contribuindo na degradação do ambiente (VAZ, SILVEIRA, 1998: 102). Não obstante, o Centro da Cidade do Rio de Janeiro permanece como uma região atraente para atividades econômicas e culturais devido à grande diversidade de sua paisagem urbana.

Muito mais do que um espaço urbano fechado, recortado por ruas e avenidas, construído com blocos de concreto e lajes de aço... a dominar todas as paisagens, a cidade é um território de relações no qual cada cidadão/cidadã busca satisfazer suas necessidades e realizar seus quereres. (...) É uma realidade viva, pulsante. Ela é composta e compõe uma rede de fluxos de pessoas, mercadorias, matérias, energias em constante movimento. (LOPES, 2013: 5)

## 2.2 A RUA COMO ESPAÇO PÚBLICO

Para atender aos objetivos deste trabalho é preciso estudar e analisar as ruas como parte do espaço público das cidades, já que por exemplo, enquanto as praças têm sido posicionadas desde as origens do urbanismo, como o elemento indiscutível que dá vida tanto ao espaço público das cidades quanto aos edifícios que elas contêm, as vias foram tratadas como uma mera infraestrutura entre edifícios para a circulação entre pontos significativos das cidades.

Temos que distinguir entre rua como infraestrutura e rua como lugar. A rua não é apenas o espaço restante ou vazio entre os edifícios, a rua o espaço que os une e os mantém em equilíbrio (Monteys, 2017). As ruas têm principalmente uma vocação funcional, pois é através das ruas que chegam o correio, a comida, etc. Para que uma cidade funcione, é necessário que as ruas funcionem. A rua é considerada como lugar de lazer onde as pessoas

socializam, poderíamos dizer, que a rua poderia ser considerada, em muitas ocasiões, como uma extensão da casa, tornando-se o palco onde a população se expressa culturalmente. A vida nas ruas é apresentada nestes termos como uma figura complexa. Dependendo das circunstâncias, do lugar e do tempo, a relação e o uso desses espaços públicos pela população vem mudando. Ações rotineiras que eram realizadas nas ruas séculos atrás não são mais feitas enquanto outras aparecem atualmente.

Nos primeiros séculos após a fundação da cidade do Rio de Janeiro as vias eram apenas usadas como espaço de passagem, sendo frequentadas principalmente por escravos e comerciantes. Sua malha urbana, formada por ruas estreitas e insalubres que não permitiam a circulação de ar contribuindo na aparição de doenças e epidemias, provocou que as camadas mais ricas da população se

afastassem do núcleo urbano ocupando grandes chácaras. (FREYRE, 2004).

No final do século XIX, segundo Carvalho (2017) o nível de insalubridade provocou que a imprensa internacional criticasse a situação, evidenciando a ausência de melhoramentos urbanos e sanitários na cidade por parte do estado, representado na imprensa internacional, o espaço público da cidade como um cenário rústico de porcos se alimentando e a figura da 'morte' numa casa de madeira que representava a Prefeitura, enquanto as capitais da Argentina e do Uruguai eram representadas por senhoras elegantemente vestidas observando horrorizadas a cena (Figura 3).

**Figura 3:** Comparação da Cidade do Rio de Janeiro com as cidades platinas de Buenos Aires e Montevideo.



Fonte: Revista Dom Quixote, 1892. Acervo da Biblioteca Nacional.

O processo de modernização da urbe carioca, incentivada pelo intento de melhorar as condições do espaço público e da inserção do Brasil nos padrões do urbanismo europeus, se iniciaria com o surgimento de uma nova elite no período da Primeira República, Defensores dos novos padrões estéticos relacionados a uma forma de vida mais

urbana. Foi no início do século XX que uma série de prefeitos, como Passos e Frontin, empreenderam grandes reformas incentivando a criação de grandes avenidas e espaços de encontro, criando assim uma sociedade mais urbana na cidade do Rio de Janeiro onde as pessoas socializarem nas ruas (DAMATTA, 1997; FREYRE, 2004). Estas reformas destinadas a modernizar a imagem da capital brasileira, veriam seu auge na Revolução Industrial a partir de concessões obtidas do Estado. Principalmente no setor de serviços públicos, empresas como a *Light and Power* e a *Botanical Garden Company*, atuaram no ramo do fornecimento de energia elétrica, transporte, esgoto e gás (ABREU, 1987), melhorando notavelmente a imagem urbana do Rio de Janeiro. Mas estas melhorias seriam apenas destinadas a favorecer as elites sendo a população pobre, necessitada de obras básicas e moradias, esquecida e obrigada a viver em bairros degradados nas periferias. Segundo Barreto (2004) a sociedade dessa época preocupava-se muito nos aspectos externos e as

fachadas, esquecendo os reais problemas da vida urbana e social (Figura 4).

**Figura 4:** Morro de Santo Antônio em 1931.



Fonte: Biblioteca Nacional, 2021

Infelizmente, esse esforço para modificar os costumes urbanos da cidade, acabou por fazer o estado entrar de forma repressiva na vida privada dos seus habitantes proibindo costumes populares, como a prática de rituais

africanos, soltar pipas nas ruas, proibição de fogueiras, proibição de urinar fora dos mictórios, entre outros (BENCHIMOL, 1990)

Começou por impedir a venda pelas ruas de vísceras de reses, expostas em tabuleiros, cercados pelo voo contínuo de insetos, o que constituía espetáculo repugnante. Aboli, igualmente, a prática rústica de ordenhar vacas na via pública, que iam cobrindo com seus dejetos, cenas estas que, ninguém, certamente, achará dignas de uma cidade civilizada. (...) Mandei também, desde logo, proceder à extinção de milhares de cães, que vagavam pela cidade, dando-lhe aspecto repugnante de certas cidades do Oriente, e isso com grave prejuízo da segurança e da moral públicas. (BENCHIMOL, 1990.p.277)

Durante o período de intervenções urbanas no século XX, a sociedade carioca foi moldada de forma homogeneizada privilegiando os interesses da burguesia. O desenvolvimento da cultura urbana moldava a nova identidade carioca (PEREIRA, 1991). Os novos padrões de consumo eram refletidos na formação de uma cultura

urbana e de um estilo de vida elitista tendo a Rua do Ouvidor e a Avenida Central como as vias com as lojas mais sofisticadas da cidade (Figura 5).

**Figura 5:** Avenida Central, por Augusto Malta, 1906.



Fonte: Instituto Moreira Salles.

Em contraposição e evidenciando as diferenças sociais que compunham as paisagens das ruas, estavam os pobres e os trabalhadores ambulantes, doceiros, entre outros, com sua indumentária simples, que

compartilhavam junto dessa elite o espaço público fazendo dele sua única forma de sustento (Figura 6).

**Figura 6:** O Doceiro, por Marc Ferrez, 1912.



Fonte: Instituto Moreira Salles.

Com a inauguração, em 1923, do Copacabana Palace e a valorização das terras do seu entorno, a Zona Sul do Rio de Janeiro consolidou-se internacionalmente como imagem do Brasil tornando-se o novo ponto de convergência da alta sociedade carioca. Os elegantes restaurantes inaugurados na região e o alargamento do calçadão se tornaram o quintal dos moradores do bairro e suas praias um novo lugar onde a população socializar

No Centro da Cidade, o Bairro da Lapa, converteu-se no coração da boemia carioca. O sambista Noel Rosa, o poeta Manuel Bandeira, o escritor e compositor Antônio Maria, o pintor Candido Portinari, ou o músico Villa-Lobos, levavam à multiplicação do número de mesas dos bares, botecos, boates e clubes noturnos. A partir da década de 1980, a crise econômica contribuiu para o processo de esvaziamento do Centro do Rio, tornando-se visíveis as marcas crescentes de pobreza na região pelo aumento da população sem teto, o comércio ambulante, e violência

urbana. Em contraste, nesta data, aparece a “reconquista dos centros”, com os novos e luxuosos estabelecimentos comerciais e de lazer, grandes instituições culturais, e retornando populações e atividades que se situavam na orla marítima. (VAZ, SILVEIRA, 1998).

Embora a vida urbana tenha se tornado um dos símbolos indiscutíveis da cidade, as grandes diferenças sociais, que vêm se arrastando e acentuando na cidade há séculos, ainda são visíveis. Enquanto nas áreas mais ricas da cidade são projetadas praças, parques e ruas com extensas calçadas tornando a vida social uma forma de estimular a economia, no centro da cidade e nos subúrbios a falta de espaços livres e de infraestrutura urbana, faz com que seus habitantes transformem suas ruas residenciais e pouco movimentadas em locais de convivência vicinais, instalando brinquedos para as crianças, fazendo o tradicional churrasco do domingo ou simplesmente, colocando as cadeiras para conversar na rua (Figura 7).

**Figura 7:** Beco da Sardinha, Centro.



Fonte: foto do autor, 2021.

Nos últimos anos, os centros históricos se tornaram um importante objeto de estudo no âmbito da análise dos problemas urbanos, pois eles não são apenas um meio para representar uma cultura tanto ao nível nacional quanto internacional. Os Centros são o lugar de convergência de pessoas, ideias, bens e serviços, o centro

é o lugar de referência dos elementos que melhor caracterizam o espaço urbano.

Neste contexto de transformações urbanas, na qual envolvem-se aspectos políticos, econômicos e sociais do País é importante realizar um estudo sobre a história do desenvolvimento e do declínio dos centros históricos das cidades brasileiras para conseguir ter uma imagem mais crítica dos motivos que provocaram essa decadência e assim conseguir ter uma construção mais sólida e real na hora de intervir nestes espaços de relevância histórica. Considera-se que, o contexto atual de globalização, representa um perigo para a adoção de modelos importados, devido à realidade da sociedade brasileira ser diferente em muitas ocasiões quanto a suas necessidades socioculturais e urbanas.

### **2.3 A DEGRADAÇÃO DOS CENTROS HISTÓRICOS NO BRASIL.**

A principal causa que levou ao atual estado de deterioração e abandono do espaço urbano foi o rápido processo de urbanização das cidades brasileiras, que ocorreu desde o século XIX, e fez com que, em pouco mais de 50 anos, o país deixasse de ser principalmente rural para se tornar um país urbano<sup>4</sup>. Este crescimento exponencial da população não foi acompanhado do aumento e da modernização da infraestrutura urbana, gerando um processo de ocupação irregular, problemas de transporte, aparecimento de favelas e cortiços além do abandono dos centros históricos.

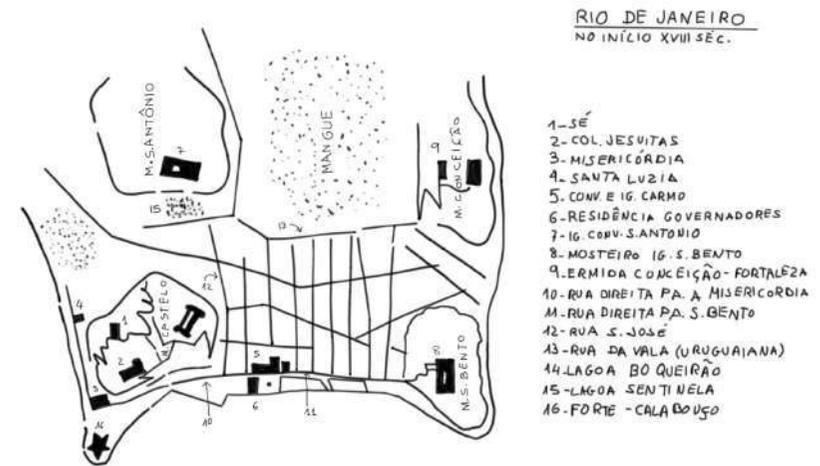
A fundação das cidades brasileiras foi marcada pelo surgimento dos ideais de um novo modelo de Cidade Renascentista. Alberti, inspirado em teorias Vitruvianas,

---

<sup>4</sup> Por volta de 1950, 33 milhões de pessoas habitavam o campo, contra 19 milhões que habitavam as cidades (GOUVÊA, 2005: 30).

estabeleceu umas regras que deveriam ser universais para a construção e remodelação das cidades as quais não tiveram uma grande repercussão na Europa, devido à persistência dos núcleos medievais, mas que nas novas colônias americanas, se estenderam de forma generalizada. Estes princípios renascentistas defendiam uma cidade constituída por ruas, praças e lotes que tinham que ser implantados a partir de uma praça principal localizada no centro da cidade onde estariam localizados os edifícios municipais, as igrejas e as casas dos colonos mais ricos. Na (Figura 8), pode-se observar a malha urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XVIII, marcado por um traçado único e regular característico das cidades coloniais sul-americanas.

**Figura 8:** Modelo de Cidade Renascentista e Planta Colonial da Cidade do Rio de Janeiro.



Fonte: Desenho do autor, 2021.

Segundo Benévolo (1997), as cidades coloniais americanas são as construções urbanísticas mais importantes do século XVI, pois enquanto na Europa os grandes arquitetos não conseguiram idealizar seus projetos, na América, os técnicos projetaram e construíram cidades inteiras. Este contexto de surgimento é importante a fim de valorizar e preservar os centros das cidades brasileiras.

A partir do início do séc. XX, o Rio de Janeiro foi a primeira metrópole brasileira, seguida por São Paulo, onde se daria uma progressiva inserção de práticas capitalistas de reprodução e consumo nas lógicas socioespaciais e seu rebatimento na hierarquização do território (Abreu, 1987; Chiavari, 1985). Os centros urbanos das principais cidades brasileiras, e especialmente o centro urbano do Rio de Janeiro, que na época era a Capital do País, seriam o cenário de grandes intervenções e da implementação de um novo modelo econômico e urbano o qual resultou na demolição de edifícios insalubres, na ampliação do porto e na abertura de grandes avenidas inspiradas nas reformas das capitais europeias. Nesta época, os centros das cidades brasileiras transformaram-se em lugares privilegiados de intervenções governamentais e de residência da burguesia, enquanto as camadas mais pobres da população foram expulsas para os subúrbios, fomentando

a aparição de ocupações irregulares nos morros da cidade dando origem às favelas.

Foi, a partir da década de 1920, quando uma série de reformas ideológicas, resultantes do período Europeu do pós-guerra e da herança da Revolução Industrial, que provocaram a decadência e o esvaziamento dos centros das cidades brasileiras. A Arquitetura e o Urbanismo do Movimento Moderno adotaram uma visão futurista ingênua e otimista, que perseguia uma estética ideal numa sociedade de tipo "coletivismo democrático" (Blake, 1974). A recuperação econômica, os congressos sobre Arquitetura Moderna, principalmente, com a Carta de Atenas de 1933, e os trabalhos sobre as teorias de Le Corbusier, seriam os principais responsáveis pela expansão das teorias modernistas que buscavam substituir as estruturas urbanas existentes para adaptar as cidades às necessidades da vida moderna. O centro urbano, que foi o ponto de surgimento dos

assentamentos nas cidades brasileiras, passou a ser entendido pelos modernistas como um obstáculo ao crescimento da cidade. Esta renovação das áreas centrais das cidades produzida pelas teorias de arquitetos renomados como o caso de Le Corbusier, que defendeu o centro das cidades como um lugar geométrico e não como um lugar histórico, propondo sua demolição. Um exemplo do resultado destas teorias seria a idealização do Plano Agache para a Cidade do Rio de Janeiro que resultaria na demolição de vários morros e bairros na área central da cidade. Pelo contrário, Idelfonso Cerdá (1867) em sua teoria geral da urbanização que aplicou na reforma de Barcelona, defenderia a anulação da centralidade, a qual seria reforçada pela forte pressão imobiliária nos bairros mais valorizados da cidade. O lazer e a recreação, que teve cada vez mais repercussões entre a sociedade brasileira, a qual buscava seguir os padrões europeus, resultaria no crescimento massivo dos bairros costeiros até então ocupados pela burguesia (Figura 9).

**Figura 9:** Hotel “Copacabana Palace”, símbolo da expansão imobiliária do Bairro de Copacabana e da Zona Sul, 1931.



Fonte: AGCRJ, 2021.

O aumento excessivo do uso de automóveis nas cidades, especialmente desde os anos 1950, provocou a perda da qualidade do espaço urbano, gerando novos modelos arquitetônicos econômicos como condomínios fechados, *shoppings*, e até bairros inteiros a Barra da Tijuca,

projetado com a intenção de gerar um novo centro para a cidade. Devido à região encontrar-se geograficamente isolada, foi necessário realizar uma grande quantidade de obras de infraestrutura para atender esta região. Neste contexto, o centro do Rio de Janeiro transforma-se principalmente em área de negócios provocando a degradação do seu espaço urbano.

A alteração dos padrões de consumo, liderada pelos *shoppings* e seus estacionamentos, e a política habitacional, que sempre incentivou a aquisição de novas moradias, esquecendo-se da renovação e reutilização de edifícios históricos, acabou alterando o uso das áreas centrais as quais aumentaram o comércio de produtos baratos incentivados pelo sistema de transporte público existente. O automóvel, uma das principais causas destas alterações, contribuiu para gerar um grande investimento na criação de estradas, túneis e outras obras de infraestrutura para conectar bairros e novas centralidades,

incentivando a população com um maior nível aquisitivo a se afastar da área central. Para finalizar, Goitia ressalta que:

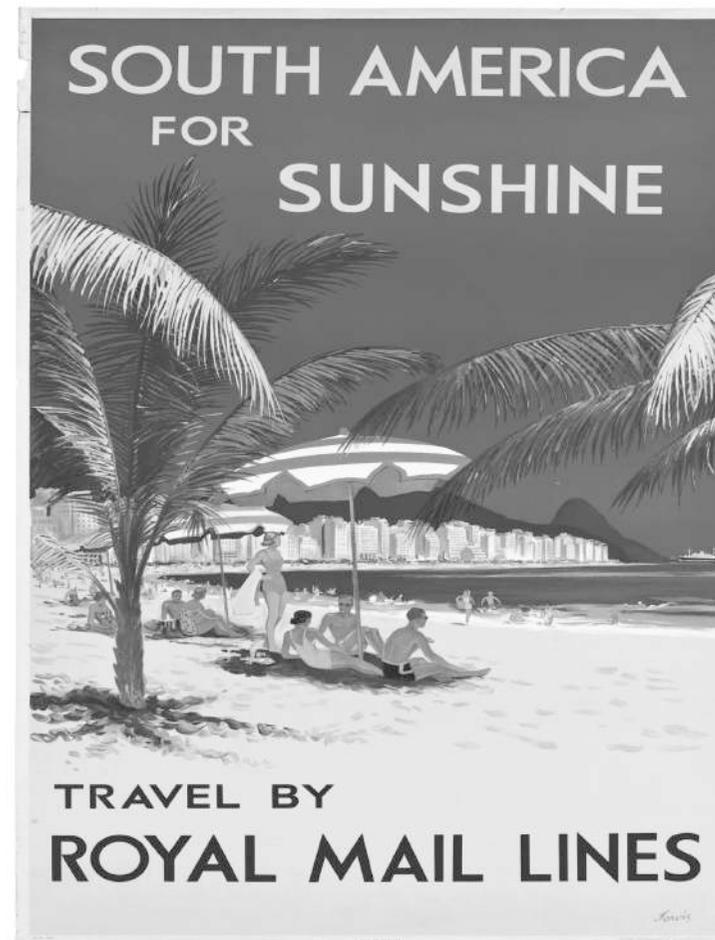
A planta das cidades hispano-americanas tem sido muito alterada com alargamentos, ampliações e remodelações interiores, mas muito mais grave tem sido a renovação de seu antigo casario, proporcionado, harmonioso, muito característico e do mais original estilo, substituindo-o por outro desproporcionado, com falta de encanto, sem unidade nem sentido (GOITIA, 1982: 12)

Nos últimos anos, o turismo, consequência do desenvolvimento do capitalismo e das transformações urbanas derivadas da revolução industrial, foi criado como uma forma de relaxar do estresse da vida urbana moderna. Para CASTRO (2006), o turista é motivado pela curiosidade de conhecer outros lugares e culturas. No Brasil, o turismo, que se expandiu durante as primeiras décadas do século XX transformariam o clima tropical, suas extensas praias, o samba ou a Bossa Nova nos novos

símbolos nacionais que seriam divulgados internacionalmente como algo exótico, transformando a Zona Sul do Rio de Janeiro na Cidade Maravilhosa e o bairro de Copacabana no novo “centro” cultural e iconográfico do Brasil

O turismo passou a ser visto como um negócio para a economia da cidade, gerando a construção de hotéis, cassinos e a criação de grandes monumentos urbanos como a Orla de Copacabana ou o Cristo Redentor. Não é surpreendente a falta de interesse em investimentos de melhorias tanto no centro histórico quanto em outros bairros suburbanos do Rio de Janeiro se observarmos que atualmente a maioria dos meios de comunicação, agências de turismo e empresas, continuam a incentivar um turismo em massa de praia, coqueiros e sol (Figura 10).

**Figura 10:** Cartazes de Viagem, 1910-1970.



Fonte Coleção Berardo Divulgação, 2021

O recente surgimento de um novo "turismo cultural" tem sido visto como uma nova forma de lazer e que procura viver experiências significativas entrando em contato com culturas diferentes da sua, tem favorecido intervenções de regeneração urbana de áreas históricas no mundo todo a fim de criar "produtos" voltados para esses novos turistas culturais. Embora o turismo cultural seja uma boa fonte de renda para qualquer país, é necessário ter em consideração as necessidades sociais e culturais da população que reside nessas áreas históricas a fim de evitar problemas como a gentrificação e a descaracterização de sua essência original.

#### **1.4 A PRESERVAÇÃO DOS CENTROS HISTÓRICOS NO BRASIL**

...para conhecer o grau de cultura de uma nação, o melhor índice é verificar como suas cidades se desenvolvem. Se o desenvolvimento preside ao caos, os interesses econômicos, o desprezo pelo passado, o desejo de novidade por novidade, é um sinal evidente de que, por baixo das aparências mais ou menos progressistas, existe um grande vazio cultural (CHUECA GOITIA: 218).

Preservar uma cultura é muito diferente de ter uma cultura da preservação, a preservação de uma cultura pode ser feita inconscientemente pelo simples fato de manter certos valores ao longo do tempo. Ao contrário, uma cultura de preservação está ligada a uma série de atitudes relacionadas com o grau de aceitação de uma sociedade em relação ao seu passado. (TYLER, 2000: 14). A cultura de preservação nos centros históricos nas cidades brasileiras tem sido precária em geral, apesar de terem

sido realizados recentemente alguns projetos de intervenção que tiveram resultados positivos.

Antes da criação do IPHAN em 1937, as cartas de Atenas de 1931 e 1933 discutiram os princípios para o cuidado do entorno de monumentos antigos, estas cartas destacam a importância da identidade dos lugares, seus aspectos estéticos e a relação com a história do lugar. Uma das principais preocupações da Carta de Atenas de 1933 era estabelecer os princípios necessários para uma nova qualidade de vida na formação de cidades modernas, o que permitiu a destruição de ambientes históricos com a finalidade de criar áreas verdes e dar uma maior visibilidade aos monumentos urbanos. Na conferência sobre patrimônio realizada na cidade de Quito em 1977, a definição de centros históricos baseada em conceitos de morfologia urbana e de representação de valores coletivos foi estipulada como "aqueles assentamentos humanos ativos fortemente condicionados por uma estrutura física

originada no passado, e reconhecíveis como representativos da evolução de seu povo". A morfologia urbana, uma característica essencial na preservação dos centros históricos, pode ser entendida como o conjunto consolidado de momentos e contextos. Marina Waisman, crítica da arquitetura Latino-Americana, argumenta que o centro histórico é "um assentamento urbano ou uma área específica de uma cidade na qual existe um grupo importante de monumentos dentro de um tecido urbano coerente e consolidado" (Waisman, 1993: 136), porém, a concentração desses monumentos deve ocorrer dentro de uns valores de coerência e significado. "Os centros históricos formam áreas homogêneas que dão identidade aos habitantes das cidades americanas e ao mesmo tempo os caracterizam e testemunham" (Gutierrez, 1990: 14), de forma mais generalizada o "centro histórico" também pode ser definido como uma área ou bairro, termo utilizado por Kevin Lynch para classificar os elementos construtivos da imagem urbana. De acordo com Lynch:

Os bairros são áreas relativamente grandes da cidade, nas quais o observador pode penetrar mentalmente e que possuem algumas características em comum. Podem ser reconhecidos internamente, às vezes usados como referências externas como, por exemplo, quando uma pessoa passa por eles ou atravessa (LYNCH, 2018: 74)

Na Carta de Washington, de 1986 (ou Carta Internacional para a Salvaguarda das Cidades Históricas) do ICOMOS, a Cidade é definida como um documento histórico e foram discutidos, considerando a possibilidade de novas intervenções, mesmo de natureza contemporânea, "desde que não perturbem a harmonia do conjunto" baseados nos princípios do desenvolvimento econômico e social nos centros urbanos. Durante as décadas de 1970 e 1980, foi muito discutida a ideia de que a preservação dos centros históricos deveria servir como meio para o desenvolvimento socioeconômico das cidades, resultando no surgimento de outras questões como a autenticidade desses lugares, sendo destacadas no Documento de Nara, que ocorreu nessa cidade japonesa, em 1994, sendo a

base para as Diretrizes Operacionais para a Implementação da Convenção do Patrimônio Mundial. Já em 1995, a Carta de Brasília abordará esta questão de autenticidade especificamente para ambientes urbanos:

Conservação da autenticidade dos conjuntos urbanos com um valor patrimonial pressupõe a manutenção de seu conteúdo sócio-cultural, melhorando a qualidade de vida de seus habitantes. É imprescindível o equilíbrio entre o edifício e seu entorno, tanto na paisagem urbana quanto na rural (CP, 1995: 326).

De um ponto de vista sociológico, a conservação dos centros históricos é fundamental para gerar um sentido de permanência e identidade grupal, criando conexões emocionais com certos lugares e evitando a repetição comercial de elementos padronizados que podem ser encontrados em qualquer cidade do mundo. Segundo CREESE (1967), quanto mais consolidada é a imagem da cidade moderna, mais atraente se torna a cidade histórica, afirmação que faz todo o sentido se pararmos para pensar

que quando passeamos por qualquer cidade, enquanto nos bairros modernos construídos nas últimas décadas encontramos edifícios e quarteirões uniformes e padronizados, nas áreas históricas temos a oportunidade de poder nos perder por ruas de traçado irregular onde qualquer canto podemos nos deparar com praças, largos ou monumentos escondidos na malha da cidade. Isso é porque, os lugares tradicionais são um depósito de experiências entre o ser humano e o meio ambiente (RAPOPORT, 1981:39). O espaço urbano também tem um potencial educacional que nos permite aprender olhando e agindo em lugares reais (LYNCH, 2018: 255), adquirindo uma dimensão ética para a conservação da cidade. O centro histórico pode ser entendido como um paradigma de conhecimento que facilita a aproximação dos modos e ambientes em que a sociedade do passado e suas figuras históricas viveram. De acordo com SOLÀ-MORALES (1982), assim como um museu, o centro histórico pode ser

adaptado para estimular o conhecimento e a apreciação da história.

O uso cada vez mais frequente dos termos patrimônio cultural e paisagem cultural refere-se à importância da cultura, que ligada a outras tradições de diferentes grupos sociais se acumula ao longo do tempo criando um patrimônio e uma ligação com o passado sem o qual seria uma cultura superficial. Devido a sua capacidade de acumular edifícios e lugares de diferentes épocas, as áreas históricas mostram a riqueza e diversidade ausentes na cidade moderna, projetada e repleta de componentes repetitivos. A ideia da superioridade do presente e do desenvolvimento das cidades começou a ser questionada a partir de meados do século XX, mesmo por figuras que defendiam o movimento moderno, tentando validar a história e as tradições locais como mecanismos para diminuir os efeitos da modernização e do progresso. Lucio Costa, arquiteto de grande relevância para seus ideais modernistas, foi também um dos principais

defensores da arquitetura colonial brasileira, definindo-a na publicação da Revista do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, como uma nova arquitetura descoberta através da adaptação de técnicas conhecidas pelos portugueses a um novo ambiente:

Ora, a arquitetura popular apresenta em Portugal, a nosso ver, interesse maior que a "erudita" [...] É nas suas aldeias, no aspecto viril das suas construções rurais a um tempo rude e acolhedor, que as qualidades da raça se mostram melhor. Sem o ar afetado e por vezes pedante de quando se apura, aí, à vontade, à vontade ela se desenvolve naturalmente adivinhando-se na justeza das proporções e na ausência de "make-up", uma saúde plástica perfeita - se é que podemos dizer assim. Tais características, transferidas - na pessoa dos antigos mestres e pedreiros "incultos" - para a nossa terra, longe de um mau começo, conferiram, desde logo, pelo contrário, à arquitetura portuguesa na colônia, esse ar desprezioso e puro que ela soube manter, apesar das vicissitudes por que passou, até meados do século XIX. (COSTA, 1937, p. 31)

Ele até mesmo destaca a importância da arquitetura da vivenda tradicional brasileira como base para a criação da arquitetura de seu tempo:

Haveria, portanto, interesse em conhecê-la melhor, não propriamente para evitar a repetição de semelhantes leviandades ou equívocos - que seria lhes atribuir demasiada importância -, mas para dar aos que de tempos a esta parte se vêm empenhando em estudar de mais perto tudo que nos diz respeito, encarando com simpatia coisas que sempre se desprezaram ou mesmo procuraram encobrir, a oportunidade de servir-se dela como material de novas pesquisas [...]. (COSTA, 1937, p. 31-32)

Por outro lado, a arquitetura eclética, que foi criticada por muitos anos por ser uma "mistura estilística múltipla e morfologicamente indefinível", segundo o historiador Paulo Santos, foi recentemente incluída em vários programas de conservação porque é considerada importante devido à sua relevância em uma época de internacionalização do país.

Por todo o século XIX, o que se viu na Europa, matriz cultural de todas as manifestações artísticas que ocorreram no mundo naquele período, foi uma busca de uma nova linguagem formal que correspondesse às transformações pelas quais passaram as sociedades dos países desenvolvidos e industrializados” (MONTEZUMA, 2002, p. 152)

Podemos destacar com isto a importância de que todas as correntes e construções arquitetônicas e urbanas que foram feitas durante a evolução e desenvolvimento das cidades acabaram contribuindo ou tendo algum significado para a construção de sua sociedade e, portanto, é importante a preservação de todas elas. Alguns autores, como Dean MacCannell (1999), afirmam que a vitória da modernidade não consiste no desaparecimento do mundo pré-moderno, mas em sua conservação como uma busca de permanência física que visa poder continuar experimentando o passado.

No Brasil, com a queda da República Velha em 1930 e a chegada ao poder de Getúlio Vargas, as primeiras ações de preservação do patrimônio começaram a ter relevância

com a finalidade de dotar o País de uma identidade nacional e gerar uma ruptura com as correntes europeizadas dominantes até a época. Nesse período, a música e a arquitetura, configuraram os princípios da brasilidade transformando o Rio de Janeiro, por então capital do País, no centro da cultura nacional. O crescente interesse econômico em edifícios e lugares de valor histórico e cultural teve como resultado que, na Constituição Federal de 1934, surgiu pela primeira vez a obrigação do estado de proteger esses bens culturais, criando o IPHAN para esse fim. Liderada por arquitetos modernos, a preservação no Brasil foi fundamentada nos princípios da Carta de Atenas (1931) que valorizava o monumento e não o entorno, causando a destruição dos espaços urbanos, especialmente no início do século XX. Foi apenas, a partir de 1960, quando esta situação foi revertida mediante a idealização de uma série de programas que valorizavam o conjunto urbano como uma construção histórica. O primeiro destes programas foi o

de “Reconstrução de Cidades Históricas”, criado em 1973, e destinado à recuperação de centros históricos de interesse turístico o qual pudesse gerar condições para mantê-lo após sua intervenção. A proposta de descentralização que surgiu nos anos seguintes e que incentivou a criação de órgãos de preservação estaduais e municipais foi consolidada com a realização de diversas intervenções e programas que focalizam, sobretudo, o desenvolvimento turístico (Figura 11).

Figura 11: Cidade tombada de Cachoeira, Bahia



Fonte: Foto do autor, 2019.

No Rio de Janeiro, a criação do Projeto Corredor Cultural em 1979, abrangendo um grande trecho do centro, são aplicados regulamentos e programas especiais para a preservação de imóveis históricos e construção de novas edificações, atração de novos usos junto com a revitalização/permanência dos antigos e promoção de obras para a recuperação dos espaços públicos, num

amplo escopo de revitalização (Pinheiro, 1985). Devido ao sucesso do Programa, o Centro do Rio recuperou sua imagem histórica e simbolismo atraindo novos usuários, novos usos culturais e comerciais e mais investimentos que acabaram beneficiando inclusive outras áreas próximas, como a Candelária e seus centros de exposições culturais (Figura 12).

**Figura 12:** Conjunto Arquitetônico e Urbanístico da Praça XV de Novembro.



Fonte: Foto do autor, 2021.

De forma geral, o Brasil ainda tem um reduzido número programas urbanísticos que tem como finalidade um modelo integral de revitalização urbana, geralmente limitando-se a elaborar projetos específicos e muitas vezes desligados de um pensamento mais geral no âmbito da cidade. A revitalização dos centros históricos das cidades sempre será uma meta difícil pois tenta-se dar uma nova imagem para uma área antes tida como decadente e pobre. A principal meta a ter em conta para conseguir uma revitalização das áreas centrais das cidades é dotá-las de uma nova imagem, ao alterar os valores, as comunidades locais são fortalecidas, alterando os comportamentos de sua população e atraindo investimentos, que aumenta a oferta de oportunidades, cativando novos públicos usuários e garantindo o sucesso da revitalização.

Posteriormente, aprofundou-se no âmbito da requalificação urbana, destacando a necessidade de

eliminação dos carros das vias e do incentivo da criação de espaços exclusivos para pedestres com o objetivo de evidenciar como espaços seguros e agradáveis podem gerar novos pontos de permanência no espaço público das cidades, atraindo os seus habitantes e visitantes, fomentando a economia e valorizando seu espaço urbano, arquitetônico e histórico. A fundamentação teórica será justificada, mediante exemplos de projetos de requalificação de vias urbanas, que foram realizados em diversas cidades do Brasil e do mundo obtendo uns bons resultados enquanto a recuperação e valorização do seu espaço público.

### **3: REQUALIFICAÇÃO URBANA E CAMINHABILIDADE**

A experiência de conservação de áreas de interesse histórico é cada vez mais difundida e globalizada, abrangendo programas e ações nacionais para o desenvolvimento e a proteção do patrimônio. No atual contexto de crescimento urbano das cidades a nível global, as vias urbanas precisam ser repensadas a fim de atender, com as mesmas oportunidades e qualidade de vida, a demanda de uma população que tem que se deslocar por elas para realizar suas atividades diárias. A capacidade das vias precisa ser ampliada, garantindo um espaço urbano de qualidade, o que pode ser alcançado através da requalificação dos espaços públicos e dando preferência a seus habitantes. Vias, praças e outros espaços públicos estão interligados entre si, portanto um bom projeto garante grandes benefícios para seus habitantes.

Atualmente, a imensa maioria das sociedades ao redor do mundo enfrenta um caos urbano crescente, estes efeitos

provocaram, nos últimos anos, movimentos preocupados em recuperar as funções básicas das cidades, tornando-as mais amigáveis e adaptadas às necessidades das pessoas, proporcionando aos pedestres as condições adequadas para se moverem, conversarem, olharem, desfrutarem e interagirem com seus pares e com o meio ambiente, recuperando os níveis de segurança cidadã que eram desfrutados no passado, ou reduzindo a violência, entre outros. Durante décadas, a dimensão humana tem sido um tópico subvalorizado do planejamento urbano, muitas vezes abordado de maneira negligente. Praticamente, em todas as cidades, as pessoas utilizam um espaço urbano público, que tem sido cada vez mais maltratado. Espaços públicos limitados, obstáculos, barulho excessivo, poluição, risco de acidentes e condições degradantes fazem parte do dia a dia dos residentes urbano, o que teve como consequência, por um lado, reduzir as oportunidades de pedestres como forma de transporte; por outro, ameaçando as funções sociais e culturais do

espaço urbano. Felizmente, várias cidades estão cientes da importância de se priorizar o aspecto humano, a fim de que sejam transformadas em locais mais frequentados, seguros, sustentáveis e saudáveis.

Uma das primeiras críticas sobre a deterioração do espaço urbano pelo qual passavam as grandes metrópoles foi a norte-americana Jane Jacobs (2014), questionando em sua obra, *"Morte e vida das grandes cidades"*, o desenvolvimento do planejamento urbano e os princípios de requalificação baseados no conhecimento sobre o funcionamento e as necessidades das cidades. Segundo Jacobs (2014), às ruas e calçadas são os elementos essenciais da cidade, pois nelas gera-se a integração e convivência da sociedade, sendo que os principais protagonistas do uso e ocupação das ruas são as pessoas. As ruas ganham mais vida e espontaneidade com a presença de crianças e pessoas passeando. Novos barulhos, ruídos e lembranças se instalam na presença

delas. Em muitos casos, as ruas são os únicos espaços onde as crianças podem despejar toda sua energia e vivacidade, em especial as de baixa renda, pois não possuem, como em condomínios fechados, lugares para brincar particulares (JACOBS, 2014). Esta mudança de uso das ruas é um processo natural devido à falta de espaços públicos no congestionado espaço urbano atual. Diagnosticar os problemas dos bairros e seus espaços públicos e tentar resolvê-los antes que tome proporções alarmantes é um dos principais fatores que torna uma sociedade bem sucedida. O planejamento urbano e de reurbanização de qualquer espaço urbano da cidade requer uma análise macro e micro urbana, buscando a percepção de como funciona esse lugar e de quais são as necessidades da população.

O dinamarquês Jan Gehl (2014), arquiteto e urbanista, também dedicou grande parte de sua carreira profissional para melhorar a qualidade da vida urbana, através da

reorganização do planejamento urbano a favor dos pedestres e dos ciclistas. Sua equipe desenvolveu projetos para diminuir o fluxo de carros dos centros de cidades, como: Copenhague, Estocolmo, Rotterdam, Londres, Amman, Moscou, Melbourne, Xangai, Nova Iorque e São Francisco. No seu livro "Cidades para pessoas" o arquiteto descreve suas teorias e pontos de vista sobre o desenvolvimento das cidades nos últimos 150 anos, ressaltando a importância de que, no início as cidades foram desenhadas para a locomoção a pé, por tanto os centros históricos deveriam ser preservados para essa finalidade, e não serem adequados para o deslocamento de veículos (GEHL, 2014). Para entender o processo de requalificação dos espaços públicos, Gehl (2014) se baseia nos princípios sobre dimensão humana criticando as teorias sobre o Movimento Moderno, o qual separava os usos dentro das cidades, desenhando edifícios isolados que acabariam por destruir o espaço e a vida urbana, como aconteceu em Brasília ou na Barra da Tijuca, lugares

setorizados onde é necessário o uso do carro para realizar qualquer atividade. Por sorte, nas últimas décadas esse pensamento vem mudando, e numerosas cidades estão priorizando o pedestre no desenho de suas cidades. No Brasil, o Movimento Moderno foi muito marcante tanto para sua arquitetura quanto para a forma de pensar da sociedade. Ainda hoje, muitos dos novos empreendimentos realizados nas cidades são formados por blocos isolados em condomínios fechados, inclusive dentro dos tecidos consolidados da cidade, onde o uso do espaço livre é exclusivo dos moradores. Os empreendimentos do "Cores da Lapa" o "Quartirão Carioca", no Catete e os mais recentes investimentos residenciais na região portuária são o claro exemplo de como esse pensamento do viver modernista está transladando-se ainda aos bairros mais tradicionais, tendo como consequência, a preocupação sobre o desenho e uso do espaço livre privado e não do espaço livre público. Mediante várias intervenções realizadas nas cidades

brasileiras demonstra-se que o pensamento de Jan Gehl é possível ser implantado. Várias vias nos centros das capitais foram fechadas parcialmente ao trânsito, gerando uma grande movimentação econômica. Por outro lado, a Avenida Atlântica (Rio de Janeiro) e a Avenida Paulista (São Paulo), de uso exclusivo para pedestres aos domingos, é um claro exemplo de como grandes áreas sem a utilização de veículos podem se transformar em espaços de lazer e divulgação de eventos culturais.

No âmbito nacional, o arquiteto e urbanista Jaime Lerner (2003) definiu o termo “acupuntura urbana” como o princípio de recuperar a energia de um ponto doente ou cansado das cidades por meio de um simples toque que tem a ver com a revitalização deste ponto e da área ao seu redor trazendo diversas melhorias as cidades e conseqüentemente a vida das pessoas que nela residem.

Em alguns casos, as intervenções se dão mais por necessidade que por desejo, para recuperar feridas que o próprio homem produziu na natureza [...]. Com o tempo, estas feridas criaram uma outra paisagem. O aproveitamento destas paisagens e das correções do que o homem havia feito de errado é a acupuntura de excelentes resultados (LERNER, 2003, p. 8).

Lerner (2003) sempre defende dar aos espaços urbanos, que perderam sua essência e que foram esquecidos pela sociedade, sentido e animação. Dentro do conceito de acupuntura, ele aborda também o conceito da identidade da cidade, buscando agregar, conservar e acentuar as características da cidade nas intervenções, para que as pessoas sintam pertencer ao local em que residem. Lerner faz uma comparação dizendo que “a memória da cidade é o nosso velho retrato de família. Assim como não se rasga um velho retrato de família, não se pode perder um ponto de referência tão importante para nossa identidade” (LERNER, 2003, p. 14). Ainda complementa dizendo que:

É fundamental que uma boa acupuntura urbana promova a manutenção ou resgate da identidade cultural de um local ou de uma comunidade. Muitas cidades hoje necessitam de uma acupuntura porque deixaram de cuidar de sua identidade cultural (LERNER, 2003, p. 13).

Muitas vezes, os problemas das cidades ocorrem por não existir uma consciência de continuidade nas ações realizadas, pois além da diversidade de usos, dar continuidade às atividades é fundamental. “Uma boa acupuntura ajuda a trazer gente para a rua, criar pontos de encontro e, principalmente, fazer com que cada função urbana catalise bem o encontro entre as pessoas” (LERNER, 2003, p. 47) O autor ressalta a preocupação excessiva com o automóvel no planejamento urbano que acabou gerando vários problemas na circulação das cidades e que a solução para uma melhor mobilidade urbana seria incentivar a melhora do transporte público. Para Lerner (2010), também são importantes na requalificação dos espaços urbanos os

sons que as cidades produzem, pois fazem parte da identidade da cidade. Desde o som dos carros até o silêncio em dias de feriado, em que se pode ouvir o barulho das conversas e os ambientes. “São sons reais, sem mistura, o som puro de uma cidade viva (LERNER, 2003, p. 97). Por último ele ressalta a necessidade de provocar a autoestima da população para se relacionar com o espaço urbano, que pode ser feita com uma simples revitalização ou uma obra que mexa com o brio da sociedade, pois a partir do momento em que se tem a ideia de comunidade, as pessoas já começam a ajudar e a partir daí a autoestima delas faz a cidade avançar. (LERNER, 2003).

Por último, em países como o Brasil, onde as temperaturas permanecem altas durante a maioria dos meses do ano, é importante conscientizar a população e aos governos sobre a necessidade de investir em projetos para implementar árvores e áreas verdes no seu espaço urbano para evitar os efeitos conhecidos como “ilhas de

calor”. A distribuição da vegetação nas cidades brasileiras e no Rio de Janeiro também é um reflexo das grandes desigualdades sociais e urbanas que sofre o País, enquanto nos bairros mais ricos das cidades há uma grande quantidade de áreas verdes, praças e ruas arborizadas, até sendo estes árvores inclusive decorados com orquídeas em seus troncos para melhorar a aparência do entorno, proporcionando um fator de status para moradores e visitantes, o centro histórico e os bairros periféricos, apesar de situar se mais distantes do litoral e, portanto, terem temperaturas mais altas, há uma grande falta de áreas verdes e vegetação (Figura 13).

**Figura 13:** Rua Gomes Freire, Centro do Rio de Janeiro.



Fonte: Foto do autor, 2021.

A presença de vegetação no espaço urbano pode oferecer noção de escala, ritmo e dinâmica (CULLEN, 2006), além de servir como elemento que oferece identidade ao lugar facilitando a localização dos usuários da cidade (LYNCH 2018). O ser humano tem uma tendência inerente a responder positivamente frente à natureza. A interação nos ambientes permite a atenção involuntária dos indivíduos, o que acontece nos espaços urbanos cheios de publicidade, buzinas de carros, e diversas informações que captam a atenção da mente. A vegetação tem um papel fundamental nessa captação de atenção pois permite relaxar a mente e direcionar a atenção.

### **3.1 PRINCÍPIOS DE CAMINHABILIDADE E MOBILIDADE URBANA**

O caminhar é o meio de transporte mais sustentável que existe, além de contribuir na redução de impactos produzidos pelo automóvel, caminhar reduz problemas cardiovasculares e de obesidade os quais têm aumentado drasticamente nos últimos anos devido ao sedentarismo da população (PETERS 2002). Caminhar também estimula as relações sociais e a convivência no espaço urbano. Litman (2005) ainda aponta que quando existe um sistema de corredores públicos oferecendo uma grande variedade de serviços, comércio e transporte coletivo, é visível uma valorização urbana, imobiliária e turística da área. É importante identificar os fatores que influenciam os indivíduos a caminhar no ambiente urbano já que, tem pessoas que mesmo tendo acesso ao automóvel e ao transporte público preferem se deslocar caminhando e por outro lado, tem outras que usam o automóvel

inclusive para curtos trajetos que poderiam ser realizados a pé. Embora caminhar tenha sido a principal forma de deslocamento da humanidade, os planos de transporte elaborados no Brasil sempre ignoram os deslocamentos a pé se observamos que foi atribuído ao proprietário do lote a responsabilidade de construir e cuidar da calçada tornando a acessibilidade e o caminhar nas ruas da cidade uma decisão privada. Apenas as grandes cidades brasileiras têm normas para a construção de calçadas, é comum deparar-se com larguras insuficientes, degraus, pisos escorregadios e esburacados, colocação inapropriada de árvores ou mobiliário urbano nas calçadas, dificultando a caminhada a ponto de pedestres se sentirem obrigados a caminhar pela rua. Em consequência disso, a maior parte das cidades tem calçadas inadequadas e inseguras para os pedestres, toda a engenharia viária foi desenvolvida com atenção exclusiva à pista de rolamento dos veículos ficando as calçadas em mãos da população que constroem de forma precária

devido à falta de consciência do espaço urbano e recursos econômicos (Figura 14).

**Figura 14:** Rua na Zona Norte do Rio de Janeiro.



Fonte: Foto do autor, 2021.

Mesmo sem políticas públicas voltadas ao estímulo e valorização dos pedestres, é demonstrado que se caminha muito nas cidades brasileiras. Uma das tarefas mais importantes das prefeituras municipais é proporcionar às

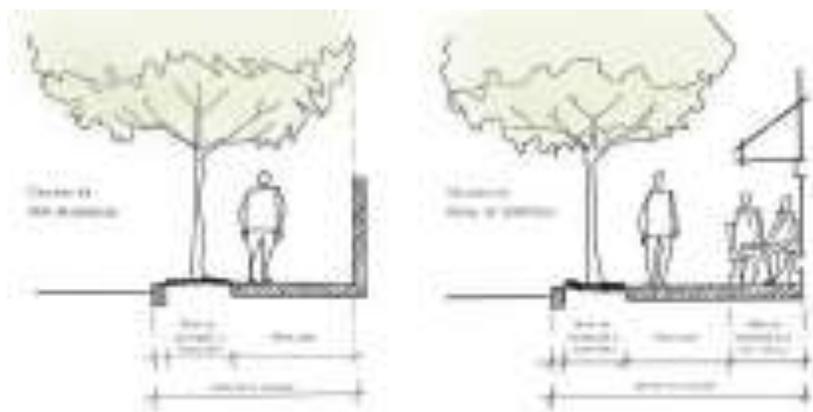
peças um espaço urbano agradável, garantindo à população a segurança de morar em um local mais humano, organizado e justo (LESSA, s.d.). Os sistemas de circulação devem adaptar-se de acordo com o volume de pessoas ou veículos existentes num bairro ou via determinada. No caso dos pedestres, são as calçadas que exercem essa função de sistema de circulação, mas na maioria das vezes não se encontram em condições adequadas para tal. Para Mascaró (2003), a via destinada à circulação de pedestres deve assegurar conforto prestando atenção em alguns aspectos fundamentais como o tipo de pavimentação, a inclinação, ausência ou necessidade de rampas para melhorar acessibilidade, e a largura adequada entre outros. Segundo Jacobs (2014), calçadas que não estão em boas condições acabam tendo um menor uso e, portanto, tornam-se mais perigosas e propensas a ações de delinquência. A autora ressalta que para melhorar a sensação de segurança no espaço público, as ruas precisam possuir uma variedade de

estabelecimentos como, lojas, quiosques ou restaurantes. Jacobs diz que:

[...] A calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar na rua o número de olhos atentos quanto para induzir um número suficiente de pessoas de dentro dos edifícios da rua a observar as calçadas. [...] Há muita gente que gosta de entreter-se, de vez em quando, olhando o movimento da rua (JACOBS, 2014, p. 35).

De acordo com a Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA (2003) devem-se eliminar as barreiras arquitetônicas no desenho urbano; tratar adequadamente cada um dos elementos por meio de sua integração no espaço urbano, englobando as guias, a faixa livre de circulação e travessia, as áreas de locação de equipamentos, o mobiliário urbano, a vegetação e os acessos à edificação para garantir o uso adequado delas (Figura 15)

**Figura 15:** Dimensionamento das calçadas nas cidades.



Fonte: Desenho do autor, 2021.

O desenvolvimento tecnológico, teve um impacto sobre a paisagem urbana através da implementação de novos sistemas de transporte e novos tipos de vias adaptadas às novas formas de vida nas cidades. O envelhecimento da população residente nos centros históricos, o abandono e deterioração dos edifícios, a fragmentação do tecido urbano e o aumento das atividades terciárias, tornaram necessário nos últimos anos reformular a paisagem urbana dos centros das cidades, a fim de evitar a perda de importantes vestígios históricos para a humanidade

(PUEBLA, 1995). Pensar a mobilidade no momento de realizar projetos de revitalização é de vital importância, pois ele fomenta a circulação de várias regiões da cidade e de vários grupos sociais. De acordo com o Ministério das cidades (2007), o uso excessivo do automóvel está causando cada vez mais problemas nas cidades, e sobretudo nos centros históricos. Diversos fatores podem provocar redução ou condicionar essa mobilidade. No caso de pessoas, por exemplo, alguns destes condicionantes podem ser idade, renda, sexo, habilidade motora, capacidade de entendimento de mensagens, restrições de capacidades individuais, as quais são interferentes, alguns temporários, outros definitivos (SANTOS 2014). Além disso, o transporte urbano está vinculado diretamente à sustentabilidade ambiental aumentando a poluição atmosférica e sonora, fomentando o consumo de energias não renováveis e aumentando os acidentes de trânsito e os engarrafamentos. Outro grande problema da mobilidade urbana surge quando é

priorizado transporte rodado individual frente a transportes coletivos e pedreses, já que essa grande quantidade de veículos precisa de grandes vias de conexão que às vezes acabam deteriorando áreas urbanas históricas ou de importante valor cultural (Figura 16).

**Figura 16:** Via expressa "Linha Vermelha", Rio de Janeiro.



Fonte: Foto do autor, 2021.

Segundo a Mobilize Brasil (2008)<sup>5</sup>, a mobilidade é o grande desafio das cidades contemporâneas pois o excesso do carro, que inicialmente parecia ser a resposta aos problemas de mobilidade urbana, levou a gerar grandes engarrafamentos tendo como consequência perda de tempo, ocupação do espaço público e problemas ambientais e para a saúde. Gehl (2014, p. 14) diz que "o tráfego de veículos e os estacionamentos usurparam, gradualmente, espaço nas ruas e praças" mas que além deles o ruído e a poluição também invadiram os espaços urbanos. No século XX, a opção pelo automóvel foi uma proposta eficiente para a circulação, mas atualmente, com um exagerado aumento da frota de veículos nas cidades, acabou gerando grandes problemas. A Mobilize Brasil, destaca que atualmente existem

---

<sup>5</sup> Mobilize Brasil é o primeiro portal brasileiro de conteúdo exclusivo sobre a Mobilidade Urbana Sustentável. É uma realização da Associação Abaporu, organização sem fins lucrativos, fundada em 2003, e que atua nas áreas de educação, cultura e cidadania. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/sobre-o-portal/mobilidade-urbana-sustentavel/>- Acesso em 20/05/2021.

estudos específicos para melhorar a qualidade de vida da população em relação ao trânsito das cidades e que, até agora, a solução encontrada para o problema foi a implantação e fomento de sistemas de transporte coletivo, além de soluções inovadoras como teleféricos e sistemas de bicicletas públicas. Diretrizes defendidas tanto pela organização quanto por Jaime Lerner re a importância de calçadas confortáveis, niveladas, sem buracos nem obstáculos, como elemento fundamental da mobilidade urbana, pois boa parte da população brasileira realiza suas viagens a pé devido a que no Brasil, os carros, os impostos referentes a eles e o valor do combustível, tem um valor tão elevado que não é acessível para a maior parte da população, sendo portanto esse meio de transporte restrito apenas às classes mais abastadas da sociedade. É importante ressaltar que uma mobilidade urbana sustentável faz das ruas locais de convivência e encontro das pessoas, princípios que Jacobs (2014) e Gehl (2014) defendem para o urbanismo das cidades. A

Mobilize Brasil (2008) ressalta: “Somente a requalificação dos transportes públicos poderá reduzir o ronco dos motores e permitir que as ruas deixem de serem "vias" de passagem e voltem a ser locais de convivência”.

Nas tabelas situadas no ANEXO I, é apresentado um resumo das referências teóricas expostas anteriormente, definindo as questões mais importantes de cada autor e que sejam aplicadas a fim de conseguir alcançar uma boa solução na execução do projeto de intervenção, objetivo final dessa dissertação.

### 3.2 CALÇADÕES URBANOS

Segundo Macedo (2010), o crescimento urbano e o processo de metropolização que ocorreu nas cidades a partir dos anos 60 provocou um aumento no tráfego de veículos e pedestres que circulavam diariamente para chegar aos seus empregos, no centro, desde bairros mais distantes. Foi assim que o poder público viu a necessidade de solucionar o congestionamento dessas regiões, a fim de evitar a fuga de usuários e investidores. As vias de pedestres foram a solução adotada para resolver os conflitos entre veículos e pedestres, além de tentar reduzir a perda do comércio nessas regiões centrais, pelo surgimento de Shopping Centers de influência americana. Na Europa e nos Estados Unidos as ruas para pedestres, implantadas na segunda metade do século XX, tiveram um grande sucesso. Enquanto na Europa as áreas para pedestres eram vistas como uma estratégia de renovação urbana de áreas centrais que estavam sendo habitadas

devido a renovação de suas edificações, nos Estados Unidos a pedestrianização teve como objetivo renovar áreas comerciais decadentes devido à expansão da cidade para os subúrbios. Segundo Jannuzzi (2006), no período entre guerras, a Alemanha aumentou o número de ruas de pedestres em seus centros urbanos de 60 para mais de 800, a fim de estimular as atividades econômicas na região:

Esses projetos foram tentativas de conciliar os padrões de crescimento econômico, renovando a estrutura da área central para estimular as cidades dentro das novas formas de competição do mercado. Grande número de projetos, na segunda metade do século XX, são tentativas de reconstruir partes da área central, formando unidades urbanas coesas tanto administrativa como fisicamente, para estimular a atividade econômica. Com relativamente poucas mudanças físicas que contribuem para as vendas no varejo, esses esquemas de ruas selecionadas que excluíram o tráfego de veículos parecem ter tido significado, apesar do receio inicial dos moradores e dos comerciantes (JANUZZI, 2006, p. 103).

No contexto norte-americano, as ruas para pedestres surgiram como uma resposta ao esvaziamento das áreas centrais dos shoppings devido ao fomento do uso do automóvel. O contexto brasileiro é bastante semelhante ao norte-americano porque nas cidades de ambos países, a decadência das áreas centrais estava associada à falta de vagas de estacionamento particulares exigidas pelas novas formas de negócios e à impossibilidade de adaptar seu traçado rodoviário. A introdução de áreas para pedestres nos centros urbanos do Brasil foi uma forma bem sucedida de reorganizar o tráfego de veículos nessas áreas saturadas de circulação, além de propiciar segurança aos pedestres em áreas comerciais. Segundo Fonseca (2012) a implantação de calçadas busca como finalidade a requalificação econômica mediante a valorização imobiliária das áreas requalificadas que acabariam recebendo mais comércio e turismo, algo de interesse para áreas históricas das cidades. As ruas de pedestres, que foram o marco das cidades no Brasil durante as

décadas de 1970 e 1980, se tornaram o símbolo da Modernidade e o progresso sendo adotadas inclusive nas cidades de pequeno porte mesmo sem a necessidade da implantação de vias desse gênero (MACEDO 2010).

No Brasil, igual que nos Estados Unidos os calçados buscaram competir com os shoppings centers instalados nos bairros periféricos das cidades (FONSECA, 2012). Enquanto os Shopping Centers tinham a imagem de segurança e comodidade as ruas do centro da cidade continuavam congestionadas, poluídas e inseguras para a circulação de pedestres. Os modelos de calçada no Brasil são baseados na implantação de equipamentos, mobiliário urbano, introdução de vegetação e pavimentação específica para dar mais conforto ao usuário (FONSECA, 2012). Segundo Fonseca, os calçados visavam melhorar as condições paisagísticas e urbanas desses centros urbanos que possuem um grande valor histórico e arquitetônico, além disso, achava-se que a redução de

automóveis nas ruas contribui na redução de emissão de produtos químicos e vibrações melhorando a preservação dos edifícios.

Redução dos níveis de poluição, melhora da imagem física das ruas, e a preservação de áreas e conjuntos históricos. A redução do acesso de veículo às áreas centrais por meio da construção de calçadas atua na redução dos níveis de poluição, não somente do ar com os gases resultantes da combustão, mas também a poluição sonora e visual (FONSECA, 2012, p. 86).

Existem vários grupos e centros de pesquisa focados na análise e temática da pedestrinização dos espaços públicos, sendo estes analisados em alguns lugares sob uma perspectiva socioantropológica. São de relevância, na França, o Centre de Recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain, o CNRS vinculado à École d'Architecture de Grenoble; nos Estados Unidos o Walter H. Capps Center da Universidade da Califórnia; e no Brasil

o Quapá – Quadro do Paisagismo no Brasil, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

Esta forma de intervenção urbana, baseada no fechamento de espaços centrais que tinham sido destinados ao trânsito de veículos motorizados, foi rapidamente adotada por muitas cidades ao redor do mundo. Copenhague, na Dinamarca, considerada por vários estudos como uma das cidades com melhor qualidade de vida no mundo, foi uma das primeiras cidades a ter seu centro histórico completamente em pedestrianização (figura 17). A cidade possui uma grande quantidade de áreas verdes e um excelente sistema de mobilidade urbana graças aos aportes do trabalho realizado durante anos por Jan Gehl, um dos principais arquitetos e urbanistas que incentivaram este tipo de projeto.

**Figura 17:** Rua Stroget, Copenhague, Dinamarca.



Fonte: Pinterest, 2021.

Além da Europa, outras cidades importantes como Nova Iorque, nos Estados Unidos ou Bogotá na Colômbia se uniram à iniciativa de tirar os carros de diferentes áreas dos seus centros. No cenário brasileiro, a primeira cidade a intervir em seu centro histórico para priorizar os pedestres em detrimento do tráfego de automóveis e melhorar sua imagem, foi a cidade de Curitiba. Considerada uma das capitais com melhor mobilidade urbana no Brasil, a capital do Estado do Paraná foi pioneira na implantação do primeiro Calçadão do Brasil, em 1972 na atual Rua XV de Novembro, durante a gestão de Jaime Lerner como prefeito (JANUZZI, 2006). O calçadão na conhecida como Rua das Flores, se situa em um contexto urbano formado por edifícios de valor histórico, cultural e arquitetônico e que possuía um alto valor comercial para o centro da cidade de Curitiba (figura 18).

**Figura 18:** Rua XV de Novembro, Curitiba.



Fonte: IPPUC, 2013.

A seguir, são apresentados uma série de projetos nacionais e internacionais, nos quais seu espaço urbano, localizado em áreas de interesse histórico, antes ocupadas por um grande número de automóveis, foi requalificado dando prioridade aos pedestres e devolvendo esses espaços para a população.

### **3.3 REFERENCIAS PROJETUAIS. CALÇADÕES NA EUROPA**

Como referência internacional foram escolhidas duas intervenções urbanas realizadas em cidades da Espanha e Portugal, por se tratarem de países que, por sua conexão histórica e localização, possuem grandes similitudes culturais. Nos últimos anos, tanto a Espanha quanto Portugal, realizaram importantes transformações urbanísticas nos centros de suas cidades, tirando os veículos e sendo suas ruas habilitadas com preferência exclusiva para os pedestres. Em ambos países, as intervenções foram alvo de conflitos e divergências entre a população ainda resistente a proibir o uso dos carros nos centros urbanos, e a população que acolhe as intervenções de forma positiva. As políticas de requalificação dos espaços urbanos são sustentadas no princípio de fomentar a reapropriação do espaço público por parte da população e do pedestre com a finalidade de

reverter a perda do caráter social de seus espaços em consequência ao uso indiscriminado dos automóveis particulares nas cidades. (CAMPO 2009)

#### **3.3.1 Avenida de La Constitución, Sevilha, Espanha.**

A importância da atual “Avenida de la Constitución”, localizada na Cidade de Sevilha, no sul da Espanha, remonta à sua refundação romana, já que o antigo porto e sua indústria comercial estavam localizados em suas proximidades. A região ganhou importância econômica quando, durante o domínio árabe sobre a Península Ibérica, o Califa mandou construir em 1172 uma grande mesquita, que séculos depois seria transformada na atual catedral, deslocando o antigo centro e criando um novo espaço público onde comerciantes e artesãos se estabeleceram. Após a chegada dos espanhóis ao território americano, a cidade de Sevilha tornou-se o

porto exclusivo de comércio entre estes dois continentes. O auge das atividades comerciais motivou a construção de um grande edifício do lado da catedral destinado à comercialização dos produtos chegados das colônias e que atualmente é a sede do Arquivo das Índias. Após a Exposição Universal de 1929, a avenida foi alargada e modificada para destacar sua monumentalidade e favorecer o tráfego viário ligando o centro e os subúrbios. A Avenida, cujos terrenos foram ocupados por edifícios e entidades constitucionais tais como o Banco da Espanha, a Prefeitura e o edifício dos Correios, foi palco de desfiles militares, manifestações e eventos religiosos. A “Avenida de la Constitución” tornou-se a principal entrada para o centro histórico e uma rota regular para 2000 ônibus e mais de 21.000 veículos que passavam diariamente, emitindo uma grande quantidade de gases que causam danos à Catedral e ao Arquivo das Índias, declarados Patrimônio da Humanidade pela Unesco. A Avenida também tinha um uso residencial muito escasso e

envelhecido, já que a maioria de seus edifícios era ocupada por escritórios de várias atividades e companhias de seguros (CAMPO, 2009) (figura 19).

**Figura 19:** Avenida da Constituição na década dos 90, Sevilla, Espanha



Fonte: ABC de Sevilla, 2021.

Segundo Campo (2009), Sevilha sempre teve uma tradição de ruas de pedestres devido ao fato do seu centro

histórico, formado por ruas estreitas de origem árabe, ter impedido a adaptação à passagem de veículos. Essas ruas inspiraram, no final dos anos 80, uma política urbana de pedestrianismo com o objetivo de promover o turismo e a economia, tendo seu auge na Expo 92, a qual trouxe um grande investimento econômico para a reforma das estradas e do transporte urbano<sup>6</sup>. Um dos principais motivos para a realização deste projeto foi a grande quantidade de dinheiro que as administrações públicas tiveram que gastar para a reabilitação do patrimônio arquitetônico desta região, que se encontrava-se muito deteriorado devido à poluição emitida pelos carros. A pedestrianização desta via pôs fim ao intenso tráfego de automóveis, transformando a Avenida em um espaço livre para pedestres e ciclistas. O principal objetivo da intervenção foi valorizar o patrimônio arquitetônico e histórico da avenida, dando-lhe uma imagem de

modernidade através da instalação do VLT e dos pontos de aluguel de bicicletas, oferecendo uma imagem de respeito ao meio ambiente e incentivando o transporte limpo. O principal objetivo da pedestrianização na avenida foi resolver o conflito entre as ruas que não estavam preparadas para a passagem de carros e as ruas que possuíam um uso excessivo destes. A transformação destes espaços em lugares didáticos também foi incentivada através da instalação de vários elementos de mobiliário ao longo de seu percurso. A avenida foi transformada em uma área de diversas atividades após a eliminação dos estacionamentos, atraindo novos comércios, hotéis e lojas, além de artistas e músicos de rua. Após a remoção dos veículos, a avenida recuperou uma das funções que tinha quando o tráfego era menos denso: o passeio (figura 20).

---

<sup>6</sup> Revista "O centro de Sevilha só para seus pés". Publicado pela Câmara Municipal de Sevilha como parte da campanha Sevilha, a cidade das pessoas.

Figura 20: Avenida da Constituição após a reforma, Sevilla, Espanha.



Fonte: Foto do autor, 2021.

### 3.3.1 A Rua Cor-de-Rosa, Lisboa, Portugal.

Oficialmente conhecida como Rua Nova do Carvalho e situada no Cais do Sodré, Região Portuária de Lisboa, a rua era antigamente evitada durante a noite por ser reduto de drogas, prostituição e criminalidade, frequentada principalmente por marinheiros que desembarcavam em Lisboa. Após o abandono dos antigos artilheiros, a rua recebeu um projeto de intervenção urbana em 2011 transformando-a numa das vias mais badalada da noite lisboeta e também em uma “galeria de arte ao ar livre”, sendo eleita como uma das 12 ruas favoritas do velho continente pelo New York Times. A rua foi fechada ao trânsito de carros, sendo destinada exclusivamente ao uso de pedestres e sua faixa de rodagem foi pintada de cor-de-rosa, consolidando de um modo eficaz e pragmático o desejo de transformação dessa região. Criou-se um espaço público dinâmico, inclusivo, aberto e polivalente proporcionando o acesso à

informação mediante a colocação de elementos de mobiliário. Na Rua Cor-de-Rosa produz-se e consome-se cultura. A cor colocada na faixa por onde antes passavam os carros deu uma nova e atraente simbologia para a Rua Nova do Carvalho que passou a chamar-se a Rua Cor-de-Rosa. Segundo o Arquiteto do Projeto Adrião, idealizador do projeto, a proposta tinha como objetivo fortalecer o caráter da via atribuindo-lhe um sentimento de maior permanência.

O projeto resultou no nivelamento da faixa dos carros com as calçadas laterais, com a finalidade de transformar o espaço existente num espaço público contínuo e sem barreiras. Ao longo da rua foram colocados totens, que podem ser utilizados para exposições de fotografia, para informação de eventos na cidade ou inclusive ser utilizados como iluminação caso não contenham informação. Bares e edificações que se encontravam num avançado estado de deterioração e caindo aos pedaços, foram transformados em alguns dos bares e lojas mais

concorridos da cidade tendo a decoração mantida em alguns estabelecimentos que originalmente funcionam como lojas de artigos de pescaria. Inclusive o espaço esquecido embaixo do viaduto que atravessa a rua que virou um pequeno clube de música (figura 21)

**Figura 21:** Rua Nova do Carvalho.



Fonte: Foto do autor, 2021.

### **3.4 REFERÊNCIAS PROJETUAIS. CALÇADÕES NO BRASIL**

A influência norte-americana proporcionou em diversas cidades do Brasil iniciativas de renovação das áreas central que culminaram na implantação de vias exclusivamente para pedestres e retirada dos carros das vias.

#### **3.4.1 Calçadão de São Paulo**

A partir de meados do século XX, São Paulo passou a sofrer mudanças decorrentes, predominantemente, do deslocamento das classes dominantes para outros setores da cidade, acompanhadas pelo comércio e serviços a elas relacionados (KARA JOSÉ, 2010, p. 12). O centro que, desde a fundação da Cidade de São Paulo, abrigava as principais atividades comerciais e de serviços da cidade, sendo o local de encontro de diversas classes sociais,

especialmente da elite passou a ter uma redução significativa das suas atividades e gerando a decadência do seu espaço urbano devido ao deslocamento da centralidade financeira, na década de 1960 para as regiões da Avenida Paulista e a Avenida Faria Lima. No início da década de 1970, a arquitetura do centro da capital paulista trazia dificuldades para atender às demandas do modelo urbanístico vigente e a região apresentava um clima de congestionamento, poluição aérea e sonora devido ao massivo incremento de automóveis como consequência da falta de transporte coletivo e o rápido crescimento da metrópole (Figura 22).

**Figura 22:** Avenida Prestes Maia e viaduto Santa Ifigênia em 1972.



Fonte: Biblioteca Nacional Digital, 2021.

A introdução do metrô na Cidade de São Paulo trouxe uma lógica de cidade voltada ao usuário do transporte em massa onde as áreas da Região Central da Cidade estariam concentradas ao longo das diversas estações. A crescente demanda pelo comércio especializado e pelo

patrimônio cultural, incentivou a transformação das ruas tradicionais em ruas exclusivas para pedestres. Após vários projetos envolvendo os órgãos municipais, em 1976, foi implantado o Calçadão do Centro de São Paulo, que hoje constitui mais de sete quilômetros de vias exclusivamente para pedestres. Segundo Macedo (1999), os Calçadões do centro de São Paulo são diferenciados em ruas de passagem no Centro Velho formado por ruas mais antigas e estreitas que propiciam a passagem de pessoas e transportes motorizados ocasionais, e ruas mais largas e que têm mais espaço para o mobiliário urbano e para a permanência. O projeto original do Calçadão foi realizado pela Empresa Municipal de Urbanização (EMURB), e foi projetado com piso de mosaico português intercalado com placas de granito para facilitar a estabilidade das vias caso precisem receber o passo de veículos ocasionalmente. Na época, o projeto foi apresentado como um sucesso quanto às questões de problemas urbanos do centro da cidade.

Com a implantação de 41.300 metros quadrados de ruas de pedestres a partir de fevereiro de 1976, foi eliminado também um dos problemas que dificultavam a caminhada do paulistano nas vias centrais: o acúmulo de águas pluviais no antigo leito carroçável após as chuvas. Nas ruas de pedestres foram construídos mais de 6.000 metros de canaletas de águas pluviais. Toda a água coletada nos edifícios agora é drenada diretamente para as galerias abertas no subsolo, dimensionadas para atender às maiores precipitações pluviométricas. (EMURB, 1979).

Cabe destacar que a descontinuidade do projeto inicial por parte da gestão municipal ao longo dos anos, provocou uma falta de padrão no seu espaço público. Há ruas que não receberam nenhuma intervenção desde a implantação, enquanto o trecho da avenida São João e o Vale do Anhangabaú recebeu uma nova intervenção em 1992 com uma nova pavimentação e paisagismo do Boulevard obra da arquiteta Rosa Kliass, uma das arquitetas pioneiras do paisagismo no Brasil, e em 2020

com a projeção de uma nova laje de concreto do novo projeto do Vale do Anhangabaú. Vale destacar que muitos dos elementos do projeto original do Calçadão de São Paulo, como bancos de madeira, não foram atualizados ou mantidos, o que levou a deterioração ou subtração deles. A vegetação e paisagismo são encontrados ao longo do passeio de maneira pouco articulada e não padronizada, sendo alguns elementos colocados por iniciativa dos proprietários dos comércios com a finalidade de melhorar o visual da área (figura 23).

Figura 23: Rua na área central de São Paulo.



Fonte: Foto do autor, 2019.

### 3.4.2 Rua do Bom Jesus, Recife.

Situada no Bairro do Recife Antigo, a rua do Bom Jesus, uma das vias da cidade mais procurada pelos turistas, foi recentemente fechada à circulação de veículos passando a ser exclusiva para pedestres. A rua, que foi eleita como uma das mais bonitas do mundo pela revista americana Architectural Digest devido à beleza e ao colorido dos antigos casarios, encontra-se a Sinagoga Kahal Zur Israel, que é a primeira sinagoga das Américas, a Caixa Cultural do Recife, além de bares, restaurantes e cafés históricos. Outras duas ruas históricas, a Avenida Rio Branco e a Rua da Moeda, localizadas na mesma região, já tinham sido fechadas exclusivamente para pedestres anteriormente. O Bairro do Recife surgiu no início do século XVI como porto para transportar os produtos da atividade agro açucareira estabelecida na região, na época colonial, gerando a construção nos seus arredores das casas para servir como residências dos trabalhadores portuários. A inauguração,

em 1918, do novo porto de Recife impulsionou o desenvolvimento do bairro dando lugar largas ruas e modernos prédios em estilo eclético à imitação das intervenções da capital francesa. Após o traslado do porto e a proliferação de novos bairros residenciais, o centro foi se esvaziando e deteriorando até 1990, quando financiado pelo BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), teve início o processo de recuperação do bairro.

O projeto de requalificação do entorno urbano do bairro que iniciou suas obras a partir da Avenida Rio Branco, chamando ela de "boulevard", teve como objetivos a instalação de um novo piso, bancos e iluminação. Também teve os fios embutidos no subsolo e a região ganhou novos quiosques de venda de alimentos e revistas, que se uniram ao comércio já presente no local. A proposta pretendia que o projeto fomentar o turismo, considerando a riqueza arquitetônica e histórica do lugar. A requalificação do Marco Zero da cidade, a construção de

um museu interativo contando a história do sertão pernambucano e a inauguração do Parque de Esculturas, obra do escultor e artista plástico pernambucano Francisco Brennand, contribuem a tornar o lugar onde as pessoas podem se encontrar e fazer apresentações culturais. Segundo a secretaria de urbanismo da cidade do Recife, com as intervenções realizadas nos últimos anos no centro histórico, se buscou gerar um bairro com um ambiente agradável para quem trabalha, mora e visita, ampliando as calçadas e criando mais ruas exclusivas para pedestres na região. Devido a que, a Rua do Bom Jesus é bem conservada e agradável para o passeio, esta não precisou passar por obras, apenas foi necessário proibir o acesso de carros para que a via se torne um lugar seguro e agradável para os pedestres. (Figura 24).

Figura 24: Rua do Bom Jesus no Bairro do Recife, Pernambuco.



Fonte: Foto do autor, 2020.

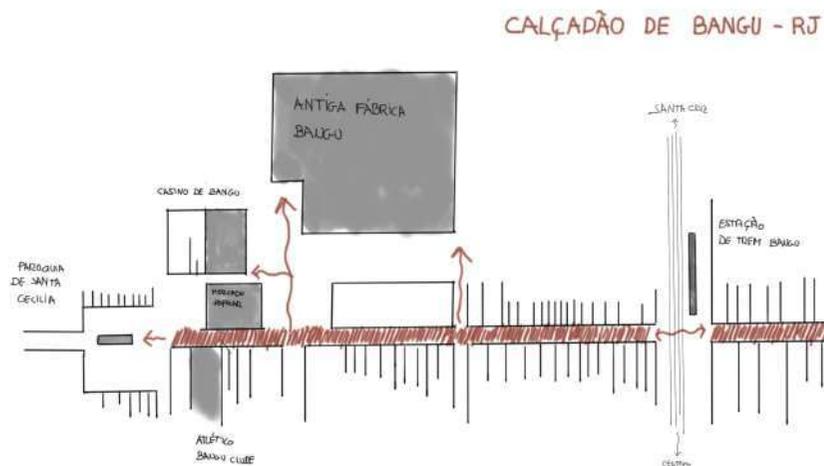
### 3.4.3 Calçadão de Bangú, Rio de Janeiro.

O crescimento populacional somado da industrialização do País, provocou o congestionamento do centro histórico do Rio de Janeiro, e a expansão da cidade gerando o surgimento de novas centralidades, definidas como "núcleos de negócios e de importante intervenção econômica, qualificados como centros, que exercem sua influência em um ambiente mais ou menos amplo, designado com o termo de periferia: aplicável a diferentes escalas.". (GEORGE, 2004, p. 101). No período de finais do século XIX, o Rio de Janeiro era ainda uma cidade com uma estrutura econômica e urbana principalmente rural que experimentaria um rápido crescimento demográfico, devido à chegada na cidade de imigrantes tanto estrangeiros quanto de outras regiões do país, favorecendo e aumentando uma classe média consumidora. Além disso, a dificuldade de importação de produtos industrializados durante a Primeira Guerra

Mundial e a crise da exportação cafeeira, seriam os fatores desencadeadores da industrialização da cidade. Durante a década de 1880 surgiram as primeiras fábricas têxteis transformando o Rio de Janeiro no centro industrial do Brasil. Em 1889, a partir das ideias capitalistas de Henrique Morgan, engenheiro brasileiro descendente de ingleses, seria constituída a Companhia Progresso Industrial do Brasil (CPIB), localizada nas terras da antiga fazenda Bangu. A CPIB se aproveitaria da linha férrea como principal sistema de conexão com a Região Portuária e o centro da cidade, mas por tratar-se de uma área rural, distante de este, foi implantado um sistema de parcelamento e arrendamento do território tanto para o cultivo de produtos de alimentação e da matéria prima da fábrica, quanto para a construção da Vila Operária, lugar de moradia dos trabalhadores da fábrica. Devido a problemas administrativos e financeiros a companhia decidiu abandonar o empreendimento e vender suas terras, tornando o subúrbio o lugar onde muitos

imigrantes vindos de fora da cidade viram a oportunidade de comprar uma casa para morar. A implantação da ferrovia, imprescindível para intensificação da urbanização e ocupação das áreas, uma vez que tornou possível o transporte de produtos e pessoas até a região, consolidou-se como eixo estruturador onde surgiriam os novos bairros e assentamentos urbanos (ABREU, 1987). O Bairro que cresceu sendo um bairro planejado para funcionar atendendo à Fábrica de Tecidos Bangu teve tanta relevância na história da cidade que várias instituições como O Bangu Athletic Club, a casa de cultura (atual museu Bangu), a Sociedade Musical Progresso do Bangu que passaria a chamar-se Casino Bangu e a Paróquia de São Sebastião e Santa Cecília, foram fundadas nos arredores da Fábrica e da Avenida Cônego de Vasconcelos, atual Calçadão de Bangu (Figura 25).

**Figura 25:** Área externa da antiga fábrica de tecidos Bangú.



Fonte: Desenho do autor, 2021.

A Região Norte da Cidade que foi inserindo-se na malha urbana e ficando altamente adensada, ocasionou uma grande perda do espaço público, limitando-se exclusivamente às ruas e vias de circulação entre a residência e o local de trabalho e destinadas maioritariamente ao passo de veículos e a criação de grandes viadutos para os veículos. Na década de 1990,

com o apoio da Associação Comercial, da Federação das Indústrias, e uma equipe de Barcelona elaborou-se um plano estratégico para a recuperação da cidade, que se encontrava num processo de deterioração crescendo gerados pela ocupação desordenada e o empobrecimento da população. (Prefeitura da Cidade, 1996: 10). O projeto denominado “Rio Cidade” visava à melhoria da relação entre a população e o meio ambiente, a requalificação e ao fortalecimento da vida dos bairros e à melhoria dos espaços públicos. Dentre as intervenções realizadas pelo projeto na recuperação e valorização das novas centralidades dos subúrbios da Cidade, destaca-se o projeto realizado para Bangu (CASÉ, 1998) com o objetivo de reorganização do espaço público o fomento das características de vitalidade e a valorização do patrimônio histórico encontrados na área de intervenção. A Avenida Cônego de Vasconcelos, movimentada e com

forte comércio popular, foi fechada ao trânsito de veículos por se tratar da principal via de concessão entre a estação de trem, o shopping Bangu, instalado na antiga fábrica, e outros edifícios importantes do bairro. A implantação de um grande Calçadão, dotado de grande diversidade de mobiliário urbano, criando áreas de estar como nos modelos norte-americanos, além de vegetação e áreas cobertas formando galerias visando a melhoria do microclima urbano por se tratar uma das regiões mais quentes da cidade, visavam não somente a melhoria das condições de deslocamento pedonal, mas do conjunto urbano como um todo, dando novos ares, personalidade e vitalidade ao bairro de Bangu, um dos mais populosos da Zona Oeste da cidade (Figura 26).

**Figura 26:** Calçadão de Bangu.



Fonte: Foto do autor, 2021.

#### **3.4.4 Calçadão no Centro do Rio de Janeiro.**

É importante buscar e observar referências locais devido a estas poderem ser usadas para entender o comportamento dos usuários locais com este espaço público e para conseguir obter uma ideia aproximada de como esses usuários podem relacionar-se na intervenção realizada na Avenida Marechal Floriano. Na área central da cidade do Rio de Janeiro podemos encontrar várias regiões e ruas que foram fechadas à circulação de veículos gerando uns bons resultados, melhorando a comunicação entre pontos importantes, tornando-se mais movimentados, seguros e com grande quantidade de comércio.

Em grande escala, podemos encontrar projetos de requalificação urbana como o Largo da Carioca, o Boulevard Olímpico ou a Avenida Rio Branco, onde a eliminação total ou parcial da circulação de carros gerou espaços mais agradáveis e de convivência. A renovação

da pavimentação e a criação de novas áreas verdes, gerou a apropriação do espaço urbano por parte da população, permitindo também a instalação de barracas ambulantes de venda de livros usados, roupas e artesanato de produtores locais, e alimentos entre outros, atraindo nessas regiões uma maior quantidade de usuários curiosos em ver o que eles oferecem.

Em menor escala, várias ruas do centro foram fechadas à circulação de carros por causa de sua estreita configuração ou devido a grande quantidade de circulação de pedestres que estas possuíam. Exemplo disso é a Rua Uruguaiana, as estreitas ruas tombadas do entorno da praça XV ou da Rua Erasmo Braga. Esta última, fazendo ligação entre as regiões da Avenida Rio Branco e da Avenida Presidente Antônio Carlos, foi completamente fechada à circulação de veículos após a construção do terminal rodoviário Menezes Cortes. Atualmente na rua pode ser observado que há um grande movimento de

peçoas, todos seus comércios encontram-se em funcionamento. Relatar também que a melhora da pavimentação permitiu uma livre circulação dos pedestres por todo o seu espaço (Figura 27).

**Figura 27:** Rua Erasmo Braga , Centro, Rio de Janeiro.



Fonte: Foto do autor, 2019.

Elaborando uma análise das intervenções realizadas em espaços públicos e voltados para o pedestre, percebemos que, apesar de encontrarmos localizados em diversos países, o resultado foi o mesmo, desenvolvendo-se neles a possibilidade de se tornar-se pontos de encontro e permanência, configurando-os não somente como meros espaços de passagem. Percebemos assim que os calçadões apresentam-se como resultados da necessidade de garantir mais espaço às pessoas no meio urbano, especialmente no referente à questões de segurança e conforto na mobilidade das pessoas pelos centros de cidades movimentadas.

Nas tabelas situadas no ANEXO I, são apresentadas as intervenções expostas anteriormente, definindo as melhorias e carências obtidas em cada projeto, a fim de conseguir alcançar uma boa solução na execução do projeto de intervenção, objetivo final dessa dissertação.

## **4: A AVENIDA MARECHAL FLORIANO**

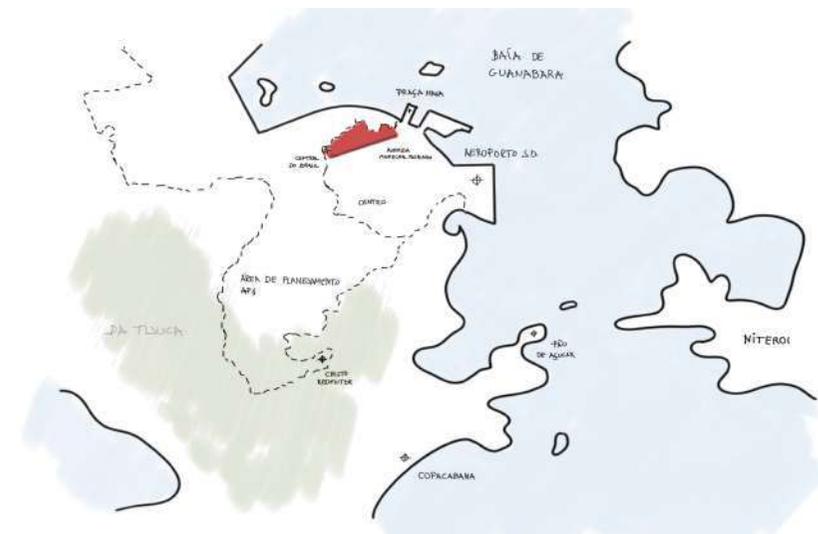
A fim de pôr em prática a fundamentação teórica e as referências projetuais analisadas ao longo desta dissertação, foi escolhida a Avenida Marechal Floriano, localizada no Centro da Cidade do Rio de Janeiro, como lugar onde aplicar essas diretrizes, já que, devido à sua localização, relevância histórica e características, a transformam no espaço urbano idôneo para realizar um projeto de requalificação urbana tendo como base a melhora da mobilidade e a caminhabilidade tanto da via quanto do seu entorno imediato.

#### 4.1. LOCALIZAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO

A Avenida Marechal Floriano, conhecida antigamente como Rua Larga, localiza-se no Centro da Cidade do Rio de Janeiro. O bairro do Centro encontra-se localizado na Região Administrativa II do Município do Rio de Janeiro, limitado ao norte pelos morros da Conceição e

Providencia, ao leste pela Baía de Guanabara e ao sul pelos bairros de Santa Teresa e Cidade Nova. O bairro possui uma área territorial de aproximadamente 543 hectares e 29.555 habitantes, segundo os dados do portal “Data.Rio”, desenvolvido pelo Instituto Pereira Passos (Figura 28).

Figura 28: Localização da área de estudo.



Fonte: Desenho do autor, 2021

Devido a sua situação estratégica no centro histórico da cidade, a avenida possui um grande interesse cultural além de um grande número de edificações preservadas e devido a ainda manter a riqueza arquitetônica do período que a via foi inaugurada. A extensão da Avenida Marechal Floriano abarca desde a Estação Central do Brasil até o Largo de Santa Rita, e entendendo-se até a borda da baía pela Rua Visconde de Inhaúma. Seus limites de abrangência urbana imediata são, de um lado os morros da Conceição e Providência, e do outro a Avenida Presidente Vargas. A avenida é cortada ao longo do seu percurso por outras vias que ligam a mesma com outros pontos importantes da cidade, como é o caso a Rua do Camerino e a Rua do Acre que fazem ligação da área portuária ou as Ruas Miguel Couto e Uruguaiana, as quais fazem ligação com a Avenida Presidente Vargas. Além do Largo de Santa Rita, a Praça Embaixador Azeredo da Silveira e a Praça Duque de Caxias fazem parte do

conjunto urbano da avenida como pode ser observado no mapa de situação a seguir (Figura 29).

**Figura 29:** Localização da Avenida Marechal Floriano e seu entrono.



Fonte: Google Maps modificado pelo autor, 2021.

Atualmente as construções da região são principalmente ocupadas por edifícios de escritórios, possuindo assim um uso predominante de serviços e comercial e quase nulo uso residencial, portanto é necessário realizar um estudo de viabilidade para recuperar a região mediante processo de requalificação urbana para melhorar a acessibilidade com a finalidade de atrair novos investimentos residenciais

e turísticos. Legislativamente, tanto a própria Avenida Marechal Floriano quanto alguns bairros adjacentes encontram-se englobados na área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC-SAGAS), que inclui os bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e parte do Centro, onde a avenida é localizada. Recentemente a região também passou a fazer parte da área determinada para a Operação Urbana Consorciada do Porto Maravilha (Lei Complementar no 101/2009).

## 4.2 HISTÓRICO

A cidade de São Sebastião de Rio de Janeiro, fundada em 1565 pelo expedicionário português Estácio de Sá um pequeno istmo aos pés do morro do Pão de Açúcar, foi trasladada ao atualmente desaparecido Morro do Castelo após a derrota dos franceses em 1567, os quais tinham ocupado os territórios com a finalidade de dominar a região, com a finalidade de se situar num lugar seguro,

onde ficar protegido de possíveis invasões. A cidade passou a se desenvolver durante o início do século XVII na região que ficava localizada entre quatro principais morros defensivos da cidade: o morro do Castelo, o morro de Santo Antônio, o morro de São Bento e o morro da Conceição (ABREU, 1997). Desse modo, a transformação da paisagem da cidade colonial parte do litoral, único ponto de comunicação da cidade via marítima, e estendendo-se em direção ao interior do território. Na segunda metade do século XVII, a cidade do Rio, que possuía aproximadamente 30 mil habitantes e tinha tornado-se a metrópole mais importante do país para o domínio da colônia, ainda apresentava um desenvolvimento lento, com sua área urbana compactada entre os morros e o mar, que não passava para além da Rua da Vala, atual Rua Uruguaiana. A região adjacente a Rua da Vala, onde atualmente localiza-se a atual Avenida Marechal Floriano, era chamada Vila Verde, local por onde transitavam as cargas e produtos agrícolas entre o centro

e as regiões dos subúrbios da cidade, através de uma extensa área de mangue (Figura 30).

**Figura 30:** Vista centro do Rio século XVIII a partir do Convento de Santo Antonio, pertencente a Ordem Franciscana.



Fonte: Nicolas-Antoine Taunay. Museu Nacional de Belas Artes.

O desenvolvimento urbano da cidade só ocorreu, de fato, na passagem para o século XVIII, com a descoberta de ouro em Minas Gerais, quando o movimento no Rio, devido a possuir o principal porto de conexão entre a colônia e o velho continente, se intensificou. Em 1763, a cidade é transformada na Capital do Brasil, e desse modo a cidade passa por um novo período marcado por uma série de melhoramentos dando ao centro da cidade do Rio de Janeiro uma fisionomia urbana renovada. Desse modo, para finais do século XVIII, a malha urbana da cidade já se encontra um pouco mais consolidada, e a ocupação do Centro já havia ultrapassado a Rua da Vala, onde inclusive foi construída uma pequena igreja em estilo Barroco, dedicada a São Joaquim com o objetivo de melhorar a visibilidade do local das pessoas que transitavam pela região direção dos subúrbios, já que esta tinha sido evitada pela população por ter transformando-se em um dos primeiros locais da cidade com indícios de marginalização.

Com a chegada da família real Portuguesa ao Brasil em 1808, fugindo das guerras napoleônicas que ameaçavam invadir a Península Ibérica, o Rio de Janeiro passaria por uma profunda remodelação urbana, que passou a se preparar para representar a sede do Império Português. Entre as reformas realizadas para melhorar expansão da cidade seria a construção de uma via com 20 metros de largura, através de duas chácaras, que seria conhecida como Rua Larga de São Joaquim, pois seu início era em frente à igreja existente, e cuja finalidade era unir o atual Campo de Santana e a Rua do Valongo, principal logradouro do mercado de escravos da cidade. Até metade do século XIX, apesar da visível consolidação do centro urbano, a cidade do Rio de Janeiro ainda era modesta (Figura 31).

**Figura 31:** Planta da cidade do Rio de Janeiro em 1820 e localização aproximada da Rua Larga.



Fonte: Biblioteca Nacional Digital modificado pelo autor, 2021.

A rua, que possuía uma largura que destoava de tudo quanto havia na cidade colonial, tornou-se o local preferido para edificações devido a ser um dos mais arejados da cidade e diversas instituições e casarões da

burguesia da época se foram se instalando no local. O Imperial Colégio Pedro II, instituição que reunia os filhos da elite econômica e política carioca, foi inaugurado em 1837 no terreno anexo à igreja de São Joaquim, que posteriormente seria demolida para a ampliação da escola e da rua (GERSON, 2005). A rua ganhou mais fama em 1855, quando o conde de Itamaraty e comerciante de café, Francisco José da Rocha, construiu um Palacete. Com o fim da monarquia e a proclamação da República, o conhecido como Palácio do Itamaraty transformou-se em sede do Governo do Brasil, e posteriormente, sede do Ministério das Relações Exteriores. Em 1863 foi construída a Real Caixa de Socorros D. Pedro V, logo após, por volta de 1874, foi inaugurada a primeira escola normal da cidade, propriedade de Manuel Francisco Correia, primeiro presidente do Tribunal de Contas do Brasil. A Rua Larga também foi palco de acontecimentos históricos relevantes para a história do Brasil, em 1889, Marechal Deodoro da Fonseca deu fim ao pedido imperial

proclamando a República do Brasil no palácio do Itamaraty (Figura 32).

**Figura 32:** Proclamação da República em 1889. Foto de Marc Ferrez



Fonte: TURAZZI, 2000, pág.108.

O sistema de iluminação pública a gás encanado, implementado na cidade em 1854 pelo Barão de Mauá, permitiu a população de ter acesso a um lazer noturno em bares e restaurantes dando maior visibilidade ao Centro

da cidade e tornando algumas ruas, como a do Ouvidor, símbolo de uma nova era para a cidade influenciado por um modo de vida francês. Porém, no final do século XIX, a região que já se encontrava saturada sofreu um processo de esvaziamento por parte da burguesia, devido ao centro da cidade ter se tornado foco de epidemias e insalubridade. No início do século XX, o centro da cidade passaria por uma transformação radical do traçado colonial. Influenciado pelas reformas urbanas de Paris de mãos do Barão Haussmann, o então prefeito do Rio de Janeiro, Francisco Pereira Passos, iniciou uma grande reforma na região central que modificou o cenário urbano carioca com objetivo de apresentar a cidade como uma grande metrópole moderna e sofisticada (ABREU, 1997)

A reforma consistiu na demolição de cortiços e edificações antigas, alargamento de ruas consideradas estreitas e insalubres, e abertura de grandes avenidas com a finalidade visando executar certa expansão urbana do

Centro. Em 1903, Passos sancionou o projeto da retificação da Rua Larga, que seria alargada e prolongada até a borda da Baía através da Rua Estreita e a Rua Visconde de Inhaúma demolindo casarões coloniais e até a própria Igreja de São Joaquim. Demorou apenas um ano para finalizarem as obras do que seria um dos principais eixos viários da cidade. Renomeada como Avenida Marechal Floriano, nome que permanece até a atualidade, a via tinha como finalidade a ligação dos bairros da zona norte ao centro da capital da República. Infelizmente a Avenida perdeu sua popularidade após a inauguração em 1904 da Avenida Central. A obra de construção da grande avenida que, com 1800 metros de extensão e 30 metros de largura “tinha uma dimensão surpreendente para sua época” (COHEN, 2007), alterou significativamente a paisagem do centro do Rio de Janeiro, sendo o lugar Onde Jornais, hotéis, grandes empresas e clubes se instalaram, assim como vários prédios do governo, a Escola de Belas Artes (atual Museu Nacional de Belas

Artes), a Biblioteca Nacional, o Supremo Tribunal Federal (atual Centro Cultural da Justiça Federal), o Teatro Municipal e o Palácio Monroe (demolido em 1976). Uma das novidades das remodelações urbanas realizadas por Passos, foi o planejamento da arborização das avenidas, a partir da construção de canteiros ornamentados com paus-brasil, oitis e jambeiros. No programa de embelezamento, tanto das avenidas principais quanto das ruas da região central da cidade, foi projetada tanto a pavimentação em mosaicos portugueses das calçadas, realizada por “mestres calceteiros” cedidos pela Câmara de Lisboa (IMS, 2015), quanto a à instalação de esculturas e monumentos. A construção das grandes avenidas, gerando dois grandes eixos monumentais que cortavam a cidade e a organizavam (Figura 33), e a remodelação das edificações no mais puro estilo eclético francês, foram a expressão da negação do passado colonial do país, objetivo principal da Reforma Urbana. (ANDREATA, 2006)

**Figura 33:** Imagem aérea do centro do Rio em 1910. Av. Marechal Floriano destacada pelo autor em cor laranja.



Fonte: Biblioteca Nacional Digital, 2021.

Por volta de 1911, instalou-se na Avenida Marechal Floriano, em um edifício monumental próximo ao Palácio do Itamaraty, a Light and Power Company, responsável por eletrificar todos os bondes da cidade, favorecendo o desenvolvimento do transporte público na região central e a formação de novos bairros. Para a implementação das linhas de bondes elétricos na região central foram

demolidos cerca de 550 prédios. As demolições, que foram realizadas num curtíssimo período de tempo, tinham o objetivo de atender à urgência de concretizar uma nova imagem de cidade e favorecer a expansão urbana para outros bairros valorizados pela crescente burguesia. Os bondes elétricos supuseram um grande avanço no desenvolvimento urbano da cidade pois “era um transporte barato, não poluente, e existiam uma infinidade de linhas que cortam todas as zonas da cidade: sul, norte, centro, oeste. Alguns bairros tinham várias linhas, você podia escolher qual te deixaria mais perto de casa” (TEIXEIRA, 2019). Na fotografia (Figura 34), realizada por Augusto Malta, podemos observar como os pedestres e os bondes constituem a circulação principal na Avenida Marechal Floriano devido a nesse período, o Rio de Janeiro não possuir ainda uma grande frota de automóveis.

**Figura 34:** Av. Marechal Floriano e Garagem da Light and Power Company em 1912.



Fonte: Instituto Moreira Salles, 2021.

O declínio e esvaziamento da Avenida Marechal Floriano começou devido a que, o embelezamento da cidade do início do Século XX, acabou transformando-se num projeto de fachada que buscando mascarar as reais

problemáticas urbanas da cidade, agravou problemas tais como questões de saneamento e adensamento do velho centro, somado a dois grandes vazios urbanos na velha cidade, resultado da demolição do antigo Morro do Castelo e do aterro esvaziado com a demolição dos pavilhões temporários da Exposição de 1922. Entre os anos 1927 e 1930, por convite do prefeito da época, o urbanista francês Alfred Agache foi o encarregado de realizar um novo plano urbanístico para a cidade, que além de contemplar em especial essas áreas esvaziadas, realizou uma reestruturação do traçado viário do centro da cidade com a finalidade de melhorar a comunicação e visibilidade da cidade. Nas proximidades da Igreja da Candelária, Agache propõe a construção de uma grande via e a substituição dos antigos sobrados coloniais por grandes quarteirões de edifícios verticalizados, destinados ao uso bancário, deixando a Igreja numa posição de destaque no eixo proposto para a Avenida do Manguê. Para o desenho dos edifícios que ocupariam o velho

centro, Agache recupera a ideia dos quarteirões fechados com vazios internos, característicos das intervenções urbanísticas de Haussmann para Paris, e de Cerdà para Barcelona, na segunda metade do século XIX. Os edifícios, de até oito pavimentos, constituem fachadas contínuas ao longo dos quarteirões, margeadas por galerias de pedestres no térreo. O espaço interno seria destinado a garagem onde guardar a grande quantidade de carros que começaram circular na cidade nesse período.

As propostas da criação da Grande Avenida do Manguê foram arquivadas em decorrência da Revolução de 1930, que puseram fim à Primeira República, mas seriam retomadas durante o Estado Novo, no governo autoritário de Getúlio Vargas. O então diretor do SPHAN, Rodrigo Melo Franco de Andrade, visou a possibilidade de uma inflexão no traçado da abertura da grande avenida, seguindo o eixo existente da Av. Marechal Floriano, buscando a proteção do Campo de Santana, além de

outros monumentos de arquitetura religiosa que seriam afetados pelas demolições (Figura 35).

**Figura 35:** Mapa registrando o desvio do eixo da Avenida Presidente Vargas, proposto por Rodrigo Melo Franco de Andrade em 1940.



Fonte: SMU-PCRJ, modificado pelo autor, 2021.

Apesar das tentativas de Franco de Andrade, através de decreto presidencial, Vargas cancelou o tombamento das duas igrejas e do Campo de Santana, dando início, em 194, às obras de demolição dos quarteirões compreendidos entre a Praça Onze e até a Av. Rio Branco para abrir a grande via que finalmente levaria o nome do presidente. Nos anos seguintes as destruições tanto para a abertura da Avenida Presidente Vargas, quanto para melhora e modernização de outras vias, foram sendo

substituídas por construções que seguiam as propostas de ocupação urbana previstas nos projetos de alinhamento e loteamento de Agache (Figura 36).

**Figura 36:** Centro do Rio após a inauguração da Avenida Presidente Vargas em 1943. Av. Marechal Floriano destaca-se em cor laranja.

Foto de Augusto Malta.



Fonte: Biblioteca Nacional Digital, 2021.

Na década de 1950, com o ápice industrial originado no período pós-guerra, e o desenvolvimento urbano de Copacabana, a região começa a sofrer um processo de

esvaziamento. A transferência da capital federal para Brasília e a transformação da Cidade em capital do Estado da Guanabara nas décadas seguintes, fomentaram uma política desenvolvimentista e viária priorizando a construção de viadutos e vias expressas voltadas para o transporte de automóveis privados promovendo a desconfiguração de muitas vias do centro da cidade que não estavam preparadas para tal finalidade. Devido à falta de investimento em reformas urbanas de qualidade, a região perdeu parte do seu interesse econômico, o que contribuiu progressivamente a degradação dessas áreas. A construção do metrô, apesar de melhorar a comunicação do centro com outras regiões da cidade, também contribuiu para a degradação da paisagem urbana do centro, visto que foi necessária a demolição de diversas edificações históricas para sua implantação. No entanto, ainda é no Centro que se localizam os principais monumentos arquitetônicos e artísticos da cidade, além de marcos históricos de sua evolução urbana. Atualmente

a Avenida Marechal Floriano, principalmente após a criação da Av. Presidente Vargas, perdeu a importância e a visibilidade que teve como uma das principais vias da cidade praticamente desde a fundação desta. Pese a perda dessa importância econômica da Avenida ter beneficiado em certo modo, que grande parte do seu casario antigo ainda prevaleça na região, com o passar dos anos a alteração no gabarito tanto da via quanto das vias próximas, transformou a relação da edificação original com seu contexto urbano. A Av. Marechal Floriano abriga atualmente uma grande concentração de novos edifícios financeiros e escritórios, sendo as edificações mais antigas usadas como pequenos comércios ou estacionamento.

As poucas intervenções, para tentar recuperar a importância da avenida, realizadas nas seguintes décadas seriam apenas a demolição do quarteirão frente ao Palácio do Itamaraty, visando a criação de uma plaza cujo objetivo era dar uma maior visibilidade ao palácio e a elaboração,

em 1985, por parte da prefeitura do Rio de Janeiro, o projeto APAC- SAGAS, que preservou cerca de 1100 edificações e tombou mais 23 edificações. Tanto a área portuária quanto centro do Rio, abandonados durante anos, passaram por grandes projetos de requalificação mediante a idealização do projeto “Porto Maravilha”, devido a melhora da economia do país e correlacionada à cidade se transformar no palco de grandes eventos, tais como a Copa do Mundo em 2014 e os Jogos Olímpicos em 2016. A Avenida Marechal Floriano recebeu uma das linhas do projeto VLT (Veículo leve sobre trilhos) que, inspirado nas cidades da Europa, tinha como objetivo melhorar a mobilidade da região visando aliviar o pesado trânsito de ônibus e carros transitando diariamente no centro da cidade (Figura 37).

**Figura 37:** Av. Marechal Floriano na atualidade.



Fonte: Foto do autor, 2019.

A pesar do esvaziamento populacional e comercial tanto da Avenida Marechal Floriano quanto da região central nos últimos anos devido a falta de investimentos para melhorar a acessibilidade e uso do seu espaço público, a crise econômica e mais recentemente a pandemia da Covid19, o Centro continua a ser uma das principais

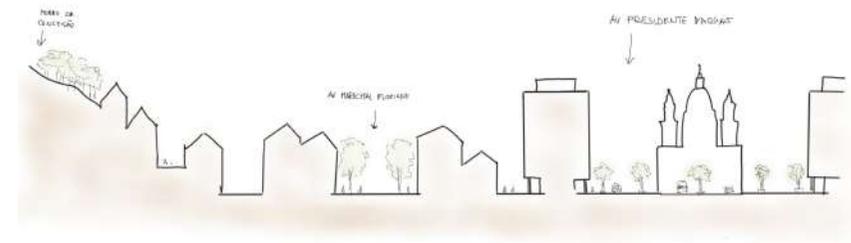
referências históricas da cidade do Rio de Janeiro (VILLAÇA, 2001) sendo fundamental que se criem novas diretrizes para uma recuperação e proteção dessa área tão importante da cidade, atraindo moradores, investidores a turistas através da melhora e requalificação urbana.

### 4.3. ANÁLISE DO ENTORNO

Para a análise do entorno urbano da Avenida Marechal Floriano foi definida uma área que engloba as vias imediatas a própria avenida, de modo que fosse possível coletar os dados necessários para entender melhor o funcionamento da região e para avaliar aspectos relativos ao suporte físico, volumetria construída, sistema de espaços livres, circulações, vegetação e normativa, entre outros. A Avenida Marechal Floriano localiza-se em uma área relativamente plana, originada a partir do

aterramento dos mangues e pântanos existentes na região, limitada ao norte da via pela proximidade dos Morro da Conceição e o Morro do Livramento. Estes dados são importantes para entender os problemas quanto a enchentes na região, visto que conforme se observa nos perfis do terreno apresentados na (Figura 38).

**Figura 38:** Perfil da área de estudo desde o Morro da Conceição até a Avenida Presidente Vargas.



Fonte: Desenho do autor, 2021.

A Avenida é uma das áreas mais baixas da região, encontrando-se encaixada entre os morros e a Avenida Presidente Vargas o que bem provável é uma das possíveis causas para os alagamentos constantes em

época de chuvas fortes, o que pode trazer risco ao possível mobiliário urbano instalado na região.

No que se refere à volumetria construída na Avenida Marechal Floriano, foram identificadas duas tipologias. Os sobrados ecléticos, remanescentes da reforma de alargamento executada na via durante o mandato de Pereira Passos, constituem a tipologia dominante. Muitos deles encontram-se abandonados, em péssimo estado de conservação, ou usados como estacionamento. Uma pequena parte deles ainda é ocupada por comércios tradicionais, como botecos, livrarias e lojas de bairro que resistem à decadência que sofreu a via nos últimos anos. O uso residencial é praticamente nulo, sendo este apenas encontrado em alguns edifícios que ainda conservam a tipologia original de comércio no térreo e residência no primeiro pavimento, ou em alguns que foram ocupados de forma irregular. A tipologia de torres de edifício implantada após a abertura da Avenida Presidente Vargas,

visando as diretrizes do projeto do plano Agache, encontram-se espalhadas ao longo da região, encaixadas entre os antigos sobrados, alterando a escala e ambiência original da Avenida (Figura 39).

**Figura 39:** Fachadas da Avenida Marechal Floriano entre a Avenida Tomé de Sousa e a Rua Regente Feijó.

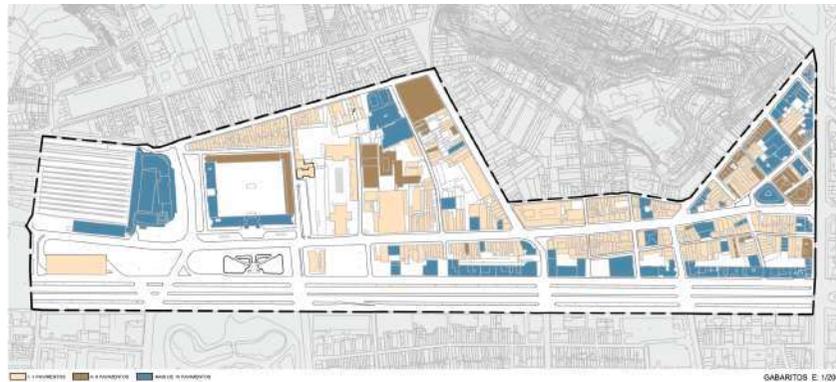


Fonte: Desenho do autor, 2019.

Conforme é possível verificar no mapa de volumetria construída (Figura 40), os sobrados e construções de até três pavimentos, são as principais tipologias existentes na área. Os sobrados, na maior parte deles, apresentam um eixo de simetria central, e uma relação de proporção entre todos os seus elementos da fachada. Seus lotes

apresentam forma retangular e alongada e são densamente ocupados. As fachadas são constituídas por esquadrias em madeira e molduras de cantaria em pedra tendo na sua fachada muitos elementos decorativos de ornamentação. Atualmente, no entanto, muitos sobrados já tiveram suas fachadas descaracterizadas e sua arquitetura modificada, principalmente no pavimento térreo, que foi adequado ao uso comercial nesses locais abrindo grandes vãos.

**Figura 40:** Mapa de gabaritos existentes na área de estudo.



Fonte: Desenho do autor, 2021.

Enquanto a análise do sistema de espaços livres, é possível observar que na área de estudo os espaços livres públicos configuram-se em ruas e calçadas, existindo apenas uma área livre de maior dimensão com arborização no vão central da Av. Presidente Vargas. Devido à grande quantidade de reformas urbanas que foram realizadas na região, podemos observar na uma grande diversidade de espaços públicos de convivência, tais como praças e largos que, no entanto, não possuem bancos ou mobiliário urbano. Já os espaços livres privados, a maioria formado por interquadras que realizam a função de elementos de ventilação e iluminação, são escassos, por tratar-se de uma região com uma malha urbana consolidada que ainda conserva muitas ruas estreitas, características do período colonial. Este espaço livre público é destinado maioritariamente à circulação de veículos, sendo o espaço público destinado aos pedestres nessa área tão movimentada do centro da cidade, bem escasso. (Figura 41)

**Figura 41:** Mapa de classificação dos espaços livres.



Fonte: Desenho do autor, 2021.

Apesar que, o centro da cidade do Rio de Janeiro já possui várias ruas e áreas destinadas exclusivamente para a circulação de pedestres, resultado de vários projetos integrados no Projeto Corredor Cultural, ou a requalificação do Largo da Carioca a região da Praça XV e o Boulevard Olímpico, a Avenida Marechal Floriano e adjacências, pela qual circulam milhares de pessoas diariamente apresenta uma deficiência destes espaços exclusivos para os pedestres. As saídas do metrô, e as

ruas mais movimentadas são geralmente ocupadas por vendedores ambulantes que ocupam parte da via pública destinada à circulação dos pedestres, sendo estes obrigados em muitas ocasiões transitar na faixa junto dos carros. Em geral, o espaço urbano público da área de estudo é mal aproveitado devido a que, a compressão da região entre os morros da Conceição e a Providência, e muro formado pelo paredão de edifícios dos fundos da Avenida Presidente Vargas, criou um perímetro isolando-a do resto da cidade. A Praça Procópio Ferreira, situada na entrada principal da Estação Central do Brasil, e a Rua do Beco das Sardinhas, situada frente a igreja de Santa Rita, são os pouquíssimos espaços onde a circulação de veículos foi restringida devido a ser duas áreas muito transitadas ou ter se transformado em espaços comerciais. (Figura 42)

**Figura 42:** Rua do Beco das Sardinhas situada frente a Igreja de Santa Rita de Cassia, no Largo de Santa Rita.

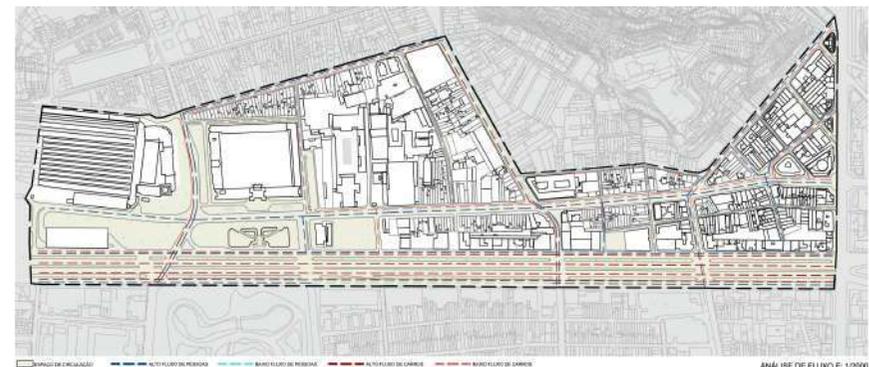


Fonte: Foto do autor, 2021.

A circulação de pedestres e veículos acontecem de forma dinâmica dependendo da via. Enquanto a circulação de veículos ocorre principalmente na Avenida Presidente Vargas e seu entorno imediato, a circulação dos mesmos na Avenida Marechal Floriano ocorre apenas para atender os edifícios que ali existem. Em contrapartida, os

pedestres utilizam a Avenida Marechal Floriano como principal via de circulação, devido ao baixo trânsito de veículos, deslocando a Avenida Presidente Vargas a um segundo plano. Apesar dessa avenida ter o maior trânsito de pedestres circulando entre a Estação Central do Brasil e a Avenida Rio Branco, o espaço para este público é mínimo, as calçadas, com largura média de 2 metros, encontram-se com alto número de mobiliário urbano, forçando os pedestres a circularem pelos trilhos do VLT e faixa de rolamento (Figura 43).

**Figura 43:** Mapa de classificação das circulações na área de estudo.



Fonte: Desenho do autor, 2021.

É difícil definir um padrão ou hierarquia das vias da área de estudo, já que, em base as demandas da população, estas foram modificadas dependendo da época em que foram projetadas. Na mesma região podemos encontrar ruas estreitas, que ainda mantêm uma tipologia colonial. A Avenida Marechal Floriano, a qual possui uma largura maior por ser originalmente destinada à circulação de veículos de carga de tração animal e mais tarde a incorporação do bonde, e a Avenida Presidente Vargas a qual possui uma escala completamente desproporcional em comparação às outras vias da região, resultado do crescente demanda do uso dos veículos na época que foi projetada. As reformas e alterações que tiveram lugar ao longo dos séculos foram modificando e transformando a paisagem urbana do centro da cidade do Rio de Janeiro, tendo como resultado um ambiente singular, onde cada rua e cada avenida possui umas características diferentes (Figura 44)

**Figura 44:** Classificação das vias na área de estudo.



Fonte: Desenho do autor, 2021.

A análise da vegetação foi realizada mediante visita de campo, a consulta da Fundação Parques e Jardins e as informações obtidas nos mapas elaborados no grupo de pesquisa SEL-RJ, encarregado de analisar os espaços livres

da cidade do Rio de Janeiro, e coordenado pela professora Vera Tângari. A análise teve como resultado um mapeamento das principais espécies de árvores encontradas na região tendo como espécie predominante o Oiti, nativo da Mata Atlântica e bastante resistente a ambientes urbanos, que foi colocado em diversas vias da cidade durante a reforma realizada pelo prefeito Pereira Passos. A Palmeira Imperial e a Amendoeira são outras das espécies encontradas em diferentes pontos da região, a primeira encontrada em praças e edifícios institucionais e a segunda encontrada em solar sem construção. Pode ser observado que a Avenida Marechal Floriano, junto da Avenida Rio Branco, é uma das vias mais arborizadas do centro da cidade, resultado do projeto de embelezamento de início do Século XX visando seguir os padrões das avenidas da capital francesa (Figura 45).

**Figura 45:** Mapa de classificação da vegetação na área de estudo.



Fonte: Desenho do autor, 2021.

A vegetação possui diversos usos e funções na paisagem urbana, mas, muitas vezes as árvores apenas são valoradas, apenas, por sua sombra. A instalação de mobiliário urbano em lugares onde existe um bom número de árvores que proporciona sombra e um clima agradável pode favorecer a transformação de pontos de passagem em espaços de permanência. Durante as obras de construção do VLT, parte da Avenida Meritxell Floriano

foi fechada à circulação de veículos, colocando uns grandes blocos que servem para separar a calçada dos trilhos do VLT. Estes blocos, localizados à sombra das frondosas árvores localizados ao longo da avenida, transformaram-se no lugar de descanso e socialização dos trabalhadores da região (Figura 46).

**Figura 46:** Mobiliário urbano situado em frente ao Colégio Pedro II



Fonte: Foto do autor, 2019.

No que se refere à legislação na região onde localiza-se a Avenida Marechal Floriano, foi verificado que a Portaria no

135 , de 13 de Março de 2013, do IPHAN, trata sobre a área de entorno da Estação D. Pedro II, Palácio Itamaraty, Prédio da Light, o Colégio Pedro II, Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Jardim e Morro do Valongo, Casa na Ladeira do Valongo no 21, Igreja de São Francisco da Prainha, Fortaleza da Conceição, Palácio Episcopal, Igreja de Santa Rita, Casa na Rua Mayrink Veiga no 9, Prédio da Antiga Caixa de Amortização, Prédio da Cia Docas de Santos, situados no Morro da Conceição e arredores, bens objeto de tombamento federal promovido pelo IPHAN. A portaria, que divide a região em setores, define as alturas máximas das novas edificações e/ou ampliação das existentes para cada setor, destacando sobre novas edificações os alinhamentos na testada do lote conforme aqueles das construções existentes. Esta portaria do IPHAN ressalta a importância da criação de uma área mais protegida em torno aos bens tombados localizados na região, procurando eliminar a existência de elementos desarmoniosos em relação ao patrimônio

construído. Sobre a legislação municipal na Avenida Marechal Floriano e adjacências, a preservação das edificações são tuteladas pelo Instituto Rio Patrimônio da Humanidade através da criação, em 1987, da APAC-SAGAS. Devido a sua extensão e importância, configurando-se como uma das maiores APACs do Rio de Janeiro pela riqueza e diversidade histórica que apresenta, ela foi dividida em subáreas (Figura 47).

**Figura 47:** Mapa mostrando o gabarito máximo permitido e os bens tombados na área de estudo.



Fonte: Desenho do autor, 2021.

Além das anteriores, também existe na região, outra legislação municipal, referente à Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro, que estabelece como finalidade a criação e a promoção da reestruturação urbana da AEIU - Área de Especial Interesse Urbanístico da Região do Porto do Rio de Janeiro. Contemplada no Estatuto das Cidades (Lei Federal n 10257/2001) para recuperação de áreas degradadas, é utilizada para requalificar as áreas da cidade, onde existe um interesse imobiliário com demanda acima dos limites da legislação. Algumas das diretrizes contempladas na Operação Urbana Consorciada são:

- Estimular a renovação urbana pela adequação gradativa com uso concomitante portuário de cargas e usos residencial, comercial, serviços, cultural e de lazer;

- Promover investimentos em infraestrutura e reurbanização;
- Implementar melhorias das condições ambientais, mediante ampliação das áreas verdes, da arborização, da capacidade de absorção e escoamento das águas pluviais e da priorização do sistema de transportes com uso de energias limpas;
- Integrar a orla marítima do cais da Gamboa à área central da Cidade do Rio de Janeiro;
- Possibilitar a recuperação de imóveis com a importância para proteção do patrimônio cultural e a criação de circuito histórico-cultural, contemplando a devida identificação dos patrimônios material e imaterial, passado e presente, e capacitação técnica na área de turismo e hotelaria, visando promover o circuito;
- Implantar sistemas viários e de transportes que permitam a melhor circulação e integração dos diversos meios de transporte coletivo;
- Estimular o uso residencial e atividades de ensino.

Este análise do ambiente da Avenida Marechal Floriano foi o resultado do trabalho realizado neste mestrado durante as aulas do ateliê 3. No **APÊNDICE II** podem ser observadas numa maior escala, os planos usados no trabalho.

## **5. PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA AV. MARECHAL FLORIANO**

Os capítulos elaborados até este ponto foram de grande importância para a concessão e elaboração da proposta de intervenção tendo como finalidade melhorar as condições de mobilidade do pedestre na avenida. Uma avaliação dos possíveis problemas e potencialidades presentes na Avenida Marechal Floriano e seus arredores possibilitam uma reflexão e implementação de ações de projeto para melhorar a qualidade arquitetônica e urbana da região.

A análise realizada tanto na avenida quanto nas vias adjacentes serviu para entender o funcionamento e as deficiências do entorno da Avenida Marechal Floriano além da relação com os usuários que por lá transitam diariamente, percebendo que, a falta de espaço público destinado circulação de pedestres foi diminuindo ao longo dos anos para fomentar o uso do transporte privado o que provocou um esvaziamento das edificações da avenida

por não resultar atrativa comercialmente. Os pontos que apresentam mais conflitos urbanos e que deveriam passar por intervenções mais específicas para melhorar o conforto dos seus usuários, são as praças e cruzamentos encontrados ao longo da avenida, que perderam seu uso original como lugar de permanência, transformando-se em simples lugares de passagem. É importante a requalificação da via a fim de melhorar a mobilidade, criando um espaço urbano mais atraente a fim de recuperar a vida urbana e as áreas de permanência no centro da cidade do Rio de Janeiro.

As propostas a serem apresentadas foram baseadas entendendo que cada rua e espaço livre da área de intervenção possui características e elementos diferentes dependendo da relevância histórica, do uso e da época em que essas subáreas surgiram. Na medida do possível, estas características histórico-espaciais serão mantidas,

mas passando por uma intervenção de requalificação a fim de proporcionar na região uma visão homogênea e uma nova identidade através de elementos comuns de mobiliário urbano, pavimento ou vegetação. Por outro lado, pretende-se garantir que as estratégias de ação propostas na região possibilitem o bom uso e sejam acessíveis a toda a população, a fim de permitir um ambiente urbano saudável e seguro que permita contemplar e valorizar tanto o patrimônio arquitetônico existente na região quanto seu uso. Conceber uma proposta que atenda às bases do desenho universal, possibilitando que pessoas com deficiência se desloquem com segurança pela área de estudo a partir do cumprimento das normas técnicas é fundamental para garantir uma boa circulação através dos diferentes espaços livres na área de estudo (Figura 48).

**Figura 48:** Foto Montagem, Proposta de intervenção urbana no entorno da Avenida Marechal Floriano.



Fonte: Desenho do autor, 2021.

Em base nos pontos mencionados acima, este capítulo foi organizado em seis subcapítulos a fim de garantir uma melhor estrutura e compreensibilidade, detalhando a intervenção e a proposta desenvolvida em cada espaço urbano da avenida:

- **Área de intervenção:** Neste capítulo será indicada e delimitada a área de intervenção, explicando e destacando as ruas e espaços onde será realizada a proposta de requalificação.
- **Metodologia da intervenção:** Indicar os métodos e técnicas adotados, com base nas análises e conhecimentos obtidos sobre a área urbana a ser trabalhada, pensando nos documentos históricos, no levantamento arquitetônico e urbano e nos diagnósticos encontrados, assim como em todos os materiais que possibilitaram a materialização da proposta de projeto.
- **Diretrizes Projetuais:** Definir brevemente quais são as estratégias de ação propostas com base em referências tipológicas, a fim de resolver problemas identificados na região ou inclusive melhorar áreas existentes com grande potencial para a região de intervenção.
- **Proposta de intervenção:** apresentar de forma analítica, as ações desenvolvidas para a intervenção na região da Avenida Marechal Floriano com base nas ferramentas utilizadas.
- **Materiais e mobiliário:** descrever em linhas gerais quais materiais e mobiliários urbanos foram escolhidos para o projeto de requalificação urbana e por quê.
- **Circulação de pedestres e veículos:** indicar as mudanças de circulação na Região da Avenida Marechal Floriano após a execução da proposta de intervenção.

## **5.1 ÁREA DE INTERVENÇÃO.**

O produto desta dissertação abrange a Avenida Marechal Floriano e seu entorno imediato, praças, ruas e outros pontos urbanos localizados próximos à avenida os quais fazem parte de seu conjunto serão requalificados juntamente com esta, a fim de ter como resultado um conjunto urbanístico homogêneo. As ruas Acre, Uruguaiana e Teófilo Otoni, assim como outras ruas adjacentes, serão incluídas no projeto, já que são vias essenciais para a conexão da Avenida Marechal Floriano com outros pontos importantes do centro da cidade. A Avenida Marechal Floriano, seu entorno imediato e seu conjunto arquitetônico, constituem um marco na paisagem do centro do Rio de Janeiro e um bem importante para a história e o patrimônio da cidade. O entorno da Avenida Marechal Floriano é incluso na Área de Preservação do Ambiente Cultural (APAC-SAGAS). O projeto de intervenção, que abrange uma área de

aproximadamente 29,5, se dá de duas maneiras: a primeira mediante o projeto de intervenção nas vias, englobando tanto a intervenção na própria Avenida Marechal Floriano quanto nas ruas adjacentes, visando adaptar seu espaço livre melhorando a acessibilidade e priorizando o pedestre na medida do possível. A segunda com o desenvolvimento de projetos específicos nos principais pontos de interesse da região para transformá-los em espaços de convivência.

## **5.2 METODOLOGIA DA INTERVENÇÃO**

O processo metodológico adotado para o desenvolvimento do trabalho, parte do levantamento dos dados históricos, físicos e ambientais presentes atualmente na rua, assim como sua investigação histórica. Também foi realizada uma revisão bibliográfica sobre temática relacionada à análise e mobilidade urbana,

utilizando periódicos acadêmicos, bancos de dados tanto de órgãos públicos quanto de associações privadas, e artigos científicos utilizados durante as aulas como parte do processo de aprendizagem. Com estas informações foi possível traçar um diagnóstico da área para então propor uma intervenção que preserve e valorize o conjunto arquitetônico e urbanístico. A análise e as visitas de campo serviram para identificar as potencialidades e fraquezas do entorno da avenida a fim de agrupá-las e formular as necessidades essenciais a serem tratadas no projeto de requalificação, que são os seguintes:

- Melhorias em **infraestrutura e integração urbana**, permitindo uma melhor acessibilidade para os usuários através da reorganização do tráfego e da implementação de áreas exclusivamente para pedestres, com o objetivo de dar continuidade aos espaços livres, priorizando a circulação de pedestres sobre os veículos.

- Enquanto as **Áreas de Lazer**, ampliar os espaços de permanência localizados nos restaurantes do Largo de Santa Rita e frente ao Colégio Pedro II para permitir uma maior circulação na região. Geração de novos espaços de lazer, instalando mobiliário público e outros elementos comerciais para incentivar o uso de áreas, como é o exemplo da praça frente ao palácio de Itamaraty, a qual possui um grande potencial urbano, mas carece de uso.
- Quanto ao **comércio e moradia**, melhorar o ambiente urbano das vias proporcionando circulações agradáveis e seguras incrementando a circulação da população na região e valorizando-a comercialmente. Tendo como resultado abertura de comércios que possuem um maior horário de uso permitindo a região virar um lugar atrativo para se viver.
- Em relação a **vegetação**, propõe-se manter a vegetação existente assim como colocar nova

vegetação nos lugares onde ela não existe, com o objetivo de gerar um ambiente e circulações acolhedoras devido à sombra que estes geram.

- No que se refere à **memória**, a requalificação urbana da avenida visa aumentar o interesse da população de circular neste espaço tão historicamente importante, permitindo maior visibilidade de sua arquitetura, centros culturais e outros edifícios localizados na região.

Portanto, procurou-se desenvolver uma proposta paisagística e urbana para o entorno da avenida, através da substituição do pavimento e da implementação de mobiliário urbano e vegetação, buscando melhorar a acessibilidade dos pedestres, incentivar o comércio e o uso de seus edifícios que atualmente estão vazios e recuperar a importância urbana que esta avenida teve para o desenvolvimento da cidade desde sua fundação.

### 5.3 DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO

Com base na teoria estudada e nas informações obtidas através da análise realizada, tanto nos edifícios quanto no espaço livre da Avenida Marechal Floriano, podemos ter uma ideia da importância histórica e da relação que a população tem com esta região. Evidenciando a necessidade de proporcionar melhorias em seu entorno imediato, é necessário considerar algumas diretrizes projetuais que ajudem a orientar esta intervenção:

- Destacar o patrimônio arquitetônico e urbanístico tanto da Avenida Marechal Floriano, quanto as ruas e praças adjacentes;
- Definir medidas para dar maior visibilidade à Avenida;
- Valorizar o pedestre mediante implementação de espaços exclusivos para eles;

- Definir diferentes ambientes para a sociabilização no percurso;
- Dotar o percurso de acessibilidade universal e arborização (condições de conforto ambiental: higrotérmico, visual e segurança)
- Desenvolver nova pavimentação, mobiliário urbano que dote a região de uma nova identidade visual mais atrativa;
- Revitalizar as áreas de convivência como as praças e trechos de ligação entre a Avenida Marechal Floriano e a Avenida Presidente Vargas.
- Reavaliar o tráfego veicular do entorno imediato, reorganizando as circulações das vias em função das larguras e capacidade delas.

Em qualquer caso, para atingir estes objetivos, é importante refletir sobre tanto sobre os aspectos teóricos abordados quanto sobre a demanda e as necessidades

por parte da população, com a finalidade de melhorar o ambiente urbano da avenida. É importante gerar espaços de permanência que favoreçam a visibilidade e da Avenida Marechal Floriano garantindo a sobrevivência desta região como um lugar de memória. É necessário construir uma base de projeto coerente para obter ótimos resultados e conseguir um espaço que possa receber novas atividades, usuários de todas as classes sociais e o incentivo do uso dos edifícios, a fim de preservá-los em boas condições, evitando assim o abandono que sofrem atualmente (Figura 49).

Figura 49: Diretrizes de intervenção urbana no entorno da Avenida Marechal Marechal Floriano.



Fonte: Desenho do autor, 2021

#### 5.4 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

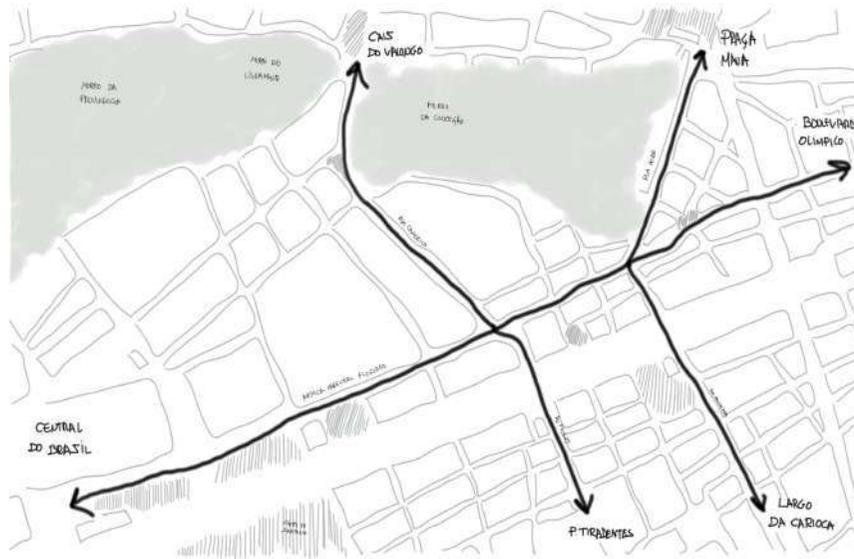
A continuação será apresentada a proposta de intervenção a ser desenvolvida no entorno da Avenida Marechal Floriano, com base nos dados e informações obtidas nos capítulos anteriores. Por se tratar de uma área tão extensa e tendo cada espaço suas próprias peculiaridades, o projeto foi desenvolvido partindo de uma ideia geral de conjunto.

A Avenida Marechal Floriano, a qual tornou-se uma importante artéria de comunicação entre a estação Central do Brasil e outras regiões do Centro financeiro da cidade do Rio de Janeiro, é transitada diariamente por um grande número de pedestres aproveitando-se da sombra de suas densas árvores, as quais proporcionam um clima mais agradável, mas sobretudo, a diminuição na circulação de veículos no seus arredores após as reformas para implantação do VLT. Devido ao mau estado de conservação das calçadas junto a esse baixo tráfego de

veículos, os usuários da avenida apropriaram-se da totalidade do seu espaço público como área de circulação,

caminhando tanto nos trilhos do VLT quanto vias dos carros representando um grande perigo. O objetivo principal do projeto, é portanto, melhorar a qualidade e a acessibilidade do espaço urbano tanto na Avenida Marechal Floriano quanto no seu entorno imediato mediante a supressão do total da circulação de automóveis na Avenida, melhorias e ampliação de calçadas, implantação de mobiliário e criação de novos pontos de permanência na região. O objetivo destas intervenções é criar umas circulações exclusivamente para pedestres, ligando os principais marcos urbanos e comerciais no centro da cidade do Rio de Janeiro (Figura 50).

**Figura 50:** Mapa da área de estudo ressaltando em preto as principais vias de comunicação entre a Avenida Marechal Floriano e outros pontos do centro.



Fonte: Desenho elaborado pelo autor, 2021.

A Avenida Marechal Floriano é cortada ao longo do seu trajeto pela Rua Camerino, Rua Uruguaiana, e Rua Acre. Esse conjunto de vias remanescentes do traçado colonial da cidade, são características devido a sua largura, pois

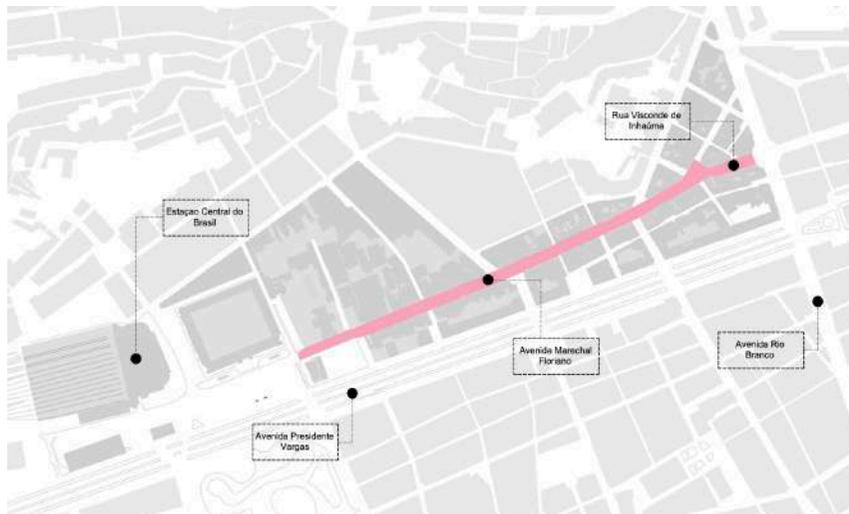
foram as principais vias de circulação entre o centro, a área portuária e a região agrícola na época.

Outro objetivo do projeto é criar uma circulação exclusivamente para pedestres, ligando os principais marcos urbanos do centro da cidade do Rio de Janeiro ligando, recuperando a importância histórica que essas vias tiveram para o desenvolvimento urbano da cidade. A Rua Uruguaiana, antiga Rua da Vala, a Rua Acre, a Rua Camerino e a antiga Rua Larga, foram as principais vias de circulação entre o centro, a área portuária e a região agrícola. Ao eliminar a circulação de automóveis de vias, recupera-se, mediante a criação de um grande calçadão de conexão urbana, a importância histórica e visual dessas vias, que ainda mantêm uma grande quantidade de construções originais em estilo eclético.

### 5.4.1. Intervenção na Avenida Marechal Floriano

O projeto de requalificação da Avenida Marechal Floriano visa à criação de um grande calçadão, exclusivo para a circulação de pedestres, ligando a estação Central do Brasil à Avenida Rio Branco (Figura 51).

**Figura 51:** Mapa do centro do Rio de Janeiro ressaltando em vermelho a área de intervenção.



Fonte: Desenho elaborado pelo autor, 2021.

A intervenção proposta é o resultado da análise e das pesquisas realizadas nos capítulos anteriores. O principal objetivo é melhorar a acessibilidade, segurança e mobilidade da população que passa pela região. Entre as ações a serem executadas destacam-se a eliminação da circulação de veículos ao longo de toda a extensão da avenida, sendo esta apenas permitida, para descarga de mercadorias em horários restritos, também contempla-se a mudança da pavimentação, eliminando desníveis e obstáculos que atualmente dificultam a mobilidade dos pedestres.

O revestimento utilizado nas calçadas existentes da avenida, de aproximadamente 2,5 metros de largura, foi a pedra portuguesa em cores preto e branco, incluindo desenhos geométricos frente a algumas das construções mais representativas. A calçada portuguesa é uma expressão cultural, cujos alicerces remontam a uma herança histórica, de uma mistura de cultura e tecnologia

de construção dos romanos e dos árabes, que acabou por se impor em Portugal no século XIV durante o reinado de D. João II e que, mais tarde, foi exportada a outros países durante o período da colonização. O projeto de intervenção, optará pela preservação e manutenção das mesmas, nivelando as áreas irregulares e repondo as peças faltantes, a fim de manter essas calçadas como vestígio da reforma de alargamento realizada na avenida no início do século XIX.

Em contraste com as calçadas acima mencionadas, as quais mantiveram a mesma estrutura de pedra portuguesa por décadas, as faixas centrais da avenida, formadas originalmente por paralelepípedos de pedra, foram revestidas com asfalto, por ser este um material mais resistente, com o objetivo de melhorar a circulação dos transportes pesados que começaram a frequentar intensamente o centro da cidade. O projeto propõe destinar a via apenas a circulação de pedestres permitindo

a entrada de veículos de forma ocasional, portanto, o asfalto será substituído por piso intertravado transformando o espaço onde atualmente circulam os carros em um grande calçadão. O piso intertravado é composto por blocos de concreto pré-fabricados o qual possui uma excelente aderência. O piso apresenta fissuras entre as peças permitindo que a água escoe e seja absorvida pela terra com maior facilidade garantindo uma drenagem mais efetiva, evitando enchentes e alagamentos frequentes na região. O piso intertravado reflete mais luz do que absorve, portanto a eleição de este material é uma excelente alternativa para conseguir reduzir as altas temperaturas que a região apresenta nos meses estivais, gerando assim, um ambiente onde as pessoas se sentem mais confortáveis em circular. Enquanto à segurança, com uma superfície antiderrapante, o piso intertravado garante maior segurança seja para pedestres, ciclistas e para deficientes

físicos, promovendo maior integração e acessibilidade (Figura 52).

**Figura 52:** Croqui da intervenção na Avenida Marechal Floriano.



Fonte: Desenho elaborado pelo autor, 2021.

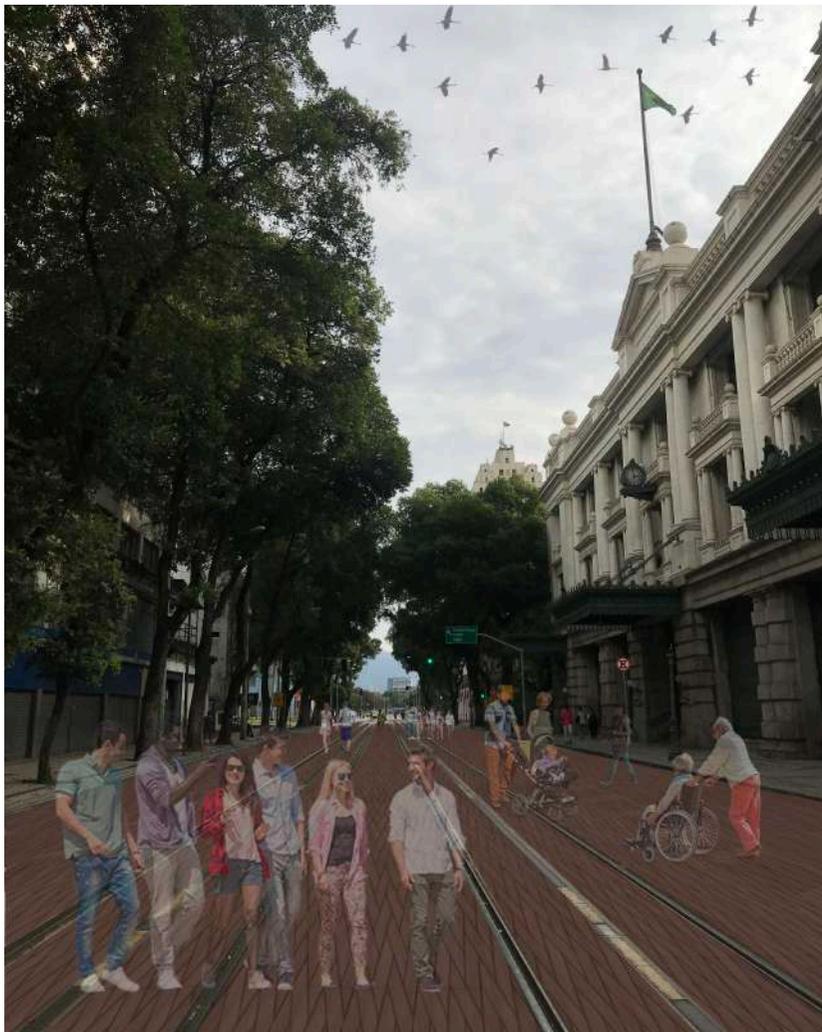
Este material já foi usado recentemente em outras intervenções urbanas no centro do Rio de Janeiro tendo bons resultados, já que, além de ser econômico, não requer ferramentas diferenciadas, qualquer tipo de máquinas e nem mesmo mão de obra especializada, sendo facilmente retirado caso haja necessidade de

intervenções na região. Durante todo o percurso da avenida, nas áreas necessárias ou de possibilidade de passagem de veículos, será utilizado piso hidráulico dimensionáveis e de alerta conforme a normativa NBR 9050, garantindo a acessibilidade e segurança de pessoas com deficiência.

A avenida conta com uma vasta quantidade de árvores que, devido ao seu grande porte, produzem sombra na totalidade do espaço público. Será realizado o trabalho de manutenção nas árvores existentes e outras da mesma espécie serão replantadas no lugar onde estiver faltando.

A intervenção tem como objetivo transformar a Avenida em um grande espaço urbano de circulação, onde as pessoas possam se movimentar livremente. A ausência de mobiliário urbano prevê facilitar a circulação na parte central da avenida, permitindo que as lojas ocupam as calçadas laterais (Figura 53).

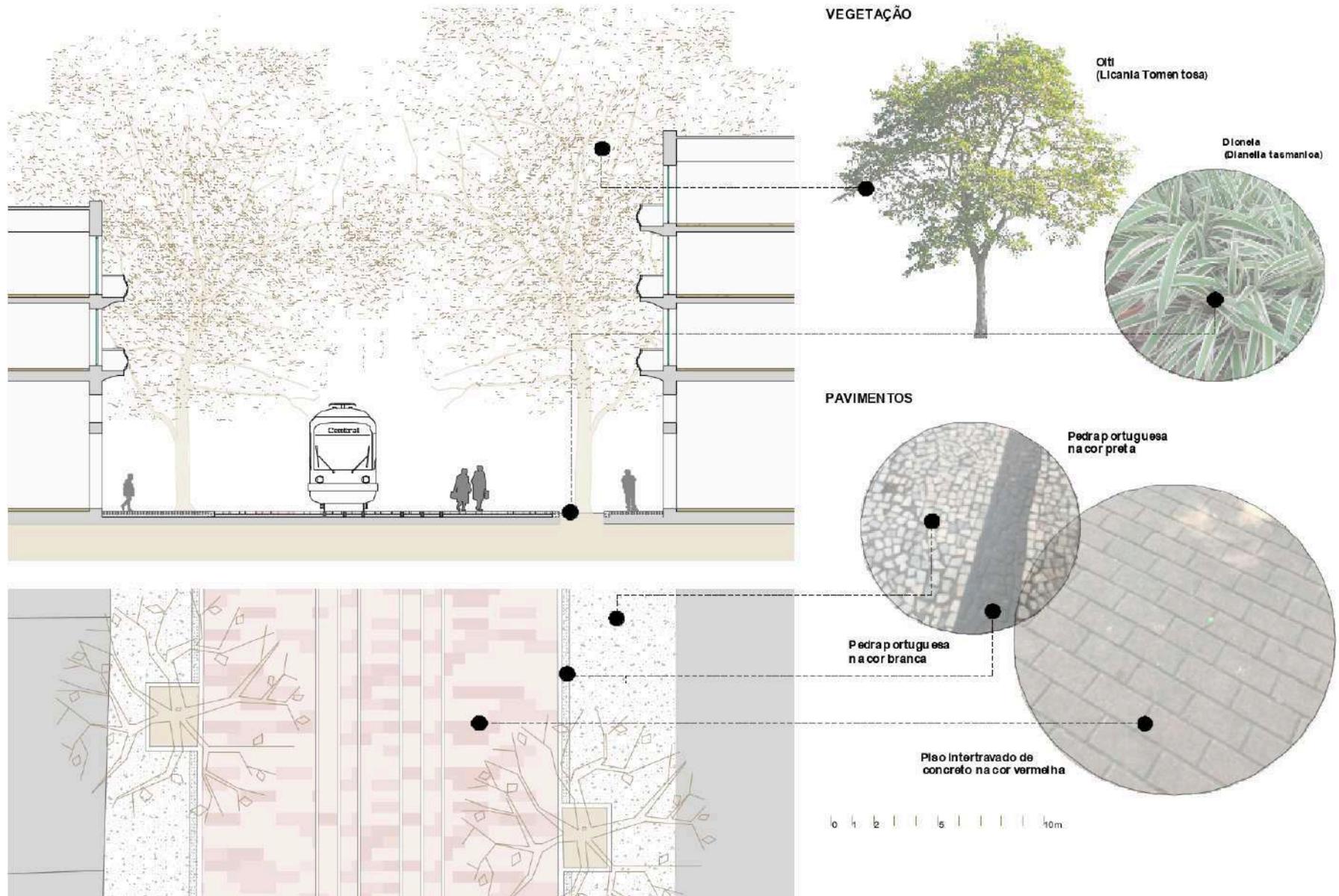
**Figura 53:** Foto Montagem, Proposta de intervenção urbana no entorno da Avenida Marechal Floriano.



Fonte: Desenho do autor, 2021.

No quadro de detalhamentos pode-se observar o resultado da intervenção mostrando como a faixa central da via, situa-se ao mesmo nível que as calçadas existentes, criando um espaço contínuo e muito mais acessível, mas, diferenciando visualmente a nova intervenção mediante o uso de diferentes materiais e texturas (Figura 54).

Figura 54: Diretrizes de intervenção na Avenida Marechal Marechal Floriano.



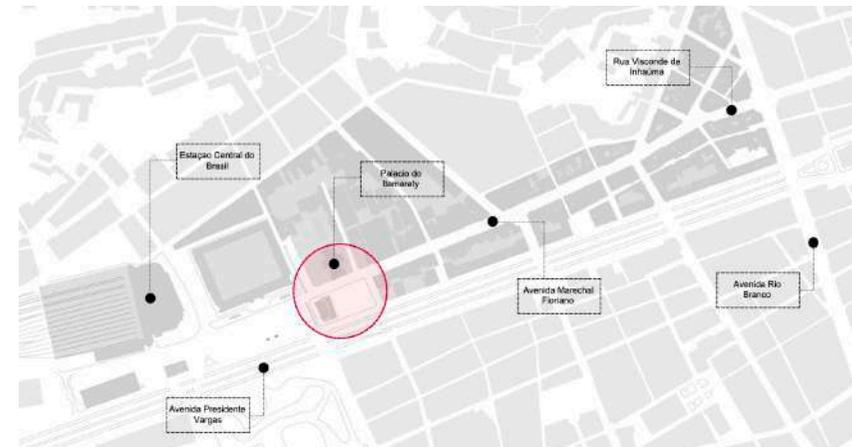
Fonte: Desenho do autor, 2021

#### 5.4.2. Projeto de intervenção no entorno do Museu do Itamaraty

O Palácio do Itamaraty, construção de grande importância histórica e social no desenvolvimento do Brasil, foi construído a partir de um antigo Barão do Café que posteriormente o adotaria para transformar-se em Ministério de Relações Internacionais. A construção encontra-se localizada na Avenida Marechal Floriano 196, sendo a região mais próxima da Praça da República e, portanto, sofrendo grandes modificações urbanas tais como abertura de grandes vias e demolições que marcaram a evolução urbana do centro do Rio de Janeiro. A última grande intervenção no entorno do palácio produziu-se na década de 1990, quando o quarteirão de pequenos sobrados situado entre a Avenida Marechal Floriano e a Avenida Presidente Vargas foi demolido com o objetivo de abrir uma grande praça para dar uma maior visibilidade ao palácio do Itamaraty. Em 1994, o Instituto

dos Arquitetos do Brasil - IAB, organizou um concurso sobre o pedido do palácio, cuja finalidade era remodelar o espaço formado após a demolição e que tinha sido nomeado como “Espaço do Barão do Rio Branco” (Figura 55)

**Figura 55:** Localização da Praça frente ao Palácio do Itamaraty marcado em cor vermelho.



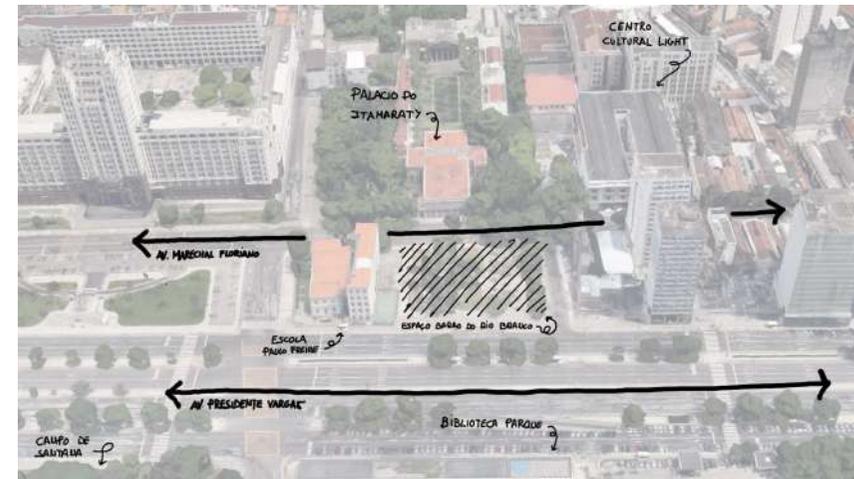
Fonte: Desenho do autor, 2021.

O projeto atualmente executado foi uma adaptação da proposta realizada pelo arquiteto Índio Da Costa. Tendo como premissa a invisibilidade da intervenção dando

maior destaque à construção, a praça foi cortada por palmeiras imperiais simulando uma extensão dos jardins do pátio interno do Palácio, proporcionando a àqueles que passam pela Avenida Presidente Vargas uma vista monumental do edifício. O projeto também contava com um estacionamento subterrâneo e uma área de lazer que acabariam não sendo executados.

Atualmente, a praça configura-se como um grande espaço público sem uso, localizado entre vias por onde circula um grande número de veículos. Apesar deste espaço se localizar próximo a importantes instituições culturais, como a Biblioteca Parque Estadual, o Centro Cultural Light e o próprio Palácio do Itamaraty, a praça é quase sempre pouco frequentada. Como pode ser observado na (Figura 56), A falta de espaços sombreados, a inexistência de mobiliário urbano e as vias que circundam a praça impedindo uma conexão direta entre a mesma e as construções, são algumas das razões pelas quais a praça se tornou um espaço urbano sem vida.

**Figura 56:** Praça frente ao Palácio do Itamaraty, localizada entre as Avenidas Marechal Floriano e Presidente Vargas.



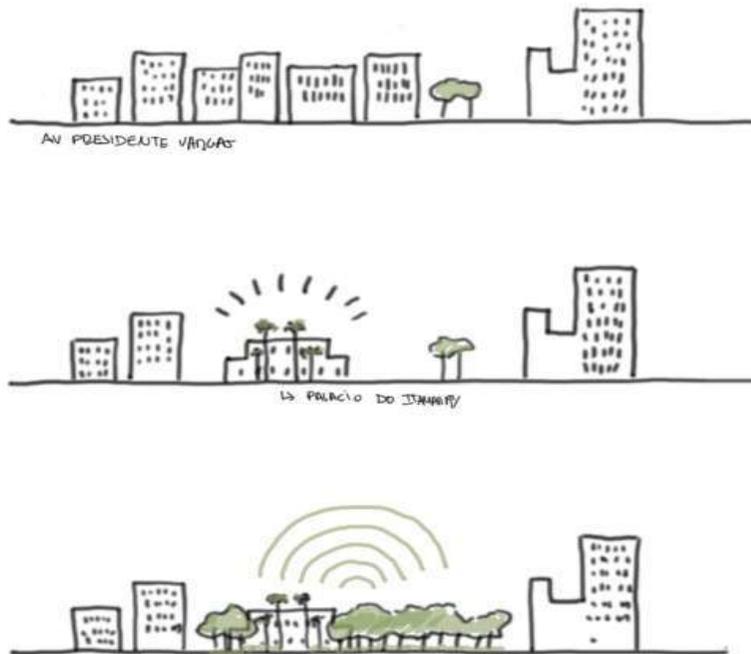
Fonte: Google Maps modificado pelo autor, 2021.

A fim de elaborar uma proposta para melhorar as condições urbanas do espaço, atraindo a população e dando vida a um lugar histórico de tamanha importância, foram efetuadas visitas regulares tanto nos arredores da praça quanto nas construções adjacentes.

O principal problema percebido no espaço foi a falta de sombra e de mobiliário urbano. Devido à orientação e à ausência de edifícios elevados no entorno, o ambiente

recebe muita irradiação solar ao longo do dia, gerando uma grande ilha de calor. Para melhorar a qualidade ambiental, propõe-se a retirada do pavimento existente atualmente na praça, transformando-a em uma grande área verde. (Figura 57)

**Figura 57:** Diretrizes de intervenção na praça frente ao Palácio do Itamaraty



Fonte: Desenho do autor, 2019.

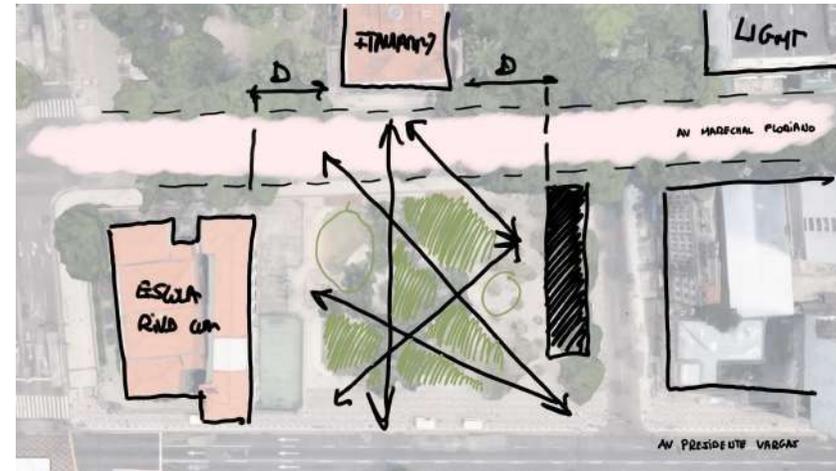
A praça foi projetada com base em traçados geométricos resultantes da disposição dos principais caminhos e percursos de ligação entre os principais pontos urbanos e edifícios do espaço livre a ser projetado. A largura destas artérias foi determinada de acordo com a importância da conexão entre estes pontos, sendo o principal deles a conexão entre o palácio e a Avenida Presidente Vargas. Os polígonos resultantes serão transformados em canteiros com árvores, vegetação e mobiliário urbano, criando um ambiente agradável para permanência.

Embora a região seja fechada ao tráfego de veículos, a praça não será integrada ao palácio por meio do pavimento, a fim de preservar o traçado original da Avenida Marechal Floriano. Seguindo o mesmo método de intervenção que foi adotado para o resto da avenida, as faixas centrais de asfalto serão substituídas por piso

intertravado, facilitando a circulação e mobilidade dos pedestres na cor vermelha

As calçadas, com acabamento em mosaico de pedra portuguesa, existentes tanto na Avenida Marechal Floriano quando na Avenida Presidente são mantidas passando por processo de conservação. As faixas centrais da Avenida Marechal Floriano, com acabamento em asfalto serão substituídas por piso intertravado na cor vermelha, facilitando a circulação e mobilidade dos pedestres. A pavimentação da praça será integrada com a pavimentação da Avenida Presidente Vargas, proporcionando uma continuidade visual entre elas e incentivando a circulação de pedestres entre esta e a Marechal Floriano, como pode ser observado na (Figura 58).

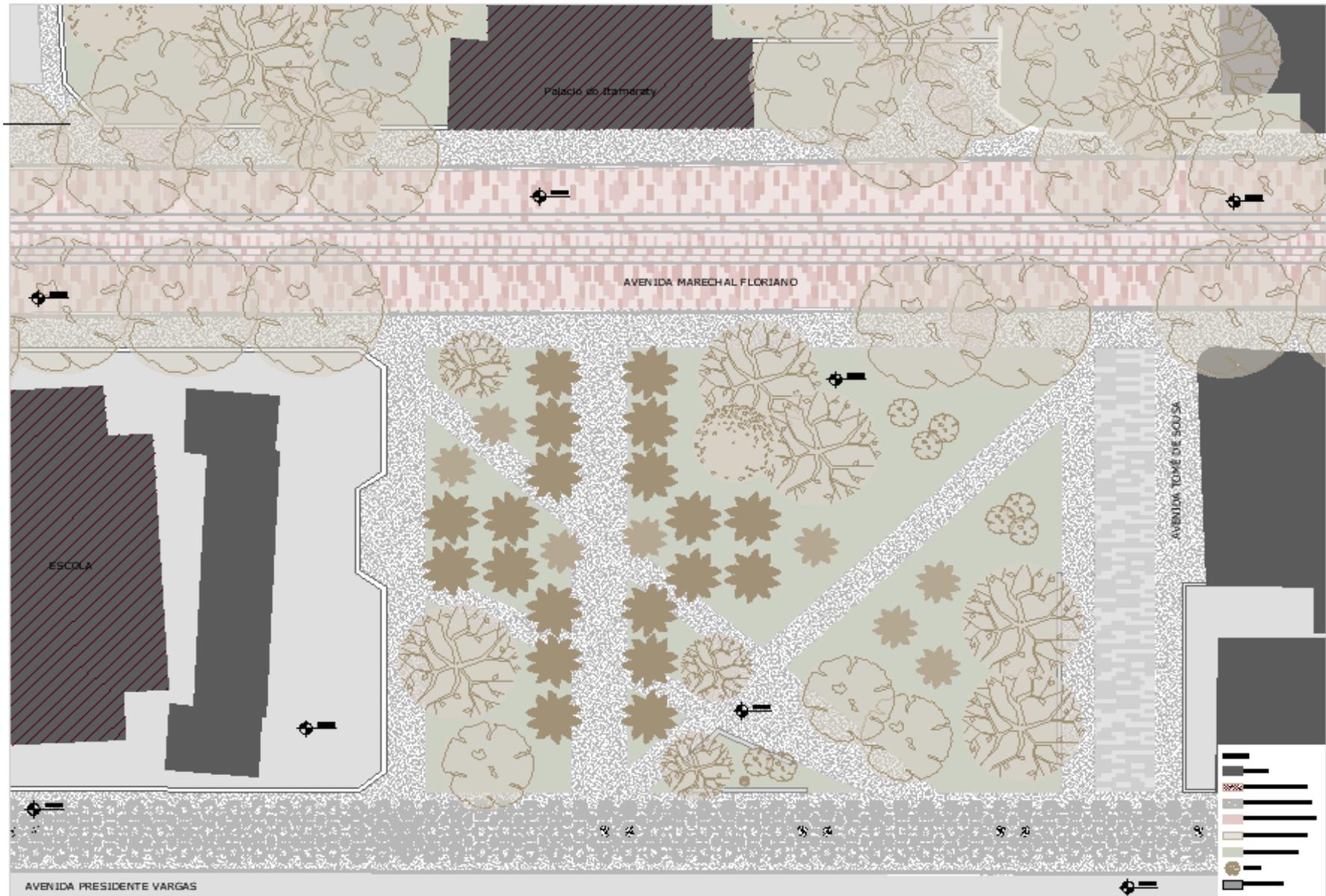
**Figura 58:** Diretrizes projetadas de intervenção na praça frente ao Palácio do Itamaraty.



Fonte: Google Maps modificado pelo autor, 2021.

Devido à importância e às condições do local, este foi o ponto da avenida que recebeu uma maior intervenção, como pode ser observado na planimetria a seguir. (Figura 59 e 60)

Figura 59: Projeto de intervenção na Avenida Marechal Marechal Floriano



Fonte: Desenho do autor, 2021

Figura 60: Projeto de intervenção na Avenida Marechal Marechal Floriano

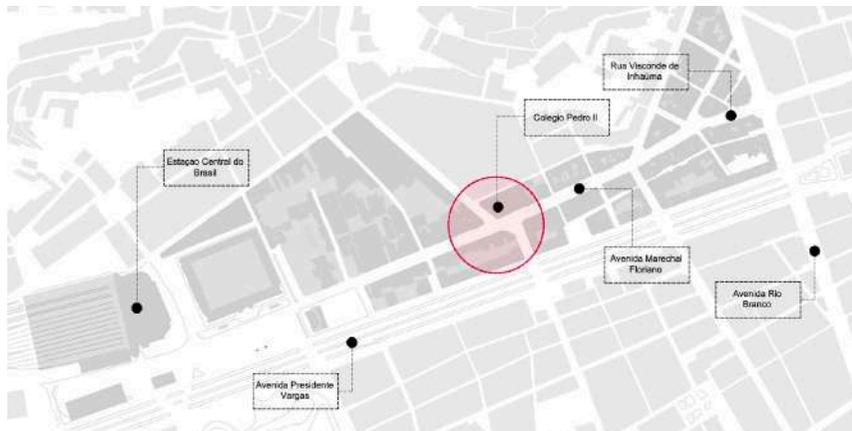


Fonte: Desenho do autor, 2021

### 5.4.3 O entorno do Colégio Pedro II

O cruzamento entre a Avenida Marechal Floriano e a Rua Carneiro é outro dos espaços urbanos da via onde encontramos uma construção de grande importância na história da cidade. Antes das reformas de Pereira Passos, encontrava-se neste local a igreja de São Joaquim, a qual seria demolida em 1837 para a construção do Colégio Pedro II, o primeiro colégio de instrução secundária oficial do Brasil (Figura 61).

**Figura 61:** Localização do Colégio Pedro II.



Fonte: Desenho do autor, 2021.

O edifício foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em 1983, mas, apesar de sua grande relevância histórica e arquitetônica, o entorno imediato do edifício encontra-se degradado e em péssimo estado de conservação. As obras realizadas na região coincidindo com os Jogos Olímpicos de 2016, trouxeram várias mudanças e melhorias no seu espaço urbano. A faixa da avenida situada imediatamente na frente da escola foi fechada ao passo de veículos, proporcionando ao entorno uma maior segurança e acessibilidade. Atualmente, a região concentra um grande fluxo de veículos por tratar-se de uma importante ligação entre a região portuária e a Avenida Presidente Vargas. As calçadas nesta área, por onde também circula um grande número de pedestres diariamente, são estreitas e descontínuas dificultando a mobilidade dos seus

viandantes. Na Rua Camerino, principal via de conexão entre o centro e a região cultural conhecida como Pequena África não há sombra alguma, pois a via carece de vegetação tornando-a pouco agradável para caminhar.

Apesar destes problemas, a região tem um grande potencial urbanístico. A Rua Camerino é larga o suficiente como para conseguir melhorar a mobilidade dos pedestres sem prejudicar o tráfego de automóveis. Atravessando a Avenida Marechal Floriano, logo em frente à escola Pedro II, encontramos um grande espaço livre, resultado das intervenções do Plano Agache, e que atualmente não possui nenhuma função nem mobiliário urbano. (Figura 62).

**Figura 62:** Espaço sem uso frente ao Colegio Pedro II



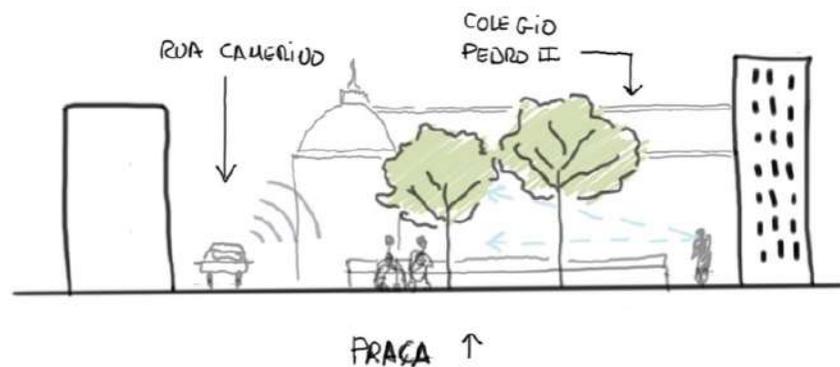
Fonte: Fotografia do autor, 2019.

As diretrizes utilizadas para a requalificação serão melhorar as condições de mobilidade alongando e alinhando as calçadas, implantando uma ciclovia para melhorar a comunicação com a região portuária, e

colocando vegetação para melhorar a qualidade ambiental e climática do entorno gerando um espaço mais agradável para circulação de pedestres. O grande espaço livre será transformado em praça, possuindo vegetação e áreas para descanso, tendo como finalidade a construção de um novo ponto de permanência na avenida (Figura 63).

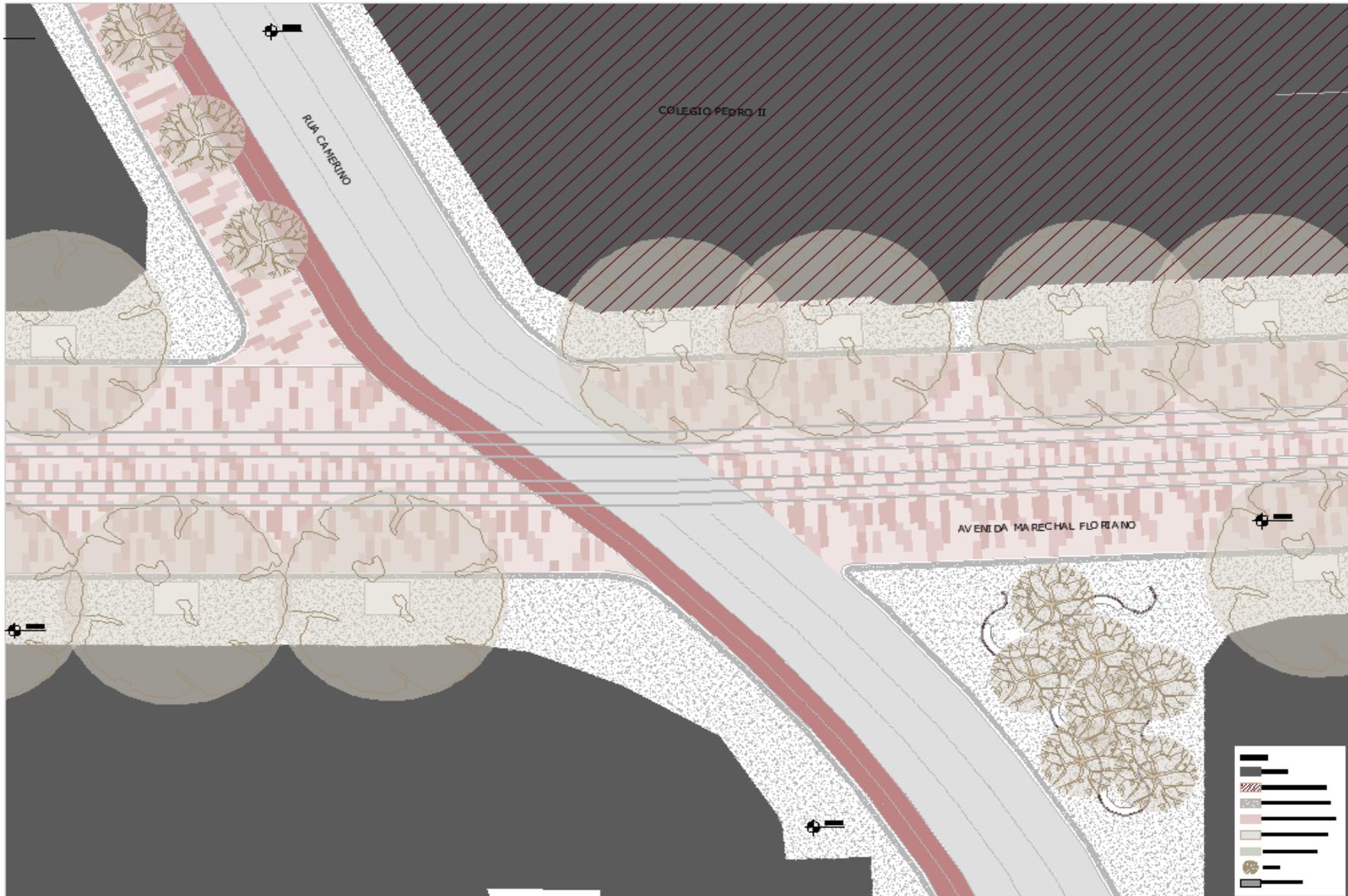
Os materiais, pavimentos, vegetação e outros elementos de mobiliário urbano seguirão o mesmo padrão do projeto geral da avenida, como pode ser verificado na seguinte planimetria (Figura 64 e 65).

**Figura 63:** Proposta de intervenção no espaço frente ao Colégio Pedro II.



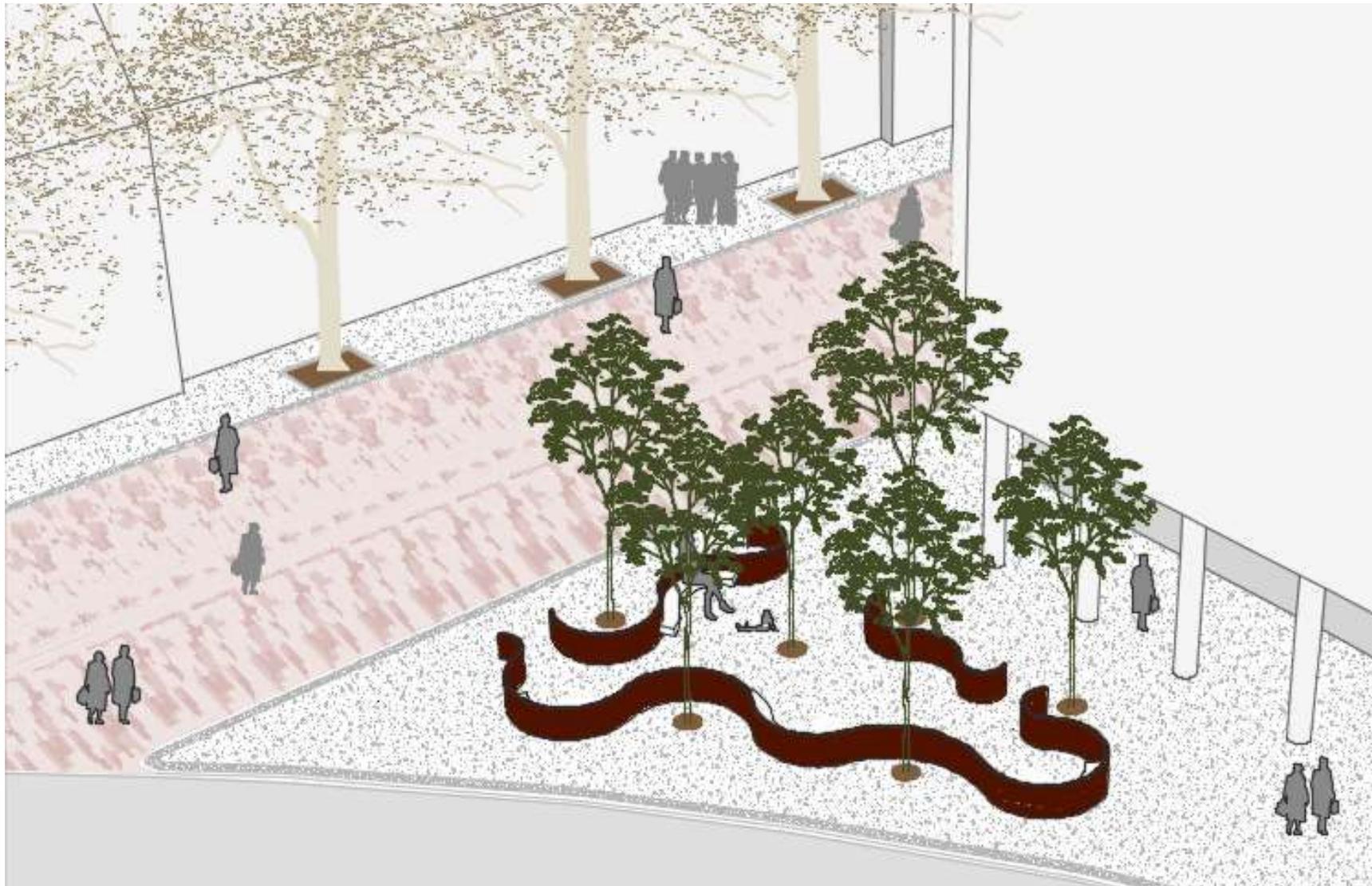
Fonte: Desenho do autor, 2021.

Figura 64: Projeto de intervenção na Avenida Marechal Floriano, frente ao Colégio Pedro II



Fonte: Desenho do autor, 2021

**Figura 65:** Projeto de intervenção na Avenida Marechal Floriano, frente ao Colégio Pedro II

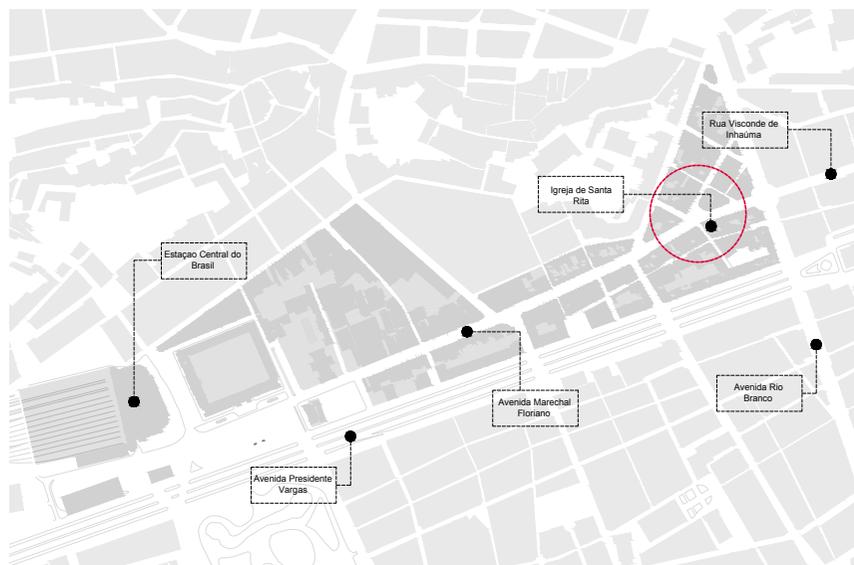


Fonte: Desenho do autor, 2021

#### 5.4.4. O Largo de Santa Rita

Outro importante ponto da Avenida Marechal Floriano, que será requalificado com o objetivo de transformá-lo em outro espaço de permanência vinculado à avenida, é o Largo de Santa Rita, localizado no extremo final da avenida, dando início a da Rua Inhaúma. (Figura 66).

**Figura 66:** Localização do Largo de Santa Rita.



Desenho do autor, 2021.

O Largo de Santa Rita nasceu muito antes do que a própria Rua Larga. No século XVIII um comerciante português comprou uma charada aos pés do morro da Conceição onde construiu uma Capela em homenagem a um quadro de Santa Rita de Cássia trazido de Lisboa. Perto da Igreja localizava-se o cemitério dos pretos novos, desaparecido por falta de espaço durante as reformas urbanas realizadas pelo marquês do Lavradio. Um cruzeiro de pedra, construído em comemoração às almas dos escravos ali enterrados, manteve-se lá até que, em 1882, foi demolido para construir um chafariz, abastecido pelas águas do aqueduto da Carioca através de um encanamento de chumbo, importado da Inglaterra. O chafariz foi substituído por uma fonte de ferro fundido, que foi transferida para o Campo de São Cristóvão em 1904 devido às obras de alargamento da rua Visconde de Inhaúma (Figura 67).

**Figura 67:** Largo de Santa Rita antes do alargamento da rua Visconde de Inhaúma, iniciado em 1904.



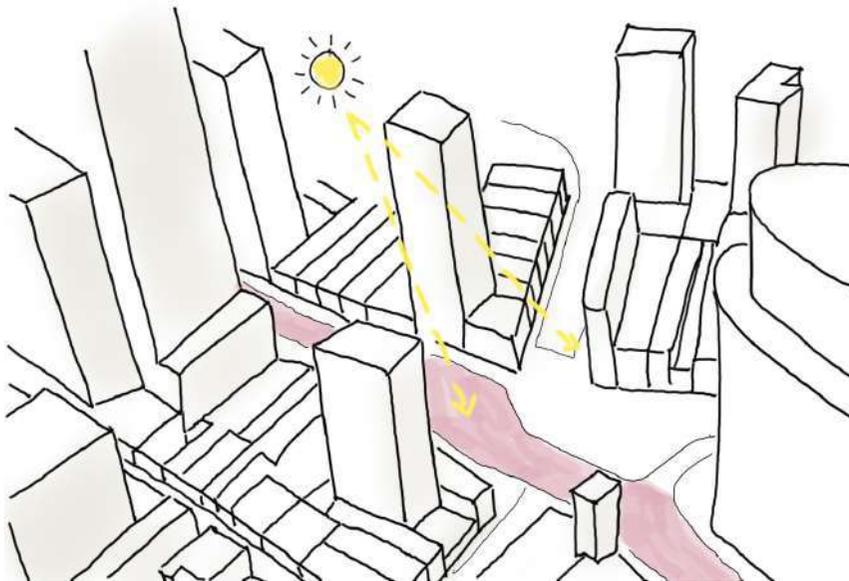
Fonte: Biblioteca Nacional Digital, 2021.

Atualmente o Largo de Santa Rita é formado por um cruzamento de ruas que foram surgindo nas sucessivas reformas que ao centro da cidade do Rio de Janeiro atravessou ao longo de seu desenvolvimento urbano. Originalmente a região era ponto de encontro da população e, sobretudo dos escravos, que durante a

época colonial iam buscar água no chafariz ali construído. A modernização no sistema de abastecimento de água e mais tarde à adaptação das ruas à passagem de veículos, fez com que o largo perdesse tanto o chafariz quanto sua concepção original como lugar de sociabilização da população carioca. A verticalização dos edifícios do entorno, consequência das reformas produzidas no final do século XX, desconfiguraram a paisagem urbana e arquitetônica original da região, formada por pequenos sobrados, e tendo como principal ponto de destaque a igreja de Santa Rita. O resultado de tais reformas foi a transformação do Largo em um espaço urbano pouco atraente para permanecer nele, e, conseqüentemente, incentivando o abandono tanto de suas construções quanto dos interesses comerciais. Também deve-se destacar que a mudança na tipologia de suas edificações, implantadas em um traçado de ruas estreitas, teve como

consequência que estas vias foram transformadas em lugares com uma atmosfera escura e estreita sendo pouco agradáveis para circulação. A ausência de vegetação nesta região é também um dos fatores que contribuem para tornar este um ambiente desconfortável para se permanecer (Figura 68).

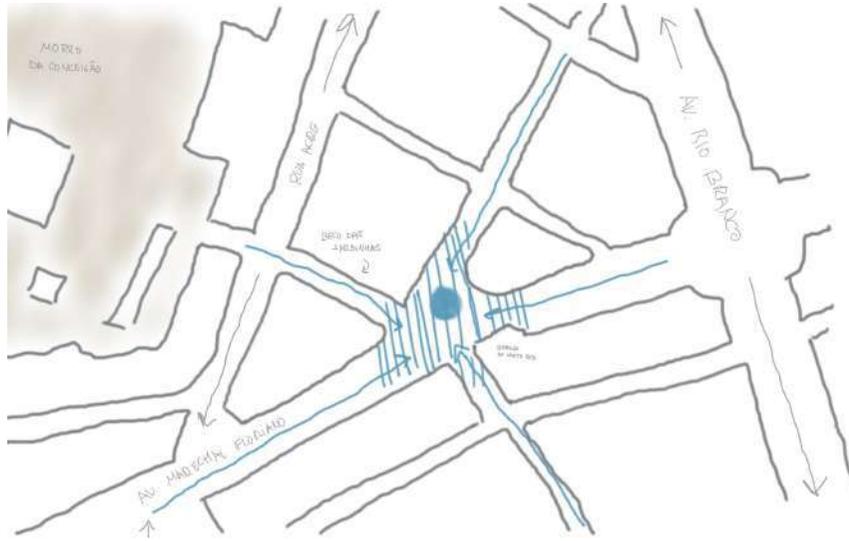
**Figura 68:** Croqui do Largo de Santa Rita



Fonte: Desenho elaborado pelo autor, 2021.

Apesar destes problemas, o espaço ainda possui um grande potencial. Embora muitos dos edifícios atuais da via sejam construções envidraçadas de grande porte, o entorno do Largo ainda conserva quase todos os sobrados ecléticos originais construídos no início do século XX. A Igreja de Santa Rita, que é muito conhecida e frequentada, além do cemitério de escravos, descoberto durante as obras de instalação do VLT, constituem-se como elementos históricos ou culturais que podem ser usados para reativar a vida urbana do lugar. O projeto proposto procurará, portanto, gerar uma centralidade urbana neste ponto da Avenida Marechal Floriano (Figura 69).

**Figura 69:** Largo de Santa Rita antes do alargamento da rua Visconde de Inhaúma, iniciado em 1904.

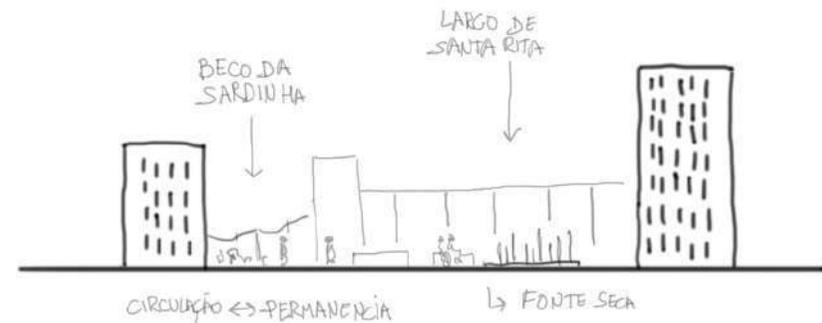


Fonte: Desenho elaborado pelo autor, 2021.

O projeto de requalificação do Largo de Santa Rita, visa reativar este espaço urbano como um lugar de permanência. Para isso, propõe-se fechar a circulação de veículos de todas as ruas adjacentes ao Largo, melhorando a acessibilidade e visibilidade entre elas. No centro do largo, propõe-se a instalação de uma fonte seca

que traz a referência da existente no local originalmente. Também se propõe a instalação de bancos com a finalidade de incentivar os pedestres a permanecerem no local (Figura 70).

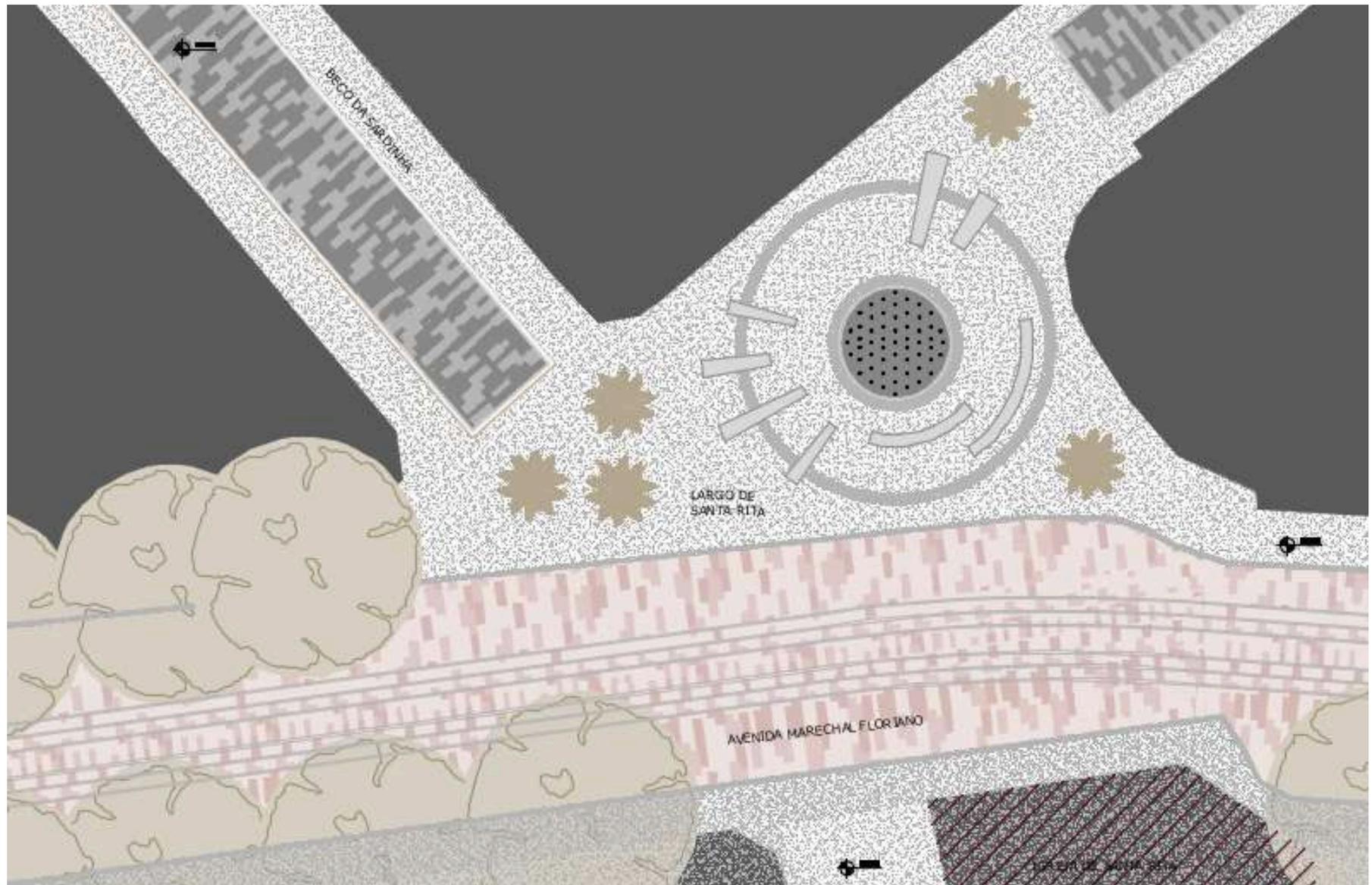
Figura 70: Largo de Santa Rita antes do alargamento da rua Visconde de Inhaúma, iniciado em 1904.



Fonte: Desenho elaborado pelo autor, 2021.

Os materiais, pavimentos, vegetação e outros elementos de mobiliário urbano seguirão o mesmo padrão do projeto geral da avenida, como pode ser verificado na seguinte planimetria (Figura 71).

Figura 71: Projeto de intervenção na Avenida Marechal Floriano, frente ao Largo de Santa Rita.



Fonte: Desenho do autor, 2021

## 5.5 MATERIAIS E MOBILIARIO

Para os materiais usados no projeto de requalificação da avenida, optou-se por materiais que ofereçam baixo custo e manutenção.

Para a pavimentação, optou-se pela remoção do asfalto existente e a regularização em conjunto com a instalação de blocos intertravados melhorando as condições de acessibilidade da avenida.

Pensando no conforto térmico, buscou-se aumentar os espaços verdes e o sombreamento por elementos vegetativos em todo o espaço.

A proposta da intervenção visa não só melhorar a circulação dos usuários que transitam pela avenida, mas também seu uso como espaço de permanência em escala local, pretendendo requalificar áreas que mesmo assim sendo bem arborizada e com potencial para atividades dos do público que trabalha no entorno, atualmente tem pouco uso.

A integração dos espaços é feita também através do mobiliário urbano (figura 72). São propostos bancos fixos, posicionados ao longo da avenida gerando espaços de permanência e criando uma unidade visual no seu entorno.

**Figura 72:** Exemplo de mobiliário urbano utilizado na avenida



Fonte: <https://pt.dreamstime.com/banco-concreto-moderno-no-jardim-image105614558>, 2022.

## 5.6 CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES E VEÍCULOS

A concepção da proposta de projeto aqui apresentada foi formulada com base a melhorar as condições de mobilidade, segurança e acessibilidade dos pedestres em uma via urbana de grande valor histórico e arquitetônico. A intenção do projeto é conquistar o espaço livre que antes era utilizado pelos carros e devolvê-lo aos pedestres, que, usando esse espaço público para realizar suas atividades cotidianas, dão vida às cidades.

A partir das análises e das visitas de campo realizadas na avenida conseguimos demonstrar que o fechamento desta via à circulação de veículos não afetaria a mobilidade e o uso da região.

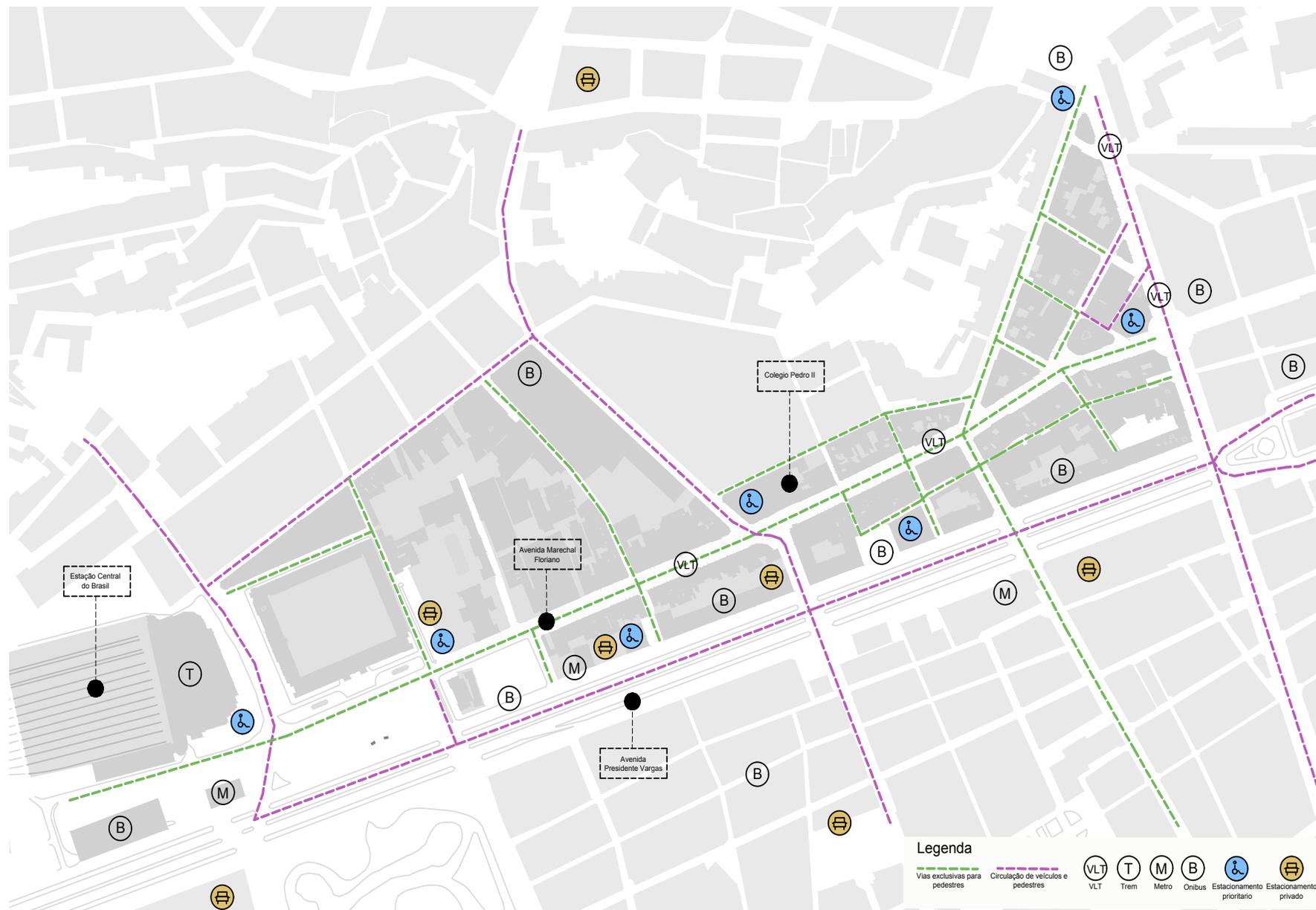
A considerável diminuição do número de veículos que circulam pela Avenida Marechal Floriano após as obras de construção do VLT, a proximidade de outras vias que por sua dimensão suportam um grande volume de tráfego, e à

grande quantidade de pontos de transporte público ao longo da avenida, foram os fatores determinantes na decisão de transformar o lugar em uma via exclusivamente para pedestres.

A carga e descarga de mercadorias nas lojas e empresas da avenida não será afetada, pois a passagem desses veículos será liberada em determinados horários para realizar essa função. Veículos para manutenção, coleta de lixo assim como outros transportes essenciais também serão liberados para circulação pela avenida. Vagas de estacionamento exclusivas para pessoas com problemas de mobilidade ou emergências serão disponibilizadas em diferentes pontos nas adjacências da avenida.

O mapa a seguir mostra as mudanças e distribuição das circulações e pontos de transporte coletivo após a intervenção (Figura 73).

Figura 73: mudanças e distribuição das circulações e pontos de transporte coletivo após a intervenção



Fonte: Desenho do autor, 2021

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Frequentemente costumamos pensar que intervenções urbanas eliminando a circulação de veículos priorizando a de pedestres apenas é possível ser realizada em países da Europa ou nos Estados Unidos, onde de fato, esse tipo de intervenções é cada vez mais frequente. Neste trabalho foi possível demonstrar e trazer como referência várias intervenções, das mais diversas escalas realizadas em várias cidades brasileiras, onde, após a eliminação da circulação dos carros, o espaço se tornou muito mais seguro e confortável, gerando pouco recuperando novos espaços culturais nas cidades. Portanto, é necessário e de grande importância refletir sobre intervenções urbanas que priorizam o uso do seu espaço livre por parte da população melhorando a sustentabilidade, a integração social e a qualidade de vida dos seus habitantes.

A Avenida Marechal Floriano, situada no Centro Histórico da Cidade do Rio de Janeiro, e repleta de importantes

construções que foram consolidando-se ao longo do desenvolvimento urbano da cidade, entrou em um processo de esquecimento e degradação das calçadas e dos seus espaços livres devido à valorização do excessivo uso de automóvel em vias que não tinham sido projetadas para essa finalidade.

Os espaços livres, são parte da história do desenvolvimento das cidades, e portanto, devem tratados como espaços culturais a serem preservados. É através desses espaços livres que se reconhece o patrimônio edificado, afinal ele não teria o mesmo valor sem o entorno onde está inserido.

A proposta desta Dissertação tem como objetivo elaborar um projeto de requalificação urbana que atenda às particularidades inerentes à melhora da mobilidade urbana e a valorização da ambiência da Avenida Marechal Floriano, inserida no plano de conservação APAC-SAGAS.

Dessa forma, a análise realizada no entorno da Avenida permitiu identificar a degradação do espaço urbano que foi ocasionada por diversos processos e reformas urbanas realizadas no Centro do Rio de Janeiro ao longo do seu desenvolvimento urbano sem planejamento voltado ao pedestres associadas à falta de dispositivo legal ou regulamentação. Esse cenário, além de interferirem negativamente na população, também interferem na degradação da ambiência urbana e falta de preservação da paisagem cultural da avenida.

Foi possível, assim, elaborar um projeto de requalificação urbana, no qual fossem estabelecidos parâmetros, diretrizes e outras soluções, baseados nos aspectos analisados no Capítulo 1 e no Capítulo 2 sobre requalificação de vias urbanas voltada ao pedestre. Logo, considera-se que o objetivo do trabalho tenha sido atingido.

Com isso, espera-se que ocorram desdobramentos desta pesquisa. Percebe-se que existem outras vias adjacentes no entorno da Avenida Marechal Floriano, como a Rua Acre e a Rua Uruguaiana, que também deveriam ser analisadas a partir de uma mesma abordagem, caso a caso, com o intuito de elaborar novas propostas que possam vir favorecer a mobilidade e um melhor uso do espaço urbano reduzindo a circulação de veículos a favor dos pedestres.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, Maurício de **A. Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. 3 ed. Rio de Janeiro: IplanRio, 1997. 147p
- ALVES PONTES, Ludmila. **A visão de um brasil urbano: o Rio de Janeiro na obra de Lima Barreto** Juiz de Fora, 2009
- ANDREATTA, Verena. **Cidades Quadradas, paraísos circulares** - os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX. Rio de Janeiro: Mauad Editora, 2006. 212p.
- ARAÚJO, A., & ARAUJO, M. **Arborização Urbana**. Curitiba: CREA-PR, 2011.
- ASCHER, F. (2012). **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo, São Paulo: RG.
- BARRETO, Afonso Henriques de Lima. **Toda crônica: Lima Barreto**. Beatriz Resende e Rachel Valença (orgs.). Rio de Janeiro: Agir, 2004.
- BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo. Editora Perspectiva. 3ª edição, 1997.
- BLAKE, Peter. **Form Follows Fiasco: Why Modern Architecture Hasn't Worked Out**. Boston: Little Brown, 1974.
- CASTRO, Celso. Narrativas e imagens do turismo no Rio de Janeiro. In VELHO, Gilberto (org). **Antropologia Urbana: Cultura e Sociedade no Brasil e em Portugal**. Jorge Zahar, Rio de Janeiro, 2006
- COHEN, Alberto; GORBERG, Samuel. **Rio de Janeiro: o cotidiano carioca no início do século XX**. Rio de Janeiro: Editora AA Cohen, 2007. 132p.
- COSTA, Lucio. Documentação necessária. In: Revista do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde; Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, n. 1, 1937, p. 31-39.
- DAMATTA, Roberto. **A casa e a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil**. 5a ed. Rio de Janeiro: Rocco, 1997
- FREYRE, Gilberto. Sobrados e mucambos: decadência do patriarcado e desenvolvimento urbano. São Paulo: Global, 2006.
- GEHL, Jan. **Ciudades para la gente**. - 1a ed. -Ciudad Autónoma de Buenos Aires: infinito, 2014.
- GERSON, Brasil, 1904-1981. **História das ruas do Rio de Janeiro**, 6ª ed. - Rio de Janeiro, 2015.
- GOLD, Philip A. **Melhorando as Condições de Caminhada em Calçadas**. São Paulo: Gold Projects, 2003.
- GEORGE, Pierre. **Diccionario Akal de Geografía**. Madrid: Akal Ediciones, 2004. p. 101- 102.
- GOITIA, Fernando Chueca. **Breve história do urbanismo**. Lisboa. Editorial Presença. 4ª ed., 1982

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. Censo Demográfico 2010. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=411275&idtema=90 &search=parana|jesuitas|censo-demografico-2010:-resultados-da-amostra-caracteristicas-da-populacao-> (Acesso em 07 de março de 2014).

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**/ Jane e Jacobs; tradução Carlos S. Mendes Rosa. - 3ªed. - São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

LERNER, J. **Acupuntura Urbana**. Rio de Janeiro: Record. 2003.

LIMA, Barreto, Afonso Henriques de. **Clara dos Anjos**. São Paulo: Brasiliense, 1921-1922 (1976)

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. (M. C. Afonso, Trad.) Edições 70. 2018.

MACEDO, Silvio Soares. **Quadro do paisagismo no Brasil**. São Paulo: Quapá/ FAUUSP, 1999.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. PlanMob - Construindo a cidade sustentável 1 - **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília: Ministério das Cidades. 2007.

**Mobilize Brasil**. 2008. Disponível em Mobilidade Urbana Sustentável: <http://www.mobilize.org.br/> (acesso em junho de 2014).

MONTEZUMA, Roberto. **Arquitetura Brasil 500 anos**. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2002.

PINHEIRO, Augusto Ivan F. Corredor Cultural, Um Projeto de Preservação para o Centro do Rio de Janeiro. In: TURKIENICZ, MALTA (org.) **Desenho Urbano**. São Paulo: PINI, 1985.

SANTOS, C. d. **Quando a rua vira casa**. São Paulo: Projeto. 1985. SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec. 1996.

SANTUCCI, Jane. **Cidade Rebelde: as revoltas populares no Rio de Janeiro no início do século XX**. Rio de Janeiro: Cada da Palavras, 2008. 183p.

SAUER, C.O. A morfologia da paisagem. In: **Paisagem, Tempo e Cultura**. CORRÊA, R.L.; ROSENDAHL, z. (orgs.). Rio de Janeiro: EDUERJ, 1998 (1925).

TORRES, F. P. Guia de Acessibilidade Urbana - Fácil acesso para todos. Belo Horizonte: CREA-MG. 2006.

TURAZZI, Maria Inez. Marc Ferrez. São Paulo: Cosac & Naify, 2000.

VASCONCELLOS, E. A. **A Cidade, o Transporte e o Trânsito**. São Paulo: Editora PROLIVROS Ltda. 2005.

**APÊNDICE I : ANÁLISE DAS  
REFERÊNCIAS PROJETUASIS**

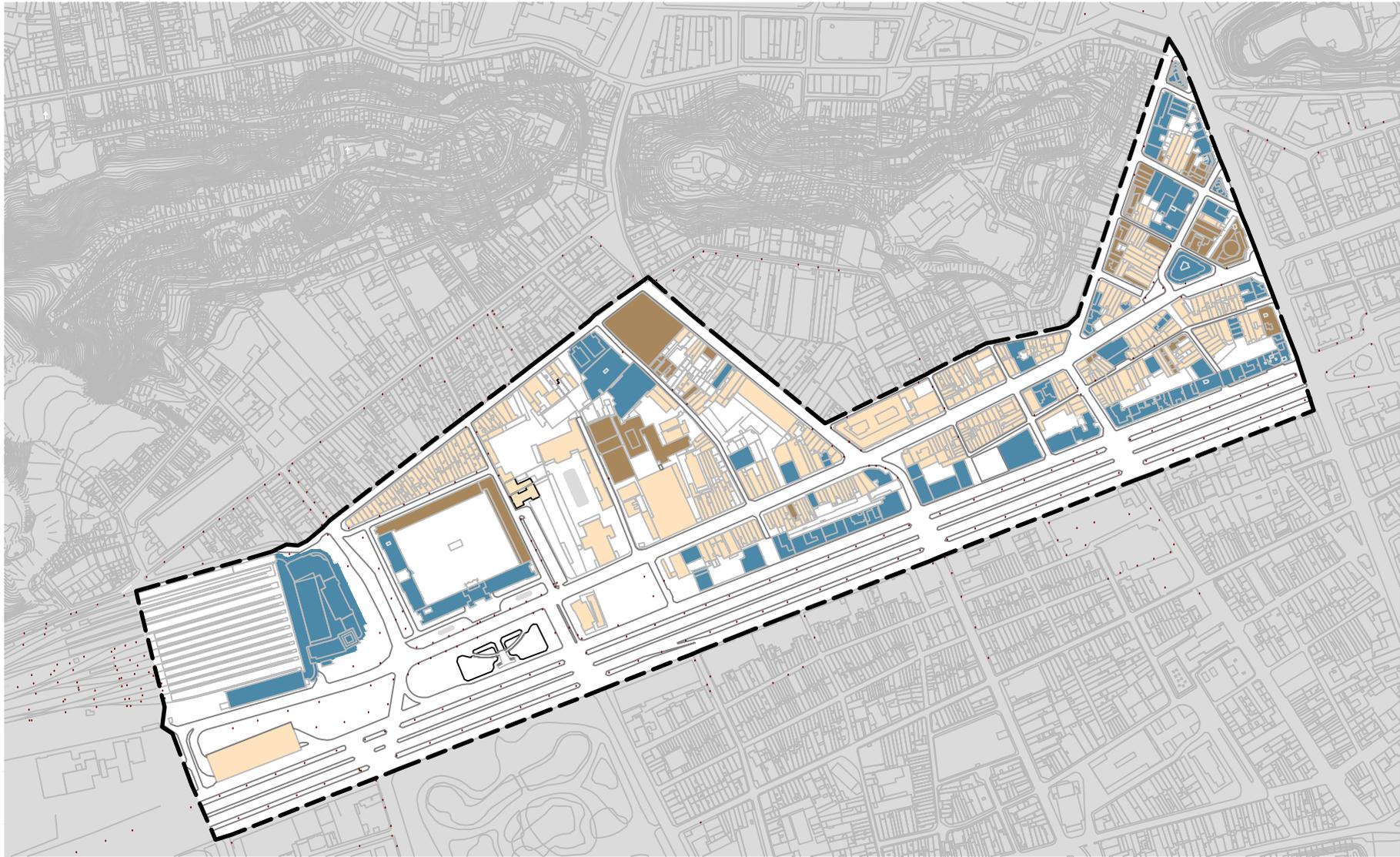
## REFERÊNCIAS PROJETUAIS NO BRASIL

REFERÊNCIA	ESTADO INICIAL				ESTADO ACTUAL				RESULTADOS	
	MOBILIDADE	ACESSIBILIDADE	MOBILIARIO URB.	VEGETAÇÃO	MOBILIDADE	ACESSIBILIDADE	MOBILIARIO URB.	VEGETAÇÃO	MELHORAS	DEFICIÊNCIAS
<p>Calçadão de Bangu. Rio de Janeiro, Brasil</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grande parte do espaço livre da via é utilizado para a circulação de veículos.</li> <li>-Circulação de veículos particulares e ônibus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Calçadas estreitas e pavimento irregular. Degraus existentes ao longo do percurso.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobiliário urbano inexistente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vegetação formada por amendoeiras, situadas aleatoriamente na calçada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A totalidade do espaço livre da via é destinado à circulação de pedestres.</li> <li>- Transporte coletivo por meio de metro e pontos de ônibus situados nas imediações da região</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Substituição do pavimento. Nivelamento das faixas de rodamento e calçadas para facilitar a acessibilidade do entorno.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobiliário urbano inexistente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vegetação existente antes da intervenção mantida.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Aumento do espaço para a circulação de pedestres, proporcionando mais segurança e conforto.</li> <li>- Redução dos níveis de poluição, ruído e deterioração do patrimônio construído.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Falta de mobiliário urbano e espaços de permanência.</li> <li>- Falta de vegetação.</li> <li>-A cobertura da área da loja é de metal e gera muito calor.</li> </ul>
<p>Rua São Jose Recife, Brasil.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grande parte do espaço livre da via é utilizado para a circulação de veículos.</li> <li>- Circulação de veículos particulares e ônibus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Calçadas estreitas compartilhadas por pedestres, mobiliário urbano e vegetação.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobiliário urbano escasso, espalhado em pontos aleatórios ao longo das calçadas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vegetação formada por Otis, situados aleatoriamente na calçada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A totalidade do espaço livre da via é destinado à circulação de pedestres.</li> <li>- Transporte coletivo por meio de metro e pontos de ônibus situados nas imediações da região.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nenhuma melhoria de acessibilidade foi implementada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobiliário urbano inexistente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vegetação existente antes da intervenção mantida.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Aumento do espaço para a circulação de pedestres, proporcionando mais segurança e conforto.</li> <li>- Redução dos níveis de poluição, ruído e deterioração do patrimônio construído.</li> <li>-Aumento da quantidade de lugares para permanência na região.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-A maior parte dos edifícios não é utilizada.</li> <li>- Falta de continuidade entre a calçada e a faixa, gerando degraus.</li> </ul>
<p>Rua Erasmo Braga Rio de Janeiro, Brasil</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Grande parte do espaço livre da via é utilizado para a circulação de veículos.</li> <li>-Circulação de veículos particulares e ônibus.</li> <li>-Terminal rodoviário em superfície</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Calçadas estreitas compartilhadas por pedestres, mobiliário urbano e vegetação.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobiliário urbano inexistente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vegetação formada por Otis, situados aleatoriamente na calçada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A totalidade do espaço livre da via é destinado à circulação de pedestres.</li> <li>- Transporte coletivo por meio de metro e pontos de ônibus situados nas imediações da região.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Substituição do pavimento. Nivelamento das faixas de rodamento e calçadas para facilitar a acessibilidade do entorno.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobiliário urbano inexistente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vegetação constituída por Otis colocados ao longo da avenida.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Aumento do espaço para a circulação de pedestres, proporcionando mais segurança e conforto.</li> <li>- Redução dos níveis de poluição, ruído e deterioração do patrimônio construído.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-O espaço funciona bem, uma melhora conexão da rua com a Praça XV e a Praça Mário Lago deveria ser feita para gerar uma melhor continuidade do espaço público da região</li> </ul>

## REFERÊNCIAS PROJETUAIS NA EUROPA

REFERÊNCIA	ESTADO INICIAL				ESTADO ACTUAL				RESULTADOS	
	MOBILIDADE	ACESSIBILIDADE	MOBILIÁRIO URB.	VEGETAÇÃO	MOBILIDADE	ACESSIBILIDADE	MOBILIÁRIO URB.	VEGETAÇÃO	MELHORAS	DEFICIÊNCIAS
<p>Avenida de la constitución Sevilla, España</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2/3 do espaço livre da via é utilizado para a circulação de veículos.</li> <li>- Circulação de veículos particulares e ônibus urbanos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Calçadas estreitas compartilhadas por pedestres, mobiliário urbano e vegetação.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobiliário urbano escasso, espalhado em pontos aleatórios ao longo das calçadas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vegetação formada por laranjeiras, situadas ao longo de toda a extensão das calçadas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A totalidade do espaço livre da via é destinado à circulação de pedestres.</li> <li>- Transporte coletivo por meio de veículo leve sobre trilhos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Substituição do pavimento. Nivelamento das faixas de rodamento e calçadas para facilitar a acessibilidade do entorno.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bancos e totens de informação espalhados pela rua</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vegetação existente antes da intervenção mantida.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento do espaço para a circulação de pedestres, proporcionando mais segurança e conforto.</li> <li>- Redução dos níveis de poluição, ruído e deterioração do patrimônio construído.</li> <li>- Aumento da quantidade de lugares para permanência na região.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- O espaço funciona bem, faltaria colocar mais espaços de sombra devido a ser uma região muito quente durante o verão</li> </ul>
<p>Rua Cor de Rosa Lisboa, Portugal</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2/3 do espaço livre da via é utilizado para a circulação de veículos.</li> <li>- Circulação de veículos particulares e caixões por ser área portuária.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Calçadas estreitas e pavimento irregular.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobiliário urbano inexistente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vegetação inexistente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A totalidade do espaço livre da via é destinado à circulação de pedestres.</li> <li>- Transporte coletivo por meio de pontos de ônibus situados nas imediações da região</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nenhuma melhoria de acessibilidade foi implementada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bancos e totens de informação espalhados pela rua</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vegetação inexistente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento do espaço para a circulação de pedestres, proporcionando mais segurança e conforto.</li> <li>- Redução dos níveis de poluição, ruído e deterioração do patrimônio construído.</li> <li>- Aumento da quantidade de lugares para permanência na região.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausência de lugares de sombra permanentes.</li> <li>- A tinta de pavimento se deteriora facilmente e precisa ser repintada com frequência. .</li> </ul>
<p>Calçada de São Paulo SP, Brasil</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2/3 do espaço livre da via é utilizado para a circulação de veículos.</li> <li>- Circulação de veículos particulares e ônibus urbanos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Calçadas estreitas e pavimento irregular.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobiliário urbano inexistente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vegetação inexistente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A totalidade do espaço livre da via é destinado à circulação de pedestres.</li> <li>- Transporte coletivo por meio de metro e pontos de ônibus situados nas imediações da região</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Substituição do pavimento. Nivelamento das faixas de rodamento e calçadas para facilitar a acessibilidade do entorno.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobiliário urbano inexistente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vegetação inexistente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento do espaço para a circulação de pedestres, proporcionando mais segurança e conforto.</li> <li>- Redução dos níveis de poluição, ruído e deterioração do patrimônio construído.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Falta de mobiliário urbano e espaços de permanência.</li> <li>- Falta de vegetação .</li> </ul>

**APÊNDICE II : ANÁLISE DO ENTORNO  
URBANO DA AVENIDA**



GABARITOS E: 1/2000

**ANÁLISE DAS EDIFICAÇÕES**

Após um análise de gabaritos nas construções da área podemos perceber que a maior parte de suas construções possuem até 3 pavimentos. As construções maiores são encontradas em alguns pontos isolados da via ale de áreas exteriores que sofreram grandes transformações realizada pelo plano Agache. Enquanto aos estilos arquitetônicos, a maior parte das construções de até 3 andares, cuja construção data de início do século XX possuem estilo eclético. Por outro lado encontramos grandes construções isoladas ao longo da via, caracterizadas pelo uso de concreto e vidro, próprias da arquitetura do Movimento Moderno que aconteceu no centro da cidade a partir dos anos 60.

**LEGENDA**

	1- 3 PAVIMENTOS
	4- 9 PAVIMENTOS
	MAIS DE 10 PAVIMENTOS

**PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA MARECHAL FLORIANO E ADJACÊNCIAS**

Análise urbana 0 1 2 3 4 5 10m Análise dos Gabaritos

**APII** Cuenca Gómez, Alejandro **U.01**  
 MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMONIO - FAU/UFRRJ



### ANÁLISE DO ENTORNO

Podemos observar na área de estudo uma grande diversidade de espaços livres tanto públicos quanto privados. Os espaços livres públicos, tais como ruas, becos e praças ocupam praticamente a mesma extensão que o espaço construído, portanto percebemos que os espaços públicos da área são de grande importância. Enquanto aos espaços livres privados, encontrados em menor proporção são basicamente formados por pátios internos dos quarteirões.

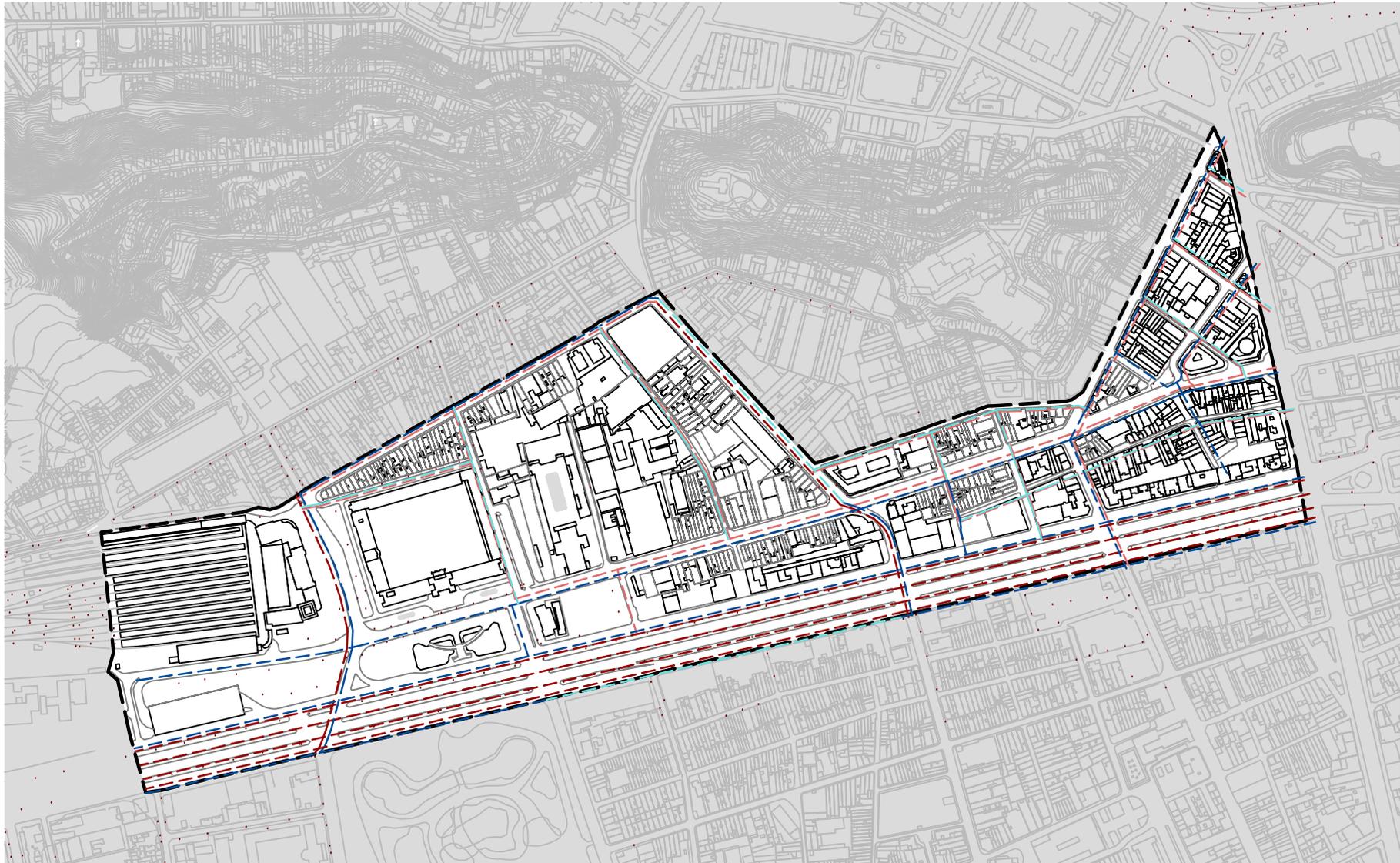
**LEGENDA**

- ESPAÇO LIVRE PARA PEDESTRES
- ESPAÇO LIVRE PARA TRANSPORTE
- ESPAÇO LIVRE PRIVADO

**PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA MARECHAL FLORIANO E ADJACÊNCIAS**

Análise urbana | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 10m | Análise dos espaços livres

**APII** Cuenca Gómez, Alejandro Plano **U.02**  
 MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMONIO - FAU/UFRRJ



### ANÁLISE DO ENTORNO

Os fluxos da área dividem-se em tres grupos dependente do seu uso, por um lado temos as vias onde o fluxo predominante é o transporte rodado, como é o exemplo da Avenida Presidente Vargas, por outro lado temos as vias onde o fluxo predominante é o pedestre, caso da Avenida Marechal Floriano. Nesta avenida, pesse a manter-se as vias de circulação para carros, a população que chega na Cental do Brasil e tem como destino o centro da cidade do Rio de Janeiro, usa a Av. Marechal Floriano como via de ligação.

**LEGENDA**

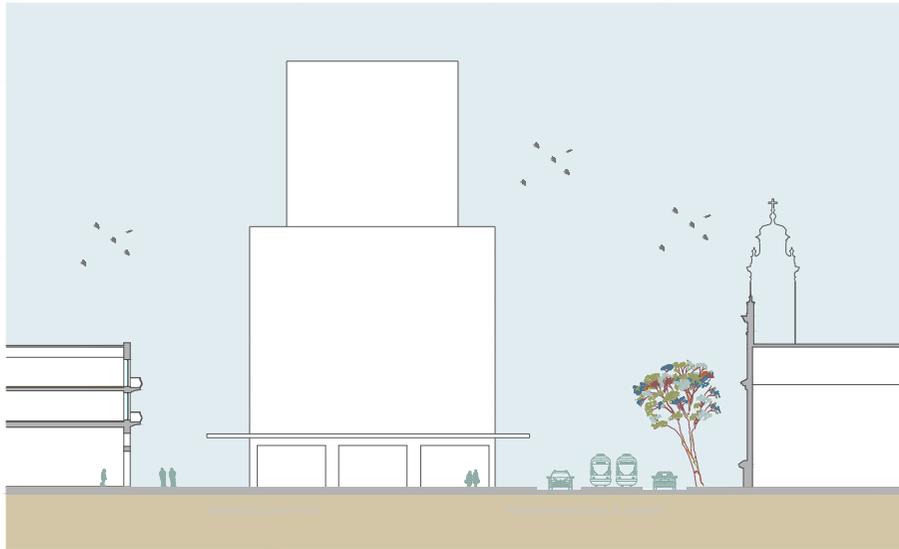
- — — — ALTO FLUXO DE PESSOAS
- — — — BAIXO FLUXO DE PESSOAS
- — — — ALTO FLUXO DE CARROS
- — — — BAIXO FLUXO DE CARROS

**PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA MARECHAL FLORIANO E ADJACENCIAS**

Análise urbana 0 1 2 3 4 5 10m Análise das circulações

**APII** Cuenca Gómez, Alejandro Plano **U.03**

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMONIO - FAU/UFRRJ



CORTE A-A' E: 1/1000



CORTE B-B' E: 1/1000



CORTE C-C' E: 1/1000

### ANÁLISE DAS VIAS

É difícil definir um padrão ou hierarquia das ruas da área de estudo, já que, devido as numerosas reformas e legislações vigentes na área, o desenvolvimento das construções e abertura de vias foi-se produzindo em base as necessidades demandadas pela população do momento histórico que aconteceram.

Na mesma área podemos encontrar ruas que ainda mantem a tipologia de sobrados históricos do fim do século XIX, outras ruas foram completamente modificadas, transformando-se em quarteirões dealtos edifícios de concreto e vidro. Essa diferenças urbanas fazem do espaço urbano do centro do Rio de Janeiro um ambiente singular donde cada rua e cada praça tem sua volumetria e seus usos particulares.



PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA MARECHAL FLORIANO E ADJACENCIAS

Análise urbano 0 1 2 3 4 5 10m Análise das vias

APII Cuenca Gómez, Alejandro Plano U.04

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMONIO - FAU/UFRRJ



LEGENDA



Nome: Amendoeira (Terminalia catappa)  
 Origem: Índia  
 Altura: Até 35 m  
 Raiz: Aéreas  
 Copa: Frondosa



Nome: Oli (Licania tomentosa)  
 Origem: Mata Atlântica  
 Altura: Entre 8 e 15 m  
 Raiz: Profunda  
 Copa: Frondosa



Nome: Ficus (Ficus elastica)  
 Origem: Ásia  
 Altura: Acima de 12 m  
 Raiz: Aéreas  
 Copa: Frondosa

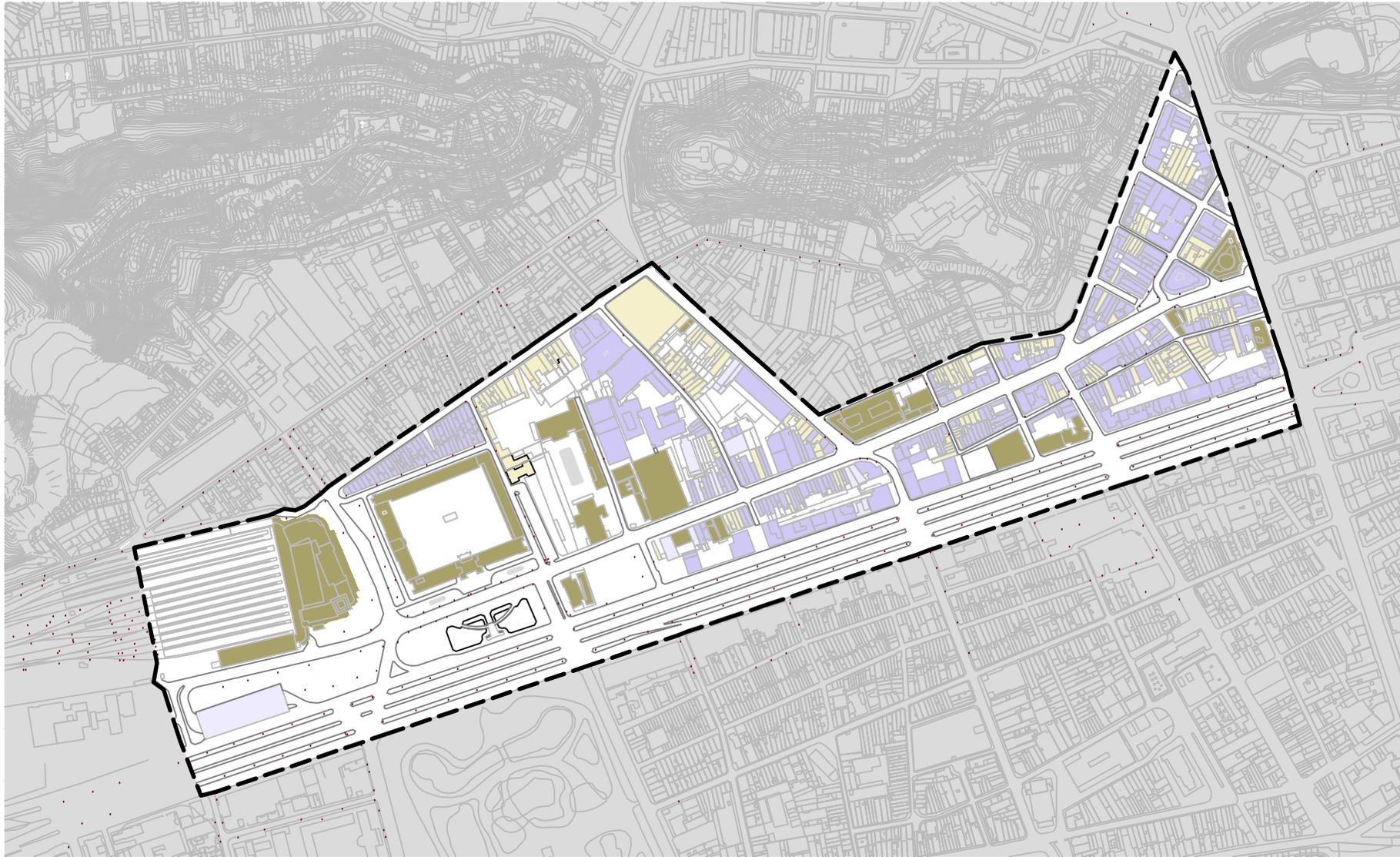


Nome: Palmeira Imperial (Roystonea oleracea)  
 Origem: Antilhas  
 Altura: Entre 18m e 45m  
 Raiz: Profundas  
 Copa: Frondosa

PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA MARECHAL FLORIANO E ADJACÊNCIAS



APII Cuenca Gómez, Alejandro Plano U.05  
 MESTRADO PROFSSIONAL EM PROJETO E PATRIMONIO - FAU/UFRJ



GABARITOS E: 1/2000

**ANÁLISE DAS EDIFICAÇÕES**

Após um análise de gabaritos nas construções da área podemos perceber que a maior parte de suas construções possuem até 3 pavimentos. As construções maiores são encontradas em alguns pontos isolados da via ale de áreas exteriores que sofreram grandes transformações realizada pelo plano Agache. Enquanto aos estilos arquitetônicos, a maior parte das construções de até 3 andares, cuja construção data de início do século XX possuem estilo eclético. Por outro lado encontramos grandes construções isoladas ao longo da via, caracterizadas pelo uso de concreto e vidro, próprias da arquitetura do Movimento Moderno que aconteceu no centro da cidade a partir dos anos 60.

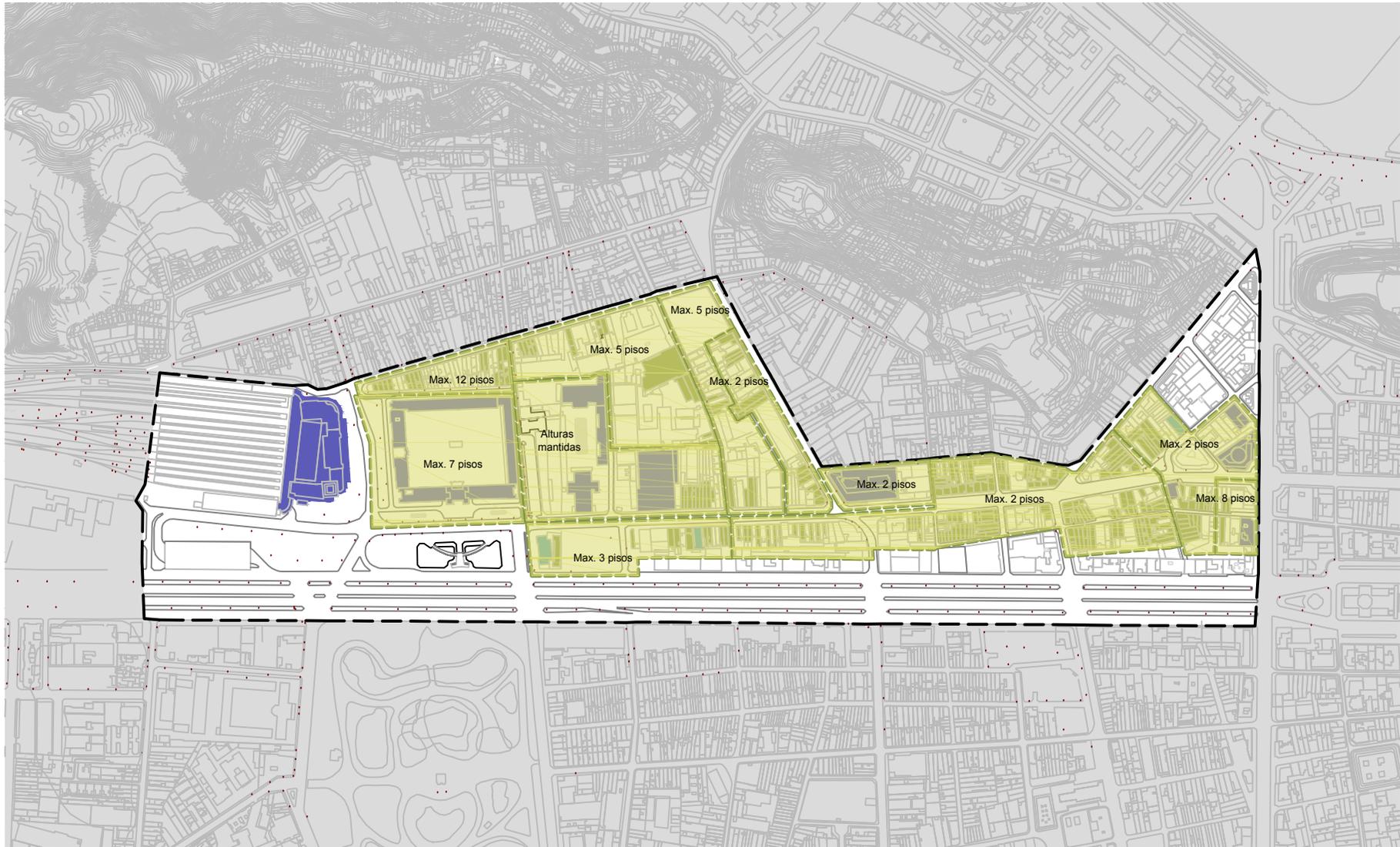
**LEGENDA**

- ESTACIONAMENTO
- INSTITUCIONAL
- COMERCIAL
- RESIDENCIAL
- VAZIO

**PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA MARECHAL FLORIANO E ADJACÊNCIAS**

Análise urbana 0 1 2 3 4 5 10m Análise dos Gabaritos

**APII** Cuenca Gómez, Alejandro Plano **U.06**  
 MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMONIO - FAU/UFRJ



GABARITOS MAXIMOS E: 1/2000

**ANÁLISE DO ENTORNO**

A área de estudo possui uma grande quantidade de edificações supervisionadas pelos diferentes organismos públicos, encarregados de visar pela manutenção e preservação do patrimônio do centro do Rio de Janeiro. A Avenida Marechal Floriano encontra-se enquadrado dentro do plano urbano de preservação APAC-SAGAS elaborado pelo Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH). A implantação de novas construções é supervisionada pelo IPHAN, que setorizou a área seguindo os padrões em base à relevância das edificações das áreas adjacentes.

**LEGENDA**

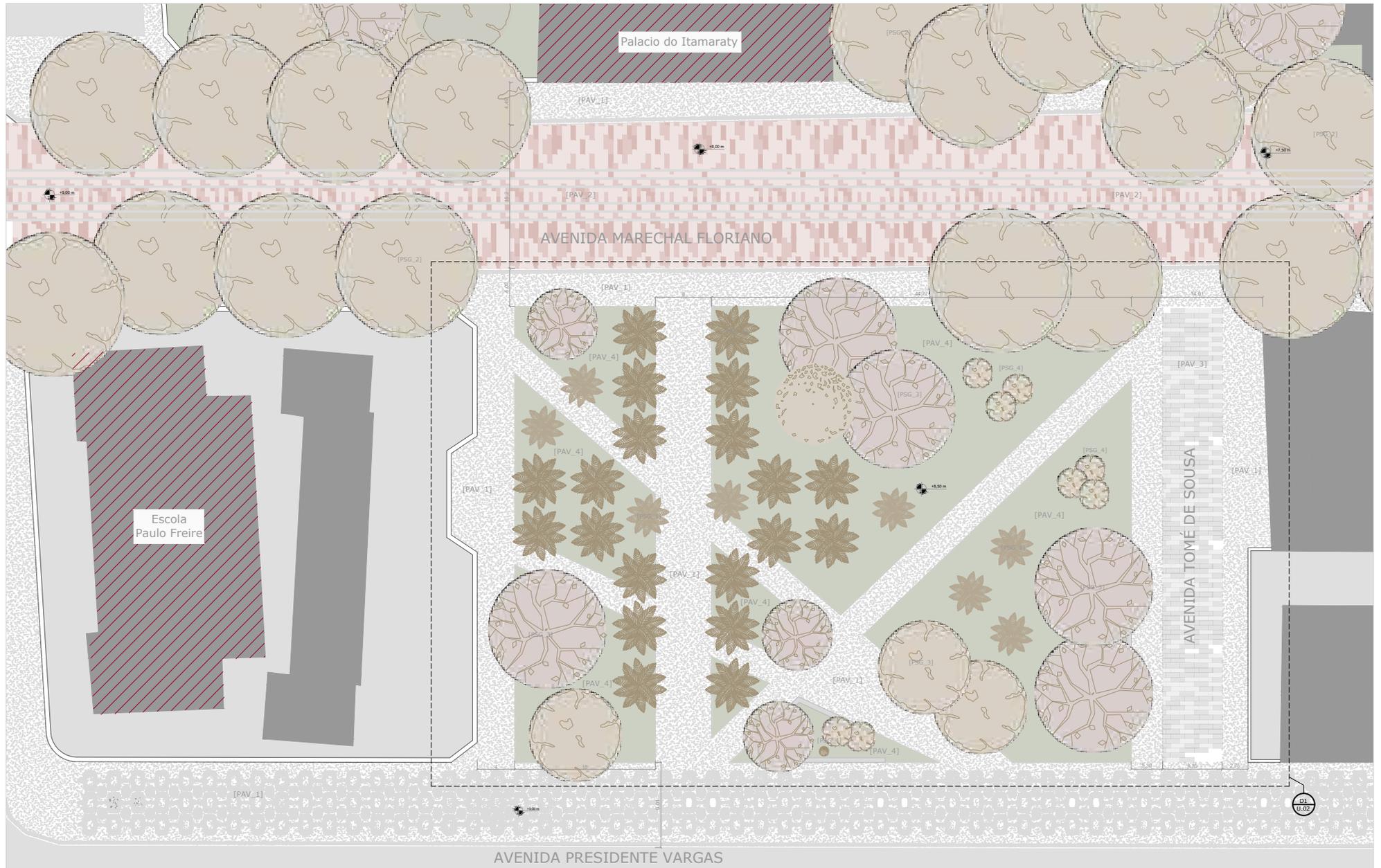
- BEM TOMBADA PELO IPHAN
- BEM PRESERVADA PELO INEPAC
- BEM PRESERVADA PELO IRPH

**PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA MARECHAL FLORIANO E ADJACÊNCIAS**

Análise urbana | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 10m | Análise da Normativa

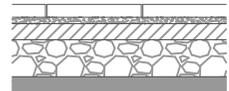
**APII** Cuenca Gómez, Alejandro Plano **U.07**  
MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - FAU/UFRJ

## **APÊNDICE III: PROJETO DE INTERVENÇÃO**



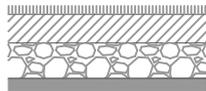
**PAVIMENTOS**

**PAVIMENTO DE BLOCO INTERTRAVADO**



- A. Bloco de concreto, de 30x15x8cm
- B. Capa de areia E:4cm
- C. Agregados de 0 a 5 mm de diâmetro E:10 cm
- D. Agregados pedra natural E:23 cm
- E. Solo natural.

**ACABAMENTO DE VEGETAÇÃO**



- A. vegetação tipo rasteira
- B. Capa de substrato E:4cm
- C. Agregados de 0 a 5 mm de diâmetro E:10 cm
- D. Solo natural.

**LEGENDA**

- EDIFICAÇÕES
- PATRÍMÔNIO CULTURAL PROTEGIDO
- MOBILIÁRIO URBANO
- TRILHOS VLT

**ACABAMENTOS**

- [PAV\_1]: PAVIMENTO EM PEDRA PORTUGUESA
- [PAV\_2]: PAVIMENTO INTERTRAVADO NA COR VERMELHA
- [PAV\_3]: PAVIMENTO INTERTRAVADO NA COR CINZA
- [PAV\_4]: VEGETAÇÃO TIPO RASTEIRA

**VEGETAÇÃO**

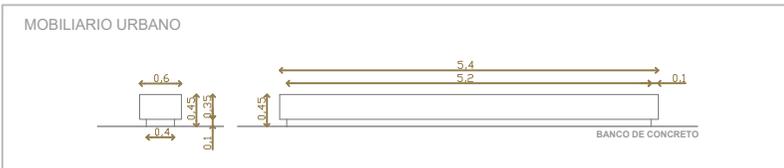
- [PSG\_1]: PALMEIRA IMPERIAL
- [PSG\_2]: OITI (LICANIA TOMENTOSA)
- [PSG\_3]: IPÊ BRANCO (TABEUBUA ROSEO-ALBA)
- [PSG\_4]: VEGETAÇÃO ARBUSTIVA

**PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA MARECHAL FLORIANO E ADJACÊNCIAS**

Projeto de intervenção 0 1 2 5 10m Praça do Itamaraty

**APIII** Cuenca Gómez, Alejandro **U.01**

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - FAU/UFRRJ



**LEGENDA**

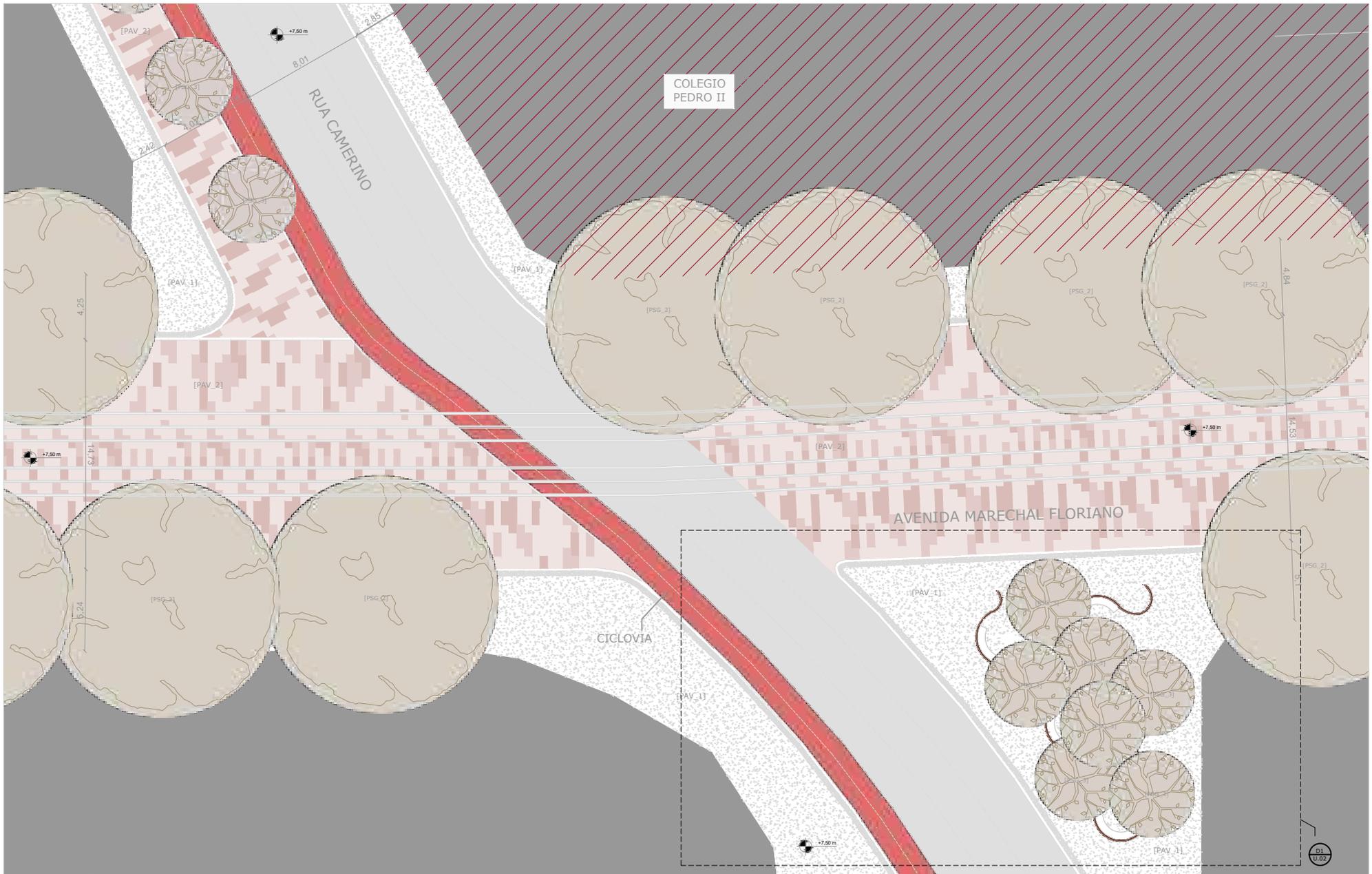
EDIFICAÇÕES	[PAV_1]: PAVIMENTO EM PEDRA PORTUGUESA	[PSG_1]: PALMEIRA IMPERIAL
PATRIMÔNIO CULTURAL PROTEGIDO	[PAV_2]: PAVIMENTO INTERTRAVADO NA COR VERMELHA	[PSG_2]: OITI (LICANIA TOMENTOSA)
MOBILIÁRIO URBANO	[PAV_3]: PAVIMENTO INTERTRAVADO NA COR CINZA	[PSG_3]: IPÊ BRANCO (TABEUIA ROSEO-ALBA)
TRILHOS VLT	[PAV_4]: VEGETAÇÃO TIPO RASTREIRA	[PSG_4]: VEGETAÇÃO ARBUSTIVA

**PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA MARECHAL FLORIANO E ADJACÊNCIAS**

Projeto de intervenção 0 1 2 5 10m Praça do Itamaraty

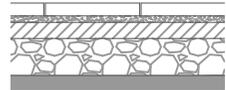
**APIII** Cuenca Gómez, Alejandro Plano **U.02**

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - FAU/UFRJ



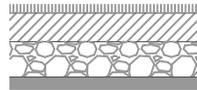
**PAVIMENTOS**

**PAVIMENTO DE BLOCO INTERTRAVADO**



- A. Bloco de concreto, de 30x15x8cm
- B. Capa de areia E:4cm
- C. Agregados de 0 a 5 mm de diâmetro E:10 cm
- D. Agregados pedra natural E:23 cm
- E. Solo natural.

**ACABAMENTO DE VEGETAÇÃO**



- A. vegetação tipo rasteira
- B. Capa de subtrato E:4cm
- C. Agregados de 0 a 5 mm de diâmetro E:10 cm
- D. Solo natural.

**LEGENDA**

- EDIFICAÇÕES
- PATRÍMÔNIO CULTURAL PROTEGIDO
- MOBILIÁRIO URBANO
- TRILHOS VLT

**ACABAMENTOS**

- [PAV\_1]: PAVIMENTO EM PEDRA PORTUGUESA
- [PAV\_2]: PAVIMENTO INTERTRAVADO NA COR VERMELHA
- [PAV\_3]: PAVIMENTO INTERTRAVADO NA COR CINZA
- [PAV\_4]: VEGETAÇÃO TIPO RASTEIRA

**VEGETAÇÃO**

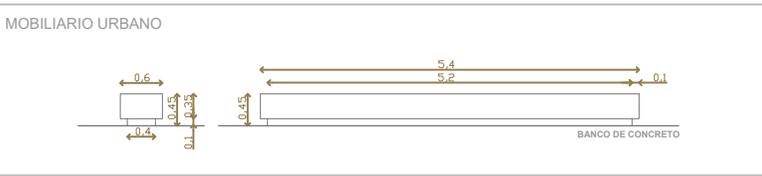
- [PSG\_1]: PALMEIRA IMPERIAL
- [PSG\_2]: OITI (LICANIA TOMENTOSA)
- [PSG\_3]: IPÊ BRANCO (TABEUBUJA ROSEO-ALBA)
- [PSG\_4]: VEGETAÇÃO ARBUSTIVA

**PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA MARECHAL FLORIANO E ADJACÊNCIAS**

Projeto de intervenção 0 1 2 5 10m Colégio Pedro II

**APIII** Cuenca Gómez, Alejandro Plano **U.03**

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - FAU/UFRJ



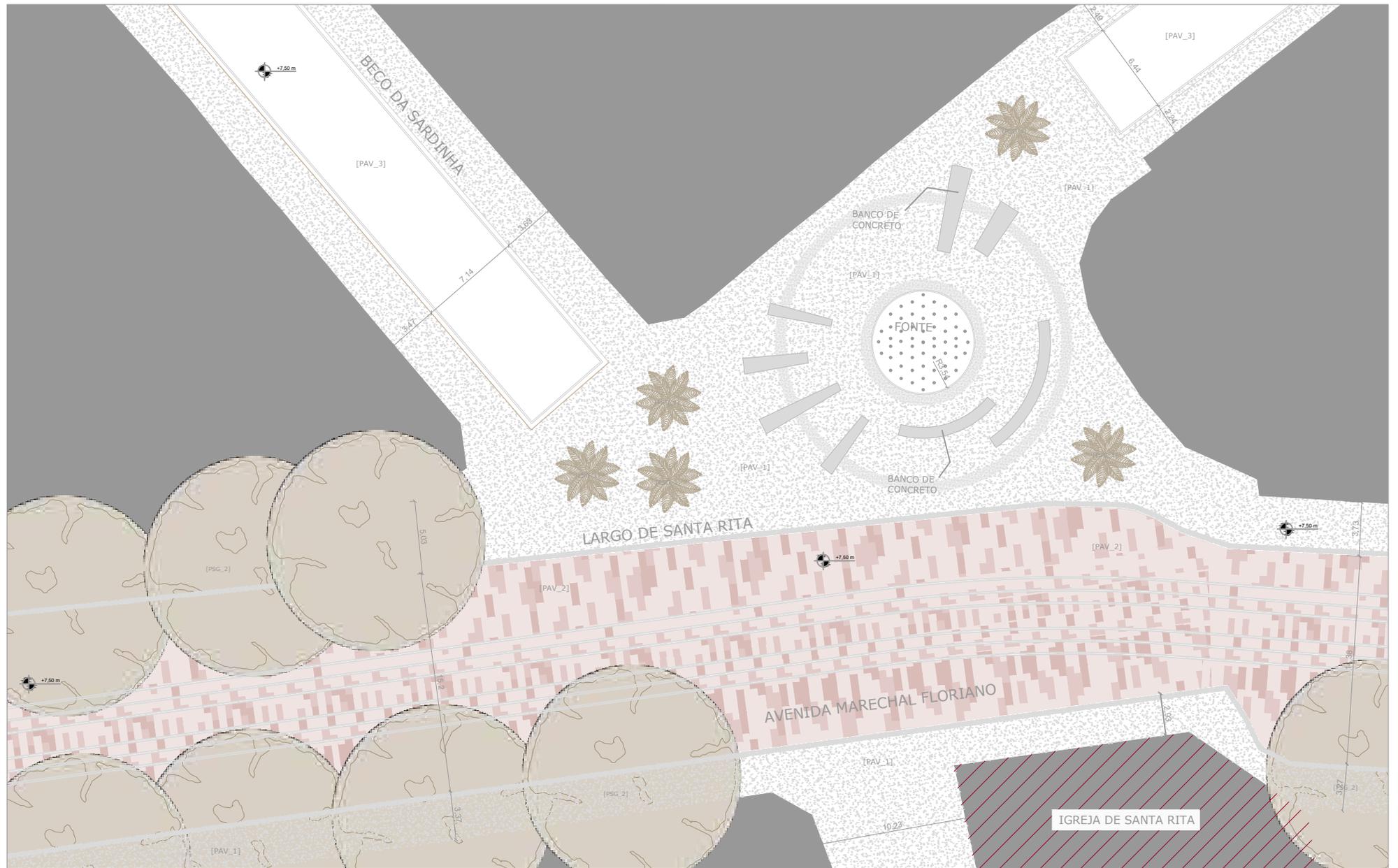
LEGENDA		ACABAMENTOS		VEGETAÇÃO	
	EDIFICAÇÕES		[PAV_1]: PAVIMENTO EM PEDRA PORTUGUESA		[PSG_1]: PALMEIRA IMPERIAL
	PATRIMÔNIO CULTURAL PROTEGIDO		[PAV_2]: PAVIMENTO INTERTRAVADO NA COR VERMELHA		[PSG_2]: OITI (LICANIA TOMENTOSA)
	MOBILIÁRIO URBANO		[PAV_3]: PAVIMENTO INTERTRAVADO NA COR CINZA		[PSG_3]: IPÊ BRANCO (TABEUBUA ROSEO-ALBA)
	TRILHOS VLT		[PAV_4]: VEGETAÇÃO TIPO RASTREIRA		[PSG_4]: VEGETAÇÃO ARBUSTIVA

**PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA MARECHAL FLORIANO E ADJACÊNCIAS**

Projeto de Intervenção 0 1 2 5 10m Colegio Pedro II

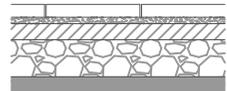
**APIII** Cuenca Gómez, Alejandro Plano **U.04**

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMONIO - FAU/UFRRJ



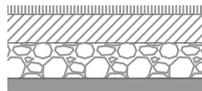
**PAVIMENTOS**

**PAVIMENTO DE BLOCO INTERTRAVADO**



- A. Bloco de concreto, de 30x15x8cm
- B. Capa de areia E:4cm
- C. Agregados de 0 a 5 mm de diâmetro E:10 cm
- D. Agregados pedra natural E:23 cm
- E. Solo natural.

**ACABAMENTO DE VEGETAÇÃO**



- A. vegetação tipo rasteira
- B. Capa de substrato E:4cm
- C. Agregados de 0 a 5 mm de diâmetro E:10 cm
- D. Solo natural.

**LEGENDA**

- EDIFICAÇÕES
- PATRÍMÔNIO CULTURAL PROTEGIDO
- MOBILIÁRIO URBANO
- TRILHOS VLT

**ACABAMENTOS**

- [PAV\_1]: PAVIMENTO EM PEDRA PORTUGUESA
- [PAV\_2]: PAVIMENTO INTERTRAVADO NA COR VERMELHA
- [PAV\_3]: PAVIMENTO INTERTRAVADO NA COR CINZA
- [PAV\_4]: VEGETAÇÃO TIPO RASTEIRA

**VEGETAÇÃO**

- [PSG\_1]: PALMEIRA IMPERIAL
- [PSG\_2]: OTTI (LICANIA TOMENTOSA)
- [PSG\_3]: IPÊ BRANCO (TABEUIA ROSEO-ALBA)
- [PSG\_4]: VEGETAÇÃO ARBUSTIVA

**PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA AVENIDA MARECHAL FLORIANO E ADJACÊNCIAS**

Projeto de intervenção 0 1 2 5 10m Largo de Santa Rita

**APIII** Cuenca Gómez, Alejandro **Plano U.05**  
MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMONIO - FAU/UFRJ

**ANEXOS**

## LEI Nº 971, DE 4 DE MAIO DE 1987

INSTITUI A ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL (APA) COMPOSTA PELOS LOGRADOUROS QUE MENCIONA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

AUTORES: ANTÔNIO PEREIRA DA SILVA, LUDMILA MAYRINK, SÉRGIO CABRAL, HÉLIO FERNANDES FILHO, BENEDITA DA SILVA E MAURÍCIO AZEDO.

O PREFEITO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO,

Faço saber que a Câmara Municipal do Rio de Janeiro decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º – Fica instituída a Área de Proteção Ambiental (APA) delimitada no Anexo I, constituída por logradouros dos bairros de Santo Cristo, Saúde, Gamboa e Centro, na I e II Regiões Administrativas.

Art. 2º – A Área de Proteção Ambiental referida no Art. 1º será constituída pelas Subáreas de Preservação Ambiental A, B, C e D, delimitadas no Anexo II.

Parágrafo Único – Nas Subáreas ora definidas, as licenças para obras e edificações, assim como para remembramentos e parcelamentos de lotes ou terrenos, serão concedidas pelos órgãos competentes do Município após prévia aprovação... vetado do Departamento Geral de Cultura da Secretaria Municipal de... vetado Cultura.

Art. 3º – Tendo em vista a consecução dos fins desta Lei o Poder Executivo elaborará, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, Projeto de Alinhamento (PA) unificado para a Área, o qual manterá os alinhamentos existentes e fixará critérios específicos de preservação ambiental para cada Subárea de Preservação Ambiental, de acordo com orientação do Conselho Municipal de Proteção do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro, da Secretaria Municipal de... vetado Cultura.

Art. 4º – No mesmo prazo, o Poder Executivo fará a revisão de todo o zoneamento dos logradouros que integram a Área de Preservação Ambiental, a fim de adequar os usos, atividades, tipos e condições das edificações atuais às características das Subáreas que a compõem.

Art. 5º – Dentro de 30 (trinta) dias, o Poder Executivo constituirá grupo de trabalho que estudará a regulamentação desta Lei, a ser estabelecida nos 150 (cento e cinquenta) dias subseqüentes.

Parágrafo Único – Integrarão o grupo de trabalho:

- a) 1 (um) representante da Superintendência de Planejamento Urbano...  
vetado;
- b) 1 (um) representante... vetado do Departamento Geral de Cultura, da  
Secretaria Municipal de... vetado Cultura;
- c) 1 (um) representante da Diretoria de Edificações... vetado;
- d) 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social;
- e) 1 (um) representante do Instituto dos Arquitetos do Brasil – Seção do Rio  
de Janeiro;
- f) 2 (dois) representantes das associações de moradores da Área de  
Preservação Ambiental, escolhidos em reunião conjunta de suas diretorias.

Art. 6º – Até a regulamentação desta Lei, fica suspensa a concessão de alvará de licença para localização de estabelecimentos comerciais, industriais e de serviços, cujas atividades não atendem diretamente as necessidades dos moradores da Área de Preservação Ambiental ora instituída.

Art. 7º – Dentro 30 (trinta) dias contados da data desta Lei, o Poder Executivo constituirá um Escritório Técnico com participação... vetado do Instituto Municipal de Arte e Cultura – Rioarte, para auxiliar e orientar os moradores na preservação e reconstituição dos imóveis das Áreas de Preservação Ambiental, bem como para elaborar projetos e programas de recuperação dos logradouros públicos que a compõem.

Art. 8º – Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 4 de maio de 1987  
ROBERTO SATURNINO BRAGA  
Prefeito  
Jó Antonio de Rezende  
Antonio Pedro Borges de Oliveira  
Flávio de Oliveira Ferreira  
Oscar Maurício de Lima Azêdo

