



UNIVERSIDADE DA BEIRA INTERIOR
Engenharia

Arquitectura em Transformação: A Cidade Inesperada e o Caso do Rio de Janeiro

João Luís Pedrosa de Oliveira

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em
Arquitectura
(ciclo de estudos integrado)

Orientador: Prof. Doutor Cláudia Beato
Co-orientador: Prof. Diego Portas

Covilhã, Fevereiro de 2015

Dedicatória

Para a minha família.

Agradecimentos

Em primeiro lugar queria expressar a minha gratidão à minha orientadora Prof^a. Cláudia Beato pela sua orientação. Gostaria também de agradecer ao Prof. Diego Portas pelas suas recomendações e críticas no início dos estudos, pela sua motivação e discurso inspirador.

Gostaria também de agradecer a todos aqueles que me acompanharam na minha jornada carioca. Todos os lugares visitados, conversas e recomendações foram fundamentais no conhecimento do Rio de Janeiro.

Finalmente, agradeço profundamente à minha família pelo seu apoio, incentivo e alegria durante o processo de realização da minha dissertação e durante a minha vida.

Resumo

Arquitectura em transformação enquanto cidade inesperada visa compreender o papel da cidade e da experiência urbana enquanto “agentes” de desenvolvimento do espaço metropolitano. Nesse sentido, procura identificar critérios essenciais que permitam estabelecer uma relação entre os conjuntos residenciais, a sua integração na malha urbana, qualidade arquitectónica e a valorização do espaço a ser vivenciado - espaço público. Criando, no mesmo sentido, uma visão estratégica e inesperada do desenvolvimento da cidade.

Para o efeito, pretende-se propor um catalisador de vida urbana, um novo e diversificado conjunto de espaços urbanos que demonstrem como as pessoas podem viver, interagir e trabalhar nas próximas gerações. Uma experiência urbana que providencie uma variedade de intenções e oportunidades de vivência, de acordo com a especificidade do lugar, a inovação e forte sentido de experiência metropolitana.

Trata-se de desenvolver um projecto que apresente uma nova visão urbana para a cidade e para uma área fundamental da metrópole. Localizado no coração do município, o bairro da Madureira apresenta-se como uma zona estratégica na comunicação da zona norte com a zona sul do Rio de Janeiro, sendo um dos locais de maior movimento comercial e de elevada centralidade social. A nova interpretação urbana irá de encontro aos desafios atuais ao regenerar uma zona que devido ao grande desenvolvimento viário e ferroviário perdeu parte do seu sentido de lugar.

O tema Arquitectura em Transformação é abordado enquanto fundamento teórico reflexivo que permita compreender o território ao analisar os principais fenómenos e exemplos de experiência urbana. Assim, pretende-se uma dicotomia entre as intenções de projecto evidenciadas como caso de estudo, com as teorias urbanas e sociais, e perceber a forma como as primeiras são válidas na resolução urbana.

Palavras-chave

Arquitectura em Transformação, Cidade, Experiência Urbana, Espaço Público, Rio de Janeiro, Muro.

Abstract

Architecture in transformation as unexpected city aims to understand the role of the city and urban experience while “agents” of development of the metropolitan space. In this sense, seeks to identify the key criteria to establish a relationship between residential complexes, their integration in the urban grid, architectural quality and valorization of space to be lived by community - public space. Creating, in the same way, a strategic and unexpected vision of the development of city.

To this end, it is intended to propose a catalyst of urban life, a new and diverse set of urban spaces that demonstrates how people can live, interact and work in future generations. An urban experience that provides a variety of intentions and opportunities of living, according to the specificity of site, innovation and strong sense of metropolitan experience.

It is developing a project that presents a new vision for the city and to a key area of the metropolis. Located in the heart of the municipality, the neighborhood of Madureira presents itself as a strategic area in communicating the north to the south of Rio de Janeiro, being one of the places of high commercial traffic and high social centrality. The new urban interpretation will meet the actual challenges by regenerating a zone that due to the large road development as lost is sense of place.

The theme Architecture in Transformation is approach as reflective theoretical foundation that allows to understand the territory while analyzing the main phenomena and examples of urban experience. Thus, the aim is a dichotomy between project intentions evidenced as case study, with urban and social theories and understand how the firsts are valid in urban resolution.

Keywords

Architecture in Transformation, City, Urban Experience, Urban Space, Rio de Janeiro, Wall.

Índice

Dedicatória	iii
Agradecimentos	iv
Resumo	vii
Abstract	ix
Índice	xi
Lista de Figuras	xii
Capítulo 1	
Introdução	1
1.1 Estrutura da Dissertação	4
Capítulo 2	
Arquitetura em Transformação	5
2.1 Cidade, Experiência e Espaço Público	11
2.2 Experiência Urbana em Transição	12
2.2.1 Balneario <i>La Perla</i>	12
2.2.2 Reconversão do <i>High Line</i>	14
2.2.3 Terminal Marítimo de Yokohama	16
2.3 Experiência Urbana Localizada	19
2.3.1 Centro Cultural São Paulo	19
2.3.2 Parque de <i>La Villette</i>	22
2.4 Experiência Urbana Habitável	24
2.4.1 Edifício Copan	24
2.4.2 <i>Linked Hybrid</i>	26
2.4.3 Prisioneiros Voluntários da Arquitetura	30
Capítulo 3	
Rio de Janeiro e o Caso do bairro da Madureira	33
3.1 Rio de Janeiro no Brasil e no Mundo	34
3.2 Zona Norte: Madureira	37
3.3 Caso de Estudo	39
Capítulo 4	
Intervenção Urbana	
4.1 Ideia: a linha férrea como interface cultural e social	41
4.2 Proposta	
4.2.1 Memória Descritiva	47
4.2.2 Desenhos Gerais	51
4.2.3 Fotografias Maquete	66
Conclusões	68
Bibliografia	69

Lista de Figuras

Figura 1.1 - Vista da Lagoa, Cristo Redentor, Montanha, Vale e o Urbano - Passeio da Lagoa Rodrigo de Freitas, Rio de Janeiro, Junho de 2014.

Fonte: João Luís Pedrosa de Oliveira, Janeiro 2014

Figura 1.2 - A construção e a natureza abraçam-se e enquadram o mundo: vista da Zona Sul do Morro do Corcovado, Rio de Janeiro, 2014.

Fonte: João Luís Pedrosa de Oliveira, Janeiro 2014

Figura 1.3 - O “verde” da vegetação revela a sua importância física assumindo-se como um elemento determinante do espaço urbano: Rio de Janeiro, 2014.

Fonte: João Luís Pedrosa de Oliveira, Janeiro 2014

Figura 1.4 - O espontâneo e o inesperado caracterizam o “rosto” das favelas: Rocinha, Rio de Janeiro.

Fonte: www.educafro.com.br

Figura 2.1 - Vista geral do edifício: *Balneario La Perla*, Mar del Plata, Argentina, 1985.

Fonte: www.picasaweb.google.com/fadu/Laperla

Figura 2.2 - Passeio elevado com espaços distintos: *Balneario La Perla*, Mar del Plata, Argentina, 1985.

Fonte: www.picasaweb.google.com/fadu/Laperla

Figura 2.3 - Vista aérea: reconversão do *High Line*, Nova Iorque, EUA, 2009.

Fonte: www.thehighline.org (friends of the high line)

Figura 2.4 - O espaço urbano gera relações de proximidade: reconversão do *High Line*, Nova Iorque, EUA, 2009.

Fonte: www.thehighline.org (friends of the high line)

Figura 2.5 - O passeio urbano insere-se na estrutura da cidade: reconversão do *High Line*, Nova Iorque, EUA, 2009.

Fonte: www.thehighline.org (friends of the high line)

Figura 2.6 - Vista aérea: Terminal Marítimo de Yokohama, Yokohama, Japão, 1996-2002.

Fonte: *El croquis*, edição digital 115/116 [I] Foreign Office Architects, p. 43

Figura 2.7 - A sucessão de momentos distintos revela-se interminável no percurso urbano: Terminal Marítimo de Yokohama, Yokohama, Japão, 1996-2002.

Fonte: *El croquis*, edição digital 115/116 [I] Foreign Office Architects, p. 53

Figura 2.8 - A experiência espacial exterior assume a forma do terminal dinamizando o percurso: Terminal Marítimo de Yokohama, Yokohama, Japão, 1996-2002.

Fonte: *El croquis*, edição digital 115/116 [I] Foreign Office Architects, p. 51

Figura 2.9 - Vista do interior do Centro Cultural São Paulo: São Paulo, Brasil, 1982.

Fonte: www.timeout.com.br (timeout - Guia de Cultura de São Paulo)

Figura 2.10 - A circulação torna-se um desafio. Um sistema de percursos que se intersectam: Centro Cultural São Paulo, São Paulo, Brasil, 1982.

Fonte: www.lounge.obviousmag.com

Figura 2.11 - O jardim superior insere-se na estrutura da cidade como uma forma de libertação da estrangulante morfologia do edificado da cidade: Centro Cultural São Paulo, São Paulo, Brasil, 1982.

Fonte: João Luís Pedrosa de Oliveira, Novembro 2013

Figura 2.12 - O encontro social: Centro Cultural São Paulo, São Paulo, Brasil, 1982.

Fonte: João Luís Pedrosa de Oliveira, Novembro 2013

Figura 2.13 - Encontro social preponderante na actividade de lazer urbana: Parque de La Villette, Paris, 1982.

Fonte: www.tschumi.com

Figura 2.14 - Encontro social preponderante na actividade de lazer urbana: Parque de La Villette, Paris, França, 1982-1998.

Fonte: www.tschumi.com

Figura 2.15 - Diagrama do espaço urbano; organização por camadas: Parque de La Villette, Paris, França, 1982-1998.

Fonte: www.tschumi.com

Figura 2.16 - Edifício Copan visto da rua de acesso principal: São Paulo, Brasil, 1960.

Fonte: João Luís Pedrosa de Oliveira, Novembro 2013

Figura 2.17 - Vista aérea do complexo urbano *Linked Hybrid*: Pequim, China, 2003-2009.

Fonte: Holl, Steven, *Urbanisms: Working with Doubt*, Princeton Architectural Press, p. 151

Figura 2.18 - O centro do complexo abre-se a quem o visita, ao mundo. Múltiplos acessos encaminham quem chega: Linked Hybrid, Pequim, China, 2003-2009.

Fonte: *El croquis*, edição 141 Steven Holl Architects, p. 233

Figura 2.19 - No jardim nascem acasos de encontros a explorar, de situações a inventar: Linked Hybrid, Pequim, China, 2003-2009.

Fonte: Holl, Steven, *Urbanisms: Working with Doubt*, Princeton Architectural Press, p. 155

Figura 2.20 - Anel do programa público: desportivo, comercial e recreativo: Linked Hybrid, Pequim, China, 2003-2009.

Fonte: *El croquis*, edição 141 Steven Holl Architects, p. 233

Figura 2.21 - A arquitetura é uma invenção de mundos, de micro-sensações, de imersões e de situações a inventar: Linked Hybrid, Pequim, China, 2003-2009.

Fonte: www.stevenholl.com

Figura 2.22 - “Divisão, isolamento, desigualdade, agressão, destruição, fronteira do combate da arquitetura”: Prisioneiros Voluntários da Arquitectura, Londres, Inglaterra, 1972.

Fonte: Koolhaas, Rem, *S, M, L, XL*, The Monacelli Press, p.10/11

Figura 2.23 - “Aqueles com força suficiente para amar tornar-se-iam os seus prisioneiros voluntários...”: Prisioneiros Voluntários da Arquitectura, Londres, Inglaterra, 1972.

Fonte: Koolhaas, Rem, *S, M, L, XL*, The Monacelli Press, p.6/7

Figura 3.1 - Mapa Político do Estado do Rio de Janeiro.

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

Figura 3.2 - Recorte Macro das Áreas Geográficas do Município do Rio de Janeiro

Figura 3.3 - Esquema interpretativo do Município do Rio de Janeiro.

Figura 3.4 - Zona Norte do Rio de Janeiro. Recorte a analisar.

Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro, Instituto Pereira Passos (IPP) - Armazém de Dados

Figura 3.5 - Localização da Área de Intervenção.

Fonte do Google Earth: Prefeitura do Rio de Janeiro, Instituto Pereira Passos (IPP) - Armazém de Dados

Figura 3.6 - Estação da Madureira e plataforma de acesso ao comboio.

Fonte do Google Earth: Prefeitura do Rio de Janeiro, Instituto Pereira Passos (IPP) - Armazém de Dados

Figura 3.7 - Vista da linha férrea a partir da estação da Madureira.

Fonte João Luís Pedrosa de Oliveira

Figura 3.8 - Vista do Muro de separação da via pública com a linha férrea.

Fonte: João Luís Pedrosa de Oliveira

Figura 4.1 - “Cairo, 30 de Setembro de 1970. Chegada ao funeral de Nasser”.

Fonte: www.everyday-i-show.livejournal.com

Figura 4.2 - O Muro é uma barreira física e emocional que divide o bairro da Madureira. Como fazer do Muro parte integrante da cidade?

Figura 4.3 - Repressão e Desejo. Da mesma forma que o Muro reprime também ele provoca desejo, de saber o que acontece do lado oposto.

Figura 4.4 - Desenho representativo da abertura do Muro e criação de um passeio urbano superior.

Figura 4.5 - Muro! Espaço Fechado (1). Abertura. Inclusão do Comboio (2). Muro, Comboio, Homem (3). Relação do Espaço Urbano (4).

Figura 4.6 - As plataformas desenham o espaço e resolvem a comunicação entre as duas margens.

Figura 4.7 - O Muro é escada e acesso (1). E se as plataformas de comunicação formassem a habitação? (2). Habitação horizontal (3).

Figura 4.8 - Entre a habitação descobre-se o comboio.

Figura 4.9 - O espaço urbano valoriza-se pelas relações e actividades que gera (1). O Muro abre e convida a entrar... (2). ... a escada guia e o comboio recebe (3).

Figura 4.10 - Estratégia Urbana do Muro.

Figura 4.11 - Axonometria.

Figura 4.12 - Fotografia Maquete 1: “Entre Muros”, Janeiro 2014.

Figura 4.13 - Fotografia Maquete 2: “Entre Muros”, Janeiro 2014.

Figura 4.14 - Fotografia Maquete 3: “Entre Muros”, Janeiro 2014.

Figura 4.15 - Fotografia Maquete 4: “Entre Muros”, Janeiro 2014.

Figura 4.16 - Fotografia Maquete 5: “Entre Muros”, Janeiro 2014.

Figura 4.17 - Fotografia Maquete 6: “Entre Muros”, Janeiro 2014.

Capítulo 1

Introdução

Pensar a cidade é um processo complexo, difícil e arrebatador. Aliás, considerar a sua grandeza, o espaço sensorial e a própria arquitectura é um trabalho tão extremo que a partida parece verdadeiramente impossível.

Pode-se afirmar que a cidade existe. Para todos. E foi criada nesse sentido, como forma de desenvolvimento cultural. Desde os primeiros exemplos de cidades nas margens do rio Tigre e Eufrates até às metrópoles e megalópoles atuais. No fundo, a cidade surgiu como resposta do homem, e da civilização, à fixação em determinado ponto geográfico e são, actualmente, o reflexo da transformação, do desenvolvimento tecnológico e da capacidade do homem em prever o futuro.

Ao projectar o arquitecto trabalha directamente com o futuro e o espaço, procurando responder a um determinado problema de forma racional sem nunca ter razão, apenas inquietações. Assim, o inesperado, a incerteza e a dúvida são noções omnipresentes que não conseguimos evitar, mas que nos levam a aprender, a questionar e a evoluir. Tal como afirma Steven Holl, “hoje, trabalhar com a dúvida é inevitável; o absoluto é suspenso pelo relativo e interactivo. Em vez de sistemas estáveis devemos trabalhar com sistemas dinâmicos. Em vez de programas simples e claros empreender programas diversos e eventuais. Em vez de precisão e perfeição trabalhar com sistemas intermitentes, híbridos e métodos combinados.” (...) “Trabalhar com a dúvida torna-se uma posição aberta para o concentrado trabalho intelectual.”¹

Holl aceita a dúvida como parte do processo criativo, apontando um caminho mais complexo e desafiante na hora de projectar. Ao referir-se a sistemas dinâmicos, híbridos e intermitentes abre o campo da arquitectura, libertando-a do estigma modernista de “clareza funcional”.²

De outra perspectiva, Daniel Libeskind menciona:

“Conhecemos a cidade digital, a cidade sustentável e a cidade inteligente. Mas a cidade em transição é também a cidade inesperada, como uma cidade criativa inesperada, a cidade social

¹ Excerto traduzido de inglês para português do livro *Urbanisms: Working with Doubt*, Princeton Architectural Press, Steven Holl, p. 13.

² Termo utilizado por Steven Holl, no original “functional clarity”, *Urbanisms: Working With Doubt*, Princeton Architectural Press, p. 13.

inesperada, o inesperado espaço público que a cidade pode ter, a inesperada cidade da arte, os encontros sociais e culturais que a cidade nos oferece. Portanto, a “cidade inesperada” é também a cidade em transição e a cidade do futuro. É tudo o que não esperamos. É sobretudo o que não se encontra na agenda, mas tornar-se-á parte da nossa agenda devido ao processo criativo.”³

De acordo com Daniel Libeskind, a cidade do futuro é uma cidade em transição. Um processo criativo constante. Uma evolução que está directamente relacionada com o inesperado. Claro que considerar o que não existe é sempre desconcertante e subjectivo mas é um acto genuíno de quem prevê o futuro. Prever é criar mentalmente uma imagem, uma acção ou simplesmente uma vontade. Prever é processo. Processo é criação. E criação é transformação.

Esta tese pretende incidir neste campo, e na forma como o projecto de arquitectura influi decisivamente no desenvolvimento criativo da cidade e na experiência urbana. As cidades atuais exigem, cada vez mais, uma resposta eficaz dos arquitectos. Não uma resposta imediata sem pensamento e critério, mas sim, uma resposta que vá de encontro às necessidades e características de cada lugar, tendo sempre como ponto central o maior recurso das cidades - as pessoas. Não é possível criar sem entender de que forma é possível melhorar a vida das pessoas, e isso, no meu entender, consiste na possibilidade de criar novas e distintas experiências urbanas, capazes de criar interacção social, satisfação inesperada, desejo espacial, continuidade urbana, dinâmica inteligível e sobretudo sentido de pertença - factor cada vez mais negligenciado nas cidades, e até mesmo sociedades, cada vez mais genéricas e descaracterizadas.

Sobre o genérico e a condição das cidades genéricas, Rem Koolhaas descreve o fenómeno da seguinte forma:

“É um lugar de sensações ténues e distendidas, de emoções escassas e distantes, discreto e misterioso como um grande espaço iluminado por um candeeiro de mesa-de-cabeceira. Comparada com a cidade clássica, a Cidade Genérica está sedada, normalmente observada de uma posição sedentária. Em vez de concentração - presença simultânea - na Cidade Genérica, cada momento concreto afasta-se dos demais para criar um transe de experiências estéticas quase inapreciáveis.”⁴

O pensamento urbano requer assim uma nova acção criativa que permita desenvolver não só as cidades, mas também as próprias pessoas, promovendo a inteligência, a motivação, a

³ Tradução de inglês para português do texto de Daniel Libeskind para a proposta de competição do concurso uia-hyp cup international student competition 2014.

⁴ Rem Koolhaas sobre a cidade genérica em *Três textos sobre a cidade*, Editorial Gustavo Gili, p. 37.

imaginação e a criatividade social, pois o sucesso das cidades futuras vai depender sobretudo da criatividade das pessoas que as vivem.

Assim, o futuro será uma experiência constante, seja ela urbana, social ou tecnológica. A complexa actividade urbana das cidades irá exigir novos processos de criação que desenvolvam as actividades sociais e promovam um sentido de lugar capaz de se revelar ao mundo, relacionando a forma com a experiência urbana. Tal como afirma Steven Holl, “A fantástica energia espacial reside não no edifício em si, mas nas suas relações com o ambiente urbano”.⁵

Os novos espaços para além de responderem a todas as exigências funcionais, terão de ganhar “vida” no sentido de provocar, instigar, criar novas sensações. Os novos espaços serão “momentos” que à medida que se revelem vão responder às nossas questões e inquietações, criando convergência e interacção social. O espaço criativo do futuro será um diálogo de momentos. Um espaço psicológico interactivo.

Tudo o que é claro tornar-se-á desinteressante, o linear será monótono, no sentido que o novo e o original dependem do modo como a experiência se conserva viva, o que é fundamentalmente imprevisível. Se o espaço é completamente previsível não é experimental. Dessa forma, penso que a evolução social irá revelar uma arquitectura mais complexa, de vários urbanismos e programas, capaz de satisfazer necessidades sociais diversas. A complexidade das cidades cada vez mais cosmopolitas irá transformar a criação.

Richard Rodgers afirma, “nesta época global de democracia em ascensão, cada vez mais, as cidades estão polarizando a sociedade em comunidades segregadas. O resultado desta tendência é o declínio da vitalidade dos nossos espaços urbanos.”⁶ Tal como o arquitecto aponta, acredito que a resolução dos espaços urbanos futuros reside na mistura social, de encontros e desencontros, de alegria e melancolia, de paragem ou passagem, de espaços sociais urbanos. De mutação, simbiose e hibridização. Cabe aos arquitectos o esforço intelectual de proporcionar esses acontecimentos urbanos, que de forma global revelem o mais simples dos espaços. A imagem terá uma tendência globalizada, o gesto será do contexto, do lugar, mas todo o processo será dinâmico e diversificado de modo a que o resultado apresente algo interessante e inesperado.

A vida é incerta, imprevisível e inesperada. A arquitectura e os espaços urbanos terão de trabalhar com a vida de forma a proporcionar algo diferente - o inesperado espaço público, a inesperada experiência urbana.

⁵ Tradução de inglês para português da citação de Steven Holl em *Urbanisms: Working with Doubt*, Princeton Architectural Press, p. 26.

⁶ Richard Rodgers em *Cidades para um pequeno planeta*, Editorial Gustavo Gili, p. 19.

1.1 Estrutura da Dissertação

Esta dissertação procura explorar a condição de cidade e o impacto do projecto na transformação da vida urbana. Para isso tenta-se, numa primeira fase, compreender o conceito de arquitectura em transformação como factor decisivo na evolução das cidades e na previsão do futuro urbano. Procura-se compreender a importância do lugar como elemento determinante da resolução urbana e a transformação como mutação do que já lá está.

O estudo passa por compreender o sucesso e impacto que alguns projectos e espaços urbanos tiveram na vida da cidade. Essa análise pretende demonstrar como a experiência urbana influi decisivamente no espaço e na sociedade, e como a qualidade do projecto de arquitectura pode decisivamente melhorar a vida das pessoas, ao proporcionar novas experiências. Na complexa condição metropolitana das cidades, projectos como o Balneario La Perla⁷, o Edifício Copan⁸ ou o Centro Cultural São Paulo⁹ são exemplos claros de como a qualidade arquitectónica triunfa quando os projectos são idealizados para que os cidadãos experienciem algo diferente, sintam alguma mudança, absorvam algo inesperado, sempre considerando a interpretação urbana de cada um. Estes projectos, tão distintos entre si, não respondem apenas à função para o qual foram construídos, mas transcendem-se na sua diversidade de soluções.

Na terceira parte da dissertação expõe-se a cidade do Rio de Janeiro e o território a intervir, de modo a revelar e explicitar valências e condicionantes a estudar. A análise passa por compreender o contexto urbano do Rio de Janeiro e os elementos que o compõem. Pretende-se realçar a área de estudo - o bairro da Madureira apresenta-se como um dos locais de maior movimento comercial da cidade - a densidade e a forte identidade “verde” que caracteriza o Brasil e a cidade do Rio de Janeiro.

Por outro lado, pretende-se incidir o estudo do lugar como reforço e elo de ligação entre a cidade e novos tipos de espaço público, no sentido de criar uma dinâmica urbana que vá de encontro inesperado, ao novo.

No quarto capítulo apresenta-se a estratégia a projectar, partindo do conhecimento assimilado na análise dos capítulos anteriores, da interpretação e intenções pessoais a propor e da orientação a receber. Assim, será exposta uma visão urbana; uma resolução espacial que descreva a cidade inesperada, a cidade criativa e as possibilidades que uma intervenção deste tipo pode trazer num contexto urbano complexo.

7 Projecto à beira mar de Clorindo Testa, Mar del Plata, Argentina, 1985.

8 Edifício residencial de Oscar Niemeyer, São Paulo, 1960.

9 Centro Cultural de Eurico Prado Lopes e Luiz Telles, São Paulo, 1982.

Capítulo 2

Arquitectura em Transformação

“O tempo cintila e o sonho é sabedoria”¹⁰

Paul Valery

A Arquitectura surgiu da necessidade humana de abrigo e está sempre em transformação no sentido que surge e reinventa-se de acordo com o desenvolvimento tecnológico. Assim, num mundo em constante transformação, do ponto de vista social, económico e civilizacional a arquitectura deve evoluir acompanhando o desenvolvimento social e cultural que as cidades revelam.

As cidades encontram-se em transformação a vários níveis, de local para global e conseqüentemente novos modelos de urbanismo são inventados/importados/reinterpretados, novos agentes urbanos, sejam eles de decisão, iniciação, intervenção, mediação são introduzidos e novos modelos de espacialidade são experienciados. No entanto o que se verifica, na maioria das vezes, são apropriações de estilos, tendências urbanas que se aplicam independentemente do contexto.

A Arquitectura dos nossos dias, presente, acessível a todos e desmascarada por alguns arquitectos como genérica, anula os lugares, a existência de uma história, banaliza o ambiente urbano e a paisagem. Neste cenário, o protagonismo dos edifícios na cidade é total, um protagonismo desmedido como um ego urbano pré-estabelecido pelo poder económico como símbolo de uma montra global que transforma a construção em objectos de perene solidão. Esta “arquitectura” chama para si as atenções, seja na fachada cortina que brilha ou na altura desmedida que alcança. Esta é uma arquitectura sem lugar, contexto, onde existe apenas desprezo pelo ambiente e ignorância de envolvente urbana.

É isso que me apaixona no Rio de Janeiro. A paisagem. O verde que corre e percorre os vales e as montanhas urbanas, a mistura urbana das cores, o cintilar de um tempo que permanece fiel à paisagem. No Rio de Janeiro, qualquer edifício, qualquer um perde! E a natureza vence. A paisagem, com a sua insolvência e naturalidade prevalece como rainha na chamada “cidade maravilhosa”. Esta é a sua maior valência.

¹⁰ Paul Valery citado por Jean Nouvel em *Jean Nouvel by Jean Nouvel*, Taschen, p.29.



Figura 1.1 - Lagoa Rodrigo de Freitas: cristo redentor, a montanha, o vale e o urbano.

A condição metropolitana da cidade revela geografias, cores, o mar e a praia, vegetações, horizontes e luzes. Com naturalidade os edifícios aparecem, misturam-se na paisagem, ocupam o seu lugar e inserem-se no contexto. Por vezes, dá a entender que todos podem errar no processo e no projecto, pois a absolvição chegará e a natureza com a sua mão divina perdoará a construção, a recorrente caixa de betão desprovida de emoção, o esperado espaço urbano e a ganância económica, ocupando o seu lugar supremo. A paisagem prevalece na sua superioridade.

Esta condição urbana, onde nenhuma imagem pode revelar a profundidade do momento, combate o espaço genérico, sem alma, desprovido de emoção, sem influências culturais. Assim, arquitectura em transformação diz respeito ao lugar, centra-se na organização das mutações daquilo que existe. É preciso lá estar para experienciar, viver, acreditar, pois só a emoção dos acontecimentos desperta os sentidos.



Figura 1.2 - A construção e a natureza abraçam-se e enquadram o mundo: vista da zona sul do Rio de Janeiro a partir do Morro do Corcovado.

Sobre a arquitectura genérica Jean Nouvel afirma o seguinte:

“Em nome da alegria de viver nesta terra é preciso que nos batamos contra o urbanismo do zonamento, das redes, dos territórios fragmentados, contra esta podridão automática que anula a identidade das cidades em todos os continentes, em todos os climas, que se alimenta de escritórios clones, de habitações clones, de espaços comerciais clones, ávidos de pré-pensamento, de pré-visto para evitar ter de pensar e de ver.”¹¹

Arquitectura em transformação enquanto fundamentalismo do inesperado, da emoção, da reivindicação do improvável, é aquela que se opõe aos conceitos genéricos, a regras territoriais genéricas. Combate os automatismos, o pré-fabricado, as tendências, o modo de operar simplista, sem lógica ou pensamento.

Arquitectura em transformação considera o lugar como ponto único de uma acção de projecto, no sentido de reinventar o que já existe, transformando a alma de uma força física já instalada.

Arquitectura em transformação procura uma mudança organizada, uma orientação para a complexa condição metropolitana das cidades, tendo sempre como principal factor o interesse pelos recursos do local. A transformação desafia a “importação” de estilos, a implementação de formalismos repetitivos, rejeitando a tão aclamada arquitectura de “assinatura”. A condição de estrela, seja o arquitecto ou o edifício, não pode ser o foco da arquitectura. Assim, a transformação afasta-se do estrelato público, da vaidosa condição de edifício económico que se vende em qualquer parte do mundo, voltando a considerar a paisagem como factor primordial.

Como podemos não considerar as nuvens, o vento, a chuva ou a montanha. As cores, os ritmos e os cheiros?

É isso que o Rio de Janeiro tem de especial, a primazia da naturalidade urbana. Um clima que faz florescer a vegetação a um ponto de fusão, com os edifícios, os espaços e o mundo. Desta forma, o arquitecto tem de ter a capacidade de alterar de acordo com as características que encontra no lugar, através de uma sensibilidade que se transcenda, que assuma o poético. Claro que abraçar a condição existencialista, de querer transformar um contínuo físico é no mínimo inquietante. Por isso a arquitectura é tão difícil e a repetição, a cópia, tão apetecível.

¹¹ Jean Nouvel em *Jean Nouvel by Jean Nouvel*, Taschen, p. 27.

De acordo com Jean Nouvel:

“É preciso parar de limitar a arquitectura à apropriação de um campo estilístico. Os tempos precisam de arquitectos que tenham dúvidas, que procurem, que não pensem ter encontrado, arquitectos que se ponham em perigo, que recuperem os valores do empirismo, que inventem a arquitectura construindo-a, que se surpreendam a si mesmos, que descubram o mofo nas suas janelas e o saibam interpretar.”¹²

Jean Nouvel exalta a condição do arquitecto como um agente capaz de adicionar valor ao lugar, que reconheça as verdadeiras necessidades da sua intervenção e se liberte, da cada vez mais recorrente, cópia urbana, que não reconhece o lugar e a condição social.



Figura 1.3 - O “verde” da vegetação revela a sua importância física assumindo-se como um elemento determinante do espaço urbano (Rio de Janeiro, zona sul).

Dessa forma, devemos ser capazes de empreender o diferente, de proporcionar novas valências urbanas que sintam o lugar e a cidade. Ao conhecer as especificidades do local, os usos e costumes, torna-se mais fácil traçar um caminho de resolução que assuma a ligação entre passado e futuro. Uma ligação que revele o tempo, o homem que viveu esse espaço e identifique o futuro.

Este gesto urbano será impressionado pelo que existiu e carregado pelo força de impressionar quem viverá. O rumo urbano terá de ser um elo de ligação, uma passagem, algo que o genérico não entende.

Assim, arquitectura em transformação faz a ponte, é temporal no sentido que interpreta o lugar e se deixa influenciar, absorver pelo ambiente. Nesse entendimento a arquitectura

¹² Jean Nouvel em Jean Nouvel by Jean Nouvel, Taschen, p. 28.

explora, impregna-se e deixa-se impregnar-se, resolve-se procurando ajuda no que está lá, pois a melhor resposta, aliás a única resposta começará na transição do conhecimento adquirido no lugar.

A arquitectura em transformação tem o dever de explorar, de desejar intensivamente a compreensão, de evoluir contestando as suas ideias. Esse campo abre o pensamento e assim a inovação, o inesperado surge repleto de sentimento, de emoção, de amor, de alma. Assim, a acção do projecto será cheia de prazer, apaixonada pela possibilidade de partilhar. A dúvida será forte e o desespero de saber se a resposta é eficaz liberta do terror do genérico. Nesse processo, na paixão pelo projecto, a arquitectura transforma-se de acordo com a vida. O espaço criado, vibrante, carregado de emoção liga o inerte com a vida e novas experiências urbanas diversificadas fazem imaginar o tempo. Uma impossibilidade do simplista processo de reprodução em série, da repetição incontrolada.

Quem vive nas favelas do Rio de Janeiro não ignora a difícil condição social, mas assume a espontaneidade das habitações, a aleatoriedade dos percursos criados, a preciosa porta aberta a todos, a luz do tecto que se transforma em pátio, a beleza da mistura desordenada. O sentido mais puro da arquitectura. Talvez por isso se consiga entender porque os habitantes das favelas se orgulham da dignidade das suas casas e as preferem aos caixotes de betão e às “máquinas de habitar”.



Figura 1.4 - O espontâneo e o inesperado caracterizam o “rosto” das favelas: Rocinha, Rio de Janeiro

Que doravante a arquitectura recupere a sua aura no indizível e na obscuridade!

Na imperfeição do que se inventa!

O arquitecto não toma consciência de ter ido até ao fim do seu trabalho senão quando desliza, quando resvala.

da criação para a modificação,

da afirmação para a alusão,

da edificação para a inserção,

da construção para a infiltração,

da posição para a sobreposição,

da precisão para a imprecisão,

da soma para o desvio,

da caligrafia, para o bosquejo, a rasura...¹³

Assim como o afirma, Jean Nouvel sabe o “caminho”, a subversão dos factos que devem ser inseridos na arquitectura. Não como uma injeção mecânica, mas com uma sensibilidade a que o arquitecto não pode ser imune. É neste caminho consciente que o arquitecto deve prosseguir o seu processo, no sentido que o fim revele a transformação do ordinário para uma inesperada sensibilidade da criação.

¹³ Jean Nouvel em *Jean Nouvel by Jean Nouvel*, Taschen, p. 29.

2.1 Cidade, Experiência Urbana e Espaço Público

Compreender a cidade é um exercício no mínimo complexo, o seu estudo passa por entender alguns fenómenos que a ela se encontram associados. Conceitos como experiência urbana e espaço público surgem como preponderantes nesta análise que se quer concisa, esclarecedora e prática.

A cidade revela-nos tudo. A vida, as pessoas, o trabalho, os prazeres sociais e culturais, as relações, as dinâmicas. O passado, o presente e o futuro. Tudo isto faz parte da experiência urbana que se adquire mas que nos é imposta. Quando nos adaptámos a isso vivemos a cidade.

Assim, a experiência urbana surge de acordo com o que a cidade nos oferece. Enquanto cidadãos estamos sempre dependentes da cultura da cidade e dos fenómenos possíveis de acontecer em cada cidade. Fica claro que viver no Rio de Janeiro é diferente de viver no Porto. Assim como a vida em São Paulo difere da vida em Lisboa. Este é um dado adquirido. Então, será a experiência urbana um ato globalizado? - Creio que sim. Contudo, a experiência urbana não pode ser considerada como um ato genérico - apesar de a cidade caminhar nessa direcção. Esta encontra-se sempre dependente de factores culturais, naturais e sobretudo sociais que encontrámos nas diferentes cidades que visitámos ou vivemos.

A derradeira noção da arquitectura é o desenho do espaço. Nada mais vago e assertivo acerca da arquitectura. No entanto, se analisarmos a fundo, quando se projecta além de se criar um espaço procura-se sempre um comportamento humano, uma dinâmica espacial, uma nova experiência. Esta capacidade do arquitecto permite-lhe prever a realidade e trabalhar com o inesperado.

É esta experiência urbana que me seduz, no sentido que pode proporcionar realidades diferentes e muito interessantes de acordo com vários factores já referidos: sociais, culturais e naturais. O objectivo é compreender que existem construções com alto poder qualitativo; como construções urbanas estas tornam-se em veículos de transformação. Construídas com uma pluralidade de significados, com intensa qualidade arquitectónica e urbana podem ser instrumentos de pensamento abstracto: imprevisíveis, resistentes à banalização e capazes de alterar e formar vida urbana com fenómenos experimentais.

2.2 Experiência Urbana em Transição

A transição pressupõe movimento, dinâmica, algo definitivamente temporal. Diariamente o homem encontra-se sujeito a deslocamentos, seja de casa para o trabalho, durante um passeio urbano, na sua interacção espacial. Esta é a base da actividade humana, a passagem de um determinado lugar para outro. Assim, as cidades têm o dever de criar essas soluções, caminhos que propiciem o desenvolvimento urbano, estruturas que permitam a transposição.

No entanto a vida interfere nos movimentos, os acontecimentos são instantes que surpreendem, despertam, emocionam. Dessa forma, os caminhos para além de simples atravessamentos podem revelar outras possibilidades, como encontros, paragens, interferências, desvios, situações que permitam ao homem uma nova relação com a paisagem.

Assim, experiência urbana em transição é tudo aquilo que diz respeito à ligação entre lugares e tudo aquilo que acontece durante a ligação. Fica claro que o projecto de arquitectura pode ser definitivamente um factor preponderante no aparecimento de experiências, na exaltação de acontecimentos diversificados ao criar diferentes acções na transposição urbana. Tanto o *Balneario La Perla*, a reconversão do *High Line* e o terminal marítimo de *Yokohama* são exemplos de como é possível melhorar o espaço ao implementar possibilidades de interacção urbana.

2.2.1 *Balneario La Perla*

Em 1985, quando o arquitecto argentino Clorindo Testa projecta o *Balneario La Perla* procura uma nova experiência urbana para quem disfruta o mar, a paisagem, a praia e a calçada.



Figura 2.1 - Vista geral do edifício: *Balneario La Perla*, Mar del Plata, Argentina, 1985.

Apelidada de “Pérola do Atlântico”, *Mar del Plata* é uma cidade localizada na província de Buenos Aires, centro-leste da Argentina, junto ao mar. O projecto é uma intervenção que estabelece uma relação urbana entre a cidade e a praia através de um passeio elevado. Como uma avenida avarandada sobre o mar.



Figura 2.2 - Passeio elevado com espaços distintos: *Balneario La Perla*: Mar del Plata, Argentina, 1985.

A “rua” transforma-se em rampa, miradouro, escada ou terraço com usos diversos: comerciais, de vestuário e sanitários distribuídos nos diferentes níveis. O passeio desenvolve-se paralelo à calçada, separada por vazios preenchidos pela vegetação e nas zonas em que a construção cresce em altura, grandes vazios permitem ver o mar emoldurado como um quadro. A experiência urbana é diferente, reveladora de espaços distintos, marcante espacialmente, mas sem nunca perder a desafio inicial de transposição. O espaço que é público não se limita a um ponto de partida e chegada, ele envolve o cidadão, desafia, questiona, fala constantemente e de forma gritante, para que o homem se sinta como parte integrante da obra, desafiando-o a viver de modo diferente, a descobrir, a escolher.

Contudo, e paradoxalmente o *Balneario La Perla* é calmo e ausente de monumentalidade, um conjunto urbano que se desenvolve num convite à contemplação. É um lugar onde o homem e a natureza se enfrentam, onde se descobrem e reencontram situações em constante mudança. A arquitectura transforma-se.

2.2.2 Reconversão do *High Line*

Localizado em Nova Iorque, Estados Unidos da América, o projecto urbano *High Line*, idealizado pelo escritório de arquitectura Diller Scofidio em parceria com Renfro, procura encontrar um novo espaço público para a zona sul de Manhattan, transformando uma antiga infra-estrutura urbana de ligação industrial numa nova forma de experienciar a urbe.

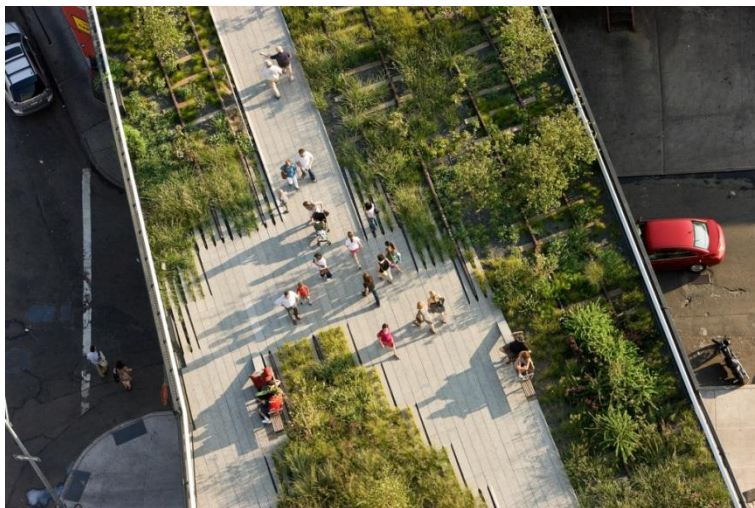


Figura 2.3 - Vista Aérea do *High Line*: reconversão do *High Line*, Nova Iorque, EUA, 2009.

O projecto consiste na criação de uma zona de lazer pós-industrial ao combinar materiais orgânicos e de construção ao longo do *High Line*. A nova experiência urbana permite uma mescla de sensações, resultantes da aplicação de diferentes estratégias que visam alterar o sentido concreto de atravessamento. Quem percorre vive uma inovadora experiência urbana, capaz de alterar a monotonia das transições urbanas, muitas vezes desinteressantes nas suas concepções.



Figura 2.4 - O espaço urbano gera relações de proximidade: reconversão do *High Line*, Nova Iorque, EUA, 2009.

Assim, o novo espaço acomoda a “lentidão e a distração, a estranheza e o selvagem no sentido de preservar a condição existencialista do lugar.”¹⁴

Este novo espaço urbano em Nova Iorque define uma nova dinâmica que conjuga o sentido de passagem à noção de estar, resultado de uma sequência de episódios, visuais e físicos, que alteram a percepção e a relação do homem com a paisagem. A invenção de um sistema de pavimentação (pranchas lineares com juntas abertas) que se insere na plantação assume uma condição agregadora, de mistura, de um encontro não só pessoal, mas também dos próprios elementos arquitectónicos. A utilização de proporções variadas realça o carácter diversificado para o lugar, de zonas duras (pavimentação) e moles (vegetação). A reconversão do “High Line” transforma assim a forma de viver o espaço e a cidade, criando novas sensações, novos desafios e novas interações urbanas dentro da própria paisagem.

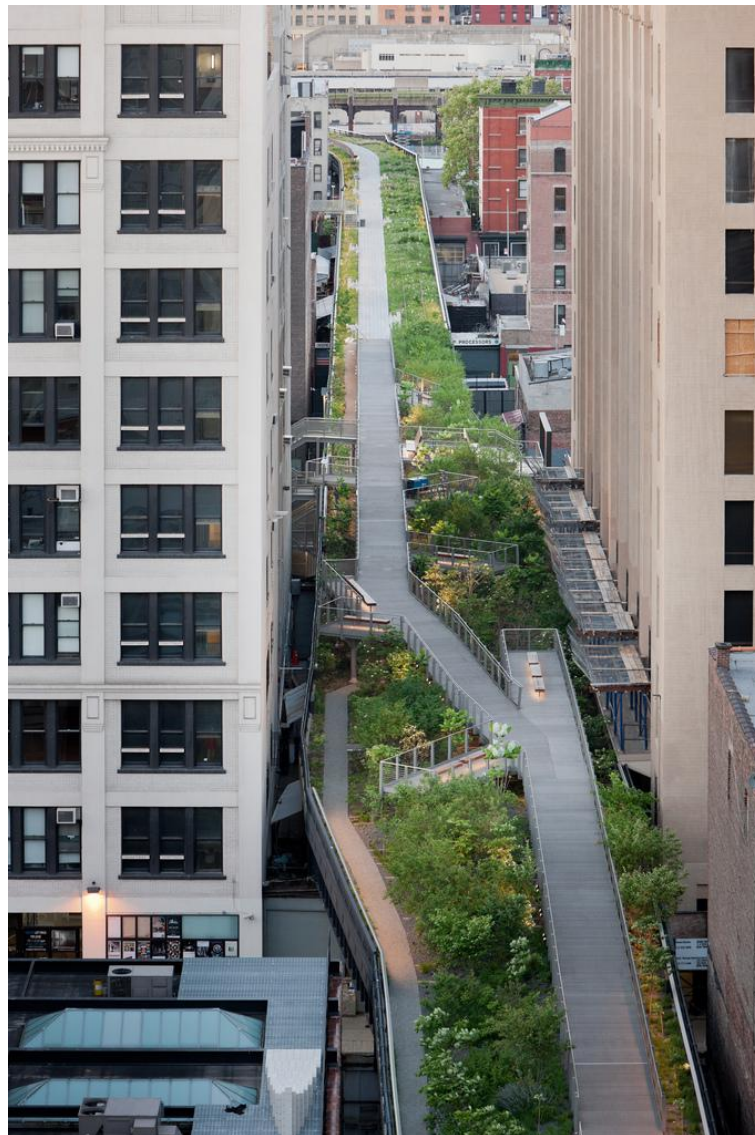


Figura 2.5 - O passeio urbano insere-se na estrutura da cidade: reconversão do *High Line*.

¹⁴ Publicação *Arqa*, Espaços Públicos edição 73, 2009, p.22.

2.2.2 Terminal Marítimo de Yokohama

O projecto para o novo terminal marítimo de Yokohama, idealizado pelo escritório FOA (*Foreign Office Architects*), propôs a utilização da superfície de solo para criar um novo espaço público complementar ao parque Yamashita, sendo a proposta uma intersecção perpendicular à baía de Yokohama. Como consequência, o edifício torna-se uma extensão da cidade, um espaço público que envolve o terminal, um acontecimento urbano.



Figura 2.6 - Vista aérea do *Terminal Marítimo de Yokohama*: Yokohama, Japão, 2002.

A proposta urbana funciona como uma mediação territorial entre o sistema de espaços públicos de Yokohama e a gestão de fluxos de passageiros dos cruzeiros. Ao envolver o edifício a um nível superior, o espaço público renega a ideia formal do terminal como porta de entrada, barreira, realçando a ideia de uma passagem, uma continuidade espacial sem instrumentos de intersecção, descodificando o sistema habitual de término ou início de viagem marítima. Uma estrutura funcional que se converte num espaço longitudinal contínuo. Uma paisagem sem instruções para a sua ocupação, apenas com a lógica de experienciar o espaço urbano.



Figura 2.7 - A sucessão de momentos distintos revela-se interminável no percurso urbano: Terminal Marítimo de Yokohama, Yokohama, Japão, 2002.

O edifício encara algo diferente, como uma máquina de integração que permite um transporte imperceptível de uns estados a outros, transformando esses estados em graus de intensidade, opondo-se aos efeitos de uma segmentação rígida criada habitualmente pelos mecanismos sociais, em especial os dedicados a manter limites ou barreiras de controlo de passageiros.

Segundo os arquitectos: “O dispositivo proposto reduz a quantidade de energia requerida na passagem de um estado a outro, articulando os distintos segmentos do programa de forma diferente como uma variação contínua: dos visitantes locais aos cidadãos estrangeiros, do transeunte ao passageiro de negócios, do mirone ao exibicionista, do actor ao espectador.”¹⁵

¹⁵ Publicação *El Croquis*, edição nº 115/116 [I] Foreign Office Architects, p. 51



Figura 2.8 - A experiência espacial exterior assume a forma do terminal dinamizando o percurso: Terminal Marítimo de Yokohama, Yokohama, Japão, 2002.

Desta forma, e de acordo com os arquitetos, a experiência de quem chega ou parte não é feita de acordo com as barreiras ou limites pré-estabelecidos, mas sim existe uma flexibilidade estrutural de acordo com o volume de tráfego das companhias navais. Assim barreiras móveis e colapsáveis e uns pontos de vigilância permitem a reconfiguração dos espaços, possibilitando que o terminal seja ocupado por cidadãos locais e invadida por estrangeiros.

O edifício vive assim das flutuações e da flexibilidade, onde o sistema de circulações que se encontra organizado numa série de “*loops*” potencia a eliminação dos limites do dinâmico e do estático. Uma variedade de caminhos intensifica a experiência de passar pelo edifício, ao aumentar o número de acontecimentos que se podem encontrar, realçando a novidade e o inesperado.

2.3 Experiência Urbana Localizada

A forma como se assimila o espaço é muito própria, cada um tem um entendimento muito característico da vida e do ambiente urbano. Experiência urbana localizada diz respeito à presença, aos acontecimentos precisos em determinado local, à complexidade que determinado edifício ou espaço público transportam na vida pública.

A vida e as cidades acarretam dinâmicas, ambiguidades, incertezas da condição metropolitana, assim, a arquitectura e os espaços devem ser capazes de acompanhar a diversidade da sociedade, compreender que um simples cubo ou um quadrado não conseguem reflectir e conter a multiplicidade das acções humanas. Quando a função é desvinculada da sua finalidade, sem especificidade clara de uso, os espaços ganham expressividade, tornam-se acumuladores de vida, resistindo à condição segregadora da função. O Centro Cultural São Paulo, a intervenção urbana para a ilha Seguin em Paris ou o parque de La Villette, transportam o sentido de complexidade das cidades, espelham a variedade e diversidade programática, absorvem a tensão social e criam momentos explosivos de desenho, abrindo a arquitectura de fronteiras, tantas vezes segregadoras da sociedade.

2.3.1 Centro Cultural São Paulo

Construído em 1982, fruto da parceria dos arquitectos Eurico Prado Lopes e Luiz Telles, o Centro Cultural São Paulo é, actualmente, um dos principais atractivos na diversificada cidade de São Paulo no Brasil. O edifício, realizado de modo a que servisse de centro multidisciplinar, como um local de encontro do utente com a informação, alberga um número considerável de funções: biblioteca, espaços de exposições, zona de concertos, ateliês, cinema e café. Este é um espaço caracterizado pela promoção do encontro, democrático, pertença de todos.



Figura 2.9 - Vista do interior do Centro Cultural São Paulo: São Paulo, Brasil, 1982.

A dinâmica no interior do edifício é extraordinária seja do ponto de vista visual quanto da diversidade de actividades que se encontram, e as ligações entre pisos, feitas por rampas, tornam o edifício uma experiência dinâmica constante. Quem percorre o CCSP sente uma interminável sensação de descoberta espacial, onde não existe uma definição clara do espaço, mas sim, um espaço que define o seu próprio ritmo. O projecto aproxima-se de um conjunto de praças que se vão descobrindo, pois privilegia a circulação livre sem fronteiras verticais, onde a continuidade urbana é notória á medida que se percorrem os espaços.



Figura 2.10 - A circulação torna-se um desafio. Um sistema de percursos que se intersectam: Centro Cultural São Paulo, São Paulo, Brasil, 1982.

Quem vive o CCSP sente a simples e rara oportunidade de parar, estar, criar num espaço público amplo e cheio de personalidade. O piso superior com um jardim exterior serve de contraponto ao visual e sonoro ritmo urbano. No simples banco um casal, no relvado, as pessoas deliciasadas pelo sol intermitente aproveitam o momento.



Figura 2.11 - O jardim superior insere-se na estrutura da cidade como uma forma de libertação da estrangulante morfologia do edificado paulista: Centro Cultural São Paulo, São Paulo, Brasil, 1982.

O CCSP mais parece um oásis urbano, uma lâmpada que se acende no meio da escuridão. Quem entra não quer mais sair, e quem sai anseia por voltar. A sua força reside na sua honestidade, de valorizar aquilo que o homem mais aprecia: a experiência de viver o espaço democrático, o encontro social. Na caótica condição metropolitana de São Paulo, a arquitetura transformou-se, transcendeu-se, e a vida, que tem sempre razão, deu-lhe valor.



Figura 2.12 - O encontro social e a vegetação: Centro Cultural São Paulo, São Paulo, Brasil, 1982.

2.3.2 Parque *La Villette*

O parque urbano de *La Villette* em Paris, projectado em 1982 pelo arquitecto Bernard Tschumi, é um exemplo claro de transformação da cidade. Localizado na parte nordeste da cidade foi projectado como um lugar de cultura, uma fusão espacial do natural com o artificial, um lugar de constantes encontros num estado de reconfiguração e descoberta.



Figura 2.13 - Encontro social na actividade de lazer urbana: Parque de *La Villette*, Paris, 1982.

O parque urbano encarou o futuro, a vida, as pessoas como factor primordial do processo onde o objectivo reside em tornar o parque uma experiência de sensações urbanas. O projecto desenvolveu-se ao compreender a actividade e a interacção, numa sensação de liberdade, de experiência urbana que interage e se deixa interagir pela energia do ambiente.



Figura 2.14 - A experiência urbana revela um encontro “desordenado” do espaço: Parque de *La Villette*, Paris, 1982.

Ao criar pontos de referência bem marcados pela cor vermelha, o arquitecto criou um ritmo, marcou o espaço, orientou a transformação urbana. Mas inverteu o processo ao fazer a ligação entre esses mesmos postos “estáticos” de forma desordenada, com a liberdade de quem vive o momento e a vida. As linhas ao intersectarem-se criam uma energia interna, levando a vários pontos de interesse na área do parque.

Com uma grande área verde, o parque de *La Villette* abre-se a quem o visita, a quem o compreende. Ao não assumir uma definição clara, apenas uma orientação, deixa que o usuário interprete, assuma, crie a sua inesperada experiência urbana. A arquitectura do parque transforma, organiza as mutações do que existe e o espaço inventa-se a si próprio ao revelar uma dinâmica urbana.

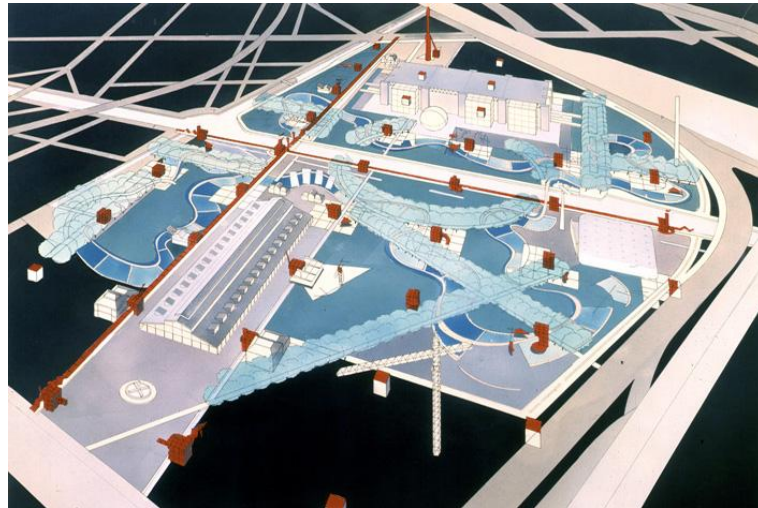


Figura 2.15 - Diagrama do espaço urbano; organização por camadas: Parque de La Villette, Paris, 1982.

2.4 Experiência Urbana Habitável

Habitar é apropriar, preservar, dominar o espaço. A arquitectura tem na habitação o seu âmago, a sua função primordial de reconhecimento do espaço e das necessidades humanas, sendo a resposta do homem a todas as exigências da vida.

A experiência urbana habitável considera a vida como um conjunto de relações, de acontecimentos que devem inserir-se na forma como se habitam as cidades. Essas relações são reflexo do desenho urbano e sobretudo da continuidade urbana que muitas vezes o privatizado mundo económico desconsidera.

Projectos como o Edifício Copan, *Linked Hybrid* ou a proposta académica Prisioneiros Voluntários da Arquitectura, reflectem como a experiência de habitar pode ter um impacto determinante no espaço urbano e na criação de espaços de inclusão social.

2.4.1 Edifício Copan

Um exemplo de grande intensidade e diversidade urbana é o projecto residencial de Óscar Niemeyer em São Paulo, o Copan. Com cerca de 1000 apartamentos, o edifício, que se transformou um ícone da cidade, assume a elegância do seu traço na complexa condição metropolitana da cidade. A forma ondulada, singular na sua solidão informal urbana, encerra a força do côncavo e do convexo; o poder visual do elemento entre vazio e forma, onde a dinâmica do elemento acompanha a diversidade da cidade.

Nessa interacção, o côncavo assume uma posição de organização do espaço, pois ao considerar-se essa parte o edifício produz um vazio aberto para a realidade urbana. Por outro lado o convexo assume um efeito expansivo, de relação e comunicação com a cidade. Esse equilíbrio entre as partes, que se distinguem na sua complementaridade, provoca o interesse do todo. Assim, é na sua inovadora inversão formal que o Copan assume uma nova visão do espaço e do desenho urbano proporcionando algo inesperado na cidade.

Ao incluir um centro comercial no piso térreo o edifício abre-se à cidade e ao espaço público, convidando o visitante a explorar o interior, a viver a continuidade urbana. Com a inclusão do comércio e escritórios o Copan encara a diversidade social e programática como um factor de desenvolvimento, de transformação, com uma pluralidade de significados que resistem ao banal ao ser capaz de proporcionar encontros, possibilidades de interacção entre classes, abraçando a diversidade social como factor de evolução da cidade.

O artista Jurgen Partenheimer acerca da experiência de morar no vigésimo oitavo escreveu o seguinte: “O Copan é uma filosofia. Com 32 andares e mais de 70 apartamentos em cada piso, o edifício é uma verdadeira cidade em si, com 5000 habitantes... A extravagante sensualidade

da sua forma ondulante e a sua majestosa elegância e grandeza recaem sobre as pessoas que vivem aqui, e preenchem todos os que trabalham com ele, administradores e residentes, com orgulho.”¹⁶

A energia que o edifício transporta, na relação do espaço da cidade e nas relações sociais, levam a acreditar no poder qualitativo da arquitectura enquanto transformação das cidades. A condição do Copan como instrumento de intensiva urbanidade leva a creditar no poder da habitação enquanto experiência urbana, onde o arquitecto num gesto simples e delicado transforma a forma de viver.



Figura 2.16 - Edifício Copan visto da rua de acesso principal.

¹⁶ Tradução de inglês para português da citação de Jurgen Parteheimer em *Urbanisms: Working with Doubt*, pag. 33.

2.4.2 *Linked Hybrid*

O complexo urbano *Linked Hybrid*, projectado entre 2003 e 2009 pelo arquitecto Steven Holl é um exemplo de como a pluralidade de acções espaciais, dispostas em sucessivas camadas programáticas, proporcionam uma nova forma de habitar o espaço urbano. Localizado em Pequim, junto à antiga muralha da cidade, o edifício híbrido funciona como uma “cidade dentro da cidade”¹⁷, um espaço urbano de 220.000 m² que atende todas as actividades e programas relacionados com a vida de 2.500 habitantes.



Figura 2.17 - Vista aérea do complexo urbano *Linked Hybrid*: Pequim, China, 2009.

Desde o nível térreo percebe-se a intenção de abrir o projecto à cidade, de criar uma relação de continuidade com o espaço envolvente. A este nível existem uma série de passagens abertas a todos os residentes e visitantes, como um convite à entrada pública, garantindo um micro-urbanismo de pequena escala. Esta estratégia permite que todos acedam ao espaço interno e que dessa forma seja possível incluir o interior do complexo como parte activa da cidade e do espaço público urbano. O programa público no solo - que inclui um restaurante, hotel, escola, jardim-de-infância, cinemateca e algumas lojas - destina-se a potenciar o espaço urbano à volta de um grande lago localizado no centro do complexo. A sensação de presença da natureza e de parque complementa-se no nível intermédio dos edifícios mais baixos onde “telhados-jardim” oferecem a tranquilidade do verde e a inesperada sensação de espaço público elevado.

¹⁷ Publicação *El croquis* nº141, 2004-2008 Steven Holl Architects, p. 228.



Figura 2.18 - O centro do complexo abre-se a quem o visita, ao mundo. Múltiplos acessos encaminham quem chega: *Linked Hybrid*, Pequim, China, 2009.

Cinco espaços a norte do complexo são talvez o melhor exemplo da nova experiência urbana que o complexo proporciona. Pequenos montes, idealizados com diferentes funções, destinam-se a diferentes espaços temporais da vida. Assim, o novo “jardim” apresenta pequenos montes: monte da infância, monte da adolescência, monte da idade média, monte da velhice, monte da infinidade. Cada um destes espaços retracts uma experiência temporal, uma fase da nossa vida ao assumirem esse estatuto.



Figura 2.19 - No jardim nascem acasos de encontros a explorar, de situações a inventar: *Linked Hybrid*, Pequim, China, 2009.

O elevador transporta as pessoas para outra série de passagens. Entre o décimo quinto e o décimo oitavo andar pontes multifuncionais ligam o conjunto de oito edifícios e a torre do hotel. A ligação é aproveitada para criar espaços diferentes, diversificados, no sentido de propor uma nova forma de habitar a cidade, que envolva o cidadão num sistema dinâmico. As pontes, que albergam várias funções como espaços de actividade física, salas de leitura, livraria ou espaços destinados a galerias, funcionam como condensadores sociais, de interacção, de encontros ocasionais entre residentes e visitantes.

Ao existir uma escapatória diversificada, interessante, que envolve todo o complexo, a arquitectura transforma o hábito de habitar um espaço fixo, imutável, em algo relevante com soluções espaciais. A rua elevada acima da cidade apresenta-se como uma alternativa ao isolamento da forma, à “caixa” hermética habitável, libertando os residentes da prisão espacial que é a fria “máquina de habitar”, além de ser um incentivo de interacção, humana e espacial.

Explorar é um dever, um desejo que nos transcende, uma condição de evolução. Não consigo imaginar nada melhor do que explorar o próprio espaço que habitámos.

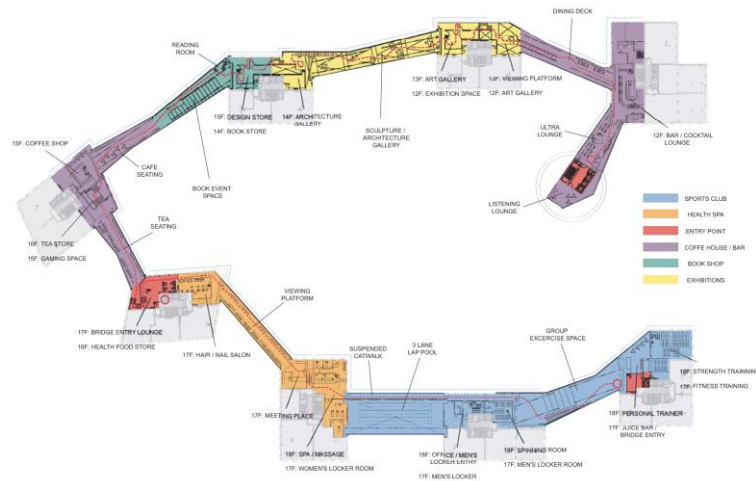


Figura 2.20 - Anel do programa público: desportivo, comercial e recreativo: *Linked Hybrid*, Pequim, China, 2009.

Tal como afirma Steven Holl, “Focado na experiência de passagem do corpo através do espaço, as torres são organizadas para terem em consideração o movimento, o tempo e a sequência. O ponto de vista modifica-se com uma ligeira rampa que sobe, uma lenta curva à direita. As torres em círculo expressam a aspiração colectiva, ao invés de torres como objectos isolados ou ilhas privadas numa cidade cada vez mais privatizada.”¹⁸ O edifício transforma a arquitectura num recipiente de variações. Uma permanência alterada pela vida e pelos acontecimentos. Ao ser alterável a arquitectura é solidária com o lugar e com os que a habitam.



Figura 2.21 - A arquitectura é uma invenção de mundos, de micro-prazeres, de micro-sensações, de imersões: *Linked Hybrid*, Pequim, China, 2009.

¹⁸ Steven Holl em *Urbanisms: Working with Doubt*, Princeton Architectural Press, p. 137.

2.4.2 Prisioneiros Voluntários da Arquitectura: o Muro

O projecto académico de Rem Koolhaas para Londres, em 1972, prevê como seria habitar uma área segregada do resto, do mundo, “protegida” por um muro. A inclusão deste projecto pretende realçar a importância da arquitectura e de como a sua acção pode transformar a sociedade.

Enquanto estudante, Rem Koolhaas compreendeu a importância da ausência e de como esta poderia ser mais poderosa que a própria presença. A falta de presença urbana, ou o vazio, foi descrito como instrumento gerador de condição urbana. Entendeu a cidade e o Muro como memória, perda e vazio.

Mais tarde, quando questionado sobre a importância do Muro e da arquitectura desse período, revelou o seguinte: “Foi o final de uma época em que a arquitectura era vista, na sua generalidade, de forma inocente. Existia sobretudo um optimismo de que a arquitectura podia participar na liberalização da humanidade. Era céptico em relação a isso e, em vez de visitar as ilhas mediterrânicas ou as ilhas piscatórias gregas para “aprender” (como a maior parte dos arquitectos faziam nesse período), decidi olhar simplesmente para o Muro de Berlim como arquitectura, documentando-o e interpretando-o, para sentir o verdadeiro poder que a arquitectura podia assumir.

Foi das primeiras vezes que fui a um local e realizei trabalho de campo. Realmente não sabia nada sobre Berlim e o Muro e fiquei completamente deslumbrado com muitas das coisas que descobri. Por exemplo, nunca tinha imaginado como Berlim Ocidental estava prisioneira do próprio Muro. Nunca tinha pensado realmente sobre essa condição, e o paradoxo de ser rodeada por uma parede e ao mesmo tempo ser chamada “livre”, enquanto a maior parte da área para além do Muro não era considerada livre.”¹⁹

Berlim e o Muro foi, desse modo, uma revelação no entendimento do espaço e da arquitectura como itens orientadores do desenvolvimento da sociedade e da cidade.

Em 1972, no prólogo do projecto de final de curso na AA (“Exodos, ou os prisioneiros voluntários da arquitectura”²⁰), Koolhaas descreve uma cidade dividida em duas partes: uma Boa e outra Má, numa clara associação ao que tinha visto em Berlim com a segregação social do Muro.

¹⁹ Rem Koolhaas em resposta a Hans Ulrich Obrist em *Rem Koolhaas conversas com Hans Ulrich Obrist*, Gustavo Gili.

²⁰ Tradução do título do projecto final de Rem Koolhaas em *S, M, L, XL*, The Monacelli Press, p.3.

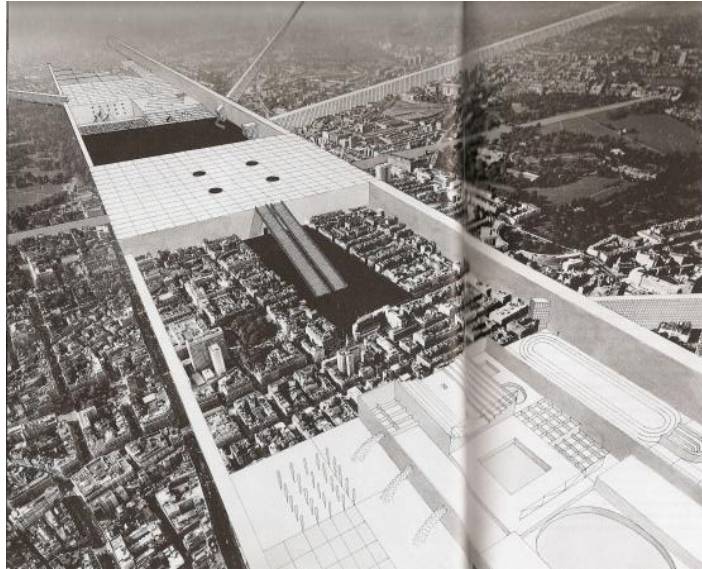


Figura 2.22 - “Divisão, isolamento, desigualdade, agressão, destruição, fronteira do combate da arquitectura”²¹: Prisioneiros Voluntários da Arquitectura, Londres, Inglaterra, 1972.

Descreve as repercussões que essa acção separatista iria desencadear na sociedade, onde os habitantes da parte Má partiriam num fluxo constante para a parte Boa. Este “exodus” social iria fazer com que a população da parte Boa duplicasse, ao contrário da outra parte que se transformaria numa cidade fantasma. No combate a esse fluxo as autoridades da parte Má, numa acção desesperada, iriam servir-se da arquitectura para construir uma parede que rodeasse a parte Boa, tornando-a inacessível.

No entanto, os efeitos psicológicos seriam bem mais devastadores que a presença física. A Boa parte acessível apenas para lá do obstáculo tornar-se-ia bem mais irresistível. Aqueles “presos”, ou “livres” do lado “errado” da parede, com planos para escapar, seriam os condenados do uso da arquitectura como instrumento de disparidade social.

²¹ Tradução de inglês para português da citação de Rem Koolhaas em *S, M, L, XL*, The Architectural Press, p. 10.



Figura 2.23 - “Aqueles com força suficiente para amar tornar-se-iam os seus prisioneiros voluntários...”²²: Prisioneiros Voluntários da Arquitectura, Londres, Inglaterra, 1972.

Koolhaas propôs assim uma faixa ao longo de Londres que espelhasse este acontecimento mas ao serviço de intenções positivas. Esta seria uma arquitectura desejável onde os seus habitantes, fascinados pelo seu programa e acontecimentos, tornar-se-iam os seus prisioneiros voluntários na liberdade dos limites da própria arquitectura. O projecto assume o lado perverso da arquitectura, uma lição baseada numa condição social privada, privatizada e de espaços inacessíveis: o poder que o desejo humano pode provocar na condição social das cidades.

Se olharmos com atenção, esta é a condição de muitas cidades do nosso mundo. As cidades das barreiras, dos muros e das cercas, onde o privado assume o desejo de quase todos, onde prevalece o poder e o desejo de possuir um estatuto social.

A arquitectura em transformação tem de combater, de lutar, de se opor ao privado mundo da condição social segregada e abraçar a experiência urbana agregada.

²² Tradução de inglês para português de citação de Rem Koolhaas em S, M, L, XL, 1994, The Monacelli Press, p. 6.

Capítulo 3

Rio de Janeiro e o Caso da Madureira

Na nossa imaginação, o Rio de Janeiro é uma cidade sem paralelo atendendo ao seu cenário natural e aos prazeres culturais, assim como é uma cidade marcada pelos desafios sócio-económicos, pela desigualdade social e pela realidade da globalização do século XXI. A metrópole, capital federal até 1960, encontra-se numa fase de grande desenvolvimento urbano, estimulado pelo crescimento económico da cidade e do País. A realização de grandes eventos mundiais como o Campeonato do Mundo de Futebol e os Jogos Olímpicos de 2016 acentuam a necessidade de evolução e transformação urbana, num cenário relativamente privilegiado que a capital fluminense tem vindo a conquistar, tanto no País, como no Mundo. Assim, é possível compreender a dinâmica urbana que a cidade atravessa com iniciativas públicas voltadas para novas infra-estruturas de transporte e sobretudo operações de remodelação urbana promovidas em parceria pelo governo e consórcios empresariais de construção. Nesse sentido, esta fase de transformação surge como uma oportunidade para o desenvolvimento de novas ideias, novos conceitos, novos urbanismos capazes de atender as necessidades sociais e urbanas.

No fundo, o Rio de Janeiro é uma cidade em transformação, como muitas das metrópoles atuais. Prever esse desenvolvimento é uma iniciativa que não está isenta de riscos, no entanto, a oportunidade de projectar uma visão urbana num contexto urbano complexo, como é a cidade do Rio de Janeiro, motiva e permite pensar em possibilidades muito interessantes e diversas.

Dada a riqueza do Rio de Janeiro na diversidade geográfica, de população e nos seus desafios urbanísticos já descritos, a Madureira, enquanto pólo centralizador de comércio, emerge como um local único no desenvolvimento estratégico da cidade.

3.1. Rio de Janeiro no Brasil

Com cerca de 6,3 milhões de habitantes²³ o Rio de Janeiro é uma das grandes metrópoles atuais, núcleo de uma vasta região metropolitana que se estende bem para norte do seu município, onde a população atinge actualmente os 12,9 milhões de habitantes²⁴. No Brasil é o segundo maior aglomerado urbano logo atrás de São Paulo e o terceiro maior da América do Sul, superado de igual modo por Buenos Aires²⁵. Localiza-se no sudeste do Brasil, a sul do estado de mesmo nome, na costa, junto à entrada da baía de Guanabara.

A origem da cidade como porto da baía de Guanabara, marca o início e a configuração, num formato idêntico a muitas metrópoles que se desenvolveram a partir das suas trocas comerciais marítimas. O começo da cidade, junto ao mar, marca o antigo, de referência colonial que se foi transformando no “centro”, enquanto a cidade se desenvolvia e crescia ao longo da costa e para o interior. A evolução da urbe acompanhou a topografia singular e o Rio de Janeiro surgiu por entre maciços montanhosos que segmentam planícies amplas e estreitas. Alguns destes maciços irrompem mesmo pelo mar proporcionando momentos de beleza natural única como é o caso do Pão de Açúcar.

Um grande ponto de partida para o desenvolvimento da cidade foi a condição de capital até 1960, esse facto permitiu atrair a economia privada interessada na proximidade do poder político/administrativo. Assim, quando a capital mudou para Brasília a cidade - com mais de 4 milhões de habitantes²⁶ - já tinha atingido uma imensa massa crítica de desenvolvimento que lhe conferiram importância política, social e económica resultando no desenvolvimento do espaço urbano.



Figura 3.1 - Mapa Político do Estado do Rio de Janeiro (IBGE)

²³ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), dados relativos aos censos de 2010.

²⁴ IBGE, estimativa prevista em 2013.

²⁵ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

²⁶ Prefeitura do Rio de Janeiro, dados disponibilizados pelo Instituto Pereira Passos (Armazém de Dados).

Hoje, como acontece na maior parte das metrópoles urbanas, o Rio de Janeiro passou a intensificar o seu papel de criação de serviços alta qualificação capazes de acompanhar a cultura e a informatização. Enquanto cidade global, o desenvolvimento do município centra-se na intensificação de actividades culturais, de lazer, desportivas, na criação de zonas de interactividade social e cultural que complementem a muita atractividade, do ponto de vista turístico, da capital carioca.

Os aspectos descritos demonstram a condição do Rio de Janeiro como metrópole, município e cidade. Como metrópole atendendo aos poderes sociais, políticos e económicos. Cidade compreendendo as questões da cidadania e cultura, a experiência urbana diária e as paisagens inconfundíveis.

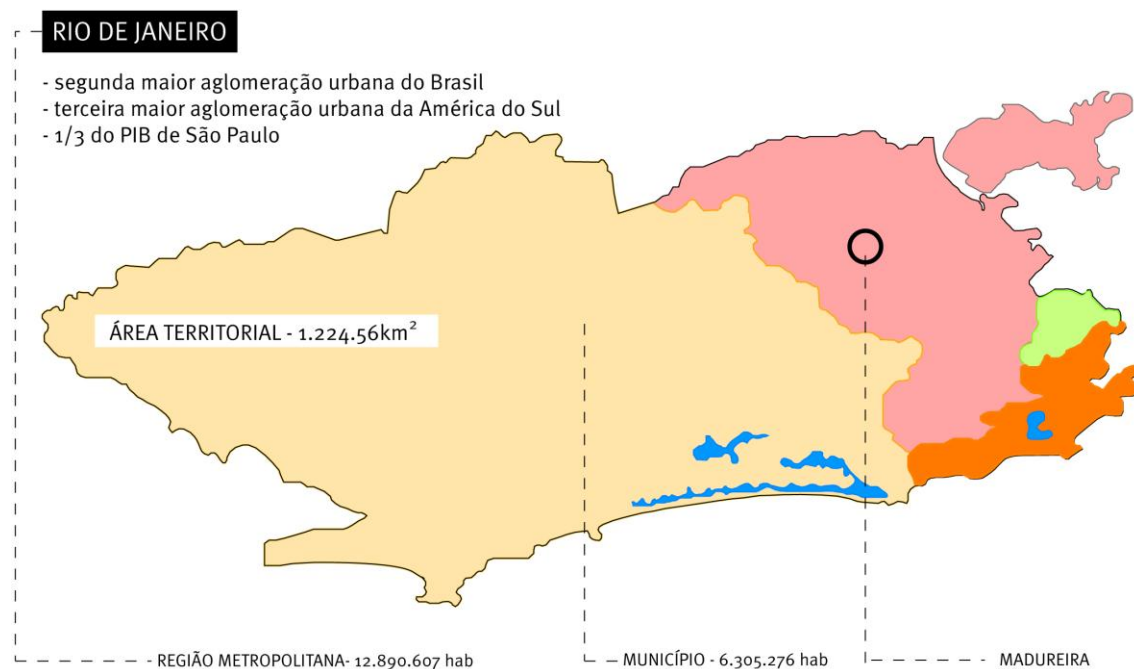


Figura 3.2 - Recorte Macro das Áreas Geográficas do Município do Rio de Janeiro.

Do ponto de vista social é uma cidade marcada pelo contraste, entre a desenvolvida e financeiramente estável zona sul, onde as favelas que lá existem encontram-se completamente pacificadas; o núcleo financeiro do centro da cidade, onde estão instalados os grandes edifícios empresariais; a complexa e difícil condição social e económica da zona norte, separada da zona sul pela floresta da tijuca e que se estende por quilómetros intermináveis para norte compondo a região metropolitana; e a zona oeste que exemplifica na perfeição o contraste social, pois a sul dessa zona existem grandes condomínios privados de luxo junto às belíssimas praias da barra da tijuca, e a norte da zona oeste onde bairros extremamente pobres como bangu e favelas como a celebrizada “cidade de deus” são alvos de recorrentes combates entre residentes e a polícia militar.

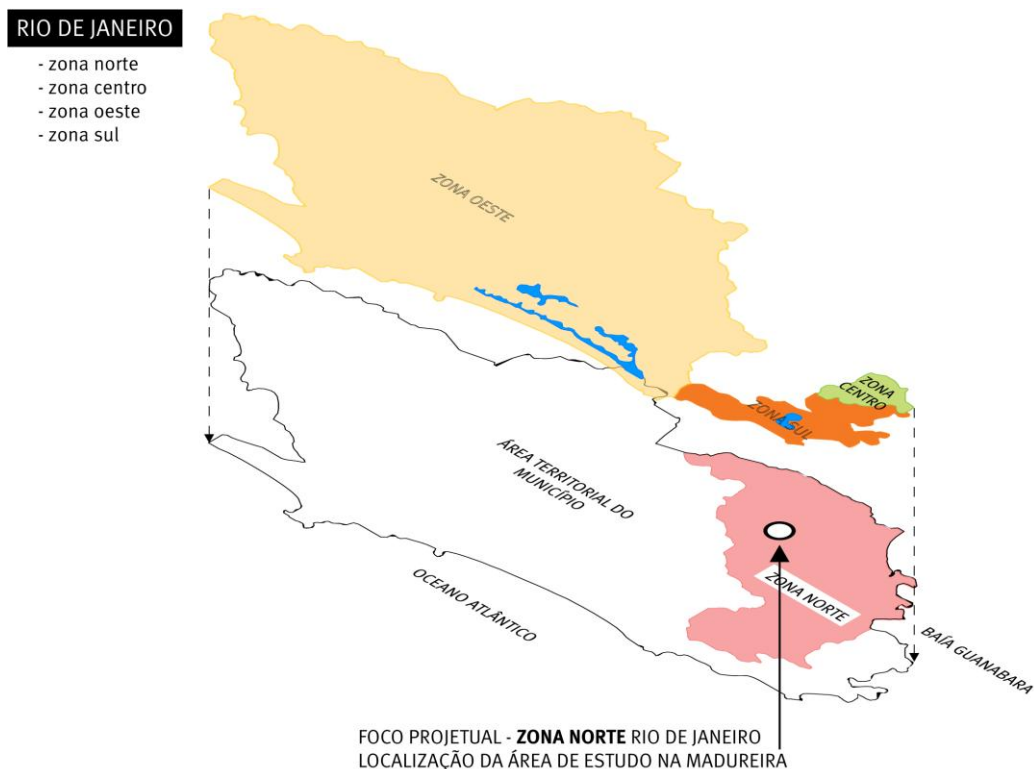


Figura nº3.3 - Esquema interpretativo do Município do Rio de Janeiro.

O município encontra-se dividido em quatro zonas geográficas - zona sul, norte, centro e oeste²⁷ - e é banhado a sul pelo Oceano Atlântico e a este pela Baía de Guanabara. O foco projectual centra-se na zona norte, mais concretamente no bairro da Madureira, um centro de grande importância comercial na região situado a norte da floresta da Tijuca.

²⁷ IPP - Instituto Pereira Passos (Prefeitura do Rio de Janeiro).

3.2. Zona Norte: Madureira

O bairro da Madureira, situado na zona norte do município do Rio de Janeiro, é desde logo um bairro de muito comércio e acentuada centralidade social. A isto muito se deve o facto de existirem diversas escolas de samba como Portela, Império Serrano e Tradição que transportam para o bairro a alegria da maior actividade industrial e comercial carioca: o Carnaval. O seu desenvolvimento urbano centrou-se em torno da estação ferroviária essencial na mobilidade de pessoas em grande parte para o centro e sul do município.



Figura 3.4 - Zona Norte do Rio de Janeiro. Recorte a analisar.

3.3. Caso de Estudo

A área escolhida para o estudo e desenvolvimento da proposta é a intersecção da linha férrea no bairro da Madureira.



Figura 3.5 - Localização da Área de Intervenção.

Devido ao atravessamento da linha férrea o bairro encontra-se dividido a meio. Assim, para além do fluxo de passageiros que usa a estação diariamente para se deslocar na maioria das vezes para o sul da cidade, a estação torna-se um ponto de circulação transversal para os habitantes que pretendem atravessar a linha. A falta de zonas de passagem e a barreira que Muro encerra, faz com que a estação seja o ponto usado para a transposição da linha onde são diários os engarrafamentos humanos nas rampas que acedem à estação.

A estação da Madureira encontra-se localizada junto ao viaduto Prefeito Negrão Lima e ao viaduto do novo *Corredor BRT Transcarioca* (BRT- sigla em inglês que significa Transporte Rápido de Autocarro). Inaugurado em 2014, o *Corredor Transcarioca* que faz a ligação entre o Aeroporto Internacional Tom Jobim e a Barra da Tijuca na zona Oeste exalta a importância da estação na mobilidade urbana do município, assumindo-se como ponto convergente de passageiros e de fluxos sociais. A estação é servida a norte pela Rua Carolina Machado e a sul pela Rua João Vicente com tráfegos de sentido único.

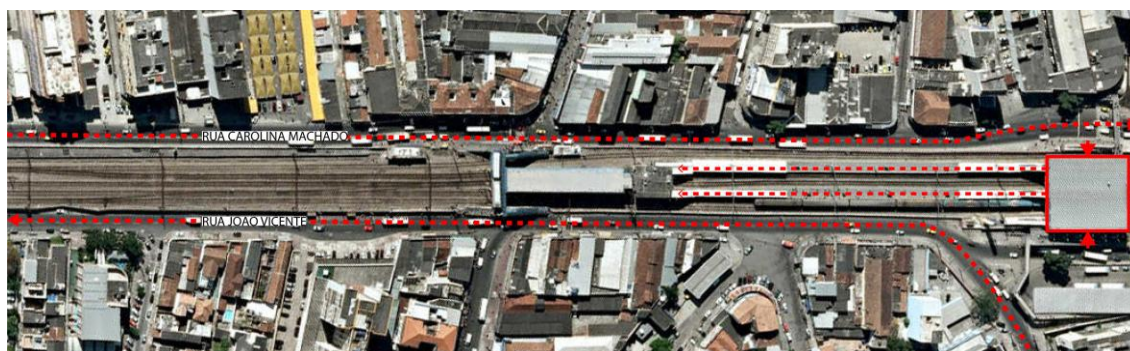


Figura 3.6 - Estação da Madureira e plataforma de acesso ao comboio.



Figura 3.8 - Vista da linha férrea a partir da estação da Madureira.



Figura 3.9 - Vista da Rua João Vicente e do Muro de separação da via pública com a linha férrea.

Capítulo 4

Intervenção Urbana

4.1. Ideia: a linha férrea como interface social e cultural

Como elemento urbano a linha férrea é parte integrante das cidades e do tecido que as desenvolve. No Rio de Janeiro a sua importância é ainda mais evidente pois como a cidade se expande apenas para norte e para oeste - a sul encontra-se o Oceano Atlântico e a Este a Baía de Guanabara - aliada à inexistência, na zona norte, de outros tipos de transporte metropolitano como o metro, o comboio é muito utilizado por todos aqueles que diariamente pretendem chegar ao centro económico da cidade e ao sul turístico do município. Assim o que se verifica são grandes aglomerados urbanos ao longo da linha férrea e das estações que a compõem.



Figura 4.1 - “Cairo, 30 de Setembro de 1970. Chegada ao funeral de Nasser”

No caso do bairro da Madureira, sendo um ponto centralizador da cidade ao servir como pólo comercial da zona norte do município, a linha férrea surge como elemento fundamental na mobilidade social e urbana ao gerar e dinamizar a vida de milhares de pessoas. No entanto a sua presença, enclausurada por dois muros, divide o bairro em duas partes.

O desenvolvimento da proposta centrou-se no Muro e no seu entendimento enquanto elemento preponderante na unificação das duas partes do bairro. Tal como no ensaio de Rem Koolhaas sobre os “prisioneiros voluntários da arquitectura”²⁸, na Madureira o Muro reprime ao mesmo tempo que provoca. A sua função primordial de protecção da via pública

²⁸ S, M, L, XL, 1994, The Monacelli Press, p. 6.

relativamente à linha férrea é ao mesmo tempo símbolo de repressão humana, assumindo-se como um elemento que se insere na malha urbana como factor de separação da cidade e do bairro. A sua presença é tão forte quanto a sua inutilidade na unificação urbana.

Assim, numa primeira fase explorou-se de que forma o Muro podia fazer parte integrante da cidade e a sua força, enquanto presença física, melhorar o ambiente citadino e social na zona da estação da Madureira. A solução passou pela criação de aberturas que permitissem o contacto do comboio com o espaço envolvente numa tentativa de unificação do ambiente urbano. Ao “abrir” o Muro começou o diálogo das partes.

Dessas aberturas seria possível ver a linha, o comboio e a dinâmica que o movimento do comboio transmite. No entanto estes espaços não poderiam ser estáticos, resolvidos apenas como caixas de reentrância na barreira. O movimento teria de ser total e o fluxo constante. Assim, ao compreender o Muro como elemento gerador de actividade tornou-se evidente que este teria de ganhar “vida”, comunicando com a cidade ao ser função de actividade física e humana. Dessa forma alargou-se o Muro nas duas margens e no seu interior foram implementadas diferentes funções que respondessem à diversidade social e urbana da zona. Dessa forma, foram criados espaços de escritório e pátio, galerias, bicicletários, espaços de actividades desportivas, zonas de apoio à estação e a inclusão de uma área de actividades sociais que já existia sob o viaduto Prefeito Negrão Lima anexo à estação.

Uma das problemáticas presentes no quotidiano do bairro consistia na transposição da linha, realizada quase exclusivamente pela estação. A resposta passou pela inclusão de plataformas de conexão acessíveis por escadas implantadas no Muro (cota 0) e no Passeio Urbano (cota +4). Esta ascensão permitia que fosse possível atravessar a linha acima dos 7 metros de altura livre impostos pelo regulamento de transportes urbanos da cidade.

A ideia inicial de incluir blocos por entre as diferentes plataformas evoluiu para um espaço público contínuo interrompido por vazios, mais escuros, sombrios, que revelavam o comboio. A este espaço, público, de encontro e diversidade social, juntam-se pequenas lojas, comércio que complementam a vivência urbana. Os blocos habitacionais aparecem como conjuntos residenciais urbanos, horizontais, onde cada piso apresenta um comprimento diferente de modo a acentuar o movimento e a velocidade que o comboio nos dá. O acesso privado feito pelo interior do Muro acentua o novo recorte que o Muro apresenta em alçado, como uma linha que não resiste em mudar a trajectória. O interior dos blocos, aberto num movimento horizontal, encontra no fundo o espaço público de jardins e vazios. Locais de passagem e de estar.

A ideia não é mais que a vontade de unir e criar. Na alegria de viver um ambiente urbano novo e inesperado.



Figura 4.2 - O Muro é uma barreira física e emocional que divide o bairro da Madureira. Como fazer do Muro parte integrante da cidade?



Figura 4.3 - Repressão e Desejo. Da mesma forma que o Muro reprime também ele provoca desejo, de saber o que acontece do lado oposto.



Figura 4.4 - Desenho representativo da abertura do Muro e criação de um passeio urbano superior

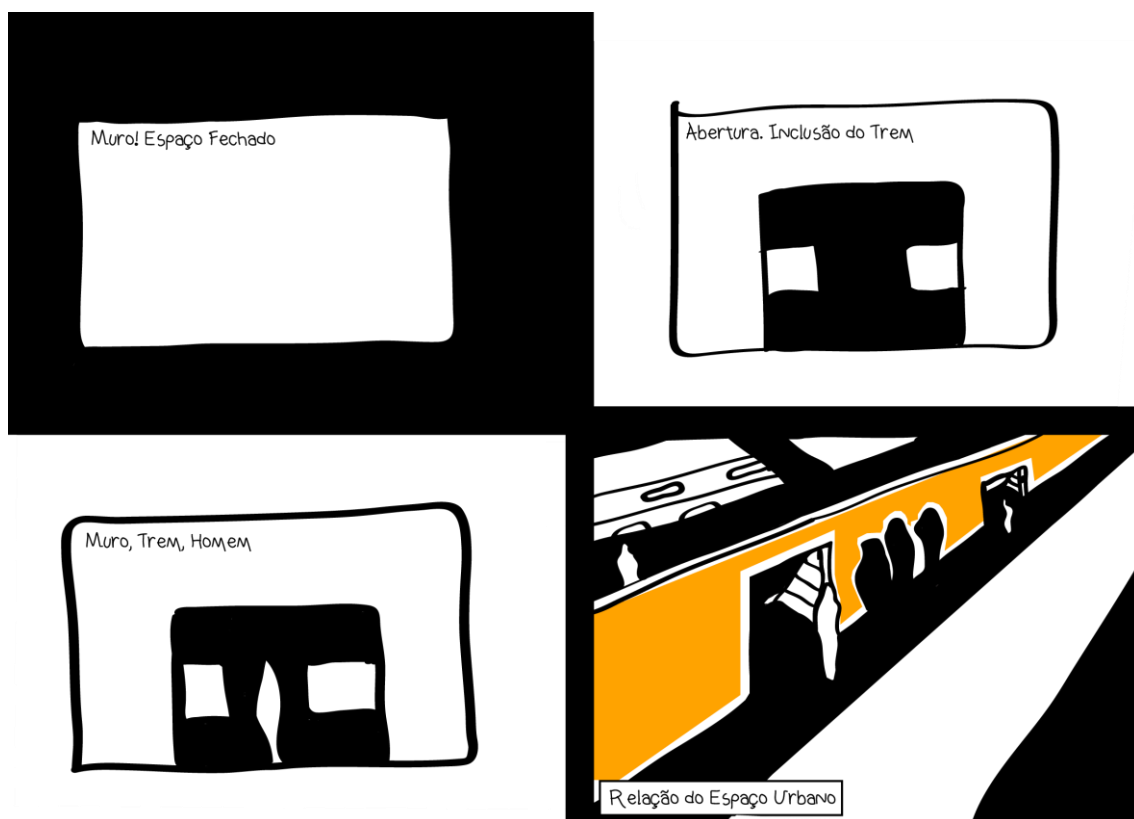


Figura 4.5 - Muro! Espaço Fechado (1). Abertura. Inclusão do Comboio (2). Muro, Comboio, Homem (3). Relação do Espaço Urbano (4).

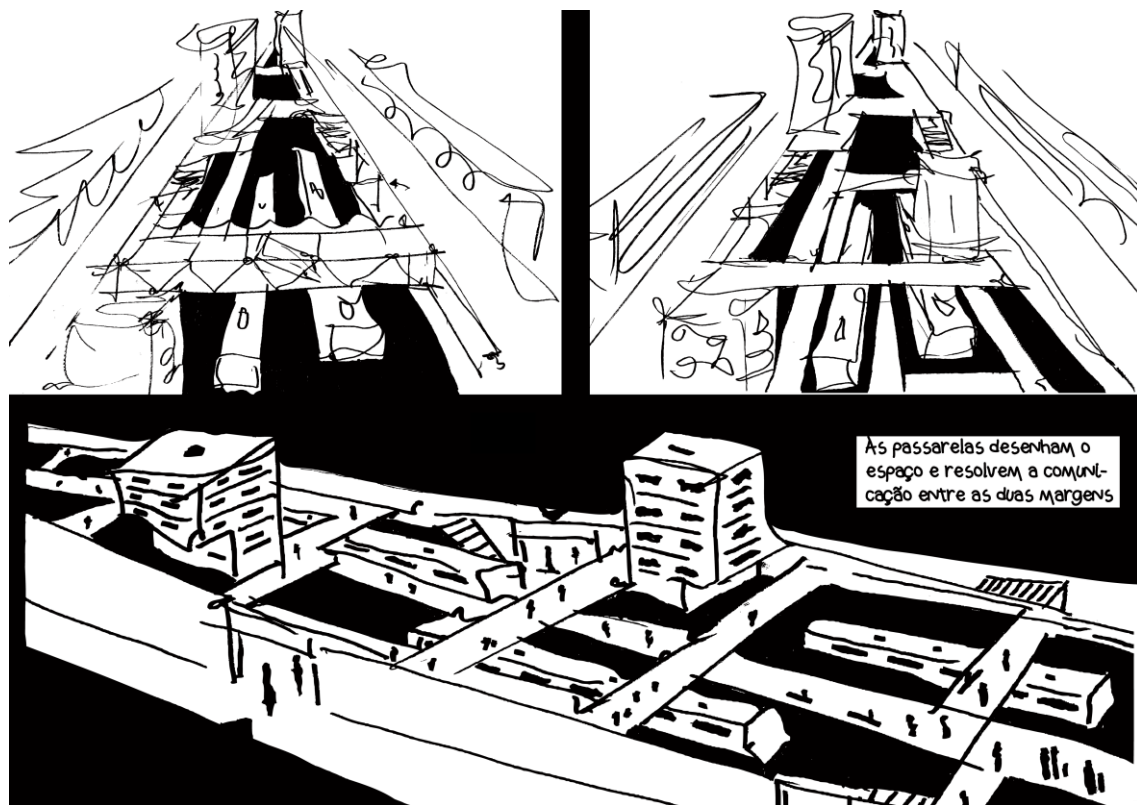


Figura 4.6 - As plataformas desenhavam o espaço e resolvem a comunicação entre as duas margens.

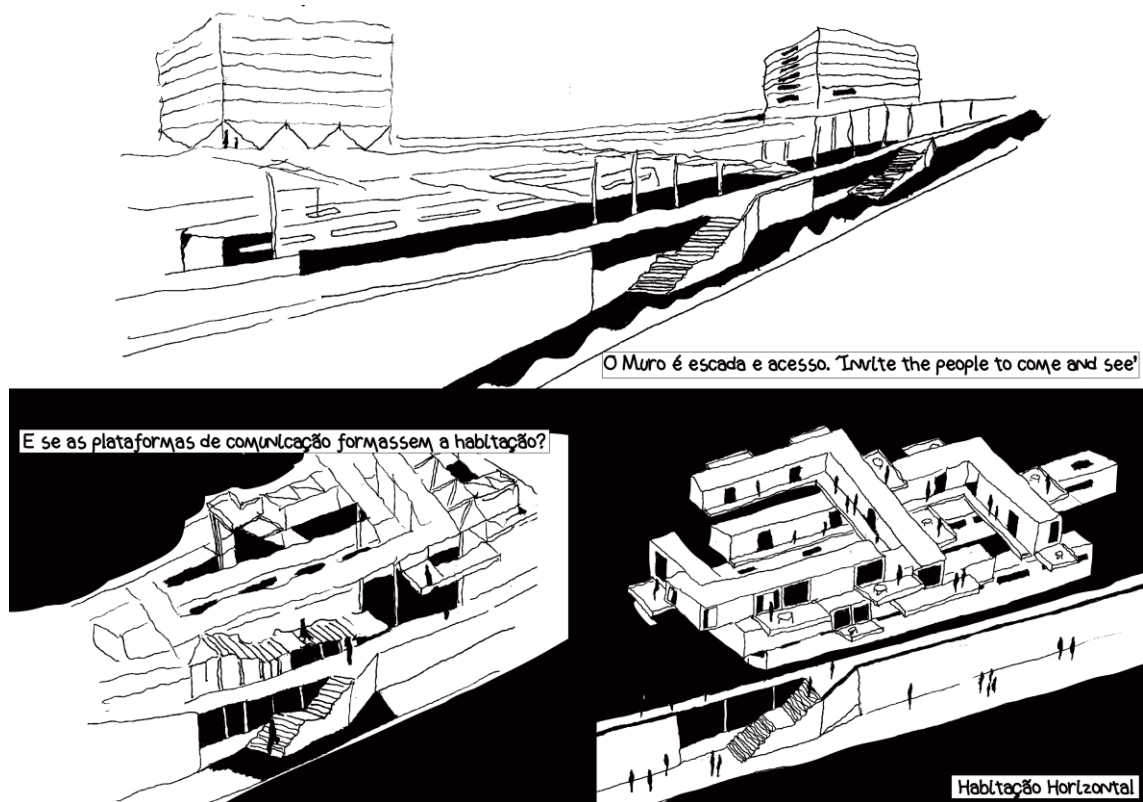


Figura 4.7 - O Muro é escada e acesso (1). E se as plataformas de comunicação formassem a habitação? (2). Habitação horizontal (3).

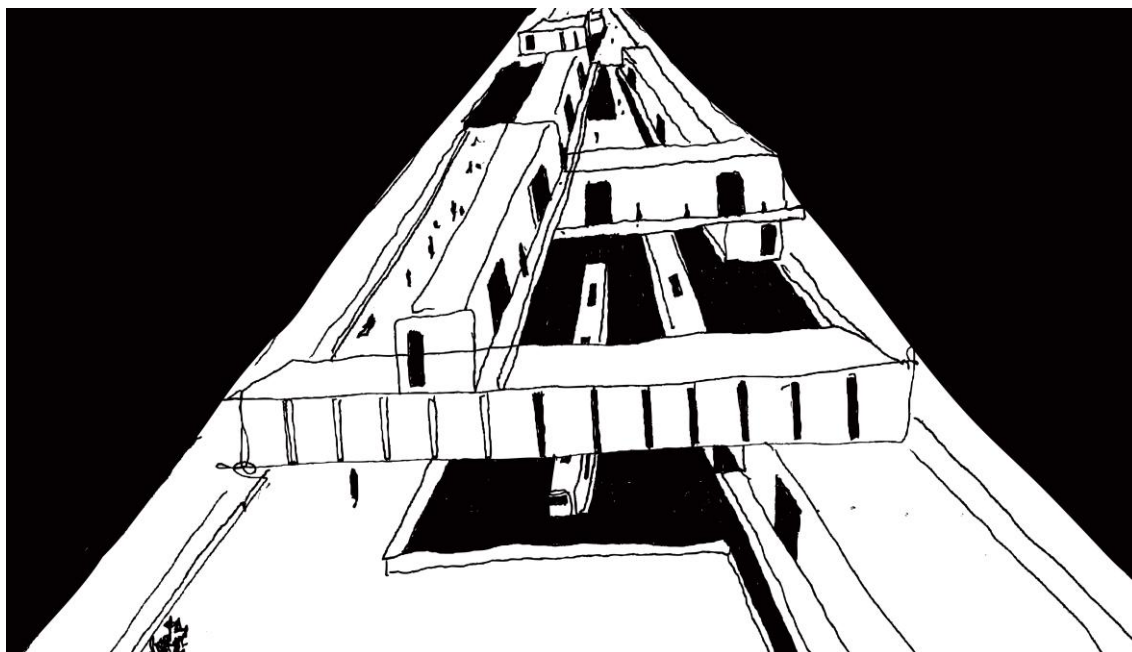


Figura 4.8 - Entre a habitação descobre-se o comboio.



O Espaço Urbano valoriza-se pelas relações e atividades que gera.

O Muro abre e convida a entrar...

... a escada guia e o trem recebe.

Figura 4.9 - O espaço urbano valoriza-se pelas relações e actividades que gera (1). O Muro abre e convida a entrar... (2). ... a escada guia e o comboio recebe (3).

4.2. Proposta

4.2.1. Memória Descritiva

De inegável vocação comercial, o bairro da Madureira é tanto a cidade de subúrbio quanto centro metropolitano, em parte graças à presença marcante da linha férrea e do comboio.

As linhas de comboio são importantes geradores de movimento e de atractividade, mas, na escala pedonal, configuram um recorrente problema urbano: o Muro, ou seja a barreira física que corta o território e divide a região da Madureira em duas partes. A passagem de um lado a outro é possível, mas desencorajada pela dificuldade arquitectónica de rampas e escadas distantes, estreitas e mal projectadas.

Outro aspecto inegável do bairro - e de toda região norte - é a falta de espaço livre, de vivência, de encontro, espaço de uso público para os residentes. O solo é pouco denso, mas muito ocupado. O sucesso do Parque Madureira, vizinho a área de intervenção do projecto, é testemunha da necessidade de encontrar espaços públicos atractivos e que potenciem o encontro social.

A intervenção centrou-se numa primeira fase no entendimento do muro como oportunidade. Ao invés de se propor o derrube, tomou-se proveito da sua força a três níveis distintos:

_Estrutural, de maneira a suportar novos percursos a níveis mais altos;

_Programático, ao ganhar-se a largura da calçada junto à linha férrea permite-se o acesso ao espaço interno criado.

_Conexão, tanto fisicamente (ao existir a possibilidade de transposição da linha férrea) quanto visual (usando o vidro, em pontos estratégicos, para conectar a visão do pedestre com o outro lado da linha de comboio).

Assim, a peça base de desenvolvimento do projecto, um forte muro em betão, foi desenvolvida a três alturas: o nível 0, onde no seu interior se encontram programas distintos: espaço pátio/escritório, galerias, bicicletários, zonas de actividades desportivas, espaços de manutenção e a nova área destinada à CUFA. O nível quatro, uma calçada elevada que permite a circulação ao longo da linha da linha férrea e o nível oito, livre e amplo espaço com pontos comerciais, por onde o pedestre atravessa a linha férrea e percorre o espaço público criado acima da linha. Neste nível, vazios na plataforma complementam o espaço público e possibilitam o contacto do comboio, de modo a prestar homenagem a esse elemento marcante da história do bairro que tanto determinou a cidade que se desenvolveu em volta.

Acoplada a esta peça base estão blocos residenciais que ocupam os níveis mais altos do projecto. A tipologia desenvolvida foge da torre de modo a garantir uma distribuição mais homogénea do território e evitar a alta densidade no bairro. O espaço livre criado é alimentado também pela estação de comboio de Madureira, redesenhada de modo a receber

o fluxo de pessoas vindas da nova estação BRT (de sigla em inglês que significa Transporte Rápido de Autocarro). Assim, o tecido urbano transforma-se numa malha contínua, com percursos livres de atravessamento, de encontro, de actividade, onde o muro, a linha férrea, o comboio, o passeio urbano, o espaço público e os blocos residenciais se complementam criando um novo e inesperado espaço de interacção urbana.

Ganha a Madureira, o bairro e a vida que tem sempre razão. Transforma-se um espaço de exclusão num espaço de lazer tanto para os moradores como para os passageiros que diariamente circulam pela estação.

Estratégia do Muro

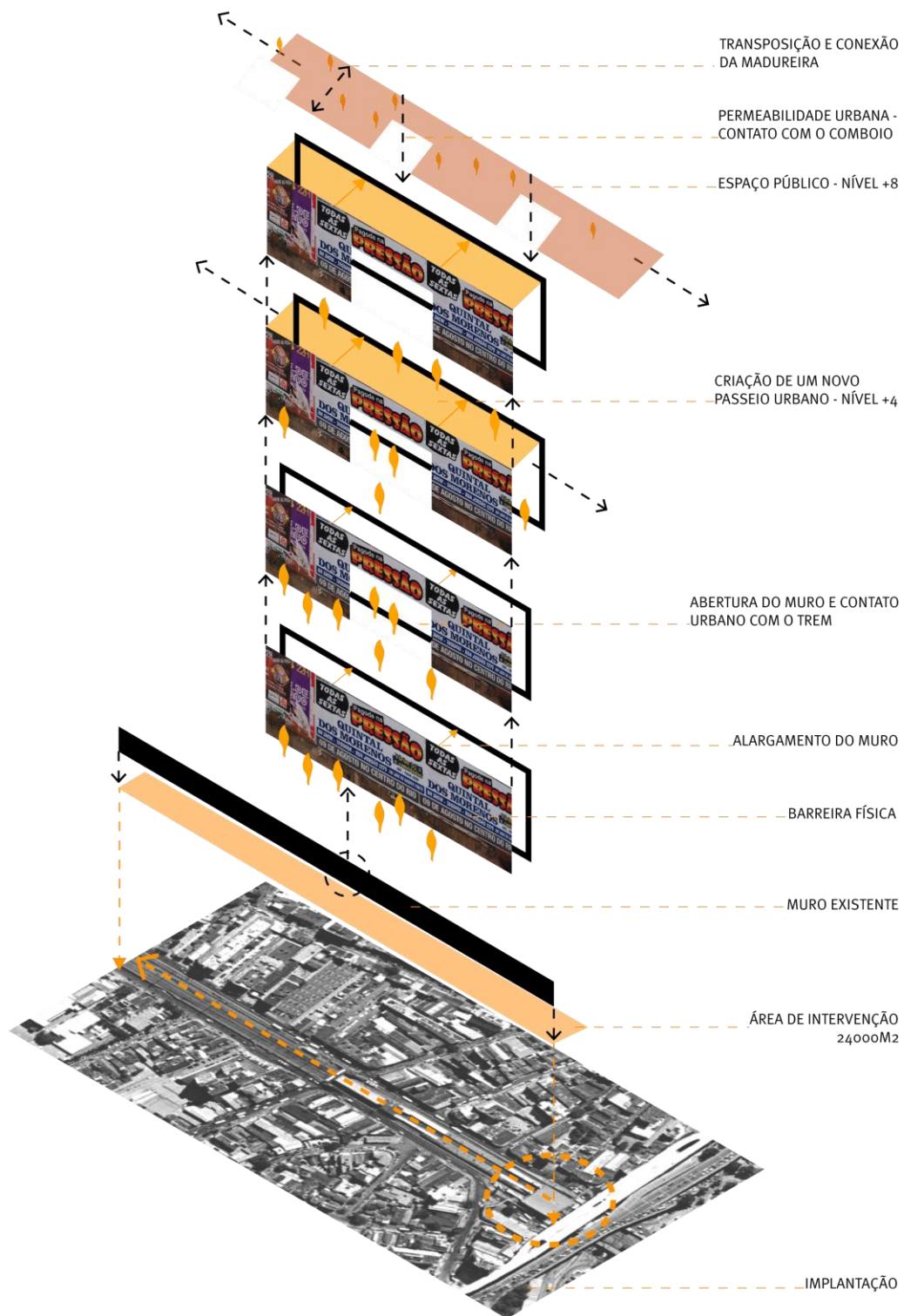


Figura 4.10 - Estratégia Urbana do Muro.

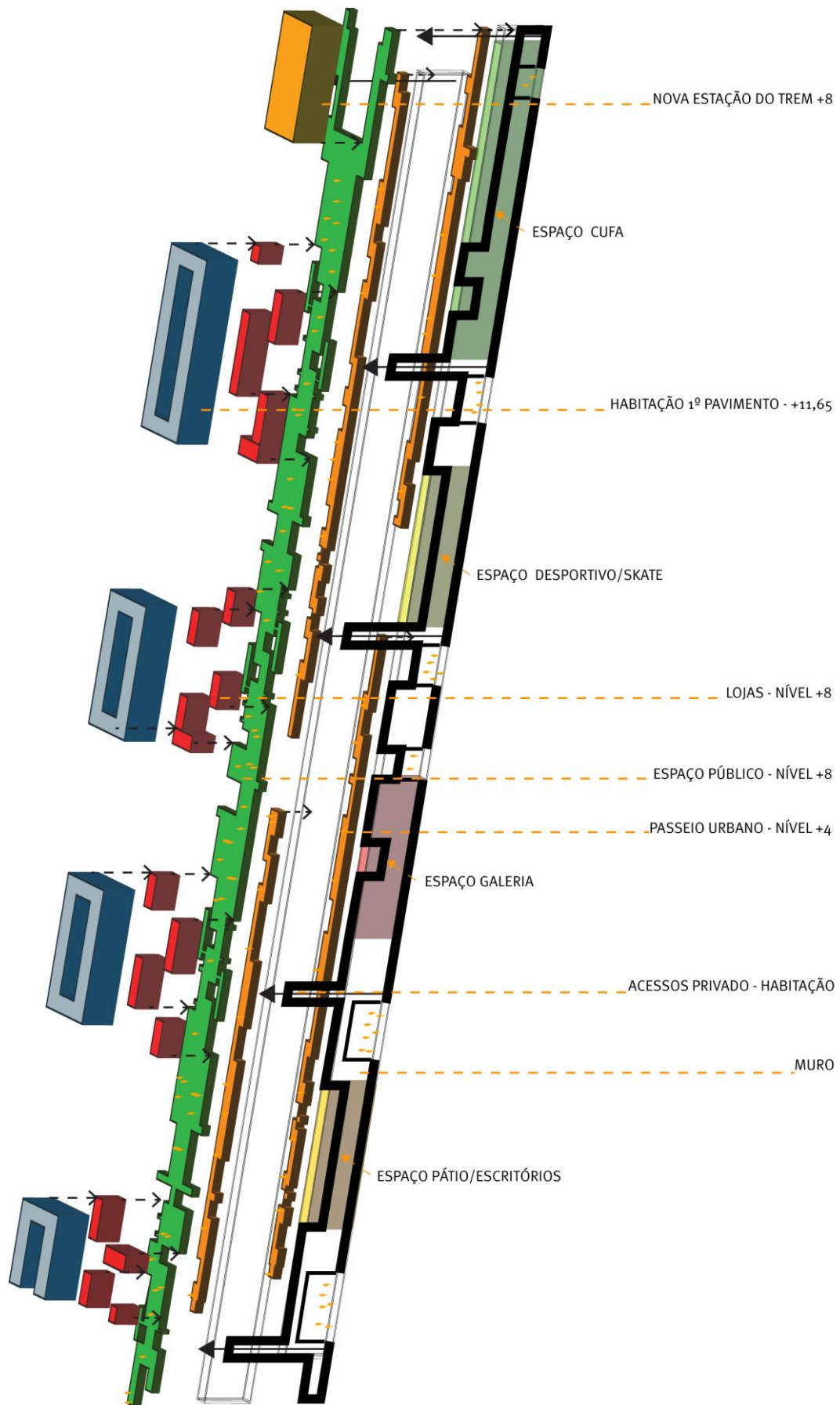
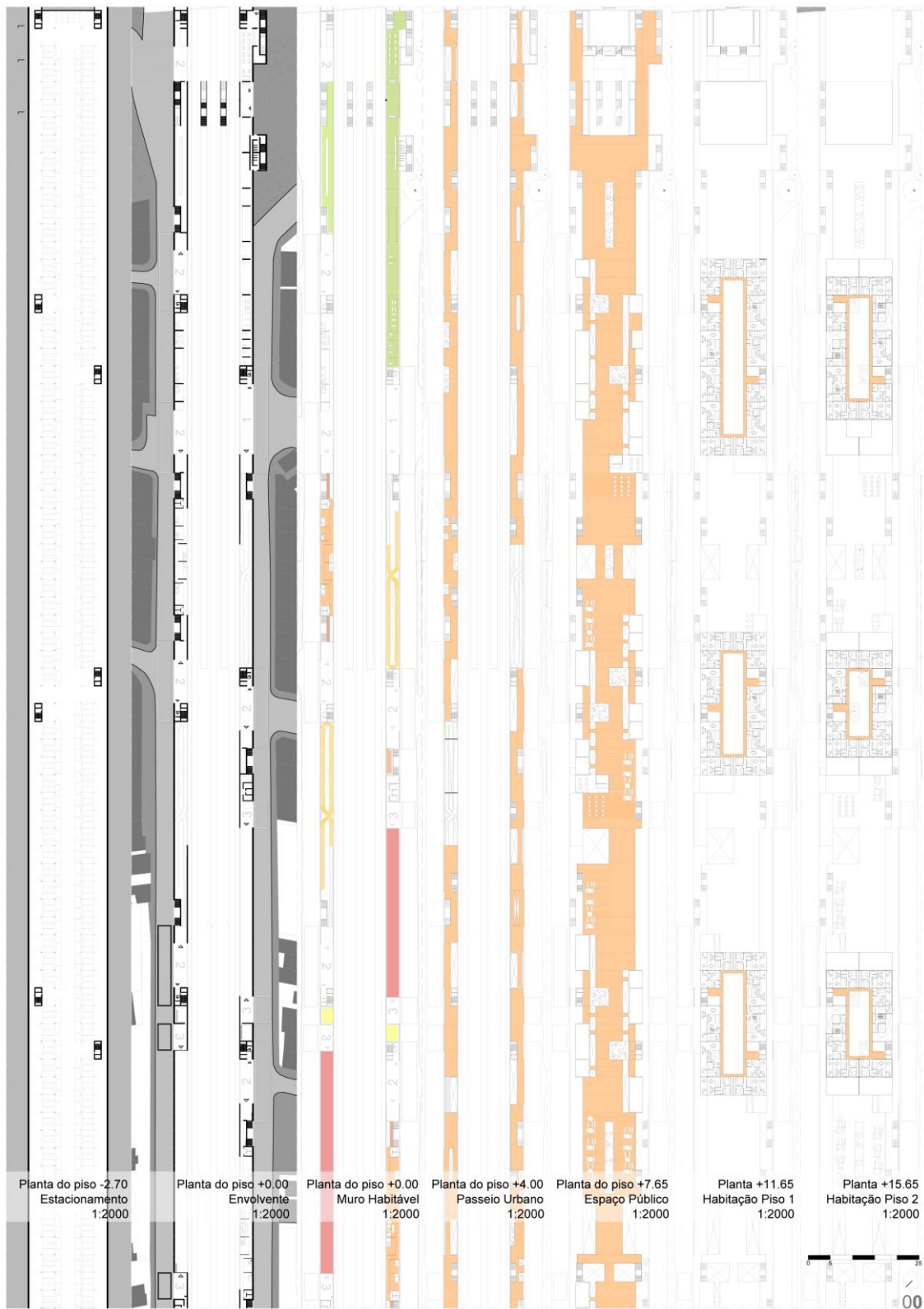
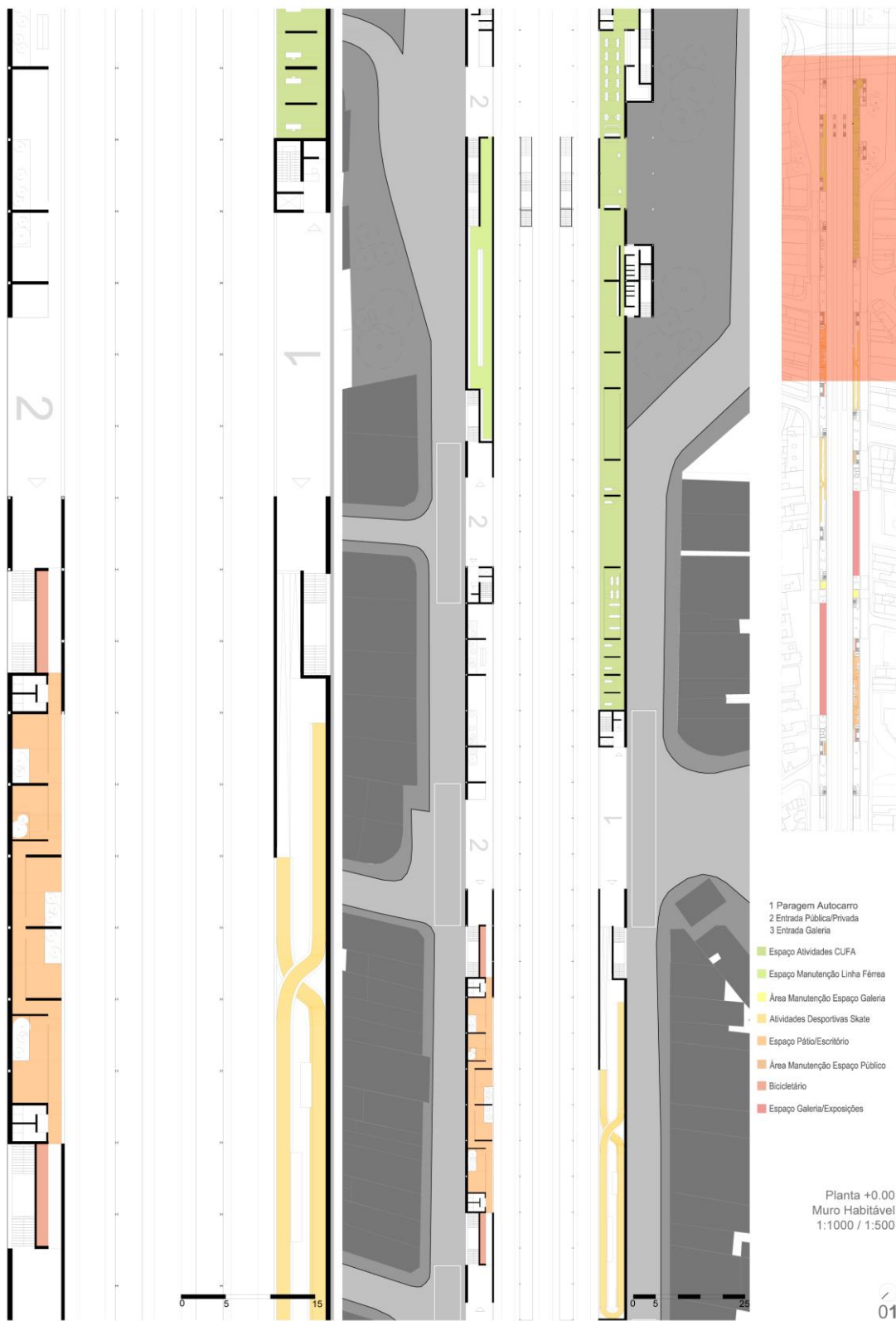
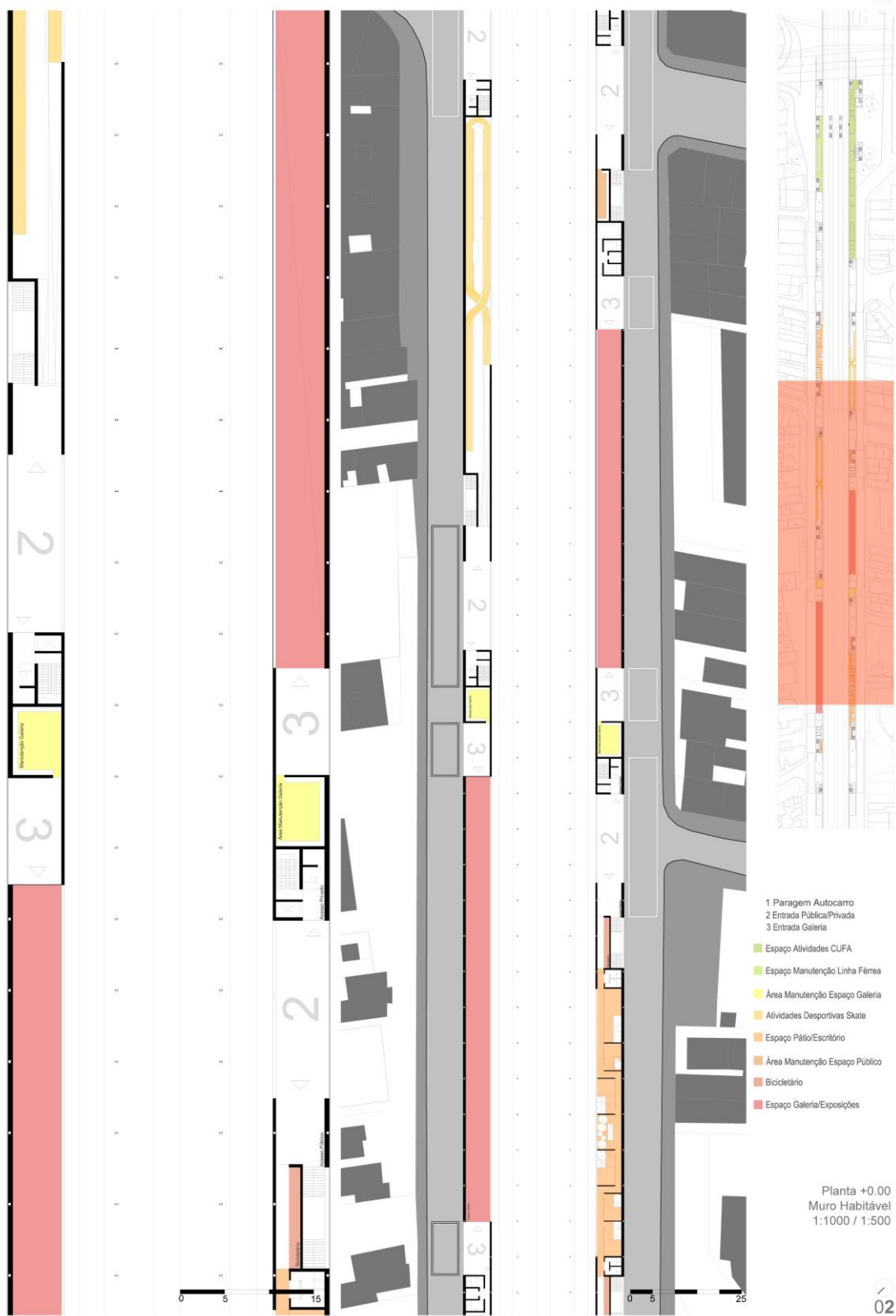


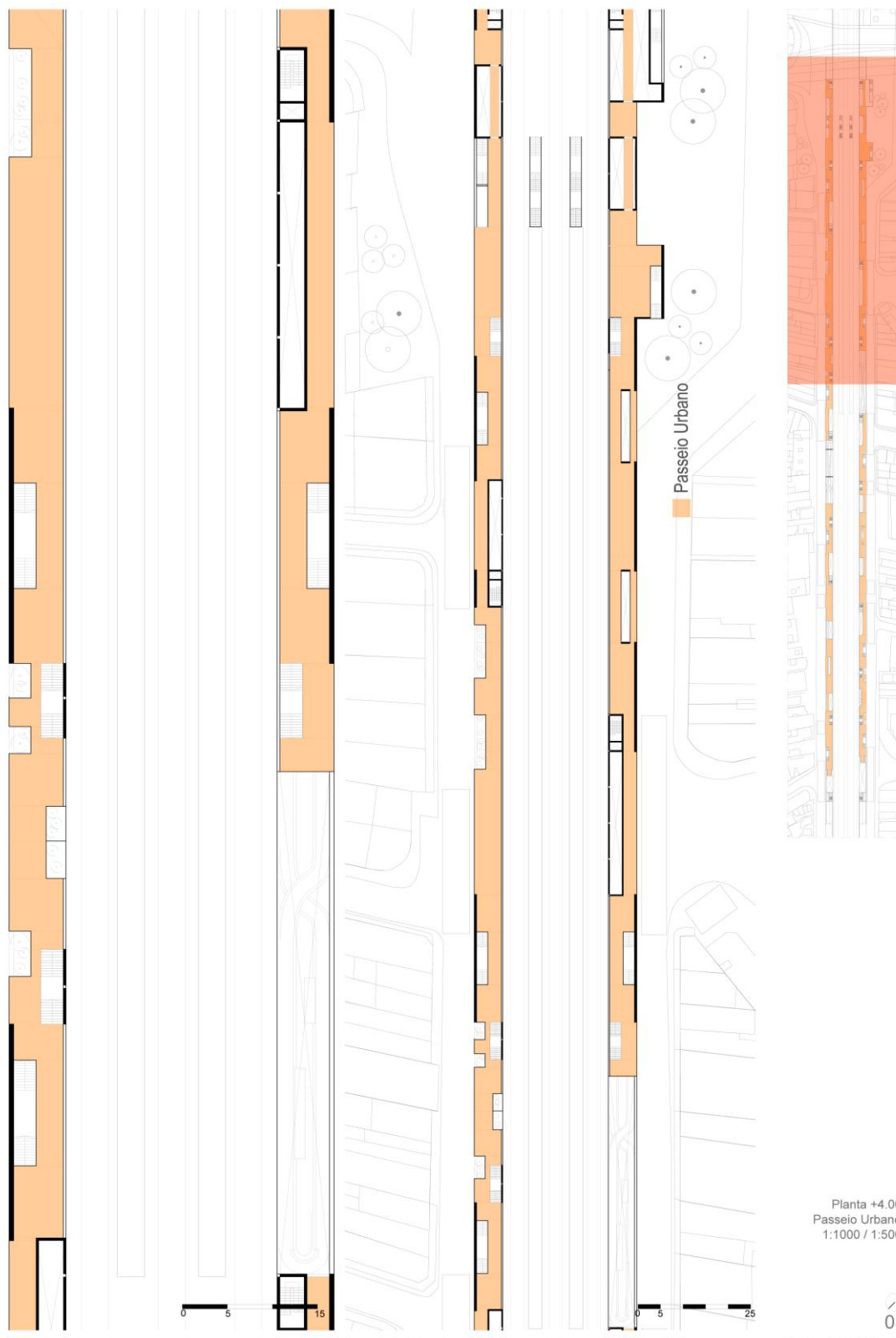
Figura 4.11 - Axonometria.

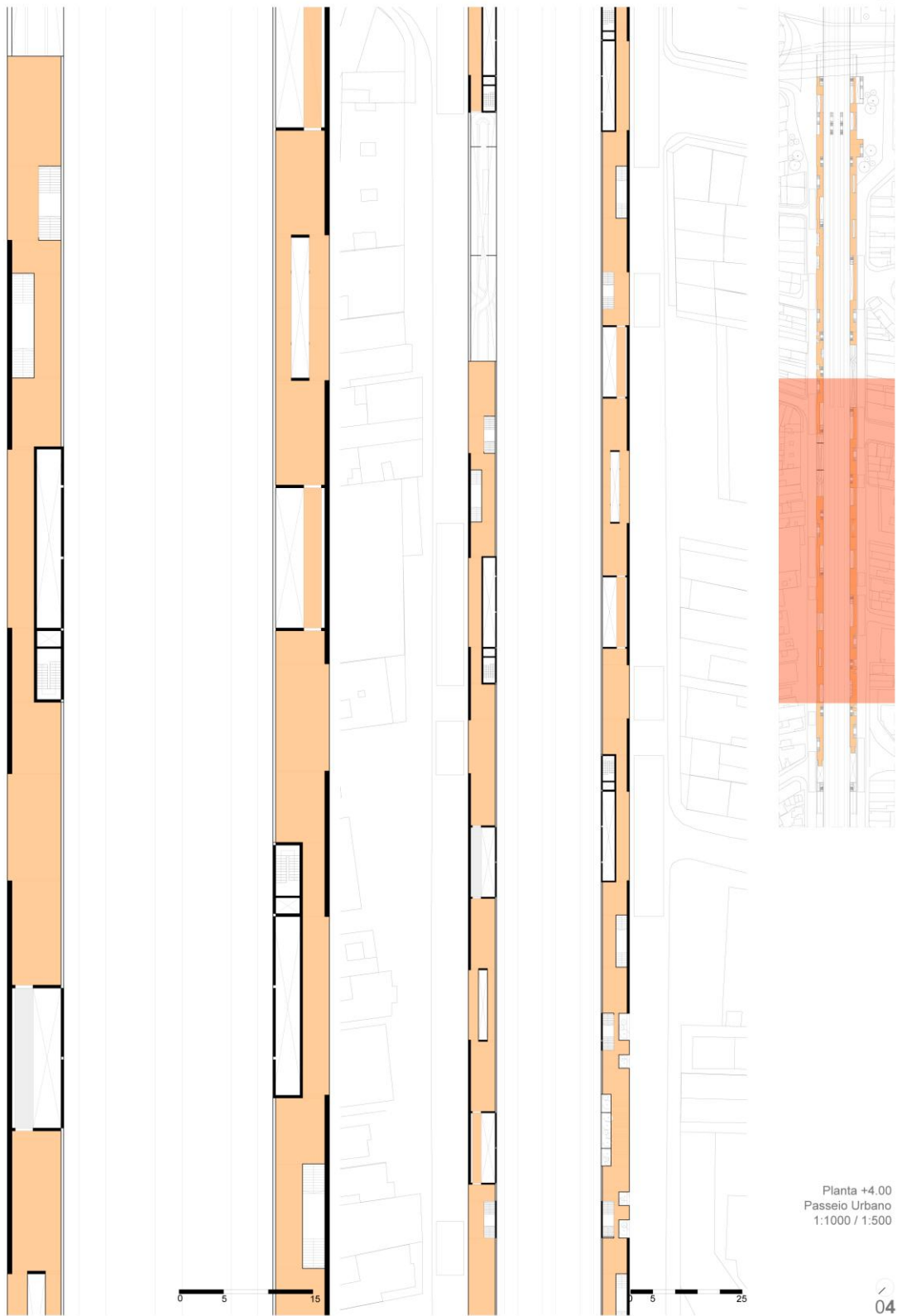
4.2.2. Desenhos Gerais

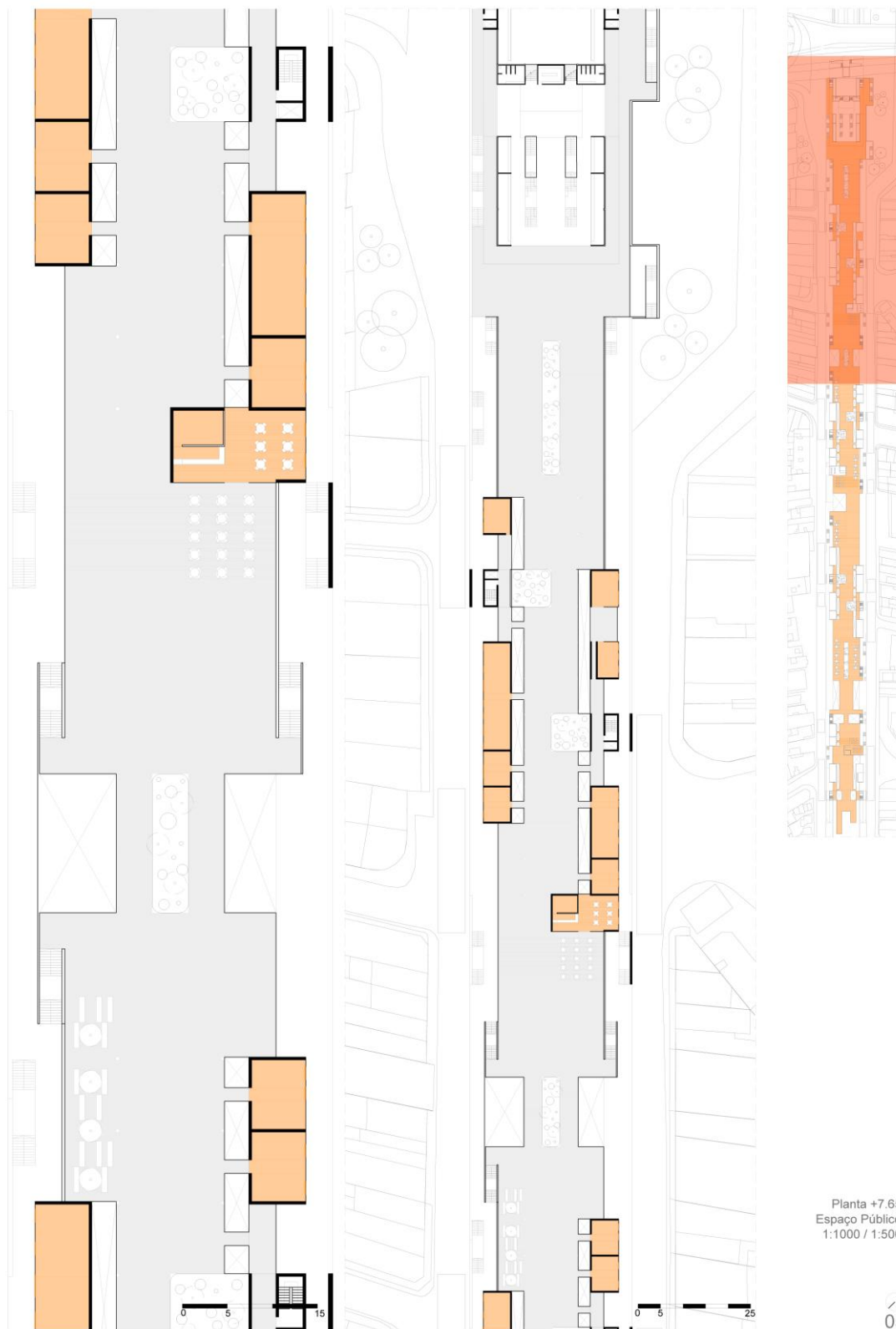


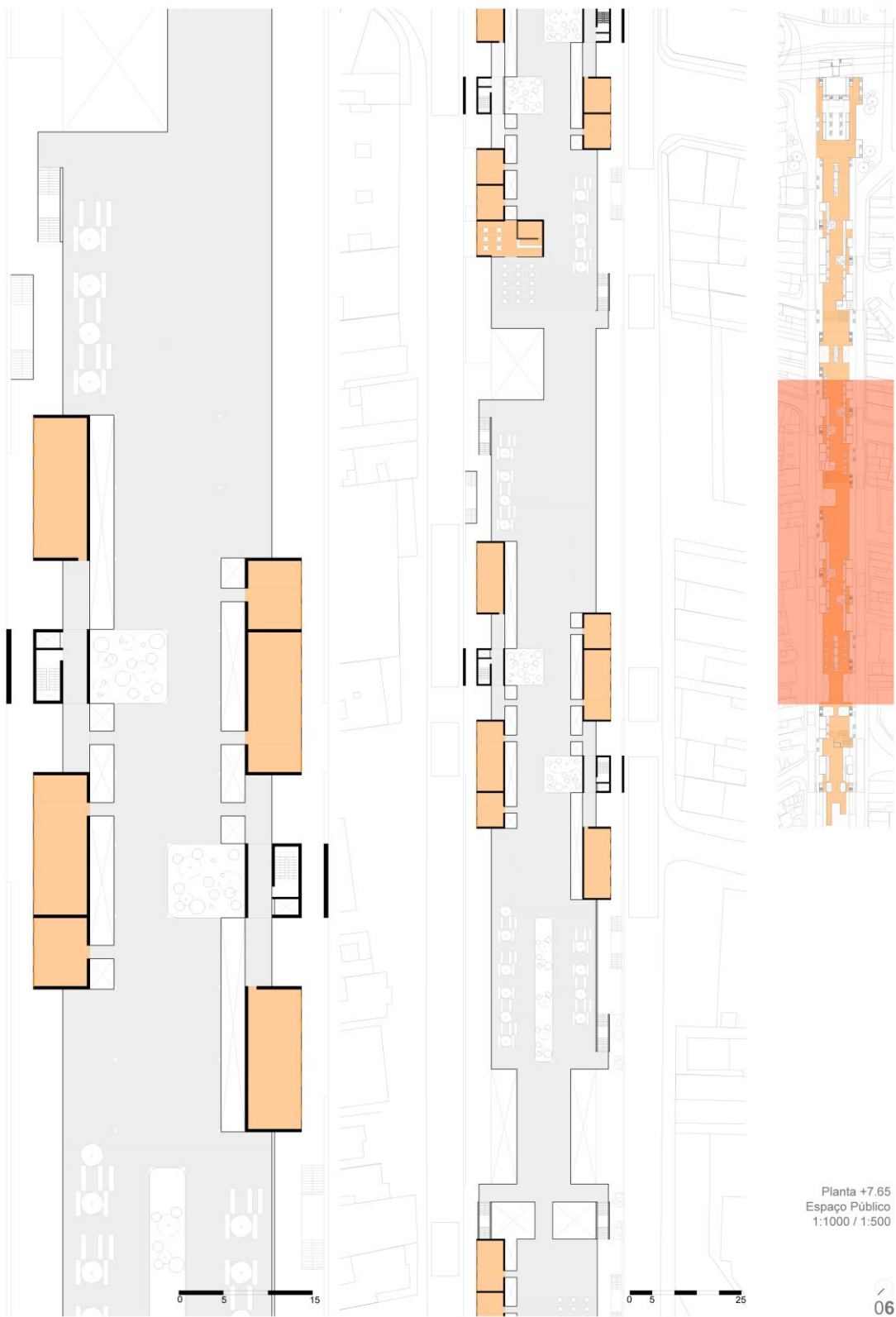


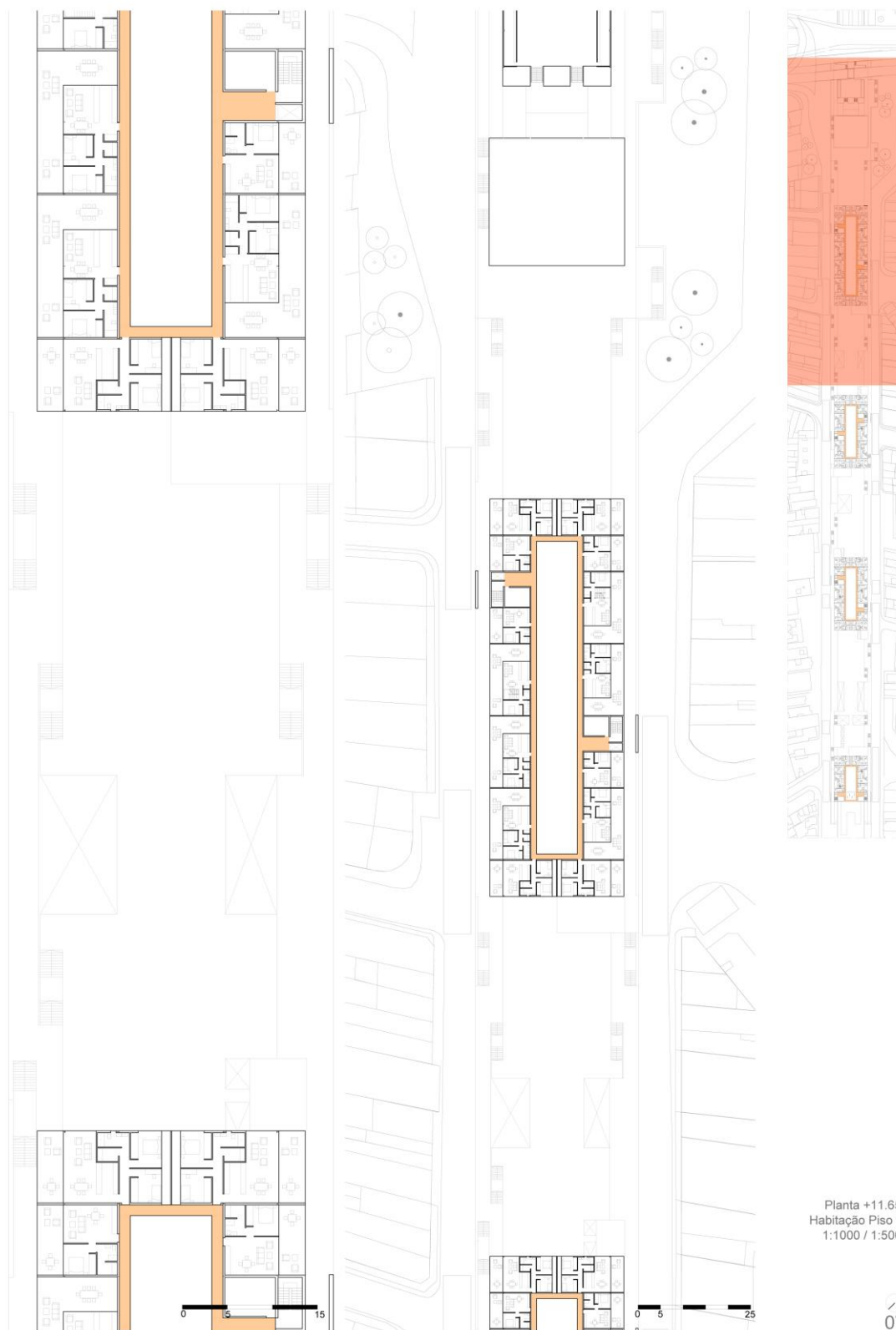


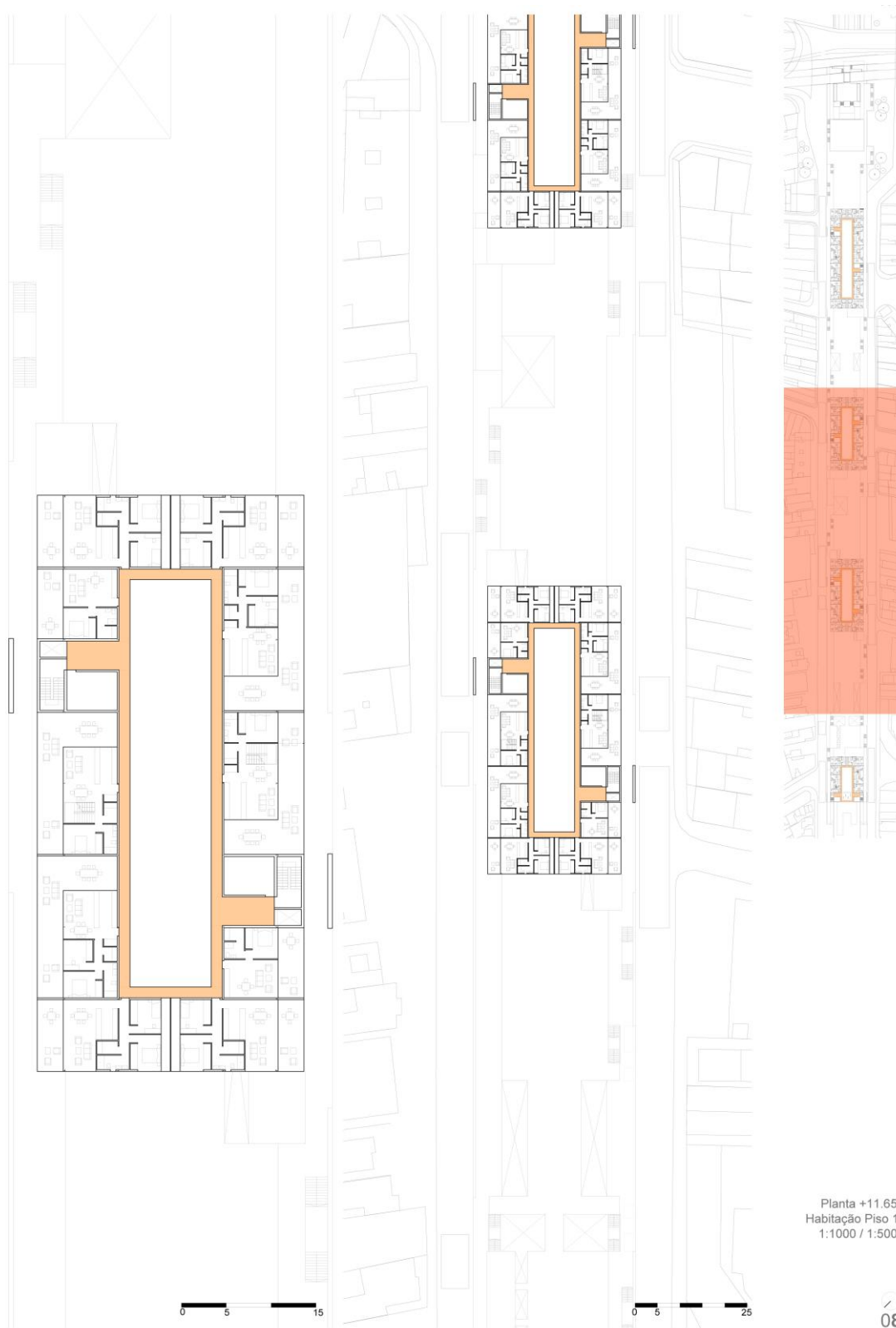


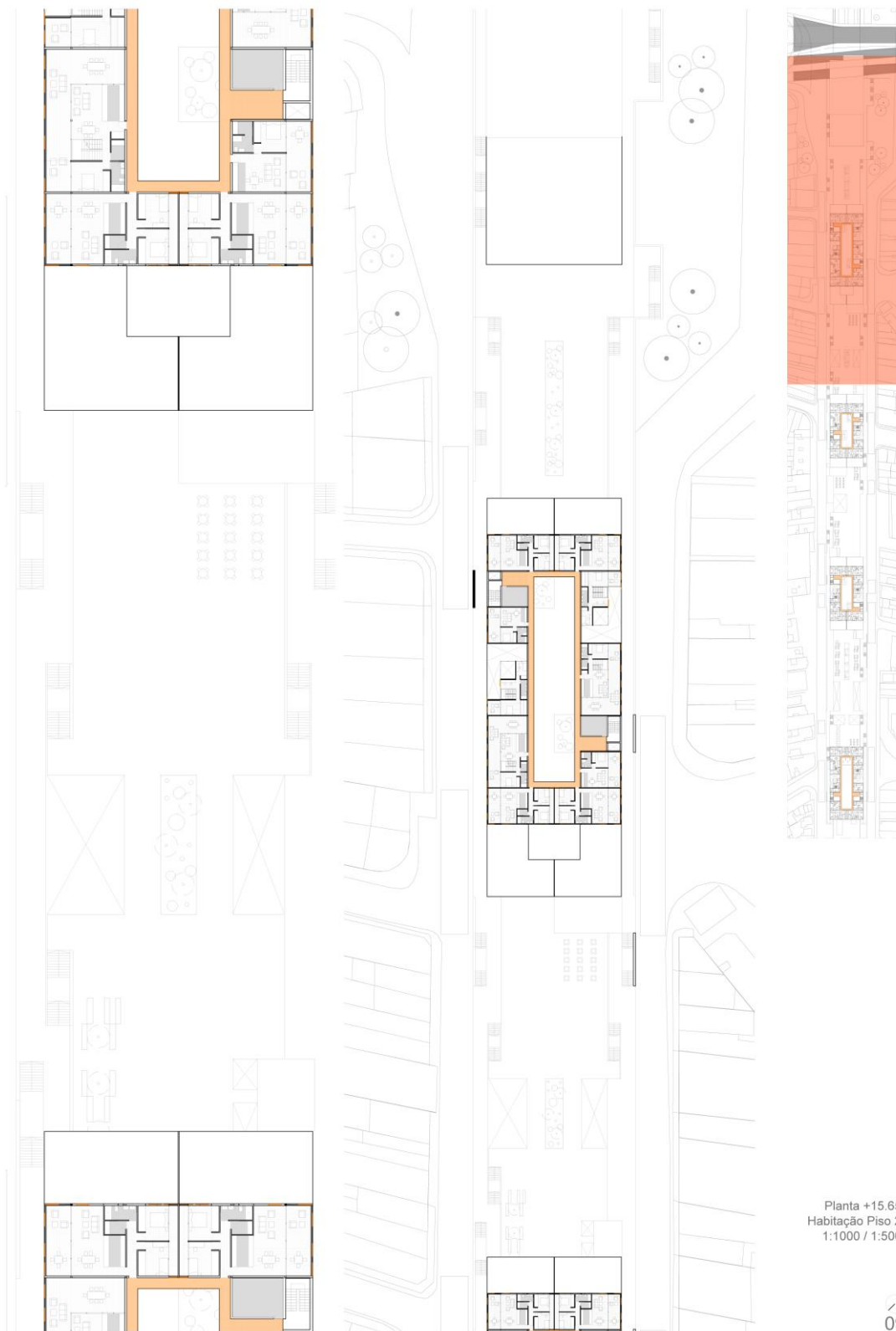


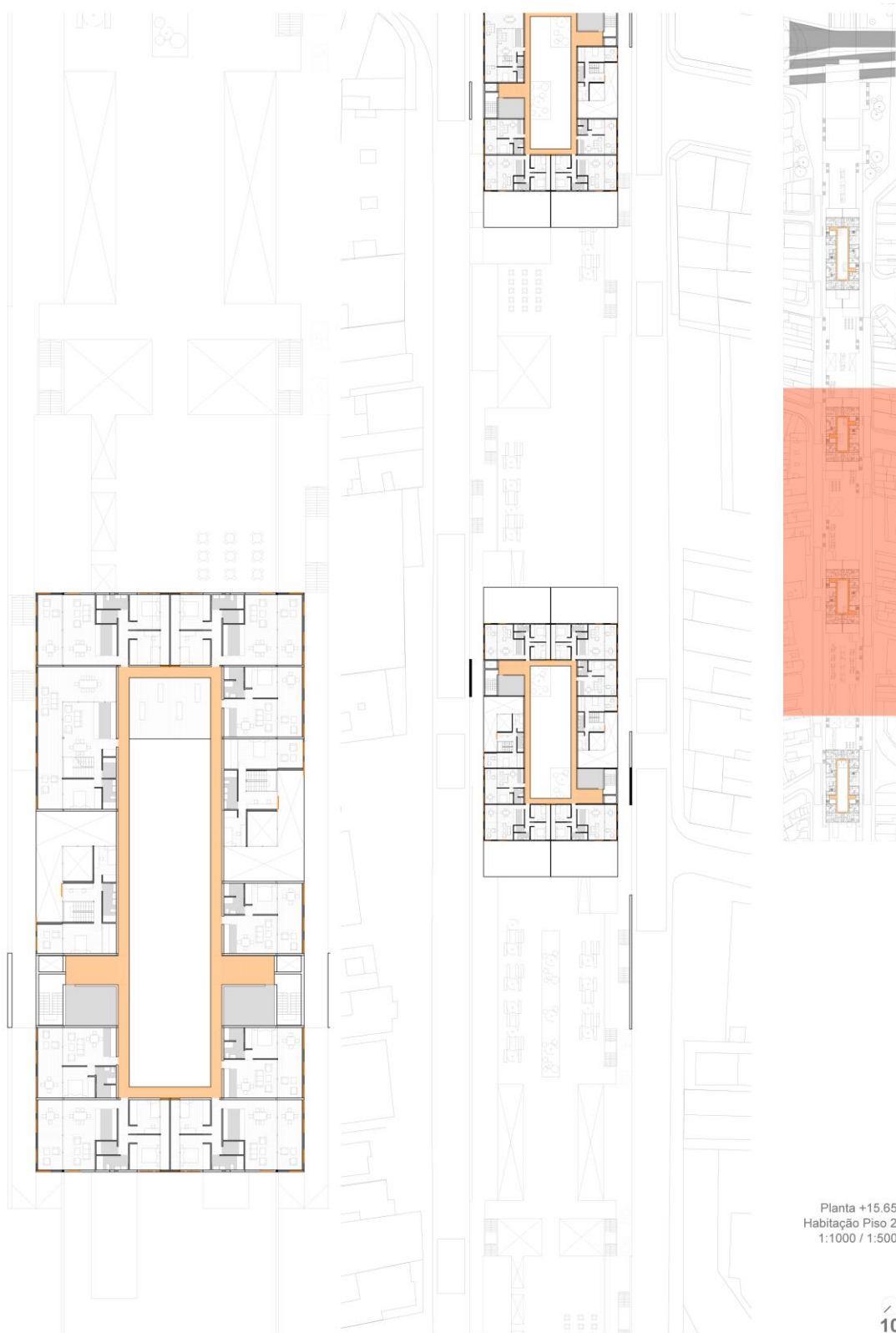




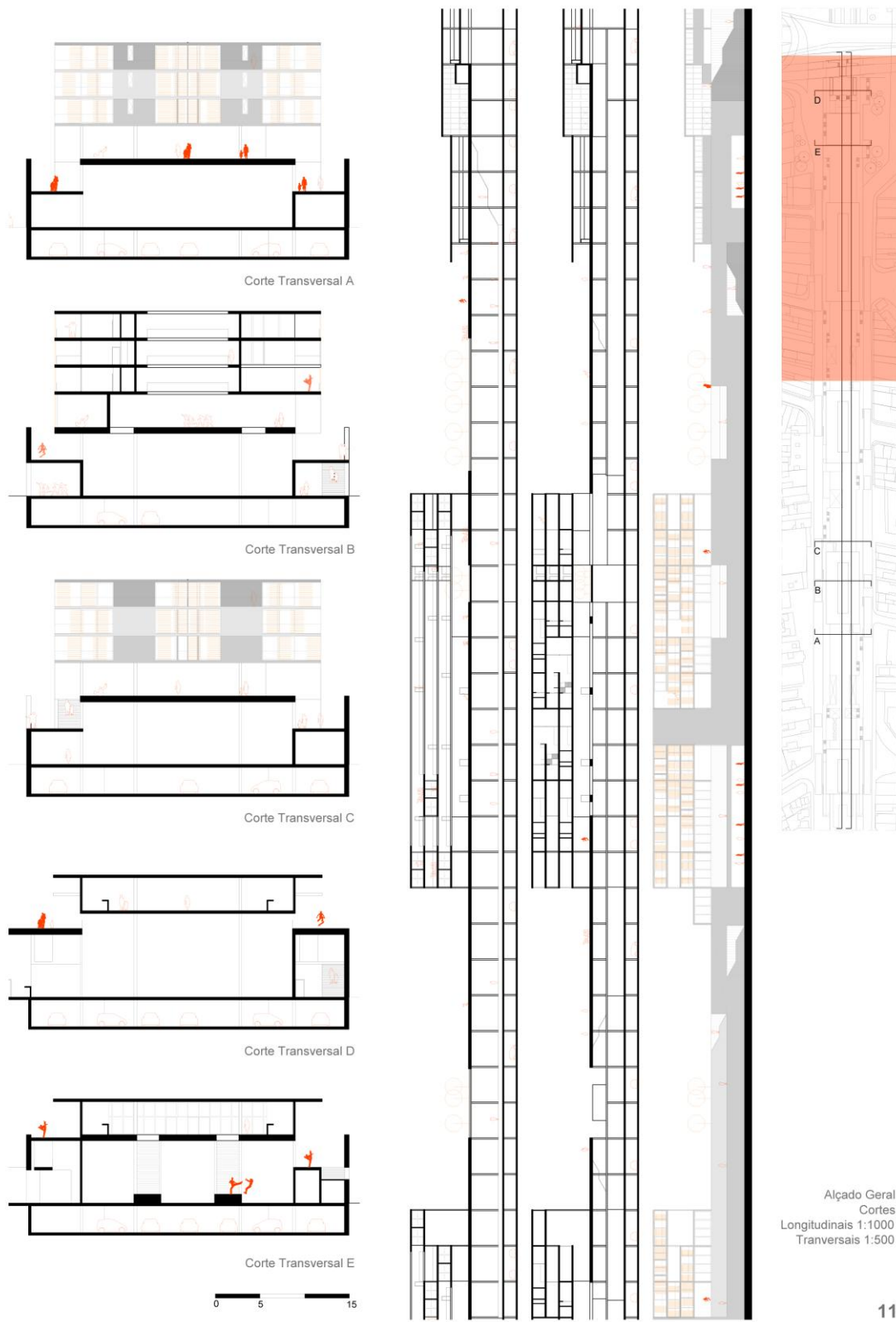


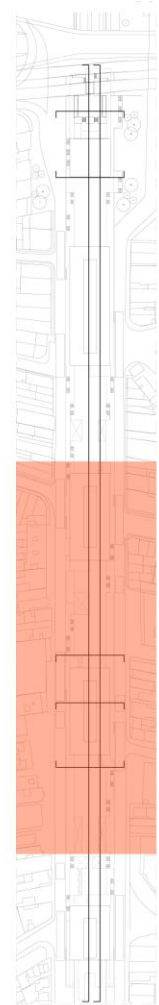
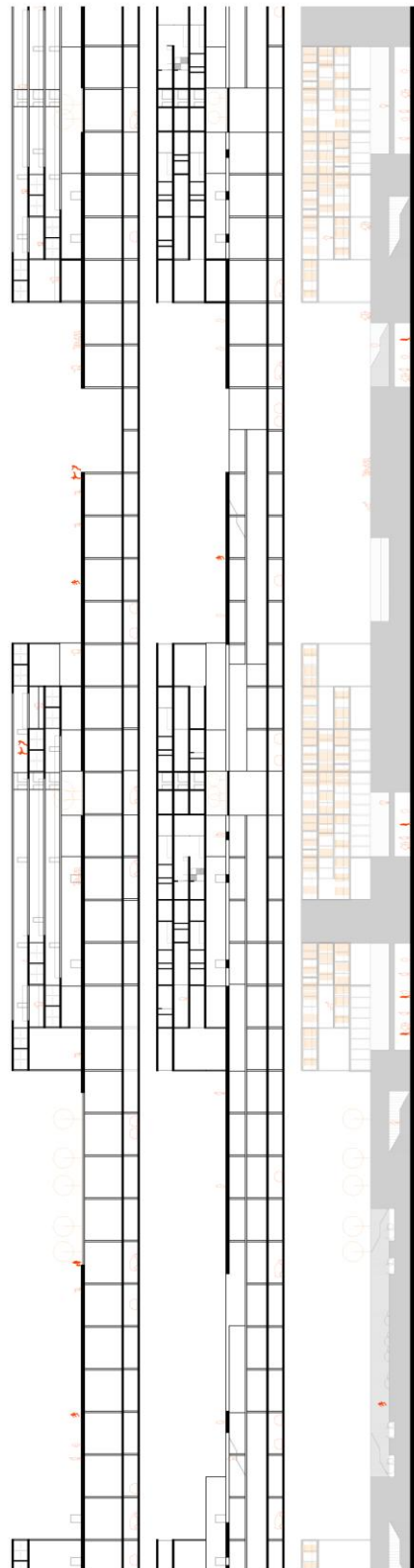






Planta +15.65
Habitação Piso 2
1:1000 / 1:500





Alçado e Cortes
Longitudinais
1:1000 / 1:500



Plantas
Habitação
1:500

4.2.3. Fotografias Maquete



Figura 4.12 - Fotografia Maquete 1: “Entre Muros”, Janeiro 2014.

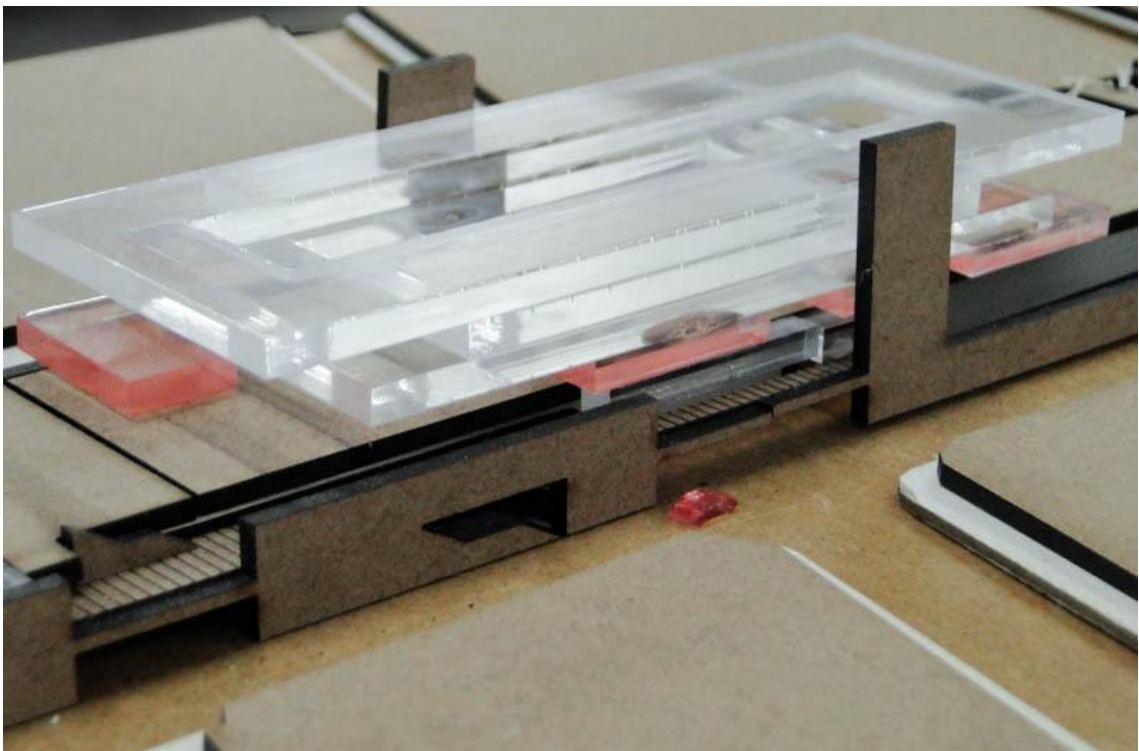


Figura 4.13 - Fotografia Maquete 2: “Entre Muros”, Janeiro 2014.

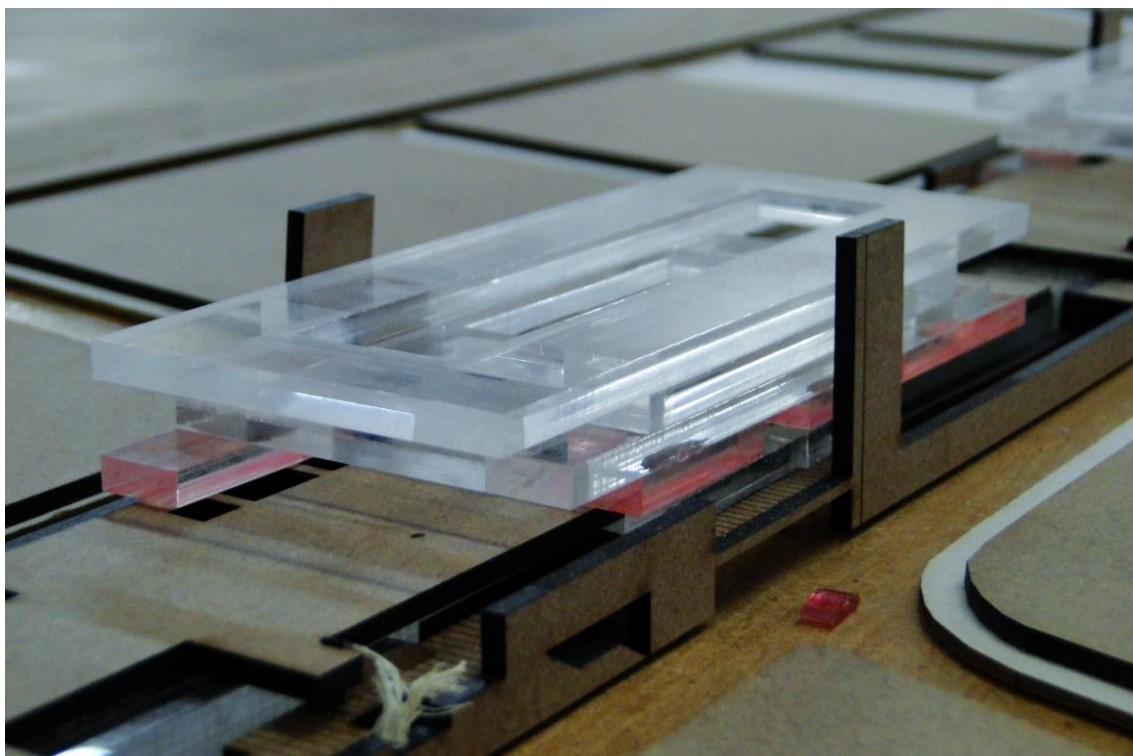


Figura 4.14 - Fotografia Maquete 3: “Entre Muros”, Janeiro 2014.

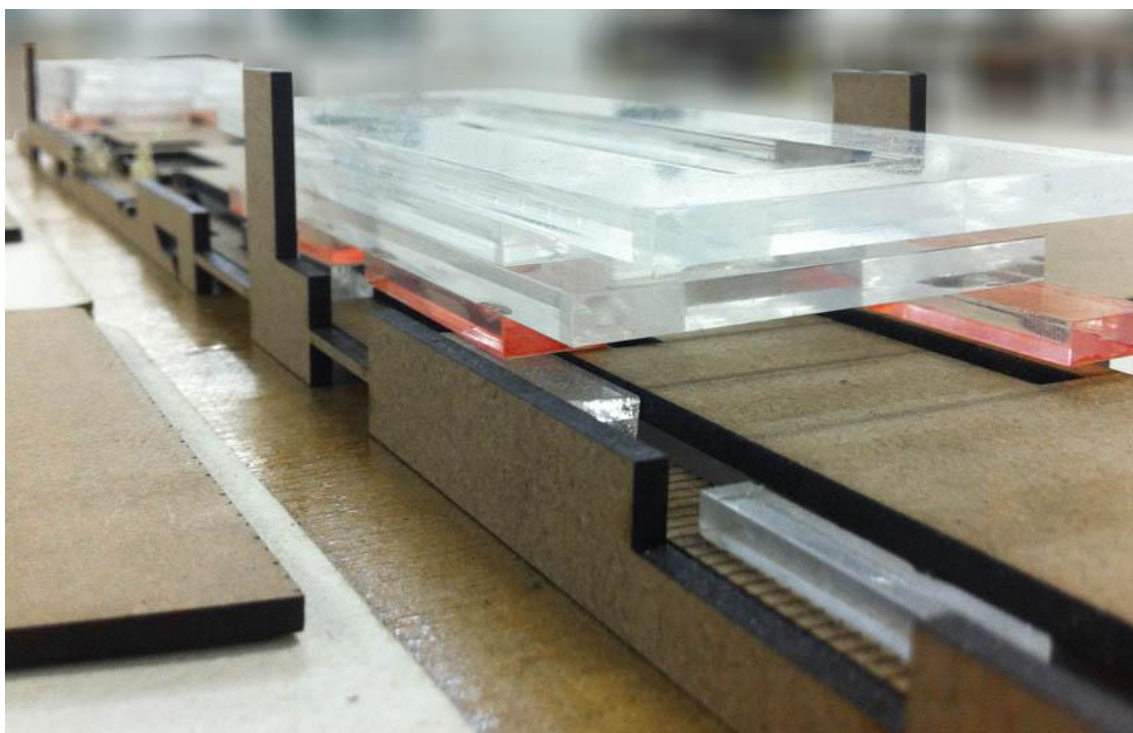


Figura 4.15 - Fotografia Maquete 4: “Entre Muros”, Janeiro 2014.



Figura 4.16 - Fotografia Maquete 5: “Entre Muros”, Janeiro 2014.

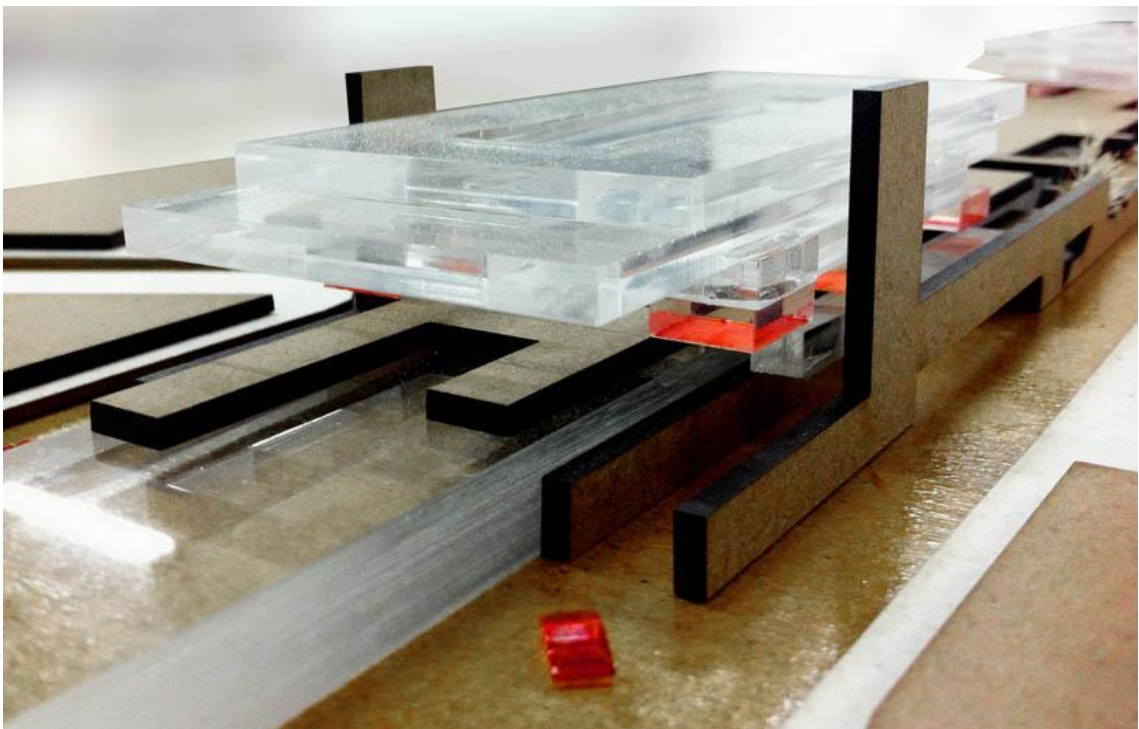


Figura 4.17 - Fotografia Maquete 6: “Entre Muros”, Janeiro 2014.

Conclusões

A transformação requer uma mudança, no modo como se desenvolve a cidade e no entendimento do espaço. Não só o curto espaço que habitámos mas sobretudo o amplo espaço que vivemos. As necessidades atuais requerem uma urgência de acção que encontre o novo, o inesperado, o espaço público que providencie novas oportunidades de interacção.

Esta tese e o projecto urbano para o bairro da Madureira na cidade do Rio de Janeiro pretendem demonstrar isso, a forma como uma intervenção urbana arriscada pode definitivamente propor uma nova experiência para quem habita a cidade e a metrópole. Ao construir sobre a linha férrea pretende-se explorar um novo espaço de relação, onde um agente urbano - comboio - tão necessário para a mobilidade e circulação urbana pode também ele ser parte integrante de um projecto. Neste entendimento, a proposta propõe a transformação da arquitectura “estável” para uma nova plataforma, da incerteza, da novidade espacial ao querer demonstrar uma interacção urbana complexa e mais completa.

No projecto, o Muro é obra; o espaço público, a habitação, os vazios e sobretudo o comboio e a linha também são obra, ou pelo menos são elementos que se completam num propósito projectual. Não se pretende hierarquizar mas sim humanizar e harmonizar o espaço que se encontrava violentado por uma separação, uma barreira urbana que só promovia a exclusão e a separação do bairro.

Penso que arquitectura em transformação é também um novo passo, um progresso que combate o não espaço e promove o espaço total, aquele espaço que interage e se deixa interagir de modo a proporcionar o inesperado, a sensação que nos permita pensar no momento que experienciámos. Acho que a arquitectura e o arquitecto têm esse dever, de encontrar o novo espaço, novas sensações urbanas.

Assim, esta tese não procura mais do que isso. A possibilidade de proporcionar a transformação, o inesperado espaço urbano.

Bibliografia

EL CROQUIS, *instrumentos híbridos - Steven Holl Architects 2004-2008*, edição nº141, Madrid, 2008.

EL CROQUIS, *complejidad y consistência - Foreign Office Architects*, edição nº115/116 [I], Madrid, 2011.

FRAMPTON, Kenneth, *Historia Crítica de la Arquitectura Moderna*, Gustavo Gili, Barcelona, 1998.

HOLL, Steven, *Urbanisms: Working with Doubt*, Princeton Architectural Press, 2009.

JACOBS, Jane, *Morte e Vida de Grandes Cidades*, Martins Fontes, 2000.

JODIDIO, Philip, *Jean Nouvel by Jean Nouvel - 1970-1990*, Taschen, 2008.

KELLY, Kevin, *Out of Control - The New Biology of Machines, Social Systems, and the Economic World*, Fourth Estate, 1995.

KOOLHAAS, Rem, *Três Textos Sobre a Cidade*, Editorial Gustavo Gili, 2010.

LASSANCE, Guilherme, *Rio Metropolitano - Guia para uma Arquitectura*, Rio Books, 2013.

LANDRY, Charles, *The Creative City. A Toolkit for Urban Innovators*, Earthscan, 2008.

LIBESKIND, Daniel, *UIA-HYP Cup International Competition - Purpose of Competition*, 2014.

LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade*, Lisboa: Edições 70, 1960.

MONEO, Rafael, *Theoretical Anxiety and Design Strategies in the Work of Eight Contemporary Architects*, MIT PRESS LTD, 2005.

MENDES DA ROCHA, Paulo, *Encontros, a Arte da Entrevista*, Azougue Editorial, 2012.

ROGERS, Richard, *Cidades para um pequeno planeta*, Editorial Gustavo Gil, 2001.

SIZA VIEIRA, Álvaro, *Imaginar a Evidência*, Lisboa: Edições 70, 1998.

