

“Globalization and worldwide enclosure have resulted in a blurring of borders not only between the global and the local but also between mobility and immobility.

In the way of former nomadic civilizations, we are witnessing a sort of topological turnaround whereby for the first time on a universal scale differences no longer exist between exterior and interior, between inside and outside.”

Paul Virilio

A globalização e o fechamento mundial resultaram em uma indistinção de limites não apenas entre o global e o local, mas também entre mobilidade e imobilidade.

Na maneira de antigas civilizações nômades, estamos testemunhando um tipo de reviravolta topológica através do qual, pela primeira vez em uma escala universal, diferenças não existem mais entre exterior e interior, entre dentro e fora.”

Paul Virilio

## **URBAN SEAM (Costura Urbana)**

### **Zona Portuária de Niterói**

**Costura Urbana:** delicada operação dentro de um tecido urbano altamente consolidado, identificando seus espaços residuais e degradados, “costurando-os” e re-injetando novas funções, usos e coesão espacial ao todo.

O desenho proposto atua em diferentes escalas e modalidades de reciclagem urbana, trazendo benefícios verdadeiros para a comunidade local e toda a cidade. A área de intervenção atuará como um “amortecedor” entre as zonas mais ricas e as mais pobres de Niterói, hoje fisicamente segregadas.

As velhas e abandonadas estruturas do porto (armazéns, pátios e píers) serão articulados entre si na forma de novos espaços públicos, reabrindo o *waterfront* e reintegrando o mar e esta parte da cidade. A simbiose entre o novo e o velho acontecerá de maneira que os espaços interiores e exteriores sejam convertidos em áreas ambíguas e poli-funcionais. Algumas atividades originais da área serão mantidas ativas junto com as novas, a exemplo do moinho de trigo que continuará desempenhando suas atividades normais enquanto a área sob as esteiras que levam e trazem os grãos dos navios será utilizada como praça.

O conceito de ‘costura urbana’ procura lidar com a manutenção sutil do *genius loci* de toda a zona de intervenção, de modo que suas características portuárias não sejam mantidas apenas em seu corpo físico, mas também como memórias fractais e subliminares de seu uso original e sua “alma”.

## **Organização Espacial e Forma**

Depois de determinados os terrenos disponíveis para intervenção, notou-se que a área continha subdivisões espaciais menores e distintas organizadas em uma região em forma de “L” margeando o mar em sua totalidade. Estes espaços menores foram separados em três grupos maiores interligados através de um caminho de pedestres, que também funcionará como ciclovia e linha de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos).

Cada um destes três grupos será tratado como um acesso diferente à área de intervenção, explorando suas situações urbanas específicas para que coexistam a estrutura comunitária existente e os espaços públicos e equipamentos criados.

### **.Pattern e Estrutura Axial (as agulhas)**

Locações e marcos arquitetônicos específicos foram identificados como pontos focais relevantes na área, passando a ser visualmente e funcionalmente interligados de modo que fosse estabelecida uma conexão espacial entre estes fragmentos revitalizando de maneira mais eficaz a rede urbana como um todo.

A área foi então colocada sobre uma padronagem quadrada cujos módulos foram dimensionados e projetados para atender necessidades específicas de cada área na região, como a implementação de áreas verdes ou quadras esportivas.

Como ferramenta para quebrar a uniformidade visual entediante da quadrícula, um sistema de eixos virtuais foi estabelecido conectando os pontos focais escolhidos anteriormente. Os eixos foram utilizados como “linhas-guia” para se configurar uma divisão dinâmica entre as áreas menores e gerar a forma dos novos equipamentos urbanos e arquitetônicos projetados (ex. a ponte e os decks).

### **.Habitação (a linha de costura)**

Os pequenos vazios na área foram redesenhados como quarteirões habitacionais utilizando-se três tipologias diferentes de habitação, ligando ainda mais os novos espaços públicos e a comunidade existente. Estes novos blocos residenciais foram alocados estrategicamente para trazer vida a diversos pontos isolados por muros de edificações existentes para onde as novas praças estão voltadas.

Cada tipologia foi desenhada para abrigar porções específicas da população, desde pequenas famílias a jovens casais com diferentes condições sócio-econômicas, reforçando as características de transição da área entre as zonas pobre e rica de Niterói. Esta manobra visou otimizar e democratizar o acesso a uma habitação barata e de qualidade próxima ao Centro da cidade e às linhas de transporte público que ligam Niterói ao Rio de Janeiro.

## **Infraestrutura Viária e de Transportes**

Niterói nos próximos anos estará passando por enormes transformações no que se refere à sua ligação com outras cidades da região metropolitana do Rio de Janeiro e entre seus diferentes distritos com a implementação de linhas de metrô e uma reconfiguração de seus sistemas internos de transporte público.

A passagem destas novas linhas de transporte pela área permitiu sua adaptação ao projeto de revitalização proposto, trazendo novos contingentes populacionais à área e tornando econômica e socialmente viáveis as novas instalações comerciais e de serviços propostos.

Foi proposta a criação de uma linha de VLT conectando diretamente a área ao Centro de Niterói e ligando as novas praças e equipamentos entre si, terminando na comunidade de pescadores conhecida como Portugal Pequeno. O trajeto desenhado para a passagem do VLT, como uma *promenade*, é uma sobreposição a um caminho existente, já usado pelos moradores.

A rua que liga Portugal Pequeno à área de intervenção será tratada com técnicas de *traffic-calming*, retendo parcialmente o acesso de tráfego intenso e de alta velocidade, possibilitando uma maior gama de usos possíveis para o espaço da rua, como comemorações locais ou brincadeiras de criança.

## **Funções e Integração Comunitária**

### **.As Edificações**

Os conceitos de reciclagem de edificações tiveram seus parâmetros estendidos neste projeto visando uma maior integração das mesmas com o novo espaço urbano configurado. Estas foram tratadas não apenas como cascas vazias procurando novos conteúdos indicados especulação, mas escolhendo suas funções e usos estrategicamente dentro da área de intervenção, usando-as como alavancas na integração global da área.

Seus usos vão variar desde um mercado de peixes nos antigos armazéns do porto (para servir como posto de venda aos pescadores da região), comércio de conveniência para a população residente, até serviços específicos relacionados à atividade naval de pequeno porte da área.

Alguns dos edifícios manterão suas funções iniciais, agora trabalhando em paralelo com as novas, de acordo com sua localização e características arquitetônicas. Este princípio é facilmente exemplificado pela antiga fábrica de gelo (com uma enorme empena cega voltada para o mar) que serve aos barcos de pesca no início da manhã que agora será usada também como tela de projeção para filmes e pano-de-fundo na configuração de um pequeno anfiteatro. Para preencher os requisitos técnicos para o desempenho desta função, uma barca abandonada será restaurada para servir como cabine de projeção e mezanino para as apresentações de cinema. Sua proximidade com o mar permite que pequenas embarcações visualizem a tela, criando assim uma espécie de *drive-in* marítimo.

Próximo à praça de entrada da favela foi criado um pequeno complexo esportivo utilizando os espaços sob alguns galpões em estrutura metálica existentes e o espaço ao seu redor. Os espaços interiores foram totalmente integrados com o exterior através de cortes extensos nas fachadas cegas destes galpões, dando uma maior continuidade espacial às áreas esportivas.

### **.As Marinas**

Aproveitando uma situação geográfica com águas protegidas e calmas, será criada ao longo dos píeres uma série de pequenas docas e locais de atracagem, fornecendo espaço próprio para o reparo e ancoragem de barcos particulares.

## **O Contexto Urbano** *(a fenda)*

Niterói é a antiga capital do Estado e sua segunda cidade mais importante (logo após o Rio de Janeiro). Ela está localizada na borda leste da Baía de Guanabara e ligada diretamente ao Rio de Janeiro (na borda oeste) pela ponte Rio-Niterói.

Como parte da região metropolitana do Rio, Niterói tem um importante papel social e urbano devido à sua presença geográfica como uma zona de integração / articulação entre a capital e outras cidades do interior.

A área estudada neste projeto é provavelmente o cerne deste mecanismo, ligando outras cidades ao Rio e a Niterói. Entretanto, sua escala de influência entra em um âmbito mais detalhado do que as visões macro e regional da área, sendo também um importante ponto na análise urbana local e de funcionamento da cidade de Niterói.