

**XVII Congresso Brasileiro de Arquitetos / IAB/RJ**

**Sessão de Comunicação: 9-Políticas Públicas de Habitação e Urbanismo**

**(a) Apresentação de estudos e projetos de intervenção**

.....

**REQUALIFICAÇÃO URBANA DO MORRO DO LIVRAMENTO: CENÁRIO  
E SUPORTE PARA O FUTURO DA ÁREA PORTUÁRIA DO RIO DE  
JANEIRO**

**TÂNGARI**, Vera Regina (1)

**SILVA**, Jonathas Magalhães Pereira da (2)

(1) Arquiteta, Prof. Adjunta e pesquisadora da FAU/DPA/PROARQ-UFRJ, Doutora pela FAUUSP. End: R. Marquês de Pinedo 20/101, 22231-100, Rio de Janeiro/RJ. Tel/fax: (21)25538172 - Email: vtangari@uol.com.br

(2) Arquiteto, Prof. Assistente da Faculdade de Arquitetura Anhembi-Morumbi/SP, Doutorando e pesquisador da FAUUSP. End: Alameda Santos , 778 apt.71, 01418-100, São Paulo,SP. Tel/fax: (11) 38890909 – E-mail: jonathas@semiotic.com.br

**Palavras-chave: Projeto urbano; patrimônio; paisagismo**

.....

**Equipamento p/ apresentação: datashow**

# REQUALIFICAÇÃO URBANA DO MORRO DO LIVRAMENTO: CENÁRIO E SUPORTE PARA O FUTURO DA ÁREA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO

## Sessão de Comunicação: 9-Políticas Públicas de Habitação e Urbanismo

### (a) Apresentação de estudos e projetos de intervenção

#### Resumo:

O trabalho descreve o Projeto de Reurbanização do Morro do Livramento, marco importante da história da cidade no século XIX, e sua inserção no contexto da revitalização da Área Portuária do Rio de Janeiro, em curso pela Prefeitura Municipal, sob a tutela do Instituto Municipal Pereira Passos-IPP.

Discute ainda como, estando integrada aos projetos de reurbanização da área portuária, a requalificação urbanística dos espaços livres públicos do Morro do Livramento pode ser avaliada no tocante à preservação do perfil residencial existente na área.

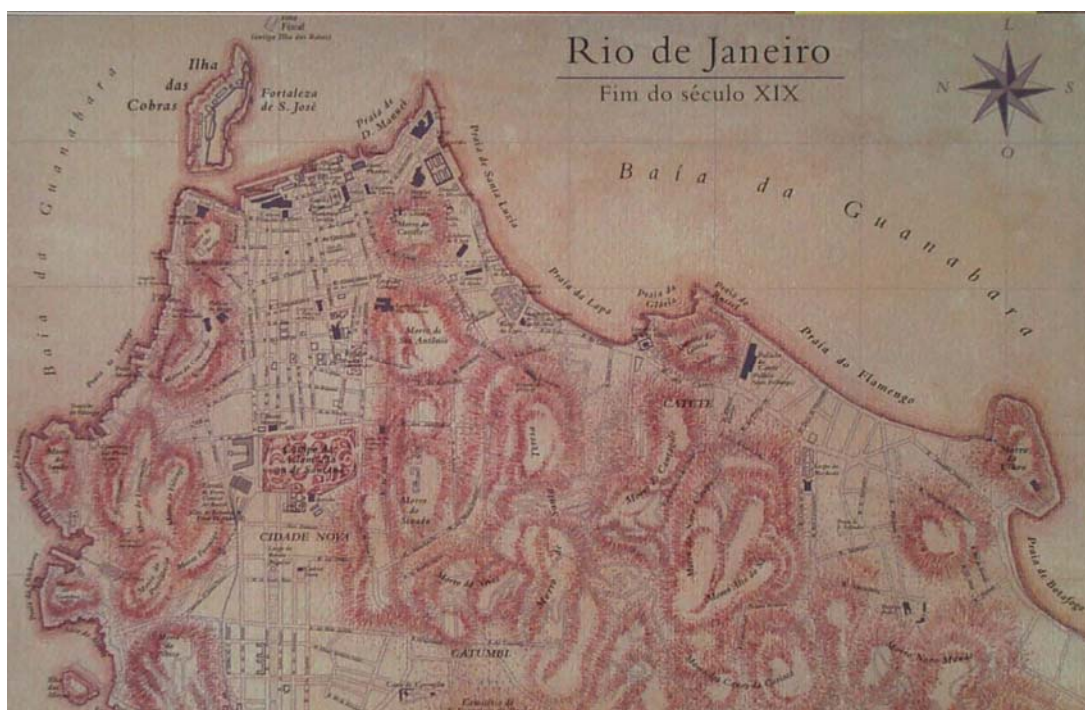
Os critérios de leitura e compreensão do contexto paisagístico e de posterior intervenção procuraram observar como se deu a urbanização, que seguiu essas duas vertentes principais, justapondo-se historicamente e fisicamente: a ocupação das encostas dos morros, que remonta ao século XVIII, e o adensamento das áreas planas, aterradas e alinhadas no início do século XX. A feição original do entorno dos Morros do Livramento, Valongo e Conceição veio a se modificar com a reforma empreendida por Pereira Passos, no início do século XX, que incluiu a modernização do porto com a retificação do cais e instalação de edificações auxiliares como armazéns e galpões. Entretanto a ambiência predominante no Livramento e em seus limites guarda as características do bairro desde meados do século XIX, razão pela qual encontra-se sob forte legislação de proteção do patrimônio urbanístico.

## 1. Introdução

A urbanização dos bairros da Saúde, da Gamboa, do Santo Cristo e de São Cristóvão, localizados na zona portuária da cidade do Rio de Janeiro, iniciou-se a partir da ocupação dos morros existentes nessa região, impulsionada pela localização de edificações religiosas e militares, e da proximidade com o mar.

A presença de conventos, mosteiros e fortalezas seguiu a lógica de ocupação no alto das elevações, atribuindo-se a essa lógica, inicialmente, a necessidade de defesa do território e a condição de melhor saneamento das áreas mais altas, e, posteriormente, o adensamento habitacional decorrente das atividades do porto.

O litoral recortado, a incidência de charcos e de afloramentos rochosos contribuiu para que a região, onde se assentam esses bairros, permanecesse com uma ocupação inexpressiva até o início do século XIX. O tráfico de escravos e o comércio de sal contribuíram para dinamizar as atividades portuárias iniciais nessa região, trazendo, como consequência, a concentração de população nas suas terras, que, ora pertencentes a religiosos ora a proprietários de chácaras, começaram a ser divididas e loteadas nesse período.



**Figura 1: Mapa do Rio de Janeiro no final do século XIX – com a visualização dos Morros da Conceição, Valongo, Livramento e Providência, a norte.**

Fonte: CARRER, 1999, p.90

A urbanização nos morros de São Bento, Conceição, Valongo, Livramento, Providência, Saúde e Gamboa ocorreu de forma diferenciada, especializando seus usos: religiosos e institucionais, em São Bento, Conceição e Valongo, residenciais em Livramento e Providência, e mistos, em Saúde e Gamboa.

A expansão da atividade cafeeira, a consolidação das funções portuárias e a ocupação residencial somada ao incremento do comércio definiram a ocupação das ruas Sacadura Cabral, Livramento e Camerino, que delimitavam, até o final do século XIX, a frente marítima da Saúde e da Gamboa.

A feição original da região portuária veio a se modificar drasticamente com a reforma empreendida por Pereira Passos, no início do século XX, que incluiu a modernização do porto com a retificação do cais e instalação de edificações auxiliares como armazéns e galpões (DEL BRENNA, 1985).

Entretanto a ambiência predominante nos Morros e em seus limites próximos guardou as características desse bairros desde meados do século XIX, razão pela qual a região portuária como um todo, e os Morros, em especial, encontram-se atualmente sob forte legislação de proteção do patrimônio urbanístico.

A construção da Avenida Perimetral na década de 60, em paralelo ao cais do porto, proporcionou um novo caráter rodoviarista à área, transformando drasticamente a paisagem de toda a frente marítima. Contribuiu para a integração de fluxos de tráfego de porte metropolitano e definiu a circulação de passagem nos eixos viários principais, formados pelas vias: Av. Rodrigues, Rua Venezuela, Rua Sacadura Cabral, Rua Camerino e Rua Barão de São Félix.

Diferentemente do Morro da Conceição, referenciado pela Fortaleza da Conceição e pelo Observatório do Valongo, atividades institucionais que polarizam a urbanização dessa área, o Morro do Livramento identificou-se com o adensamento residencial em suas ruas, ladeiras e vielas. Como fato curioso, registra-se que o Morro do Livramento é local de nascimento de um carioca ilustre: Machado de Assis, que nasceu em 1839 e viveu até 1845 na denominada Rua Nova do Livramento, número 131. (TRIGO, 2001, p.99)

O Morro do Livramento caracterizou-se também pela localização de ancoradouros próximos e pela atividade mercantil nas ruas limítrofes ao pé do morro, correspondentes às atuais Rua do Livramento, Rua Camerino, Av. Barão de São Félix e Rua Sacadura Cabral.

Destacamos abaixo alguns dos marcos históricos mais importantes do entorno do Morro do Livramento, definindo seus limites no alinhamento original da frente marítima:



**Figura 2: Cais da Imperatriz-Praça Jornal do Comércio**

Foto dos autores



**Figura 3: Acesso à Ladeira do Livramento pela Rua Sacadura Cabral**

Foto dos autores

## **2. Evolução urbana o Morro do Livramento no contexto da área portuária**

O Morro do Livramento insere-se como um dos marcos urbanos estruturais da região portuária do Rio de Janeiro, componente da Área de Planejamento 1 (AP-1), região que abrigava em 1996 cerca de 280.000 habitantes, em torno de 5% da população residente no Município. Localiza-se no Bairro da Gamboa, dentro da abrangência da I RA – Portuária, sob a jurisdição da Sub-Prefeitura do Centro. (IPLANRIO/PCRJ, 1998)

A área é um acesso importante para a Comunidade da Providência, chamada antigamente de Morro da Favela, e que foi a primeira “favela” do Rio de Janeiro datada do final da década de 1890, formada por ex-combatentes da Guerra dos Canudos.

A ocupação do Morro do Livramento iniciou-se em meados do século XIX, iniciada a partir do incremento das atividades portuárias e da intensificação do comércio de mercadorias e escravos, levando ao parcelamento das antigas chácaras e que tornaram-se um dos primeiros loteamentos residenciais da área central.

Os setores mais antigos correspondem ao um anel viário criado desde a década de 1860, implantado a partir do loteamento da chácara pertencente a José Tavano, e constituído pelas Ladeiras do Faria (antiga Ladeira de São Lourenço) e a Ladeira do Barroso.

No entanto, apenas no início do século XX , na administração de Pereira Passos, a região portuária, como um todo, seria dotada de uma infra-estrutura portuária completa, com o cais linear e um conjunto de armazéns substituindo os velhos trapiches particulares, a partir do aterramento e retificação de grande extensão de solo a beira-mar. Em 1910, foram inauguradas as dependências do Porto do Rio de Janeiro, que marcariam em definitivo a paisagem de toda essa região.

### **2.1. Planos e Projetos para o Porto do Rio**

Desde Pereira Passos, vários planos foram feitos para a cidade e para a região portuária, conforme descritos a seguir. Quando comparados, é possível analisar a evolução urbana dessa região e sua importância para a memória cultural da cidade, além de podermos avaliar como as idéias, neles contidos, refletiram o pensamento urbanístico de suas épocas. (PCRJ/SMU/IPP, 2000)

- Reforma de Pereira Passos, empreendida entre 1903 e 1906, representou o ingresso da cidade do Rio de Janeiro, já capital da República, na modernidade, e buscou o saneamento, embelezamento e organização espacial da cidade europeia de meados do século XIX (BENCHIMOL, 1999).
  
- Plano Agache, elaborado em 1930 pelo urbanista francês Alfred Agache, significou o grande momento de reflexão sobre a cidade do século XX, como um todo, prevendo, dentre diversas obras, a abertura da Avenida Pres. Vargas, parte das ligações metroviárias e túneis de ligação norte-sul (AGACHE, 1930).
  
- Plano Doxiadis, promulgado em 1965, durante a administração de Carlos Lacerda, para responder a um surto de crescimento demográfico-territorial inédito na história da cidade, o plano diretor, desenvolvido pelo escritório grego, Doxiadis Associates, enfatizou o abastecimento de água, o saneamento básico e propostas viárias de cunho modernista (REIS e FREITAS, 1977).
  
- o PUB RIO, datado de 1977, após a fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro ocorrida em 1975, elaborado pelos técnicos do novo Município, englobava diretrizes de cunho normativo, com parâmetros urbanísticos para a cidade.
  
- O Plano Diretor, de 1992, que igualmente ao PUB, foi elaborado pelos técnicos da Prefeitura, e aprovado através da lei 16/92, cumprindo as determinações da nova Constituição Federal e da Lei Orgânica do Município.

### **3. O Projeto de reurbanização do Morro do Livramento e o Plano Geral para o Porto do Rio**

Nesse contexto, o Instituto Pereira Passos – IPP, elaborou o Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio, que propõe, além da implementação de um novo sistema de circulação, um novo Projeto de Alinhamento e zoneamento, com a preocupação de preservar os bens históricos assim como de adensar a área com usos múltiplos de novas atividades econômicas, culturais e residenciais (PCRJ, 2001).

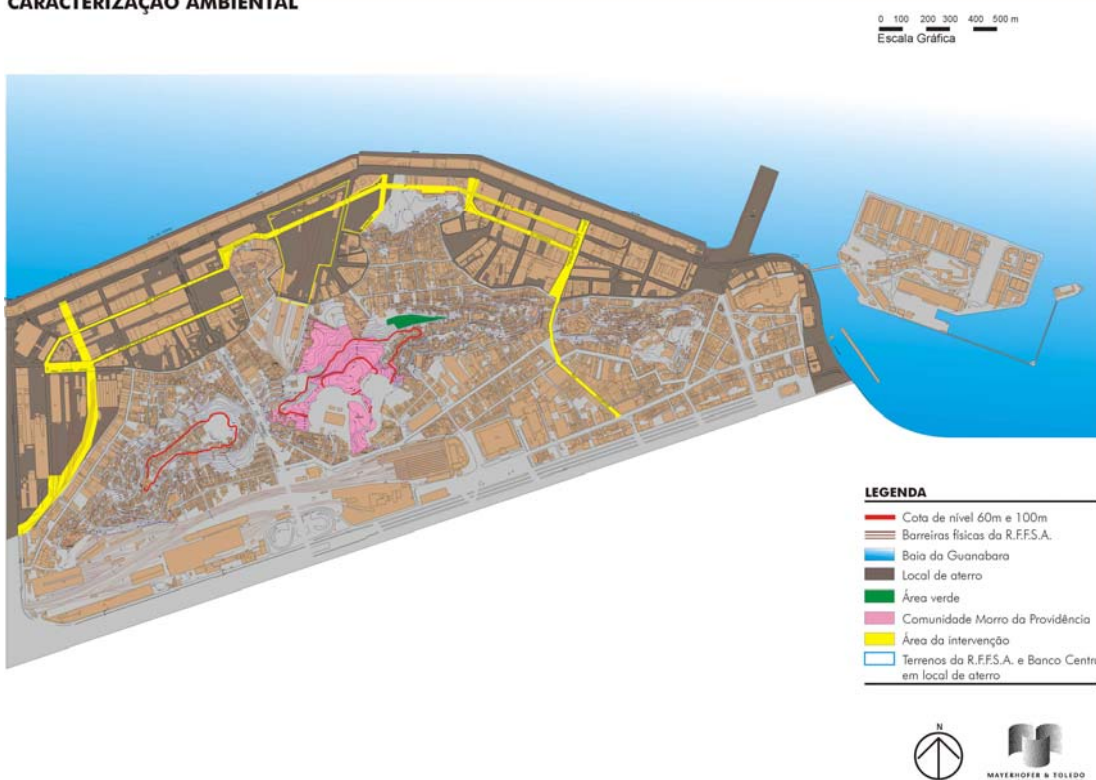
Essas propostas estão de acordo com as teorias urbanísticas recentes que vêem na diversidade de usos e no adensamento populacional uma proposta coerente de maximização da infraestrutura instalada, promovendo um desenvolvimento urbano sustentável. Os pesquisadores têm

também enfatizado o papel de uma boa conexão entre a malha urbana e o sistema viário como importante fator para a localização e reconhecimento espaciais dos transeuntes. Por fim, acredita-se que a preservação de marcos referenciais e de edifícios históricos aumente a identificação do cidadão com sua cidade, passando esse a dar maior valor ao ambiente em que vive.

O cerne das propostas do Plano para o Porto do Rio está em valorizar a orla da Baía da Guanabara. A intensa e contínua utilização dos seus recursos hídricos proporcionou aos habitantes e usuários, em sua área de influência, inúmeros benefícios sociais e econômicos. O equilíbrio entre o desenvolvimento social, através da preservação dos usos residenciais, e a preservação dos recursos naturais é uma das questões centrais para o planejamento das obras em questão para o Porto, e deverão estar sintonizadas com os esforços de recuperação do espelho d'água da Baía, protegido por vários instrumentos da legislação ambiental em vigor, em especial do âmbito estadual.

O futuro aproveitamento do Píer Mauá para atividades culturais, com a possível implantação do complexo do Museu Guggenheim, e a destinação da área dos armazéns para atividades turísticas, comerciais e de lazer vem de encontro ao re-direcionamento dos investimentos públicos, que deverão estar voltados à otimização da infraestrutura e da superestrutura instaladas e à valorização de um perfil de paisagem singular.

#### CARACTERIZAÇÃO AMBIENTAL

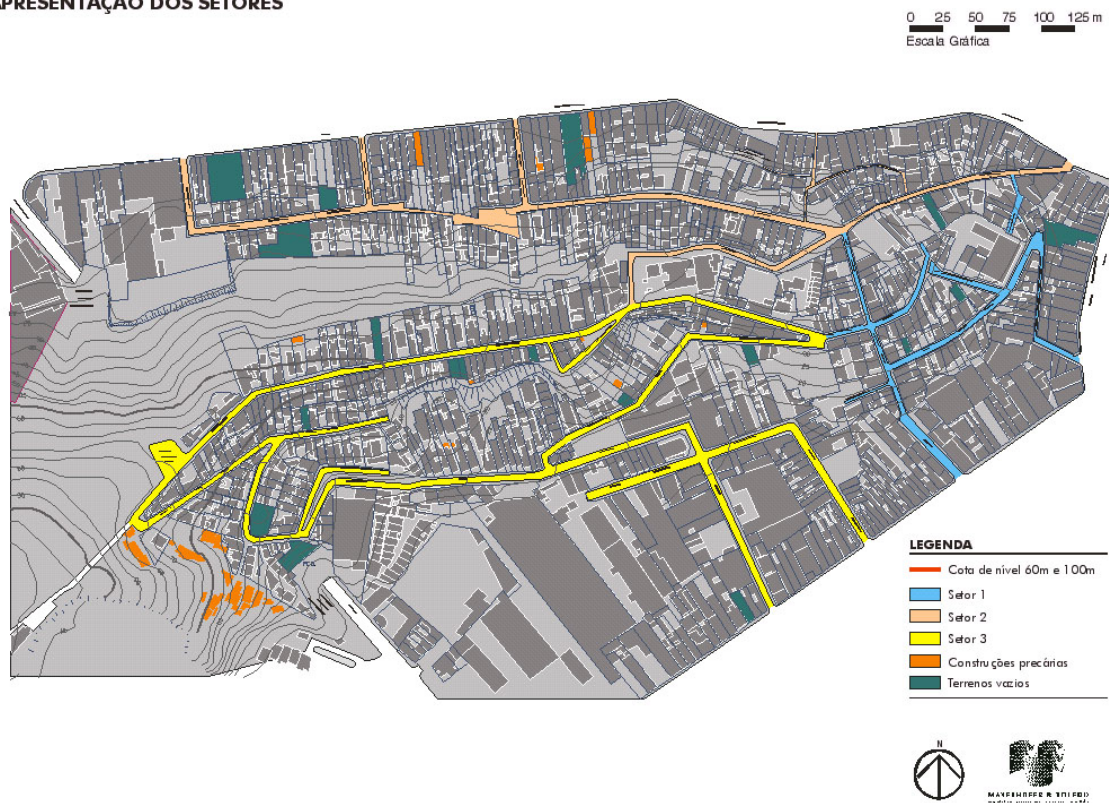


**Figura 4:** Planta geral da área portuária  
Desenho dos autores

### 3.1. O partido urbanístico

A área de intervenção no Morro do Livramento foi delimitada pelo IPP em três setores, seguindo a divisão fisiográfica e indicando três vertentes principais: a leste, correspondentes ao setor 1; a norte, correspondente ao Setor 2, e a sul, identificada com o Setor 3.

#### APRESENTAÇÃO DOS SETORES



**Figura 5 – Morro do Livramento / Setores urbanísticos**  
Desenho dos autores

#### Setor 1

É o setor mais recortado em termos de acessibilidade para pessoas com dificuldade de locomoção e para veículos. O acesso principal a essa área se dá pela Ladeira Madre de Deus/Rosa Saião. O Setor 1 acessa o Setor 2 pela Rua Costa e Rua Miguel Saião/Servidão e comunica-se com o Setor 3 pela Rua Major Saião. O acesso de veículos para Rua Major Saião se faz exclusivamente pelo setor 3 - Ladeira do Barroso.

#### Setor 2

Há possibilidade de conexão entre a Rua do Monte e a Rua Cunha Barbosa, sem a qual a área fica dividida em duas partes. Seu acesso principal é pela Rua Souza Bandeira uma vez que o início da Ladeira do Livramento é estreita e de mão única. Comunica-se com o Setor 3 pela Ladeira do Livramento e com o Setor 1 pela passagem de pedestre Rua Miguel Saião/servidão.

### **Setor 3**

Encontramos características físico-dimensionais bastante diferentes podendo dividir este setor em duas áreas distintas:

*Sub-área A* - composta pela Rua Costa Ferreira e pela Ladeira do Faria a partir da Ladeira do Barroso. Possui dimensões diferenciadas de caixa de rua e calçadas, está toda praticamente em área plana.

Sub-área B – Compreendida pelo restante do Setor 3. Composta estruturalmente pelas Ladeiras do Faria e a Ladeira do Barroso.

O projeto, a cargo da firma Mayerhofer & Toledo, teve como escopo o re-desenho dos espaços públicos, compreendendo projetos complementares de paisagismo, iluminação pública, e drenagem. O partido adotado para o Morro do Livramento baseou-se na conceituação e na definição de padrões de urbanização, condizentes com a característica dimensional e funcional das vias e pautados em interferências contínuas, e de pontos de intervenção especial,

Baseadas em critérios de conforto, físico e ambiental, segurança e acessibilidade, as intervenções urbanísticas foram voltadas principalmente aos moradores da área, procurando compatibilizar o funcionamento atual do sistema viário, com as melhorias referentes à infraestrutura – drenagem e iluminação, e à qualidade ambiental dos espaços públicos, aumentando, quando viável, a arborização e destinando espaços de lazer e convívio a população local.

Foi desenvolvido em conformidade com o levantamento sócio-cultural realizado, observando-se a integração com os demais projetos de revitalização urbana em curso. Do mesmo modo foram considerados os critérios relativos a custo e facilidade de execução da obra, tendo em vista a abrangência e impacto das propostas na área de intervenção.

#### **a) Padrões de urbanização**

O partido geral adotado para a área foi baseado no pressuposto de que a intervenção deveria buscar ressaltar as características paisagísticas e de valorização de patrimônio construído, presentes na área, assumindo um viés propositalmente neutro, necessário a esta postura. As questões observadas quanto a condições de conforto e segurança dos pedestres e veículos, a

necessidade de implantação de infra-estrutura e os potenciais de transformação estudados foram igualmente contemplados.

O sistema viário abrangido pela área de intervenção tem como estrutura principal as ruas e ladeiras, localizadas na parte alta do Morro, principalmente Rua do Monte, e as ladeiras do Barroso e do Faria, conjugando trechos planos e íngremes, e os acessos situados nas duas vertentes principais: na vertente norte, junto às ruas Livramento e Sacadura Cabral; na vertente sul e leste, junto às ruas Camerino e Barão de São Félix. As larguras das faixas de rolamento variam entre 3 e 6 m, e as dos passeios, entre 30 cm e 3 m, aproximadamente.

Na vertente norte, junto às ruas Livramento e Sacadura Cabral, os acessos são compostos por ladeiras mais íngremes, Livramento e Madre de Deus, e menos íngremes como ruas Souza Bandeira, Cunha Matos e João Álvares, e pelas Escadinhas do Livramento. Na vertente leste, pela Rua Camerino, o acesso é feito por ladeira muito íngreme, a Madre de Deus, e, na vertente sul, por ruas mais planas, como Costa Ferreira e Costa Barros, esta última composta ainda por trecho em escadaria, que corresponde a um bem tombado pela Prefeitura (BTM).

O conhecimento do sistema acima foi fundamental para a definição dos padrões urbanísticos e sua aplicabilidade. No tocante a novos dispositivos viários, propusemos, via de regra, a solução de “traffic-calming” horizontal, nas esquinas, viabilizando a travessia com conforto para os pedestres, enfatizando a redução de tráfego nas vias, e definindo um caráter comum a toda à área de intervenção.

Para responder à necessidade de estacionamento para guarda de veículos dos moradores e de maior conforto para os pedestres, adotamos a solução combinada de alargamento de passeios, em geral muito estreitos, e implantação de baias, resultando no que denominamos de “ilhas” ou bolsões com arborização e iluminação especial. Para as curvas em ladeiras íngremes, indicamos a pavimentação em concreto ranhurado, evitando deslizos e a erosão provocada nos paralelepípedos.

Para as ladeiras e ruas com passeios muito estreitos, procuramos proporcionar maior conforto para os pedestres, que circulam sempre pela caixa de rolamento, com a utilização de pavimentação combinada, conjugando duas faixas laterais, em concreto rugoso, e o miolo em paralelepípedo, definindo, assim, faixas de circulação de veículos e de pedestres.

Como princípio geral, em relação à infraestrutura, prevemos a implantação de sarjetas laterais, em paralelepípedo, conjugadas a bueiros e ralos. A iluminação será realizada por luminárias em postes baixos, com altura proporcional às caixas de rolamento das vias.

Os princípios acima descritos foram sintetizados nos seguintes padrões propostos para o Morro do Livramento :

**- Padrão 1:**

Vielas e becos, usados apenas por pedestres. Apresentam forma e dimensão variados, e seu tratamento será baseado na reforma de pavimentação, instalação de sistema de drenagem e iluminação.

**- Padrão 2:**

Escadarias existentes em concreto e em pedra. Apresentam forma de degraus, acabamentos e dimensão variadas, e seu tratamento será baseado na reforma/reconstituição de pavimentação, instalação novas luminárias e padronização de guarda-corpos.

**- Padrão 3:**

Ladeiras íngremes com passeios muito estreitos. Apresentam caixas de rolamento em torno de 3.00 m e passeios, de 30 a 50 cm. Propusemos faixas separadas, na caixa de rolamento, para pedestres, em concreto rugoso, e para veículos, em paralelepípedo.

**- Padrão 4:**

Ladeiras e ruas íngremes e/ou planas, com passeios muito estreitos. As caixas de rolamento medem cerca de 3.00 m, e os passeios, cerca de 1.00 m a 3.00 m. Também adotamos, nos casos de passeios estreitos, as faixas separadas, na caixa de rolamento, para pedestres, em concreto rugoso, e para veículos, em paralelepípedo. Nos passeios largos, propusemos as baias de estacionamento, evitando a atual situação de carros estacionados sobre os passeios.

**- Padrão 5:**

É predominante por se aplicar as vias de maior extensão. Corresponde a vias planas , com caixas de rolamento em torno de 4 m e passeios, em torno de 1.50m. Propusemos redução da caixa para 2.50 com baias laterais de 1.50 m, para estacionamento de veículos de moradores. A configuração das baias nos permitirá implantar arborização de médio porte e colocação de bancos e orelhões e de novas luminárias.

#### - Padrão 6:

Aplica-se a ladeiras com declividade crítica, com passeios ocupados por escadas que dão acessos a moradias com cota de soleira em desnível acentuado. As caixas medem cerca de 4.00 m, com passeios de 1.50 m. Além das faixas separadas, na caixa de rolamento, para pedestres, em concreto rugoso, e para veículos, em paralelepípedo, propusemos a redução de caixa com possibilidade de criação de passeio, ao lado das escadarias, e também, nos trechos necessários, para a criação de baias de estacionamento.

#### - Padrão 7:

Aplica-se a ruas em ladeiras com declividade moderada e junto a acessos principais. Apresentam caixas de rolamento em torno de 5.00 m e passeios em torno de 1.50 m. Propusemos a redução de caixa, com implantação de baias para estacionamento e para desvio de escadas.

#### - Padrão 8:

Aplica-se a ruas planas junto a acessos principais. Apresentam caixas de rolamento em torno de 5.00 m a 6.00 m e passeios em torno de 1.50 m. Propusemos a redução de caixa, com implantação de baias para estacionamento, e carga e descarga, possibilitando a implantação de arborização e de elementos de mobiliário.



**Figura 6 – Rua Costa Barros,  
Bem tombado pelo Município**  
Foto dos autores



**Figura 7 - Rua Costa Barros,  
Proposta de restauro e reurbanização**  
Perspectiva – Ricardo Florez

Além das propostas de caráter viário e funcional, cabe ressaltar os elementos de desenho urbano destinados à valorização da paisagem e à melhoria da infra-estrutura existente:

#### **b) Sistema de “*traffic-calming*”**

A implantação dos dispositivos de “*traffic-calming*” compreendeu “*tables*” em esquinas e travessias, e estreitamento de caixas, conjugado ao desenho de baias de estacionamento e manobra, e foi uma proposição de cunho geral para a área, adequando-se ao caráter de uso residencial.

As denominadas “*traffic-tables*”, com 4.00 m de comprimento por largura variável de acordo com a dimensão da via, foram localizadas em esquinas e em pontos de travessia, pré-estabelecidos, e ao longo de quadras de grande extensão. Nesse caso, conjugaram-se aos limites de baias.

As baias propostas atendem à guarda de veículos dos moradores e permitem a localização de pontos de parada oficial para transporte público alternativo (vans e kombis), para veículos de carga e descarga leve e para concessionárias de serviços públicos (coleta de lixo, dentre outras).

As faixas de rolamento resultantes apresentam dimensões úteis disponíveis atualmente, considerando para tal, a manutenção de fluxos e médias de velocidades observados no local. Além de estruturarem as vias, as baias possibilitam a composição do que denominamos de “ilhas” nos passeios e a modulação do novo sistema de iluminação pública proposto. A localização das baias foi definida para as ruas onde as dimensões da caixa, do uso e da demanda existente assim o indicaram.

#### **c) Ilhas e baias nos passeios**

As denominadas “ilhas” nos passeios resultaram da implantação das baias de estacionamento e manobra, e seguiram a modulação conjugada ao posteamento para iluminação pública.

As larguras propostas para baias variaram entre 1.50m e 2.50 m, conjugando-se às dimensões e características das vias. As “ilhas” foram desenhadas nos intervalos entre as baias, medindo em média 6.0 m de comprimento junto à rua.

O desenho dos *tapes* a 45° proporcionou a localização de cavas para o plantio de árvores de pequeno a médio porte e postes baixos de iluminação, proporcionando pequenos locais de

convivência. Quando conjugadas a “*traffic-tables*”, as “ilhas” comportam árvores e poste de iluminação, sendo o espaço útil destinado preferencialmente à circulação.

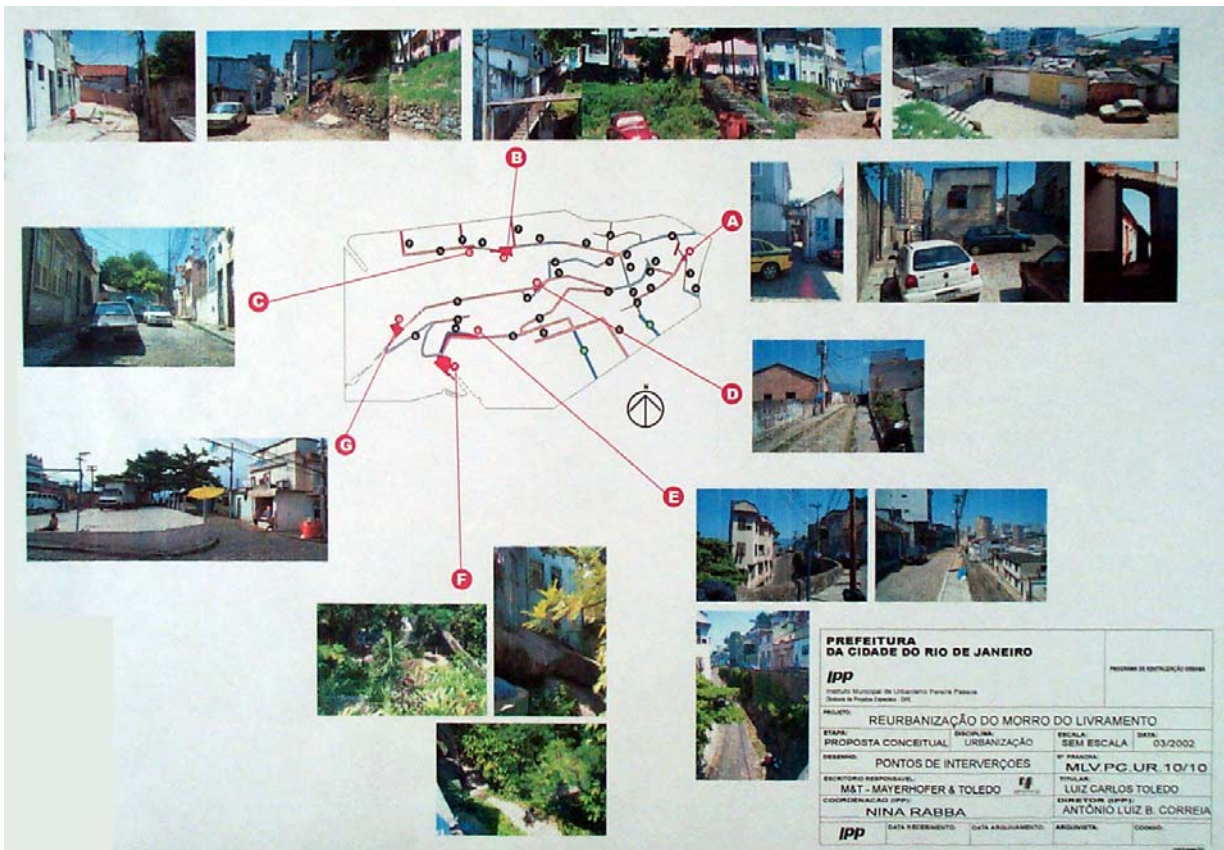


**Figura 8 – Aspecto da Ladeira do Barroso**  
Foto dos autores



**Figura 9 – Proposta para a Ladeira do Barroso, com as baias e “ilhas”**  
Perspectiva Ricardo Florez

Além dessas intervenções, de caráter contínuo, foram desenvolvidos projetos específicos para **pontos de intervenção especial**, correspondendo a espaços públicos de permanência, recreação e convívio, exemplificados pelo mapa abaixo.



**Figura 10 - Pontos de intervenção especial**  
Desenho dos autores

### c) Pontos de intervenção especial

- **Intervenção A:** Beco e largo na conexão das ruas Ladeira Madre de Deus e Major Saião.

No acesso de pedestre, foi utilizado o padrão referente a vielas e becos, e no largo, propusemos um alargamento de calçada, mantendo-se o raio de giro necessário, complementado com arborização e implantação de bancos e iluminação.

- **Intervenção B e C :** Conexão entre as ruas Cunha Barbosa e do Monte e Largo no final da Rua Cunha Barbosa.

Considerando a proposta de continuidade de acesso por veículos integrando-se ao Largo contíguo, propusemos: local para estacionamento de veículos, recuperação da escadaria em granito existente; tratamento paisagístico do talude existente; bancos; arborização e iluminação.

- **Intervenção D:** Área em frente a Igreja Na. Sa. do Livramento.

Com a implantação dos sistemas de “traffic-tables” na Ladeira e na Travessa do Barroso, buscamos proporcionar uma maior integração do pequeno largo, em desnível e de formato triangular, às ruas e a esquina onde se localiza a Igreja Na. Sa. do Livramento.

Propusemos a valorização do afloramento de rocha existente, conjugando-o a uma escada de forma orgânica na esquina, e a um pequeno espaço destinado a brinquedos infantis. Essa área é definida por outra escada retilínea, que limitará o largo e facilitará o acesso a parte de baixo.

Bancos, postes baixos e arborização complementam a intervenção, com a sugestão de tratamento de muro na calçada frontal.



**Figura 11 - Largo em frente à Igreja Na. As. do Livramento**  
Foto dos autores



**Figura 12 - Largo em frente à Igreja Na. As. do Livramento**  
Perspectiva – Ricardo Florez

**- Intervenção E: Tratamento paisagístico em muro de pedras, na Ladeira do Faria.**

O belo efeito do muro que conjuga afloramento de rocha com o trabalho artesanal em pedras de mão deverá ser valorizado com iluminação por holofotes e com a complementação da vegetação existente.

Será indicada a retirada de concreto da amurada que encabeça o muro e a colocação de gradil em ferro, com padrão a ser definido pelo IPP.

**- Intervenção F: Tratamento paisagístico em Jardim sobre o Túnel João Ricardo.**

Tendo em vista a vegetação existente, as escadarias e muros em pedra, deverá ser proposto o tratamento que valorize e potencialize esse espaço, com a localização, adequada ao terreno, de pequenos espaços para estar e descanso, destinados principalmente aos moradores que utilizam as escadas de acesso.

A intervenção deverá prever o calçamento de áreas para bancos e postes, em paralelepípedo, e a iluminação deverá ser complementada com o uso de holofotes.

**- Intervenção G: Tratamento paisagístico na Praça Américo Brum.**

A partir das propostas preliminares apresentadas pelo IPP, definiu-se a intervenção nessa praça, que deverá compreender: a manutenção da quadra esportiva existente com a colocação de alambrado e pequena arquibancada; a previsão de área para manobra e estacionamento de vans, kombis e carros de concessionárias; a destinação de áreas para brinquedos infantis, para quiosque de alimentação e para mirante.

O monumento de São Jorge deverá ser relocado para junto ao meio-fio, buscando sua valorização, através de iluminação especial.

No desenvolvimento do trabalho, além desses espaços, propusemos a destinação ao uso público, por meio de desapropriação, de quadra desativada de antiga associação comunitária, na Rua Costa Barros, tendo-se projetado para essa área: quadra poli-esportiva com arquibancadas, equipamentos de ginástica, área para brinquedos infantis, palco para festas da comunidade e área de estar e alimentação. Com essa proposta, esperamos reverter mais um espaço, com programa predominantemente esportivo, para os moradores.

#### **4. Conclusão**

O desafio enfrentado pela equipe no Projeto de Revitalização Urbana do Morro do Livramento foi o de conciliar a preservação de características tão peculiares da paisagem urbana dessa região confrontadas com as perspectivas de intensa re-qualificação funcional, que já se pronuncia da frente marítima do Porto do Rio, com a implantação de uma série de obras de melhoria de infraestrutura, a partir do Programa de Despoluição da Baía da Guanabara e do Plano de Drenagem para toda a área portuária, de revitalização urbana de eixos viários e espaços de lazer, recreação e permanência, e de implantação de equipamentos esportivos e culturais.

Além da necessidade de integração e continuidade com os demais projetos sendo desenvolvidos, foram confrontados dados e aspectos da realidade atual, caracterizada pela ociosidade e falta de conservação de alguns imóveis e equipamentos, com o cenário proposto para toda a região, através do Plano do Porto do Rio. Esse Plano prevê hipóteses de transformação e desenvolvimento prováveis, em termos de circulação, de transportes e ocupação do solo, necessários e desejáveis para toda a área central da cidade e principalmente para a população que nela reside e circula.

A análise de cenários futuros foi fundamental para reforçarmos a hipótese de valorização do uso residencial, predominante no Morro do Livramento, e de permanência dos moradores que, de modo geral, gostam de seu local de moradia e preferem de lá não sair. Assim sendo, o reforço da identidade local, a valorização de espaços e recortes de paisagem únicos, a implantação de uma série de espaços públicos, de dimensões, funções e formatos diferenciados foram alguns dos atributos utilizados como método de projeto especialmente concebido para esse espaço tão singular da nossa cidade.

## 5. Bibliografia consultada

AGACHE, Alfred Hubert-Donat. *Cidade do Rio de Janeiro, Extensão, Remodelação, Embellezamento*. Paris: Foyer Brésilien, 1930.

CEZAR, Paulo B. e CASTRO, Ana Rosa V. *A Praça Mauá na Memória do Rio de Janeiro*. São Paulo: João Fortes/Ex-Libris, 1989.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann Tropical*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1990.

CARRER, Aline. *Rio de Assis*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 1999, p.90.

DARDOSO, Elizabeth D. e outros. *História dos Bairros*. Rio de Janeiro: João Fortes Eng./Index, 1987.

DEL BRENNNA, org. *O Rio de Janeiro de Pereira Passos*. Rio de Janeiro: Index, 1985.

GERSON, Brasil. *História das Ruas do Rio – 5ª edição*. Rio de Janeiro: Lacerda Editores, 2000.

PCRJ/IPLANRIO. *Anuário Estatístico do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IplanRio, 1998.

PCRJ/Rio Arte. *Circuito Mauá: Saúde, Gaboa e Santo Cristo*. Cd-Rom. Rio de Janeiro: Valmonte.

PCRJ/SMU/CAU. *Porto do Rio*. Catálogo da Exposição Porto do Rio. Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo, 2001.

PCRJ/SMU/IPP. *Morro da Conceição – Da Memória ao Futuro*. Rio de Janeiro: Sextante, 2000.

REIS, José de O. e FREITAS, Sérgio Roberto W. *A Guanabara e seus governadores*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro/RIOTUR, 1977.

TRIGO, Luciano. *O viajante imóvel*. Rio de Janeiro: Record, 2001, p.99.