

Desafios Contemporâneos da Arquitetura Paisagística através da lente de Infraestruturas de Mobilidade. O Caso do BRT Transcarioca

Contemporary Challenges of Landscape Architecture through the Lens of Mobility Infrastructures. The Case of the BRT Transcarioca

Desafíos Contemporáneos del Proyecto de Arquitectura de la Paisaje a través de la lente de las Infraestructuras de Movilidad. El caso del BRT Transcarioca.

COSTA, Mariana

*Mestre, Pesquisadora do Programa de Pós-graduação em Urbanismo (PROURBE),
marifacosta@gmail.com*

ANDRADE, Victor

Doutor, Professor Adjunto da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro e Professor do Programa de Pós-graduação em Urbanismo (PROURB), victorandrade@fau.ufrj.br

RESUMO

Novas tecnologias de transportes estão sendo introduzidas na paisagem do Rio de Janeiro gerando transformações sem precedentes na história recente da cidade.

Com enfoque na mobilidade e dimensionadas visando o desempenho do sistema, tais tecnologias atuam sobre a paisagem, mas sem efetivamente tocá-las; objetivam paisagens distantes e abdicam da paisagem imediata. Os resultados destas intervenções são a fragmentação do território, a anulação da paisagem natural e o empobrecimento do espaço público devido à desvalorização da “escala” humana, que possui atribuições particulares de distância, velocidade e tempo.

O objetivo deste trabalho é avaliar as intervenções relacionadas ao plano de mobilidade carioca, nomeadamente a implantação de um corredor BRT na Avenida dos Campeões, subúrbio carioca, buscando compreender as soluções e conceitos condutores destas infraestruturas e confrontá-las com as teorias paisagísticas que estimulem o desenvolvimento de uma paisagem urbana, social e ecologicamente sustentável.

PALAVRAS-CHAVE: arquitetura paisagística, mobilidade urbana, sustentabilidade, paisagem, transportes.

ABSTRACT

New transportation infrastructures have been added to Rio de Janeiro's landscape and it is generating an unprecedented urban transformation in the metropolis.

Focusing on the transit system and designed to optimize speed, these new transportation infrastructures have an impact in the landscape but – at the same time – do not have a sensible touch on it. They are introduced according to the logic of the large-scale landscape and not the local landscape. The result is the friction of the local landscape, the degradation of the natural resources and the weakening of the public domain.

This paper aims to evaluate the impacts of the BRT transcarioca in the landscape of Avenida dos Campeões – located in the suburbs of Rio de Janeiro. The paper correlates the concept and solutions presented in the design of BRT Transcarioca and the landscape design theories that deal with the notions of sustainable landscape, social sustainability and ecological sustainability.

KEY-WORDS (3 a 5): Landscape Architecture, Mobility, Sustainability.

RESUMEN (100 a 250 palabras)

Las nuevas tecnologías de transporte, que se están introduciendo en el paisaje de Río de Janeiro, generan cambios sin precedentes en la historia reciente de la ciudad.

Con un enfoque en la movilidad y en rendimiento del sistema, estas tecnologías actúan en el paisaje, pero sin llegar a tocarlos; apuntar paisajes lejanos y renuncian el paisaje inmediato. Los resultados de estas intervenciones son la fragmentación del territorio, la anulación del paisaje natural y el empobrecimiento del espacio público debido a la devaluación de la "escala" humana que tiene determinadas responsabilidades de distancia, velocidad y tiempo.

El objetivo de este estudio es evaluar las intervenciones relacionadas con el plan de movilidad de Río, incluida la aplicación de un corredor de BRT en la Avenida de Campeones, suburbio de Río de Janeiro, tratando de entender las soluciones y conceptos de estas infraestructuras conductores y confrontarlos con las teorías del paisaje que fomenten desarrollo de un paisaje urbano, social y ambientalmente sostenible.

PALABRAS-CLAVE: *Arquitectura del paisaje, movilidad urbana, sostenibilidad*

1 IMERSÃO NO RECORTE URBANO

Diante dos holofotes dos grandes eventos que a cidade do Rio de Janeiro vem recebendo nos últimos anos, cuja visibilidade alcança o auge ao sediar os Jogos Olímpicos em 2016, está em implementação uma ampla renovação urbana, que incide sobre diversos setores e regiões da cidade. As infraestruturas de mobilidade, cujas consequências alcançam não só a escala territorial como afetam diretamente um grande número de indivíduos, são motivadoras deste estudo.

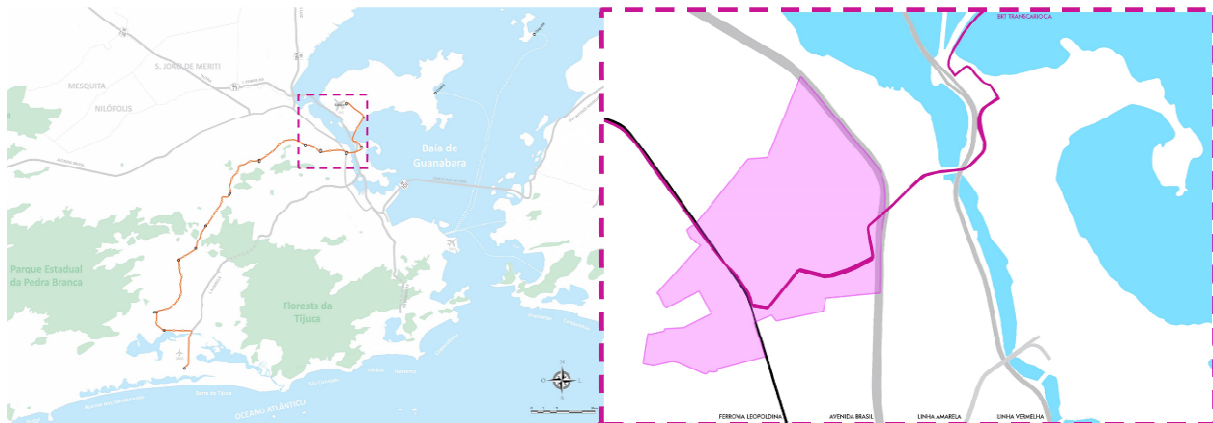
O uso da palavra consequência não é por acaso; guiadas por manuais, interesses políticos e financeiros, tais infraestruturas objetivam a eficiência da operação na escala macro, sem questionar os impactos locais da implantação do sistema. Na contramão do que Jacobs defende, seguem letra a letra o que ela afirma: “Um número crescente de urbanistas e projetistas acabou acreditando que, se conseguirem solucionar o problema de trânsito, terão solucionado o maior problema das cidades.” (JACOBS, 1961, p.06)

O plano de mobilidade em execução na cidade do Rio de Janeiro, contempla a extensão da linha 1 do metrô; a implantação do sistema de VLT no Centro da cidade; duplicações de estradas; e a execução de 4 linhas de corredor BRT, das quais duas estão em operação. O Corredor denominado de Transcarioca (figura 1) é uma destas linhas, possui uma extensão de cerca de 39 km e percorre 27 bairros cariocas para interligar o (A)eroporto Galeão à (B)arra da Tijuca, coincidência linguística ligando o ponto (A) ao ponto (B).

Este corredor teve sua implantação realizada em duas partes, sendo o bairro da Penha o ponto de junção, bairro famoso pela Igreja. Adjacente a ele, está o bairro de Ramos (figura 1), bairro do subúrbio carioca, “cortado” pela linha férrea da Leopoldina e limitado pela Avenida Brasil. O trecho 2

do Corredor Transcarioca realiza a interligação entre estas duas infraestruturas viárias paralelas, através da Avenida dos Campeões, recorte principal deste estudo.

Figura 1: Traçado do corredor Transcarioca na cidade do Rio de Janeiro com destaque para o Trecho 2 e zoom do Bairro de Ramos, área de estudo.



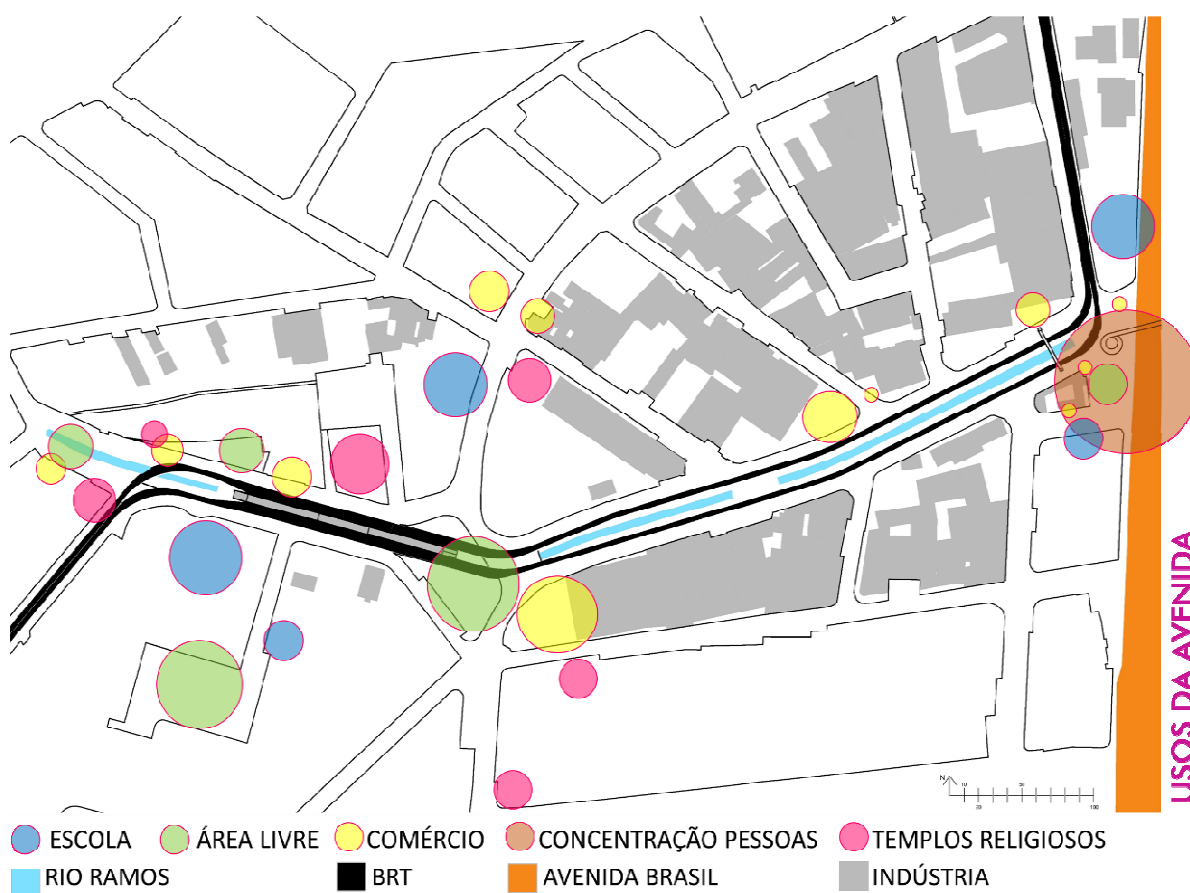
Com um pouco mais de 1 km de extensão, a Avenida dos Campeões, que no primeiro zoneamento da cidade, datado de 1930, está integralmente situada em uma zona industrialⁱ, hoje apresenta uma configuração de uso misto. É visível o impacto desta setorização sobre a avenida, com o predomínio de construções industriais na imediação da Avenida Brasil; na medida que dela se afasta, conjuntos habitacionais, igrejas, residências e escolas despontam na paisagem (figura 2).

Esta setorização longitudinal da avenida coincide com uma “setorização” que também acontece no corredor BRT: no trecho mais próximo à Avenida Brasil, trecho com predomínio de construções industriais e, portanto, trecho também com predomínio de muros (uma característica da própria arquitetura dos armazéns e depósitos), o corredor segue ininterrupto, ladeando as margens do Rio Ramos. No trecho mais distante da Avenida, onde a paisagem estaria mais relacionada com a escala do pedestre, está situada a estação de acesso ao sistema. Pelos extremos dessa estação, acontece o fluxo de embarque e desembarque de passageiros, principal ponto de relacionamento do sistema BRT com a paisagem. Enquanto corredor, há a distanciamento; enquanto estação deveria haver a aproximação.

Esta característica própria do sistema de BRT, que tem na segregação da via a maior estratégia para alcançar a eficiência do sistema, conflita com a principal característica dos bairros do subúrbio carioca sobre o uso do espaço público, região da cidade normalmente ausente de investimentos

públicos e políticas de gestão territorial. Historicamente “esquecidos”, encontramos no subúrbio uma relação com o espaço exterior – vivência da rua - diferente dos bairros “urbanos”ⁱⁱ: não é difícil associar ao subúrbio à imagem da cadeira na porta de casa para uma conversa entre os vizinhos. A imposição de uma nova velocidade é incompatível com esse recorte da cidade.

Figura 2: Traçado do Corredor BRT na Avenida dos Campeões e diferentes usos da avenida.



A ação impositiva do projeto, atua com visão macro de atravessar o território e não o de percorrer o local, sem a preocupação de construir uma paisagem. É assumir que a principal e única carência destes bairros, e que realmente precisa ser atendida, se limita à ausência e à ineficiência de meios de transporte. É quase uma mensagem subliminar relativa ao ato de “sair/afastar-se deles”.

Tal atuação no território, corrobora a afirmação de Jane Jacobs, quando diz que “as necessidades dos automóveis são mais facilmente compreendidas e satisfeitas do que as complexas necessidades das cidades.” A questão que Jacobs coloca a seguir é pertinente: “Como saber que solução dar ao

trânsito antes de saber como funciona a própria cidade e de que ela necessita nas ruas? ”ⁱⁱⁱ (JACOBS, 1961, p.06)

A estigmatização da população^{iv} e a consequente desqualificação do território orientam o projeto que não precisa qualificar o ambiente urbano para ser executado. A ideia preconcebida de um território desqualificado e a conhecida ausência de bons governos e vontade política, assim como a escassez de recursos, podem obter como resultado a diferença entre ‘traçar uma rota’ e ‘projetar uma rua’.

Contudo, a necessidade de qualificar o ambiente urbano nas imediações de uma infraestrutura de mobilidade se evidencia quando surge a “AEIU Transcarioca”, projeto de lei que estabelece as diretrizes e incentivos para a reestruturação urbana da sua área de abrangência. A grande contradição é esta AEIU nascer após a implantação e pleno funcionamento do sistema: a qualificação da paisagem parte da infraestrutura da mobilidade e não o contrário; a implantação de uma estrutura de mobilidade **deveria** ser guiada pelas diretrizes de qualificação do ambiente urbano.

A premissa evidente desta forma de atuação é a valorização das vias destinadas à mobilidade em detrimento do pedestre, e mais ainda em relação ao meio ambiente. É como se circular fosse mais importante do que permanecer no espaço urbano e mais ainda sobre as áreas verdes. É aí então que o confronto entre duas abordagens se solidifica: transpor a paisagem em uma velocidade programada, conduzindo os passageiros ao seu destino ou transformar a paisagem através da oportunidade de intervir através de uma infraestrutura de mobilidade?

Transpor e transformar são ações que, no âmbito dos planos de mobilidade, deveriam atuar sobre a paisagem em total interdependência, como ações complementares e sinônimas ao invés de serem ações diametralmente opostas. Um plano de mobilidade deveria apoiar-se em pilares sólidos de 1) eficiência do traçado; 2) eficiência da operação do sistema; 3) garantia de condições mínimas de acessibilidade; 4) promoção do bem-estar para os residentes no seu entorno e 5) promoção de um ambiente sustentável.

Posto isso, e considerando as diversas variáveis que resultam nas soluções projetuais executadas, como atuar para transpor a escala do território ao mesmo tempo atuando para transformar a escala da rua? Nomeadamente em áreas normalmente carentes de infraestruturas, áreas de lazer, planejamento, parque e arborização, como os subúrbios do Rio de Janeiro?

2. VAZIOS COMO ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO

Superada a definição de estratégias macro para implantação do corredor BRT, a delimitação do traçado irá partir das análises de demandas e eleger as ruas e avenidas pelas quais irá percorrer. Esta seleção se baseia em dimensões necessárias à largura do sistema, que varia de 10 a 20 metros, nos pontos mais largos. Encontrar espaço em regiões urbanas adensadas que comporte o sistema, é na grande maioria das vezes, incidir sobre os poucos espaços vazios existentes, subjugando tais espaços vazios para impor novas funções, cujas decisões são baseadas em demandas nem sempre qualificadas ou estressadas pelas discussões teóricas.

Antes de mais, o espaço vazio é própria essência do espaço público. O confronto entre espaço vazio *versus* espaço construído é também um confronto entre espaço público e espaço privado, projeto urbano e projeto arquitetônico. O espaço vazio público ocorre a partir dos limites externos da propriedade privada, observando que existem os espaços vazios privados, resultante de arquiteturas obsoletas pelas mais variadas razões.

Há o entendimento de que os vazios intersticiais são como falhas que apenas aguardam posterior “funcionalização”, espaços de reserva para planos urbanos/arquitetônicos e cuja futura ocupação é inevitável. Ao contrário destes, há os espaços vazios que compõem as praças, jardins e parques, vazios funcionais essenciais à constituição/sanidade das cidades. Esses vazios são configurações espaciais nascidas como elementos de sociabilidade, são vazios pela ausência de construção, mas não vazios de programa.

É precisamente o espaço público que tem capacidade de potencializar a paisagem, seja na pequena ou na grande escala. A intervenção em diversos espaços menores tem impacto também na escala da cidade, desde que atuando sob um conjunto de ações, programas e usos; as infraestruturas de mobilidade ao atuarem distanciadas desta orientação perdem a oportunidade de serem eixos dinamizadores da paisagem, podendo inclusive gerar novos vazios, ainda mais desqualificados que os anteriores.

Sobrepostos à paisagem, soluções de corredores estáticos e rígidos não só produzem novos vazios, como “desfuncionalizam” os vazios tradicionais, tais como ruas, praças e jardins; eliminam o caráter de estar, contemplação e predominância da natureza ao encontrar “espaço vazio” para impor a função mobilidade. Invertem a proporção espaço livre e espaço construído, privilegiando a

construção de “coisas” (nesse caso infraestruturas de mobilidade) e criando áreas sem vivacidade no espaço público.

Diante dessa situação, tanto Sólá^v, como Gilles^{vi} fortalecem suas teorias: por que atribuir uma função aos vazios, aos Terrain Vagues ou Terceiras Paisagens e não entender que a apropriação voluntária natureza tem também uma função na cidade? Por que impossibilitar que espaços vazios permaneçam vazios, operando como pequenas reservas biológicas, diante de centros totalmente urbanizados? Ambas as teorias entendem a condição do vazio desprovidos de função e defendem a sua permanência, não sendo necessária possuírem uma “função produtiva”, tendo em vista que a ausência de função também pode ser possuidora de uma função.

Contudo, diante da produção de novos vazios os tais “vazios esvaziados”, decorrentes da implantação do elemento rígido de mobilidade, podem ser elementos estratégicos na estrutura da cidade, tal como Busquet^{vii} defende sobre os espaços re-estruturadores/superfícies reconfiguradas. Mas sobretudo, podem ter papel significativo para atenuar o impacto das “infraestruturas sobrepostas” sobre o entorno. Se, no entanto, houver o entendimento do valor do espaço livre, ao invés da sobreposição o corredor se validar de tais vazios, com ações somadas às teorias de fazer lugar e ao entendimento de que existe uma infinidade de possibilidades para interação do indivíduo com o imenso caminho existente no seu percurso diário entre casa e trabalho, o vazio produzido deixa ser uma mera consequência para ser um agente atuante na escala da cidade.

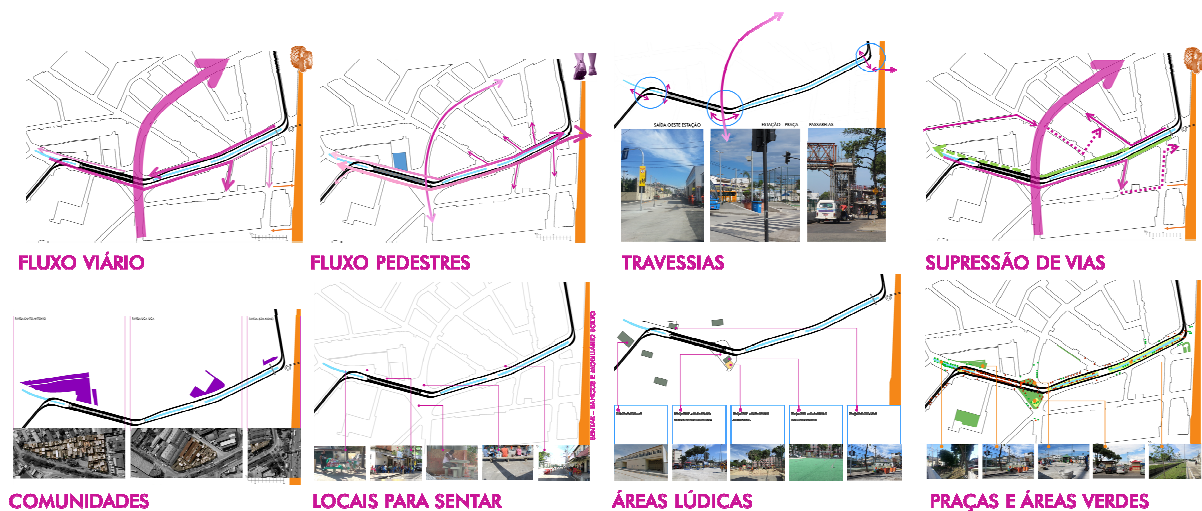
3. PROBLEMATIZAÇÃO E PROPOSTA

A implantação do corredor BRT nesta paisagem adota uma solução onde há a prevalência da infraestrutura de mobilidade sobre o ambiente urbano. A abordagem do BRT Transcarioca é a grande escala; ao atuar sobre esta paisagem local, não leva em consideração a pequena escala e suas particularidades, como diferentes velocidades, vivência local, apropriação do espaço, meio ambiente. A primeira característica que se observa é a redução significativa da arborização, situação comum à toda extensão do Traçado. A consequência direta é uma paisagem árida que, aliada à redução das áreas livres disponíveis, resulta em uma paisagem que não convida à permanência.

Esse recorte da cidade, cuja ocupação urbana ao longo dos anos destituiu a conformação natural original, tem como única reminiscência da natureza a presença do Rio Ramos, rio canalizado e extremamente poluído. O talude que ladeia o rio, com cerca de 2 metros de largura, em cada lado, é a única faixa de vegetação existente na via. O corredor BRT, com a premissa de mão-dupla para a

operação do sistema, foi implantado margeando o Rio Ramos, isolando-o e impossibilitando a relação deste com a paisagem circundante.

Figura 3: Análises dos usos, configurações espaciais e sistema de fluxos na Avenida dos Campeões.



Com a convicção de encontrar as premissas para o desenvolvimento do projeto na própria paisagem circundante, diversas análises e observações foram realizadas (figura 3) na Avenida dos Campeões após a implantação do BRT, e considerando as memórias da configuração anterior. Buscou-se identificar os fluxos viários prioritários, fluxos viários secundários, circulações principais e concentrações de pedestres, programas e usos, setorizações existentes. Como resultado destas análises, surgiram as seguintes considerações/observações acerca desta avenida:

1. Impossibilidade de apropriação da calçada e da rua como extensão do interior das construções, numa viva relação “espaço público x espaço privado”, devido ao estreitamento das vias;
2. Redução do número de árvores. Considerando as árvores existentes apenas nas calçadas e na praça (sem considerar as existentes no talude do Rio Ramos), 59 árvores foram retiradas, de um total de 104 árvores existentes antes das obras. Para a implantação da Estação sobre o Talude, foram retiradas 77 árvores. No talude remanescente, houve o replantio de indivíduos novos, aparentemente Sibipirunas, eliminado a variedade existente e sem um plano de plantio adequado;

3. A barreira física de proteção do BRT (grades sobre new Jersey de concreto) cria uma forte fragmentação da avenida e reduz o contato entre os dois lados, fatiando longitudinalmente a avenida em três partes;
4. Isolamento do rio e dos taludes que possuíam uma dimensão ativa nesta paisagem;
5. Emergência de áreas livres residuais, que cercadas pelo corredor BRT, não tem possibilidades de acesso e uso, num ambiente carente de áreas livres;
6. Predomínio dos muros que se tornaram mais evidentes com a inserção de uma nova barreira;
7. Sobreposição da Estação de BRT nesta paisagem, que seguindo um modelo padronizado, se fecha em si e não se relaciona com a envolvente.

O processo projetual foi realizado a partir de um processo iterativo onde questões eram levantadas e respostas de projeto eram dadas - consequentemente cada nova rodada projetual trazia mais complexidade à proposta desenvolvida. O projeto desenvolvido (proposta conceitual representada pela figura 4), após a observação das características mais evidentes desta paisagem, atua para amenizar os pontos levantados, sendo guiado pelos 5 pilares que deveriam ser suporte de um plano de mobilidade, mencionados anteriormente. As “recomendações/diretrizes” para o desenvolvimento do projeto foram as seguintes:

1. Aumento da área vegetada e permeabilidade do solo;
2. Melhorar as condições das circulações de pedestres, reestabelecendo a conexão entre os dois lados da avenida;
3. Redução da prioridade da circulação viária, com a supressão de trechos onde ela não se faz necessária;
4. Recuperar as condições de salubridade do rio e promover a relação da cidade com a água, resgatando a função ecológica do rio, além de uma nova identidade para a cidade;
5. Redução da sensação de território fragmentado e de paisagem residual.

Este conjunto de observações e recomendações é um simples ponto de arranque para a exploração do potencial da área no contexto global de mudança da cidade. O projeto visa enquadrar o espaço vazio, e assim evidenciá-lo, fortalecendo a rua como uma extensão do espaço privado, espaço onde interior e exterior se encontram e onde as barreiras físicas perdem força. A supressão de vias carroçáveis inverte a política até então adotada de supressão de áreas destinadas ao pedestre. O aumento da permeabilidade do solo introduz um novo conceito, onde a natureza é um elemento que

não deve ser suprimido e ignorado, mas antes exaltado como agente de melhoria e contribuinte ativo na qualidade do ambiente construído. A principal ambição do projeto é a de criar uma paisagem com opções de vivências, em um ambiente tradicional pela ausência de opções.

Figura 4: Proposta conceitual prioriza o vazio público estimulante como resposta a uma infraestrutura de mobilidade.



A fragmentação é inevitável, pelas próprias características do corredor do BRT, mas não deve ser esta a solução predominante. Ao condensar o corredor na margem sul do Rio, a margem norte fica livre para se relacionar com a paisagem envolvente. Este trecho da avenida que se caracterizava pela travessia árida, estática e opressora (fortalecida pelas barreiras e muros das construções e do BRT), surge como uma paisagem estimulante, em constante mutação e renovadora.

A ocupação de um terreno particular é uma estratégia de projeto que se argumenta do vazio privado, em uma região de domínio do cheio (construído) sobre o vazio, para beneficiar o vazio público. Utilizando o Rio como elemento conector desta paisagem, procura-se restabelecer o meio ambiente, com áreas para evolução de uma “terceira paisagem” por entre áreas que pretendem se estabelecer como “terceiros lugares”.

4. DIRETRIZES POSSÍVEIS

Soluções de mobilidade serão cada vez mais necessárias num ambiente urbano que segue em crescimento, tanto em extensão territorial como adensamento populacional, principalmente nas

metrópoles de países emergentes. A competência para promover um ambiente mais sustentável, parte do entendimento de que ecologia deixou de ser uma disciplina sobre o funcionamento da natureza em si, mas acerca da atividade humana sobre o meio ambiente e suas consequências irreversíveis. Infraestruturas de mobilidade, cuja abrangência é territorial e medida em dezenas de quilômetros, não devem ser alheias às ações conciliativas com a cidade; devem estar impregnadas de diretrizes que conciliem modernidade e sustentabilidade, buscando um novo equilíbrio ecológico. A exclusão do paisagismo das estratégias de ação é o primeiro passo para o fracasso desta intenção.

O desafio consiste na interdependência entre diversas disciplinas, que aparentemente distantes, objetivam a simbiose entre transpor e transformar a paisagem. A questão ecológica deve ser incorporada ao processo criativo, com o mesmo peso que a eficiência do sistema de mobilidade possui, contribuindo com a investigação e formalização de soluções de projeto, definição de novas paisagens e sobretudo para uma intervenção consciente. Infraestruturas de mobilidade não devem conectar locais distantes e fragmentar paisagens circundantes.

A conexão do ponto A ao ponto B precisa ser mais abrangente do que puramente a conexão entre os extremos do traçado. Não se limita apenas à uma experiência positiva para os passageiros, mas uma transformação positiva para os moradores locais, com intervenções diretas para a promoção de um meio ambiente sustentável.

O projeto desenvolvido (figura 4) – como uma alternativa baseada na noção de Arquitetura Paisagística Sustentável – evidencia algumas soluções que podem efetivamente ser adotadas pelo sistema de BRT, para atuar não apenas pela eficiência do sistema, mas como uma oportunidade de desenvolvimento urbano das imediações do traçado. Das soluções adotadas, destacam-se as premissas relatadas a seguir.

A sessão do corredor não deve se sobrepor à paisagem, numa ação impositiva e sem efetivamente “conectar-se”, causando diversos pontos de conflito; ao contrário, deve se adaptar ao entorno e ser a razão da melhoria, como resultado de estratégias sólidas de design, compreensão da paisagem de intervenção e diretrizes sustentáveis em prol do ambiente construído.

A arborização é essencial para amenizar os impactos diretos de uma circulação constante de ônibus e de forma alguma pode ser dispensável neste sistema. A especificação adequada deve compreender a geometria das árvores, suas principais características físicas, forma das raízes, durabilidade e perenidade.

As estações de acesso devem promover a relação do sistema com a cidade, priorizando a circulação de pedestres e promovendo áreas de encontro e permanência. Um entorno vívido, arborizado e com opções de serviços e lazer, é uma estratégia para estimular o ambiente urbano e uma forma a garantir a segurança local.

Soluções rígidas e pré-concebidas não podem ser categóricas quando a atuação de determinada infraestrutura afeta diversas áreas da sociedade. A flexibilidade da solução técnica é mais do que necessária; na verdade, a solução técnica deve ser um conjunto de premissas que norteiam a solução de projeto final.

5. REFERÊNCIAS

Andrade, V. *Integrating Urban Design, Land Use and Transport Policies to Contribute Towards Sustainable Development*. Nordic Journal of Architectural Research. Volume 22, Nº 1 /2, 2010.

BORDES, A. *Vazios Urbanos: Perspectivas Contemporâneas*. Tese (Doutorado em Urbanismo). Programa de Pós-Graduação e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006.

BUSQUET, J. CORREA, F. *Cities X Lines: Approaches to City and Open Territory Design*, Harvard University Graduate School of Design. 2006.

GORSKI, M. *Rios e Cidade. Ruptura e Reconciliação*. Editora Senac São Paulo, 2010.

JACOBS, J. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. Martins Fontes, 2003.

LINS, A. *Ferrovia e segregação espacial no subúrbio: Quintino Bocaiuva, Rio de Janeiro*. In: Oliveira, M; Fernandes, N. (Org) *150 anos de Subúrbio Carioca*. Editora FAPERJ, 2010. P. 153.

OLIVEIRA, M; FERNANDES, N. *150 Anos de Subúrbio Carioca*. Rio de Janeiro: Lamparina: FAPERJ: EdUFF, 2010.

BRASIL. Ministério das Cidades Manual do BRT. Bus Rapid Transit. Guia de Planejamento., ITDP 2009.

NOTAS

ⁱ Conforme indica LINS, Antônio José Pedral Sampaio, em seu artigo sobre Quintino Bocaiuva: “a área situada entre a antiga E.F. Leopoldina e Baía de Guanabara seria de uso exclusivamente industrial.”

ⁱⁱ O termo subúrbio nasce da ideia de “sub urbe” ou “sub cidade”, como áreas periféricas de um núcleo urbano original, principal e dominante. Contraria o conceito de “urbano”; na cultura carioca, “ser suburbano” designa uma categoria social.

ⁱⁱⁱ JACOBS, J. *Morte e Vida das Grandes Cidades*. Martins Fontes, 2003. P. 6.

^{iv} Estigmatização de uma população “suburbana” com a conotação social e não geográfica.

^v Ignasis Solà-Morales defende que a existência de “*Terrain Vague*” é importante para o predomínio e perpetuação do passado sobre o presente. Por que não manter-lhes como espaços livres, terrenos vagos que reavivam a memória como testemunhos da evolução urbana?

^{vi} Guiado pela visão paisagística, Gilles Clement defende a existência de uma Terceira Paisagem; regiões marginais onde, devido à anulação das atividades humanas, há o prevalecimento de uma natureza voluntária que se manifesta e predomina.

^{vii} Joan Busquet defende que a reestruturação de espaços abertos, abandonados ou sem ocupação, resultantes das infraestruturas de mobilidade, podem se converter em zonas positivas, que potencializam regiões fragmentadas de uma determinada cidade.