

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA
DO RIO DE JANEIRO



Karoline Azeredo de Souza

**De espaço a Lugar:
Um estudo sobre a dimensão humana e a coesão
socioespacial de Madureira**

Dissertação de Mestrado

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio.

Orientadora: Prof^a. Maíra Machado Martins

Rio de Janeiro

Julho de 2021



Karoline Azeredo de Souza

**De espaço a Lugar:
Um estudo sobre a dimensão humana e a coesão
socioespacial de Madureira**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da PUC-Rio. Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo.

Prof.^a Maíra Machado Martins

Orientadora

Departamento de Arquitetura e Urbansimo – PUC-Rio

Prof. Fernando Espósito Galarce

Departamento de Arquitetura e Urbansimo – PUC-Rio

Prof.^a Cristiane Rose de Siqueira Duarte

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - UFRJ

Rio de Janeiro, 14 de julho de 2021

Todos os direitos reservados. A reprodução, total ou parcial, do trabalho é proibida sem autorização da universidade, da autora e da orientadora.

Karoline Azeredo de Souza

Graduou-se em Arquitetura e Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro – PUC-Rio.

Ficha Catalográfica

Souza, Karoline Azeredo de

De espaço a lugar : um estudo sobre a dimensão humana e a coesão socioespacial de Madureira / Karoline Azeredo de Souza ; orientadora: Maíra Machado Martins. – 2021.

126 f. : il. color. ; 30 cm

Dissertação (mestrado)–Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, 2021.

Inclui bibliografia

1. Arquitetura e Urbanismo - Teses. 2. Memória. 3. Apropriação do espaço. 4. Habitar. 5. Lugar. I. Martins, Maíra Machado. II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

COD:720

Aos meus pais, Marilza e Wanderley.

Agradecimentos

À minha família, por estarem sempre ao meu lado, em todos os momentos da minha trajetória. Por todo amor, apoio e incentivo, principalmente em relação à vida acadêmica, que nunca mediram esforços para que pudesse me dedicar totalmente aos meus estudos.

À Beatriz Botelho e Cecília Zendron, pela amizade e companheirismo desde a faculdade e ao longo do mestrado.

À minha orientadora Máira, por todas as conversas, incentivo desde a graduação, companheirismo e por acreditar em mim em momentos que até eu mesma duvidei. Desejo que a nossa parceria ainda se estenda por muitos anos.

À minha professora do CEFET/RJ, Patrícia Ferreira, por todos os ensinamentos e por plantar a ideia de cursar Arquitetura enquanto todos torciam pela Engenharia Civil.

Aos moradores e trabalhadores do bairro de Madureira, por me recebem e por compartilharem comigo o seu dia a dia. Agradeço especialmente aos comerciantes informais do baixio de viaduto Prefeito Negrão de Lima, pela paciência e boa vontade durante as entrevistas e questionamentos.

Às amigas feitas durante o mestrado, por todos os debates, críticas e risos durante as aulas. Especialmente Eryane Vieira e Juliana Nunes, por todas as conversas diárias e apoio em momentos difíceis.

Aos professores da PUC-Rio cujos cursos frequentei durante a graduação e mestrado, e aqueles presentes em minha banca de qualificação, por todas as críticas e conhecimento compartilhado. Em especial agradeço ao professor Fernando Espósito Galarce, pelo tempo dedicado dentro e fora de sala de aula.

À Cristiane Rose Duarte por todas as críticas e orientações durante a banca de qualificação.

Ao Laboratório de Observação do Espaço Habitado, pela troca de experiências.

À Vice-Reitoria Comunitária da PUC-Rio, pelo incentivo e apoio durante a graduação, período onde descobri meu amor pela Arquitetura.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo apoio à pesquisa.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

Resumo

Souza, Karoline Azeredo de; Martins, Maíra Machado. **De espaço a Lugar: Um estudo sobre a dimensão humana e a coesão socioespacial de Madureira.** Rio de Janeiro, 2021, 126p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Esta pesquisa tem como finalidade contribuir com a investigação de padrões de apropriação do espaço. Voltado para a dinâmica entre os usuários e o ambiente construído, devido sua importância no processo de ativação urbana e ressignificação de espaços. Nesse trabalho, exponho a discussão sobre a relação entre memória, apropriação e construção de lugar, tendo como estudo de caso os baixios de viadutos, Prefeito Negrão de Lima e Silas de Oliveira, ambos no bairro de Madureira. Frutos da incompatibilidade entre o processo de elaboração dos projetos de mobilidade na cidade do Rio de Janeiro e as dinâmicas locais. Atuam como agente fragmentador do espaço, pois, enquanto apresenta a função de ligar diferentes pontos na cidade, gera ao longo do seu caminho inúmeros espaços residuais que resultam em uma desintegração do tecido urbano. O objetivo desta pesquisa é investigar até que ponto esses espaços apropriados, seus elementos físicos e as atividades praticadas contribuem para a consolidação do espaço como representação de um grupo social, na articulação e coesão entre as diferentes áreas do entorno.

Serão trabalhadas questões referentes às atividades informais presentes nesses espaços e o entendimento de como se dão tais dinâmicas, de modo a entender o processo de conversão de um espaço em *Lugar*. A relevância da pesquisa está na análise urbana que compreende o espaço urbano a partir de um componente e escala mais humana e a consequente apropriação dos espaços como estratégia durante o processo de ativação urbana.

Além disso, a pesquisa visa elaborar categorias de análise a partir do estudo de caso e empregá-las no Parque Madureira, com intenção de auxiliar no entendimento geral da área, a fim de motivar a subversão de outros espaços na cidade.

Palavras Chaves

Memória; apropriação do espaço; habitar; Lugar.

Abstract

Souza, Karoline Azeredo de; Martins, Máira Machado (Advisor). **From space to place: a study on the human dimension and socio-spatial cohesion of Madureira.** Rio de Janeiro, 2021, 126p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

This research aims to contribute to the investigation of patterns of space appropriation. Aimed at the dynamics between users and the built environment, due to its importance in the process of urban activation and re-signification of spaces. In this work, I expose the discussion on the relationship between memory, appropriation and construction of place, having as a case study the lows of Prefeito Negrão de Lima and Silas de Oliveira viaducts, both in the neighborhood of Madureira. Fruits of the incompatibility between the process of elaboration of mobility projects in the city of Rio de Janeiro and the local dynamics, acting as a fragmenting agent of the space, because at the same time that it has the function of connecting different points in the city, it generates throughout its I walk through countless residual spaces that result in a disintegration of the urban fabric. The objective of this research is to investigate to what extent these appropriate spaces, their physical elements and the activities carried out contribute to the consolidation of space as a representation of a social group, in the articulation and cohesion between the different areas of the surroundings.

Issues related to informal activities present in these spaces and the understanding of how such dynamics take place will also be worked on, in order to understand the process of converting a space into Place. The relevance of the research lies in the urban analysis that understands urban space from a more human component and scale and the consequent appropriation of spaces as a strategy during the process of urban activation.

In addition, the research aims to elaborate analysis categories based on the case study and use them in Parque Madureira, with the intention of helping in the general understanding of the area, in order to motivate the subversion of other spaces in the city.

Keyword

Memory; appropriation of space; inhabit place.

Sumário

1	Introdução	15
2.	Lugar: uma construção no tempo	26
2.1.	Cidade, espaços de memória	28
2.2.	A apropriação do espaço e a dimensão humana	36
2.3.	“De espaço a <i>Lugar</i> ”	43
3.	Por que Madureira?	48
3.1.	Observando o bairro de Madureira: histórico, cultura e dia a dia	50
3.2.	Estudo de caso: o baixio de viaduto Prefeito Negrão de Lima e Silas de Oliveira	63
3.3.	Espaço apropriado: a elaboração das categorias de análise a partir dos baixios de viadutos	76
4.	Parque de Madureira: o espaço de lazer do subúrbio carioca	93
4.1.	Conhecendo o projeto Olímpico	96
4.2.	Diagnóstico do projeto a partir das categorias de análise criadas	102
5.	Considerações finais	120
6.	Referências bibliográficas	124

Lista de figuras

Figura 1: Quadro metodológico	24
Figura 2: Mapa demarcação do bairro de Madureira e entorno	50
Figura 3: Mapa Cheios e vazios	51
Figura 4: Entrada do Mercadão de Madureira pela Av. Min. Edgard Romero	53
Figura 5: Entrada do Mercadão de Madureira pela rua Conselheiro Galvão	53
Figura 6: Fluxo de pessoas dentro do Mercadão de Madureira	53
Figura 7: Mapa de usos e atividades	54
Figura 8: Relação entre o comércio formal e informal próximo a passarela de acesso à estação de trem Mercadão de Madureira	55
Figura 9: Ambulantes e farmácia na Estrada do Portela	55
Figura 10: Ambulantes próximos a entrada do Centro Comercial Madureira	55
Figura 11: Passarela de acesso à estação de trem Madureira	56
Figura 12: Comércio próximo à estação de trem Mercadão de Madureira	56
Figura 13: Vista do comércio no início da Estrada do Portela	56
Figura 14: Diagrama fragmentação do tecido urbano	57
Figura 15: Muro da Supervia entre a área residencial e o Parque Madureira	57
Figura 16: Mapa ruptura bairro de Madureira	58
Figura 17: Calçada próxima a descida do viaduto Silas de Oliveira (BRT)	59
Figura 18: Estacionamento sob o viaduto Silas de Oliveira (BRT)	59
Figura 19: Comércio ambulante sob o viaduto Prefeito Negrão de Lima	60
Figura 20: Comércio ambulante sob o viaduto Prefeito Negrão de Lima	60
Figura 21: Diagrama fluxo de pessoas sob os viadutos	60
Figura 22: Comércio ambulante na passarela de acesso a estação de trem Mercadão de Madureira	61

Figura 23: Comércio ambulante na passarela de acesso a estação de trem Mercado de Madureira	61
Figura 24: Barracas de comida na esquina da Av. Min. Edgard Romero	62
Figura 25: Concentração de pessoas no cruzamento entre a Av. Min. Edgard Romero e Estrada do Portela	62
Figura 26: Vista aérea dos viadutos Prefeito Negrão de Lima e Silas de Oliveira	64
Figura 27: Vista aérea aproximada dos viadutos	64
Figura 28: Mapa de fluxo de veículos e pedestres	66
Figura 29: Corte para a comparação das alturas dos viadutos	68
Figura 30: Feira comunitária sob o viaduto Prefeito Negrão de Lima	69
Figura 31: Brechó de roupas sob o viaduto Silas de Oliveira	69
Figura 32: Viaduto Prefeito Negrão de Lima	70
Figura 33: Viaduto Silas de Oliveira	70
Figura 34: Entrada Espaço Rio Charme	71
Figura 35: Entrada Espaço Rio Charme em dia de evento	71
Figura 36: Entrada CUFA	71
Figura 37: Comércio ambulante	72
Figura 38: Barracas de comida e bebida na mesma área do comércio de ambulantes à noite	72
Figura 39: Vista do viaduto Silas de Oliveira e da escadaria de acesso à estação BRT Manacéia, na rua Francisco Batista	72
Figura 40: Calçada sob o viaduto Silas de Oliveira em dias úteis	73
Figura 41: A mesma calçada nos finais de semana durante as feiras e brechós	73
Figura 42: Calçada sob o viaduto Silas de Oliveira em dias úteis à noite	73
Figura 43: Mapa de usos e atividades dos baixios de viaduto de Madureira	74
Figura 44: Vista da rua Francisco Batista. Proximidade das construções vizinhas e a relação direta com o comércio formal	77
Figura 45: Diagrama relação do baixio e viaduto com as construções do entorno	77
Figura 46: Barracas e ambulantes na calçada entre as ruas Carvalho de Souza e Alfeu Faria Castro	78

Figura 47: Idem figura 45	78
Figura 48: Ambulantes nas adjacências dos viadutos na rua Carvalho de Souza	79
Figura 49: Ambulantes nas adjacências dos viadutos na Estrada do Portela	79
Figura 50: Espaço Rio Charme durante dias úteis	80
Figura 51: Espaço Rio Charme durante um evento de funk	80
Figura 52: Criação de espaço de permanência pelos comerciantes informais (área 4)	80
Figura 53: Concentração de pessoas à noite na área de comércio informal (área 3)	83
Figura 54: Área 2 utilizada para armazenamento dos trailers e banheiros químicos	84
Figura 55: Área 2 utilizada como suporte ou extensão das atividades dos baixios, configurando uma área de permanência	84
Figura 56: Área 4 utilizada estacionamento durante o dia	85
Figura 57: Área 4 à noite com a presença de jovens durante festa	85
Figura 58: Diagrama de permeabilidade	86
Figura 59: Passagem livre entre as barracas na área 3. A disposição das barracas é feita de forma a manter o fluxo mais livre possível	86
Figura 60: Diagrama visibilidade ou percepção do entorno	87
Figura 61: Vista do viaduto Negrão de Lima de uma das calçadas do entorno	87
Figura 62: Vista da escada de acesso da estação do BRT durante a semana	88
Figura 63: Vista da escada de acesso da estação do BRT durante o final de semana em dia de feira	88
Figura 64: Viaduto servindo como cobertura e abrigo para os comerciantes informais	89
Figura 65: Idem figura 63	89
Figura 66: Barraca de comida em frente ao viaduto Prefeito Negrão de Lima, na esquina da rua Carvalho de Souza	90
Figura 67: Idem figura 65	90
Figura 68: Diagrama área de influência e contato com o entorno	90

Figura 69: Tabela categorias de análise	91
Figura 70: Mapa localização e delimitação do Parque Madureira	93
Figura 71: Vista aérea do terreno antes da construção do Parque Madureira	94
Figura 72: Vista aérea do terreno após a construção do Parque Madureira	95
Figura 73: Vista da passarela de acesso ao parque na rua Conselheiro Galvão	96
Figura 74: Vista da rua Antônio de Abreu, próximo à entrada principal do parque	96
Figura 75: Praça do Samba	97
Figura 76: Centro Educação Ambiental	97
Figura 77: Nave do Conhecimento	97
Figura 78: “Praia de Madureira”	97
Figura 79: Vista aérea do terreno próximo à entrada na rua Antônio Abreu	98
Figura 80: Vista aérea do terreno acima do Centro Educação Ambiental	98
Figura 81: Uso das passarelas como proteção solar	99
Figura 82: Área extensa sem sombra próximo a entrada da rua Antônio Abreu	99
Figura 83: Mapa localização e distância entre os bairros de Realengo e Madureira	100
Figura 84: Espaço de academia e ginástica	102
Figura 85: Mobiliário de concreto fixo	102
Figura 86: Espaço destinado para tênis de mesa	103
Figura 87: Mapa vias e acesso ao Parque Madureira	104
Figura 88: Foto tirada da entrada do parque	104
Figura 89: Entrada do parque atrás do Shopping Madureira	104
Figura 90: Mapa do parque e indicação das entradas. Trecho da 1ª fase de obras	105
Figura 91: Passarela de acesso na rua Antônio Abreu	105
Figura 92: Vista da rua Antônio Abreu da subida da passarela	105
Figura 93: Ausência de sombra nos percursos	106

Figura 94: Idem figura 91	106
Figura 95: Composição arbórea	106
Figura 96: Vista da rua Antônio Abreu ao lado da grade do parque	107
Figura 97: Diagrama barreira física e visual	107
Figura 98: Diagrama paginação do piso e usos	107
Figura 99: Vista da passarela de acesso	107
Figura 100: Vista da pista de corrida e caminhada	108
Figura 101: Cerimônia de formatura na Praça do Samba	109
Figura 102: Feira próxima a Praça do Samba	109
Figura 103: Vista dos anéis Olímpicos sobre a escada cascata	110
Figura 104: Crianças brincando na cascata	111
Figura 105: Idem figura 102	111
Figura 106: Academia da terceira idade vazia durante a tarde	111
Figura 107: Skate Park	112
Figura 108: Ciclovía sem sombras	112
Figura 109: Quiosque próximo à entrada principal	113
Figura 110: Quiosque próximo à quadra de futebol	113
Figura 111: Ambulantes próximo à entrada principal	114
Figura 112: Idem figura 109	114
Figura 113: Passarela de acesso sem manutenção	115
Figura 114: Jardim vertical seco	115

“O que é a Cidade, senão o Povo? Sim, o Povo é a Cidade.”

(Shakespeare, Coriolano, ato 3, cena 1)

1. Introdução

Esta pesquisa tem como finalidade contribuir com a investigação de padrões de apropriação do espaço. Voltado para a dinâmica entre os usuários e o ambiente construído, devido sua importância no processo de ativação urbana e ressignificação de espaços. O recorte do trabalho é definido pelos baixios de viadutos, Prefeito Negrão de Lima e Silas de Oliveira, ambos no bairro de Madureira, e as áreas geradas a partir de suas implantações em tecidos urbanos consolidados, e seu consequente impacto no entorno. A intenção é enfatizar o papel destas infraestruturas de mobilidade na fragmentação da malha urbana, e que resultaram na quebra de relações preexistentes e em espaços urbanos desintegrados à vida dos bairros.

O objetivo desta pesquisa é a investigação sobre como esses espaços apropriados, seus elementos físicos e as atividades praticadas contribuem para a consolidação do espaço como representação de um grupo social, na articulação e coesão entre as diferentes áreas do entorno. Assim como a investigação das estratégias implementadas pelos usuários e habitantes para adequar os espaços às suas necessidades e desejos, estabelecendo assim vínculos e identificações que contribuem para sua apropriação.

Vale ressaltar que a pesquisa não busca a reconfiguração dos projetos de mobilidade, a intenção é analisar e explorar, a partir da elaboração de categorias de análise, o potencial de cada espaço após a implantação das vias ou viadutos. Buscamos assim, evidenciar as potencialidades verificadas nesses espaços desmembrados e reconfigurados físico e simbolicamente pelos habitantes, apreendendo-os como importantes contribuições ao aprimoramento do olhar do planejador urbano sobre espaços de intervenção. Tendo dito isso, surgem os seguintes questionamentos: como podemos aprender com essas estratégias? Como estas categorias de análise podem se constituir ferramentas úteis no processo de projeto?

Dessa forma, é dada atenção aos *lugares* que surgem de uma necessidade dos usuários, mostrando-se mais receptivos, possibilitando a interferência do indivíduo,

pois este é a peça-chave na dinâmica urbana relacionada a construção desses *lugares*. Como estudo de caso temos toda a área coberta pelos viadutos, Prefeito Negrão de Lima e Silas de Oliveira (BRT), onde acontece o famoso baile charme, a sede da CUFA (Central Única das Favelas). Além da concentração de ambulantes, barracas de comida e rodas de samba, que vem se tornando um ponto de encontro cada vez mais forte, atraindo mais movimento e, conseqüentemente, mais segurança para a área. Tal apropriação, que faz parte da imagem do bairro, segue em constante mutação. Isso ocorre devido à necessidade de se adequar às transformações da própria população e tem influenciado todo o entorno, estimulando não só um novo movimento de pessoas, mas também novos estabelecimentos comerciais que surgiram com o objetivo de ancorar essa nova dinâmica.

É importante evidenciar a forma como as dinâmicas praticadas pelos usuários, seja pela permanência ou pela passagem, influenciam o espaço e como este afeta as pessoas que estabelecem contato com ele. É uma relação de reciprocidade. A apropriação dos espaços, segundo Marion Segaud (2016), é a materialização da vocação do espaço, relacionado à necessidade local. Surge devido a uma série de fatores que incidem nessa realidade, seja a localização, condições físicas e potenciais, como a própria implantação do viaduto, onde a população capta a competência de um determinado lugar para suas práticas. Assim, são os *lugares*, oriundos de uma sensibilidade cidadã nascida da prática que se manifesta com usos não programados pelos projetos oficiais, mais flexíveis e abertos a novas possibilidades.

Nesse contexto, foi proposta uma análise aprofundada dos baixios dos viadutos de Madureira através da etnografia, de modo a realizar uma descrição da cultura e comportamento de um determinado grupo. Assim, é necessário não só registrar a sucessão dos padrões urbanísticos, mas estabelecer uma correlação entre as diferentes formas urbanas e os modos de vida, as práticas cotidianas, que caracterizam esses ambientes. A partir desse estudo, foram elaboradas categorias de análise que serão posteriormente empregadas no Parque Madureira, com o objetivo de facilitar a leitura geral do espaço e possíveis melhorias.

Como o espaço público livre é a área mais passível a intervenções na cidade, necessita estabelecer coesão com o restante do tecido urbano. A população e as preexistências devem ser os principais aspectos considerados na transformação de um espaço qualquer em *lugar*. Por esse motivo, temos como objeto de estudo a

apropriação urbana. O estudo da área, os baixios de viaduto e o bairro de Madureira, está relacionado ao fato de a implantação dessas infraestruturas ter ignorado a possibilidade de uma futura apropriação desses espaços pelos habitantes, através das atividades informais. A falta dessa relação evidencia uma falha de projeto, por desprezar seus impactos locais. No caso de Madureira, as atividades informais têm grande força e atuam de forma significativa nos espaços, tornando-os dinâmicos e movimentados.

O foco da pesquisa está no cenário após ocupação, por esse motivo será dada maior importância à análise dos espaços gerados pela implantação dos viadutos e às atividades que surgiram nesses *lugares*, como: a apropriação dos espaços, os fluxos e travessias criados pelos transeuntes, a hierarquização das áreas geradas pelos usos destinados a cada área, o acesso e a forma de ocupar o terreno sem duelar com o entorno, assumindo um grau de complementariedade. A composição da forma urbana é resultado tanto de uma construção material, através de projetos e representações oficiais, quanto por seus usuários, o conjunto de percepções, da dimensão objetiva e subjetiva. Ou seja, é o fato de transformar uma calçada entre duas vias com tráfego de veículos em um espaço significativo para a cidade. Transformar um espaço que à primeira vista pode ser compreendido como obsoleto ou residual, em um *lugar* repleto de significações.

Em vista disso, foram estabelecidas atividades e relações únicas com o entorno que possibilitam a apropriação dos espaços pelos pedestres que está além do programa sugerido. Todos os gestos de apropriação que modificaram o terreno, por mais simples que pareçam, segundo Segaud (2016) podem fazer surgir *lugares* significativos e que compartilhem das identidades coletivas, proporcionando a subversão de espaço e colaborando com a manutenção das dinâmicas sociais. Tais manifestações no ambiente construído pode resultar em uma autenticidade e diversidade presente no espaço. O espaço apropriado bem-sucedido mostra que a partir de decisões articuladas que consideraram as vias, a localização, o fluxo, as conexões e a iluminação, podem levar a coesão de diferentes espaços e reintegrar um terreno fragmentado a malha urbana, para uso efetivo da população.

A questão da pesquisa está investigação das estratégias implementadas pelos usuários e habitantes para adequar os espaços às suas necessidades e desejo, estabelecendo assim, vínculos e identificações que contribuem para a apropriação e subversão do espaço. Buscando benefício nos aprendizados a partir da observação

dessas práticas e no entendimento da articulação dessas atividades no espaço urbano.

Podemos destacar que os projetos de mobilidade geram os maiores gastos relacionados aos projetos de planejamento urbano, com o objetivo de conectar diversos pontos na cidade, acabar com as discontinuidades do tecido urbano e aproximar diferentes regiões. Como exemplos mais atuais, a partir de 2011, temos a construção de corredores do BRT (Transolímpica, Transcarioca e Transoeste), do VLT, abertura de novas vias, entre outros. Porém, esses corredores de mobilidade geraram a ruptura do tecido urbano ao longo de suas imediações, além de barreiras físicas que não demonstram preocupação com o possível futuro uso da população, isto é:

Produtos dos processos de urbanização, mas também da ausência de planejamento e de características específicas a cada um deles, os vazios urbanos são áreas da cidade que espacializam as contradições sociais e econômicas produzidas por essa época de lógicas neoliberais: desvitalizações, desterritorializações, e, sobretudo, deseconomias urbanas. (Borde, 2009, p.01)

O que se vivencia em diversos centros urbanos é a deterioração da ambiência pública, em favor de uma lógica de investimento e retorno pouco vantajoso para fins não financeiros. Segundo Pallasmaa (2018), a população não se faz presente no espaço apenas material e/ou espacialmente, nós também habitamos a cidade através da cultura, projeções mentais e temporais. Para Sullivan (1924), os indivíduos são por si só capazes de construir a sua identidade no ambiente construído, de modo a alcançar um local adequado e perpetuando seus modos de vida no tempo. Diante disso, em uma observação mais aproximada dos usuários é notado uma vontade de transformação relacionado não apenas a gênero, classe e etnia, como também a questões urbanas como uso e ocupação do espaço público, mobilidade, patrimônio material e imaterial, ou seja, pela reconfiguração da esfera pública.

No caso de Madureira, a implantação dos viadutos, Prefeito Negrão de Lima (1969) e o do Silas de Oliveira (2012) gerou uma grande ruptura entre as áreas que atravessam. Ocorreu uma remodelação das áreas localizadas em seus baixios, tanto das vias, aumentando suas larguras, quanto das calçadas preexistentes, estreitando o espaço dos pedestres, o que influenciou diretamente o comércio formal e informal.

Tais interferências no espaço público vieram a beneficiar o tráfego de veículos, que ganhou mais espaço para a circulação, em detrimento da qualidade do transeunte. Os corredores do BRT produziram inúmeras remoções e interferências no tecido urbano. Em Madureira houve remoções de moradias e comércios para a construção desses corredores e alargamento das vias comuns.

Historicamente os grandes eixos de ligação e transporte na cidade como Avenida Brasil (1946), Rodovia Presidente Dutra (1951), Linha Amarela (1997) e as ferrovias, cumprem seu papel no contexto de mobilidade na escala da cidade, mas, provavelmente, não houve uma preocupação legítima com os bairros cortados por essas infraestruturas. Esses sistemas são elaborados para funcionar a parte das dinâmicas urbanas e assim, impõem-se na cidade como barreiras físicas e visuais. Os elementos com prioridade durante o processo de elaboração desses eixos viários são as entradas e saídas estratégicas do sistema modal, os pontos que serão conectados por eles. A ausência de diálogo com o entorno é consequência do projeto.

Essas mudanças no tecido urbano deveriam levar à reflexão sobre as novas dinâmicas e uso dos espaços que poderão surgir, de modo a gerar a costura das áreas fragmentadas. No entanto, o que vemos são medidas paliativas como a criação de pequenas praças gradeadas entre vias com veículos em alta velocidade e muros que escondem ruínas abandonadas, resultante das demolições e remoções. Inúmeras cicatrizes geradas pela reurbanização dessas áreas, sem uma previsão de continuidade posterior e que muitas vezes se tornam depósitos de lixo e tendem ao abandono. Uma intervenção pode ser tão efêmera quanto o evento que a originou.

Configura-se uma série de “objetos-fragmentos” (D’Hooghe, 2010, p.81) que se encontram autônomos, impondo-se na cidade sem qualquer compromisso com seu entorno, distanciando infraestrutura do usuário. Por esse motivo, a mobilidade na cidade torna-se cada vez mais irônica, pois o seu objetivo é unir o ponto "A" ao ponto "B", porém quando o planejamento do seu percurso não é feito com a devida preocupação que é necessária, é gerado um tecido urbano fragmentado e descontínuo, rico em espaços residuais.

Por outro lado, temos espaços produzidos a partir do imediatismo das necessidades dos usuários, mostrando-se mais ajustados a realidade local, muitas vezes mais coerentes que o planejamento oficial, sem a intenção de doutrinar o indivíduo. Abertos às novas possibilidades e de modo a qualificar um determinado

ambiente, tais espaços são criados a partir das práticas dos usuários que se constituem como uma rede capaz de articular diversas atores heterogêneos em torno de um bem comum. Essas ações ligadas ao processo de ativação urbana se manifestam como práticas críticas que se colocam em diversas escalas, desde a escala do pedestre até a totalidade do espaço urbano.

O bairro de Madureira, apesar das diversas intervenções no seu tecido urbano, deste a construção da linha férrea (1858), até a obra mais recente, o corredor e o viaduto do BRT (2012), mostra-se capaz de subverter os espaços desmembrados. Isso acontece através do uso permanente dos espaços públicos pelos seus habitantes. Evidenciando uma busca contra a descaracterização urbana do bairro, contrariando princípios modernos, como destacado por Segaud (2016), onde as construções antigas são destruídas para dar espaços a edificações e técnicas industriais mais sofisticadas. As memórias e vivências são apagadas, prevalecendo a função acompanhada por um planejamento que só visa o presente e futuro. Assim, encaminha a cidade para um ambiente de formas genéricas e funcionais, ignorando o contexto e, conseqüentemente, causando a uniformização da paisagem urbana.

Ao evidenciar grande apego ao contexto histórico e identidade local, os baixios de viaduto de Madureira mostram-se como um espaço habitado e de grande representação social, ou seja, “O espaço construído é um elemento constitutivo da própria cultura e confere ao modo de vida vigente o seu caráter peculiar” (Mello & Vogel, 1984, p.48). Por esse motivo é possível afirmar que a apropriação dos espaços, auxilia na recuperação e conquista de áreas abandonadas da cidade, através da caracterização de espaços pela população. Essa prática tem se manifestado mais adequada e conveniente, de modo a reorganizar e atribuir novos significados para espaços residuais.

Nas áreas sob os viadutos, Prefeito Negrão de Lima e Silas de Oliveira, temos diversos exemplos de intervenções feitas pelos moradores e usuários como mobiliário, inúmeras barracas de ambulantes com produtos variados, barracas de comidas e bebidas atuantes principalmente ao final da tarde, que coincide com o horário de saídas das escolas e final do expediente de trabalho. A localização central e a proximidade dos principais modais, como as estações de BRT e trem, e o comércio formal da área propicia o encontro de diferentes fluxos diariamente. A circulação é facilitada devido à ausência de barreira físicas e/ou visuais, além do tráfego moderado de veículos no entorno.

Diferente de outros baixios de viadutos, a presença dos pedestres, devido a sua localização central, seja de passagem ou permanência, torna a área dinâmica, movimentada e diversificada quanto aos usos que variam ao longo do dia. Normalmente durante o dia o espaço é preenchido pelo comércio informal e pelo tráfego de passagem, já a noite, as calçadas são ocupadas pelas barracas que visam suprir a necessidade das pessoas que buscam alguma categoria de entretenimento e/ou festas. Independente do objetivo dos indivíduos que transitam pela área, já é positivo o fato de poderem cruzar esses espaços sem a preocupação de se depararem com territórios hostis que despertam a sensação de insegurança. Podemos concluir que a apropriação urbana pela população é de suma importância para a qualificação dos espaços e manutenção das dinâmicas locais. Também é explorado o entendimento de como se dão tais dinâmicas, de modo a entender o processo de conversão de um espaço em *Lugar*, segundo Pallasmaa, espaço impregnado de memória coletiva.

A pesquisa será desenvolvida baseada na perspectiva etnografia, para descrição e interpretação da realidade de um determinado grupo social. O trabalho aqui empreendido visa articular, por um lado, teoria, através de levantamentos históricos, e pesquisa bibliográfica; por outro lado, a pesquisa empírica, com trabalho de campo, observação das dinâmicas locais e dos usuários, registros fotográficos e entrevistas. Foi eleito como estudo de caso os baixios dos viadutos, Prefeito Negrão de Lima e Silas de Oliveira, ambos no bairro de Madureira. Esta pesquisa resultou na elaboração de categorias de análise através da observação de espaços urbanos apropriados. A intenção desta proposta é refletir sobre estas categorias em outros espaços públicos na cidade que apresentam características semelhantes, como outros baixios de viadutos, praças e parques, qualquer área que possa estimular interações entre as pessoas no espaço da cidade. Por esse motivo, as mesmas categorias de análise serão utilizadas no Parque Madureira com o objetivo de gerar uma leitura mais profunda das formas e possibilidades de apropriação dos espaços, independente se serem criados pela população ou projetos por profissionais da construção civil.

Vale a pena ressaltar que a escolha por dois espaços tão contrastantes presentes no mesmo bairro é justamente para destacar quais pontos são mais relevantes, seja em um projeto ou um espaço qualquer na cidade, quando o objetivo é construir *lugares* que acompanhem as dinâmicas sociais locais. Logo, pretende-

se com a pesquisa realizar uma análise sobre a produção dos *lugares*, relacionados ao processo de identificação e caracterização de um grupo social, revelando a importância da apropriação dos espaços como ferramenta de ativação urbana.

Em relação ao referencial teórico e metodológico, o trabalho se apoiou na pesquisa empírica, baseada na observação e na descrição etnográfica. A análise e interpretação do material obtido a partir do campo foi feita ancorada no livro Pesquisa Social (cf. Minayo [org.]; Deslandes; Gomes, 2019). Como parte estruturante da pesquisa de campo foram elaborados questionários, entrevistas e conversas abertas, observação das dinâmicas sociais e dos usuários. Também foram mapeadas as atividades presentes tanto nos baixios quanto no Parque Madureira, além de registros fotográficos. A pesquisa de campo foi realizada no período de novembro de 2017 a novembro de 2018, durante a produção do trabalho de conclusão de curso; e no período de janeiro de 2019 e março de 2020, após ingressar no mestrado. Dois pontos devem ser destacados sobre a pesquisa de campo, o primeiro é que vivencio a área do estudo de caso há mais de 20 anos por ser moradora de Madureira, mas só a partir da graduação que esse olhar ganhou um direcionamento mais crítico. Podemos afirmar que houve a experimentação do espaço tanto como habitante quanto como pesquisadora. Outro ponto importante é a pesquisa ser um desdobramento do trabalho final da graduação, então foi possível perceber diversas mudanças no tempo, ao longo de 4 anos.

A metodologia empregada na pesquisa concorda com a abordagem conceitual, realizada através de bibliográfica temática, acompanhada da observação e coleta de dados para efetuar o cruzamento com o referencial teórico selecionado. O referencial em questão consolida-se pela constatação do entrelaçamento das relações existentes entre o processo de transformação dessa parte da cidade e o processo de construção de identidade e *lugar*, sob a perspectiva de possíveis alterações no espaço apropriado.

Ao longo da pesquisa empírica foi observado, tanto em campo quando através dos diálogos com os habitantes, a presença de uma hierarquização do espaço, níveis de apropriação, setorização de usos e atividades. O espaço dos baixios pôde ser dividido em 5 partes: Espaço Baile Charme, CUFA, comércio informal do Negrão de Lima, praça descoberta e as calçadas estacionamento, sob o viaduto do BRT. Os primeiros meses de trabalho foram dedicados a conhecer os administradores do Espaço Rio Charme e CUFA, que se mantiveram fechados ao diálogo, os

comerciantes formais e informais, e os organizadores das feiras. As entrevistas e a observação permitiram uma leitura mais clara do espaço e o mapeamento dessas dinâmicas.

Assim, a partir da interpretação do material produzido foram definidos 3 pontos principais de análise, baseados na relação entre os usuários e as atividades sociais: os espaços de permanência, os espaços de apoio das dinâmicas e as bordas que fazem a costura com o restante do tecido. Tais espaços se diferenciam pelo nível de apropriação, exposição e hierarquia. Baseado nessas constatações, a sequência do trabalho foi fazer o cruzamento entre esses dados e o referencial teórico.

Os principais referenciais teóricos do trabalho são autores que investigam relação da memória e o ambiente construído, e o papel da apropriação dos espaços no processo de construção de identidade e *lugar*. Maurice Halbwachs em *A memória coletiva* (1990), e Denise Jodelet em *A cidade e a memória* (2002) formando a base para o entendimento da relação entre tempo e o registro de um grupo social no ambiente construído. O geógrafo Yi-Fu Tuan em *Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência* (2015), o sociólogo e historiador Richards Sennett em *Construir e habitar* (2020), auxiliaram principalmente na diferenciação entre espaço e *lugar*.

A conceituação sobre os aspectos relacionados ao entendimento do espaço a partir da perspectiva do usuário foram baseados na obra de Jane Jacobs em *A morte e vida das grandes cidades* (2011) e no livro *Antropologia do espaço* (2016) de Marion Segaud. Os arquitetos Juhani Pallasmaa, em *Habitar* (2017) e *Essências* (2018), e Jan Gehl, em *Cidade para pessoas* (2015), fazem a transição entre o campo da sociologia e filosofia para o campo da arquitetura, enfatizando a importância da dimensão humana na produção de cidade. A discussão sobre a apropriação dos espaços e os autores escolhidos podem proporcionar para esta pesquisa a busca pelo entendimento dos processos sociais e cognitivos, assim como as atividades cotidianas e o ambiente construído que acomodam a relação entre as pessoas e o lugar que habitam. Tais conceitos foram hierarquizados e tabelados de modo a facilitar a compreensão geral do trabalho, como podemos ver na tabela seguinte:

OBJETIVO GERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	MÉTODO	
		CATEGORIAS DE ANÁLISE OU CONCEITOS	AUTORES PRINCIPAIS
Investigar padrões de apropriação na dinâmica entre os usuários e os espaços físicos	Compreender como se estabelece a relação entre o usuário e o histórico local, a partir da cultura e atividades preexistentes	Memória Coletiva, Cultura, Histórico	Maurice Halbwachs, Richard Sennett, Denise Jodelet, Raquel Rolnik
	Compreender o conceito de <i>Terrain Vague</i> visando sua contribuição no processo de ressignificação de espaço	Terrain Vague, Fragmentação Urbana	Ignasi de Sola-Morales, Andrea Borde
	Investigar o processo de apropriação do espaço a partir da relação entre o ambiente construído e a escala humana	Apropriação do Espaço, Identidade, Experiência, Percepção Ambiental	Marion Segaud, Jan Gehl, Jane Jacobs
	Identificar meios que auxiliem no processo de "lugarização", a partir de ferramentas da arquitetura	Conceito de Lugar, Habitar, Espaço Apropriado	Juhani Pallasmaa, Yi-Fu Tuan

Figura 1: Quadro metodológico. Fonte: Acervo pessoal

Tendo dito isso, no capítulo 2 desta pesquisa é feito o desenvolvimento do debate relacionado aos principais referenciais teóricos que direcionam o trabalho. Primeiramente apresento a relação entre cidade e memória, permeando o conceito de *Terrain vague*. Em seguida explico a importância da dimensão humana na produção de cidade e no processo de apropriação do espaço. E finalmente, baseada nesse referencial teórico e metodológico, exponho os processos de apropriação do espaço e construção de *Lugar*, através dos quais os usuários interferem ativamente no espaço urbano e criam relações com esses ambientes, vinculados ao sentimento de pertencimento e identidade em locais públicos de uso coletivo.

O capítulo 3 trata-se da observação e análise do campo. O estudo de caso definido foram os baixios de viaduto Prefeito Negrão de Lima e Silas de Oliveira, ambos em Madureira. A análise ancora-se nos conceitos trabalhados no capítulo anterior, como memória, apropriação do espaço, habitar e *lugar*. O objetivo dessa investigação é a compreensão das dinâmicas e atividades praticadas no espaço, de modo a gerar uma articulação de categorias de análise que auxiliem na leitura desses padrões de apropriação.

No capítulo 4, apresento o projeto do Parque Madureira. Exponho a observação e análise dos espaços, a partir de levantamentos feitos em campo com o objetivo de experimentar as ambiências, as atividades e dinâmicas propostas por

seus planejadores. Além disso, é feito o emprego das categorias de análise elaboradas a partir das dinâmicas observadas nos baixios de viaduto, tendo como objetivo buscar uma forma de testá-las e validá-las em outros espaços.

2. Lugar: uma construção no tempo

Compreender como se estabelece a relação entre o indivíduo e o meio ambiente construído requer entendimento de que cada pessoa apresenta diferentes maneiras de se relacionar com o espaço. A forma como o indivíduo absorve a experiência também está relacionado a passagem do tempo, segundo o geógrafo Yi-Fu Tuan, o ciclo da vida humana deve ser considerado, pois, o tempo na infância não é o mesmo que na adolescência ou na vida adulta, “as experiências em diferentes etapas da vida não são comensuráveis” e afirma que “um adulto não pode conhecer um lugar como uma criança o conhece, [...] porque seus sentimentos pelo tempo pouco têm em comum” (Tuan, 2015, p.199 – 200). A sensação de tempo afeta a experiência no espaço.

Tendo dito isso, é evidente que a percepção e os processos cognitivos influenciam em nossa compreensão quanto às relações com o ambiente, conduta e julgamentos sobre projetos urbano e o desempenho diário. São pontos determinantes sobre como agir no meio urbano, sobre qual direção seguir, onde morar, quais locais mais gostamos, entre outros. Por esse motivo, é enfatizada a importância pela busca por princípios e métodos projetuais voltados para a produção de ambientes que proporcionem melhor qualidade de vida para seus usuários. Nossas intervenções no ambiente, seja natural ou construído, influencia a qualidade de vida de gerações, provocando alterações imprevisíveis nas respostas sensoriais dos usuários.

A cidade é composta pela união de duas partes complementares, a física, ligada ao espaço construído concreto e uma dimensão simbólica e subjetiva, formada por diferentes costumes, tradições, atividades e sentimentos. Nesse contexto, diversos pesquisadores e grupos vinculados a universidades e centros de pesquisa têm demonstrado interesse sobre a investigação relacionada a percepção, apreensão do ambiente, inter-relações entre indivíduo-ambiente, hábitos, comportamentos, identidades e representações.

O sociólogo e historiador Richard Sennett (2020), busca vincular a forma como as cidades são construídas conforme a maneira como se vive nelas, ele

acredita que esse espaço é tanto concreto quanto formado por uma mentalidade de percepções, comportamentos e crenças. Na sua obra *Construir e habitar* (2018), ele divide a cidade em duas camadas “*cit *” e “*ville*”, onde a primeira   a forma que se quer viver, os sentimentos de cada um em rela o aos vizinhos e aos estranhos, a sua vincula o com o lugar e a segunda   a forma como as cidades são construídas. Cada camada atua diretamente na outra.

  esta rela o que direciona a investiga o do estudo de caso desta pesquisa. Sendo assim, na primeira parte deste capítulo apresento a rela o entre cidade e memória, permeando o conceito de *Terrain vague*. A seguir esclareço a importância da dimensão humana na produ o de cidade e no processo de apropria o do espaço. E finalmente, baseada neste referencial teórico e metodológico, exponho os processos de apropria o do espaço e constru o de *Lugar*, através dos quais os usuários interferem ativamente no espaço urbano e criam rela es com esses ambientes, vinculado ao sentimento de pertencimento e identidade em locais públicos e de uso coletivo.

2.1. Cidade, espaços de memória

A relação que criamos com os espaços onde vivemos e realizamos nossas tarefas diárias são inevitáveis, visto que se instaura uma relação de troca entre o ambiente construído e o indivíduo. A filósofa Denise Jodelet (2002) estabelece uma relação entre as formas de habitar e as relações na cidade com a construção de identidade e história, pois a memória do grupo atribui sentido aos espaços de vida. A questão levantada por ela é como saber “em que condições a cidade pode parecer com um lugar que possa ser definido por seu caráter identificador; [...] que permita que seus habitantes se reconheçam e se definam por meio dele” (Jodelet,2002, p.33). Nesse sentido é necessário expor a relação entre a temporalidade e o desenvolvimento das cidades, tendo este desenvolvimento mais do que um presente voltado para o futuro, mas um futuro construído da memória do passado. O esforço desta dinâmica pretende envolver as pessoas em um processo temporal não destrutivo ou alienante.

Jodelet ressalta a questão da memória como um diálogo entre passado, presente e futuro, respeitando um presente que busca sua fundamentação no passado. Assim como o sociólogo Maurice Halbwachs, em “A memória coletiva” (1990) onde afirma que a maioria dos grupos materializa de algum modo sua forma no solo e reencontram sua lembrança coletiva no quadro espacial. Além disso, defende que os próprios objetos que estamos em contato diariamente também formam uma categoria de registro, como uma sociedade silenciosa, transmitindo sentimento de ordem e quietude. Nossas atividades, experiências e memórias se dão sempre em algum lugar e a memória coletiva se apoia em imagens espaciais. É natural que o grupo social reproduza a configuração material em que está inserido.

Como descrito anteriormente, a significação do espaço é marcada pela cultura e pela história, bem como, a significação subjetiva deriva de seus ocupantes a partir da biografia e história do seu grupo. Jodelet sintetiza essa relação na seguinte citação:

[...] os ocupantes de uma zona urbana, que são definidos por suas atividades e por seus traços sociais, culturais e étnicos, marcam socialmente o espaço. Os vestígios que nós podemos ler nas edificações ou nos lugares urbanos mantêm uma certa ideia de seu povo e de seus costumes. (Jodelet, 2002, p.39)

Esse cruzamento singular entre indivíduo e cidade passa por construções de sentido e significado, seja por experiência direta e funcional, mas também por valor simbólico, através da cultura, relações sociais e jogo de poder. Sennett (2020) afirma que o ambiente construído não é um mero reflexo da economia ou política, as formas do ambiente construído são resultados de uma vontade. A cidade é um lugar complexo, ambíguo e incerto, o que segundo ele favorece as contradições, porém tal complexidade enriquece a experiência. Ainda segundo o filósofo, “uma cidade é formada por diferentes tipos de homens; pessoas semelhantes não podem dar vida a uma cidade” (Sennett, 2020, p.17). E segue defendendo a preferência por uma cidade aberta com a possibilidade de ter múltiplas camadas, o que nos dá a sensação de desdobramento desse espaço, imprimindo nele um caráter particular.

A cidade aberta trabalha com sua complexidade, gerando experiências mais diversas e terreno para experimentações. Essa abertura no tempo está relacionada à forma como esses espaços vão evoluir e como seu uso mudará, porém, na maioria das vezes esse processo não pode ser previsto, pois, existe uma discrepância entre a maneira que as pessoas realizam suas tarefas e como ela poderia vir a fazer. Na cidade a diversidade é bem-vinda, “diferentes tipos de construção, pessoas e atividade, podendo parecer visual e socialmente uma mistura confusa, mas revelando a longo prazo mais resistente que um ambiente de espécie única” (Sennett, 2020, p.64).

Segundo Jodelet (2002), os vínculos existentes entre a aparência física de uma cidade e sua dimensão humana apresentam uma relação de representação de um estilo de vida, ambiente social e práticas sociais específicas de um grupo. Essas características levam a materialidade dos ambientes construídos e inscrições das características sociais dos habitantes, instaurando um quadro urbano com sua identidade, particularidades e valor físico. Nesse panorama temos a introdução do conceito de *terrain vague* estabelecido pelo arquiteto Ignasi de Solà-Morales. Tais espaços apesar de esquecidos na cidade, apresentam, de forma contraditória, como redutos de memória, uma conexão entre passado, presente e futuro, capaz de

estabelecer formas de vida sem ruptura, respeitando um presente que encontra sua base no passado. Compartilhando desse conceito, a arquiteta Andrea Borde sintetiza o significado e relevância dos *terrains vague* na seguinte citação:

Nesse contexto urbano contemporâneo esses terrenos seriam redutos de identidade, de liberdade e de memória para seus habitantes. Os *terrains vague* lidam com o tempo, ou melhor, com os tempos da cidade contemporânea. São brechas no tecido urbano a anunciar um descompasso entre eles e os processos de urbanização que atuam na cidade como um todo. Vagos, esses terrenos entram pelos tempos da cidade questionando prioridades de investimentos, identidades construídas e devires sonhados. (Borde, 2009, p.03)

Os *terrains vague* surgem como um ponto positivo, pois se mostram como espaços potenciais para apropriação urbana e possibilita encontros sociais. Esses espaços podem ser periféricos ou centrais, porém normalmente serão vistos como a expressão de modos de vida marginais, pois fogem a regras dos padrões normatizados dos espaços de uso públicos na cidade. Assim, não podemos entender arquitetura como a resolução de problemas pontuais, mas como um processo que impulsiona a identificação das pessoas com o espaço. Deste modo, segundo Pallasmaa (2017) “experiências arquitetônicas profundas são ações, não objetos. Como consequência dessas ações implícitas, a reação corporal é um aspecto inseparável da experiência da arquitetura” (p.96).

Em contrapartida, a arquiteta Andrea Borde (2009) também aborda outras questões relacionadas a produção de cidade, de modo a mostrar a falta de um acordo entre o planejamento urbano e seus futuros usuários. O resultado desta falta de coesão são vazios urbanos, que vem a ser:

Produtos dos processos de urbanização, mas também da ausência de planejamento e de características específicas a cada um deles, os vazios urbanos são áreas da cidade que espacializam as contradições sociais e econômicas produzidas por essas épocas de lógicas neoliberais: desvitalizações, desterritorializações, e, sobretudo, deseconomias urbanas. (Borde, 2009, p.01)

Tais espaços desprovidos de vínculo ou relação com o entorno levam a fragmentação do tecido urbano. Muitas vezes são gerados devido a uma falta de

entendimento da articulação de uma determinada área com o restante do tecido urbano. O problema transita entre diferentes escalas, seja mais local ou na cidade toda e entre diferentes relações, materiais e/ou imateriais.

Sendo assim,

A suposição inicial de que as intervenções urbanas são realizadas com o objetivo de promover a continuidade do tecido urbano nem sempre é verificada, seja pelos princípios adotados no projeto, seja pela alteração das forças sociais, econômicas e políticas no momento de implantação do projeto. (Borde, 2009, p.15)

Nesse sentido, o estudo de caso determinado para o trabalho será investigado com o foco no cenário após a ocupação, implantação dos viadutos de Madureira, visando enfatizar o processo de ativação urbana e construção de identidade a partir da experiência do usuário, de modo a mostrar como foi feita a costura no tecido urbano existente em Madureira.

É importante atentar-se que, enquanto a implantação dos pilares das infraestruturas de mobilidade gera uma desarticulação das atividades preexistentes, eles também criaram bases para novas articulações, através das calçadas construídas para proteger suas fundações. Jodelet (2002) enfatiza a importância na flexibilidade e em poder atribuir novos significados a espaços, monumentos e símbolos arquitetônicos do passado, pois isso permite uma afirmação e reconstrução identitária dos habitantes. Tuan (2015) também destaca a importância dos monumentos na criação da sensação de lugar pela sua própria presença física, pois apesar de ser um objeto no campo de visão, este parece criar sua própria ambiência. Os conceitos de ambos se tocam no grau de especificidade de um objeto. Pois, quanto mais específico e representativo, menor as hipóteses de se manter relevante temporalmente, “com o passar do tempo, a maioria dos símbolos perdem seu status como lugar e simplesmente obstruem o espaço” (Tuan, 2015, p.176).

Ainda sobre marcos na cidade, Yi-Fu Tuan destaca o fato da cultura afetar a nossa percepção sobre um objeto, pois estes podem ser admirados por algumas pessoas e nem serem notados por outras. Demonstra que qualquer aspecto da paisagem pode ter sua importância aumentada ou diminuída dependendo do interesse momentâneo das pessoas, sem que a identidade seja perdida integralmente. De qualquer forma, a memória coletiva funciona como um

mecanismo de defesa das identidades, preservação da memória de lugares, costumes, modos de vida e técnicas, visando a evolução social e material dos grupos sociais. “Uma cidade não se torna histórica simplesmente porque ocupa um mesmo sítio durante um longo tempo. [...] Uma cidade antiga guarda acervo de fatos nos quais as sucessivas gerações de cidadãos podem se inspirar e recria sua imagem de lugar” (Tuan, 2015, p.187). A investigação sobre a memória dos lugares contribui para o desenvolvimento de relações intergrupos de forma não conflitiva, pois quando se conhece dois grupos podemos criar pontos de encontro entre eles.

Retomando a relação entre o passado e nossas fundamentações para o futuro, de modo a fortalecer nossos sentidos, o passado precisa ser resgatado e tornado acessível, construções seguram o tempo. “A história tem profundidade e o tempo confere valor” (Tuan, 2015, p.205). No âmbito da arquitetura, para Tuan o arquiteto tem a função de criar uma imagem da cultura, um meio ambiente humano presente fisicamente, que deve expressar os padrões funcionais e rítmicos de um povo. Assim, “a arquitetura bem-sucedida cria a aparência daquele Mundo que é a contraparte do Eu” e busca visibilidade, “são tentativas de dar forma sensível aos estados de espírito, sentimentos e ritmos da vida diária” (Tuan, 2015, p.177 – 178). A maioria dos espaços não é simples criações estipuladas, eles são construídos para satisfazer necessidades práticas do cotidiano.

De modo a prosseguir com o debate relacionado a memória e espaços potenciais que apresentam, de certa maneira, diferentes camadas adquiridas ao longo do tempo devido a resquícios de vivências passadas. É necessário explicar qual categoria de espaço residual será trabalhado no texto, objetivando criar um embasamento teórico que será aplicado no estudo de caso. Nessa perspectiva, os espaços resultantes da fragmentação do tecido são:

Lugares aparentemente esquecidos, onde parece predominar a memória do passado sobre o presente. São lugares obsoletos nos que somente certos valores residuais parecem se manter apesar de sua completa desafeição da atividade da cidade. São, em definitiva, lugares externos, estranhos, que ficam fora dos circuitos, das estruturas produtivas. (Sola-Morales, 2012, p.04)

Normalmente esses espaços são consequências de atividades de terceiros, podendo ser as sobras de outros espaços utilizados ou resultado da interferência de

outros projetos, como implantação de viadutos, por exemplo. O que é importante ressaltar é que a não utilização desses espaços pode ser bastante prejudicial para manutenção da coesão da malha urbana, dado que configuram uma ruptura ou barreira no espaço. Segundo Sola-Morales (2012), esses espaços são “bordas carentes de uma incorporação eficaz, são ilhas interiores esvaziadas de atividade, são restos que permanecem fora da dinâmica urbana. Convertendo-se em áreas simplesmente desabitadas, inseguras, improdutivas” (p.10).

Tais vazios podem ser percebidos tanto como uma ausência, quanto como um espaço aberto a novas possibilidades. Visto que esvaziado, cabe ao projeto urbano participativo criar possibilidades de apropriação do espaço. Mais do que a reformulação de qualquer área, está a questão da identificação e a aproximação das pessoas com o espaço urbano público, pois “a estranheza dos homens e mulheres contemporâneos é a estranheza antes eles mesmos, sua radical impossibilidade de se encontrar, de se localizar, de assumir sua interioridade como identidade” (Sola-Morales, 2012, p.06).

É percebido o afastamento das pessoas do espaço público devido a diversos fatores. Esse processo de abandono das ruas da cidade está fortemente ligado a qualidade do espaço público, pois quanto menos as pessoas utilizam as calçadas, mais estas parecerão inseguras e vice-versa, como destacado por Jane Jacobs (2011). Deve existir algo que impulse e atraia os indivíduos a fazerem suas atividades no espaço público, proporcionando uma identificação ou vínculo com esses espaços.

Porém:

A governança da cidade parece se assemelhar cada vez mais a governança das empresas privadas, isto é, estar-se-ia diante de uma governança empreendedorista empresarial. Nessa perspectiva, o que estaria em foco não seria a cidade como um todo, mas os lugares, as áreas da cidade capazes de oferecer melhores retornos econômicos, não raros em detrimento dos seus outros espaços, muitas vezes em processo de decadência ou abandono. (Queiroz; Alvez; Gaffney, 2015, p.27)

Portanto, o fato de a cidade ser pensada como uma mercadoria com o objetivo de criar uma imagem de venda, pois “acima de tudo, a cidade tem de parecer um lugar inovador, estimulante, criativo e seguro para se viver ou visitar, para divertir-

se e consumir” (Queiroz; Alvez; Gaffney, 2015, p.26), muitos projetos são pensados e implementados de maneira pontual e restrita pela cidade.

Nesse sentido, a fragmentação da malha urbana é resultado da falta de pensamento holístico dos projetos urbanos, visto que são focados na resolução de um problema em detrimento das dinâmicas locais, gerando um descolamento entre os projetos e seus usuários. É como se esses projetos negassem ou não precisassem das cidades, cria-se uma relação de competição e não de complementariedade, o que prejudica as articulações urbanas. Ao desconsiderar as particularidades de cada área, esse processo gera uma instabilidade relevante na dimensão socioespacial e tende a subtração da vida pública nos espaços abertos, prejudicando a sociabilidade urbana, como o convívio comum e o contato com o outro.

A configuração material da cidade não deve ser vista como algo estável, mas sim como uma característica em constante transformação, pois está associada a sociedade que a detém, que no que lhe concerne é constituída como uma sobreposição de camadas ao longo do tempo. Seguindo este raciocínio, o espaço urbano não pode ser planejado de maneira rígida. Deve ser flexível para acompanhar a mutabilidade natural das atividades. Caso contrário, acontecerá o que estamos presenciando em diversos espaços da cidade, o simples abandono do que não funciona ou não consegue adequar-se aos novos ritmos impostos pela sociedade. Tais espaços programados não conseguem absorver todas as demandas das pessoas, dado que é impossível prever as atividades que acontecerão em determinados espaços, a relação com o espaço público pode ser resumida pela citação de Koolhaas (2014) “a nossa preocupação com as massas impediu-nos de ver a Arquitetura do Povo” (p.70).

Com isso, podemos concluir que os espaços gerados pela fragmentação do tecido urbano ocorrem devido à falta de compatibilidade entre as diferentes camadas da malha urbana. Como exemplo temos as áreas sob os viadutos que acabam tornando-se espaços hostis e inabitáveis, sem a possibilidade de apropriação, geralmente. Além da especulação de terrenos supervalorizados que se mantém fechados aguardando o melhor momento para investimento, tornando-se barreiras físicas e visuais na cidade.

É clara a preocupação com a subversão desses vazios, pois estes podem abrigar diferentes dinâmicas sociais, principalmente quando se tratam de áreas periféricas. No que lhe concerne, como já dito, os *terrains vague* apresentam um

forte contexto com o entorno, vivências e preexistências locais, por esse motivo é necessário um levantamento mais criterioso antes de qualquer intervenção para uma possível qualificação do espaço.

No subcapítulo seguinte, pretendo apresentar como a dimensão humana afeta e é afetada pelo ambiente construído, como meio de transformações de modos de vida e relações. Aprofundarei a questão em torno do caráter socioespacial da cidade, ligado a crenças, sentimentos e valores com a ideia de pertencimento e participação social.

2.2. A apropriação do espaço e a dimensão humana

A imagem arquitetônica relaciona nossa experiência do mundo com a experiência de nosso próprio corpo por meio de um processo inconsciente de internalização e identificação. As estruturas arquitetônicas reforçam nossa experiência real, da horizontalidade e da verticalidade, do próximo e do distante, do que está acima e do que está abaixo, do que está à direita e à esquerda. (Pallasmaa, 2017, p.94)

A forma que o indivíduo ou grupo interage com o espaço gera grande influência no ambiente urbano e vice-versa, “nós moldamos as cidades, e elas nos moldam” (Gehl, 2015, p.XI) como pontuado pelo arquiteto Jan Gehl (2015) no livro *Cidade para pessoas*. Ele defende que a cidade, assim como os livros, pode ser lida e interpretada a partir de uma linguagem própria, como o movimento e quantidade de pedestres em uma calçada, a presença ou ausência de comércios pelo caminho, a monotonia ou agitação das ruas durante os dias, entre outros. Essas características fornecem as ferramentas para ler uma cidade, entender suas estruturas, a capacidade de abrigar e estimular diversas atividades sociais, enfim, para conseguirmos classificar seus espaços como bons ou ruins.

Segundo o arquiteto Juhani Pallasmaa (2018), a arquitetura é a mediadora do indivíduo em relação ao mundo. A cidade é a materialização da própria sociedade, então o processo de construção da identidade do espaço está diretamente relacionado ao entendimento da importância do usuário na criação e manutenção do espaço urbano. Gehl enfatiza que o mais importante na cidade é a dimensão humana, a manutenção das dinâmicas sociais. São os encontros em *lugares* de vivência das relações cotidianas e como estes são estruturados que permite que essa dimensão não se perca. A cidade é o cenário e o pano de fundo do encontro das pessoas, é o *lugar* de reciprocidade que alimenta a vida urbana.

Nesse sentido, a imagem arquitetônica citada anteriormente não está ligada à projeção de significados específicos, mas evidenciam certas experiências, sentimentos e associações. Segundo a arquiteta Raquel Rolnik (1995), a cidade é uma obra que é feita coletivamente, desafiando a natureza, são resultantes de

trabalho e imaginação de um grupo. Assim como Tuan (2015) que defende a figura humana como dirigente e criador do mundo, não um mero objeto no espaço. O indivíduo ou grupo social, apenas pelo fato de estar presente no espaço, impõe um esquema, seja consciente ou inconscientemente.

A transformação de espaço em *lugar* está no domínio sobre esse espaço, na apropriação material e ritual do território. *Lugar*, também de acordo Pallasmaa em “Habitar” (2017), é um espaço dotado de memória afetiva, pertencimento e vínculo com seus usuários, onde as pessoas apresentam uma relação de proximidade parecida com a da própria casa. Assim, é estabelecida uma relação reciprocidade e complementariedade com espaço privados. Os indivíduos que usufruem e constroem esse espaço sentem-se como parte de algo maior, relacionado a sociedade como um todo. Tanto Tuan, quanto Jacobs incentivam a presença da diversidade, seja de tipos de pessoas, etnias, gostos, classes sociais e costumes, assim como a variedade construtiva, estabelecimentos, atividades e ambiências, gerando uma mistura e riqueza de experiência que estimulam o cenário urbano. No ambiente construído, a identidade se ancora nos vínculos estabelecidos com os espaços da cidade, como parte integrante do nosso cotidiano. Segundo Tuan (2015), “quanto mais diversificada for a cidade, mais humana ela será, na medida em que se entenda a coexistência” (p.XIII). A coexistência é a capacidade de abrigar e garantir as diversidades respeitando as identidades.

É evidente o paralelismo que existe entre a possibilidade de empilhar tijolos, definindo formas geométricas, e agrupar letras, formando palavras para representar sons e ideias. Deste modo, construir cidades significa também uma forma de escrita. (Rolnik, 1995, p.16)

O ato de construir ou intervir no espaço público é uma forma de se expressar no meio urbano. Quanto maior for essa possibilidade de construção, mais humano se torna o espaço urbano. Assim como, quanto mais diversos e de qualidade forem os ambientes construídos, mais diversa e equilibrada é a sociedade que a produz. A arquitetura e o urbanismo deveriam ser um rebatimento, não literal, das aspirações e necessidades da sociedade em um dado momento. A sua importância está mais que nas resoluções de problemas, está na criação de possibilidades que permitirão os indivíduos e os grupos o exercício de suas práticas sociais. Sennett (2020)

discorre sobre a relação entre o habitante e o arquiteto ou planejador urbano. Na sua concepção deve ser estabelecida uma relação de parceria, ambos analisando criticamente como se vive e como constroem. Desta forma é considerada a memória coletiva e incentivada a criação de novos mapas mentais e significação para um determinado espaço. De acordo com Rolnik (1995) a arquitetura acaba se tornando receptáculo e abrigo das pessoas e uma forma de registro dessa sociedade no tempo.

A remodelação do espaço através da apropriação urbana, de modo a caracterizar a área e aproximá-la dos seus usuários, pode ser comparada com o ato de escrita de um novo texto, sem desconsiderar o que foi impresso antes. Por esse motivo é observado todo o esforço na preservação da memória coletiva para legitimação das bases históricas do grupo em questão. “É como se a cidade fosse um imenso alfabeto, com o qual se montam e desmontam palavras e frases” (Rolnik, 1995, p.19). Ser cidadão significa atuar efetivamente na vida política da cidade, é representar e ser representado no espaço público. Além disso, como destacado por Rolnik, a cidade é o tipo de espaço que tem a função de abrigar e comportar pessoas, criando possibilidades de encontros, debates e experiências coletivas, potencializando sua produção.

É importante deixar claro como a atuação das pessoas variam conforme os diferentes lugares na cidade. E por décadas, como ressaltado por Gehl (2015), a dimensão humana é desvalorizada no planejamento urbano, muitas vezes perdendo a disputa com o crescimento impetuoso do tráfego de veículos. Também salienta influência das ideologias modernistas que geraram espaços públicos de baixa eficácia para pedestres, por priorizar a lógica dos veículos. Sem falar que a própria relação entre espaço comum e edifícios está cada vez mais frágil. Durante esse processo, os edifícios e condomínios tornaram-se cada vez mais isolados, autossuficientes e indiferentes com a participação na dinâmica social.

A articulação das relações sociais funciona a partir da percepção das funções que cada pessoa exerce em um lugar e em um determinado momento, seja consciente ou inconscientemente. “É como se a cidade fosse demarcada por cercas, fronteiras imaginárias, que definem o lugar de cada coisa e de cada um dos moradores” (Rolnik, 1995, p.45). O ato de apropriação está conectado à luta pelo espaço urbano, à reconquista de espaços na cidade, à reafirmação de uma identidade coletiva no espaço concreto. Nesse sentido, também se aproxima dos conceitos de personalidade e caráter propostos por Sennett, onde o primeiro está relacionado a

algo da criação do próprio indivíduo e o segundo está mais ligado ao grupo, constituído pelas crenças e comportamentos comuns a todos.

Ao analisarmos a cidade e a sociedade contemporânea podemos perceber uma forte relação entre a segregação espacial, a intervenção reguladora do Estado, a luta pelo espaço público, assim como a representação do usuário como peça principal na manutenção da memória coletiva e do espaço urbano. Para Gehl (2015), “deve-se destacar, como objetivo-chave para o futuro, um maior foco sobre as necessidades das pessoas que utilizam as cidades” (p.6). Ele também defende um posicionamento tanto dos urbanistas quanto dos planejadores urbanos em prol de uma política urbana integrada, que privilegie as áreas de pedestres, de modo a desenvolver cidades vivas, seguras e sustentáveis. Destacando a função social do espaço da cidade como local de encontros de pessoas e manutenção de uma sociedade mais democrática e diversa. Jan Gehl resume o seu pensamento quanto aos espaços da cidade e a dimensão humana com a seguinte citação:

Resumindo, uma preocupação crescente com a dimensão humana no planejamento urbano reflete uma exigência distinta e forte por melhor qualidade de vida urbana. Existem conexões diretas entre as melhorias para as pessoas no espaço da cidade e as visões para obter cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. (Sennett, 2020, p.7)

A partir disso, habitar além de se mostrar presente no espaço físico, está relacionado a como o habitante influencia o espaço e como o este se acomoda no habitante, sendo assim, segundo Pallasmaa (2017) o “lugar se converte em uma exteriorização e uma extensão de seu ser, tanto do ponto de vista físico quanto do mental” (p.8 – 9). Nesse cenário, Gehl também defende que o espaço urbano, o ambiente construído, assim como o seu planejamento influencia diretamente no comportamento humano e nas formas de funcionamento das cidades.

A relação de mutualidade e troca percebida no espaço, está diretamente ligado a dimensão humana e a qualidade da vida urbana, a criação de possibilidades para livres articulações. Cidades como Copenhague são provas de que ao melhorar as condições para os pedestres resulta, essencialmente, em novos padrões de usos e mais vitalidade no espaço urbano. Isso acontece porque é estabelecida uma relação dinâmica e complementar entre o uso do espaço público pelas pessoas, a qualidade

desse espaço e a preocupação com a dimensão humana. Esse efeito é sentido em diversas escalas, desde a do pedestre até a mais geral que engloba a cidade na totalidade.

É do conhecimento de todos que o planejamento físico pode influenciar consideravelmente o padrão de uso e às áreas urbanas específicas. A programação do espaço e o projeto regulador é rígido quanto às atividades que serão permitidas, devido a uma tentativa de previsão delas. A falta de flexibilidade também dificulta os usos, bem como, as adaptações necessárias para manutenção das dinâmicas sociais que se encontram em constante mudança ao longo do tempo. Um *lugar* dinâmico e saudável consegue abrigar diversas atividades e se beneficiar com elas.

Segundo Gehl, dentre essas atividades temos as necessárias que são “partes integrantes, não opcionais, do dia a dia, nesse caso, não se tem opção” (p.18), como exemplo temos as idas para o trabalho e escola; as atividades opcionais que são “divertidas e de lazer. A qualidade da cidade é uma condição decisiva para esses importantes grupos de atividades” (p.18) como ida à praia ou parques; e as atividades sociais que “incluem todo tipo de contato entre as pessoas e ocorrem em qualquer lugar onde existam pessoas nos espaços da cidade”, até porque o simples fato de ter pessoas já é motivo para atração de mais pessoas. Para Gehl o pré-requisito para uma boa vida urbana é a possibilidade de caminhar, para que as pessoas possam se encontrar.

De maneira geral, quando maior for o esforço em regular e formalizar o espaço, maior será a perda da essência, da cultura e da qualidade de representar a sociedade através da construção. Pois “o espaço pessoal expressa a personalidade para o mundo exterior, mas, de modo igualmente importante, reforça a imagem que o morador tem de si mesmo e materializa sua ordem do mundo” (Pallasmaa, 2017, p.21). De acordo com Sennett (2020) o processo de apropriação do espaço não é apenas físico, mas envolve um processo vital das pessoas que participam, podendo ser considerado um produto da natureza, particularmente da natureza humana.

A arquitetura pode tanto tolerar a estimular a personalização quanto reprimi-la. Podemos distinguir entre uma arquitetura que acomoda e uma arquitetura que rejeita. A primeira favorece a reconciliação, a segunda tenta impor uma ordem arrogante, divisível e intocável. A primeira se baseia em imagens que estão profundamente arraigadas em nossa memória coletiva, ou seja, na base autenticamente

fenomenológica da arquitetura. A segunda manipula imagens que podem até chamar a atenção e estar na moda, mas que não incorporam a identidade, as memórias e os sonhos pessoais do habitante. (Pallasmaa, 2017, p.36)

O processo de construção da identidade do espaço está na aproximação do indivíduo com o urbano, está na quebra da relação entre público e privado. O espaço público deixa de ser visto como o outro, fora da sua área de responsabilidade e passa a ser compreendido como uma parte da cidade que reside em nós. Todos os espaços visitados tornam-se parte de nossa identidade e consciência. Desse modo, *lugar* se estrutura baseado em significados e valores nele refletidos pelo indivíduo ou grupo. É a experiência vivida, é o que dita a singularidade desse espaço perante outros, interpretada pela memória e pelos conteúdos empíricos do usuário, coexistindo com as identidades coletivas e seu entendimento de sociedade. Segundo Gehl (2015), um espaço público democrático e bem-organizado garante acesso e oportunidades de expressão de diversos grupos da sociedade e liberdade para atividades alternativas, promovendo o encontro de diferentes grupos sociais, independente de idade, renda, status, religião ou etnia.

A cidade [...] é um instrumento de função metafísica, um instrumento intricado que estrutura poder e ação, mobilidade e troca, organizações sociais e estruturas culturais, identidade e memória. Constituindo, sem dúvida, o mais significativo e complexo artefato humano, a cidade controla e atrai, simboliza e representa, expressa e oculta. Cidades são escavações habitadas da arqueologia da cultura, expondo o denso tecido da vida social. (Pallasmaa, 2017, p.47)

Resumindo, o processo de apropriação dos espaços é contrário a padronização e homogeneização da cidade, evidencia a importância de manter as distinções de significado e particularidades de cada lugar, de modo a potencializar as qualidades da experiência do usuário no espaço. Assim como a arquitetura tem a função de mediação entre o mundo e os indivíduos, proporcionando um entendimento geral da nossa condição existencial e de manutenção do espaço urbano. Por esse motivo, de acordo com Pallasmaa (2017), estabelecemos, consciente ou inconscientemente, uma relação dialética e de reciprocidade com o ambiente construído a nossa volta. Dessa forma, não é possível escapar do rebatimento entre o Eu e o *lugar*. “Sou o espaço onde estou” (Pallasmaa, 2017, p.98).

No subcapítulo seguinte, pretendo aprofundar a questão da transição categórica de um espaço qualquer no tecido urbano até se tornar o que podemos chamar conceitualmente de *Lugar*, que segundo Pallasmaa é um espaço impregnado de memória coletiva e identidade, apresenta uma dimensão simbólica e subjetiva. O foco é definir um posicionamento profissional que deve compreender o espaço urbano a partir de um componente mais humano. Por esse motivo, nesse capítulo serão trabalhados os conceitos de *lugar* e pertencimento.

2.3. “De espaço a *Lugar*”

Como falado anteriormente, a apropriação urbana, assim como processo de construção da identidade de um espaço, é algo feito no tempo. E por esse motivo ocorre em “etapas”, onde é necessária a experimentação constante do espaço para entendimento de suas especificidades, sejam elas materiais ou não. Nesse contexto encontra-se a ideia de construção de *lugar*, como o objetivo de todo o processo de apropriação e identidade.

O sociólogo Richard Sennett (2020) demonstra a distinção entre *lugar* e espaço. Para ele a diferença está justamente na ligação que estabelecemos com o ambiente construído. Enquanto espaço é simplesmente onde nos movimentamos, *lugar* nós habitamos. O que determina essa diferença é a velocidade, pois quanto mais rápido nos deslocamos, menos consciência temos das particularidades do ambiente. Resumindo, os indivíduos se movimentam no espaço e habitam o *lugar*. A rapidez reduz o sentimento de habitar, conhecê-lo intimamente, ou estaríamos apenas transitando.

O geógrafo Yi-Fu Tuan (2015) também faz suas considerações sobre *lugar*, no seu caso a relação é feita com o tempo, como movimento ou fluxo. Primeiramente é enfatizado que a afeição por um *lugar* é uma função do tempo, captado na frase “leva tempo para conhecer um lugar” (p.193). Raramente a afeição de uma pessoa por um lugar é obtida de passagem. Gradualmente nos familiarizamos com o *lugar*, ou seja, cada vez mais o consideramos conhecido. Por exemplo, quando mudamos para uma nova residência, muitas vezes a primeira sensação é de estranhamento. Com o tempo, vamos nos familiarizando com os espaços, conhecendo suas silhuetas e especificidades, enquanto são feitos registros e marcação da nossa existência. Aos poucos esse espaço adquire nossas características pessoais, ganha identidade e com as experiências vividas, conquista a nossa afeição.

Conforme mencionado por Tuan (2015), apesar da simplicidade arquitetônica da casa, este espaço é considerado *lugar*. Essa afirmação enfatiza o fato de *lugar* não ter a ver com complexidade construtiva ou notoriedade visual. *Lugar* envolve

vivência, sentimento, memória e atividades praticadas no local. Está no campo do simbólico, subjetivo e pessoal. Por se tratar de algo particular, um mesmo *lugar* pode ser muito significativo para alguns e pouco atrativo para outros. Isso acontece, pois, os *lugares* são conhecidos emocionalmente e não visualmente. Além disso, o reconhecimento ou representação de *lugar* não está relacionado apenas a uma demarcação no espaço físico, mas também no contato com outros indivíduos. Remete ao sentimento de singularidade e de identidade devido à comparação e contraste.

Lugar estabelece uma relação com o passado, é o tempo tornado visível, como um espaço de lembranças. “Lugar é um mundo de significados organizados” (p.193). Na opinião dele, também é meta e está no futuro, é um objetivo a ser alcançado. É um caminho com pausas ao longo dele, que juntos constituem algo maior, o lar. Essas pausas são etapas, momentos para organização e reflexão. Nesse sentido, Tuan afirma que o próprio caminho adquire uma dimensão de lugar devido à densidade de acontecimentos, significados e estabilidade.

O que nos remete ao sentimento de pertencimento, como explicado por Tuan (2015), é outro processo que leva tempo, é um tipo de conhecimento subconsciente. São experiências, na maioria das vezes, efêmeras, porém repetidas dia após dia e ao longo de anos. É uma combinação de vistas, sons, cheiros em consonância com ritmos naturais e artificiais, que gradualmente se torna familiar.

A partir disso, ao direcionarmos nosso olhar para o espaço urbano, podemos ver a interação entre diferentes atividades e elementos construtivos que se articulam como uma rede. Capaz de vincular diversas pessoas de grupos heterogêneos em torno de um bem comum, a ativação urbana. Também é necessário enfatizar que a apropriação urbana é uma construção social, feita a partir da interação entre indivíduos, da relação do sujeito ou grupo com o espaço de vida, atividades sociais, costumes e ritos. Como se ancora na dimensão humana da cidade, portanto, é mutável e deve acompanhar e se adaptar às mudanças do grupo local.

Questões como a convivência ou as relações estabelecidas entre as pessoas, as formas de sociabilidade, os fluxos, o entorno, a reflexão sobre problemas cotidianos, as diferentes formas de interagir com o espaço público e a cultura podem impactar e gerar diversas maneiras de apropriar um mesmo espaço. De acordo com Tuan, a cidade é um *lugar* por excelência, devido à concentração de significados

atribuídos por todos seus habitantes. Possui diversos símbolos e marcos visíveis, consequentemente, a própria cidade se torna um símbolo.

Aqui, não há um único espaço (como se acredita em geral), porém milhares, tantas quantas as sociedades humanas, porque não existiu sociedade que não produzisse, moldasse, delimitasse seu espaço, desde os bororos, outrora em suas florestas, até hoje, nós mesmos, com nossa pretensão de instaurar um único espaço, o nosso, excluindo (e destruindo) qualquer outro. (Segaud, 2016, p.15)

O espaço habitado é constituído a partir das identidades coletivas e moldado conforme as aspirações do grupo social. É uma forma de externalizar as necessidades, relações e cultura de indivíduos que compartilham os mesmos modos de vida, costumes, tradições e práticas sociais. Para Jodelet (2002) a memória dos lugares não é nada óbvio, é necessário a participação daqueles que a buscam, nela se encontram e a constroem. Por esse motivo, tal espaço deve analisado sob uma perspectiva socioantropológica, para entender as dinâmicas e interações tanto entre as pessoas quanto delas com o espaço. A busca por uma relação e análise mais próxima do espaço e de seus usuários é justamente para a elaboração de um projeto que possa revelar as características preexistentes que tornam essa área diferenciada.

Entende-se que essa abordagem se baseia no postulado de que o “espaço” não é uma noção homogênea, mensurável, existente *a priori*, independentemente das culturas, dos tempos históricos e das representações que uns e outros fazem dela. (Segaud, 2016, p.20-21)

Esse esforço contraria o processo de padronização das cidades devido à globalização que gera a uniformização dos espaços e dos modos de vida. Além disso, a apropriação urbana, como processo de ativação, pode intervir ativamente nos espaços de uso público possibilitando uma costura com o restante do tecido urbano. O espaço não é neutro e o meio não é somente uma base, é o indivíduo que o humaniza, as sociedades que o especializam, atribuem-lhe uma ordem que está relacionada, principalmente, com a cultura e com as ações cotidianas, seja consciente ou inconscientemente.

Assim,

O espaço então é interrogado como receptáculo ou catalizador das práticas domésticas, e sua tecnicidade não é mais apenas questionada como objeto produzido, mas também como dispositivo espacial ajustado ou não às práticas e ao universo das representações do sujeito envolvido [...]. A elaboração do levantamento e a seleção dos objetos flagrados pela foto são operadas em função de uma grade de leitura cruzada das entrevistas e do espaço observado, procedimento que requer a dupla capacidade de ler o espaço material e interpretar a palavra registrada. (Segaud, 2016, p.45)

O espaço habitado faz parte da estrutura social, por isso, é estruturado, percebido, vivido e representado por uma sociedade, em um determinado período. Dessa forma, é aberto o universo das práticas e dos usos do espaço à investigação. O ato de apropriar-se do espaço está relacionado à dominação do mesmo para a ocupação das pessoas ao transformar espaços comuns, monótonos e vagos, em *lugares* diferenciados com a identidade impressa no espaço. Além disso, a apropriação é a materialização e a preservação da história no tempo ao torná-la visível, proporcionando estímulo e inspiração para futuros usuários. Sendo assim, segundo Pallasmaa, “Aquele que não consegue se lembrar, tem muita dificuldade para imaginar, pois, a memória é o solo da imaginação. A memória também é o terreno da identidade das pessoas: somos o que lembramos” (Pallasmaa, 2018, p.16). Consequentemente, se apropriar é dominar um espaço a partir da execução de práticas cotidianas.

O meio através do qual experimentamos e vivenciamos a cidade ordena-se pelos significados, intenções e valores projetados por nós mesmo, ou seja, é devolvido ao usuário a função ativa na construção do espaço urbano. Apropriar é evidenciar um processo que dá sentido ao seu “habitat”. Isto é:

A experiência de um lugar ou espaço sempre é uma troca curiosa: à medida que me assento em um espaço, o espaço se assenta em mim. Vivo em uma cidade, e a cidade vive em mim. Estamos em constante intercâmbio com nossos entornos; internalizamos o entorno ao mesmo tempo que projetamos nossos próprios corpos – ou aspectos de nossos esquemas corporais – no entorno. (Pallasmaa, 2018, p.25)

Perante a sociedade, as formas de habitar e sua localização dizem muito sobre os usuários, da mesma forma como os espaços na cidade dizem sobre a sociedade e as relações sociais. É a partir da leitura das dinâmicas observadas no campo que serão feitas as relações e vínculos estabelecidos com os grupos sociais. Assim, “ler o espaço permite uma construção, uma interpretação da sociedade, a descrição de um verdadeiro estado social” (Segaud, 2016, p.105). Concluindo, o que podemos observar em diversas áreas na cidade é que muitos *lugares* significativos para um grupo não são necessariamente visíveis e representativos para outros. A arte, arquitetura, cerimônias e ritos podem influenciar na leitura desses locais. Segundo Tuan, *lugares* humanos tornam-se palpáveis devido à dramatização das aspirações, necessidades e atividades cotidianas funcionais da vida pessoal e do grupo.

Quando é estabelecida uma relação de identidade com o espaço, a modificação do meio é dada de maneira voluntária e constante. Uma espécie de manifestação através de práticas críticas que se colocam em diversas escalas, desde a escala do pedestre até a totalidade do espaço urbano. As sociedades estão em constante mutação e cabe às cidades acompanhá-las. Apesar de não sabermos onde essas transformações vão nos levar, que tipo de uso e atividades vão produzir, cabe a nós, profissionais, analisarmos como o ambiente construído será afetado por essas transformações. De modo a criar possibilidades para que essas expressões sejam feitas de maneira a beneficiar as articulações entre as pessoas e destas com a cidade.

Tendo dito isso, no próximo capítulo, será feita a observação e análise do campo. O estudo de caso em questão são os baixios de viaduto Prefeito Negrão de Lima e Silas de Oliveira, ambos em Madureira. A análise ancora-se nos conceitos já trabalhados. O objetivo desta análise é o entendimento das dinâmicas e atividades praticadas no espaço, de modo a gerar uma articulação de categorias de análise que auxiliem a leitura desses padrões de apropriação.

3. Por que Madureira?

Nesse capítulo será realizada uma reflexão e análise baseada no trabalho de campo sobre os conceitos abordados na pesquisa. Refere-se à observação e documentação de experiências e ponderações a partir de atividades cotidianas praticadas no espaço público urbano. Dessa forma, desenhou-se a opção pelo tema a partir da imersão e vivência experimentada na área da pesquisa, processo em que todos os indivíduos, trabalhadores e moradores, contribuíram ativamente para a leitura dos espaços a serem estudados. Assim como levantado por Yi-Fu Tuan (2015), a cidade por si só é um abrigo de signos e significados, além de uma forma de registro das identidades e modos de vida dos povos que a habitam.

Conseqüentemente, o ambiente construído que vivenciamos é resultado de um longo processo de construção física e imaterial, ainda em curso. Nesse sentido, a cidade não é estática, mas um fenômeno em constante transformação. Durante o seu processo de urbanização, são verificadas adaptações e readaptações de seus espaços, normalmente, com o objetivo de satisfazer às necessidades humanas.

Atualmente, foram levantados diversos debates acerca do funcionamento das cidades e como os grupos sociais são afetados. Gehl (2015), também discorreu sobre o assunto ao citar que o planejamento urbano pode influenciar diretamente o padrão de uso em regiões e áreas específicas. O uso das ruas pelas pessoas é uma questão de trabalhar a dimensão humana e lançar pontos de atração. O interesse por investigar as relações das pessoas com o espaço urbano depara-se com questões relacionadas à articulação desses espaços com as infraestruturas, principalmente, aquelas ligadas à mobilidade urbana. É inevitável que também surja debates referente às desapropriações, remoções, demolições e todas as influências dessas grandes obras na vida da população.

Nesse cenário, a proposta é a avaliação sobre a forma que a população reage à desarticulação da malha urbana. Muitas vezes as soluções oferecidas pelo planejamento urbano desconsideram o modo de vida dos habitantes, em detrimento da preservação de suas identidades, construídas por várias gerações. Assim, o trabalho se ancora no levantamento das transformações registradas em uma área

específica da cidade do Rio de Janeiro, o bairro de Madureira. Pois, este apesar de ser um bairro já consolidado, vem sofrendo inúmeras alterações no seu tecido, onde a mais recente foi a implantação do corredor Transcarioca (2012), durante o período de grande investimento do governo devido à realização das Olimpíadas em 2016. Esse processo de reestruturação da cidade segue acarretando profundos impactos na articulação da malha urbana, que resulta em diversas alterações do espaço urbano e apresenta a apropriação dos espaços, por parte dos habitantes e usuários do bairro de Madureira, como uma forma de reação e manutenção de sua memória coletiva e identidade.

É importante ressaltar a dimensão da via expressa, uma infraestrutura que corta 27 bairros, fazendo a ligação da Barra da Tijuca com o aeroporto Galeão, localizado na Ilha do Governador. A intenção é possibilitar uma análise sobre a relação do planejamento urbano, a identidade local e a oportunidade de construção de outras identidades, em função das transformações observadas devido a novas dinâmicas nos espaços urbanos. A representação e registro no ambiente construído apresentam uma significativa influência na memória coletiva, em virtude das questões culturais que resistem e permanecem no espaço, contribuindo para a afirmação da identidade predominante. Essas dinâmicas sociais acontecem em locais onde a vida cotidiana se manifesta. Para Gehl (2015), é o ambiente urbano que garante espaço para as principais relações sociais e encontros.

3.1. Observando o bairro de Madureira: histórico, cultura e dia a dia

O bairro de Madureira, situado na Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro, foi escolhido, assim como as áreas a serem analisadas, pois, apesar de tratar-se de um bairro tradicional já consolidado, este vem sofrendo inúmeras alterações no espaço físico. Seja pela construção de um dos maiores parques da América Latina e o 3º maior da cidade, o Parque Madureira (2012) e/ou pela implantação do viaduto e dos corredores da Transcarioca (2012), durante o período de preparação para recebimento das Olimpíadas 2016. Além das constantes transformações de outros espaços não projetados e pela grande oferta de atividades e programas. A imagem a seguir mostra a demarcação do bairro de Madureira, os bairros próximos e a conformação do relevo:



Figura 2: Mapa demarcação do bairro de Madureira e entorno. Fonte: Google Maps (2020)

A população do bairro de Madureira é composta basicamente pela classe média e média baixa, contando ainda com algumas comunidades carentes. O bairro está localizado da Área de Planejamento 3 (AP3) que segundo dados disponibilizados no site Rio.gov, apresenta o maior contingente populacional (40,2%) e a maior quantidade de moradores de favelas (49,9% da cidade). Apesar disso, o bairro de Madureira foi considerado pela pesquisa de IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) como uma das regiões de alto desenvolvimento (0,834) da cidade do Rio de Janeiro, segundo dados do site da Prefeitura. A AP3 recebeu um fluxo migratório de 72.568 pessoas entre 1991 e 2000, quase um terço (32%) do total de migrações do município.

Tais informações contribuem para a alta densidade construtiva e demográfica do bairro, consequentemente com áreas naturais e arborizadas reduzidas. De acordo com dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), no ano de 2000 sua densidade era de 18.008 mil habitantes/km² e no ano de 2010, 18.890 mil habitantes/km². A densidade populacional média de habitantes por hectare do bairro de Madureira é de 13,22%, enquanto na cidade do Rio de Janeiro é da ordem de 5,14%. Para demonstrar a alta densidade construtiva do bairro foi elaborado um mapa de cheios e vazios, onde fica claro a baixa existência de espaços não construídos na área de Madureira.



Figura 3: Mapa Cheios e vazios. Fonte: Acervo pessoal (2020)

Na região de Madureira, no início do século XIX, havia muitas propriedades rurais, dentre elas a Fazenda do Campinho, situada na Freguesia do Irajá, cujo proprietário era o Capitão Francisco Ignácio do Canto. Após sua morte, a fazenda foi arrendada pelo boiadeiro Lourenço Madureira que colaborou para o desenvolvimento local. Neste período, ainda eram utilizados cavalos como meio de transporte. Só a partir de 1858 os trilhos da Central do Brasil foram construídos no bairro vizinho, Cascadura. Após quase 4 décadas, em 1896 foi inaugurada a primeira estação de Madureira, nome dado em homenagem ao boiadeiro. A partir de 1916, deu início a substituição dos bondes de tração animal pelos elétricos, tendo sua conclusão em 1937.

O encontro de diversos meios de transporte público como as linhas de ônibus, estações de trem e Bus Rapid Transit (BRT) são notórios até hoje em dia. Além da variedade de estabelecimentos comerciais, considerado o segundo polo comercial e 58º centro econômico da cidade e o maior do subúrbio, atraindo pessoas de diversos pontos da cidade. Alguns fatores que contribuíram para que Madureira se consagrasse como polo comercial do Rio de Janeiro, foi a construção de um Mercado, em 1959, que ficou conhecido popularmente como Mercadão de Madureira.

Até os dias atuais o Mercadão de Madureira exerce papel fundamental na construção da imagem do bairro, devido a sua popularidade e grande valor comercial, pois atrai pessoas de diversos lugares da cidade. O movimento de clientes é alto e constante durante diariamente da semana, apesar de se tratar de um comércio formal, o Mercadão estabelece grande relação com as calçadas do entorno e com os comerciantes informais. Outro ponto que favorece o fluxo de pessoas é a sua localização próxima à estação de trem Mercadão de Madureira e a estação do BRT Mercadão, além de inúmeros pontos de ônibus próximo às suas entradas. Nas fotos a seguir podemos ver o intenso movimento de pessoas e presença de ambulantes próximo às suas entradas.



Figura 4: Entrada Mercadão de Madureira pela Av. Min. Edgard Romero. Fonte: Acervo pessoal (2021)



Figura 5: Entrada Mercadão de Madureira pela rua Conselheiro Galvão



Figura 6: Fluxo de pessoas dentro do Mercadão de Madureira

Fonte: Acervo pessoal

Além disso, o bairro abriga o primeiro patrimônio imaterial do Estado do Rio de Janeiro tombado, o Jongo da Serrinha, no morro da Serrinha. Esta é uma organização não governamental que promove ações que integram cultura, memória, desenvolvimento social e renda. Como já falado anteriormente, Madureira teve seu desenvolvimento influenciado pela implantação da estrada férrea e inauguração de sua primeira estação em 1890, que estimulou a ocupação do vetor de expansão da cidade direcionada às áreas suburbanas. Devido esse processo, a disposição das construções é linear ao longo da ferrovia, com maior concentração próximo às estações.

A partir de 1960 o bairro teve um crescimento significativo. Diversos fatores contribuíram para esse acontecimento como: a sua localização próxima a uma área bastante povoada com outra em processo de expansão e precária de serviços para atender ao incremento populacional em processo. Outro ponto é localização geográfica, pois o bairro está numa área de estrangulamento do relevo (entre os morros de Inácio Dias e Juramento), cortado por dois ramais ferroviários (Estrada de Ferro Central do Brasil e Linha Auxiliar) com suas respectivas estações — Madureira e Magno —, servindo como ponto de transferência entre elas. Dessa forma, a conformação do relevo, as barreiras criadas pelas infraestruturas de mobilidade, linha férrea e os viadutos, e o forte eixo comercial, resultaram na atual setorização dos usos e atividades do bairro, como representado no mapa a seguir .

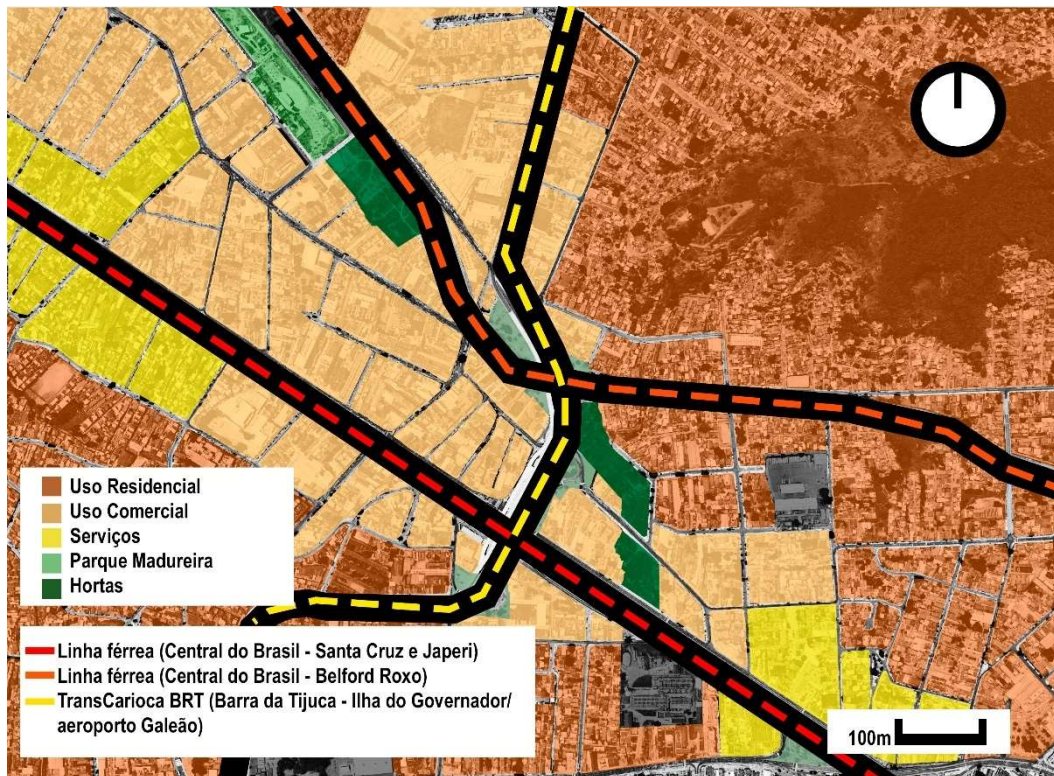


Figura 7: Mapa de usos e atividades. Fonte: Acervo pessoal (2020)

Acrescenta-se aos aspectos apresentados anteriormente, a posição de centralidade na cidade, visto que a área tem um comércio importante, principalmente para a região da Baixada. Também foi observado temporalmente que os espaços no entorno das estações sofreram mudanças significativas, construções residenciais transformaram-se em comerciais, de modo a se beneficiar do fluxo de pessoas constante na área. Sobre o comércio, é possível verificar uma relação de complementariedade entre o comércio formal e informal, as calçadas são

invadidas pelas barracas de ambulantes e pela projeção das lojas, como observado em registros fotográficos feitos na principal via do bairro, a Estrada do Portela.



Figura 8: Relação entre comércio formal e informal próximo a passarela de acesso estação de trem Mercado de Madureira



Figura 9: Ambulantes e farmácia na Estrada do Portela

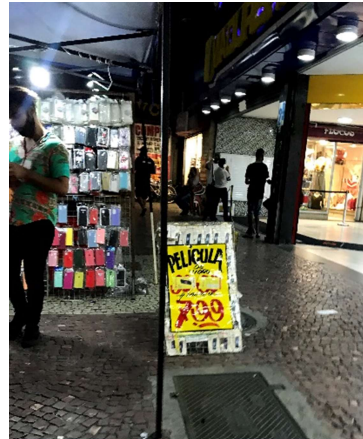


Figura 10: Ambulantes próximos a entrada do Centro Comercial de Madureira

Fonte: Acervo pessoal (2021)

Definitivamente, o bairro é importante para a cidade, podendo ser considerado um subcentro regional, devido as suas dinâmicas sociais, culturais e comerciais, além de estabelecer uma relação de contato entre a zona urbana e a zona suburbana. Conforme o art. 56 da Lei de Uso e Ocupação do Solo da Cidade do Rio de Janeiro a centralidade urbana é “a qualidade de um espaço para o qual convergem e onde se articulam funções e fluxos estruturadores do ambiente urbano e exerce atração sobre os demais espaços da cidade, em diferentes graus ou hierarquias”. Por esse motivo, a concentração e a diversidade de usos e atividades econômicas, oferta de transportes e à acessibilidade, disponibilidade de infraestrutura, concentração e à disponibilidade de empregos, oferta habitacional incluindo a de interesse social, contribui para a economia da cidade. Nesse contexto, a Secretaria Municipal de Urbanismo classifica o bairro de Madureira “Centro de Alcance Municipal e Intermunicipal”.

Vale a pena ressaltar que a formação de novas centralidades tem um rebatimento na forma urbana, não estando relacionado apenas a acumulação de capital. Aspectos como modo de vida, cotidiano e representatividade do espaço urbano também influenciam nessa dinâmica. Nesse sentido, as questões sobre as centralidades estão relacionadas a reprodução da vida cotidiana, as identidades locais, ligados a apropriação do espaço e construção de *lugar*, baseado também em

questões simbólicas e subjetivas, e não só aspectos econômicos. Juntos, as centralidades, sua população e usuários nos revelarão dados referentes à cultura, tradições, identidades locais, pontos que se mostram bastante relevantes quanto à construção do ambiente urbano.

Dessa forma, através da observação do local e das atividades dos usuários, compreendemos como se estabelece a relação entre os espaços públicos residuais e a implantação das infraestruturas de mobilidade que cortam o bairro de Madureira, assim como as passagens, as travessias e as apropriações, destacando-se no contexto da cidade. É dada ênfase no vínculo entre os usuários e os espaços residuais dos baixios de viadutos. Assim como as passarelas, passagens e rampas que extrapolam a sua função como espaços de circulação, assumindo papel fundamental na construção da imagem desses lugares e costura com o restante do tecido urbano. O comércio, por exemplo, está presente em todo o território, seja pelas calçadas, sob os viadutos, próximos às estações de trem e BRT, inclusive em suas passarelas de acesso. Os fluxos de pessoas derivados dessa atração comercial, de atividades e entrelaçamento de diferentes pontos modais resultam em um constante e intenso movimento nesses espaços, como podemos ver nas imagens a seguir .



Figura 11: Passarela de acesso à estação de trem Madureira



Figura 12: Comércio próximo a estação de trem Mercadão de Madureira



Figura 13: Vista do comércio no início da Estrada do Portela

Fonte: Acervo pessoal (2020)

Madureira representa um importante ponto de encontro na cidade, influenciando não apenas os bairros do subúrbio e Zona Oeste, mas também bairros da Baixada Fluminense, tais como, Nova Iguaçu, Duque de Caxias, São João de Meriti e Belford Roxo. Assim, o bairro confirma sua característica de centralidade através da acessibilidade, grau de influência e disponibilidade de serviços. A

construção de novas pistas de rolamento, viadutos e passarelas, tal qual a adequação dos espaços existentes foram necessários para integrar todo o sistema modal que já funcionava no lugar — estação ferroviária e terminal rodoviário — de modo a incorporá-la ao novo sistema BRT. Percebemos que tais alterações, como a ampliação de vias de circulação, tanto de veículos quanto de pedestres, ampliou e possibilitou novas formas de ocupação do espaço.

Nesse caso, o debate sobre o impacto das grandes obras rodoviárias está relacionado, principalmente, ao surgimento de espaços públicos considerados inóspitos, configurando problemas no âmbito social e urbano. Jacobs (2011) inicia essa discussão ao revelar que as grandes vias e viadutos que cruzam as cidades tomam lugar dos espaços públicos, bem como dos lugares de encontro. O arquiteto Jan Gehl (2015) também contribui com o debate, para ele a dimensão humana é um tópico esquecido e tratado com esmo durante o processo de planejamento das cidades, ocasionando uma baixa prioridade para o espaço público destinado às pessoas. No bairro de Madureira a implantação das linhas férreas, dos corredores do BRT e viadutos, enquanto conectam o bairro com diversos pontos na cidade também gera uma ruptura e fragmentação do seu tecido e muitas vezes criam barreiras para o pedestre, como podemos ver nas imagens abaixo:

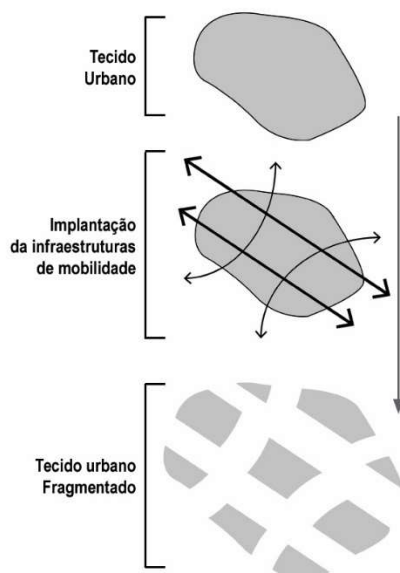


Figura 14: Diagrama fragmentação do tecido urbano



Figura 15: Muro da Supervia entre a área residencial e o Parque Madureira

Fonte: Acervo pessoal (2019)

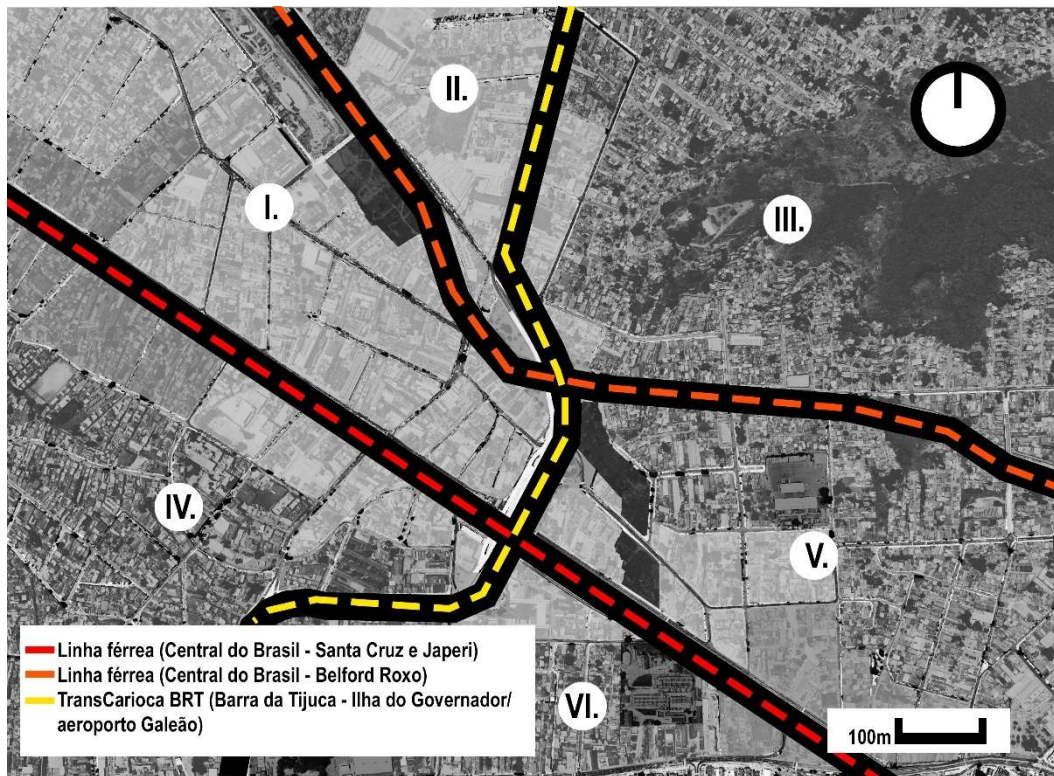


Figura 16: Mapa ruptura bairro de Madureira. Fonte: Acervo pessoal (2020)

A partir da observação do último mapa é possível visualizar como o bairro de Madureira sofreu diversas rupturas em seu tecido. A linha férrea, particularmente, marca a cisão entre áreas bem distintas do bairro, as áreas comerciais (área I e II) e as residenciais (III, IV, V e VI). Todas essas infraestruturas de mobilidade dificultam a transição entre esses diferentes espaços, necessário o uso de passarelas. Vale ressaltar que a presença dessas barreiras configura espaços hostis, principalmente em áreas residenciais, como mostra a figura 14.

Vale destacar que muitas vezes a qualidade de vida do pedestre perde a disputa com o crescimento do tráfego de veículos, resultando na falta de experimentação e trocas sociais nas ruas por parte dos habitantes. Esse acontecimento pôde ser observado na calçada próxima a uma das rampas de acesso do viaduto Silas de Oliveira (BRT), próximo à rua Quáxima e ao terminal de BRT Paulo da Portela, onde foi necessária a remoção das construções existentes. Tornou-se uma área extensa, ausente de mobiliário urbano, sem uso por parte dos moradores e atualmente serve apenas para o estacionamento de veículos, como mostra a imagem abaixo:



Figura 17: Calçada próxima a descida do viaduto Silas de Oliveira



Figura 18: Estacionamento sob o viaduto

Fonte: Acervo pessoal (2018)

Existe uma relação direta entre ambiente construído da cidade e identidade, ao passo que o primeiro não existe sem algum nível de identificação e dimensão simbólica do espaço por parte de seus habitantes. A apropriação do espaço físico é um dos aspectos fundamentais para a estruturação de uma identidade, que pode apresentar-se como uma forma, consciente ou não, de reação ao processo excludente proporcionado pela globalização.

Nesse mesmo sentido, Halbwachs (1990) aponta que a cidade é uma representação de identidade e memória, viva e não se trata de uma experiência iniciada e concluída no passado, mas sim algo que permanece vivo. Ressalta, ainda, que os grupos procuram projetar sua própria imagem no espaço, como se fosse um reflexo. O espaço urbano serve de suporte para os valores e modos de vida dos grupos sociais. Segundo Gehl (2015), é através da observação, do ouvir e no encontro com o outro que podemos juntar informações sobre as pessoas e a sociedade onde estamos inseridos. Tais experiências estão relacionadas ao tema mais importante da vida humana, as pessoas.

Ainda sobre os espaços apropriados dos baixios de viaduto, notamos que essas atividades são consideradas pelos usuários como exemplares da identidade local. O grande movimento de pessoas nas ruas e o intenso uso das calçadas é algo característico do bairro. A ocupação dos espaços públicos durante o dia por barracas comercializando roupas, sapatos, utensílios para casa e outros itens de diversas utilidades, e, no período noturno, a transformação dessas áreas em bares e pontos de permanência, estimulam os encontros entre as pessoas e as trocas sociais. Os comerciantes informais se beneficiam da própria estrutura dos pilares, tanto como

proteção das intempéries quanto auxílio para a organização e hierarquização dos espaços, como podemos ver nas imagens a seguir :



Figura 19: Comércio ambulante sob o viaduto Prefeito Negrão de Lima



Figura 20: Idem figura 19

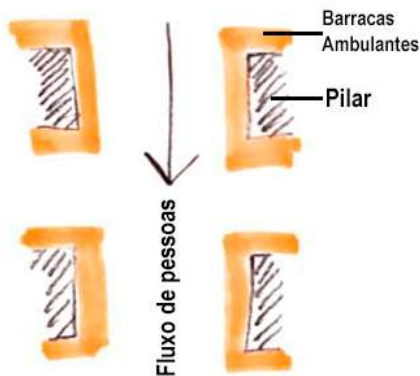


Figura 21: Diagrama fluxo de pessoas sob os viadutos

Fonte: Acervo pessoal (2019)

O comércio informal presente nas passarelas, rampas e calçadas é considerado marginal ou ilegal pela administração pública, porém legitimado pelos habitantes. A presença desses comerciantes traz a sensação de segurança, ordem e é um convite eficiente para atração e permanência de muitas pessoas. Vale ressaltar que essas apropriações estão diretamente relacionadas aos aspectos socioeconômicos destes agentes urbanos, e independentemente das relações estabelecidas na construção deste *lugar*, elas se manifestam espacialmente.

À vista disso, a apropriação do espaço e as formas de uso tratam-se de uma resposta às necessidades, às intenções ou desejos dos usuários. Podendo indicar uma possibilidade de melhor aproveitamento dos espaços públicos de passagem e servir como exemplo para projetos desta natureza. A forma de ocupar esses espaços residuais e as áreas de passagem mostram como as atividades informais e dos usuários consegue ressignificar esses espaços, tornando-os dinâmicos e de interesse para a população. Essas ocupações ocorrem principalmente em locais estratégicos,

como os acessos das estações de trem, onde os comerciantes se beneficiam do fluxo gerado pelo embarque e desembarque do modal, como pode ser visto nas imagens abaixo:



Figura 22: Comércio ambulante na passarela de acesso a estação de trem Mercadão de Madureira

Figura 23: Idem figura 22

Fonte: Acervo pessoal (2021)

Os exemplos apresentados anteriormente são evidências de elementos representativos da população de Madureira marcados nos espaços urbanos, o que lhe confere originalidade e singularidade. Desta forma, as dinâmicas urbanas, fruto dessas intervenções, decorrentes da experiência humana sobre o espaço, proporcionam aos indivíduos a possibilidade de escolha devido o surgimento de novas atividades e dinâmicas sociais. Pois, enquanto a implantação desses viadutos desarticula o espaço, devido à construção de seus pilares, as calçadas criadas para a proteção deles servem como base para novas articulações.

A apropriação do espaço dessas áreas comprova que o fenômeno urbano presente no centro de Madureira, contraria o que ocorre em muitas outras localidades, que apresentam uma configuração espacial semelhante, mas permanecem sem uso ou apenas abrigam o tráfego de passagem da população ao longo do dia. O que possibilita a existência dessas atividades que contribuem para a ativação urbana não está apenas no campo físico, também está relacionada a dimensão simbólica, memória e cultural do bairro. Madureira apresenta uma

construção no tempo que enfatiza o uso das calçadas, o encontro das pessoas nas ruas. Apesar do trabalho se restringir às áreas de baixios de viadutos, esse uso das calçadas alastra-se bairro adentro. Estabelecendo uma relação de complementariedade entre o comércio formal e o informal, caótico à primeira visita, mas enriquecedor quando é dada a oportunidade conhecer melhor. Os locais de trocas sociais ocorrem em grande parte nas calçadas, tanto devido à falta de ambientes construídos para esse fim, quanto pelas tradições locais de uso das ruas, como as rodas de samba, feiras e atividades religiosas. É fácil nos depararmos com espaços criados para a permanência das pessoas para conversas e/ou consumo, como destacado nas fotos abaixo:



Figura 24: Barracas de comida na esquina da Av. Min. Edgar Romero



Figura 25: Concentração de pessoas no cruzamento entre a Av. Min. Edgar Romero e Estrada do Portela

Fonte: Acervo pessoal (2021)

Nessa perspectiva, acreditamos que a presença de ambulantes nas passarelas e abaixo delas, devido principalmente a necessidade de produção de renda por estes indivíduos, bem como o encontro entre as pessoas que se apropriam de espaços inóspitos no bairro, reforçam a condição de Madureira como lugar encontro, de comércio e de centralidade com elementos representativos particulares. Tendo dito isso, o subcapítulo seguinte tratará sobre a análise aprofundada dos baixios do viaduto Prefeito Negrão de Lima e Silas de Oliveira (BRT). Objetivo é coletar conteúdo necessário para a articulação das categorias de análise que visam investigar os padrões de apropriação, na dinâmica entre os usuários e os espaços físicos, de modo a auxiliar no processo de construção de *lugar*, a partir de ferramentas da arquitetura.

3.2. Estudo de caso: a leitura dos baixios de viadutos Prefeito Negrão de Lima e Silas de Oliveira (BRT)

Podemos entender os espaços públicos livres como os órgãos mais vitais da cidade. Para Jacobs (2011) é a vida na rua que caracteriza a forma como faremos a leitura da cidade. Se essas ruas são interessantes, a cidade nos parecerá interessante, assim como quando consideramos as ruas perigosas e inóspitas, a cidade acaba ganhando a mesma atribuição. Por esse motivo, ela afirma que deve ser dada uma maior atenção à qualidade dos espaços, aos seus usos e às interações entre os usuários e com o meio. Ao mesmo tempo, nota-se que os projetos de revitalização e qualificação urbana, muitas vezes, partem de uma “tábula rasa”, levando a reconstrução ou remodelação da cidade, passando por cima de todo o tecido urbano e atividade existentes vistas como ultrapassadas e indesejáveis.

Apesar das grandes mudanças no espaço urbano de Madureira, o bairro vem resistindo contra a descaracterização urbana e a padronização, com grande apego ao contexto histórico, caráter e identidade local. Este esforço mostra-se positivo, pois podemos entender a cidade como a representação do grupo social que habita o espaço, ou seja, uma sociedade hierarquizada, constituída por indivíduos diferentes, necessita de espaços diversos, projetados para o seu próprio cenário. Segundo Mello e Vogel (1984), o espaço construído faz parte da cultura local, pois registra no espaço os modos de vida, costumes e ritos dos habitantes locais.

De acordo com Gehl (2015), estamos inseridos em uma dinâmica urbana que vem rompendo com a relação do usuário e o ambiente urbano público. Cada vez mais as construções tornam-se individuais, isoladas, autossuficientes e indiferentes, resultando no afastamento das pessoas dos espaços públicos. É difícil ter apego e cuidar daquilo com o qual não se identifica, que não tem como seu, como membro constituinte. Poderia ser este o motivo do abandono de inúmeras partes de nossa cidade, que acabam tendendo a degradação e ao desprezo. Ambientes construídos com pouca qualidade físico-espacial são rotineiramente vandalizados, como pode ser verificado em diversas áreas na cidade.

Por esse motivo, foi escolhido como estudo de caso os espaços sob os viadutos, Prefeito Negrão de Lima (1969) e Silas de Oliveira (2012), que abriga a estação BRT Manacéia, ambos no bairro de Madureira. Tais viadutos foram construídos lado a lado e com a mesma forma de implantação na malha urbana, como podemos ver na imagem a seguir:

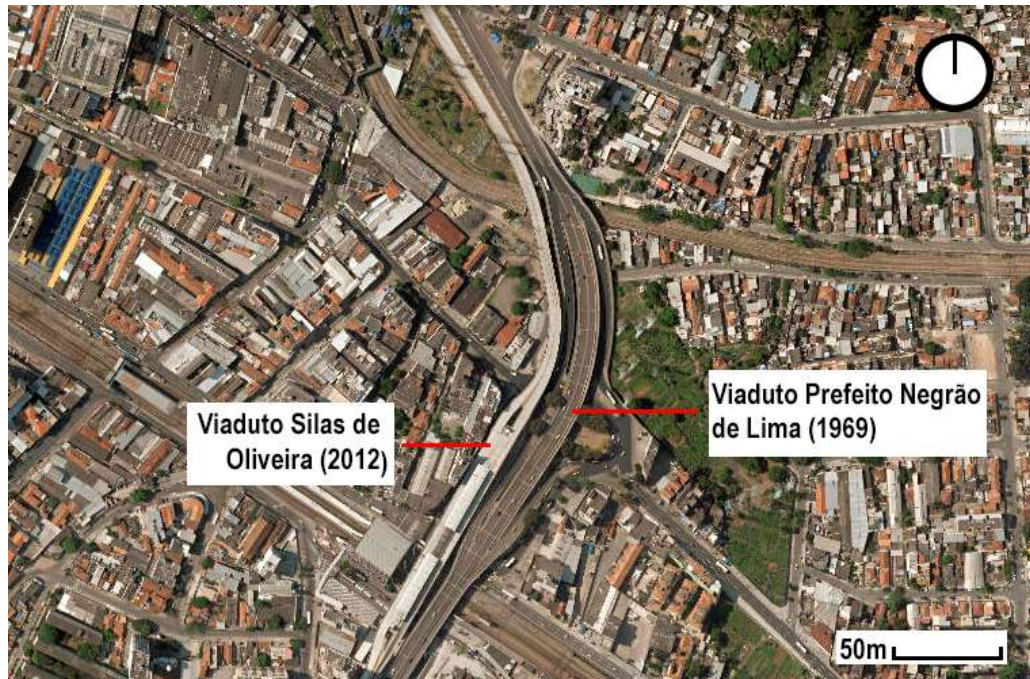


Figura 26: Vista aérea dos viadutos Prefeito Negrão de Lima e Silas de Oliveira

Fonte: Google Maps (2020)



Figura 27: Vista aérea aproximada dos viadutos

Fonte: <http://www.espenharia.com/> (2017)

A escolha da área está relacionada a dois aspectos: o projeto dessas infraestruturas desconsiderar os usos preexistentes no espaço, como diálogo entre

essa estrutura e a malha urbana; e o potencial de costura desses espaços com o entorno imediato, através da apropriação urbana e das atividades informais. Essas atividades praticadas pelos usuários conseguiram reverter essas áreas, conseqüentemente, resultou na qualificação o bairro. No caso de Madureira, as atividades informais têm grande força e atuam de forma considerável nos espaços, tornando-os dinâmicos, movimentados e, conseqüentemente, seguros.

Na análise dos baixios de viadutos, foi dada maior atenção às atividades presentes no espaço, como a dos comerciantes informais e dos habitantes, seja através da passagem ou da permanência, e à relação com o processo de apropriação urbana. Além disso, foram verificados os fluxos e travessias criados pelos usuários, a hierarquização dos espaços, gerados pelos usos de cada área, e o acesso, principalmente devido à proximidade da estação do BRT e trem. Assim como, a presença da CUFA (Central Única das Favelas) e do Espaço Cultural Rio-Charme, que vem a ser instituições importantes para a região na totalidade, pois sua influência não se limita ao bairro de Madureira.

A forma como as atividades e as articulações entre os usuários especializam-se sem duelar com o entorno, assume um grau de complementariedade, ou seja, transformam um terreno residual entre duas vias de veículos em um *lugar* significativo para o bairro. Pois “se os contatos interessantes, proveitosos e significativos entre os habitantes das cidades se limitassem à convivência na vida privada, a cidade não teria serventia” (Jacobs, 2011, p.59). Com isso, enfatiza-se o valor da qualidade da dimensão humana e seu reflexo na vitalidade da cidade. O benefício em transformar um espaço entendido como obsoleto em um *lugar* relevante para a cidade. Dessa forma, é posto por Jacobs (2011) o ambiente urbano como receptáculo e espaço para diversas experimentações que pode levar ao sucesso e ao fracasso no processo de construções da cidade.

Dessa maneira, foram estabelecidas atividades e relações únicas com o entorno, que permitem a apropriação dos espaços pelos pedestres como um desdobramento do programa estabelecido. Todos os processos de apropriação envolvido na modificação desse terreno, por mais simples que pareçam, apresentam “por trás da enganadora banalidade de configurações aparentemente próximas, faz ressurgir universos inteiros que participam das identidades coletivas” (Segaud, 2016, p.18) resultando em uma autenticidade e diversidade presente no espaço, anunciando as atividades sociais e as apropriações, assim como seus efeitos.

Lugares bem-sucedido mostram que a partir de decisões articuladas que consideraram as vias, a localização, o fluxo e as conexões, podem levar a coesão e a reintegração de espaços residuais ao tecido urbano, para uso efetivo da população. Diferentemente de espaços projetados que, muitas vezes, exigem, segundo Jacobs (2011) “um volume extraordinário de incentivos financeiros governamentais para obter esse nível de monotonia, esterilidade e vulgaridade” (p.5) e mesmo assim, não suprem as necessidades dos usuários da região. Para um melhor entendimento da relação dos baixios com o entorno, é necessário ressaltar que está localizado em uma área estritamente comercial. Além disso, foi mapeado os fluxos de veículos e pedestre, além dos principais pontos de transporte público, como podemos ver no mapa abaixo:

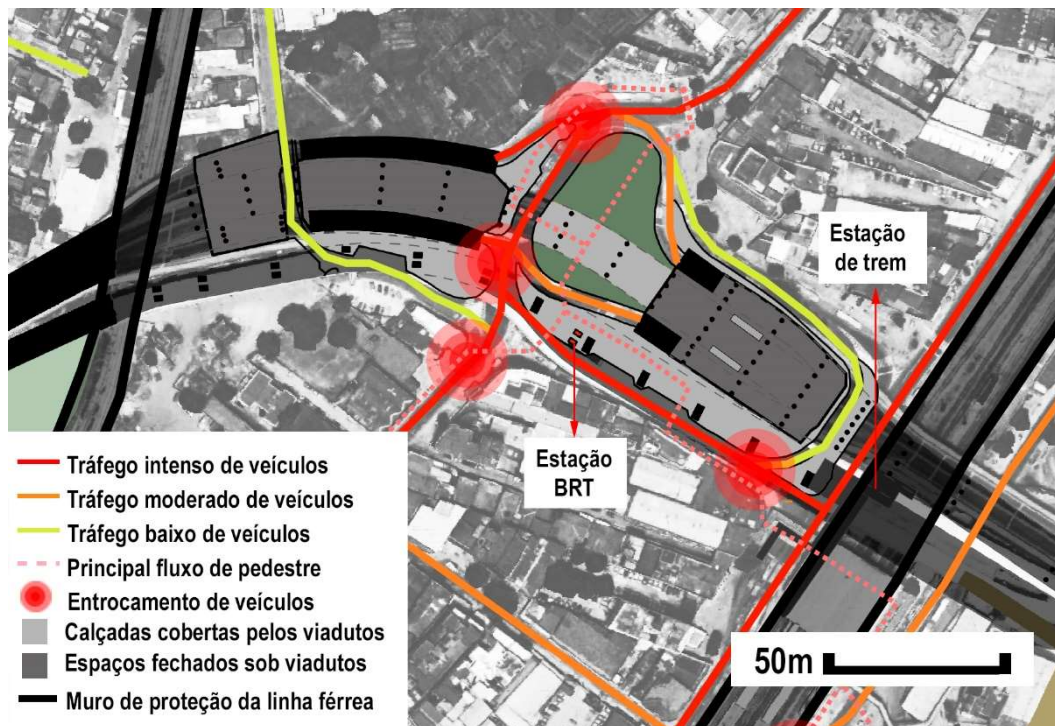


Figura 28: Mapa de fluxo de veículos e pedestres. Fonte: Acervo pessoal (2020)

A partir da análise do mapa anterior é possível concluir que se trata de uma área de grande movimentação de veículos, que faz a conexão entre diferentes áreas devido a sua localização central. O fluxo de pessoas também é bastante intenso devido à presença do comércio e a proximidade das estações de BRT e trem. A presença do comércio informal nas calçadas sob o viaduto se beneficia dessa intensa movimentação de pessoas criando um espaço diverso e dinâmico durante o dia a dia.

No caso de Madureira, diferente de outros bairros, que também sofreram com a implantação de um novo sistema viário, as atividades informais têm grande força e já atuam de forma considerável nos espaços. “Isso significa considerar simultaneamente a infraestrutura de transporte não só como elemento técnico, mas como espaço e, como tal, caracterizado por variáveis socioculturais” (Reis, 2016, p.81). Apesar de a mobilidade ser um indicativo da qualidade de vida das pessoas de uma determinada área, pois quanto mais possibilidades de transporte e acesso, maiores serão os benefícios para a população, a construção de novas vias leva a fragmentação do tecido já consolidado. Por esse motivo, o objetivo é observar e analisar como é feita a costura das áreas desagregadas pela implantação dos viadutos, de modo a trazer maior vitalidade aos espaços.

“O termo de infraestrutura é poliformo, associando, por um lado, formas materiais e compósitas — obras, redes, estruturas, edifícios [...] e, por outro lado, funções imateriais — fluxos, programas, tecnologias [...]” (Rousseau, 2012, p.53). De acordo com Rousseau, uma infraestrutura de mobilidade não diz respeito apenas a um aspecto, sua função vai além de conectar pontos na cidade. Também está vinculada a funções imateriais, como fluxos e atividades que possam surgir após a sua implantação. De modo a responder a esse conflito, estratégias urbanas flexíveis e adaptáveis vem sendo criadas, pois, ao longo do tempo, as atividades que caracterizam o espaço como um *lugar*, podem deixar de existir e serem substituídas por novas dinâmicas. Tanto Gehl quanto Jacobs destacam a importância da diversidade nas ambiências urbanas, os fluxos de pedestre, a densidade, a presença de comércio, a flexibilidade dos pontos atrativos e valorização do *lugar*.

Nesse contexto, também devemos incluir a importância dos diversos usos das ruas pelas pessoas, pois a ordem pública é mantida também por uma “rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados” (Jacobs, 2011, p.32). Isto é, cada indivíduo exerce uma função que qualifica e beneficia a vida urbana na totalidade, garantindo a manutenção da segurança e da liberdade. No entanto, tal dinâmica pode passar despercebida por um olhar desatento e até mesmo confundi-la com desordem, sintetizado pela seguinte citação de Jacobs, o “balé das calçadas”:

É uma ordem complexa. Sua essência é a complexidade do uso das calçadas, que traz consigo uma sucessão permanente de olhos. [...] um balé complexo, em que cada indivíduo e os grupos têm todos os papéis distintos, que por milagre se reforçam mutuamente e compõe um todo ordenado. (Jacobs, 2011, p.52)

Tais aspectos devem ser analisado na escala do pedestre, pois o objetivo é verificar a qualidade do espaço público, a partir da experiência do usuário, suas vivências e resgate das essências arquitetônicas. Dado que “[...]as experiências tocantes da arquitetura surgem de memórias e significados bioculturais secretos e pré-conscientes, bem como de encontros existências e ressonâncias, em vez de uma estética puramente visual” (Pallasmaa, 2018, p.9). Aqui, não é defendida a remoção dessas estruturas, muitas vezes vistas como negativas para o espaço urbano, como ocorreu na remoção do Elevado da Perimetral entre 2013 e 2014, antigamente caracterizado pela funcionalidade e racionalidade. Entretanto, é percebida uma oportunidade, tanto da criação de um espaço que busque a exploração da urbanidade desses elementos, quanto na reflexão sobre futuras dinâmicas que serão geradas devido à expansão da cidade. Ao invés de condenar essas estruturas, deve-se examinar o seu potencial para transformá-las em espaços de convivência, permanência e sociabilidade.

As áreas dos baixios de viadutos de Madureira, além de servirem como abrigo do sol e da chuva, apresentam tanto espaços com atividades intensas diariamente como terrenos sem uso, o que pode gerar um conflito e dificuldade na legibilidade do local. Os pés-direitos altos, 8 m sob o viaduto Negrão de Lima e 12 m sob viaduto Silas de Oliveira (BRT), revelam espaços amplos, bastante ventilados e com boa iluminação natural, facilmente adaptáveis as condições climáticas, como podemos ver na relação entre as suas alturas no corte a seguir:

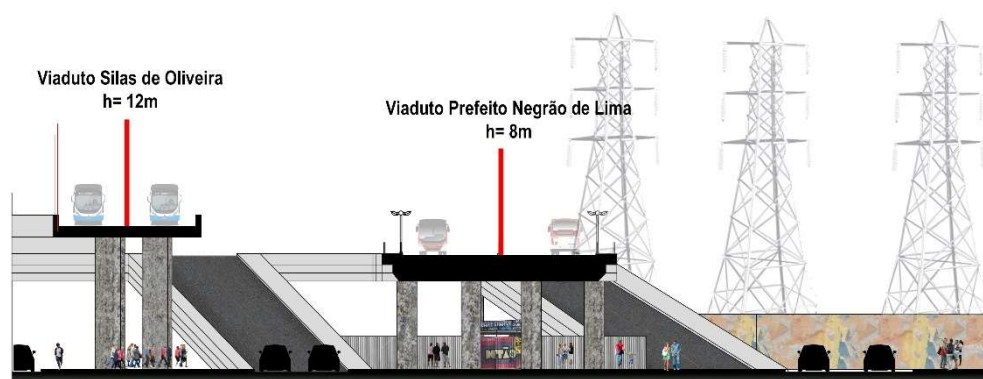


Figura 29: Corte para comparação das alturas dos viadutos. Fonte: Acervo pessoal (2018)

Outro ponto, é o fácil acesso ao local e a circulação moderada de veículos entre as calçadas dos baixios, facilitada pela presença de diversos semáforos que permitem a travessia com segurança, facilitando a conexão dos espaços. E por fim, temos as atividades do comércio informal que estimulam a dinâmica e o movimento das pessoas na área. Tais comerciantes além de criarem motivo concreto para os indivíduos utilizarem essas calçadas, o que aumenta a segurança local, os próprios comerciantes incentivam a tranquilidade e a ordem, assumindo a função de vigilante.

Assim, a constate movimentação de pessoas com diferentes objetivos é um atrativo para mais pessoas, como destacado por Jacobs (2011) “[...]a presença de pessoas atrai outras pessoas, é uma coisa que os planejadores e projetistas tem dificuldade de compreender” (p.38). Dessa forma, é posto em evidência a existência de um espaço diverso e dinâmico, enquanto interfere na interação entre a infraestrutura de transporte e as atividades praticadas pelos usuários, deixando de ser compreendido como barreira no espaço urbano, como podemos ver nas imagens a seguir:



Figura 30: Feira comunitária sob viaduto Negrão de Lima

Fonte: Acervo pessoal (2021)



Figura 31: Brechó de roupas sob viaduto Silas de Oliveira

Além das articulações espaciais do bairro de Madureira, é necessário destacar o período de construção dos viadutos. O projeto do viaduto Silas de Oliveira, que abriga a estação de BRT Manacéia, ocorreu durante o período de transformações na cidade do Rio de Janeiro, para o recebimento da Copa do Mundo de Futebol Masculino de 2014 e os Jogos Olímpicos Rio de 2016. Já o viaduto Prefeito Negrão

de Lima (1969) foi inaugurado durante o período de grande crescimento das rodovias no Brasil. Apesar da grande distância entre as datas de construções dos viadutos, pouco parece ter mudado em relação à forma que essas infraestruturas de mobilidade se conectam com a cidade, na grande maioria das vezes vistas como um obstáculo para as pessoas que se deslocam a pé.

Independente do recorte temporal, tais intervenções foram feitas de maneira autoritária gerando além dos espaços residuais, uma série de transtornos locais, como dificuldade no percurso dos pedestres devido às barreiras físicas criadas por muros, gradeamentos e estruturas viárias que fogem a escala humana. Analisando brevemente às duas infraestruturas, fica fácil perceber semelhanças relacionadas a implantação e ausência de diálogo com o entorno, ou seja, apesar da diferença de tempo entre eles a concepção ainda é a mesma, como podemos ver nas fotos a seguir a semelhança entre os dois viadutos:



Figura 32: Viaduto Prefeito Negrão de Lima



Figura 33: Viaduto Silas de Oliveira

Fonte: Acervo pessoal (2018)

Os projetos de melhoria para a cidade visam preencher pré-requisitos estéticos e funcionais, a fim satisfazer condições pré-estabelecidas para a configuração de cidades modernas e atualizadas. Em ambos os períodos de construção dos viadutos houve o investimento de alta quantidade de capital para execução do projeto. Colocando em evidência os interesses financeiros relacionados a atração turística, visto que o objetivo é a criação de uma imagem comercial positiva que consiga atrair novos investimentos, em detrimento das questões sociais locais.

O baixio do viaduto Negrão de Lima, erguido em 1969, abriga o Espaço Cultural Rio-Charme, inaugurado em 8 de agosto de 2000, responsável pela difusão da cultura negra no estado e reconhecido pelo Governo como instrumento essencial à cultura do bairro, assim como as escolas de samba e o Jongo; a CUFA (Central

Única das Favelas), organização brasileira reconhecida nacional e internacionalmente nos âmbitos político, social, esportivo e cultural. A sede foi fundada no bairro em 29 de janeiro de 2015, onde desde então, promove atividades nas áreas da educação, lazer, esportes, cultura e cidadania. Além disso, a área é ocupada por ambulantes há mais de 30 anos. Apesar dessas atividades e instituições estarem em uma mesma área é possível observar como cada área tem sua especificidade e se articula de uma determinada forma, como podemos ver nas fotos a seguir:



Figura 34: Entrada Espaço Rio Charme



Figura 35: Entrada Espaço Rio Charme em dia de evento



Figura 36: Entrada CUFA. Fonte: Acervo pessoal (2019)



Figura 37: Comércio ambulante

Fonte: Acervo pessoal (2018)



Figura 38: Barracas de comida e bebida na mesma área do comércio ambulante à noite

Já o viaduto Silas de Oliveira, construído para servir ao BRT, foi inaugurado em 25 de maio de 2012, mesmo dia do aniversário do bairro. Durante o dia essas calçadas são utilizadas para estacionamento de veículos e à noite o espaço ganha uma ambiência que favorece a permanência das pessoas, devido à presença de barracas de comida e comércio, além de rodas de samba. Já nos finais de semana este é um ponto de encontro de feiras e brechós de roupas, o que estimula e mantém o movimento constante nessas calçadas ao longo de toda a semana.



Figura 39: Vista do viaduto Silas de Oliveira e da escadaria de acesso à estação BRT Manacéia, na rua Francisco Batista

Fonte: Acervo pessoal (2019)



Figura 40: Calçada sob o viaduto Silas de Oliveira em dias úteis



Figura 41: A mesma calçada nos finais de semana durante as feiras e brechós

Fonte: Acervo pessoal (2020)



Figura 42: Calçada sob o viaduto Silas de Oliveira em dias úteis à noite

Fonte: Acervo pessoal (2018)

Em ambos os casos, as áreas foram geradas pela implantação de um novo sistema viário. O movimento de pessoas é incentivado quando o próprio entorno se torna atrativo, com a abertura de diferentes tipos de comércio e a proximidade de terminais de BRTs, estações de trem e diversos pontos de ônibus, ajudando a tornar

a área cada vez mais convidativa e fácil de acessar. Chamando atenção para o cruzamento de diversas atividades específicas em um mesmo local. Jan Gehl (2015) discorre sobre o assunto quando destaca a interrelação entre as atividades necessárias, as opcionais e as sociais, pois a versatilidade, a complexidade das atividades, as sobreposições e mudanças frequentes no espaço são benéficas, trazendo estímulo e dinâmica constante para o espaço. A observação desses *lugares*, a partir das atividades realizadas e dos usos estabelecidos pelos trabalhadores e usuários, foi possível classificar e setorizar as áreas dos baixios dos viadutos, como mostra o desenho abaixo:

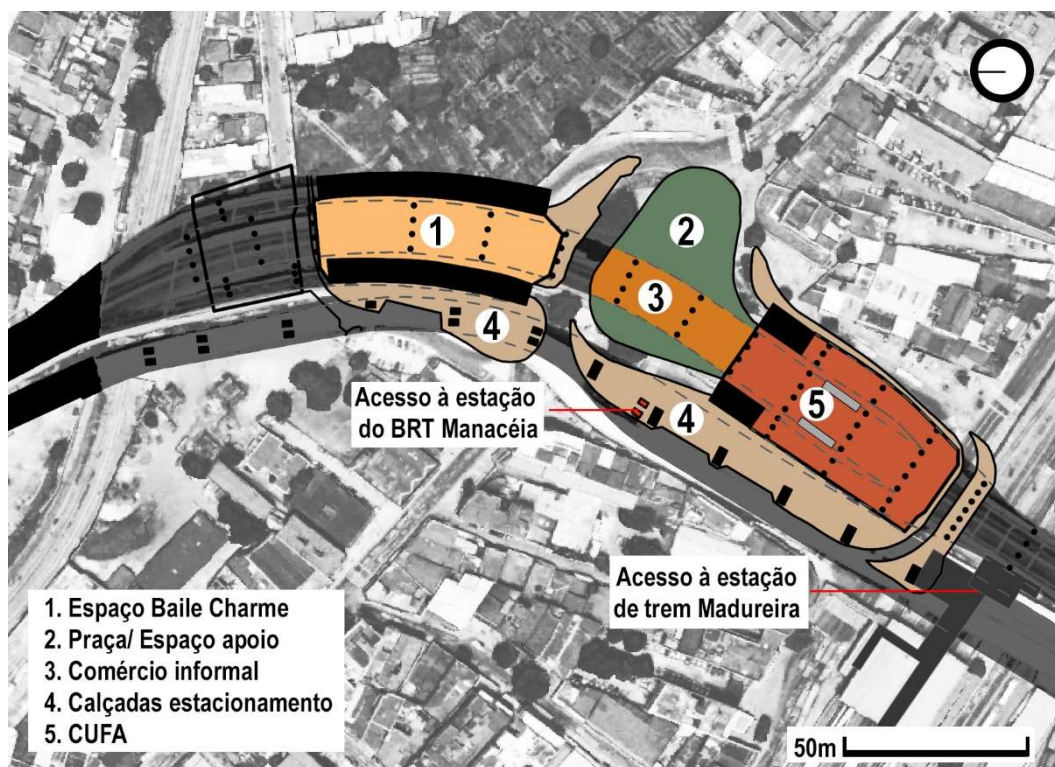


Figura 43: Mapa de usos e atividades dos baixios de viaduto de Madureira

Fonte: Acervo pessoal (2020)

Todas as atividades nos baixios surgiram da necessidade por uma área de lazer pública sem restrições, principalmente de horários, que atenda às demandas do bairro. Essa região ganha maior movimento justamente quando o comércio regular tem seu expediente encerrado, o que tornaria a área hostil e monótona, por tratar-se de um bairro estritamente comercial. A área sob os viadutos é de grande potencial e de influência no bairro, pois apresenta vários pontos que influenciam na atividade urbana, inclusive citados por Jane Jacobs (1961), como o movimento intenso e constante de pessoas, diversidade comercial e de usos, presença de olhos

para a rua, separação nítida entre espaço público e privado, fluxo de pessoas com diferentes objetivos, facilidade de acesso, apropriação dos espaços públicos e variedade construtiva.

“As cidades apresentam espaços para as diferenças em relação a gostos, propósitos e ocupações, assim como precisam de pessoas com todas essas diferenças de gostos e propensões” (Jacobs, 1961, p.42). Desta maneira, temos a diversidade como um dos aspectos da ativação do espaço público, tanto em relação aos usos quanto na forma de apropriação dos espaços. É necessário analisar os baixios a partir do que definimos como a construção de *lugar*. Os baixios não são apenas espaços ocupados por pessoas, são *lugares* construídos socialmente e apresentam representações dos modos de vida, costumes e ritos de um grupo social, além de servir para a manutenção de memórias coletivas relacionadas a origem do bairro. O caráter humilde, o uso das calçadas, os encontros nas ruas e tradição sambista são alguns dos pontos que podem ser vistos e experimentados nesses *lugares*. É importante estudar a cultura do outro, praticar a alteridade e reconhecer que somos uma cultura possível entre tantas outras, e não a única.

3.3. Espaço apropriado: a elaboração das categorias de análise a partir dos baixios de viaduto

Segundo Lynch (2007), os mapas e as todas as representações gráficas tem a função de auxiliar o nosso entendimento e registrar informações de um espaço específico, mas nada supera a experiência do local propriamente dito. Com isso, o desdobramento da pesquisa é feito a partir de visitas a campo. É necessário um contato com o meio, os objetos de análise e inserir-se no processo, buscando registrar não só o que é visível, mas também as sensações e ambiências dos espaços.

Os levantamentos são feitos através da observação ativa da área em relação aos fluxos, a presença de comércio formal e informal, a qualidade do caminhar, o acesso, a existência de barreiras físicas ou visuais, as fronteiras, a relação com o entorno, os locais de passagem e de permanência. Também foram feitas pesquisas sobre o histórico local, visto que os espaços e características pessoais dos usuários podem estar relacionados a uma espécie de tradição ou herança local. Essas informações e atividades são registradas e fotografadas, para serem posteriormente interpretadas e vir a gerar uma base para articulação das categorias de análise.

Lynch (2007) enfatiza a necessidade da vivência nos lugares, o contato com as pessoas, além da observação, de modo a realizar uma leitura mais complexa e aprofundada das relações estabelecidas no ambiente urbano. É importante ficar atento tanto com a disposição dos elementos arquitetônicos, presença ou ausência de elementos naturais, mobiliário urbano, iluminação, entre outros. Quanto ao fluxo de pedestres, interação entre eles e com o entorno, condições e níveis de apropriação dos espaços, isto é, entender o porquê do funcionamento de uma área específica. O caminho que as pessoas fazem, porque escolhem uma calçada e não outra, a disposição do comércio, onde se estabelecem os principais fluxos. Segundo Laplatine (2004) é necessário imersão no meio e não tratar nenhuma das atitudes como naturais.

Devemos compreender o campo como fonte de confrontos e conflitos, seja em relação ao velho e novo, tradicional e moderno, edificações e indivíduos, padrão e inovador, permanente e mutável, dentre outros. Durante as visitas a campo, foi

dada maior atenção ao entorno, como os objetos influenciam nele, as suas dinâmicas, acesso, visibilidade, diversidade, capacidade de atração de pessoas e flexibilidade, assim como destacado por Lynch:

“Todos os estudos existentes indicam que em qualquer nível de densidade há locais intrigantes e cheios de significados. O sentido depende de muitas outras coisas - da forma visível, das relações sociais, do sentido de controle, dos meios de acesso, da experiência diária - que provavelmente podem ser alcançadas, ou não, em qualquer grau razoável de proximidade residencial” (Lynch, 2007, p.62)

No caso dos baixios de viadutos, vale ressaltar que, a sua localização é privilegiada, pois, encontra-se em uma área mais central, que faz a ligação entre diversos percursos. Próximo aos terminais de BRT, no próprio viaduto inclusive, estação de trem e pontos de ônibus, o que por si só, são geradores de um fluxo intenso de pessoas. Além disso, temos uma gama diversificada de estabelecimentos comerciais e de serviços.

Trata-se de uma área de grande visibilidade, não só pelo fato de não apresentar barreiras físicas e/ou visuais, mas pela facilidade de acesso, apesar da elevada quantidade de veículos que transitam ao seu redor. Percebe-se que todas as entradas e janelas dos edifícios no entorno são voltadas para essas ruas. A ausência de muros ou barreiras nos baixios, torna a participação do transeunte, como constituinte do espaço, natural e quase que inconsciente. As pessoas dão vida aos espaços sem perceber que o fazem. “As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais” (Jacobs, 1961, p.29).



Figura 44: Vista da rua Francisco Batista. Proximidade das construções vizinhas e a relação direta com o comércio formal

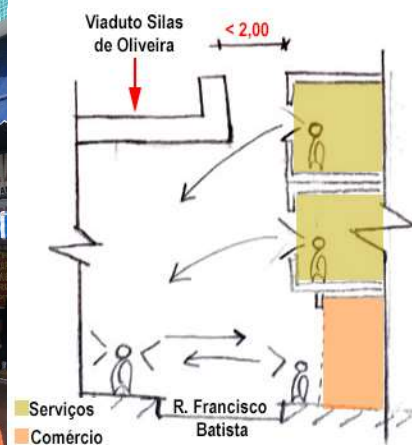


Figura 45: Diagrama relação do baixio e viaduto com as construções do entorno

Ao longo do dia, o uso dessas calçadas sofre uma mudança, deixando de ser apenas de passagem ou estacionamento para tornarem-se locais de permanência. Os espaços são tomados por pessoas que procuram por entretenimento e programas noturnos. Nesse momento, há uma troca no tipo de comércio, onde os vendedores de objetos pessoais são substituídos pelos de comida e bebida. Esse potencial foi percebido por diversos comerciantes atentos, que adaptaram e/ou investiram em seus empreendimentos, fazendo surgir bares, lanchonetes e casas de eventos no lugar de pequenas fábricas e lojas de materiais de construção. Atualmente é possível encontrar barracas e vendedores ambulantes nas calçadas no entorno, mostrando que a área de abrangência das atividades dos baixios está aumentando, como podemos ver nas fotos abaixo:



Figura 46: Barracas e ambulantes na calçada entre as ruas Carvalho de Souza e Alfeu Faria Castro



Figura 47: Idem figura 46

Fonte: Acervo pessoal (2019)

Essas áreas apresentam um fluxo de pessoas bastante elevado durante diariamente e a qualquer horário, impulsionado pela presença dos diversos modais na região. O forte e diversificado comércio da área, atrai um número elevado de pessoas, tanto devido à grande oferta de empregos quanto para o consumo, além da presença de salões de beleza, bancos, inúmeras escolas e um hospital de grande porte. Resultando em uma troca de experiências e dinâmicas no espaço bastante rico, devido, principalmente, por se tratar de pessoas com realidades econômicas e origens muitas vezes diferentes.

É notável a presença dos ambulantes na área, pois estes são muito característicos da região, alastrando-se calçadas adentro, curiosamente, de maneira harmônica com os estabelecimentos comerciais formais. A impressão que fica é que um tipo de comércio complementa o outro e não competem entre si. É comum ver um ambulante indicando uma loja para a compra de um item ou um lojista indicar

um ambulante. Enquanto para alguns, essas interações entre formal e informal é vista como conflituosa, em Madureira encontra-se a harmonia. “As grandes cidades são incontroláveis” (Lynch, 2007, p.63).



Figura 48: Ambulantes nas adjacências dos viadutos na rua Carvalho de Souza

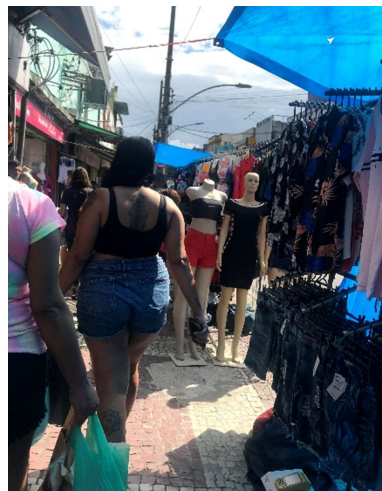


Figura 49: Ambulantes nas adjacências dos viadutos na Estrada do Portela

Fonte: Acervo pessoal (2021)

Além disso, há a presença de muitos imigrantes, como peruanos e chilenos que facilmente são vistos nas ruas vendendo roupas, bolsa e artesanatos. Foi observado ao longo do trabalho de campo que esses imigrantes foram se acomodando recentemente, não só na área dos baixios como em diversos pontos nas calçadas do bairro. A relevância comercial e fluxo de pessoas é tão significativo que é percebido o aumento de barracas de comerciantes informais e abertura de mais estabelecimentos comerciais no entorno.

Atualmente é uma tarefa difícil caminhar pelas calçadas quando o objetivo é apenas a passagem, pois estão tomadas por ambulantes e o próprio comércio formal extrapola os limites dos estabelecimentos. Também foi constatado que imigrantes angolanos se instalaram, principalmente, próximo à entrada do Parque de Madureira, onde exibem e compartilham sua cultura através da venda de serviços, artesanatos e roupas. Tais serviços estão diretamente ligados ao Espaço Cultural Rio-Charme, pois este além de difusão da cultura negra no bairro é um símbolo de resistência local. As imagens abaixo mostram o contraste entre um dia de semana e um evento no mesmo local.



Figura 50: Espaço Rio Charme durante dias úteis (área 1)



Figura 51: Espaço Rio Charme durante um evento de funk (área 1)

Fonte: Acervo pessoal (2018)

Segundo alguns ambulantes, a permanência dessa dinâmica na área existe há mais de 30 anos. Como dito por Jacobs (2011), a sua importância não é só em razão de contribuírem para o comércio local, mas sim por servirem como vigilantes de uma área que não havia sido considerada na implantação dos viadutos. Tais áreas apresentam iluminação, devido, especialmente, a instalações irregulares para iluminar tanto as barracas quanto a passagem, feitas pelos próprios ambulantes. Além disso, tem a ativação do espaço com a criação de áreas de permanência improvisados com mesas e cadeira de plástico, instalação de caixas de som e vendedores de comidas e bebidas.



Figura 52: Criação de espaço de permanência pelos comerciantes informais (área 4)

Fonte: Acervo pessoal (2019)

O horário de pico desse fluxo coincide com a saída dos funcionários de seus respectivos trabalhos, alunos das escolas e o fim da tarde, quando a temperatura

ambiente tem uma queda, tornando esse espaço mais agradável para encontros casuais, independente do motivo, gerados pelo nó de atividades do local. A mutabilidade do espaço e das atividades praticadas neles tem o objetivo de suprir as necessidades dos usuários ao longo do dia, podendo ser enfatizada a partir da citação de Lynch:

“Pode também haver uma malha de tempo de duração de uma atividade. Os locais podem dedicar-se a um só gênero de atividade durante o dia, uma atividade pode suceder repentinamente a outra, os as funções podem suceder-se umas às outras, mas sobrepõem-se. Proporcionando todas as oportunidades de interação permitidas pelas fronteiras temporais de transição.” (Lynch, 2007, p.70)

É estimulante perceber que lugares próximos apresentam características tão complementares e contrastantes, em simultâneo. Assim como, a atuação das pessoas no espaço público pode influenciar diretamente nas dinâmicas locais, podendo levar tanto ao sucesso quanto ao fracasso de projetos. Segundo Lynch (2007), a qualidade de um local é avaliada a partir das interações entre o espaço e a sociedade que o ocupa. Assim, visto que implantados os pilares das infraestruturas de mobilidade, estão abertas novas reflexões para a reintegração e ressignificação dos espaços.

Primeiramente, devem ser desconstruídos os preconceitos e estigmas relacionados a áreas periféricas e baixios de viaduto, entendendo estigma como “um processo estabelecido pelo social” (Siqueira & Cardoso, 2011, p.92) que apresenta sempre uma carga negativa que leva ao estereótipo e a rotulação. Para uma mudança de paradigma, antes das transformações físicas é fundamental uma mudança política e psicológica em relação aos espaços a serem estudados. Além disso, é crucial que o morador e usuário entenda seu espaço na dinâmica social, não como expectador, mas como peça-chave nas articulações dos espaços. O processo de subversão da estigmatização está relacionado ao orgulho do local que habita, do entendimento de suas funções e valores, importância como cidadão, resumido na seguinte citação de Lefebvre:

“A apropriação não pode ser compreendida extremamente aos ritmos da vida e do tempo, por ser desde sempre um processo que conforma a perspectiva que um indivíduo tem de seu próprio entorno. Para que a apropriação se torne efetiva, o

indivíduo deve tornar-se consciente do que acontece ao seu redor, do que foi provocado no entorno por sua própria intervenção, que jamais é neutro, muito menos estática.” (Velloso, 2016, p.5)

Recapitulando, para a reintegração de um espaço qualquer na malha urbana e a reconversão de novos usos para a população, é vital a articulação entre diferentes esferas da sociedade, como profissionais de diversas áreas (arquitetos, engenheiros, antropólogos, sociólogos, entre outros) articulados com os moradores e as dinâmicas locais. A ação no espaço público afetará tanto os padrões de uso quanto poderá gerar uma transformação social. Para uma intervenção ser efetivamente revolucionária deverá intervir criativamente nas relações da vida cotidiana.

Dessa forma, como o objetivo é criar uma base para reflexão sobre projetos mais livres e flexíveis, foram propostas categorias de análise relacionadas às observações realizadas no campo, de modo a destacar as suas potencialidades. A opção por identificar estas categorias de análise baseia-se na compreensão de que o arquiteto não deve prever ou programar como as atividades e apropriações urbanas acontecerão, mas é função dele criar possibilidades de usos dos espaços.

Foram elaboradas 7 categorias de análise com o objetivo de alcançar uma compreensão clara da área e das atividades que a compõem, investigar os padrões de apropriação, relacionados as dinâmicas estabelecidas entre os usuários e o ambiente físico e, por fim, identificar meios que auxiliem no processo de construção de *lugar*, a partir de ferramentas da arquitetura. Estas categorias foram feitas a partir da percepção do pedestre, dado que, segundo Pallasmaa (2018), para compreender a dinâmica e a experiência humana é necessário abordar a arquitetura através da nossa própria vivência dos *lugares*, sendo assim, as categorias são as seguintes:

1. Mosaico de atividades: é o mapeamento das atividades praticadas pelos usuários, como foi feito no mapa apresentado anteriormente. A forma como o espaço é frequentado pelos diferentes grupos, sejam eles referentes a faixa etária, grupo sociocultural e/ou gênero. Como verificado nos baixios, há uma articulação entre diferentes tipos de usos e público-alvo, mas que funcionam em conjunto beneficiando o espaço sua na totalidade. Isso permite uma maior diversidade e atração de grupos com diferentes objetivos. No estudo de caso escolhido, por exemplo, sob o viaduto Prefeito Negrão de Lima existem diferentes espaços que gera uma hierarquia.

Temos a área do Baile Charme como a mais popular e conhecida, que durante a maior parte do tempo permanece fechada, porém nos finais de semana abriga festas privadas, sob organização de um grupo específico. Já as demais áreas apresentam um caráter público, sem restrição de entrada, com a presença de ambulantes diariamente, durante o dia estes vendem itens pessoais para o dia a dia e a noite são substituídos por vendedores de comida e bebida. Esse outro grupo de ambulantes criam suportes para a permanência dos usuários através da disponibilização de cadeiras e mesas. Essa área usufrui das músicas dos outros espaços, tendo o seu foco voltado para a alimentação. Foi verificado que a maior parte do público presente são de trabalhadores que acabaram de sair de seus respectivos empregos e aproveitam os serviços que se encontram no caminho até o seu meio de transporte, antes de retornarem para suas casas.



Figura 53: Concentração de pessoas à noite na área de comércio informal (área 3)

Fonte: Acervo pessoal (2018)

A área 2, segundo o mapa de usos e atividades, é composta por um extenso gramado com pouco mobiliário urbano. Por não estar protegida pela cobertura do viaduto, durante o dia não apresenta grande utilidade. É verificado o armazenamento de barracas que serão organizadas mais tarde. Já a noite, esse espaço passa a servir como uma espécie de apêndice ou suporte para as atividades que ocorrem nas outras áreas. Se é um dia com muita concentração de pessoas, ele ganha mesas e cadeiras. Também serve como espaço para carga e descarga de

suprimento dos comerciantes. Este espaço só é impossibilitado do uso em dias de chuva. As imagens abaixo mostram as variações de uso e apropriação da área 2.



Figura 54: Área 2 utilizada para armazenamento dos trailers e banheiros químicos

Fonte: Acervo pessoal (2019)



Figura 55: Área 2 utilizada como suporte ou extensão das atividades dos baixios, configurando uma área de permanência

Fonte: Acervo pessoal (2019)

As calçadas sob o viaduto do BRT durante o dia funcionam como estacionamento ilegal, mas a noite adquire status de palco para encontros sociais. Esse espaço é mais recente e parece que essa característica também é refletida no público que o habita. Essa área é frequentada por um público mais jovem. O evento é estar ali. Isso é verificado através das roupas, que não são uniformes de escola ou

trabalho, assim como o espaço do Baile Charme, este é um espaço para festas, porém públicas.



Figura 56: Área 4 utilizada para estacionamento durante o dia



Figura 57: Área 4 à noite com a presença de jovens durante festa

Fonte: Acervo pessoal (2018)

Apesar de existir uma diferença etária, gostos e objetivos entre esses grupos, é verificado uma interação entre eles. As pessoas transitam livremente pelos espaços sendo mantido o contato visual. Segundo Gehl (2015), as atividades sociais estimulam presença de outras pessoas, incluindo toda forma de comunicação entre elas no espaço público. Assim, se há vida e atividade no espaço urbano, também existem trocas sociais.

2.Limite: está relacionada a como é feita a divisão e organização do espaço e a possibilidade de troca entre as diferentes áreas. Nessa categoria deve ser analisado como se dá a distinção entre as diversas áreas ocupadas pelos grupos. Em Madureira, por não apresentar barreira entre os diferentes espaços, é estabelecido o contato físico e visual entre os diferentes grupos, exceto no caso do Baile Charme. O fluxo é livre e permeável, tornando tais limites quase imperceptíveis visualmente. A divisão é feita pela identificação dos indivíduos que ocupam cada espaço.

A demarcação de limite está relacionada a transição e a compreensão do espaço com um todo. Além das barreiras físicas dificultarem a legibilidade do espaço pelo usuário, atrapalham o fluxo de passagem que também gera movimento e dinâmica para o local. Não é necessário a utilização de objetos como alambrados para organizar o espaço, usos bem definidos exercem essa função de maneira natural e fluída. A ausência de barreiras físicas permite uma leitura ampla sobre todas as atividades presentes no espaço, assim como o movimento e os fluxos. O espaço é tomado por uma sucessão de acontecimentos e de pessoas que a torna interessante por si só. Torna-se um espaço vivo que merece ser observado.

A presença de pessoas em um determinado espaço atrai mais pessoas, assim como a observação das atividades geradas por elas. Isso influencia diretamente na qualidade do caminhar e a forma de acessar o espaço. Tal categoria visa abordar também a conexão física com o entorno. Devido à presença de diversos semáforos e a ausência de barreira físicas, o acesso dos baixios de viadutos é facilitado e natural. Eles encontram-se no caminho de diversos fluxos, o que as torna mais atrativas. Trata-se da permeabilidade do fluxo de pessoas em relação aos acessos e aos percursos internos. Quando há restrições no espaço tanto no acesso quanto internamente, a área passa a configurar uma espécie de barreira no tecido urbano. Prejudicando também o funcionamento e manutenção das atividades do entorno.



Figura 58: Diagrama permeabilidade. Figura 59: Passagem livre entre as barracas na área 3. A disposição das barracas é feita de forma a manter o fluxo mais livre possível

Fonte: Acervo pessoal (2019)

3.Bordas: está ligado a como esse espaço é percebido perante os indivíduos que estão ao redor. Essa percepção é influenciada pelo nível de desdobramentos e reverberações das atividades no entorno imediato. Devido à ausência de gradeamentos e muros no entorno, essas bordas estão diretamente ligadas a sensação de permeabilidade e exposição do espaço. Quanto mais periférico, maior é a relação estabelecida com as atividades e estabelecimentos complementares próximos, é ver e ser visto. Um espaço extenso como os baixios de viaduto de

Madureira necessita de diferentes formas de exposição, pois em cada área é estabelecida uma forma de contato com as atividades do entorno.

O nível de exposição está relacionado à percepção dos espaços pelas pessoas que não estão diretamente ligadas a ele, e essa variação é o que dá a dinâmica visual do espaço. Quanto mais interessantes e atrativas forem as bordas, já que são a primeira camada de contato com o entorno, mais interessantes pareceram as atividades que acontecem internamente a esses espaços, seguindo os princípios de fachadas ativas de Jane Jacobs.

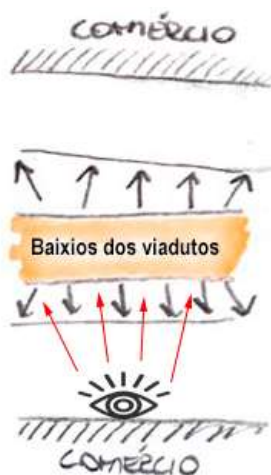


Figura 60: Diagrama visibilidade ou percepção do entorno



Figura 61: Vista do viaduto Negrão de Lima de uma das calçadas do entorno

Fonte: Acervo pessoal (2021)

4. Adaptabilidade do espaço: é o nível de programação e permissão do que pode ser realizado no espaço. No caso dos baixios, por se tratar de uma área ampla e que não tem programas fixos, a diversidade é resultado das demandas do momento, podendo vir a variar caso necessário. Os espaços vazios, como a área de gramado descoberto, citada na primeira categoria, servem como áreas de apoio para outras atividades. A falta de programação de alguns espaços também é benéfica para a manutenção do todo. A área de gramado próximo aos baixios serve como apoio nos dias de evento com grande aglomeração de pessoas, seja para auxiliar os comerciantes informais com a disposição de mesa e cadeira ou para dispersar a entrada o Baile Charme, por exemplo.

Assim, tal categoria visa avaliar a capacidade do espaço em acolher diferentes usos ao longo do dia para suprir as outras demandas, seja relacionado ao tráfego de passagem ou a permanência das pessoas. Ao longo do dia as ruas e calçadas abrigam diferentes tipos de fluxos e permanências. Em Madureira foi observado a mudança do comércio informal para suprir as necessidades dos usuários, onde pela manhã e

à tarde o comércio é de artigos pessoais e à noite surgem barracas de comida e bebida. As fotos abaixo foram tiradas no mesmo lugar, na escada de acesso à estação do BRT, em dias e horários diferentes com o objetivo de mostrar como um espaço pode mudar conforme as atividades praticadas nele.

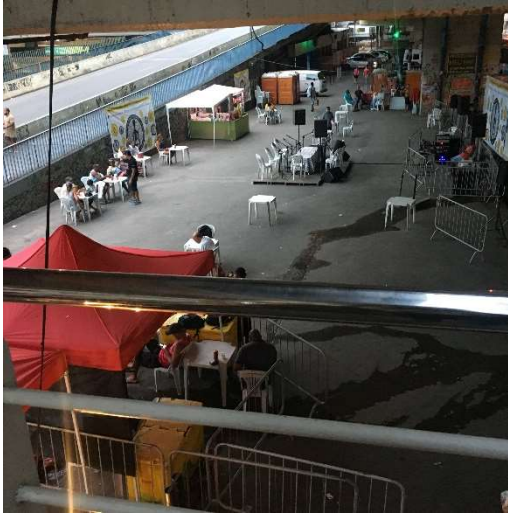


Figura 62: Vista da escada de acesso da estação do BRT durante a semana

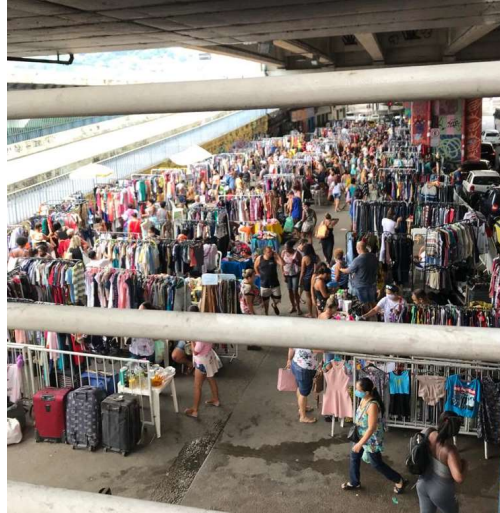


Figura 63: Vista da escada de acesso da estação do BRT durante o final de semana em dia de feira

Fonte: Acervo pessoal (2021)

5. Mobiliário urbano: é a existência de dispositivos que podem dar apoio as atividades existentes. No caso dos baixios de viaduto em Madureira, a presença de um mobiliário urbano fixo é rara, o que permite uma maior flexibilidade dos espaços. Porém, é necessário a atuação de terceiros, como os comerciantes informais, para acomodar os usuários. A presença de um mobiliário óbvio, como as populares mesas de xadrez, pode engessar o espaço, pois não permite uma reformulação das atividades. Por outro lado, a ausência de mobiliário também é prejudicial. Para que uma área seja mutável é necessário a disponibilização de suportes que permitam diferentes formas de apropriação que possam adequar-se as necessidades no momento.

6. Cobertura: está relacionado a amplitude do espaço e a capacidade de proteger de interferências externas. Esta categoria está relacionada a capacidade de abrigo desses espaços. Os viadutos além de servirem para a lógica rodoviária da cidade, também servem de proteção do sol e chuva. Além disso, outro ponto positivo em relação aos viadutos é a sua altura que proporcionam uma grande amplitude na área. Também está relacionado a fenomenologia do espaço. Diferentes formas de perceber e apreender o espaço gera atração e interesse. Nas áreas sob os viadutos de Madureira há espaços mais intimistas, outros com maior

exposição, áreas cobertas e descobertas, o que configura uma diversidade de ambiências e atrai diferentes públicos.



Figura 64: Viaduto servindo como cobertura e abrigo para os comerciantes informais

Fonte: Acervo pessoal (2019)



Figura 65: Viaduto servindo como cobertura e abrigo para os comerciantes informais

Fonte: Acervo pessoal (2019)

7. Inserção no contexto urbano: é o diálogo e a relação entre as diversas construções e estabelecimentos do entorno. Nesse caso, as atividades e comércios nos baixios atuam de forma complementar com o entorno e se beneficiam da localização central no bairro. A área dos baixios encontra-se no caminho dos principais fluxos de pedestres e pontos modais.

Em virtude das aglomerações de pessoas, os estabelecimentos comerciais formais foram modificados de modo a abarcar a demanda vigente. Antigas lojas de

construção e fábricas deram espaço para bares e restaurantes. Próximo a essa área havia presença de uma VOID, tipo de estabelecimento de venda de bebidas e roupa muito popular na zona sul carioca, atualmente desativada devido à crise gerada pela pandemia. É verificado que as construções e estabelecimentos no entorno estão voltados para a área dos baixios, complementando as atividades existentes. O que deve ser destacado aqui é o potencial do espaço como ponto de atração de novas empresa e estabelecimentos. A presença dessas atividades nos baixios estimulou o surgimento de mais comerciante informais no entorno, como podemos ver nas imagens a seguir:



Figura 66: Barraca de comida em frente ao viaduto Prefeito Negrão de Lima, na esquina da rua Carvalho de Souza



Figura 67: Idem figura 66

Fonte: Acervo pessoal (2020)

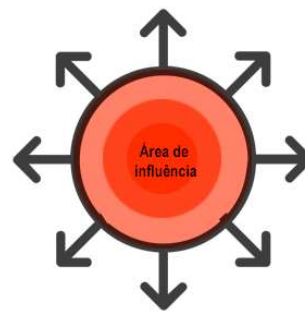


Figura 68: Diagrama área de influência e contato com o entorno

O quadro a seguir mostra uma síntese das categorias de análise elaboradas.

CATEGORIAS DE ANÁLISE	EXPLICAÇÃO
Mosaico de atividade	É o mapeamento das atividades praticadas pelos usuário. É a forma como o espaço é frequentado pelos diferentes grupos
Limite	Está relacionado à divisão e organização do espaço. Levando em consideração o grau de liberdade na transição entre os diferentes espaços.
Bordas	Como o espaço é percebido pelos indivíduo que estão no entorno
Adaptabilidade do espaço	É o nível de programação do espaço e a capacidade de acolher diferentes usos ao longo do dia
Mobiliário urbano	É a disponibilidade de dispositivos que podem dar apoio às atividades existentes
Cobertura	Está relacionado a amplitude do espaço e a capacidade de proteger de interferência externas
Inserção no contexto urbano	É a relação entre a localização geográfica e o diálogo com as construções e estabelecimentos no entorno

Figura 69: Tabela Categorias de análise

Fonte: Acervo pessoal

Tendo dito isso, as conclusões que podemos chegar em relação aos baixios de viadutos, Prefeito Negrão de Lima e Silas de Oliveira, é que estes são *lugares* para seus usuários. Devido aos usos criados pelos moradores, comerciantes e usuário, esse *lugar* ganhou significado e auxilia na manutenção e perpetuação de tradições do bairro. Além de tornar essa área mais segura, em razão do constante movimento ao longo do dia, ele remete ao modo de vida suburbano, aos usos das calçadas, proporciona encontros sociais e traz valorização para o local por ter se tornado um ponto de referência na cidade.

Apesar de se tratar de dois espaços separados por uma via de veículos, criou-se uma costura entre os terrenos do entorno, que influenciou, inclusive, nas alterações do comércio formal. As reverberações ou desdobramentos dessas atividades não se limitam aos baixios. Diversos pontos auxiliaram no processo de conversão do *lugar*, sejam eles físicos ou subjetivos. O caráter histórico, a pouca disponibilidade de áreas livres públicas, a localização central no bairro, o nó de atividades e encontro de diferentes modais, a ausência de barreiras físicas, a diversidade de atividades e por fim, a capacidade de adaptabilidade para suprir a

demanda de seus usuários são as características que tornam os baixios de Madureira áreas tão importantes para o bairro.

No capítulo seguinte, será analisado o projeto do Parque Madureira e estas categorias serão empregadas, como uma forma de testar e validá-las em outros espaços.

4. Parque Madureira: o espaço de lazer do subúrbio carioca

O Parque Madureira está localizado no bairro de mesmo nome na Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro. A responsabilidade pelo projeto ficou a cargo da Secretaria Municipal de Urbanismo chefiada pelo arquiteto Sérgio Dias, mas teve sua concepção elaborada por diferentes empresas. A principal delas é a Ruy Rezende Arquitetura Ltda (RRA), responsável pelo projeto de urbanismo, paisagismo e arquitetura. A Prefeitura ficou responsável pela gerência do Parque de Madureira Rio+20, assim como sua administração, sob o comando da Secretaria Municipal da Casa Civil.

O Parque de Madureira, inaugurado em 23 de junho de 2012, foi uma das principais intervenções na área de meio ambiente e o seu projeto foi concebido durante a preparação para a recepção dos Jogos Olímpicos de 2016. Ele surge como projeto para uma nova área de lazer de 450 mil m². A inauguração do projeto fez parte dos eventos programados para a reunião internacional de sustentabilidade Rio+20, e está gravada no nome oficial do parque “Parque de Madureira Rio+20”. O mapa a seguir mostra a extensão do parque e os bairros cortados por ele.



Figura 70: Mapa localização e delimitação do Parque Madureira. Fonte: Google Maps (2020)

O projeto foi ampliado em 2015, de modo a abrigar diversos eventos e uma área livre para um bairro tão denso construtivo e demograficamente. Além disso, tem o fato de servir como referência para diversos bairros da zona norte, oeste e baixada fluminense, devido à proximidade. Tornou-se o terceiro maior parque urbano da cidade e o primeiro parque público do Brasil a ter o conteúdo e projeto certificados pelo Selo AQUA. Seu terreno tem cerca de 60 m de largura por 1.350 m de extensão resultante da compactação de linhas de transmissão da Light. Estas linhas atualmente ocupam uma faixa de 50 m junto ao ramal da Supervia. As imagens a seguir mostram as alterações feitas no terreno para possibilitar a construção do parque.



Figura 71: Vista aérea do terreno antes da construção do Parque Madureira

Fonte: <http://mail.camara.rj.gov.br/> (2017)

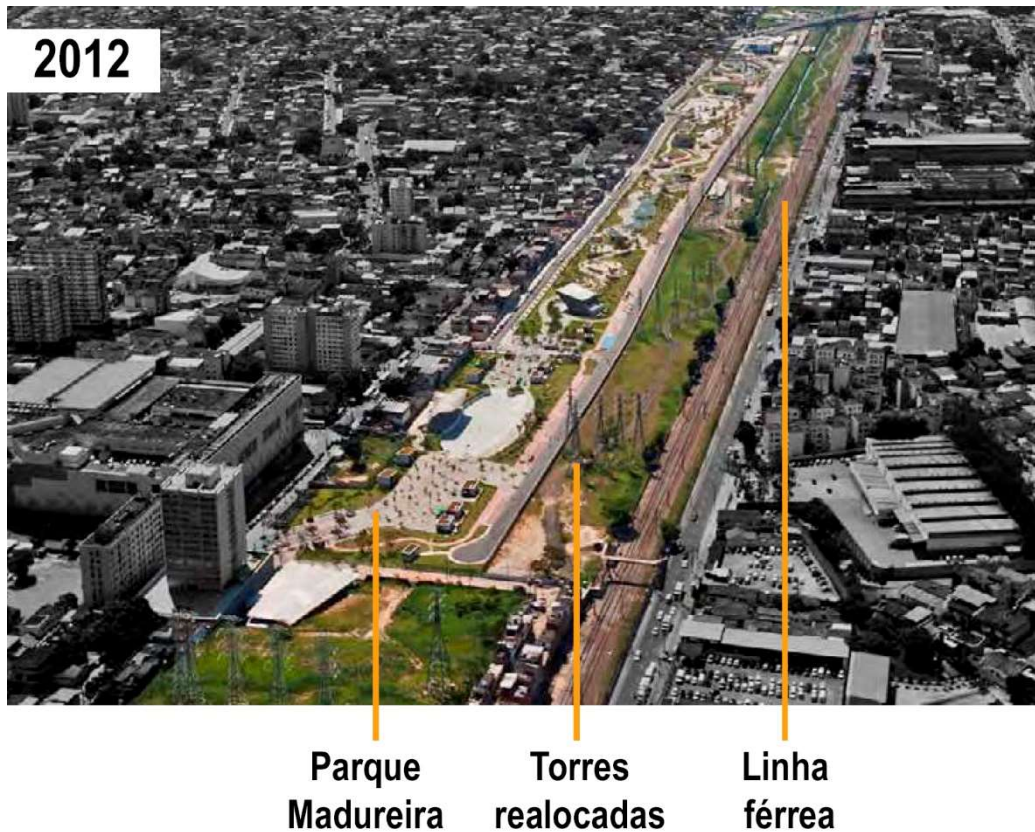


Figura 72: Vista aérea do terreno após a construção do Parque Madureira

Fonte: <http://mail.camara.rj.gov.br/> (2017)

A imagem do parque foi sendo construída buscando referências relacionadas a identidade de Madureira, como disposição de espaço para shows com os símbolos das escolas de Samba, Império Serrado e Portela, na tentativa de agregar às duas quadras de Escolas de Samba tradicionais da cidade, localizadas próximas ao parque. O projeto nasce com o objetivo de ressignificar um espaço urbano degradado e subutilizado, além de oferecer espaços para o lazer e convivência da população. A demanda se justifica devido à presença escassa de áreas verdes livres nos bairros da Zona Norte. Madureira é uma área com altos índices de ocupação urbana, por esse motivo a construção do parque resultou em benefícios sociais e ambientais, bem como incentivo a valorização da arte, promoção da cultura, prática esportiva e da qualidade de vida para seus usuários, consequentemente, resultou na valorização do entorno.

4.1. Conhecendo o projeto Olímpico

A Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro tomou a decisão de transformar um extenso terreno baldio da Light, localizado as margens das linhas de transmissão de energia, em uma área de lazer pública, se tornando o terceiro maior parque da cidade. O terreno do parque, é comprido e estreito, faz limite de um lado com as linhas de transmissão de energia e a ferrovia, e do outro lado, com uma rua residencial que funciona como estacionamento durante o dia, como podemos ver nas imagens abaixo:

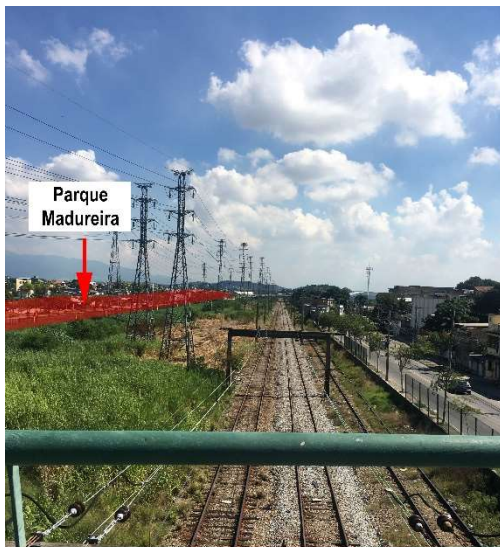


Figura 73: Vista da passarela de acesso ao parque na rua Conselheiro Galvão



Figura 74: Vista da rua Antônio de Abreu, próximo à entrada principal do parque

Fonte: Acervo pessoal (2018)

Dessa forma, o parque só estabelece contato com o tecido urbano do entorno por apenas três de suas faces. Devido a essa implantação e configuração espacial, o percurso ao longo do projeto é dado de forma linear, passando por uma sucessiva disposição de diversos equipamentos, como quadras de esportes, pistas de skate, espaços culturais e voltados para educação, teatro, mobiliário urbano e lazer. Dentre as construções presentes no parque, as que ganham maior notoriedade devido a sua monumentalidade, são a Praça do Samba, o Centro Educação Ambiental e a Nave do Conhecimento e a queda d'água, chamada popularmente de “a praia de Madureira”.



Figura 75: Praça do Samba

Fonte: Acervo pessoal (2018)



Figura 76: Centro Educação Ambiental

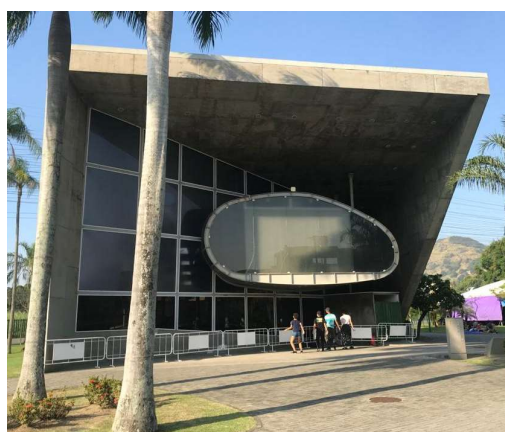


Figura 77: Nave do Conhecimento

Fonte: Acervo pessoal (2021)



Figura 78: "Praia de Madureira"

Fonte: Foto arquiteta Maria Eduarda Rodrigues (2018)

O bairro de Madureira se caracteriza pela pouca oferta de espaços naturais arborizados, poucos espaços livres de uso público ou destinados para o lazer e fluxo intenso de veículos e pessoas, por se tratar de uma centralidade do subúrbio carioca. Nesse contexto, a criação de um parque tinha como objetivo, segundo os autores do projeto, o escritório RRA, além de suprir essas carências, deveria oferecer áreas verdes, lazer, atividades culturais e esportivas, melhorando o cotidiano da população. O parque apresenta pouca área construída, o que por si só já contrasta bastante com o seu entorno. Apresenta edifícios de baixo gabarito, sem acarretar impactos negativos de adensamento, em harmonia com as adjacências, pois o bairro não apresenta muitas edificações altas, em sua maioria entre 3 e 4 pavimentos como pode ser observado nas imagens abaixo:



Figura 79: Vista aérea do terreno próximo à entrada na rua Antônio Abreu

Fonte: <http://mail.camara.rj.gov.br/> (2012)



Figura 80: Vista aérea do terreno acima do Centro Educação Ambiental

Fonte: <http://mail.camara.rj.gov.br/> (2012)

A maioria das atividades propostas no parque são realizadas em espaços externos e ao ar livre. Nesse ponto, o paisagismo deveria auxiliar e proteger os usuários durante as práticas das atividades, proporcionando conforto ambiental, porém o que foi verificado em campo é que nesse quesito o parque é insuficiente. As árvores não criam grandes sombras e elementos artificiais também não foram propostos, então fica a cargo das edificações e passarelas amenizar a atuação do sol. As imagens a seguir mostram como o parque é precário de sombra.



Figura 81: Uso das passarelas como proteção solar

Fonte: Acervo pessoal (2017)



Figura 82: Área extensa sem sombra próximo a entrada da rua Antônio Abreu

Fonte: Acervo pessoal (2017)

A quantidade de ambiências é satisfatória, mas a falta de proteção contra as intempéries dificulta o uso do espaço durante algumas horas do dia. O coordenador e engenheiro responsável pela obra, Mauro Bonelli, afirmou, através da publicação da Secretaria Municipal de obra, que a implantação da vegetação foi pensada para ter uma densidade adequada a cada tipo de ambiente, ou seja, teve uma preocupação

com as variações de ambiência, respeitando a própria conformação e relevo do terreno.

A construção do parque foi tida como projeto populista, alvo de críticas, principalmente devido às remoções. Para a implantação do empreendimento foi necessária a desapropriação e realocação de inúmeros moradores localizados no caminho do progresso. Os principais impactados foram os moradores da favela Vila das Torres, localizada no bairro de Madureira, próximo à linha ferroviária auxiliar (ramal Belford Roxo) e horta urbana localizada junto à favela.

Segundo a Secretaria Municipal de Habitação (SMH — Rio), 897 domicílios foram desapropriados (entre os moradores da favela Vila das Torres e do terreno de transmissão de energia da Light) para a construção do parque. Sobre as realocações, do total 264 foram realocados pelo Programa Minha Casa, Minha Vida (conjunto habitacional Vivendas do Ipê Branco, em Realengo), e o restante dos desapropriados foram indenizados pela Prefeitura. Foram oferecidos pela Prefeitura 290 apartamentos em Realengo, no Ipê Branco, nesses empreendimentos os moradores seriam responsáveis pelo pagamento apenas de água e luz. Assim foi iniciado um processo de negociação entre os moradores e a Prefeitura, marcado pela resistência dos moradores para evitar a remoção e realocação para áreas longe do bairro (cerca de 11,5 km de distância).

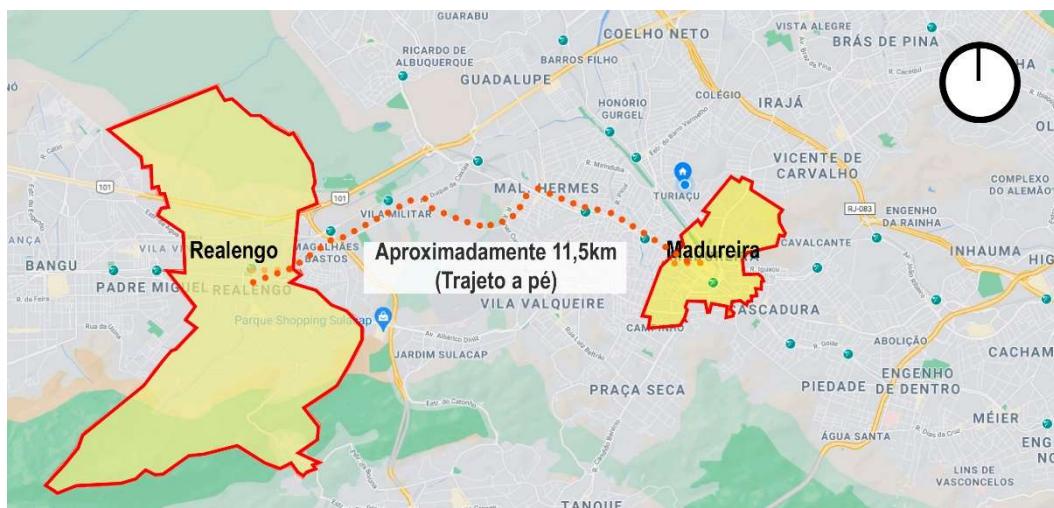


Figura 83: Mapa localização e distância entre os bairros de Realengo e Madureira

Fonte: Google Maps (2020)

Uma vez estabelecida a relação com o território, vizinhança e a própria moradia, é, geralmente, insatisfatório o processo de realocação. De um lado temos o poder público buscando convencer a população a aceitar a remoção, para poderem

dar continuidade ao processo de concepção do projeto e construção, e do outro lado tem um grupo de moradores tentando lidar com a perda do seu espaço familiar. Os moradores organizaram-se junto à Defensoria Pública e o Conselho Popular, para fazer cumprir a Lei Orgânica 429 do Município do Rio de Janeiro, que garante: “assentamento em localidades próximas dos locais da moradia ou do trabalho, se necessário o remanejamento”. A determinação teve como base questões referentes à identidade territorial, por muitos moradores antigos necessitarem atividade agrícola na horta urbana localizada junto à favela, sendo esta sua única fonte de renda por décadas.

Outro ponto marcante no período de construção do parque, foi a ideia difundida pelo poder público sobre sustentabilidade e o benefício que o parque traria para a região. De modo geral, o resultado de uma construção dessa escala e tamanho apresenta propostas cujo objetivo é proporcionar vantagens para grande parte da população residente e usuários. Espera-se que os órgãos públicos continuem promovendo obras para a reabilitação de áreas urbanas degradadas, sobretudo, em bairros com alta densidade populacional, buscando a preservação do ambiente construído e possibilitando a integração entre os indivíduos e as áreas verdes.

Ainda sobre as remoções e realocações, esses procedimentos não podem contribuir para aumentar as desigualdades, seja devido à situação espacial de moradia ou o rompimento da articulação dos indivíduos com o seu grupo social. A valorização e obras de melhoria de uma região não devem se associar, mesmo que indiretamente, a expulsão de seus antigos moradores. Moradores que ajudaram a construir a identidade e modos de vida do bairro.

O aumento de impostos, de aluguéis, de serviços e mercadorias no entorno são os principais impactos gerados pelas implantações desses empreendimentos. A remoção da população mais pobre, realocada para reassentamentos habitacionais (Programa Minha Casa, Minha Vida, distantes da habitação de origem), diminui as oportunidades de obtenção de emprego e ascensão social por parte da maioria dos reassentados. Conforme essas questões forem minimizadas em um trabalho cooperativo entre o poder público e população, podemos obter um avanço através de um consenso, de modo a minimizar possíveis conflitos, com o objetivo de atender e intervir de forma efetiva e benéfica na qualidade de vida de toda a população.

4.2. Diagnóstico do projeto a partir das categorias de análise criadas

O Parque Madureira foi observado e analisado de modo a gerar uma leitura crítica acerca do seu projeto. Foram feitos levantamentos no campo com o objetivo de experimentar as ambiências, as atividades e dinâmicas propostas por seus planejadores. O projeto conta com vários acertos e boas intenções, porém perde parte sua potência quando pontos fundamentais não são atendidos. Dentre eles, temos, a carência de áreas sombreadas, o que dificulta a utilização dos espaços de lazer projetados, como as quadras tanto de areia quanto de concreto, as extensas pistas para corridas e caminhadas, a ciclovia, a pista de skate, a área fitness, que tem diversos aparelhos para ginástica, e as áreas de permanência, que possuem mesas e cadeiras fixas. A seguir temos alguns exemplos desses espaços citados.



Figura 84: Espaço de academia e ginástica

Fonte: Acervo pessoal (2021)



Figura 85: Mobiliário de concreto fixo

Fonte: Acervo pessoal (2021)



Figura 86: Espaço destinado para tênis de mesa

Fonte: Acervo pessoal (2021)

Normalmente as pessoas amontoam-se sob pequenas sombras de palmeiras, embaixo das passarelas que dão acesso ao parque, algumas edificações como a Nave do Conhecimento, que se encontra sem uso atualmente, ou são obrigadas a trazer de suas casas seus próprios abrigos, como barracas e guarda-sol.

Outro ponto problemático é a localização. Devido ao local de implantação do parque, apesar da grande oferta de transporte público do bairro, ele está localizado nos fundos das construções existentes, voltado para fachadas cegas. Distante do acesso aos principais meios de transporte público, fluxo de pessoas e escondido por outras construções, sendo necessário o uso de placas de sinalização para encontrá-lo. Não há a possibilidade de um contato mais direto com os moradores e os principais fluxos de pessoas que circulam na área, tornando-o invisível para os indivíduos que transitam no centro de Madureira. O mapa abaixo mostra a localização do parque em relação a principal via do bairro, a estrada do Portela. A rua de acesso ao parque é paralela a essa via, atrás de outras construções, como podemos ver nas imagens também.



Figura 87: Mapa vias e acesso ao Parque Madureira

Fonte: Acervo pessoal (2020)



Figura 88: Foto tirada da entrada do parque

Fonte: Acervo pessoal (2021)



Figura 89: Entrada do parque atrás do Shopping Madureira

Fonte: Acervo pessoal (2021)

Por outro lado, a sua localização é estratégica, pois o bairro não apresenta muitos espaços livre e foi reaproveitado parte do terreno que era utilizado apenas

para implantação de torres de energia. Um extenso terreno da cidade foi devolvido para a sua população e o parque pôde se configurar de forma linear e fazer a ligação entre diversos bairros. Atualmente o parque corta os seguintes bairros: Madureira, Turiaçú, Rocha Miranda, Bento Ribeiro e Honório Gurgel.

O acesso também é outra questão, pois o parque encontra-se ilhado entre a linha férrea e grades, que só apresentam aberturas para a passagem de, aproximadamente, 250 a 500 metros de distância e através de extensas passarelas. Tais percursos obrigam o pedestre a caminhar com pouca ou nenhuma proteção solar e em ruas sem nenhum atrativo, pois a maior parte é residencial e de fábricas. Além disso, as ruas no entorno contam com altos muros, fachadas cegas, um baixo fluxo de pessoas, o que a torna ainda mais hostis e desagradáveis ao anoitecer. As imagens abaixo mostram as distâncias entre as entradas do parque e a ambiência das ruas do entorno.



Figura 90: Mapa do parque e indicação das entradas. Trecho da 1ª fase de obras

Fonte: Google Maps (2020)



Figura 91: Passarela de acesso na rua Antônio Abreu

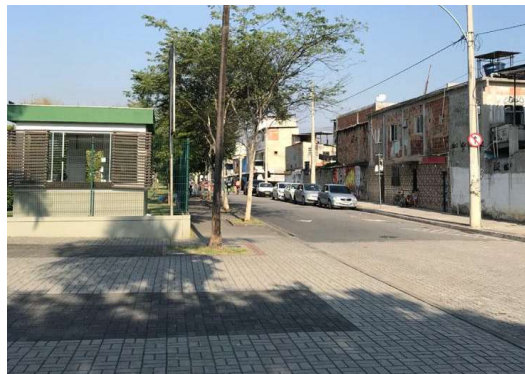


Figura 92: Vista da rua Antônio Abreu da subida da passarela

Fonte: Acervo pessoal (2018)

O acesso ao parque não se dá de forma orgânica é necessário querer encontrá-lo. Quanto aos pontos de acesso, é aceitável, pois apesar de ser um espaço público, o gerenciamento funciona de forma privada, apresentando horário de abertura e

fechamento. O que dificulta o acesso, pelo lado oposto da linha férrea e torres elétricas, é a grande distância percorrida entre os portões. Atualmente já podemos verificar vários danos ao longo das grades e diversas pessoas utilizando como entrada. O horário de funcionamento também é satisfatório, de 6 às 22h, com exceção da segunda-feira, dia que permanece fechado para a manutenção e limpeza.

A composição vegetal é variada, mostrando uma intenção na diversidade das ambiências. Essa composição se restringe à apenas um lado do parque, justamente o que estabelece contato com a rua. A maioria das árvores utilizadas foram palmeiras altas que se destaca no campo visual, mas não contribuem para o conforto ambiental. A disposição das árvores foi feita de forma espaçada, valorizando as visadas no parque, porém acaba criando extensa áreas sem cobertura, como mostram as imagens a seguir.



Figura 93: Ausência de sombra nos percursos



Figura 94: idem figura 91



Figura 95: Composição arbórea

Fonte: Acervo pessoal (2019)

Geralmente, faltam soluções para proteger os usuários das intempéries. Também possui extensos gramados que segue a sinuosidade do terreno e nos encaminha para caminhadas interessantes. A composição arbustiva próxima à grade, de um lado contribui para o embelezamento do parque, pois as pessoas que estão caminhando têm a visão de uma extensa parede verde. Porém, do outro lado da grade apenas contribui para criar mais uma barreira entre o parque e o tecido urbano, não só física, mas também visual. Nesse sentido, ele pode ser caracterizado pelo que Jacobs (2011) chama de “parques impopulares”, pois são uma série de oportunidades desperdiçadas e acabam gerando efeitos negativos no entorno por se transformar em mais uma barreira ou camada no tecido urbano. O gradeamento do parque contribui para tornar a rua mais inóspita, pois não estabelece um contato

com as pessoas fora dele e nem com as moradias. Dessa forma, em alguns horários a rua pode ser tomada por um sentimento de insegurança, por isso, é evitada. A rua Antônio Abreu é caracterizada pelo excesso de veículos estacionados, fachadas cegas e a extensa grade do parque, como podemos ver nas imagens abaixo.



Figura 96: Vista da rua Antônio Abreu ao lado da grade do parque

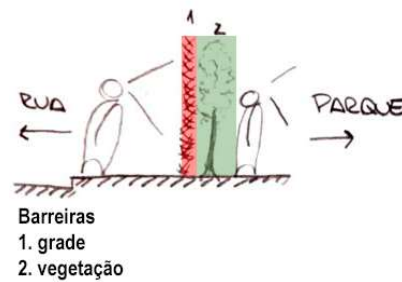
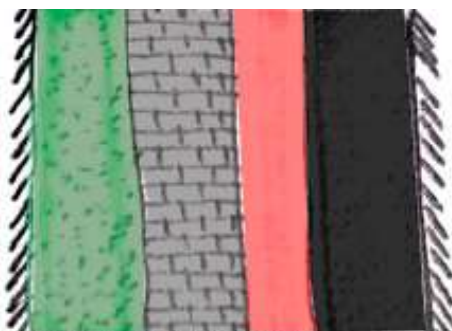


Figura 97: Diagrama barreira física e visual

Fonte: Acervo pessoal (2019)

As diferenças de texturas no piso são diversificadas, composta por grama, blocos de concreto, cimentado liso vermelho e asfalto, muito atrativos em vista aérea. Essa gradação de textura ajuda a setorizar as atividades, auxiliar e conduzir os passeios. Na área do asfalto, destinado a caminhadas e passeios de bicicleta a ambiência é constante, distante dos principais fluxos e atividade do parque, apresenta uma paisagem monótona das grades que separam o parque do terreno das torres elétrica e é sempre em linha reta, sem ocasionais mudanças de ambiência.



- Gramado - área de permanência
- Bloco de concreto - passeio livre
- Cimentado vermelho - ciclovia
- Asfalto - corrida/ caminhada

Figura 98: Diagrama paginação do piso e usos



Figura 99: Vista da passarela de acesso

Fonte: Acervo pessoal (2018)



Figura 100: Vista da pista de corrida e caminhada

Fonte: Acervo pessoal (2021)

O parque possui uma extensa quantidade de programas e espaços destinados a atividades específicas, entre elas temos a Praça do Samba, a Nave do Conhecimento, o Centro de Educação Ambiental, Quiosque de comida, Playground, lagos, jogos de mesa, academia da terceira idade, mesas de ping-pong, ciclovia, Skate Park, quadras para futebol e vôlei de areia, quadra poliesportiva, pista de corrida e os gramados. Porém, por estarem dispostos em um parque linear muito extenso, esses equipamentos parecem funcionar isoladamente. A distribuição é espalhada, mantendo pouca ou nenhuma relação entre eles.

Vale a pena destacar alguns desses equipamentos para uma observação mais aproximada, de modo a descrever certas ambiência e experiências vividas no espaço. A Praça do Samba se destaca devido a sua escala e localização de destaque, próximo à entrada principal de Madureira, esse espaço é inteiramente de concreto, rebaixado e funciona como uma esplanada. É um espaço estéril e simples, apesar de seu apelo por uma das principais características do bairro, o samba. A sua caracterização se deu através da instalação dos emblemas das escolas de samba, Império Serrano e Portela, e não apresenta nenhuma possibilidade de modificação dessa imagem já que os responsáveis pela manutenção do parque não permitem nenhum tipo de apropriação.

Normalmente os eventos que acontecem nesse espaço são a noite, pois não apresenta nenhum tipo de cobertura que permita a permanência das pessoas. É uma área extensa sem mobiliário urbano, utilizada principalmente por pessoas com patins devido ao piso extremamente liso. Apesar das dificuldades relacionadas às condições para permanência das pessoas, durante as visitas a campo foram

presenciados alguns eventos à tarde. Como uma formatura, onde os formandos ficaram durante toda a cerimônia expostos ao sol, além da necessidade de cadeiras para a acomodação deles. Próximo também teve a organização de uma feira de itens variados, também expostos ao sol e sem mobiliário.



Figura 101: Cerimônia de formatura na Praça do Samba

Fonte: Acervo pessoal (2021)



Figura 102: Feira próxima a Praça do Samba

Fonte: Acervo pessoal (2021)

A Nave do Conhecimento e o Centro de Educação Ambiental se destacam devido as suas construções, a primeira devido à monumentalidade e a segunda pela cobertura vegetal em todas as suas paredes. Ambas as construções não estabelecem um contato com as pessoas que circulam pelo parque, mantendo-se fechada e apenas agregando na estética visual geral. Atualmente a Nave do Conhecimento está desativada.

Sobre apelo estético, temos um bom exemplo de construção que foi apropriada pelos usuários, ganhou outra dimensão e significado no parque. É o caso da escadaria com fonte de água que deveria ser apenas observada pelo público, porém os usuários ressignificaram e passaram a usar como uma espécie de cachoeira. Essa atividade trouxe vida e dinâmica para o espaço, juntando pessoas que aproveitam a queda d'água e outras que apenas param para observar as brincadeiras entre as crianças. Essa área se tornou mais úmida e agradável para a permanência.

Outro local que ganhou um uso diferente do previsto foram as quadras de areia. Observamos que dentre as quadras, concreto e areia, a que menos recebia pessoas para jogos de futebol e vôlei era a quadra de areia; e ao longo do tempo esses espaços começaram a ser utilizados para a prática de ginástica e exercícios aeróbicos, como vemos nas praias. A seguir temos imagens de espaços que foram apropriados pela população resultando em lugares diferenciados no parque.



Figura 103: Vista dos anéis Olímpicos sobre a escada cascata

Fonte: Acervo pessoal (2021)



Figura 104: Crianças brincando na cascata



Figura 105: Idem figura 102

Fonte: fotos arquiteta Maria Eduarda Rodrigues (2018)

Espaços como academia da terceira idade, skate park, ciclovia e pistas de corridas apresentam um baixo fluxo de pessoas na maior parte do dia. O seu uso é mais frequente das 6 às 10h e após o sol se pôr, a partir das 18h. Esse período de uso segue exatamente a intensidade do sol, pois a permanência nos espaços é dificultada devido à falta de uma cobertura que proteja seus usuários.



Figura 106: Academia da terceira idade vazia durante a tarde

Fonte: Acervo pessoal (2019)



Figura 107: Skate Park

Fonte: Acervo pessoal (2019)



Figura 108: Ciclovía sem sombras. Fonte: Acervo pessoal (2019)

Os últimos equipamentos a serem analisados são os quiosques, estes estão distribuídos pelo terreno de maneira pontual, o que acaba dividindo os grupos de usuários. Também não existe uma diferença de atividade entre eles, os serviços oferecidos são os mesmos. O valor das mercadorias, segundo o levantamento feito com os frequentadores do parque, é elevado dificultando a atração do público. O valor do que é vendido nesses quiosques está diretamente relacionado ao valor do aluguel do espaço, que também é reclamação dos donos dos empreendimentos. As imagens a seguir mostram os quiosques e os espaços vazios no seu entorno imediato. As atividades que acontecem nesses espaços não se expandem para outras áreas do parque, próximo não existe nenhum tipo de mobiliário que favoreça a permanência das pessoas.



Figura 109: Quiosque próximo à entrada principal

Fonte: Acervo pessoal (2021)



Figura 110: Quiosque próximo à quadra de futebol. Fonte: Acervo pessoal (2021)

A valorização que o bairro sofreu afetou os valores dos estabelecimentos existentes, assim como os novos construídos no parque. A sensação é que o que é oferecido nesses quiosques não é necessariamente para a população do bairro, que muitas vezes é obrigada a trazer alimentos e bebidas de suas residências. Percebendo este problema entre mercadorias e compradores, atualmente podemos verificar a presença de ambulantes próximo às entradas do parque, dado que não é permitido comércio informal no seu interior. Depois de 9 anos da sua inauguração, já podemos perceber o surgimento de alguns bares nas construções vizinhas, também próximo às entradas do parque, indicando uma tendência de transformação da morfologia o entorno.



Figura 111: Ambulantes próximo à entrada principal. Fonte: Acervo pessoal (2021)



Figura 112: Ambulantes próximo à entrada principal. Fonte: Acervo pessoal (2021)

Como destacado por Jacobs (2011), parques que agregam valor positivo para o bairro não funciona como barreiras ou obstáculos. Eles desempenham um funcionamento articulado com a cidade em que está inserido. Estimulam atividades vizinhas mais diversificadas, transformando o entorno em uma área de confluência agradável. Somam-se à diversidade como elemento novo que presta serviço ao

bairro todo. Mas no caso do Parque Madureira, o local é bem inflexível, quando comparado ao entorno dos viadutos, pois não podem ser utilizados elementos que interfiram na imagem, arte ou instalações. Consequentemente, no dia a dia permanece vazio, utilizado quase exclusivamente para o tráfego de passagem.

Outro fato que merece ser mencionado é que ao longo da extensão do parque percebemos diferentes níveis de programação e fiscalização do projeto. As áreas próximas ao centro de Madureira apresentam mais equipamentos e manutenção, de modo a manter a imagem construída durante o período de propaganda e divulgação do projeto. Já em áreas mais distantes do centro pode-se observar abandono e depredação dos espaços, o que é bem diferente de desgaste por uso. A manutenção é um ponto importante, pois ao longo do parque e nas passarelas de acesso podemos ver diversos elementos quebrados, a maioria dos banheiros tem problemas com a água, todos os bebedouros foram removidos, as pistas apresentam desgaste e buracos, os espelhos d'água estão vazios, as grades de proteção são inexistentes em vários lugares, equipamentos de lazer e ginastica estão quebrados, os jardins verticais, telhados verdes e grandes extensões dos gramados secaram.



Figura 113: Passarela de acesso sem manutenção Figura 114: Jardins verticais praticamente seco

Fonte: Acervo pessoal (2021)

Concluindo, ao longo do parque, comparando com a sua extensão, temos uma baixa diversidade de usos e uma falta de cuidado com o conforto ambiental. A programação, setorização e normalização dos espaços dificulta as diferentes formas

de apropriação e interação das atividades entre os usuários. Nesse sentido, o Parque Madureira pode ser caracterizado pelo que Jacobs (2011) chama de “parques impopulares”, pois são uma série de oportunidades desperdiçadas que acabam gerando efeitos negativos no entorno por se transformar em mais uma barreira ou camada no tecido urbano. O gradeamento do parque contribui para tornar a rua mais inóspita, pois não estabelece um contato com as pessoas fora dele e nem com as moradias. Dessa forma, em alguns horários a rua pode ser tomada por um sentimento de insegurança, por isso é evitada.

Tendo disso isso, a sequência do trabalho será a aplicação das categorias de análise de modo a alcançar uma compreensão mais clara da área e das atividades que a compõem. Buscando investigar os padrões de uso relacionados as dinâmicas estabelecidas entre os usuários e o ambiente físico, além de tentar identificar meios que auxiliem no processo de construção de *lugar*, a partir de ferramentas da arquitetura.

Sendo assim, a primeira categoria será a Mosaico de atividades que visa mapear as atividades realizadas pelos usuários e a articulação entre elas. No caso do Parque Madureira por se tratar de uma implantação linear, sem pontos centrais e hierarquia, as atividades acontecem de maneira espalhada e distante uma das outras. Não é possível estabelecer uma relação com as atividades desses diferentes pontos, os grupos com seus diferentes objetivos são direcionados para pontos específicos ao longo do parque. Os caminhos que ligam esses pontos também não apresentam suportes que estimulem a permanência das pessoas, como um mobiliário urbano, por exemplo. Normalmente as pessoas estão de passagem, se deslocando de um ponto específico para outro. A configuração espacial resultou em vazios com pontos específicos de concentração de, resultando em uma fragmentação do espaço.

Sobre a categoria Limites o que foi constatado é que o parque apresenta uma avaliação satisfatória, pois não apresenta nenhum tipo de barreira física que segregue os diferentes usos. A distinção entre as áreas se dá a partir das atividades propostas em cada espaço, bem definidas. O parque apresenta espaço destinado para tudo, espaço para correr, relaxar, comer, se exercitar, ouvir música, entre outros. O problema principal é que não foram realizadas soluções que ligassem esses espaços efetivamente. A ambiência dos espaços também não varia muito, então é mais difícil criar uma relação de identificação com o usuário. Geralmente, a aparência

construtiva do parque é bastante genérica, como uma reprodução de outros modelos.

A partir disso, duas constatações foram feitas, a primeira foi que no interior do parque essa categoria é positiva, pois quase não apresenta barreiras físicas e visuais, exceto pelas próprias construções como a Nave do Conhecimento. É possível ter uma apreensão e entendimento visual bem extensa do parque. Já quando essa categoria analisa o seu contato com o entorno é verificado alguns problemas. De um lado temos uma fachada do parque perdida, devido à existência do terreno da linha férrea e das torres elétricas, e do outro, o principal contato com a cidade, o seu potencial é perdido justamente pela escolha de fechamento. Além do uso de grades, também foram colocadas vegetações que impedem o contato visual com o exterior. Assim, como já mencionado, o contato do parque com a cidade se dá apenas a cada 300 m de distância onde estão localizadas suas entradas.

Sobre Adaptabilidade do espaço o que podemos destacar é que o parque apresenta um nível de programação considerável, porém essa programação em alguns casos foi subvertida. Espaços destinados para jogos de futebol e vôlei estão sendo utilizados como espaços para praticar exercícios aeróbicos, elementos esculturais são utilizados como cachoeira, algumas rampas de skate são utilizadas como escorrega para crianças, entre outros. A categoria está ligada a capacidade de acolher diferentes usos ao longo do dia, por ser abrangente foi analisada focando em dois pontos: como o usuário intervém na mudança do espaço e como as atividades preestabelecidas variam.

Em relação ao primeiro ponto, o usuário, é satisfatório porque é permitido ingressar no parque com qualquer tipo de objeto, à medida que possa ser retirado e levado ao final do dia. Neste caso, o usuário é obrigado a levar certos suportes de casa para criar possibilidades de permanência e uso do espaço, aqui essa adaptação não está ligada à alguma forma de registro dessas atividades, são basicamente para viabilizar o uso do espaço. É permitido que os usuários tragam seus próprios suportes para aproveitar o espaço, como mesas, cadeiras e barracas, porém ao final do dia esses elementos devem deixar o parque. Assim, não é permitido nenhuma forma de registro sobre atividades diferentes que ocorreram nesses espaços. É uma adaptação efêmera, dura o tempo do evento, depois é apagado qualquer vestígio de sua existência.

O segundo ponto é sobre as atividades propostas pelo parque, são poucos os casos de transformação, já citados anteriormente. Geralmente o parque é monótono e genérico, formado por grandes espaços abertos, muito parecidos entre si. E como não é permitido a presença de ambulantes, suportes ou mobiliário que possa ser deslocado, são raramente propostos eventos que mobilizem a população e apresenta uma constância nas atividades, o parque acaba funcionando da mesma forma a qualquer hora do dia e a qualquer dia da semana.

Uma categoria problemática é a Bordas, pois lida com a forma que o objeto é percebido pelos presentes no seu entorno. O parque apresenta uma desvantagem devido à implantação, pois perde uma de suas fachadas. A outra lateral mais extensa também demonstra dificuldade neste diálogo, como já explicado na categoria Limite. Então restam as entradas estabelecerem esse contato com o interior. Devido à dimensão do parque, ter só as entradas como ponto de contato é insuficiente e ele acaba sendo invisibilizado no dia a dia. O ponto de contato mais efetivo é a entrada principal, por seu tamanho e imponência com o entorno, atualmente é ponto de encontro entre as pessoas, tem ambulantes, conecta com o comércio logo em frente e já surgiram outros estabelecimentos que se beneficiam desse fluxo. De maneira geral, as reverberações e desdobramentos do parque são pequenas, a implantação está distante dos principais fluxos de pessoas e transporte público e os pontos de contato com a cidade são insuficientes para criar uma dinâmica consistente no entorno.

Sobre Mobiliário Urbano podemos afirmar que existe uma quantidade considerável, porém eles foram dispostos de uma forma equivocada. Por exemplo, ao longo da ciclovia tem diversos banco, mas sem muitos elementos ao redor, nada que convide pessoas a permanecerem nesses locais. Já próximos aos quiosques a existência desses bancos é escassa. O próprio mobiliário urbano poderia ser utilizado para interligar os diferentes pontos de atividades, criando assim motivos consistentes para o uso e permanência das pessoas. E em todas as configurações, essas mesas e bancos são fixos e sem qualquer tipo de proteção contra sol ou chuva, por isso permanecem vazios na maior parte do dia.

Já em relação à categoria Cobertura, definitivamente, se a questão do conforto térmico e proteção dos usuários tivesse sido projetada mais cuidadosamente, teríamos outro parque. Acreditamos que o maior erro está na falta de estratégias para suprir essa necessidade. Ao longo do tempo pode ser que com o crescimento

das árvores esse fator se minimize, mas a própria disposição arbórea é bastante espaçada, não permitindo que se crie sombras contínuas. Na área de asfalto, destinado para as corridas, nem isso foi projetado. É uma sucessão de uma paisagem monótona da grade de proteção, distante dos principais fluxos de pessoas do parque e sem nenhum amparo sobre as condições climáticas.

Por último temos a categoria Inserção no Contexto Urbano que trata sobre a localização geográfica. O objetivo é saber como se dá o diálogo com o bairro. Como já discutido, a localização do parque no bairro de Madureira não contribui para a expansão de sua influência física e social. O local de implantação foi definido conforme a disponibilidade de espaço no bairro, que não apresentava outras opções. Outro ponto é que o Parque Madureira tinha como premissa a sua expansão e conexão com outros bairros da zona norte e o mais viável foi seguir a linha férrea. O fato de não haver outras opções melhores para a proposta, resultou em um parque invisibilizado, longe das principais atividades e dinâmicas do bairro de Madureira.

Com isso, podemos concluir que o Parque Madureira teve que se adaptar às condições impostas pelas características e morfologia do bairro. A localização não contribui com as reverberação e desdobramento que um espaço livre poderia proporcionar para o entorno, sabendo, sobretudo, da demanda por áreas livre de lazer dos bairros cortados por ele. Outro ponto que dificulta a relação entre parque e cidade é a permeabilidade, a maneira que o espaço do parque, suas atividades e usuários dialogam com o restante da malha urbana. É estabelecida uma relação de público e privado, como se essas duas áreas não se tocassem. No geral, o projeto do parque propõe uma série de atividades interessantes que, na prática, não se relacionam. Além disso, a aridez do espaço dificulta a permanência durante um longo período do dia. Não foi criada uma costura entre esses diferentes espaços e não é permitido que a população se aproprie, permanecendo monótono e genérico.

5. Considerações finais

A dissertação teve como objetivo contribuir com a investigação de padrões de apropriação do espaço. Ao longo da pesquisa foram exploradas algumas das principais questões que determinam a relação dos indivíduos com o ambiente que habitamos. Nesse contexto, temos os conceitos de habitar, apropriação do espaço, memória e *lugar*, voltados para sua importância no processo de ativação urbana e ressignificação de espaços. Tais questões são pertinentes nas dinâmicas sociais construídas ao longo do tempo, são moldadas à medida que experienciamos os diferentes ambientes de nossas vidas, estabelecendo assim, uma relação com o mundo ao nosso redor. O trabalho busca mostrar a construção no tempo de um espaço qualquer na cidade em um *Lugar*, um espaço impregnado de memória afetiva, relacionado a construção de identidade, experiência e vivência do usuário.

A pesquisa teve como tema a apropriação urbana, com o foco na relação estabelecida entre os usuários e o ambiente construído, pois a cidade é constituída não só de elementos físicos, mas também subjetivos. É a forma como nos relacionamos com os espaços na cidade, a relação entre as pessoas e como esses espaços influenciam em nossas vidas. Foi necessário o entendimento das questões e dinâmicas estabelecidas entre os usuários e grupos sociais presentes neste espaço.

Assim, em relação ao referencial teórico e metodológico, mostrou-se fundamental a articulação entre teoria e pesquisa empírica. A metodologia da pesquisa de campo, baseada na perspectiva etnográfica, propõe uma imersão no campo, com o objetivo de realizar uma descrição e interpretação da realidade de um determinado grupo social. No decorrer da pesquisa, a escolha por essa metodologia comprovou que para uma compreensão mais completa da realidade, é essencial a conversa com os usuários, além da observação das atividades.

Nesse sentido, os principais autores escolhidos investigam a relação da memória com o ambiente construído e o papel da apropriação dos espaços no processo de construção de identidade e *lugar*, com o foco na escala humana, como a Marion Segaud, Jan Gehl e Jane Jacobs. Também foi explorada a compreensão da relação entre o usuário e a história do local, relacionado principalmente a

memória coletiva e a cultura, como o auxílio de autores como Halbwachs, Sennett, Denise Jodelet e Raquel Rolnik. Outro ponto importante foi a identificação de meios que auxiliem no processo da construção de *lugar*, a partir de ferramentas da arquitetura. Então foi investigado o conceito de *lugar*, habitar e espaço apropriado, com Juhani Pallasmaa e Yi-Fu Tuan.

Assim, o trabalho aborda a relação entre o indivíduo e o meio ambiente construído, a partir do entendimento de que cada pessoa apresenta diferentes formas de se relacionar com o espaço. A forma como o indivíduo absorve a experiência está relacionada a passagem do tempo. Tanto a nossa percepção quanto os processos cognitivos são pontos determinantes sobre como agir no meio urbano, qual direção seguir, onde morar, quais locais mais gostamos, entre outros.

A cidade é composta pela união de duas camadas, uma física ligada ao espaço construído concreto e a uma dimensão simbólica e subjetiva formada por diferentes costumes, tradições, atividades e sentimentos. Com isso, é estabelecida a relação entre a forma da cidade e a maneira como se vive nela. O vínculo criado com os espaços onde vivemos e realizamos nossas tarefas diárias são inevitáveis, visto que instaura uma relação de troca entre o ambiente construído e o indivíduo. Nossas atividades, experiências e memórias se dão em algum lugar e a memória coletiva se apoia em imagens espaciais. É natural que um grupo social reproduza a configuração material em que está inserido.

A escolha do estudo de caso, os baixios de viadutos, Prefeito Negrão de Lima e Silas de Oliveira, ambos no bairro de Madureira, mostrou na prática como as dinâmicas entre os usuários influenciam diretamente na subversão de espaços residuais. O estudo dessa área está relacionado ao fato do projeto dessas infraestruturas terem ignorado a apropriação posterior dos espaços residuais, como uma forma de diálogo entre as diferentes escalas, infraestrutura e humana. Uma vez que sem uso e obsoleto, os espaços onde pousam as infraestruturas de mobilidade, estão abertos às novas reflexões para a reintegração e ressignificação dos espaços.

É crucial que os moradores e usuários entendam seus espaços na dinâmica social, não como expectador, mas como peças-chaves nas articulações dos espaços, assim como defendido por Jan Gehl e Jane Jacobs. O processo de subversão desses espaços subutilizados está relacionado ao orgulho do local que habita, do entendimento de suas funções e valores. A apropriação do espaço é um processo

que molda a perspectiva que um indivíduo tem do seu entorno. Por esse motivo, para que essa modificação seja efetiva, é necessário que o usuário esteja consciente das dinâmicas que ocorrem ao seu redor, de como a sua presença interfere no ambiente, que esse espaço jamais é neutro e estático.

No caso de Madureira, as atividades que surgiram nas calçadas, construídas para proteger os pilares dos viadutos, foram o que gerou uma costura entre diferentes áreas no bairro. Então, enquanto a implantação dessas infraestruturas desarticula as atividades que ocorrem nesses locais, as calçadas criadas podem servir de bases para novas articulações. Tais espaços foram fundamentais na investigação sobre como esses espaços apropriados, seus elementos físicos e as atividades praticadas pelos usuários contribuem para a consolidação do espaço como representação de um grupo social, na articulação e coesão entre as diferentes áreas do entorno. A cidade é o cenário e o pano de fundo dos encontros entre as pessoas, é o lugar de reciprocidade que alimenta a vida urbana.

Vale a pena ressaltar alguns acontecimentos específicos durante o processo da pesquisa, como a pandemia e o aumento do número de ambulantes no bairro de Madureira. A pesquisa ocorreu entre o início de 2019 e 2021, assim, o trabalho de campo se dividiu entre o período antes e depois do início da pandemia e suas consequências. O bairro de Madureira, como já falado na dissertação, é reconhecido pelo forte comércio e por esse motivo, teve o seu espaço público bastante modificado, principalmente no início de 2020.

Com o pedido de fechamento do comércio, formal e informal, as ruas do bairro permaneceram vazias durante, aproximadamente, 4 a 5 meses. A falta de renda ocasionou a falência de inúmeros comerciantes e o fechamento definitivo de diversas lojas, que pode ser observado até os dias atuais. Posteriormente, com a flexibilização das normas de contenção do Covid-19, o comércio voltou a funcionar e foi observado um aumento de ambulantes nas calçadas. No geral, foi verificado que tais comerciantes são originários de outros bairros próximos ou ex-donos de lojas na região.

O trabalho de campo também foi pausado durante algum tempo e retomado, em partes, após a flexibilização. Uma das preocupações foi como as pessoas iriam se comportar no ambiente público, se atividades seriam retomadas completamente e como as apropriações se dariam nesse período de pandemia. Foi constatado que houve uma intensificação dos usos dos espaços públicos livres no bairro. No caso

dos baixios, o que orienta essa ocupação é justamente a presença do comércio ambulante. Todas as dinâmicas e eventos que ocorriam nesses espaços foram retomados, como exceção do Baile Charme. Inclusive, as atividades dos baixios foram retomadas antes da abertura de outros espaços, como o Parque Madureira.

Tendo dito isso, as questões que orientaram o trabalho foram: como podemos aprender com essas estratégias relacionadas a apropriação dos espaços públicos, a partir das atividades dos usuários? E como estas categorias de análise podem constituir ferramentas úteis no processo de projeto?

Primeiramente, tais estratégias nasceram da necessidade dos indivíduos que utilizam os baixios de viaduto de Madureira. Sejam por pessoas que usam de maneira recreativa; as que simplesmente precisam transitar por esses espaços ou os trabalhadores, que tem essas áreas como fonte de renda. Então, a apropriação desses espaços foi gerada a partir de um olhar mais próximo da realidade local e baseado nas atividades existentes. Em benefício da conformação física local, dos pontos de atração próximos, como as estações de BRT e o comércio, os principais fluxos de pessoas. Por isso, as oportunidades de tornar tais espaços eficientes são muito maiores, por estarem mais alinhadas com necessidades locais.

Dessa forma, acreditamos que essas categorias de análise possam funcionar como uma forma de entender as dinâmicas locais. Visto que, foi utilizada uma bagagem teórica para observar as práticas dos usuários, buscando articular elementos objetivos e subjetivos. Seria a leitura do espaço a partir dos seus componentes físicos, mas também considerando a relação subjetiva entre as pessoas e o ambiente construído.

Por fim, para a reintegração de um espaço residual e a proposta de novos usos para a população, é vital a articulação entre diferentes esferas da sociedade, como profissionais de diversas áreas (arquitetos, engenheiros, antropólogos, sociólogos, entre outros) articulados com os moradores e as dinâmicas locais. Desse modo, a arquitetura funcionaria como mediadora do indivíduo em relação ao mundo, a cidade como a materialização da própria sociedade e uma forma de registro no tempo. Para ser verdadeiramente revolucionária é necessário que se manifeste de forma criativa, tenha efeito na vida cotidiana da população e assim, alcance a transformação social.

6. Referências bibliográficas

BORDE, Andrea L.P. **Percorrendo os vazios urbanos**. En.: X Encontro Nacional da Anpur, 2009;

BOURDIEU, Pierre. **Espaço físico, espaço social e espaço físico apropriado**. São Paulo: Revista USP, 2013;

COMITE POPULAR RIO DA COPA E DAS OLIMPÍADAS. **Megaeventos e violações dos direitos humanos no Rio de Janeiro: Dossiê do Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: 2011;

Coordenação Operacional de Atendimento em Emergências (Emergências Urgentes). **Anexo Técnico I: Informações sobre todas as áreas de planejamento**. 2010. RioGov. Acessado 15 Fev 2020. <<http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/1529762/DLFE-220205.pdf/1.0>>

DE SIQUEIRA, R., CARDOSO, H. **O conceito de estigma como processo social: uma aproximação teórica a partir da literatura norte-americana**. Imagonautas 2, 2011;

D’HOOGHE, A, STOLL K., ALLEN S. **The Objectification of infrastructure: the cultural project of suburban_infrastructure design**. Infrastructure: the cultural project of suburban_infrastructure design. Infrastructure as architecture: designing composite networks. Berlin: Jovis, 2010, p.78-83;

ECHIVERRI, A. **Medellín reescreve seus bairros**. Revista Prumo. v.2 n.3: Cidades Latino Americanas, 2017. Acessado 15 Mar 2019. <https://issuu.com/revistaprumo/docs/prumo_3_vers_o_final_04_07_2017>;

Equipo Editorial. **“Museu do Amanhã de Santiago Calatrava é eleito o melhor destino cultural da América do Sul”**. 21 Out 2016. ArchDaily Brasil. Acessado 29 Mai 2018. <<https://www.archdaily.com.br/br/797503/museu-do-amanha-de-santiago-calatrava-e-eleito-o-melhor-destino-cultural-da-america-do-sul>> ISSN 0719-8906;

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. Tradução Anita Di Marco. 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 2015;

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais LTDA, 1990;

JACOBS, Jane. **A morte e vida das grandes cidades**. São Paulo: wmf Martins Fontes, 2011;

JODELET, Denise. A cidade e a memória. In: **_Projeto do Lugar: colaboração entre psicologia, arquitetura e urbanismo**. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria/PROARQ, 2002. p.31-43;

KOOLHAAS, Rem. **Três textos sobre a cidade**. São Paulo: GG Brasil, 2014;

LAPLANTINE, François. **A descrição etnográfica**. São Paulo: Terceira Margem, 2004;

LYNCH, Kevin. **A boa forma da cidade**. Coimbra: Edições 70, 2007;

PALLASMAA, Juhani. **Essência**. Tradução de Alexandre Salvaterra. São Paulo: Gustavo Gili, 2018;

PALLASMAA, Juhani. **Habitar**. Tradução e revisão técnica de Alexandre Salvaterra. São Paulo: Gustavo Gili, 2017;

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Lei Complementar N° 111/2011, Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro**. Disponível em Acesso <www.rio.rj.gov.br> em 20 fev. 2020;

_____. **Projeto de Lei Complementar N° 33/2013. Lei de Uso e Ocupação do Solo – LUOS**. Disponível em <www.rio.rj.gov.br> Acesso em 20 fev. 2020;

REIS, Camille Martha. **Infraestrutura de transporte, vetor de urbanidade: O corredor expresso de ônibus (BRT) em Madureira, Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: 2016;

REZENDE, R. et al. **Parque de Madureira Rio+20**. [S.l.]: RRA, 2012, acesso em: 10 jan. 2020;

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. Coleção Primeiros Passos. São Paulo: Brasiliense, 1995;

ROUSSEAU, N; ROUILLARD, D. **Le Grand Paris des infrastructures, un projet em crise? L'Infraville: Futurs des Infrastructure**. Paris: Archibooks, 2012. p.53-63;

SEGAUD, Marion. **Antropologia do espaço: Habitar, Fundar, Distribuir, Transformar**. Tradução de Eric R. R. Heneault. São Paulo: Edições Sesc São Paulo, 2016;

SENNETT, Richard. **Construir e habitar: ética para uma cidade aberta**. Tradução Clóvis Marques. Rio de Janeiro: Record, 2020;

SOLÁ MORALES, Ignasi . **Terrain vague**. Arqitextos . Tradução Igor Fracalossi . 2012. Disponível em: <[www.archudaily.com.br/br /01 35561/ terrain vagueignasi de sola morales](http://www.archudaily.com.br/br/01_35561/terrain_vagueignasi_de_sola_morales) > Acessado em 20 de junho de 2019;

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência**. Tradução Livia de Oliveira. Londrina: Eduel, 2015;

VELLOSO, Rita. **Apropriação, ou o urbano-experiência**. Arqitextos: São Paulo, n.189.05, 2016;

VOGEL, Arno; MELLO, Marco Antonio da Silva. **Lições da rua: O que um racionalista pode aprender no Catumbi**. Rio de Janeiro: Arquitetura Revista, 1983;

VOGEL, Arno; MELLO, Marco Antonio da Silva. **Sistemas construídos e memória social: Uma arqueologia urbana?** Belém: Revista de Arqueologia, 1984.