

Enseada da Gamboa- Rio de Janeiro

El Proyecto de la Ensenada de Gamboa analizado en la investigación se trata de un estudio de viabilidad urbanístico desarrollado en 1997 para medir el interés de los promotores y de posibles compradores sobre la operación. Se propone la transformación del Terminal Marítimo Ferroviario de Gamboa, desactivado cuando el puerto de Rio se transfiere para el barrio de Cajú, en un barrio residencial.

La Ensenada de Gamboa (El terminal Marítimo-Ferroviario) constituye un tramo de la zona portuaria ubicada entre dos de estos barrios históricos- Santo Cristo y Gamboa. La Ensenada de Gamboa se encuentra delimitada por uno de los cuatro cerros de la formación de Rio de Janeiro- el Morro da Conceição, además de los de Santo Antônio, São Bento e do Castelo.

El área de proyecto es una ramificación ferroviaria, con un patio de maniobras y cargas. Servía de espacio de transferencia de las mercancías que llegaban por transporte marítimo para la Red Ferroviaria Federal, que históricamente ha servido como una red de transporte de cargas, más que de pasajeros. La ramificación ferroviaria ha funcionado como un elemento de segregación de la continuidad física entre los barrios residenciales vecinos.

El área inicialmente denominada "Saco de Gamboa" por la geografía recortada en forma de concha funcionaba como una bahía de desembarque (con los embarcaciones fondeadas en la bahía y el desembarque de mercancías ejecutados por pequeñas barcas hasta la tierra)¹.

En principios del siglo XX, el área fue contemplada por la Reforma Pereira Passos (1903/1906) con un relleno que regulariza la costa de modo a permitir la aproximación de los barcos hacia lo que se transformaría en una zona portuaria.

Los Planes posteriores de la ciudad de Rio de Janeiro reafirman la vocación del área portuaria y de los barrios vecinos como áreas industriales o de uso complementar al puerto.

El Plan Agache (1930) que establece un *zoning* para la ciudad define el área de la Ensenada de Gamboa como un barrio industrial (puerto) de función regional, industrial y comercial, apuntando hacia la necesidad de modernización y renovación.

El Plan Doxiadis (1965) reconfirma la vocación portuaria de este territorio en el contexto de su propuesta de polinucleación de la ciudad.

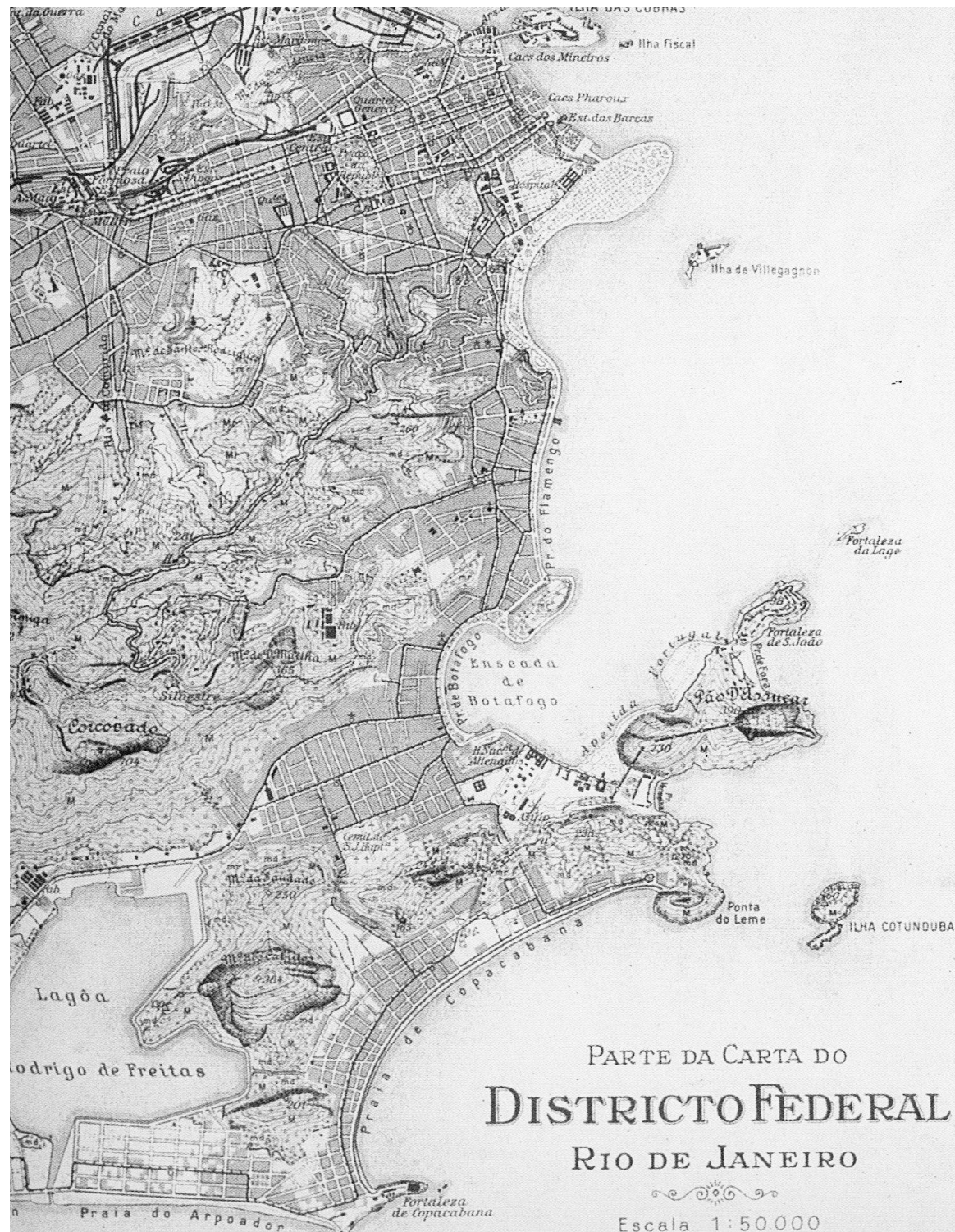
El Plan director de 1992 define límites entre macrozonas y segmenta el Terminal Marítimo Ferroviario entre dos soportes legales: el decreto 322/76, que instituye el Terminal y el Proyecto SAGAS².

¹ CARDOSO, E., VAZ, L., ALBERNAZ, M.P., AIZEN, M., PECHMAN, R.M. (red). 1987. História dos bairros: Saúde, Gamboa, Santo Cristo". Rio de Janeiro, Editora Index.

² Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos. 2000. Morro da Conceição: da memória, o futuro. Rio de Janeiro, prefeitura do Rio de Janeiro, p. 30-32.

1922

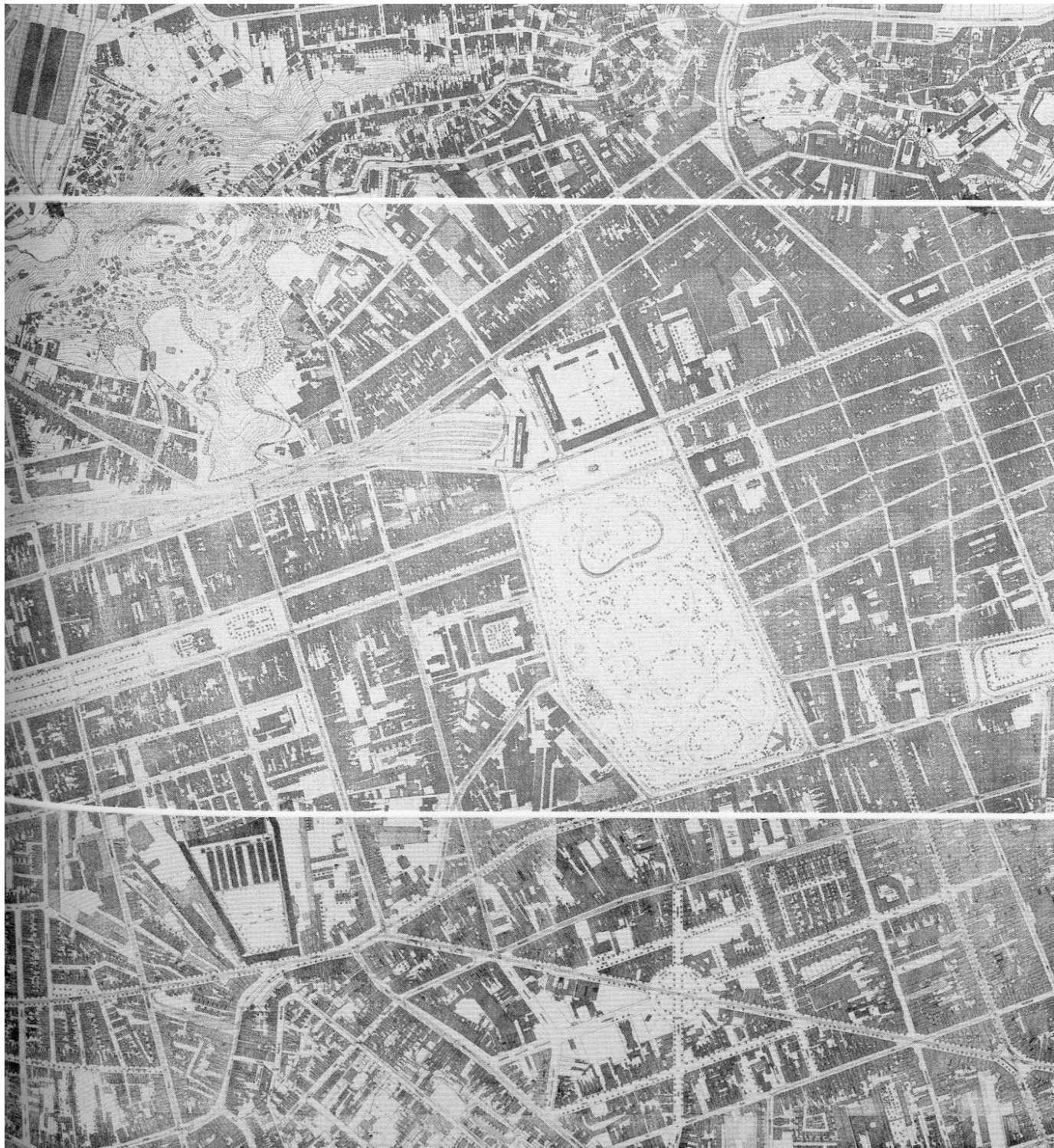
Fuente: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. 2000. Do Cosmógrafo ao Satélite: mapas da cidade do Rio de Janeiro. Rio, Centro de Arquitetura e Urbanismo do RJ.



Enseada da Gamboa- Rio de Janeiro

1935

Fuente: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. 2000. *Do Cosmógrafo ao Satélite: mapas da cidade do Rio de Janeiro*. Rio, Centro de Arquitetura e Urbanismo do RJ.



Enseada da Gamboa- Rio de Janeiro



2001

Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.
Centro de Arquitetura e Urbanismo do
RJ. 2001. Porto do Rio: catálogo da
Exposição: 18 de dezembro de 2001.

0 20m 60m 100m

Enseada da Gamboa- Rio de Janeiro



Ensenada de Gamboa
TERMINAL MARITIMO
FERROVIARIO

Rodoviária

Morro do Pinto

Enseada da Gamboa- Rio de Janeiro

Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Centro de Arquitetura e Urbanismo do RJ.
2001. Porto do Rio: catálogo da Exposição: 18 de dezembro de 2001.

Ficha técnica: Enseada da Gamboa (Rio de Janeiro)
Proyecto urbano: Ana Luiza Petrik Magalhães,
Augusto Ivan de Freitas Pinheiro; Silvia
Pozzana, Pedro Jorgensen Junior.
Año: 1997
Escenario urbano del entorno: casco antiguo
Motivación: soterramiento de vías férreas
Número de viviendas: 2000 a 2500
Actividades complementarias: comercio,
equipamientos comunitarios
Área ocupada: 17 Ha



Enseada da Gamboa- Rio de Janeiro

El Proyecto SAGAS es el antecedente fundamental para que el Terminal Marítimo Ferroviario se haya mantenido intocado hasta el presente. Se trata de un proyecto que deriva de las exigencias de las comunidades de Saúde, Gamboa y Santo Cristo frente a la propuesta de transformación del Puerto de Rio en un Telepuerto en los años de 1970. El Telepuerto tiene una clara expectativa de ampliación del valor inmobiliario del área portuaria, por lo que se organiza un movimiento vecinal que demanda la preservación de los barrios, el mantenimiento de la población residente y la mejoría de la calidad de vida. Si bien el Proyecto SAGAS no fue implantado hasta 1998, éste ha frenado el avance de las propuestas del Telepuerto³.

La creación del proRIO en 1998 (Programa de Recuperación orientado) pone en marcha una serie de propuestas de recalificación de espacios dispersos en el Centro de Rio de Janeiro: el estudio de preservación y recalificación del Cerro de Conceição, el Pier Mauá, el Frente Marítimo, el Proyecto SAS, el Telepuerto, el RIO MAR, la Plaza Tiradentes y, por supuesto, la Ensenada de Gamboa (la transformación del Terminal Marítimo Ferroviario).

El Plan Estratégico de Rio de Janeiro (1996) propone la constitución de nuevas centralidades urbanas y la revitalización del centro de la ciudad (Estrategia 4). Los barrios históricos de Santo Cristo, Gamboa, Saúde además de los espacios de la Plaza XV y el área portuaria deben ser objeto de recalificación según el Plan.

Los cambios políticos en Rio de Janeiro desde 2001 han dibujado una estrategia diferente para la Ensenada de Gamboa, ya que se estructura un Plan Global para la zona portuaria.

La transformación implementada por el Plan de Recuperación de la Zona Portuaria tiene por finalidad abrir la costa a la Bahía de Guanabara, a partir de la remoción de las instalaciones portuarias.

Se definen 6 áreas de actuación para la recuperación de la zona portuaria⁴, que suma un total de 317 ha.

1. Pier y Praça Mauá
2. Entorno de la Avenida Barão de Tefé (nuevo polo de tecnología y comunicación)
3. Morro da Saúde (desarrollo medio-ambiental , cultural y turístico)
4. Gamboa: vivienda, deporte y servicios
5. Igreja Santo Cristo: usos mixtos
6. Estación de autobuses Novo Rio: integración intermodal de transportes.

³ Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/ Centro de Arquiteura e Urbanismo do RJ. 2001. Porto do Rio. Catálogo da Exposição, 18 dezembro de 2001, p.7.

⁴ Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/ Centro de Arquiteura e Urbanismo do RJ. 2001. Porto do Rio, *op.cit.*

El Plan de Recuperación de la Zona Portuaria propone la revisión de la legislación urbanística del área. Se realiza una encuesta socioeconómica de la Zona Portuaria⁵ que detecta que un 70% de las personas que transitaban en las áreas afectadas por el Plan lo hacían por motivos laborales, denotando la importancia de estos barrios como generadores de empleo. Dado este perfil de los barrios, el objetivo de revitalizar y rehabilitar la zona portuaria se apoya en la estrategia de incremento de la actividad residencial, bien sea ocupando los terrenos vacíos, bien sea reconvirtiendo los edificios históricos en viviendas.

La regeneración del área se sostiene en la recuperación ambiental, a través de la rehabilitación del patrimonio, reciclaje de las edificaciones portuarias y industriales, el establecimiento de nuevos parques, áreas verdes y reforma del viaducto de la perimetral, un obstáculo implementado en los años 70 y un elemento de fuerte ruptura en el área⁶. Además se propone en la base del plan el aumento de la accesibilidad del área. La Ensenada de Gamboa, por ejemplo, presenta poca accesibilidad debido a la topografía del entorno. Pese a la proximidad con los barrios del centro, su conexión con éstos se limita al túnel João Ricardo y a la Avenida Perimetral.

La encuesta socioeconómica también identifica malas condiciones de habitabilidad en los barrios portuarios. El área ha pasado por una situación de degradación desde los años 50. Se ha producido un gran éxodo residencial, comercial e industrial de la zona portuaria, dejando abandonados varios inmuebles, luego subdivididos en pequeñas unidades ocupadas por familias, que viven hace menos de 5 años en la región. Otras parcelas son utilizadas como depósitos de basura. La mejoría urbana en la zona portuaria y demás áreas residenciales es un objetivo del Plan, así como crear nuevas áreas residenciales. El proyecto para la Ensenada de Gamboa se inserta en esta perspectiva de una nueva área residencial.

El Plan define el área del Terminal marítimo-ferroviario de Gamboa como un área de renovación urbana, con un conjunto de dos galpones inscrito como edificios protegidos y con la perspectiva de creación de una nueva zona verde para el barrio.

El Plan de Recuperación de la Zona Portuaria de 2001 preserva la estructura definida en el estudio de viabilidad urbanístico de 1997. Cambia la ubicación de las áreas verdes que dejan de ser espacios centrales en el nuevo barrio, para convertirse en elemento de puesta en valor de los almacenes preservados y de transición con las áreas consolidadas del entorno.

⁵ AGRAR CONSULTORIA E ESTUDOS TÉCNICOS. 2001. Pesquisa Socioeconômica Porto do Rio. Rio de Janeiro. Prefeitura do Rio de Janeiro, en <http://www.rio.rj.gov.br/ipp/>.

⁶ Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/ Centro de Arquiteura e Urbanismo do RJ. 2001. Porto do Rio, *op.cit.*

La venta del terreno (mitad de propiedad pública y mitad de propiedad de la RFFSA- Compañía de ferrocarriles) se encuentra en negociación con el Ayuntamiento. Se propone la eliminación de las infraestructuras del patio de maniobras y cargas.

Dos galpones de la antigua estación de mercancías son preservados por sus características arquitectónicas. Serán transformados en equipamientos.

El entorno se compone de tejidos esencialmente residenciales que ocupan, en parte, las pendientes de los cerros. Se caracteriza por el un parcelario de pequeño grano con parcelas individuales. Predominan los espacios construidos sobre los no edificados. Desde estas áreas consolidadas se establecen numerosos canales de comunicación con el área de intervención a través de calles bien definidas. Eso significa que el terreno presenta buena permeabilidad en diferentes direcciones. Se observa un elemento de discontinuidad en dirección al mar. La presencia de un viaducto (una autopista) representa un límite significativo que también precinta el área.

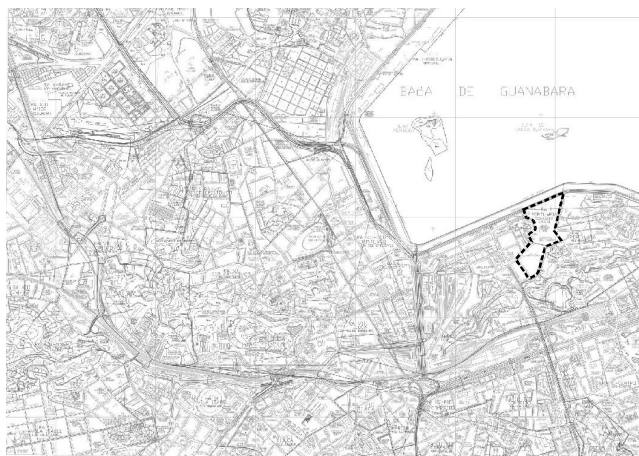
La motivación del proyecto es la recuperación de las conexiones para los barrios del entorno. El soporte adoptado se dibuja de la unión de las calles del entorno. La trama ex novo es irregular, influenciada por la heterogeneidad de las áreas contiguas, condicionadas por la geografía accidentada del territorio. Las manzanas delimitadas por esta trama también tienen formatos irregulares en los puntos más cercanos a las áreas adyacentes, mientras las manzanas más centrales son condicionadas por la ortogonalidad de los almacenes preservados.

La Plaza central propuesta para el proyecto sirve de elemento de articulación entre las preexistencias y las unidades urbanas. Es un espacio bien configurado por fachadas construidas, caracterizándose como un espacio nuclear, además de central, por su ubicación, para el tejido ex novo y el entorno.

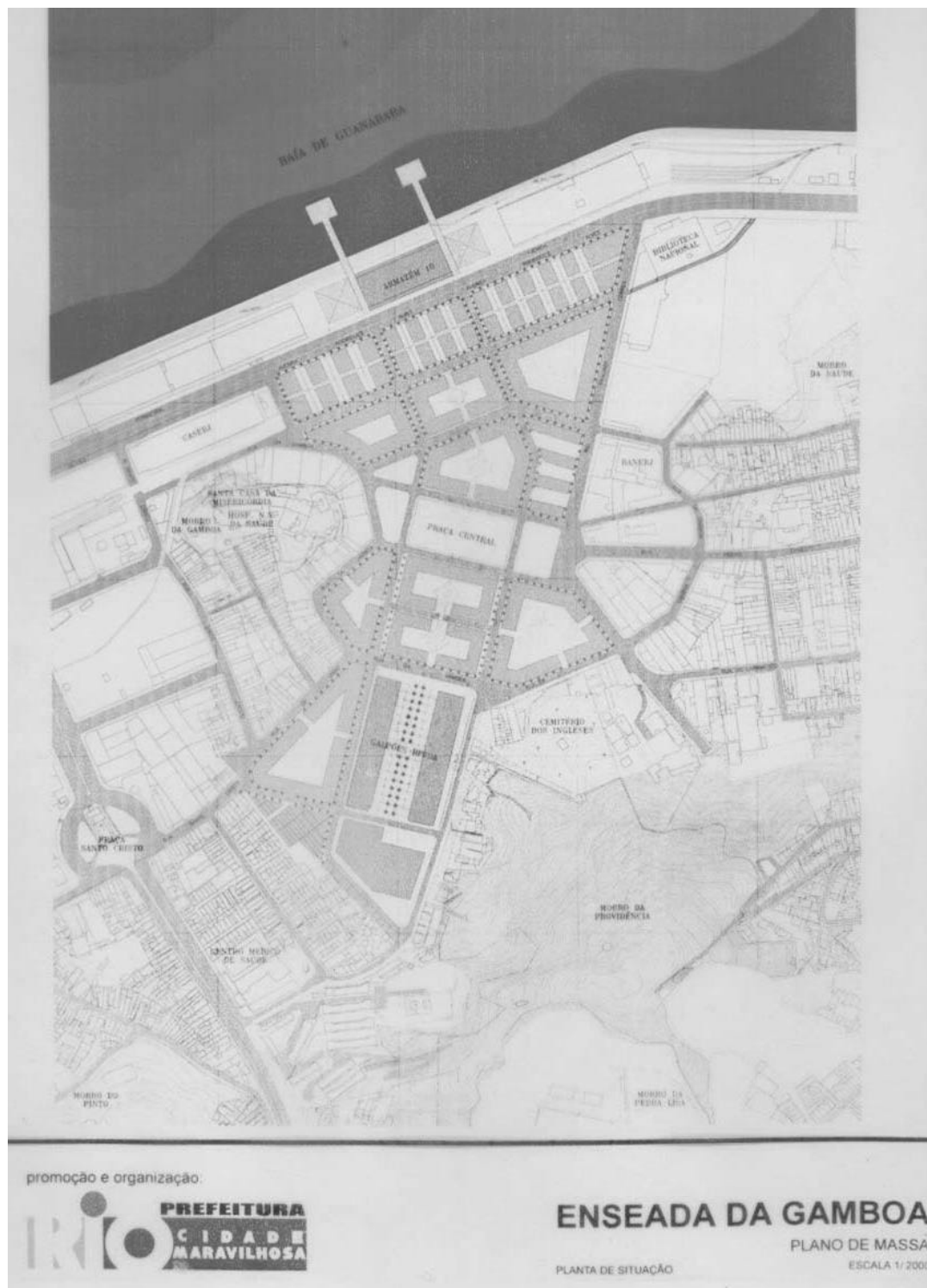
El programa define un sistema de manzanas de uso mixto, con plantas bajas destinadas a uso comerciales y servicios, y las superiores residenciales. Esto determina que el uso residencial es protagonista en la operación y determina el grano urbano. El uso excepcional (un centro comercial) será ubicado en los almacenes preexistentes.

El área es tratada como una única unidad de proyecto.

Se adoptan ordenaciones extrovertidas agregadas perimetralmente para gran parte de las unidades urbanas del área ex novo. Estas unidades asumen volumetrías regulares con altura máxima de 5 plantas, alineadas con la trama de base y con solidez entre cuerpos y remates. Las bases se proponen en un sistema disgregado y permeable desde el espacio público por la utilización de pilotis. Los espacios interiores de las manzanas tienen carácter colectivo. Los cuerpos de las manzanas se interrumpen en puntos centrales. Transversalmente al ámbito de proyecto, esta secuencia de pasajes entre manzanas configura una línea de flujo que conecta ambos extremos del área ex novo, y culmina con las preexistencias como un punto focal de la perspectiva que se forma.

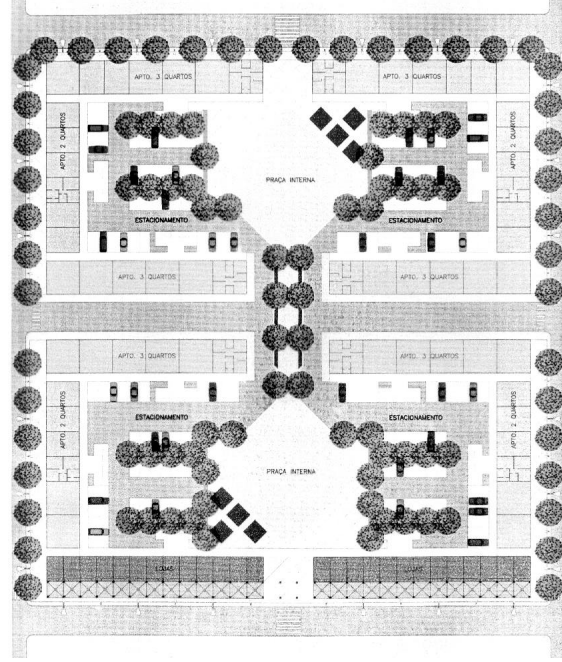
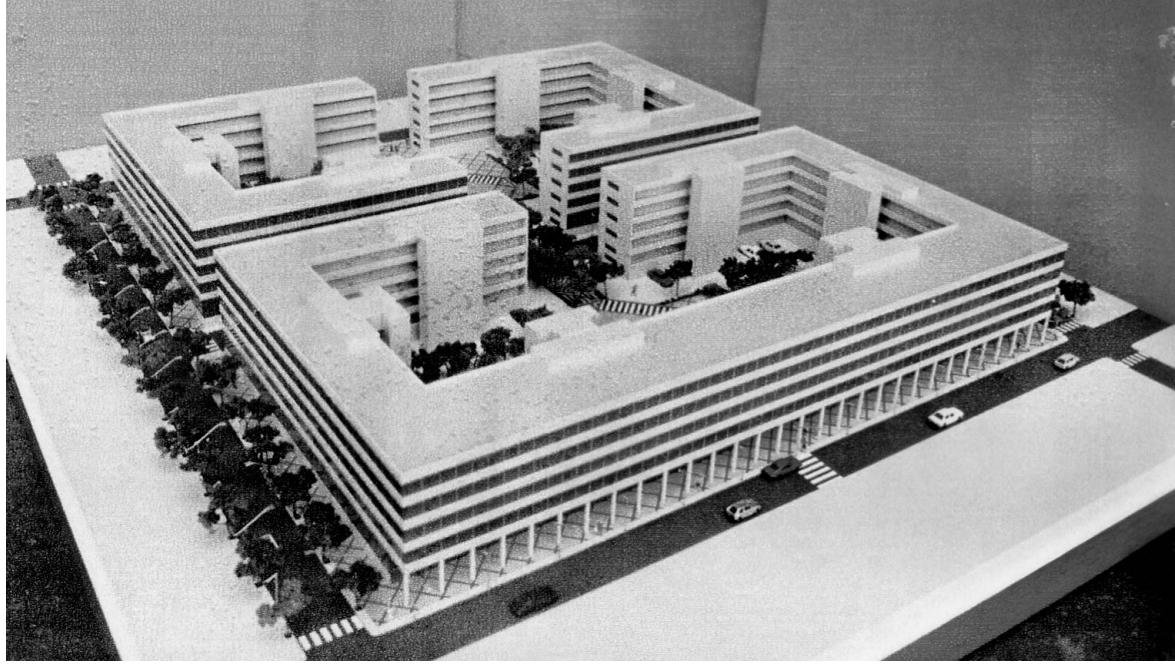


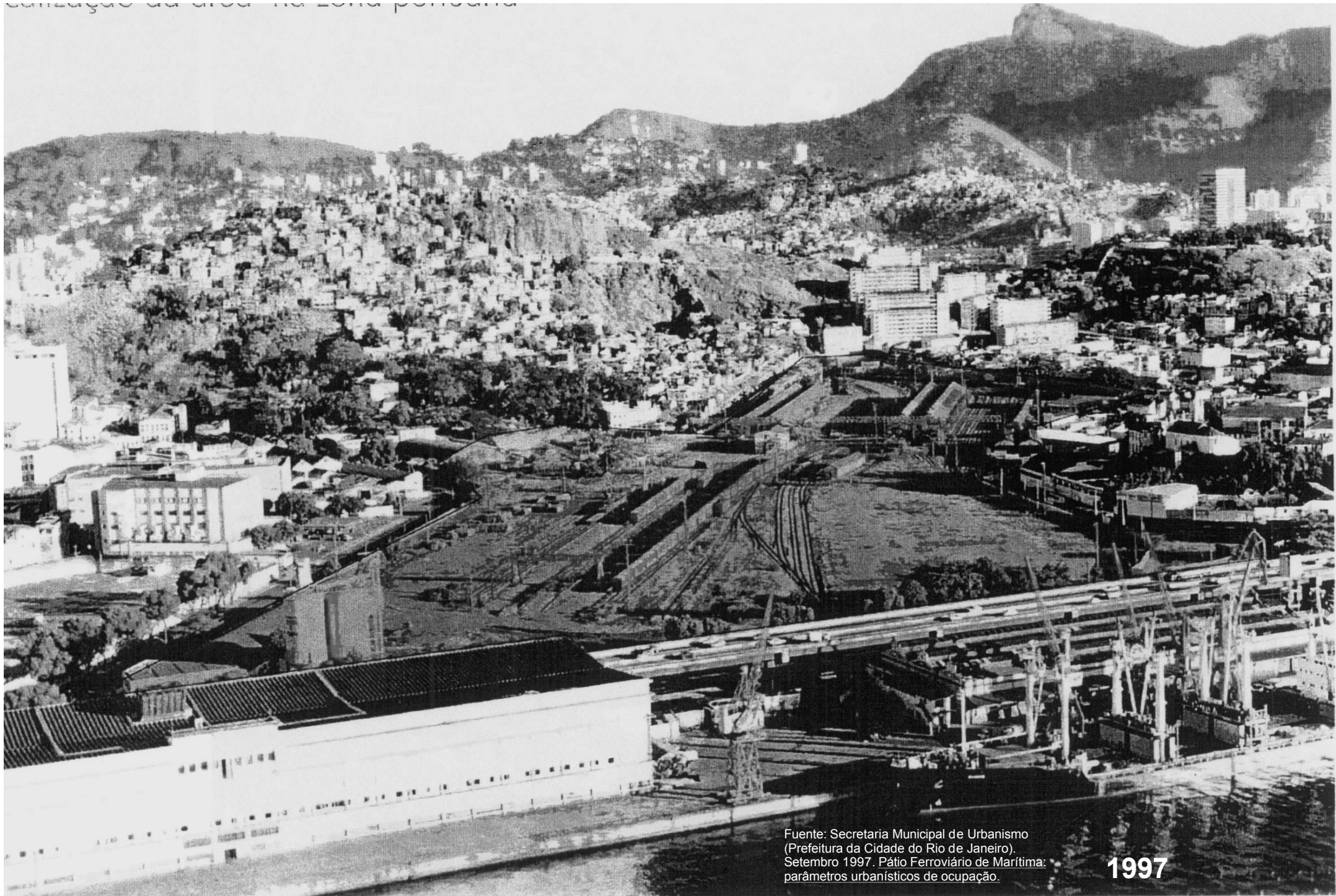
Fuente: Petrik Magalhães, Ana. "Ocupação de um terminal ferroviário desativado: Projeto da Enseada da Gamboa". 1999. International Seminar on Vacant Land: challenges and opportunities. Rio, 26-30 Abril, 1999, en www.lincolinst.edu/international/vacland1.html.



Fuente: Secretaria Municipal de Urbanismo (Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro). Setembro 1997. Pátio Ferroviário de Marítima: parâmetros urbanísticos de ocupação.

PETRIK Magalhães, Ana Luiza. 1999. Riquilificação dell'orlo marittimo di Rio de Janeiro. Venezia. Seminario internazionale Città d'Acqua (nov. 1999).





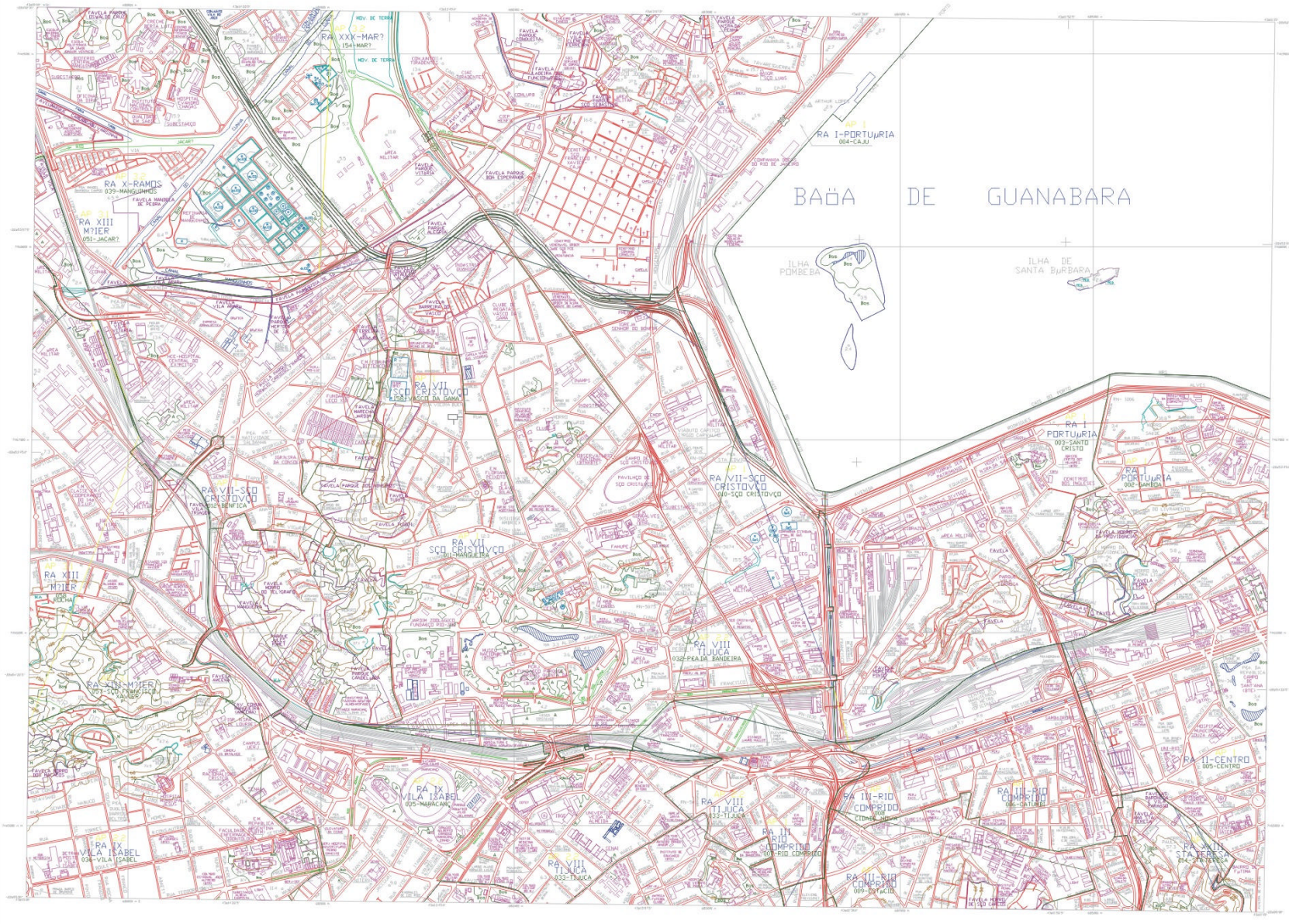
Fuente: Secretaria Municipal de Urbanismo
(Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro).
Setembro 1997. Pátio Ferroviário de Marítima:
parâmetros urbanísticos de ocupação.



PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos

ESCALA 1:10000

NOMENCLATURA SIMPLIFICADA DA ZONA URBANA
 NOMENCLATURA DA ZONA URBANA



CONVENÇÕES

PLANOIMETRIA		HIDROGRAFIA	
ASPECTOS GERAIS			
	Logradouro		Rio/Canal atípico
	Praça/Largo		Lagoa ou Lago
	Cruz/Bloque		Canal
	Círculo		Reserva
	Igreja no tempo		Reserva com vegetação
	Cidade 100	VEGETAÇÃO	
	Resposta		Agrupamento de árvores
	Paredão/Muro/Ribance		Árvore
	Monumento de terra		Bosque
	Reservatório de acumulação		Cortado
	Linha Municipal		Muro
	Linha de RA		Muro
	Linha de Bairro		Muro
	Linha de AP		Muro
	Linha de Energia Elétrica AT-ET		Muro
	Torre de Iluminação/Paralela		Muro
VIAS			
	Auto Estrada Federal		Muro
	Estrada		Muro
	Municipal		Muro
	Comuna		Muro
	Eixo de Cidades		Muro
FERROVIA/METROVIA			
	Estrada de Ferro, METRO		Curva de rio
OBRAS DE ARTE			
	Estrada, ponte		Ponto de Apoio
	Viaduto		Vértice de la Dobra
	Corte, Talude		Vértice de Rodo (Município)
	Atenuação		Vértice de Pátio
	Enxada		Referência de Nível
	Arco		
	Barranco		
	Cortamento de encosta		
	Tubo		

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

LEVANTAMENTO AEROFOTOGRAMÉTRICO
 DATA DO VAD: MAIO A JULHO, 1999
 DATA DO ESTADO: 2000
 ESCALA: 1:10.000

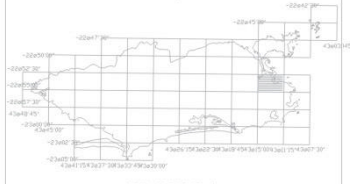


DELLAÇÃO IMAGÉTICA 1999
 E CONVERGÊNCIA MERIDIANA
 NO CENTRO DA FOLHA



VARIACIONES MAGNÉTICAS
 PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERIDIANO
 MERIDIANO CENTRAL 45° W GP
 N = 1980/1983
 DATUM HORIZONTAL: SAD 47 - 1962
 DATUM VERTICAL: MARINHEIRO 1962-1982
 PRECISÃO DE NÍVEL: 300mm VERTICAL
 PLANIMÉTRICA: ESCALA 1:10.000
 Cota n. em metros de um ponto: + 1m
 100 mm acima do zero de nível inferior: + 100
 ALTIMETRIA: ESCALA 1:10.000
 Cota n. em metros de um ponto: + 2m
 100 mm acima do zero de nível inferior: + 200

LOCALIZAÇÃO DA FOLHA

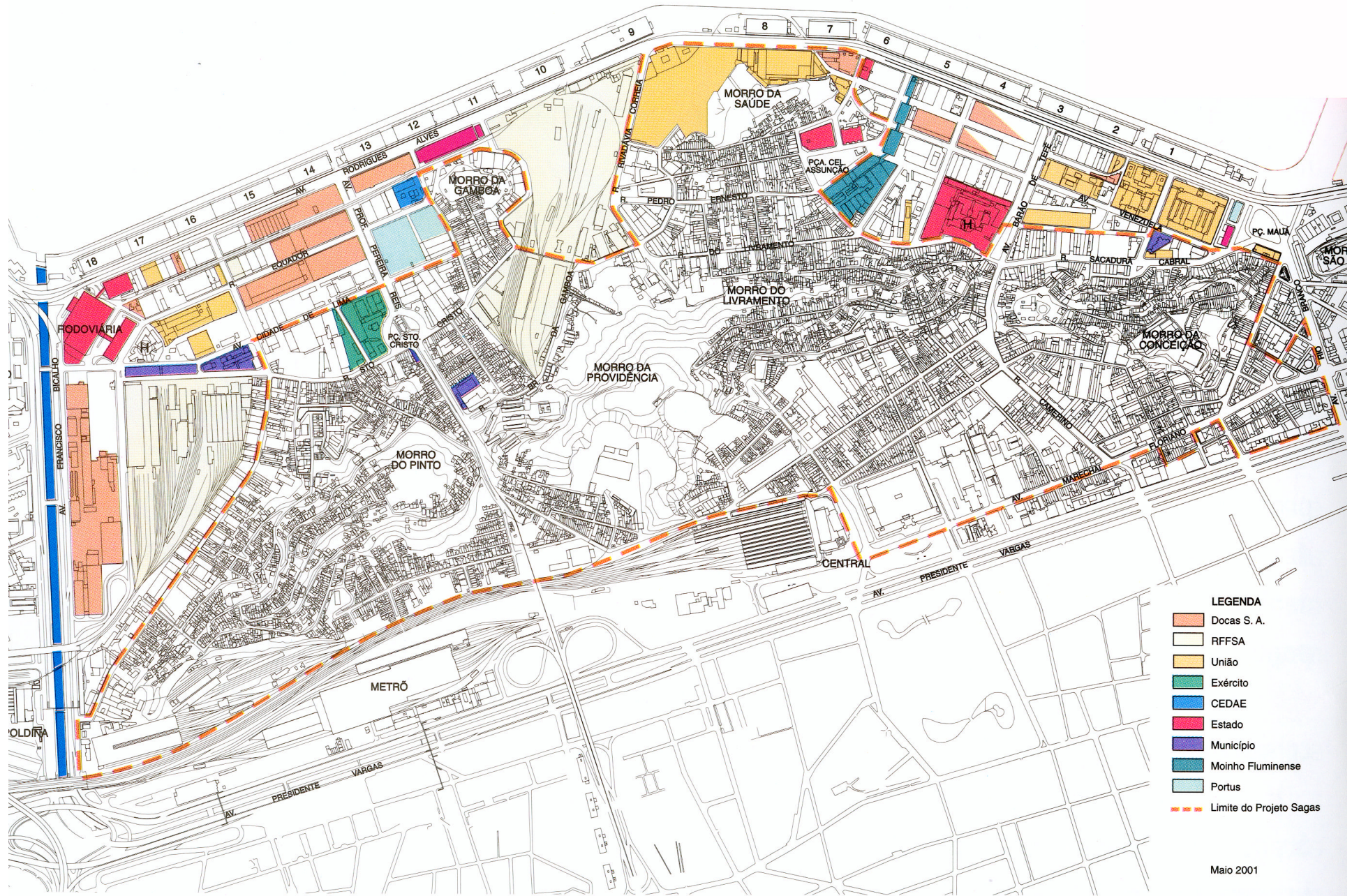


ARTICULAÇÃO DA FOLHA

286F	286G
286H	286I
286J	286K

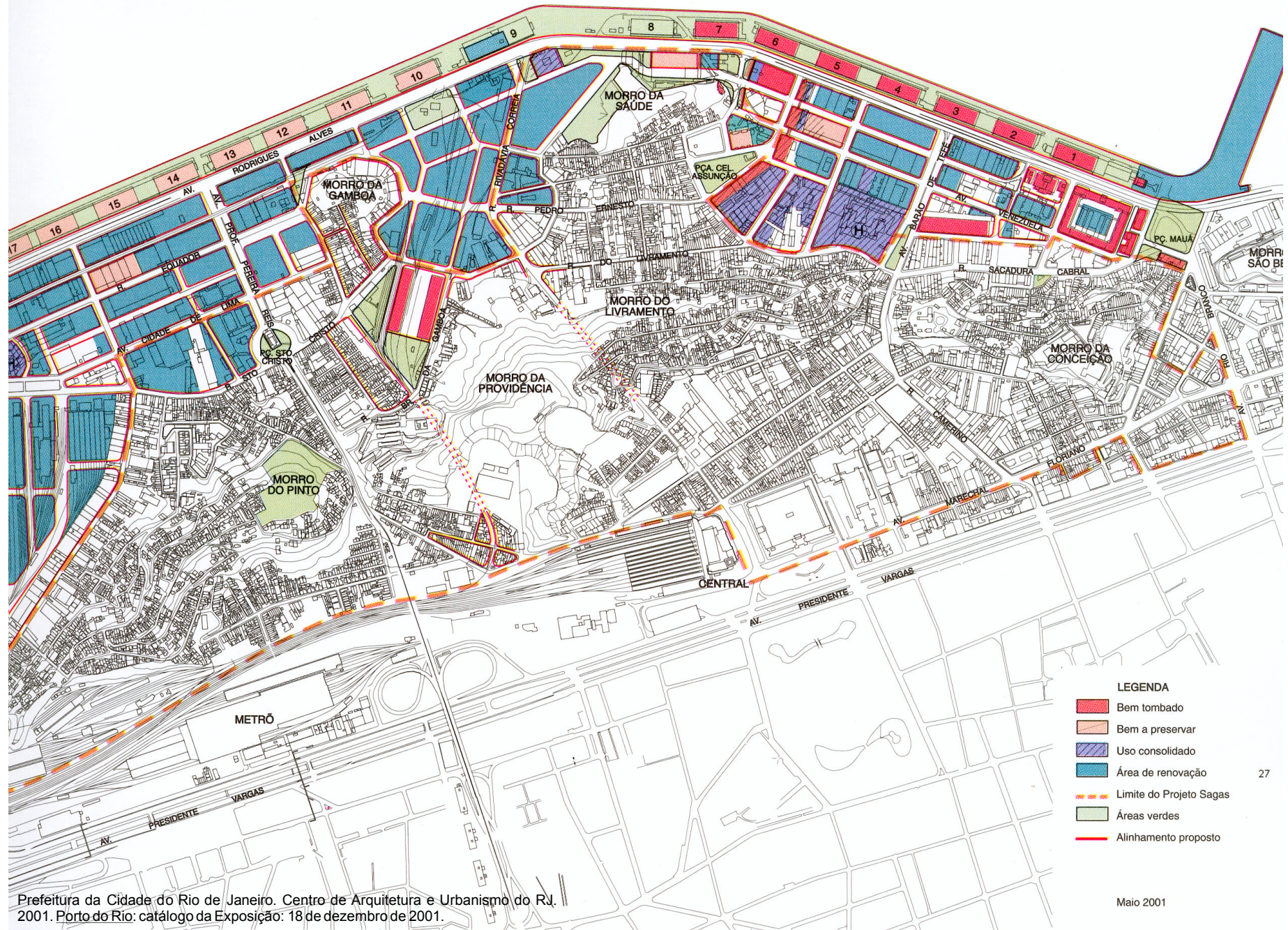
Obs: No 0 (0) PP aplicam-se as seguintes dimensões: No de espessura Folha ou ondulada: centímetros neste mapa digital: 20x30
 ENG. PLANIMETRIA - Engenharia e Aerolevantamentos S.A.

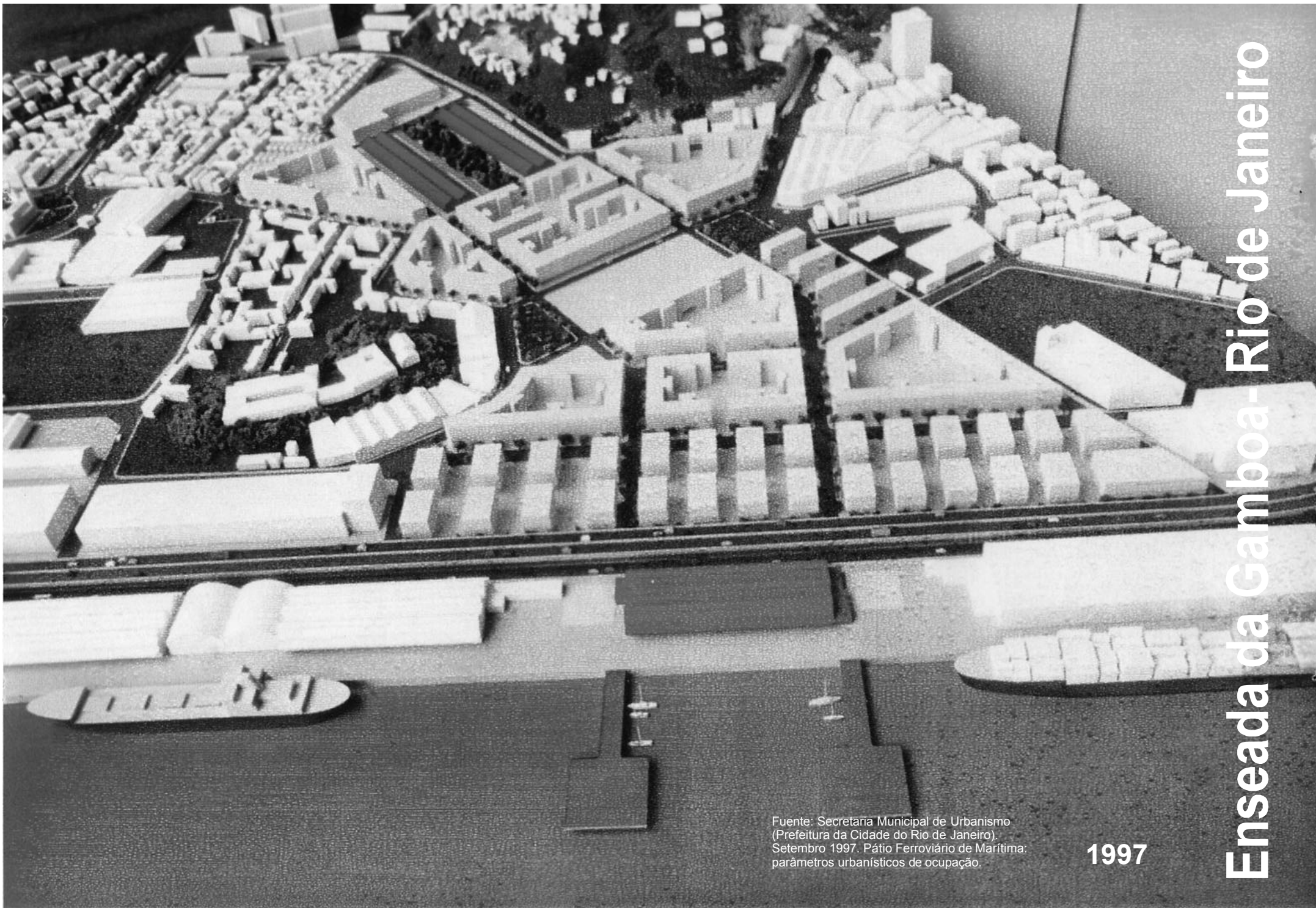
REGIÃO PORTUÁRIA SITUAÇÃO FUNDIÁRIA



Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Centro de Arquitetura e Urbanismo do RJ.
2001. PortodoRio: catálogo da Exposição: 18 dezembro de 2001.

O PORTUÁRIA POTENCIAL DE RENOVAÇÃO





Fuente: Secretaria Municipal de Urbanismo
(Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro).
Setembro 1997. Pátio Ferroviário de Marítima:
parâmetros urbanísticos de ocupação.

1997

Enseada da Gamboa- Rio de Janeiro