

RUA IPIRANGA

IPIRANGA STREET

CHAFFIN, Mônica

Tecnóloga em Paisagismo – Universidade Veiga de Almeida.

E-mail: m.chaffin@terra.com.br

RESUMO

Este trabalho constitui o projeto final do Curso de Tecnologia em Paisagismo da Universidade Veiga de Almeida, apresentando a metodologia utilizada para a realização da proposta de urbanização e arborização da Rua Ipiranga, localizada no bairro das Laranjeiras, zona sul do Rio de Janeiro.

Baseado em princípios conceituais que valorizam e reforçam a qualidade da relação entre desenho urbano e paisagem, esse projeto tem uma abordagem evidentemente humanista, ao criar espaços organizados, voltados para o bem comum.

A partir da leitura da paisagem da área em questão, foi elaborado um inventário com todos os problemas e potenciais existentes.

Para descrição da abordagem utilizada, o desenvolvimento das etapas do projeto é ilustrado com conceito, ante projeto, projeto final, cortes, detalhes, desenhos e fotografias.

Realizado no período de agosto a outubro de 2005, esse projeto foi orientado pelos professores Eduardo Barra, Lula Câncio e Beth Cohen.

Palavras-chave: Arborização, urbanização, paisagismo.

Introdução

O bairro das Laranjeiras surgiu em torno do leito do Rio Carioca, que nos primórdios da cidade, nascia no Maciço da Tijuca, atravessava as terras férteis das Laranjeiras e desaguava na Praia do Sapateiro, atual Praia do Flamengo. O nome Laranjeiras ocorreu em homenagem à planta florida que ocupava sua encosta no século XVII.

A partir de 1880, quando lá se instalou a Companhia de Fiações e Tecido Aliança – num trecho onde fica hoje a Rua General Glicério – o bairro começou a se urbanizar, ganhou palacetes de ricos comerciantes e vilas operárias.

A Rua Ipiranga guarda um pouco dessa história, onde se pode encontrar exemplares da evolução da arquitetura urbana, como casarios geminados, típicos do início do século XIX, casas recuadas num dos limites laterais, e construções afastadas do alinhamento da via pública, com jardins na frente do lote.

Inventário

Hoje, a Rua Ipiranga é ocupada de maneira bastante eclética. Das 67 construções, 60% é de natureza comercial, como empresas, bares, restaurantes, academia de ginástica, lojas, escolas, igreja, salão de beleza, posto de gasolina, pet shop, clínicas e etc..., e 40% é de uso residencial.

Um dos problemas que essa rua apresenta é o fato de ser cortada por um viaduto que desemboca numa rua de fluxo intenso (Rua Conde de Baependi), e que também dá acesso, através de uma curva, à Rua Ipiranga, tornando a travessia dos pedestres difícil e arriscada.

Entre a descida do viaduto e a Rua Paissandu, a faixa de rolamento é bastante larga em relação às calçadas estreitas, apesar de receber baixo movimento de carros. Além disso, não contempla árvore alguma, e sua iluminação, com cabos aéreos, interfere na beleza das fachadas antigas.

Objetivo

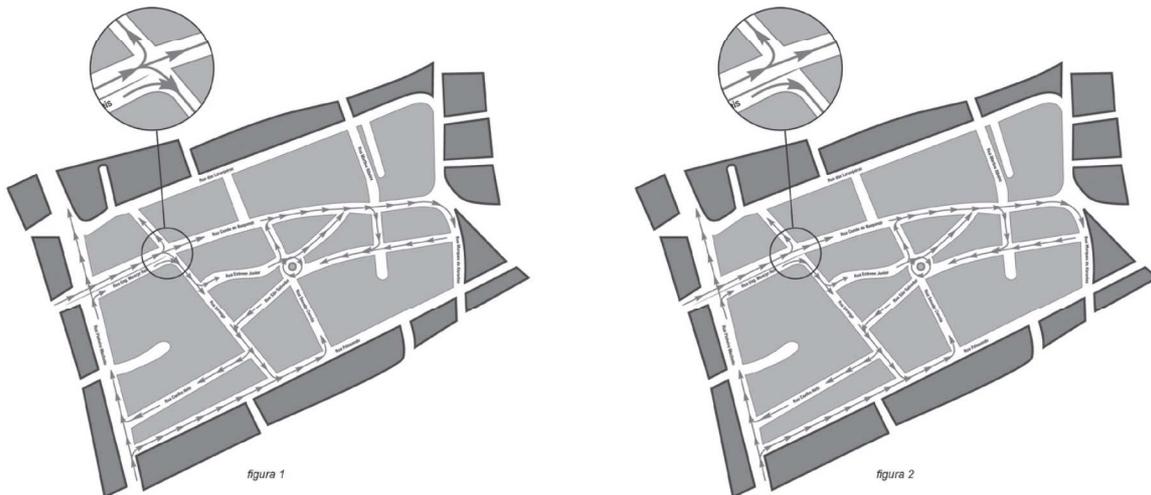
A proposta desse trabalho é criar espaços seguros e confortáveis que favoreçam a circulação do pedestre e organizem a circulação dos veículos, conciliando as necessidades do usuário habitual com o público de passagem.

Memorial justificativo

Circulação pedestre x circulação veículos

Essa rua tem entrada para posto de gasolina, diversas entradas de garagens, travessia perigosa para pedestre, saída de garagem em via de fluxo intenso e calçadas estreitas.

Baseada num estudo para viabilizar o fluxo de veículos e de pedestre, sem risco de acidentes e infrações, decidi demarcar as entradas e saídas de garagem, alargar as calçadas, estabelecer travessia segura para pedestre, e fechar o acesso de veículos que vem do viaduto, em direção à Rua Paissandú, (ver Figuras 1 e 2), criando um largo trecho de circulação, dando ao pedestre absoluta prioridade. Para alcançar esse objetivo utilizei os seguintes elementos:



Trecho em direção à rua das Laranjeiras

Ampliação da calçada do lado direito da rua. Pavimentação das calçadas com pedra portuguesa branca dando continuidade à linguagem de pavimentação da Rua das Laranjeiras.

Demarcação das saídas de garagem com pedra portuguesa vermelha.

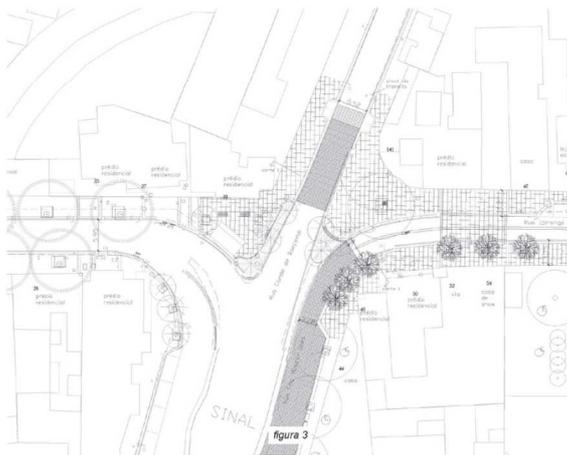
Demarcação da faixa de serviço com pavimentação de pedra miracema.

Demarcação da entrada do posto de gasolina com concreto asfáltico.

Pavimentação, com blocos de granito cortados em curva, nas rampas de acesso às garagens.

Demolição do "anexo" do número 31, localizado na esquina com a Conde de Baependi, que ao invadir a calçada deixou uma área muito estreita para circulação de pedestre.

Pavimentação com pedra costaneira do largo que faz esquina com a Conde de Baependi, relacionando essa área ao outro lado da rua, que também é pavimentada com pedra costaneira.



Trecho da travessia na rua Conde de Baependi (ver figura 3)

Colocação de barreira eletrônica na subida do viaduto para redução da velocidade do veículo.

Pintura no asfalto alertando a existência de sinal de trânsito.

Instalação de sinal de trânsito, após a descida do viaduto, para travessia do pedestre.

Pavimentação com paralelepípedo no trecho após a descida do viaduto até a faixa de travessia, para forçar o veículo a manter baixa velocidade.

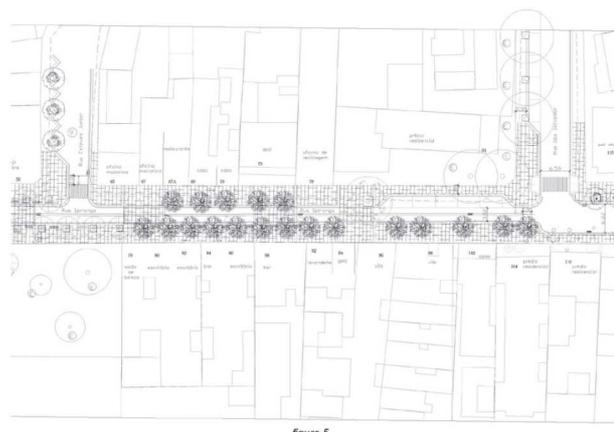
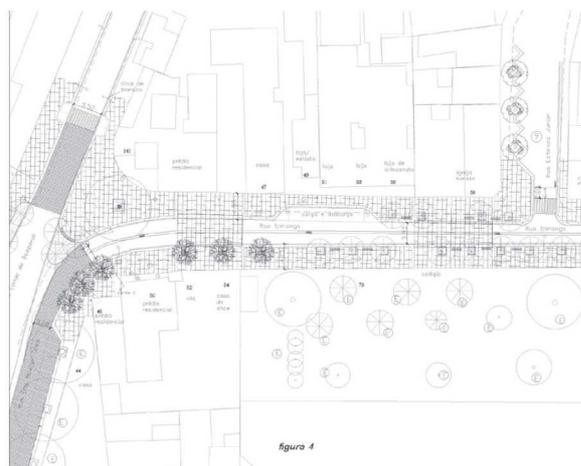
Pintura da faixa de travessia no asfalto para indicar aonde o pedestre deve atravessar.

Rampas para cadeirantes nas travessias de pedestres, com tabeira de piso podotátil para alertar os deficientes visuais.

Canteiros de plantas para impedir travessia de pedestre em área de risco.

Muretas dos canteiros de concreto armado, revestidas com argamassa texturizada com pó de mármore para resistir à choques e ao tempo.

Frades de ferro para impedir saída de veículo na descida do viaduto.



Trecho entre as ruas Moacir Reis e São Salvador (ver figuras 4 e 5)

Pavimentação em paralelepípedo para manter a velocidade baixa, dos veículos que vêm da Rua Pinheiro Machado.

Elevação do piso da faixa de rolamento à altura da calçada, dando mais conforto de circulação ao pedestre.

Estreitamento da faixa de rolamento e ampliação das calçadas priorizando o pedestre.

Pavimentação da faixa de rolamento em concreto asfáltico porque faz uma combinação mais suave com a pedra costaneira das calçadas.

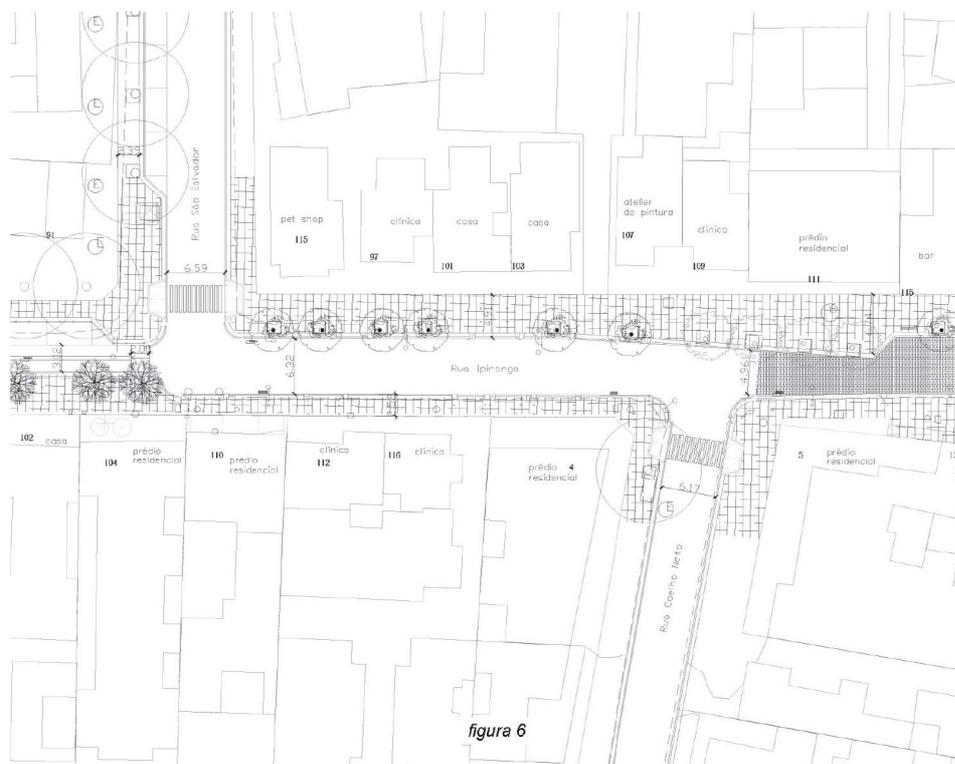
Em alguns trechos decidi pavimentar a faixa de rolamento com pedra costaneira, com a intenção de ligar as calçadas e reforçar a preferência do pedestre.

Pavimentação da calçada com pedra costaneira. Como em alguns trechos já existe essa pavimentação, decidi mantê-la e ampliá-la pela beleza e referência histórica.

Demarcação da faixa de serviço com pedra miracema.

Frades de ferro ao longo da rua para impedir que os veículos invadam as calçadas, e ao longo das saídas de garagem sinalizando entrada e saída de carros.

Ampliação das esquinas para dar mais conforto à circulação e à concentração dos pedestres que ali param para atravessar.



Trecho entre as ruas São Salvador e Coelho Neto (ver figura 6)

Neste trecho da Rua Ipiranga a prioridade é do motorista porque o fluxo mais intenso de veículos, flui da Rua São Salvador à Rua Coelho Neto, em direção à Rua Pinheiro Machado. Nesse caso, a faixa de rolamento se mantém pavimentada com asfalto, largura para passagem de 2 carros e desnível de 15 cm da calçada.

As travessias de pedestre são demarcadas com pintura no asfalto e rampas para cadeirantes.

As calçadas seguem a pavimentação com pedra costaneira, faixa de serviço de pedra miracema, e blocos de granito, cortados em curva, nas rampas de acesso às garagens. As golas das árvores também são do mesmo padrão.



Trecho entre as ruas Coelho Neto e Paissandu (ver figura 7)

Na altura do número 109 da Rua Ipiranga, a faixa de rolamento começa a estreitar em função da opção de manter o ponto de táxi existente e de ampliar a calçada por conta da concentração de pessoas, que acontece em frente aos bares locais, após horário comercial.

Para indicar esse estreitamento a faixa de rolamento passa a ser pavimentada com paralelepípedo. A circulação de pedestre obedece ao mesmo padrão do resto da Rua.

Arborização

A arborização que proporcionará sombra e beleza à rua, foi planejada em relação às alturas das construções, e ao valor estético das fachadas. Quando a construção é alta e não merece destaque a árvore é de porte grande. Quando a construção é baixa e apresenta valor estético, a arborização é de pequeno porte para não esconder a fachada, (ver Figura 8). Na esquina da rua Coelho Neto tem uma *Licania tomentosa* que será mantida. No largo de esquina com a Conde de Baependi existem quatro *Caryotas urens* plantadas num canteiro que será demolido. Como essas palmeiras têm a copa muito grande e fechada, serão substituídas por palmeiras mais delicadas, as mesmas que serão plantadas em frente ao Colégio, construção do século XIX, que se destaca pelo tamanho e beleza, para que a visibilidade da construção seja ampla. No espaço que surgiu devido ao fechamento do acesso do viaduto, serão plantadas num canteiro, mais três das mesmas palmeiras, fazendo uma composição com as que estarão no canteiro do outro lado da rua. Para complementar a composição desses dois canteiros serão plantadas *helicônias psytacorum* e *lantanas câmara*.

No meio desse novo largo será plantada uma *Lecythis pisonis* para que proporcione beleza e farto sombreamento ao local, (ver Figura 9). As espécies que serão plantadas são: *Caesalpinia peltophoroides*, *Lecythis pisonis*, *Cássia Grandis*, *Tabebuia chrysotricha*, *Cordia superba*, *Tibouchina Mutábilis*, *Dypsis Madascariensis*, *Helicônia Psytacorum* e *Lantana câmara*.

Mobiliário

O largo que faz esquina com a Rua Conde de Baependi é hoje um lugar basicamente utilizado por cachorros e mendigos. A partir da demanda de alguns moradores, e do potencial que essa área apresenta, decidi criar uma mini praça com uma banca de jornal, bancos e telefone público.

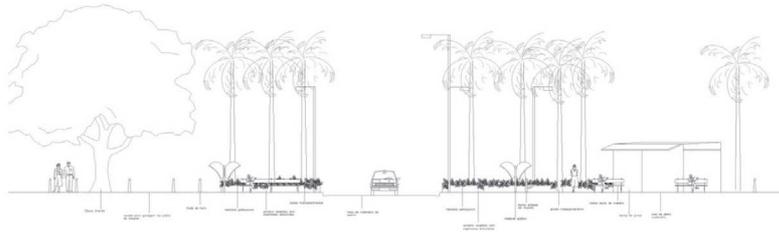


figura 9

(ver Figura 9).

No espaço que surgiu com o fechamento da rua, também será colocado um banco acompanhando a curva do canteiro, e um telefone público.

Ao longo da Rua serão colocados bancos, quando a largura da rua permitir, em frente a construções que atraiam um número maior de pessoas como no Colégio, Igreja, Casario e Bares.

Os bancos são de madeira pintada, modelo Rio Cidade, com adaptações para assento de um só lado e para a forma curva.

Os frades são de ferro fundido, padrão Rio cidade.

As golas de árvore são de ferro, no nível da rua para não limitar a circulação do pedestre.

Os protetores de árvore são necessários para proteção das mudas em área de circulação de pedestre.

Na esquina da Rua São Salvador proponho um quiosque de flores, modelo Rio Cidade, para organizar o comércio já existente.

As lixeiras serão colocadas nos postes de iluminação pela Comlurb, e sugiro três telefones públicos.

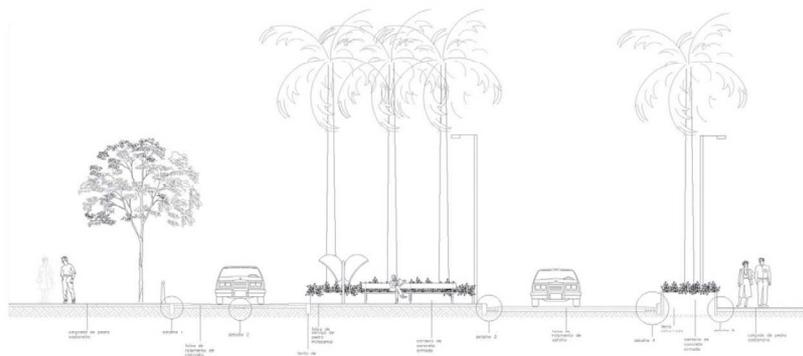


figura 10

Drenagem

O escoamento das águas pluviais é conduzido por sargetas de granito que acompanham o meio fio, também de granito, nas laterais da rua, quando a rua está num nível abaixo da calçada.

Quando rua e calçada estão no mesmo nível, a sargeta é construída no meio da faixa de rolamento. Nesse caso é feita de concreto simples, e conforme desenho, pavimentada com pedra costaneira, (ver Figura 10).

Iluminação

A iluminação será embutida para não limitar nenhuma árvore e não interferir na paisagem da rua. Os postes são de aço na versão duplo com luminárias a 9 metros de altura para a faixa de rolamento e a 6 metros para calçada, e na versão simples com luminária a seis metros de altura só para calçada.

Bibliografia

BARCELONA, Ajuntament de. Barcelona: Barcelona Espai Públic, 1992.

IBAN/CPU. PCRJ/SMU. *Manual para implantação de mobiliário urbano na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 1996.

FRIEDBERG, M. Paul. *Landscape Design. Process Architecture*. Tóquio: Isozaki Printing Co., Ltd., n. 82, 1989.

MALTA, Augusto; REBELO, Marques; BULHÕES, Antônio. *O Rio de Janeiro do bota-abixo*. Rio de Janeiro: Salamandra Consultoria Editorial Ltda., 1977.

MASCARO, Luis Juan. *Manual de Loteamentos e Urbanização*. Porto Alegre: Sadra – DC Luzzato, 1994.

MEYER, Elizabeth K. *Martha Schwartz: Transfiguration of the commonplace*. Washington DC: Spacemaker Press, 1997.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Quadro da arquitetura no Brasil*. 4. ed. São Paulo: Perspectiva, 1978.

RIO, IPLAN. *Rio Cidade: O urbanismo de volta às ruas*. Rio de Janeiro: Mauad, 1996.

SERRA, Maria Josep. *Elementos urbanos: Mobiliário y microarquitectura*. Barcelona: GG, 1996.