**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO**

**PROARQ – PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA**

# OS ESPAÇOS LIVRES E A ESTRUTURAÇÃO DA PAISAGEM:

## UMA AVALIAÇÃO DAS PRACIALIDADES NO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO

**BRUNO RAGI EIS MENDONÇA**

Rio de Janeiro, 2018.

# OS ESPAÇOS LIVRES E A ESTRUTURAÇÃO DA PAISAGEM:

UMA AVALIAÇÃO DAS PRACIALIDADES DO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO

**BRUNO RAGI EIS MENDONÇA**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós Graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte integrante dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Arquitetura na área de concentração Qualidade, Ambiente e Paisagem.

Orientadora: Profª. Drª. Vera Regina Tângari

Rio de Janeiro, março de 2018.

# OS ESPAÇOS LIVRES E A ESTRUTURAÇÃO DA PAISAGEM:

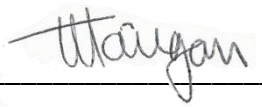
UMA AVALIAÇÃO DAS PRACIALIDADES DO SUBÚRBIO FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO

BRUNO RAGI EIS MENDONÇA

Orientadora

Profª. Drª. Vera Regina Tângari

Aprovada por:

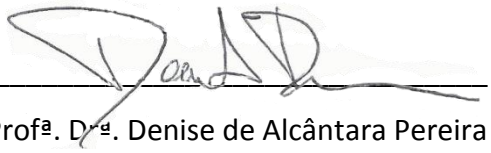


Presidente, Profª. Drª. Vera Regina Tângari (Orientadora)

| PROARQ / FAU / UFRJ |

Profª. Drª. Andrea Queiroz Rego

| PROARQ / FAU / UFRJ |



Profª. Drª. Denise de Alcântara Pereira

| PPGDT / UFRRJ |

Prof. Dr. Eugênio Fernandes Queiroga

| FAU / USP |

Rio de Janeiro, março de 2018.

MENDONCA, Bruno Ragi Eis.

**Os espaços livres e a estruturação da paisagem: uma avaliação das pracialidades do subúrbio ferroviário do Rio de Janeiro**

**191 p., 21 x 29,7cm**

**Orientadora:** Prof. Dr. Vera Regina Tângari

**Dissertação de Mestrado - UFRJ/PROARQ - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura - 2018**

**Referências Bibliográficas: p.174 à 176.**

**Palavras-Chave:** 1- Pracialidades; 2- Subúrbio Ferroviário, 3- Espaços Livres de Urbanização; 4-Sistemas de Espaços Livres.

**AGRADECIMENTOS**

À minha orientadora Prof. Vera Tângari, por confiar em meu trabalho; por todos os ensinamentos e “puxões de orelha”; pela amizade e pela incansável dedicação e presteza;

À banca de avaliação, pelas sugestões dadas em minha qualificação, que foram fundamentais para a conclusão de meu trabalho;

Ao CNPq, pela bolsa de fomento que me permitiu realizar a pesquisa de mestrado;

À todos da “família” SEL-RJ / GAE, em especial à Alain, Carol, Gabriel, Inês, Mari e Nathália pelo companheirismo, discussões e debates; pelos momentos de alegria e descontração;

À Flora pelos conselhos e ajuda principalmente na reta final de conclusão de minha pesquisa;

Ao Rogério, meu *Google* em legislação urbanística;

Ao amigo Luis Otávio, por toda a ajuda prestada e por compartilhar todas as “aventuras” em meu trabalho de campo;

À “Família 50”, pelo carinho, atenção e todas as palavras de incentivo;

Aos meus pais e irmã, pelos ensinamentos e por todo o amor e suporte incondicionais;

Ao Arthur, que certamente alegrou minha vida com sua existência;

À Re, por estar sempre ao meu lado, pelo exemplo de força e determinação, pelo apoio em todos os momentos, por ser amiga, companheira, revisora e o grande amor da minha vida.

**RESUMO**

Considerando a importância dos espaços públicos de lazer para o bem estar da população, o objetivo principal deste estudo foi a identificação, classificação e caracterização dos espaços dotados de pracialidade no subúrbio ferroviário do Rio de Janeiro. Através da análise do perfil socioeconômico e dos planos de gestão da área de estudo, pôde-se notar que existe um atraso na formulação de diretrizes que busquem a promoção e requalificação de áreas verdes, espaços de lazer, recreação e atividades culturais em áreas suburbanas. Além disso, evidencia-se a escassez de espaços livres públicos e o tamanho reduzido dos espaços livres privados no subúrbio ferroviário do Rio de janeiro. Também foi observado que apenas 51% dos territórios apontados em documentos oficiais como praças podem ser de fato classificados como tal. Por fim, a análise das pracialidades indicou que existe uma deficiência tanto na promoção de espaços livres destinados ao lazer quanto na conservação dos já existentes. Esta deficiência pode ser compensada pelo incremento de ações e objetos de acentuado apelo público que fomentam a adaptabilidade dos espaços destinados ao convívio e às práticas sociais.

**ABSTRACT**

*Considering the relevance of leisure areas for the well-being of the population, the main aim of this work was to identify, classify and describe open spaces containing "pracialidades" in the railway suburban neighborhoods of Rio de Janeiro. After the analysis of the socio-economic profile and urban planning guidelines of the area, it was evident that there was a delay in establishing proper guidelines for the creation and qualification of open spaces, like green areas and spaces for leisure, recreational and cultural activities. It was highlighted the deficit of public open spaces and the small size of private ones in the study area. Also, we observed that only 51% of the areas cataloged in public archives as public squares were in fact still functioning as public squares. Finally, the last chapter analysis of "pracialidades" indicated that there is a need to promote and conserve public open spaces intended for leisure activities. The study of the attributes that affect the presence and use of these areas pointed to the importance of increasing the implementation of objects and actions with a large public appeal that can provide a higher adaptability to the spaces and in consequence, an increased use of these areas.*

**LISTA DE FIGURAS**

**Figura 01: Paris antes de Haussmann. ..... 6**

**Figura 02: Paris pós Haussmann. ..... 6**

**Figura 03: Associação de espaços livres e edificados no subúrbio ferroviário. ..... 9**

**Figura 04: Sistema de espaços em trecho do Bairro do Meier. ..... 10**

**Figura 05: Via pública sendo utilizada como espaço de lazer. ..... 12**

**Figura 06: Comemoração em via pública. ..... 13**

**Figura 07: BRT – Corredor expresso de ônibus. ..... 15**

**Figura 08: Parque Madureira. ..... 15**

**Figura 09: Praça do Trem. ..... 16**

**Figura 10: Comércio à beira da ferrovia e ambulantes no Bairro de Madureira, 1959. ..... 24**

**Figura 11: Localização das estradas de ferro da Cidade do Rio de Janeiro, com destaque para a área de estudo. ..... 29**

**Figura 12: Croqui dos quatro setores ferroviários. ..... 30**

**Figura 13: Zoneamento industrial no município do Rio de Janeiro. ..... 37**

**Figura 14: Trecho do subúrbio ferroviário, no Bairro do Engenho Novo. ..... 42**

**Figura 15: Trecho do Rio Meier, em Todos os Santos. ..... 45**

**Figura 16: Trechos do Rio dos Frangos, no Engenho de Dentro. ..... 45**

**Figura 17: Trecho do Rio das Pedras, em Bento Ribeiro. ..... 46**

**Figura 18: Padrão construtivo característico do subúrbio. ..... 50**

**Figura 19: Tecido urbano altamente adensado, no Bairro de Madureira. ..... 57**

**Figura 20: Linha Amarela. ..... 58**

**Figura 21: Rua 24 de Maio, no Bairro do Sampaio. ..... 59**

**Figura 22: Avenida Dom Helder Câmara, no Bairro de Cascadura. ..... 59**

**Figura 23: Rua Dias da Cruz. ..... 60**

**Figura 24: Rua Adolfo Bergamini. ..... 61**

**Figura 25: Rua Paramirim, no Bairro de Bento Ribeiro. ..... 61**

**Figura 26: Trecho da Linha Amarela no Bairro do Engenho de Dentro. ..... 63**

**Figura 27: Avenida Dom Helder Câmara atravessando transversalmente a linha férrea no Bairro de Cascadura. 64**

**Figura 28: Avenida Min. Edgar Romero. Estação do BRT e trecho do polo comercial de Madureira. 65**

**Figura 29: Trechos em destaque da linha férrea e das Ruas Ana Neri e 24 de Maio no Bairro do Riachuelo. 66**

**Figura 30: Escola instalada em praça no Bairro de Osvaldo Cruz. 76**

**Figura 32: Registros em campo: Feira na Praça do Trem no Engenho de Dentro. 83**

**Figura 33: Registros em campo: Abandono em Cascadura. 83**

**Figura 34: Registros em campo: Comércio em Madureira. 84**

**Figura 35: Registros em campo: Praça em Quintino. 84**

**Figura 36: Praça do Trem, no Engenho de Dentro. 89**

**Figura 37: Aulas de dança na Praça do trem. 90**

**Figura 38: Noite de baile charme na Praça do Trem, no Engenho de Dentro. 90**

**Figura 39: Praça do Patriarca, em Madureira. 92**

**Figura 40: Área de *food-truck* na Praça do Patriarca. 93**

**Figura 41: Dia de roda de samba na Praça do Patriarca. 93**

**Figura 42: Praça Agripino Grieco, no Meier. 95**

**Figura 43: Barracas na Praça Agripino Grieco, no Meier. 96**

**Figura 44: Área do Anfiteatro. 96**

**Figura 45: Apresentação musical no anfiteatro. 96**

**Figura 46: Praça Lautaro, em Marechal Hermes. 98**

**Figura 47: Parque infantil. Mau estado de conservação. 99**

**Figura 48: Quadra em mau estado de conservação. 99**

**Figura 49: Parque Orlando Leite, em Cascadura. 101**

**Figura 50: Área de caminhada no Parque Orlando Leite. 102**

**Figura 51: Área infantil no Parque Orlando Leite. 102**

**Figura 52: Trecho do Parque Madureira. 104**

**Figura 53: Apropriação e usos no Parque Madureira. ..... 105**

**Figura 54: Apresentação musical no Parque Madureira. ..... 105**

**Figura 55: Quadra do SESC Madureira. ..... 107**

**Figura 56: Clube 4 Linhas, em Bento Ribeiro. ..... 108**

**Figura 57: Área de lazer no Clube 4 Linhas, em Bento Ribeiro. ..... 108**

**Figura 58: Vila Olímpica do Sampaio. ..... 111**

**Figura 59: Acesso permanentemente aberto para o campo de futebol. ..... 111**

**Figura 60: Acesso principal fechado. ..... 112**

**Figura 61: Vila Olímpica do Encantado. ..... 114**

**Figura 62: Vila Olímpica do Encantado: usos e apropriação. ..... 115**

**Figura 63: Vila Olímpica do Encantado: usos e apropriação. ..... 115**

**Figura 64: Vila Esperança de Guadalupe, com destaque para os limites e acessos. ..... 118**

**Figura 65: Atividades sociais no campo da comunidade. ..... 119**

**Figura 66: Atividades sociais no campo da comunidade. ..... 119**

**Figura 67: Morro do Sossego, com destaque para os limites e acessos. ..... 121**

**Figura 68: Campo de futebol e área de bar. ..... 122**

**Figura 69: Vista aérea do entorno da estação ferroviária de Marechal Hermes. ..... 125**

**Figura 70: Barraca de comércio informal montada na Av. João Vicente. ..... 126**

**Figura 71: Fila formada na Batata de Marechal. ..... 127**

**Figura 72: Praça Montese durante o dia. ..... 128**

**Figura 73: Mapa de localização da feira, com destaque para o trecho interditado na Estrada do Portela. ..... 130**

**Figura 74: Feira da Yabás na Estrada do Portela. ..... 131**

**Figura 75: Imagem da Praça Paulo da Portela no domingo. ..... 132**

**Figura 76: Mapa de localização do evento, com destaque para o trecho interditado nas Ruas João Vicente, Carolina Machado e Átila da Silveira. ..... 134**

**Figura 77: Público no trem em direção à Osvaldo Cruz. ..... 135**

**Figura 78: Rua João Vicente em Osvaldo Cruz no Dia do Samba. ..... 136**

**Figura 79: Ciclovia no entorno do Instituto Municipal Nise da Silveira. ..... 138**

**Figura 80: Ciclovia no entorno do Instituto Municipal Nise da Silveira. ..... 139**

**Figura 81: Trecho da Rua Dias da Cruz, no Meier, com destaque de trecho interrompido para rua de lazer. ..... 142**

**Figura 82: Tráfego na Rua Dias da Cruz em dia de semana. ..... 143**

**Figura 83: Comércio ambulante na Rua Dias da Cruz. ..... 143**

**Figura 84: Rua Dias da Cruz em dia de lazer. ..... 144**

**Figura 85: Rua Dias da Cruz em dia de lazer. ..... 144**

**Figura 86: Rua Lino Fonseca, em Osvaldo Cruz, com destaque de trecho interrompido para rua de lazer. ..... 146**

**Figura 87: Rua Lino Fonseca em dia lazer. ..... 147**

**Figura 88: Rua Lino Fonseca em dia de semana. ..... 147**

**Figura 89: Exemplo de configuração de esquina alongada em Bento Ribeiro. ..... 151**

**Figura 90: Apropriação e usos em esquina alongada no Bairro de bento Ribeiro. ..... 152**

**Figura 91: Apropriação e usos em esquina alongada no Bairro do Encantado. ..... 152**

**Figura 92: Apropriação e usos em esquina alongada no Bairro de Piedade. ..... 153**

**Figura 93: Trecho do bairro de Madureira. ..... 156**

**Figura 94: Inserção urbana na Praça das Mães. ..... 157**

**Figura 95: Imagens Praça das Mães. ..... 158**

**Figura 96: Espaço Cultural Rio Charme. ..... 159**

**Figura 97: Espaço Cultural Rio Charme. ..... 160**

**Figura 98: Baile de Charme aos sábados. ..... 160**

**Figura 99: Sede da CUFA. ..... 162**

**Figura 100: Sede da CUFA. ..... 163**

**Figura 101: Sede da CUFA. ..... 163**

**Figura 102: Viaduto Negrão de Lima: configuração atual e localização dos eventos. ..... 165**

**Figura 103: Feira popular promovida pela CUFA. ..... 166**

**Figura 104: Projeto Samba na Calçada, em Madureira. ..... 166**

**Figura 105: Áreas com pouco sombreamento, no Parque Madureira. ..... 168**

**Figura 106: Áreas com pouco sombreamento, no Parque Madureira. ..... 168**

**LISTA DE MAPAS**

**Mapa 01: Cidade do Rio de Janeiro com destaque para o recorte de estudo. ..... 7**

**Mapa 02: Divisão da área de estudo para as observações da 2ª etapa. ..... 19**

**Mapa 03: : Localização de propriedades religiosas no Rio de Janeiro (1751 a 1850). ..... 26**

**Mapa 04: Planta da Cidade do Rio de Janeiro e o surgimento dos subúrbios - 1875. ..... 28**

**Mapa 05: Bairros analisados na AP3. ..... 32**

**Mapa 06: Regiões Administrativas da AP3, com destaque para a área de estudo. ..... 32**

**Mapa 07: Padrão de rendimento do município do Rio de Janeiro com destaque para área de estudo. ..... 35**

**Mapa 08: Limites do Macrozoneamento e Áreas de Planejamento. ..... 38**

**Mapa 09: Áreas protegidas, áreas edificadas, relevo e manchas de favelas. ..... 44**

**Mapa 10: Mapeamento de arborização. ..... 49**

**Mapa 11: Padrão construtivo – Verticalização. Destaque para os bairros do Meier e Madureira. 52**

**Mapa 12: Usos do solo – 2012. ..... 53**

**Mapa 13: Análise do tecido urbano. ..... 56**

**Mapa 14: Sistema viário e ferroviário. ..... 62**

**Mapa 15: Análise de espaços livres privados por quadras. ..... 70**

**Mapa 16: Análise de espaços livres públicos com ampliação do bairro de Madureira. ..... 74**

**Mapa 17: Localização e análise de praças e parques. ..... 78**

**Mapa 18: Espaços identificados durante a observação de campo por trecho. ..... 87**

**Mapa 19: Espaços de permanência identificados na pesquisa. ..... 88**

**Mapa 20: Espaços de circulação identificados na pesquisa. ..... 124**

**Mapa 21: Espacialização das ruas de lazer. ..... 150**

**Mapa 22: Espaços residuais identificados na pesquisa. ..... 155**

**LISTA DE GRÁFICOS**

**Gráfico 01: Percentual de domicílios e população por área de planejamento. ..... 33**

**Gráfico 02: Mapeamento dos espaços livres privados por R.A. ..... 67**

**Gráfico 03: Percentual de espaços livres privados por quadras na RA Madureira. ..... 67**

**Gráfico 04: Percentual de espaços livres privados por quadras na RA Meier. ..... 68**

**Gráfico 05: Espaços Privados por área de planejamento. ..... 69**

**Gráfico 06: Espaços Privados por Região Administrativa. ..... 69**

**Gráfico 07: Espaços Livres Públicos por Área de Planejamento. ..... 73**

**Gráfico 08: Percentual de espaços Livres Públicos x Extensão territorial da AP. ..... 73**

**Gráfico 09: Situação de praças e parques por bairro. ..... 79**

**Gráfico 10: Quantitativo de ruas de lazer por bairros analisados. ..... 149**

**LISTA DE QUADROS**

**Quadro 01: Trecho do Plano Diretor sobre as diretrizes para a Macrozona de Ocupação Incentivada. ..... 39**

**Quadro 02: Síntese dos espaços livres privados com maiores índices de arborização. ..... 47**

**Quadro 03: População residente em favelas na Cidade do Rio de Janeiro. Destaque para a AP3. 54**

**Quadro 04: Espaços identificados durante a observação de campo. ..... 85**

**Quadro 05: Trecho extraído do Decreto nº 29.881. ..... 141**

**LISTA DE TABELAS**

**Tabela 01: Agenda de visitas por trecho. ..... 20**

**Tabela 02: Modelo de tabela de avaliação dos espaços livres e dos atributos qualitativos. ..... 21**

**Tabela 03: Tabela quantitativa de massa arbórea por bairro. ..... 48**

**Tabela 04: Tabela dos atributos qualitativos da Praça do Trem. ..... 91**

**Tabela 05: Tabela dos atributos qualitativos da Praça do Patriarca. ..... 94**

**Tabela 06: Tabela dos atributos qualitativos da Praça Agripino Grieco. ..... 97**

**Tabela 07: Tabela dos atributos qualitativos da Praça Lautaro. ..... 100**

**Tabela 08: Tabela dos atributos qualitativos do Parque Orlando Leite. ..... 103**

**Tabela 09: Tabela dos atributos qualitativos do Parque Madureira. ..... 106**

**Tabela 10: Tabela dos atributos qualitativos do Clube 4 Linhas. ..... 109**

**Tabela 11: Tabela dos atributos qualitativos da Vila Olímpica do Sampaio. ..... 113**

**Tabela 12: Tabela dos atributos qualitativos da Vila Olímpica do Encantado. ..... 116**

**Tabela 13: Tabela dos atributos qualitativos do Campo da Vila Esperança de Guadalupe. ..... 120**

**Tabela 14: Tabela dos atributos qualitativos do Campo do Morro do Sossego. ..... 123**

**Tabela 15: Tabela dos atributos qualitativos da Rua João Vicente. ..... 129**

**Tabela 16: Tabela dos atributos qualitativos da Estrada do Portela (Feira das Yabás). ..... 133**

**Tabela 17: Tabela dos atributos qualitativos das Ruas João Vicente e Carolina Machado (Trem do Samba). ..... 137**

**Tabela 18: Tabela dos atributos qualitativos da Ciclovia Nise da Silveira. ..... 140**

**Tabela 19: Tabela dos atributos qualitativos da Rua Dias da Cruz. ..... 145**

**Tabela 20: Tabela dos atributos qualitativos da Rua Lino da Fonseca. ..... 148**

**Tabela 21: Tabela dos atributos qualitativos das Esquinas Alongadas. ..... 154**

**Tabela 22: Tabela dos atributos qualitativos do Espaço Cultural Rio Charme. ..... 161**

**Tabela 23: Tabela dos atributos qualitativos da sede da CUFA. ..... 164**

**SUMÁRIO**

**APRESENTAÇÃO** ..... **1**

**INTRODUÇÃO** ..... **4**

**CAPÍTULO 1. ÁREA DE ESTUDO: CONTEXTO** ..... **25**

**1.1. Contextualização Histórica** ..... **25**

**1.2. Contextualização Sócioespacial** ..... **28**

1.2.1. Delimitações físico-espaciais ..... 28

1.2.2. Perfil sócio econômico ..... 33

**1.3. Contextualização Normativa** ..... **36**

1.3.1. Planos e ferramentas de planejamento e gestão urbana ..... 36

**1.4. Síntese e discussão** ..... **40**

**CAPÍTULO 2. ÁREA DE ESTUDO: ANÁLISE MORFOLÓGICA** ..... **43**

**2.1. Elementos Geobiofísicos** ..... **43**

**2.2. Elementos Urbanísticos** ..... **50**

2.2.1. Padrão construtivo ..... 50

2.2.2. Usos e ocupação do solo ..... 51

2.2.3. Tecido Urbano ..... 54

2.2.4. Sistema viário ..... 57

2.2.5. Os Espaços Livres ..... 66

**2.3. Síntese e discussão** ..... **79**

**CAPÍTULO 3. OBJETO DE ESTUDO: AS PRACIALIDADES DA PAISAGEM SUBURBANA** ..... **82**

**3.1. Espaços de Permanência** ..... **88**

**3.2. Espaços de Circulação** ..... **124**

**3.3. Espaços Residuais** ..... **155**

**3.4. Síntese e discussão** ..... **167**

**CONSIDERAÇÕES FINAIS** ..... **171**

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS** ..... **174**

**ANEXO 1: Planilha de Atributos Qualitativos SEL-RJ.** ..... **177**

## APRESENTAÇÃO

Esta Dissertação foi desenvolvida ao longo de dois anos de mestrado e é fruto de experiências e reflexões sobre as problemáticas existentes nas áreas suburbanas da Cidade do Rio de Janeiro, em particular as relacionadas à conformação da paisagem e ao planejamento urbano, questões diretamente experimentadas por mim desde a infância, já que sou como se diz, "nascido e criado" no subúrbio, precisamente no Bairro do Engenho de Dentro. Tal inquietude pode ter sido, aliás, uma grande motivadora de minhas escolhas profissionais, incluindo a opção pelo curso de Arquitetura e Urbanismo.

Sou formado pelo Centro Universitário Metodista Bennett, onde concluí minha graduação em 2013. Pude ao longo de minha formação ter o conhecimento de trabalhos e autores que trataram da importância dos espaços públicos no processo de formação e consolidação das cidades tais como Jane Jacobs, Kevin Lynch, Milton Santos e Miranda Magnoli, que acabaram por me aproximar dos campos da análise da paisagem e do planejamento urbano.

Em meu projeto final de conclusão de curso, abordei o tema do espaço público através de um projeto de revitalização da área marginal de proteção do Canal das Tachas (um dos afluentes do Complexo Lagunar da Tijuca) no Bairro do Recreio dos Bandeirantes, zona oeste da Cidade. Nesse trabalho propus para esta área a implantação de um Parque Linear, assim como a proposta de loteamento, em local próximo, para as comunidades do Canal das Tachas e Parque Chico Mendes. Ao final do curso, tive um grande reconhecimento da qualidade do meu trabalho ao tê-lo sido indicado ao 24º Prêmio Ópera Prima[1].

A proximidade do tema do espaço público em meu projeto final me propiciou tomar conhecimento do trabalho desenvolvido pelo Grupo de Pesquisas SEL-RJ / UFRJ, sob a coordenação da Prof. Dr. Vera Regina Tângari. Em 2015, tive acesso ao grupo como aluno ouvinte das disciplinas de Arquitetura da Paisagem e Agentes de Reprodução do Espaço Urbano, ambas ministradas no curso de Pós Graduação em Arquitetura (PROARQ), e como colaborador voluntário no laboratório de pesquisas. Nesse primeiro momento pude experimentar as reflexões sobre a morfologia da paisagem urbana e as diversas formas de avaliação da paisagem, considerando os processos de construção social e de transformação observados na cidade, tendo como foco o sistema de espaços livres de edificação ou urbanização, públicos e privados.

[1] Concurso anual nacional de trabalhos finais de graduação de alunos do curso de Arquitetura e Urbanismo

Ainda em 2015, como colaborador do laboratório SEL-RJ, tive a oportunidade de participar do desenvolvimento da pesquisa relacionada aos espaços livres e aos impactos ocasionados pela expansão urbana, em áreas ambientalmente sensíveis em Vargem Grande e Guaratiba, na Cidade do Rio de Janeiro. Particularmente, pude colaborar na confecção dos mapas finais que foram apresentados como produto final da pesquisa. Já no ano seguinte, iniciou-se a pesquisa sobre a análise dos tecidos urbanos e espaços livres públicos e privados em uma escala mais abrangente, tendo o Município do Rio de Janeiro e suas regiões administrativas como recortes de estudo. O conhecimento adquirido ao longo do ano de 2015 e início de 2016 me encorajaram a iniciar meu mestrado acadêmico no PROARQ, sob a orientação da Prof. Vera Tângari, e para a escolha do tema do projeto de mestrado busquei em minhas raízes resgatar as problemáticas do subúrbio.

O vínculo colaborativo do laboratório SEL-RJ com a Rede QUAPÁ-SEL[2] (Quadro do Paisagismo no Brasil - Sistema de Espaços Livres) e a participação em colóquios e oficinas ofertadas pela rede foi de fundamental importância para a minha experiência profissional. Durante estes eventos, defini o tema de meu projeto de pesquisa, e decidi tratar da temática dos sistemas de espaços livres de edificação, sua relação com o planejamento e desenho urbano e com a configuração e a dinâmica da paisagem. Foi justamente em um dos encontros que iniciei minhas pesquisas sobre o que seria mais tarde o objeto de estudo apresentado nessa dissertação.

Ainda destaco a relevância dos produtos finais desenvolvidos para cada disciplina ofertada do Mestrado Acadêmico, que foram traduzidos em artigos científicos e apresentados em congressos e colóquios nacionais e internacionais, ao longo dos anos cursados no Programa. Além da chance de expor e divulgar o trabalho desenvolvido por mim e pelo Grupo SEL-RJ, foram de fundamental importância, as discussões, reflexões e colaborações de diferentes pesquisadores sobre os temas abordados.

A monitoria desenvolvida na disciplina de Arquitetura da Paisagem no início de 2017, cuja área de estudo foi o subúrbio ferroviário, também contribuiu de forma expressiva para minha pesquisa. As aulas expositivas, debates em grupos, visitas à campo e a formulação de mapas foram fundamentais para o entendimento do território suburbano através da leitura feita pelos alunos de mestrado e doutorado.

[2] Rede de pesquisadores e laboratório de pesquisas em âmbito nacional que atua no desenvolvimento de pesquisas sobre o paisagismo brasileiro nas suas diferentes escalas de abrangência, do projeto de paisagismo ao planejamento da paisagem de modo a criar subsídios para a formulação de textos, desenvolvimento de pesquisas, livros, artigos, teses e políticas públicas.

Paralelamente ao Mestrado em Arquitetura pelo PROARQ, dei segmento ao curso de Especialização em Engenharia Urbana do Programa de Pós-Graduação ofertado pela Escola Politécnica da UFRJ. Como produto final do curso, apresentei a monografia intitulada ***A vulnerabilidade dos espaços livres nas Megacidades: uma avaliação do subúrbio ferroviário do Rio de Janeiro***, orientada pelo Prof. Dr. Fernando Rodrigues Lima. O curso teve um caráter multidisciplinar e trouxe à tona questões da engenharia urbana, sejam sob o ponto de vista público como privado, de modo a dotar os alunos de conhecimentos teóricos e práticos, aplicados à gestão de planos, programas e projetos de desenvolvimento local sustentável.

Finalmente, durante os últimos dois anos, tive também a oportunidade de aperfeiçoar meu conhecimento na ferramenta gráfica ArcGis, no curso Sistemas de Informações Geográficas, ministrado pelo Laboratório LabGis do Núcleo de Geotecnologias da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). O curso foi de extrema importância para auxiliar tanto no desenvolvimento das pesquisas realizadas no laboratório SEL-RJ quanto para a confecção do mapeamento gráfico que será apresentado nessa Dissertação.

**A Dissertação**

Inicialmente na **Introdução** o trabalho busca expor a fundamentação teórica e conceitual da pesquisa. Apresenta-se o termo subúrbio, demonstrando sua importância e seus diversos significados ao longo do tempo em múltiplos estudos em diferentes cidades, e logo em seguida, o subúrbio ferroviário da Cidade do Rio de Janeiro e a área de estudo que é alvo dessa pesquisa. São tratados os conceitos de espaços livres e de pracialidades, assim como os principais autores que estudam os termos em questão e que são referenciais para este trabalho. Concluindo a parte introdutória, são expostos o problema, a justificativa, os objetivos e os métodos desenvolvidos que foram utilizados na pesquisa.

O **Capítulo 1** busca contextualizar as questões históricas, físicas e socioespaciais da área de estudo, assim como as questões normativas representadas pelos planos e ferramentas de gestão urbana que atuam sobre o território analisado.

Já o **Capítulo 2** debruça-se sobre o viés da análise morfológica, avaliando os elementos geobiofísicos e urbanísticos existentes no recorte escolhido. Nesse capítulo são analisados os padrões construtivos, os usos e ocupação do solo, as características do tecido urbano, o sistema viário e por fim os espaços livres de edificação públicos e privados, que conjuntamente atuam como um sistema de elementos conformadores da paisagem em questão.

Pretende-se no **Capítulo 3** a abordagem direta sobre o tema das pracialidades. Inicialmente foram identificados os espaços dotados de pracialidade e as atividades existentes nesses locais e a partir dessa identificação, foram então elencados e avaliados os atributos qualitativos desses espaços de maneira individualizada. Os resultados e as conclusões da pesquisa foram expostos e sintetizados nas discussões do Capítulo 3 e nas Considerações Finais da dissertação.

## INTRODUÇÃO

> Os subúrbios do Rio de Janeiro são a mais curiosa cousa em matéria de edificação de cidade. A topografia do local, caprichosamente montuosa, influiu decerto para tal aspecto, mais influíram, porém, os azares das construções. Nada mais irregular, mais caprichoso, mais sem plano qualquer, pode ser imaginado. As casas surgiam como se fossem semeadas ao vento e, conforme as casas, as ruas se fizeram. Há algumas delas que começam largas como boulevards e acabam estreitas que nem vielas; dão voltas, circuitos inúteis e parecem fugir ao alinhamento reto com um ódio tenaz e sagrado. Às vezes se sucedem na mesma direção com uma freqüência irritante, outras se afastam, e deixam de permeio um longo intervalo coeso e fechado de casas. Num trecho, há casas amontoadas umas sobre outras numa angústia de espaço desoladora, logo adiante um vasto campo abre ao nosso olhar uma ampla perspectiva. Marcham assim ao acaso as edificações e conseguintemente o arruamento. Há casas de todos os gostos e construídas de todas as formas. Vai-se por uma rua a ver um correr de chalets, de porta e janela, parede de frontal, humildes e acanhados, de repente se nos depara uma casa burguesa, dessas de compoteiras na cimalha rendilhada, a se erguer sobre um porão alto com mezaninos gradeados.[3]

### Conceitos

Como ponto inicial, busca-se apresentar a história dos territórios identificados como **subúrbios**, demonstrando seus diversos significados ao longo do tempo em múltiplos estudos em diferentes cidades. No sentido original, esse espaço geográfico foi considerado um território periférico, situado à margem ou borda, sendo, portanto, extramuros. Embora fosse produzido junto à cidade, devido à sua localização geográfica e perfil sócio econômico, os tipos construtivos e usos foram dissociados do espaço considerado urbano (FERNANDES, 2011).

A controvérsia sobre o entendimento desse espaço produzido junto à "cidade formal" pode ser observada em diferentes tempos nas avaliações de diversos autores que abordaram o tema. Ao que tudo indica, o subúrbio teve sua importância e lugar de destaque para ficar à margem da

[3] Trecho extraído do livro Triste fim de Policarpo Quaresma de Lima Barreto, onde o autor faz uma breve descrição sobre o subúrbio da Cidade do Rio de Janeiro ao final do século XIX.

cidade antiga. Nas cidades medievais, por exemplo, a incorporação física e gradativa dos subúrbios às cidades, através da extensão dos círculos de defesa caracterizados por grandes muralhas, deixaram marcas profundas que podem ser observadas até os dias de hoje naquelas cidades onde as muralhas ainda são existentes e demonstram a preocupação de incorporar à urbe os pequenos núcleos periféricos que se formavam (FERNANDES, 2011).

Na Cidade Média, segundo o historiador Henri Pirenne, o surgimento de espaços extramuros se deveu a dois elementos fundamentais para a vitalidade das cidades medievais: comércio e indústria.

> A organização comercial da Idade Média, tal como nos esforçamos por descrever, tornava indispensável o estabelecimento em lugar fixo de mercadores viajantes em que repousava. Nos intervalos das suas viagens, e, sobretudo, durante a estação má, que tornava o mar, os rios e os caminhos inabordáveis, deviam necessariamente aglomerar-se em certos pontos do território. [...] O povoamento das cidades escapa-nos nos seus pormenores. Não se sabe como os primeiros mercadores que aí se vieram fixar se instalaram no meio ou à margem da população pré-existente. As cidades, cujos limites abarcavam frequentemente espaços vazios ocupados por campos ou jardins, forçosamente tinham de lhes fornecer, a princípio, um lugar que se tornou demasiado exíguo. É certo que, a partir do século X, em muitas de entre elas, foram forcados a estabelecer-se fora das muralhas (PIRENNE, 1973, p.104-105).

Na avaliação da construção de cidades na Europa entre os séculos XVI e XIX, Lewis Mumford indica a importância das regiões suburbanas como sendo “cidades de residências para reis e príncipes”, o lugar daqueles cidadãos ou nobres que tinham o direito de ir e vir. Segundo o autor, já na cidade moderna, o subúrbio existia apenas como o espaço destinado às elites, sendo refúgio da metrópole, insalubre e perigosa (MUMFORD, 1982).

Entretanto, na descrição de Lefebvre sobre as reformas Haussmanianas de Paris, realizadas em meados do século XIX, já se percebe uma depreciação do território chamado de suburbano. O autor discute as relações entre industrialização e urbanização e seus processos de ruptura e conflitos. No caso das reforma de Paris, esses processos foram divididos em dois atos: no primeiro, a cidade foi transformada em mercadoria e valor de troca, etapa necessária para a formação de uma cidade industrial capitalista. Essa transformação refletiu uma grande reforma urbana, onde a cidade antiga e degradada foi substituída pela cidade moderna (**Figuras 01 e 02**). Já no segundo ato, surgiu a defesa pela promoção da casa própria, como solução compensatória à crise de habitação decorrente da expulsão dos grupos sociais menos favorecidos do grande centro. Desta forma foi criada a “ideologia do habitat” – referente à propriedade da casa proletária no subúrbio

(LEFEBVRE, 2001). Tal ideologia feria os princípios do direito à cidade, transformando a moradia em mera função residencial. Desta forma o "habitar" se afastava de outros direitos, como participar da vida social de uma comunidade, vila ou cidade (FERNANDES, 2011).

**Figura 01: Paris antes de Haussmann.**
**Figura 02: Paris pós Haussmann.**
**Fonte:** http://shuffiviagens.blogspot.com/2010/09/fotos-antigas-paris.html. Acessado em 02/03/2018.

Já na história da estruturação e evolução urbana da Cidade do Rio de Janeiro, em particular a dos subúrbios ferroviários à norte, noroeste e oeste do território municipal, esse estigma controverso ao longo do tempo não foi diferente, influenciado justamente pelo padrão urbanístico moderno europeu. Em sua gênese, os subúrbios do Rio de Janeiro apresentavam uma estrutura de ocupação do solo com características territoriais bem distintas dos dias atuais. Estudiosos que trataram do tema, como Lysia Bernardes (1990), Carlos Nelson F. dos Santos (1981) e Maurício de Abreu (2011), designaram a palavra subúrbio em especial apenas aos bairros ocupados por extratos sociais de menor renda e preferencialmente dispostos ao longo das ferrovias.

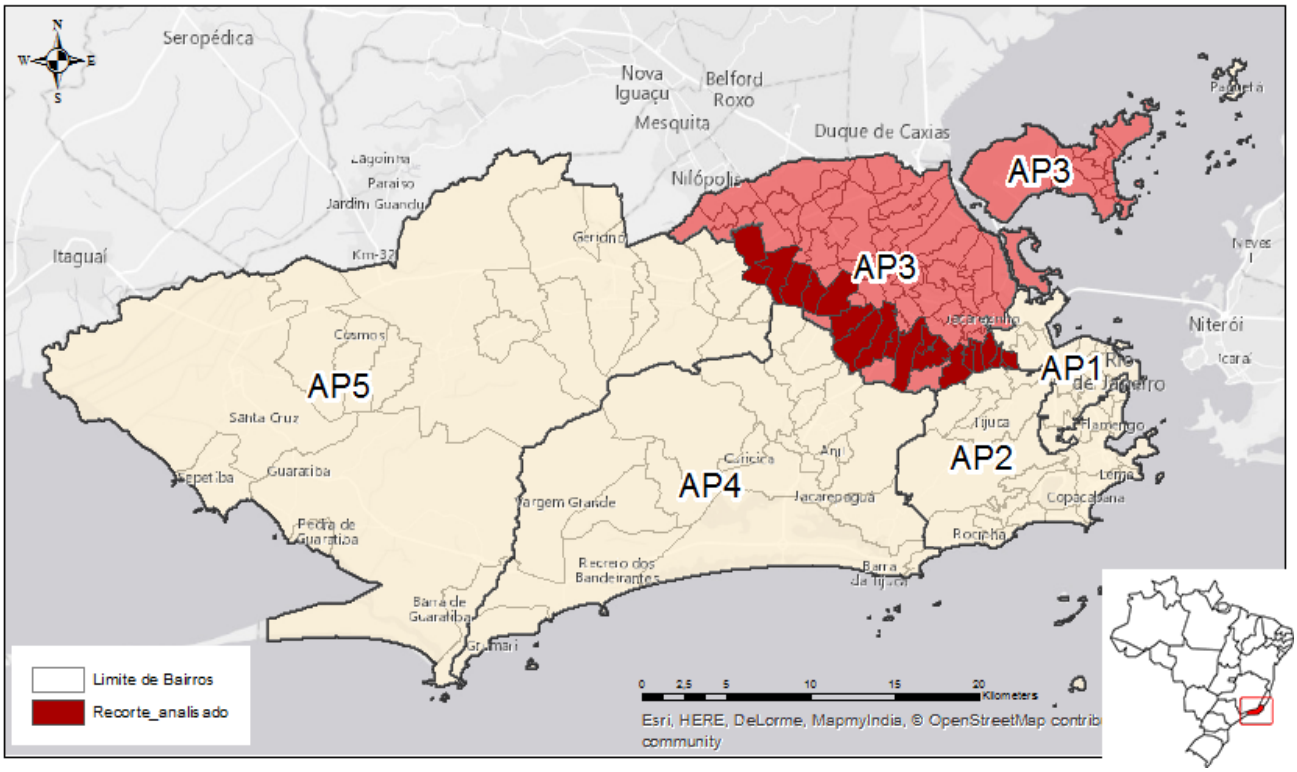
Percebe-se, porém, que até o final do século XIX, o subúrbio carioca conservava o significado original como zona periférica à cidade, não possuindo qualquer sentido socialmente depreciativo.

> Assim como a palavra arrabalde, subúrbio era igualmente empregado para as periferias urbanas com grande densidade de residências das camadas superiores como São Cristóvão, Botafogo e Engenho Velho e Engenho Novo (FERNANDES, 2011, p.16).

Nesse período, a cidade concentrada na região central foi deixada aos pobres e morar no subúrbio era um sinal de distinção. Era o local de moradia das classes com rendas superiores e médias que podiam pagar o alto custo de deslocamento. No início do século XX, a partir das

reformas iniciadas pelo Prefeito Pereira Passos na região central da então capital da República, seguindo os moldes urbanísticos da capital francesa preconizados pela Reforma de Haussman, emergiu uma nova organização espacial que viria a se consolidar e a corroborar para o adensamento suburbano e o forte estigma negativo deste território.

Dentro desse contexto, um recorte do subúrbio ferroviário foi selecionado como **área de estudo** dessa pesquisa (**Mapa 01**).




**Mapa 01: Cidade do Rio de Janeiro com destaque para o recorte de estudo.**
**Fonte:** Mapa elaborado pelo autor, sobre base do Portal GeoRio, 2016.

Dentro do recorte da área de estudo, a pesquisa escolheu como objeto de análise os **espaços não construídos, livres de edificação**, em meio metropolitano. Segundo a conceituação formulada por Miranda Magnoli: "*o espaço livre é todo espaço não ocupado por um volume edificado (espaço-solo, espaço-água, espaço-luz ao redor das edificações a que as pessoas têm acesso*)" (MAGNOLI, 2006, p.179). Podemos ilustrar os espaços livres mais comuns do meio urbano conforme definido pela mesma autora (1982), como: quintais, jardins públicos ou privados, ruas, avenidas, praças, parques, rios, florestas, mangues e praias urbanas, ou simples vazios urbanos. (MAGNOLI, 1982).

A classificação e análise da importância dos espaços livres no processo de formação das cidades é uma tarefa bastante complexa, sendo um tema de pesquisas de diversos autores e

grupos de estudo. Em geral, os espaços livres são classificados de acordo com suas funções, mas estas funções são variadas e um mesmo espaço pode apresentar mais de uma função. Além disso, existe discordância por parte de pesquisadores, técnicos e gestores públicos sobre as definições e os usos que devem ser destinados aos diferentes tipos de espaços livres.

Em suma, os espaços livres podem ser divididos em espaços livres públicos e espaços livres privados, onde o que os diferencia e define é a propriedade do solo, gestão e a apropriação. Os espaços livres públicos são representados por todos os espaços livres de edificação das propriedades dos entes públicos, independente da existência ou não de restrição de acesso. No Brasil, segundo as definições do Código Civil[4], as propriedades públicas, e por consequência os espaços livres públicos, podem ser classificados em três tipos: **bens dominicais ou dominiais**, **bens de uso do povo** e **bens de uso especial** (BRASIL, 2002).

**Os bens dominicais ou dominiais** são propriedades que não apresentam nenhuma destinação pública, passíveis de alienação ou alteração de seus usos de acordo com os preceitos legais. Os **bens de uso comum do povo** são espaços de propriedade e apropriação pública, eventualmente pedagiados, ou que podem ser usados livre e gratuitamente. Também podem ser passíveis de alteração de uso, passando a serem bens de uso especial. São exemplos dessa categoria de espaços públicos as ruas, calçadas, praças, parques e orlas. Por fim, os **bens de uso especial** são aqueles destinados a atividades específicas e ao estabelecimento da administração pública, sendo utilizados no desempenho das atividades estatais. Citam-se como exemplo as áreas militares, os espaços livres nas faixas de domínio dos sistemas ferroviários, portuários e aeroportuários; espaços relacionados às infraestruturas urbanas como estações de tratamento de água e esgoto assim como edifícios públicos, como escolas e hospitais.

Já os espaços livres privados são os que se encontram no interior das quadras urbanas, correspondendo a propriedades privadas, e incluem jardins, quintais, espaços condominiais, pátios e clubes, por exemplo. Apesar da acessibilidade restrita e apropriação particular, estes espaços são importantes do ponto de vista socioambiental, configurando um subsistema de espaços livres (**Figura 03**). Em sua maioria, não são conectados fisicamente, mas mantêm entre si e com os espaços livres públicos uma relação funcional importante. Segundo Silvio Macedo, *"[...] existe uma relação de total dependência entre ambos os espaços e [...] qualquer dos atributos de um*

[4] **Código civil** é um conjunto de normas que determinam os direitos e deveres das pessoas, dos bens e das suas relações no âmbito privado, com base na Constituição Nacional.

*complementa e enfatiza o do outro, compensando limitações e vantagens mútuas*" (MACEDO 2012, p. 90).

**Figura 03: Associação de espaços livres e edificados no subúrbio ferroviário.**
**Fonte:** Acervo SEL-RJ, 2016.

Queiroga e Benfatti (2007) complementam a conceituação dos espaços livres, ressaltando o caráter de conectividade e complementaridade deste sistema complexo, mesmo que não tenha sido pensado como tal.

> Os espaços livres urbanos constituem um sistema complexo, dada a inter-relação com outros sistemas urbanos que podem se justapor ao sistema de espaços livres (sistema de objetos edificados e seu correspondente sistema de ações) ou se sobrepor, total ou parcialmente, enquanto sistemas de ações. Neste último caso, interessa particularmente investigar as principais inter-relações entre o sistema de espaços livres e o sistema de espacialidades públicas nas áreas urbanas brasileiras, em que medida os sistemas de espaços livres contribuem para a produção da esfera pública contemporânea (QUEIROGA e BENFATTI, 2007, p.86).

Queiroga *et al.* definem que "*o SEL*[5] *urbano contém todos os espaços livres urbanos existentes num determinado recorte escalar, independentemente de sua dimensão, qualificação estética, funcional e fundiária"* assim como *"organizam e estruturam o conjunto de todos os espaços livres de um determinado recorte urbano"* (QUEIROGA et al., 2011, p.12-13).

**Figura 04: Sistema de espaços em trecho do Bairro do Meier.**
**Fonte:** Acervo SEL-RJ, 2016.

A conjugação de espaços edificados e os espaços livres de edificação, formados através da ação de os diversos agentes públicos e privados, conferem caráter e qualificam a paisagem das cidades. (TANGARI, 1999). Nesse sentido o sistema de espaços livres urbanos se destaca na paisagem da cidade (**Figura 04**) e possuem extrema relação com a qualidade de vida e com a dinâmica de ocupação do território. Criam possibilidades para a vivência coletiva e se apresentam como o lugar onde as atividades e trocas sociais acontecem.

[5] Sistemas de Espaços Livres.

Paulo Cesar Gomes destaca a importância do espaço público como o lugar da sociabilidade, onde se exercita a arte da convivência, através da copresença dos indivíduos. Este pensamento vai em contrapartida ao pensamento contemporâneo, no qual a inflexibilidade e a indiferença caracterizam as relações sociais. Tal pensamento, imposto pelo capitalismo, alteram rápida e profundamente a natureza das cidades (GOMES, 2014).

A partir da segunda metade da década de 1980, estudos sobre os espaços públicos foram impulsionados justamente pela transformação do modo de vida da sociedade contemporânea. Estes estudos motivaram previsões pessimistas sobre o declínio das cidades, do homem e dos espaços públicos. David Harvey em seu livro *A condição pós-moderna*, destaca a mudança da relação do indivíduo com o espaço, os objetos e os demais indivíduos, onde as relações passaram a ter um caráter desapegado, superficial e transitório. (HARVEY, 1993). Ainda em relação ao enfraquecimento das relações sociais no espaço público, Sennett observa que o individualismo do ser humano, em grande parte causado pela experiência da velocidade do mundo moderno, sedimentou o silêncio dos cidadãos, o que reflete diretamente nas práticas sociais antes existentes no espaço público (SENNETT, 1998).

Entretanto, apesar de tais previsões, em muitos bairros periféricos da cidade, que sofrem pela carência ou má gestão de espaços livres públicos e privados, locais não convencionais acabam por assumir as funções antes atreladas a praças e parques (**Figura 05**). A apropriação destes locais pode ser explicada pelo possiblidade de adaptabilidade e tipos de atividades ali presentes, e se destacam por seu grau de "pracialidade", conforme será apresentado nessa Dissertação.

Quando discorre sobre os espaços livres relacionados ao cotidiano dos mais pobres Queiroga afirma que "*a astúcia dos grupos sociais marginalizados, garante sua sobrevivência cotidiana e alternativa, inconforme às ordens. Estas são transformadas, sobretudo pelos pobres, em processos mais solidários que competitivos"* (QUEIROGA, 2001, p.219). Em grandes cidades desiguais e fragmentadas, como é o caso do Rio de Janeiro, essa fragmentação, segundo Milton Santos, *"pode levar à recriação de uma vida coletiva local não independente da aglomeração com um todo, mas representativa das condições de vida reinantes em cada fragmento*" (SANTOS, 2002, p.128).

**Figura 05: Via pública sendo utilizada como espaço de lazer.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

O termo **pracialidade** enquanto definidor das formas de apropriação pública, participativa e espontânea dos espaços livres, foi cunhado pelo pesquisador Eugênio Queiroga[6] e possibilita uma ampla discussão a respeito de seu entendimento e significado. Espaços dotados de pracialidade se apresentam como elementos de identidade do lugar, sendo, inicialmente, solução compensatória à deficiência de espaços livres qualificados no subúrbio. Segundo o autor:

> Em boa parte não são áreas oficialmente destinadas ao ócio, revelando o descaso entre a produção oficial da cidade e a demanda de equipamentos públicos para os pobres, que mais necessitam locais gratuitos para o ócio. A ação do Estado é pífia na constituição de áreas livres nos bairros de periferia e nos conjuntos habitacionais. São raras as praças efetivamente implantadas e mantidas pelo Poder Público nos bairros pobres, mas são fundamentais os "espaços livres" informalmente constituídos pela própria população (QUEIROGA, 2001, p.220).

As áreas dotadas de pracialidade **(Figura 06)**, ainda que adaptadas ou improvisadas, por vezes se fundamentam como os principais espaços da esfera de vida pública, voltado ao ócio, convívio e lazer nos locais onde se inserem (QUEIROGA, 2001).

[6] QUEIROGA, E. F. **A megalópole e a praça: o espaço entre a razão de dominação e a ação Comunicativa**. 2001. Tese de doutorado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

**Figura 06: Comemoração em via pública.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Problema**

Observa-se que a percepção do subúrbio por estudiosos e pela população em geral varia geograficamente e ao longo do tempo. Essa variação se deve aos diferentes históricos de ocupação, assim como a diferentes políticas públicas de planejamento e gestão deste território. Apesar da relevância histórica da região do subúrbio ferroviário na Cidade do Rio de Janeiro, esta ainda se encontra à margem de outras regiões da Cidade, em termos de planejamento urbano, onde ainda é perceptível a seleção de critérios para ações e intervenções municipais urbanas, de acordo com a demanda das elites econômicas.

Constatam-se significativas diferenças na ocupação, apropriação e gestão desse espaço, caracterizadas por uma representação signo-ideológica da segregação social e espacial na cidade, produzida ao longo de sua história. Essa distinção é ainda mais evidente quando o objeto foco de estudo é o espaço público. Em 1999, em sua pesquisa de doutorado, Tângari constatou que apenas 8% do total de espaços livres públicos oficiais da Cidade do Rio de Janeiro localizavam-se na zona norte da Cidade, e sua superfície era inferior a 100 ha, dimensão essa que nas regiões centrais e sul aproximava-se de 1.000 ha (TANGARI, 1999). Segundo as análises iniciais realizadas na pesquisa em tela, que serão descritas mais adiante, fica clara a carência por espaços livres

públicos adequados que atendam à demanda por cultura e lazer da população no subúrbio do Rio de Janeiro.

Conforme se pretende apresentar ao longo dessa Dissertação, os bairros localizados nessa região carecem de espaços que atendam de forma inclusiva aos moradores que se localizam em bairros de população mais carente e densidade elevada.

**Justificativa**

Grandes transformações territoriais e sociais têm ocorrido nos últimos anos na Cidade do Rio de Janeiro em consequência de investimentos empregados na Cidade para a realização de megaeventos culturais e esportivos, como os Jogos Pan-americanos em 2007, a Jornada Mundial da Juventude em 2013, a Copa do Mundo de Futebol em 2014 e os Jogos Olímpicos em 2016. As mudanças e reformulações urbanísticas e arquitetônicas trouxeram benefícios ao Rio de Janeiro. Citam-se como exemplos: as melhorias no plano de mobilidade urbana, com a implantação da Linha 4 do Metrô e dos corredores expressos de ônibus **(Figura 07)**; e a requalificação de algumas áreas consideradas degradas e a criação de espaços para recreação, esporte e lazer, como o parque Madureira **(Figura 08)**, implantado em uma antiga área de serviços da concessionária de energia elétrica e a Praça do Trem, no Engenho de Dentro, a partir de projeto de revitalização de terreno subutilizado pertencente à concessionária de trens urbanos **(Figura 09).**

**Figura 07: BRT – Corredor expresso de ônibus.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 08: Parque Madureira.**
**Fonte:** Acervo SEL-RJ, 2016.

**Figura 09: Praça do Trem.**
**Fonte:** Acervo SEL-RJ, 2016.

Entretanto, para investimentos de grande porte, como os exemplificados, uma série de fatores atrelados precisa ser considerada dentro do perímetro urbano: características geobiofísicas do território, aspectos relacionados à legislação, perfis de adensamento populacional, padrões residenciais e questões de caráter social que muitas vezes se tornam impeditivas para a real execução dessas intervenções. De forma colaborativa às políticas de melhorias de bairros mais carentes, a identificação, a análise e a compreensão dos espaços livres dotados de pracialidade em bairros suburbanos demonstra real significância para a re-territorialização de seus valores e cultura e para o aprofundamento das identidades locais, sendo dessa forma uma contribuição importante para a promulgação de políticas públicas em contexto urbano.

Muitos desses espaços livres já se encontram integrados no tecido urbano de determinados bairros e demonstram conservar um grau positivo de percepção e aceitação por parte da população de que deles se apropria. Segundo Queiroga (2001), pode-se observar que nas periferias de grandes cidades, algumas ruas não apenas “viram casas”, mas também “viram

praças", e que mesmo muitas vezes improvisados e precários, estes espaços livres constituem o ambiente primordial para a esfera de vida pública, coletiva e cotidiana nas nossas cidades.

**Objetivos**

Nesse contexto, o estudo se debruça sobre as formas de apropriação do espaço livre que são estabelecedoras de vínculos sociais de identidade, solidariedade e ação comunicativa, tendo como **objetivo geral** a identificação dos espaços dotados de pracialidade no subúrbio ferroviário do Rio de Janeiro.

Foram elencados como objetivos específicos:

- Compreender a área de estudo a partir da análise morfológica do território;
- Identificar as problemáticas, particularidades e potencialidades do recorte analisado;
- A partir dos resultados obtidos na análise morfológica e de observações em campo, classificar os espaços livres dotados de pracialidade segundo categorização e tipologia pré-estabelecidas;
- Identificar e analisar os atributos qualitativos desses espaços;
- A partir da identificação dos atributos qualitativos, realizar análise comparativa entre os espaços identificados;
- Destacar os processos criativos da ocupação desses locais.

O estudo desses espaços tem permitido estabelecer diferenças tipológicas entre outros tipos de espaços livres urbanos, além dos tradicionais parques e praças. É de suma importância o correto e devido entendimento destas diferenças para que políticas e ações públicas possam atuar diretamente sobre os espaços livres públicos e privados, trazendo melhorias significativas para a vida cotidiana nas cidades.

**Métodos**

A pesquisa utilizou-se de meios de investigação combinados, a partir da integração entre a análise morfológica e observações através da imersão do pesquisador em campo. Tais instrumentos são fundamentados pelos conceitos e métodos desenvolvidos pelos grupos de pesquisa ProLUGAR e SEL-RJ do PROARQ-UFRJ (Programa de Pós Graduação em Arquitetura) e em materiais de pesquisa, acervos, publicações conjuntas, dados cartográficos e bibliográficos disponíveis no Laboratório Lugar, onde os grupos de pesquisa citados atuam.

O levantamento bibliográfico incluiu consultas em arquivos disponíveis nos órgãos institucionais, assim como em teses, dissertações e artigos relacionados ao tema estudado, tendo como base os trabalhos vinculados ao Laboratório Lugar do PROARQ-FAU/UFRJ. As medições de campo e laboratório foram realizadas a partir da obtenção das plantas aerofotogramétricas cadastradas e mosaicos de ortofotos da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, disponibilizadas *on-line* pelo órgão.

Foram realizadas análises e observações *in-loco*, tendo como base a metodologia de análise de sistemas de espaços livres desenvolvida pela Rede Interdisciplinar de Pesquisadores QUAPÁ-SEL e pelo Grupo de Pesquisas SEL-RJ. Para esse etapa utilizaram-se o *software* de geoprocessamento ArcGis e as bases cartográficas elaboradas pelo Grupo SEL-RJ, com diferentes escalas de aproximação. Também foram utilizadas fotografias aéreas de sobrevoos realizados pela equipe assim como fotografias e registros de campo obtidos entre os anos de 2015 e 2017. A apreensão da paisagem urbana pôde ser possível pela leitura e realização de diagnósticos através de instrumentos diversos. Alguns parâmetros pré-estabelecidos nessa etapa incluíram a análise de:

- Dinâmicas geobiofísicas (topografia, hidrografia, clima, cobertura vegetal);
- Marcos e pontos nodais existentes;
- Fluxos (transportes e pedestres);
- Tipos, usos e gabaritos do ambiente edificado;
- Tipos, usos e apropriações do sistema de espaços livres, segundo seus atributos de hierarquia, complementariedade e conectividade.

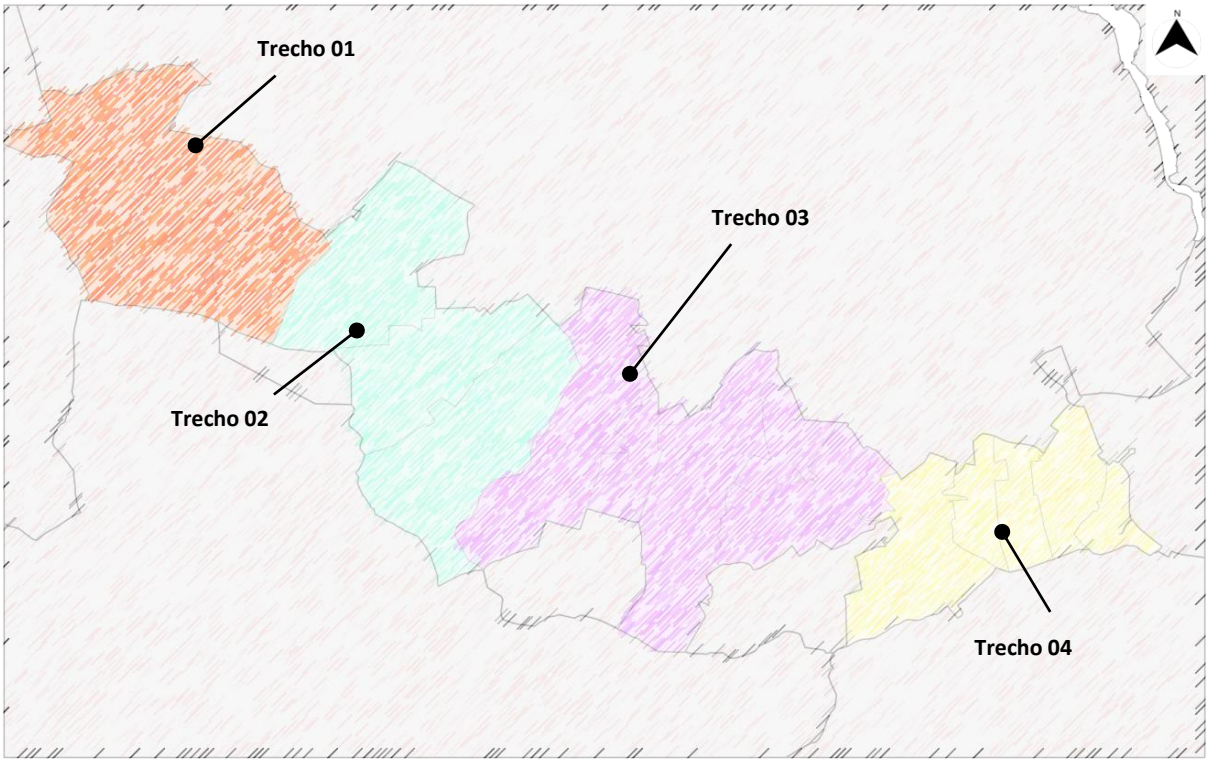
Já o trabalho desenvolvido em campo foi segmentado em **três etapas**, descritas abaixo:

- A **1ª etapa** foi marcada por um período de consulta a jornais, revistas de bairro, periódicos e às redes sociais. O objetivo era de identificar a ocorrência de atividades relacionadas ao lazer, como shows, apresentações, festas e feiras em determinados locais na área de estudo. Essa primeira coleta de informações foi necessária para o direcionamento dos percursos em campo da 2ª etapa.

- A **2ª etapa** objetivou o reconhecimento da área de estudo, onde se buscou identificar, através da coleta de informações da 1ª etapa e das observações feitas em campo, potenciais

espaços dotados de pracialidades assim como as atividades que ocorriam nesses locais. Devido à grande extensão a ser percorrida, a área de estudo foi segmentada em trechos que facilitaram a organização das informações e dados obtidos ao longo do período de observações, dessa etapa.

A compartimentação dos trechos levou em consideração os limites administrativos dos bairros analisados, onde se buscou dividir de forma igualitária o número de bairros, assim como a extensão territorial existente **(Mapa 02)**. Dessa forma foi possível então padronizar o tempo gasto necessário para as visitas e observações em cada trecho.




**Mapa 02: Divisão da área de estudo para as observações da 2ª etapa.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

- **Trecho 01** - Marechal Hermes, Bento Ribeiro e Osvaldo Cruz;
- **Trecho 02** - Madureira, Cascadura e Quintino;
- **Trecho 03** - Piedade, Encantado, Engenho de Dentro e Meier;
- **Trecho 04** - Engenho Novo, Sampaio, Riachuelo, Rocha e São Francisco Xavier.

Para a padronização e possíveis análises comparativas das informações coletadas nessa etapa levaram-se em consideração as seguintes informações que geraram a **Tabela 01.**

- Trecho observado;
- Número de vistas em cada trecho;

- Data da visita;
- Dia da semana;
- Período do dia (manhã, tarde ou noite);
- Tipo de transporte utilizado.

De forma a viabilizar comparações entre os trechos, foram estabelecidos os seguintes critérios:

- Número mínimo de 03 visitas em cada trecho selecionado;
- Os trechos deveriam ser visitados em dias de semana e finais de semana;
- As visitas deveriam ocorrer nos dois turnos (manhã/tarde e tarde/noite) em dias de semana e nos finais de semana.

| Trechos | Número de visitas | Data | Dia da semana | Turno | Tipo de transporte |
|---|---|---|---|---|---|
| Trecho 01 | 4 | 08/04/2017 | Sábado | tarde / noite | Carro |
| | | 14/04/2017 | Quarta | tarde / noite | Trem / Ônibus |
| | | 20/04/2017 | Quinta | manhã / tarde | Carro |
| | | 30/04/2017 | Domingo | manhã / tarde | Carro |
| Trecho 02 | 4 | 02/06/2017 | Sábado | manhã / tarde | Trem / ônibus |
| | | 09/06/2017 | Sábado | tarde / noite | Carro |
| | | 19/07/2017 | Quinta | manhã / tarde | Trem / ônibus |
| | | 20/07/2017 | Sexta | tarde / noite | Carro |
| Trecho 03 | 5 | 25/06/2017 | Domingo | tarde / noite | Trem / ônibus |
| | | 21/07/2017 | Sexta | manhã / tarde | Trem / ônibus |
| | | 22/07/2017 | Sábado | manhã / tarde | Carro |
| | | 02/11/2017 | Quinta | tarde / noite | Trem / ônibus |
| | | 03/11/2017 | Sexta | tarde / noite | Carro |
| Trecho 04 | 3 | 12/05/2017 | Sexta | manhã / tarde | Trem / ônibus |
| | | 13/05/2017 | Sábado | manhã / tarde | Carro |
| | | 17/11/2017 | Sexta | tarde / noite | Carro |

**Tabela 01: Agenda de visitas por trecho.**
**Fonte: Do autor, 2017.**

A partir dos dados obtidos na 2ª etapa, foi possível a identificação dos espaços dotados de pracialidade (objetos de estudo) assim como a categorização desses espaços, conforme sua tipologia (TÂNGARI *et al*. 2012).

- A **3ª etapa**, chamada de etapa de aproximação, foi direcionada pontualmente aos espaços anteriormente identificados. A partir dos registros, observações e entrevistas informais com frequentadores, foi possível correlacionar os espaços a seus atributos qualitativos. Nas visitas a campo uma planilha com os conjuntos de atributos previamente definidos servia como base para as anotações realizadas.

A **Tabela 02** apresenta o modelo de avaliação aplicado aos espaços livres segundo atributos que permitiram definir a caraterística de pracialidade de espaços analisados. A proposta dessa tabela é uma contribuição para o grupo SEL-RJ e demais pesquisadores que se dedicam a sistematizar as análises sobre os espaços livres urbanos.

| | | | Espaços Livres (categorias) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Permanência | | | Circulação | | Residuais |
| | | | Praças e Parques | Clubes e associações | Campos de futebol | Ruas e Calçadas | Esquinas alongadas | Terrenos abaixo do Viaduto |
| Atributos | Caracterização | Área | | | | | | |
| | | Entorno | | | | | | |
| | | Gestão | | | | | | |
| | Acessibilidade | Acesso Físico | | | | | | |
| | | Acesso Visual | | | | | | |
| | | Protocolo | | | | | | |
| | Paisagísticos | Conservação | | | | | | |
| | | Mobiliário / Estrutura | | | | | | |
| | | Iluminação | | | | | | |
| | | Monumento/Arte | | | | | | |
| | | Pavimentação | | | | | | |
| | | Vegetação | | | | | | |
| | Práticas sociais | Atividades | | | | | | |
| | Perceptivos | Sensação de segurança | | | | | | |
| | | Conforto Ambiental | | | | | | |
| | Sócio-culturais | Apropriação | | | | | | |
| | | Memória | | | | | | |
| | | Representação Artística | | | | | | |
| | Representações | Objetivas | | | | | | |
| | | Subjetivas | | | | | | |
| | Adaptabilidade | Horários | | | | | | |
| | | Público | | | | | | |
| | | Funções | | | | | | |

**Tabela 02: Modelo de tabela de avaliação dos espaços livres e dos atributos qualitativos.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

Para a classificação dos espaços identificados na etapa 2, esta pesquisa tomou como referência a categorização dos espaços livres e seu respectivos tipos, elaborada pelo grupo SEL-RJ (TÂNGARI *et al*., 2012). Tendo em vista que o território da Cidade do Rio de Janeiro em sua totalidade é perímetro urbano, foram consideradas apenas as tipologias de espaços livres com caráter de urbanização. Nessa categoria se inserem os espaços relacionados à **permanência** tais como praças, parques, campos de futebol, clubes; espaços destinados à **circulação** como ruas, largos, ciclovias e avenidas e espaços **residuais,** como miolos de quadras em favelas, terrenos baldios e espaços não ocupados.

Já para a escolha dos atributos qualitativos dos espaços foram utilizados como referências:
- O conjunto de atributos criados por Henry Shaftoe, em sua obra *Convivial public spaces* (espaços públicos de convivência) onde o autor afirma que não há uma fórmula para o espaço público de

convívio, mas sim elementos comuns de ordem física, geográfica, sensorial, de gestão e psicológica que possibilitam o êxito do espaço como local de convivência[7] (SHAFTOE, 2008);

- A categorização formulada pelo grupo de pesquisas SEL-RJ, que define as categorias de espaços livres existentes assim como seus condicionantes, segundo parâmetros paisagísticos, perceptivos, socioculturais, territoriais e de acessibilidade[8]. Esta classificação não é fechada, permitindo que sejam ampliados ou redefinidos tanto espaços quanto atributos, considerados necessários aos pesquisadores, conforme a escala, complexidade e especificidades das análises.

Pela consonância dos trabalhos referenciais supracitados, foi possível a correlação de elementos identificados pelos autores e que são apresentados abaixo, conforme o conjunto de atributos estabelecidos:

- O primeiro conjunto de atributos refere-se às questões de **caracterização** geográfica e de gestão**,** que destaca a área, as características do entorno imediato, que possuem relação direta com a apropriação e os usos de determinado locais, e a identificação do caráter público ou privados de gestão desses espaços.

- O segundo conjunto inclui questões relacionadas à **acessibilidade** dos espaços analisados, seja acesso físico (onde serão consideradas também as condições da mobilidade urbana) ou visual, assim como a existência de eventuais protocolos de ingresso e acesso a esses locais.

- O terceiro conjunto está relacionado aos aspectos **paisagísticos**: a avaliação da conservação, iluminação, pavimentação e vegetação contribuem para a verificação do tratamento destinado a esses espaços. Também é analisada a existência de mobiliário e de elementos estruturantes assim como elementos representativos no espaço como monumentos ou obras de arte.

- O quarto conjunto destaca as **práticas sociais** e as atividades existentes e que foram identificadas nas observações em campo.

- O quinto conjunto de trata das condições **perceptivas e sensoriais** que foram avaliadas através da observação do autor e da consulta aos usuários. Foram considerados o nível de sensação de segurança no local e o conforto ambiental (entendendo conforto como o estado de satisfação dos

[7] Atributos segundo Henry Shaftoe: Atributos físicos: quantidade de espaços para sentar, qualidade material, adaptabilidade, assimetria, detalhamento variado, superfícies apropriadas; Atributos geográficos: localização, tipo de vizinhança, sequencia espacial e acessibilidade; Atributos de gestão: diversidade de usos, controle, inclusão, manutenção, limpeza, proibição de tráfego motorizado: Atributos sensoriais e psicológicos: escala humana, singularidade, sensação de segurança, conforto ambiental, visibilidade, elementos naturais, qualidade acústica e olfativa, oportunidade de comida e bebida.

[8] Ver tabela formulada pelo Grupo de Pesquisas no Anexo 1.

usuários no espaço, levando em consideração as condições psicológicas, acústicas, visuais, higrotérmicas e ergonômicas).

- O sexto conjunto reúne os elementos **socioculturais** de memória, apropriação e representações artísticas que destacam as relações de identidade e simbolismos presentes nos espaços.

- O sétimo conjunto de atributos, relacionado a **representações**, levou em consideração questões e elementos objetivos e subjetivos como meio de observar as territorialidades dentro dos espaços analisados.

- O oitavo conjunto de atributos foi proposto nessa pesquisa, tendo em vista sua forte relação com a análise das pracialidades: a **adaptabilidade** do espaço, definida através da diversidade de horários, público e funções do espaço em questão.

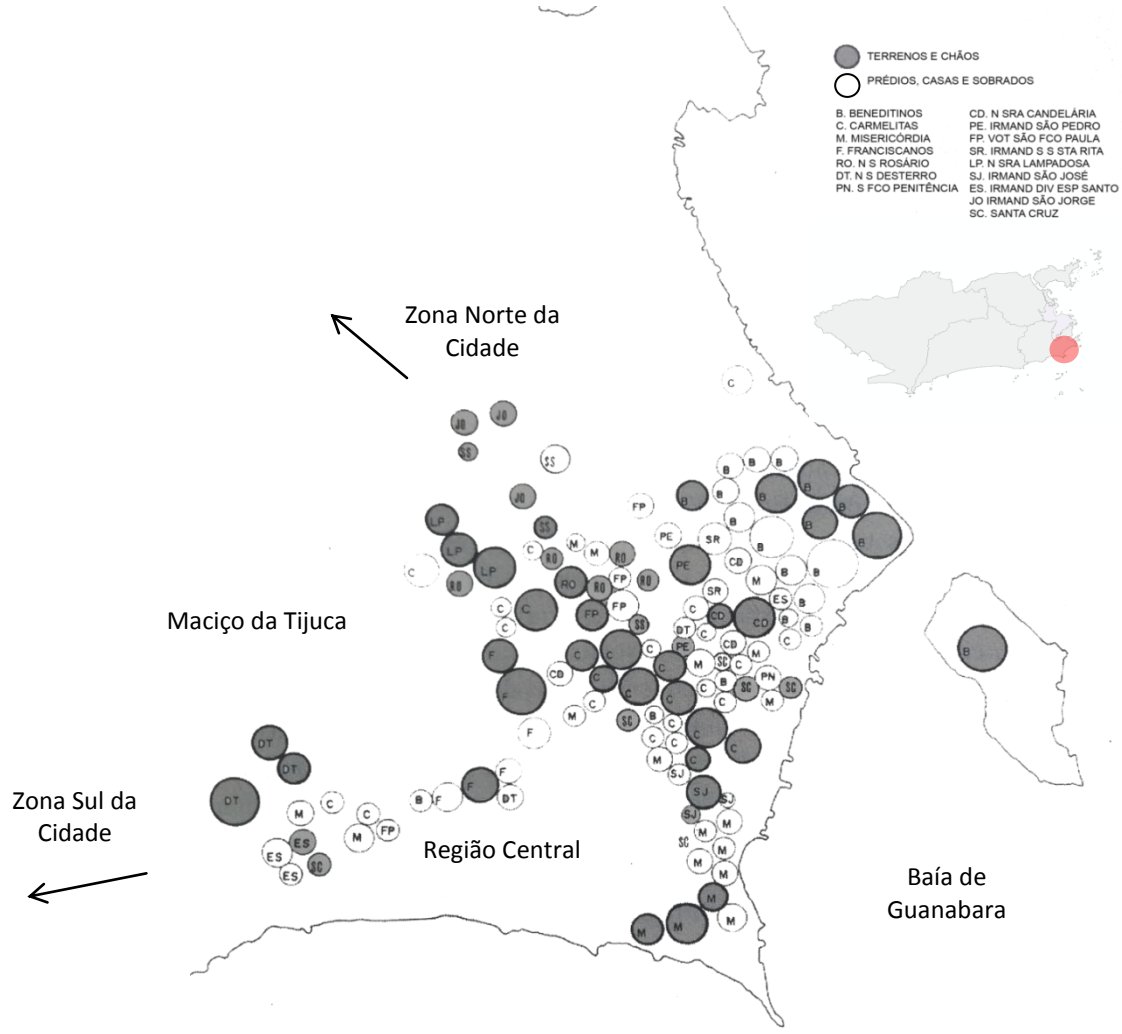
**Figura 10: Comércio à beira da ferrovia e ambulantes no Bairro de Madureira, 1959.**
**Fonte:** https://oglobo.globo.com/rio/o-rio-de-janeiro-de-outros-tempos-5811809. Acessado em julho de 2017

## CAPÍTULO 1. ÁREA DE ESTUDO: CONTEXTO

### 1.1. Contextualização Histórica

Apesar das diferentes visões em diferentes tempos, é inegável que o subúrbio se apresentou como lugar de extrema importância para ficar à margem da cidade, devido aos aspectos econômicos, sociais e políticos que envolveram a ocupação físico-urbanística dessas regiões. Na Cidade do Rio de Janeiro do século XVIII, os subúrbios eram ocupados por grandes latifúndios de propriedade religiosa, pertencentes às ordens da Igreja Católica ou por senhores de engenhos e fazendas, em sua maior parte herdeiros das capitanias hereditárias, determinadas no século XVI. Proprietários particulares, ordens religiosas e comerciantes detinham as terras e também o poder de decisão sobre os acontecimentos na Cidade, sendo responsáveis por suas principais transformações (FRIDMAN; MACEDO, 2006).

Fania Fridman constata que as ordens religiosas e confrarias, desde o período colonial, exerciam especial importância no papel de agentes modeladores do espaço urbano, pois detinham grandes parcelas de terras na então província do Rio de Janeiro **(Mapa 03)**. Ao fim do século XVIII, com a política anticlerical do Marquês de Pombal, que instaurou o controle do patrimônio religioso, e com a chegada da Coroa Portuguesa em 1808, rompeu-se então o monopólio imobiliário da Igreja Católica, e o controle dessas terras reverteu-se para a Coroa e para a propriedade de membros abastados da corte portuguesa.




**Mapa 03: : Localização de propriedades religiosas no Rio de Janeiro (1751 a 1850).**
**Fonte:** FRIDMAN, 1999. Mapa adaptado pelo autor, 2018.

Até o final do século XIX, as regiões suburbanas e afastadas do centro urbano serviam de áreas de produção agrícola e de moradia para membros das classes de faixas de rendas altas e médias, que habitavam suas chácaras e mansões e que possuíam condições de locomoção até as regiões centrais (FRIDMAN, 1999). Apenas no início do século XX, com o adensamento populacional e o parcelamento e venda de lotes para fins residenciais, possibilitado pela Lei de Terras promulgada ainda no século anterior9, se iniciou uma ocupação de caráter mais popular no perímetro da cidade formal (FRIDMAN, 1999). O período entre 1870 a 1920 foi caracterizado pela primeira fase de expansão acelerada da malha urbana carioca em direções qualitativamente

[9] No Brasil, a Lei de Terras (lei nº 601 de 18 de setembro de 1850) foi uma das primeiras leis brasileiras específicas para questões fundiárias, após a independência do Brasil. A lei estabelecia a compra como a única forma de acesso à terra e abolia, em definitivo, o regime de sesmarias.

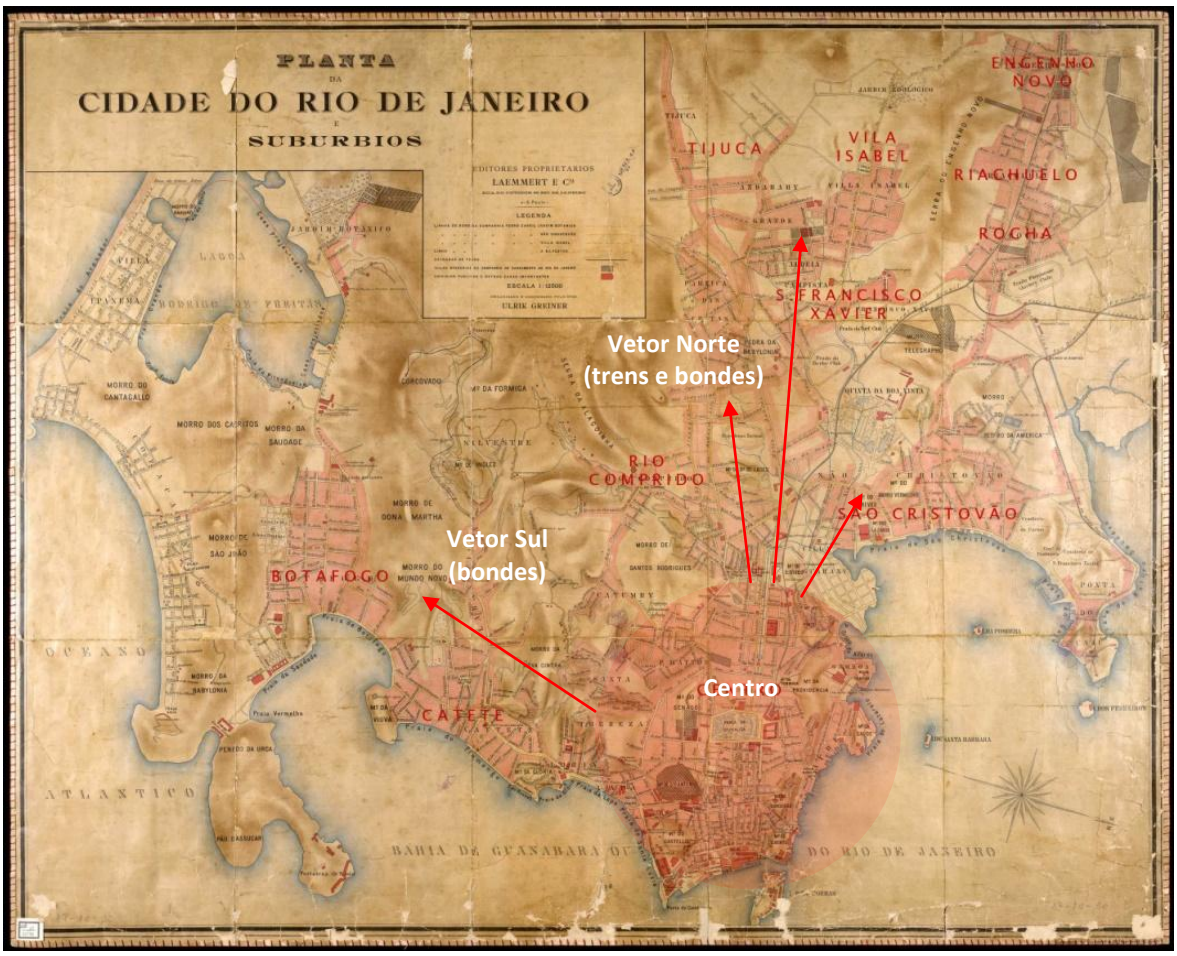
distintas (Mapa 04). “Nos cem anos que vão da metade do século XIX à metade do século XX, algumas áreas conhecem a implantação de um meio técnico, meio mecanizado, que altera a definição do espaço e modifica as condições de seu uso” (SANTOS, 2008, p.48). As ferrovias e as linhas de bondes foram então os potenciais indutores de ocupação de territórios até então longínquos e de difícil acesso para grande parte da população.

Segundo Maurício de Abreu, os trens passaram a servir áreas ainda desconectadas do Centro da Cidade, que se abriam então àqueles que detinham condição financeira para morar fora da área central, mas não podiam arcar com os custos, já elevados, dos terrenos ou aluguéis a sudeste como nos atuais bairros da Glória e Botafogo. Já os bondes permitiram o êxodo cada vez maior dos que podiam arcar com tais custos, mas mantinham-se próximos ao Centro por falta de um transporte rápido e regular (ABREU, 2013). Como consequência, iniciou-se uma ocupação e expansão intensivas principalmente nas áreas implantadas nas margens das ferrovias que partiam da capital do Império em direção ao interior do país (LINS, 2010). Novos bairros surgiram a partir de povoamentos ocupados tanto por operários quanto por parte da população pobre, agora desalojada do antigo centro da Cidade, devido às obras instaladas nessa região, que visavam o “embelezamento” do centro. A ocupação de áreas periféricas e mais afastadas ao Centro foi realizada sem padrões urbanísticos e na ausência de uma política eficaz de realocação. Em relação a essa ocupação, José de Oliveira Reis destaca:

> [...] uma configuração espontânea de ocupação tomou forma: ruas mal traçadas, abertas em terrenos acidentados, em terra, sem meios-fios, iam surgindo por todos os lados. Construções novas eram feitas nos lotes inadequados e desprovidos de alinhamentos (REIS, 1977, p. 53).

Os limites de ocupação da cidade foram sendo alargados e impulsionados por um processo de segregação espacial entre pobres e ricos, o que atendida aos interesses de uma classe rica e dominante.

> A elite do Rio de Janeiro sempre quis se manter distante física e socialmente de negros e pobres; assim, a cidade se desenvolveu tratando distintamente os moradores dos bairros de alto e de baixo status (SOUZA, 2010, p.225).




**Mapa 04: Planta da Cidade do Rio de Janeiro e o surgimento dos subúrbios - 1875.**
**Fonte:** Marcação do autor sobre mapa do Acervo Digital da Biblioteca Nacional, 2016.

## 1.2. Contextualização Sócioespacial

### 1.2.1. Delimitações físico-espaciais

Tendo como base a **Figura 11**, que apresenta o território delineado pelos ramais ferroviários, é importante destacar geograficamente o que foi de fato considerado o subúrbio ferroviário da Cidade do Rio de Janeiro na metade do século XIX. A afirmação de Noronha Santos a seguir destacada, serviu de base para a escolha do recorte que está sendo analisado na pesquisa.

> A única parte do subúrbio caracteristicamente ferroviária, neste período foi àquela articulada pela Estrada de Ferro D. Pedro II (1858). As linhas de outras empresas – Rio D'Ouro (1883), Leopoldina (1886) e Auxiliar (1893) – não trouxeram na época grandes transformações para seus respectivos subúrbios. Em parte, isto se explica por se implantarem ao final do período, mas, sobretudo, por apresentarem maiores debilidades em seus serviços que a Estrada de Ferro D. Pedro II, o que naturalmente desestimulava a ocupação de tais áreas (NORONHA SANTOS, 1934 *apud* FERNADES, 2011, pag. 124-125).

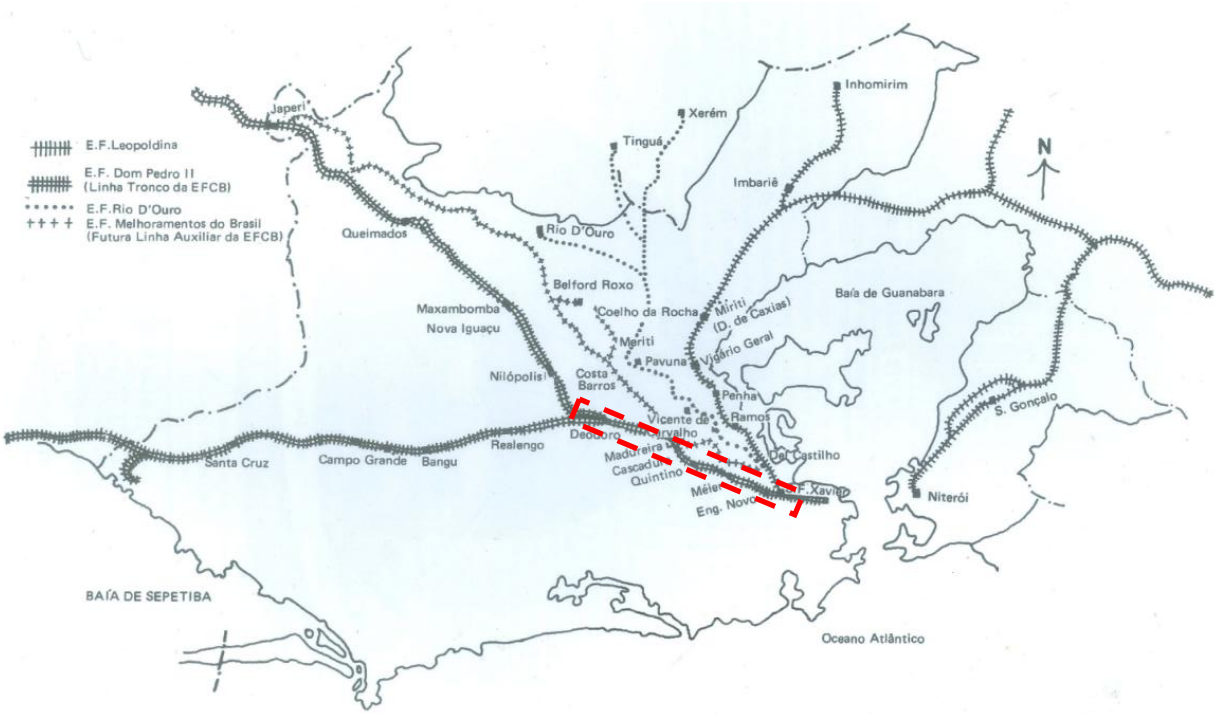



**Figura 11: Localização das estradas de ferro da Cidade do Rio de Janeiro, com destaque para a área de estudo.**
**Fonte:** ABREU, 2013, p. 52.

Conforme Tângari descreve, apesar de apresentarem o mesmo fator indutor de desenvolvimento (o trem), a mesma origem de constituição social (populações de renda média e baixa) e morfológica (planície ocupada extensivamente por loteamentos de antigas fazendas), o subúrbio ferroviário da Cidade do Rio de Janeiro apresenta significativas diferenças internas quanto aos agentes sociais e períodos de fundação. Outros condicionantes, como, por exemplo, os ramais de bondes, abertura de vias estruturantes, atividades comerciais, padrões de renda e perfis construtivos também diferenciam as regiões suburbanas (TANGARI, 1999). Em relação a esses fatores de diferenciação a autora subdivide os bairros suburbanos em quatro setores (**Figura 12**):

> Os bairros cuja origem remonta ao século passado e são relacionados à construção do primeiro ramal de linha férrea para passageiros, a **Estrada de Ferro D. Pedro II** (inaugurada em 1858 pelo próprio imperador e depois denominada Central do Brasil – EFCB) [...]; os bairros servidos a princípio pela **Estrada de Ferro Leopoldina** (a antiga Rio de Janeiro Northen Railway, que corre em paralelo à orla da Baía de Guanabara e teve sua primeira linha inaugurada em 1886) [...]; os bairros atendidos pelo antigo ramal da **Estrada de Ferro Rio D'Ouro** (aberta em 1883, em caráter provisório, indo da Quinta Imperial do Caju à represa Rio D'Ouro, na Baixada Fluminense), cujo leito desativado originou, no século XX, a atual Avenida Automóvel Clube e parte da linha 2 do Metrô; os bairros implantados ao longo da **Linha Auxiliar** (antiga Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil, criada em 1893, por Paulo de Frontin e mais tarde incorporada à EFCB*).* (TANGARI, 1999, p. 252).

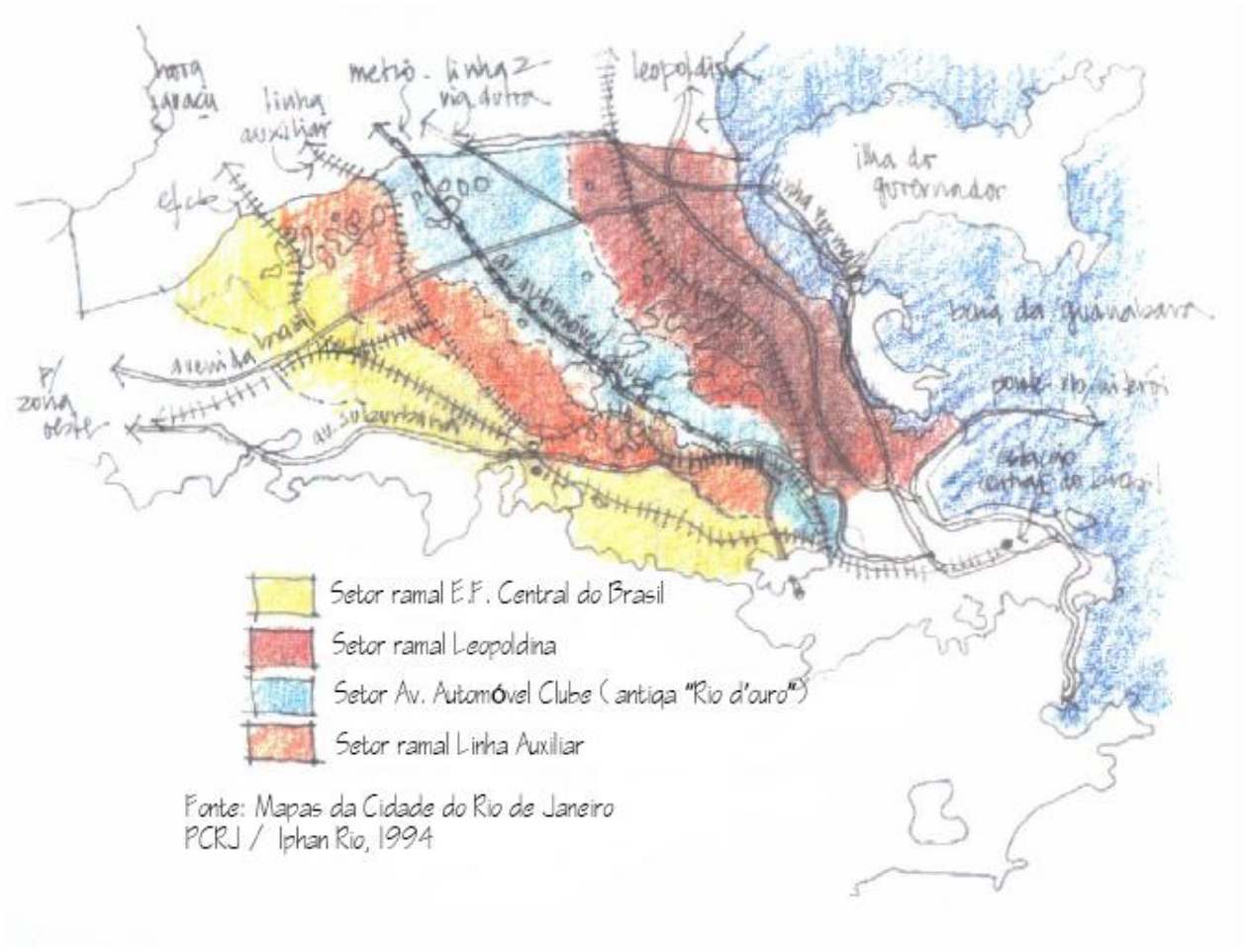



**Figura 12: Croqui dos quatro setores ferroviários.**
**Fonte:** TANGARI, 1999, p.252.

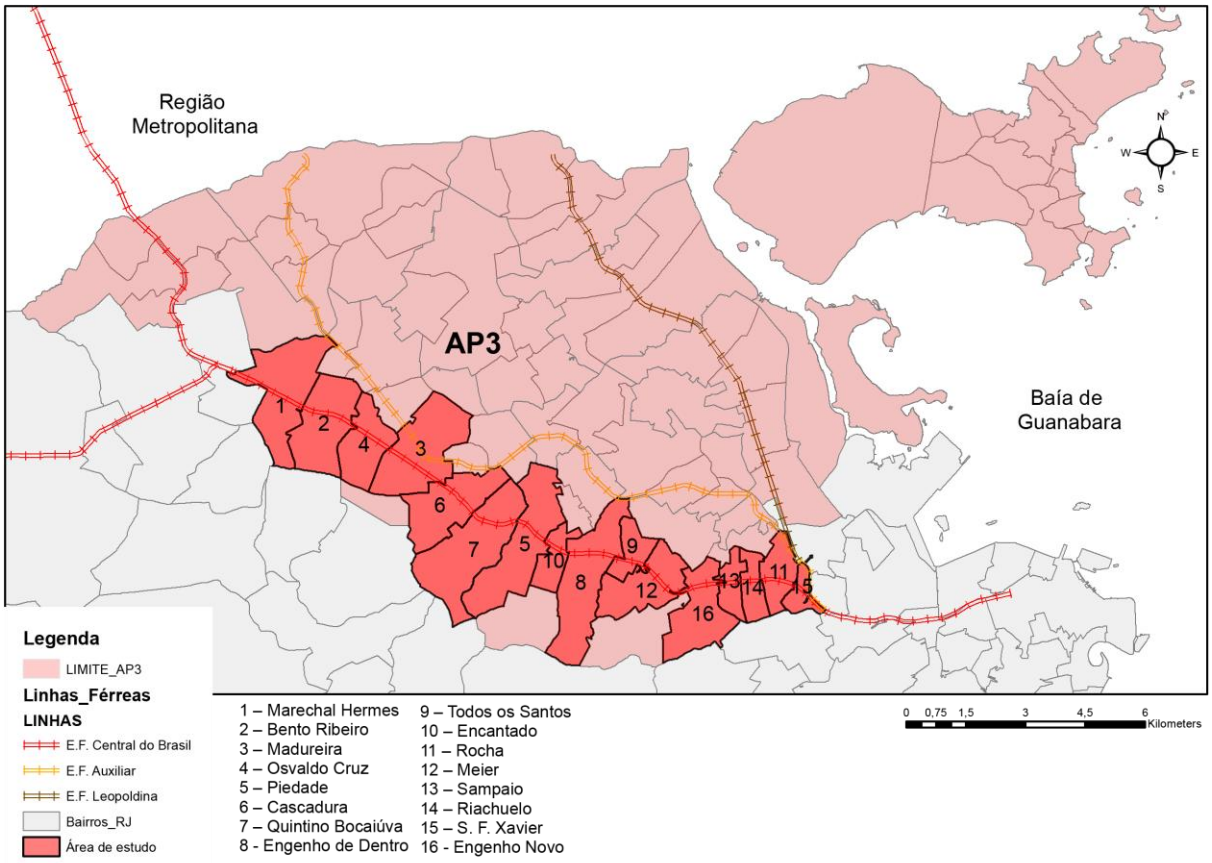
Por se tratar da linha que inicialmente realizava o transporte de passageiros a partir de sua inauguração em 1858, a Estrada de Ferro D. Pedro II, atual Estrada de Ferro Central do Brasil, (destacado em amarelo na **Figura 12**) foi de fato a que mais influenciou a ocupação do território na época, sendo um eixo estruturante e vetor de crescimento residencial do subúrbio ferroviário, principalmente nas áreas lindeiras às estações de trem. Já os subúrbios dos ramais Leopoldina, Linha Auxiliar e Rio d'Ouro (em laranja, azul e roxo) foram impulsionados pela atividade industrial e tiveram um processo de intensificação de ocupação mais tardio e diferenciado. Segundo Abreu, a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II, que ligava a freguesia de Santana a Queimados, e a inauguração das estações de Cascadura e Engenho Novo no mesmo ano incentivaram de imediato a ocupação do espaço entre as estações e o centro da cidade (ABREU, 2013).

Diante do exposto, a pesquisa limitou o recorte de análise aos bairros que apresentam características de uma ocupação mais consolidada e que são atravessados pela Estrada de Ferro

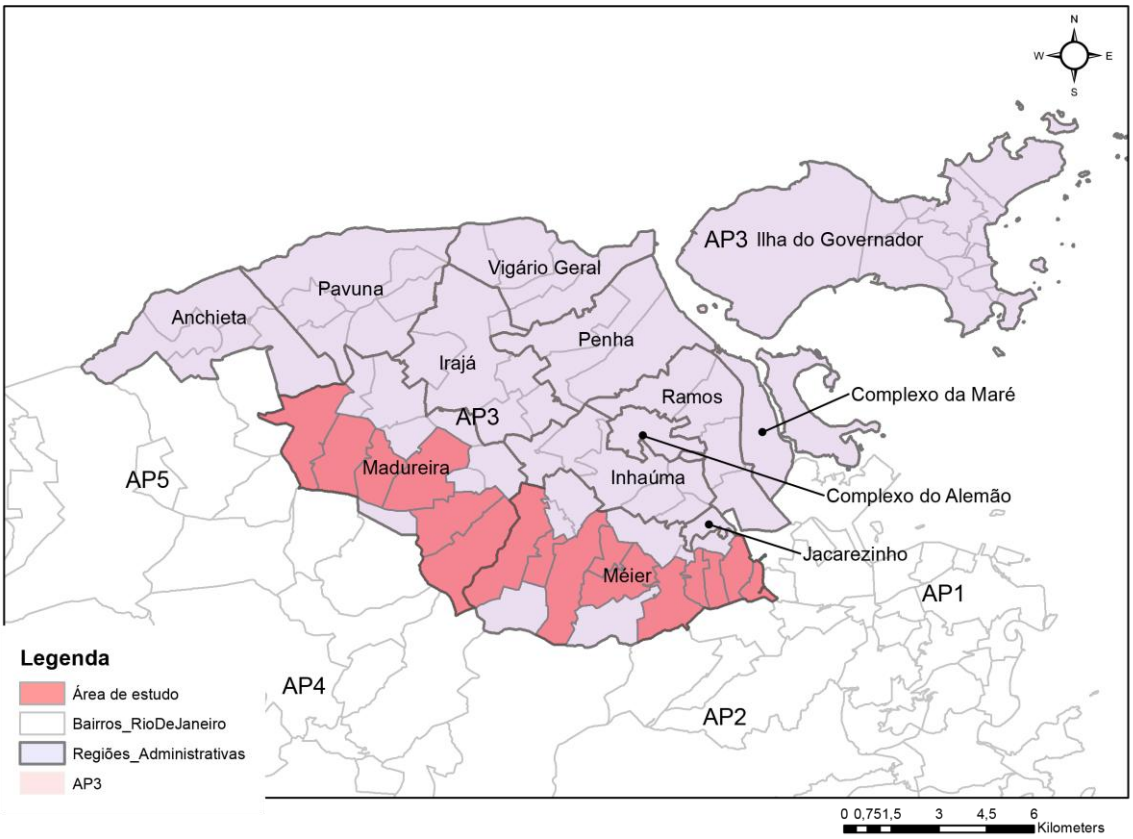
Central do Brasil, inclusos no limite geográfico da Área de Planejamento 3 (AP3)[10], conforme ilustrado no **Mapa 05**. A AP3 corresponde a 16,6%[11] do território municipal, e é atualmente subdividida em 13 Regiões Administrativas (RA) que são conjuntos de bairros vizinhos agrupados por suas semelhanças em relação a características morfológicas e socioambientais **(Mapa 06)**[12]: Anchieta, Complexo do Alemão, Ilha do Governador, Inhaúma, Irajá, Jacarezinho, Madureira, Maré, Méier, Pavuna, Penha, Ramos e Vigário Geral.

A área de estudo destacada para a pesquisa, formada pelas Regiões Administrativas do Méier e Madureira, subdivide-se em 16 bairros, atravessados por aproximadamente 17 km da linha férrea Central do Brasil, que nesse trecho possui 14 estações ferroviárias. Os bairros de Marechal Hermes, Bento Ribeiro, Osvaldo Cruz, Madureira, Cascadura e Quintino pertencem à R.A. Madureira, e os bairros Piedade, Encantado, Engenho de Dentro, Todos os Santos, Meier, Engenho Novo Sampaio, Riachuelo, Rocha e S.F. Xavier fazem parte da R.A. Meier.

[10] As Áreas de Planejamento serão mais bem descritas no subitem 1.2. Condicionantes Normativos.
[11] https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse Acessado em setembro de 2017.
[12] Cabe destacar que a Região Administrativa é a unidade de análise adotada pelo Grupo SEL-RJ para sistematizar o mapeamento e dados analíticos das pesquisas que desenvolve para a Cidade do Rio de Janeiro.




**Mapa 05: Bairros analisados na AP3.**
**Fonte:** Mapa elaborado pelo autor, sobre base do Portal GeoRio, 2017.




**Mapa 06: Regiões Administrativas da AP3, com destaque para a área de estudo.**
**Fonte:** Mapa elaborado pelo autor, sobre base do Portal GeoRio, 2017.

### 1.2.2. Perfil sócio econômico

A Área de Planejamento 3 possui os maiores índices de concentração de população, domicílios e densidade demográfica em comparação com as demais áreas da cidade. Segundo os dados do censo realizado em 2010, e apresentados no **Gráfico 01**, a região concentrava 2.440.118 habitantes (38%), distribuídos em 8.608.310 domicílios (36%) com uma densidade demográfica bruta de 119,91 hab/ha. Os bairros avaliados apresentavam uma população de 502.797 habitantes[13] e uma dimensão de 3.871,5 ha, totalizando 20,6% da população da AP3 e 16% do seu território.

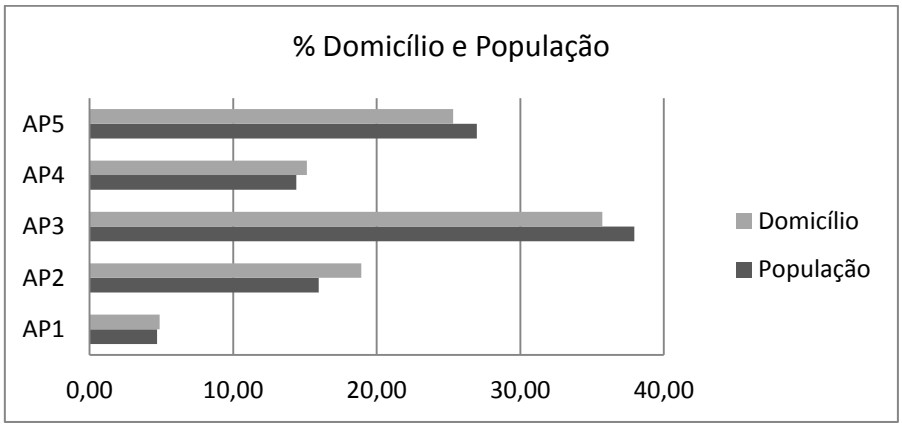


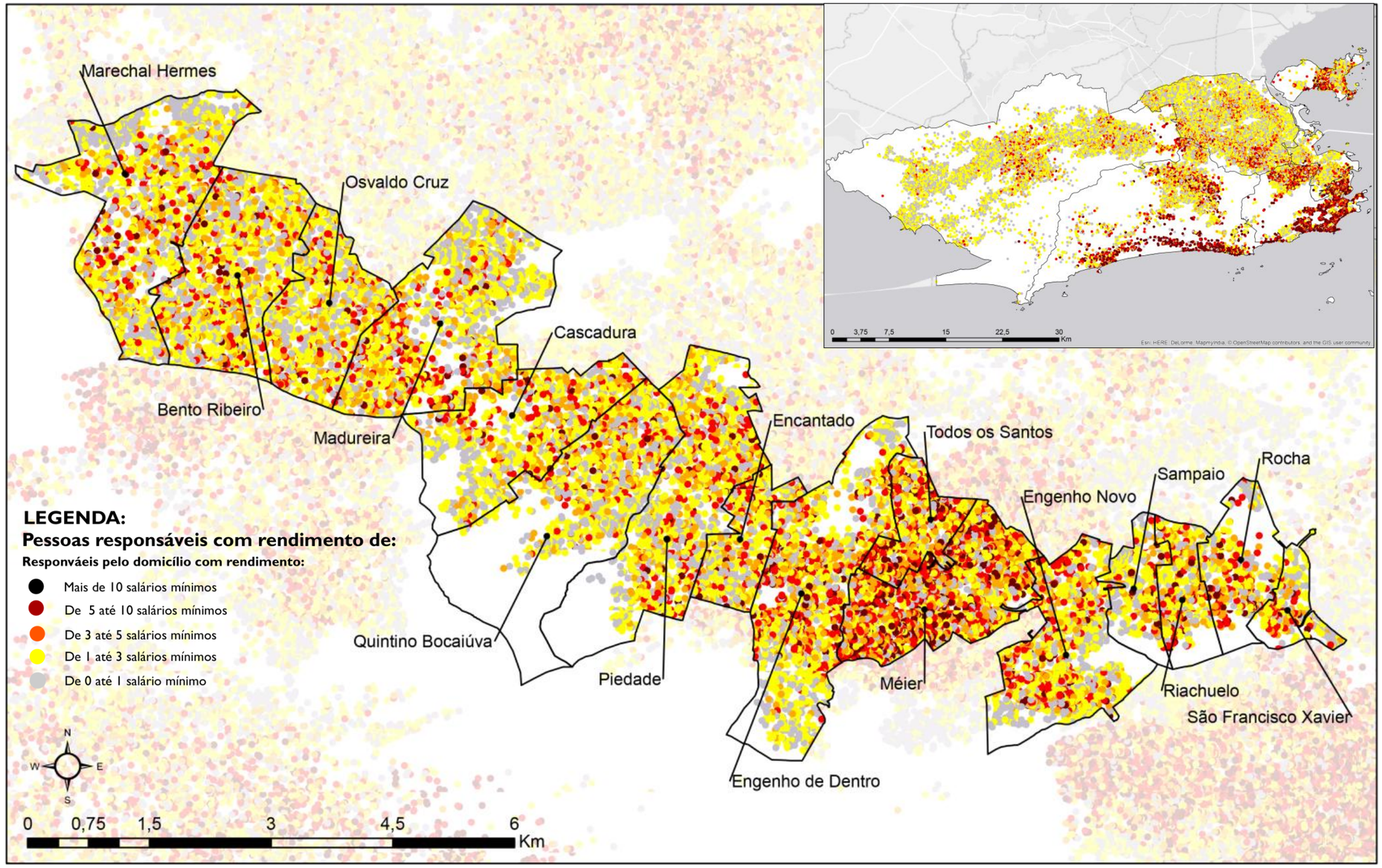

**Gráfico 01: Percentual de domicílios e população por área de planejamento.**
**Fonte:** IBGE, 2011. Gráfico elaborado pelo autor, 2017 . [14]

Torna-se relevante também a apresentação dos dados relativos ao padrão de renda da população[15], onde de fato evidencia-se a disparidade existente entre as regiões da Cidade, conforme apresentado no **Mapa 07**. A concentração de renda no território carioca se encontra essencialmente nos bairros da zona sul, em partes da região central, onde o centro financeiro da Cidade está instalado e nos bairros litorâneos da zona oeste (Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes).

Já a população que detém os menores padrões de rendimento, se encontra distribuída pelos bairros da zona norte e grande parte da zona oeste. É possível realizar também uma análise mais detalhada dos bairros existentes na área de estudo, com a ampliação da escala de mapeamento. Nesse caso nota-se que os bairros do Meier e Todos os Santos abrigam os habitantes com maior padrão de renda, em sua maioria na faixa de um até cinco salários mínimos.

[13] https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse Acessado em setembro de 2017.
[14] Percentual calculado por Área de Planejamento sobre o valor total de domicílios e população.
[15] Dados compilados com base nas informações do Censo de 2010.

O menor padrão analisado de até um salário mínimo corresponde às áreas favelizadas e de ocupação informal, mais evidentes em bairros como Madureira, Cascadura, Marechal Hermes e Engenho de Dentro e que serão destacadas na avaliação dos usos e ocupação do solo.




**Mapa 07: Padrão de rendimento do município do Rio de Janeiro com destaque para área de estudo.**
**Fonte:** Jonathas Magalhães, 2015. Mapa editado pelo autor, 2018.

## 1.3. Contextualização Normativa

### 1.3.1. Planos e ferramentas de planejamento e gestão urbana

Nesta parte da pesquisa, a proposta foi elucidar os planos e ferramentas de planejamento que foram responsáveis pela regulação do solo urbano e pela conformação do território da Cidade do Rio de Janeiro, assim como os planos atualmente vigentes que interferem em particular na área de estudo.

Ao longo do processo de formação da Cidade do Rio de Janeiro, o caráter funcional e residencial dos subúrbios foi capaz de exercer influência sobre planos urbanos elaborados como, por exemplo, o Plano Agache. O arquiteto francês Alfred Agache, contratado pelo então Prefeito da cidade Antônio Prado Júnior ao final da década de 1920, sugeriu a adoção de uma política urbana que privilegiasse a construção de habitações baratas nos subúrbios que também seriam dotados de um mínimo de infraestrutura básica. Aos subúrbios, denominados pelo Plano Agache de *bairros operários*, foram previstas soluções de funcionalidade, referindo-se apenas à ampliação dos sistemas ferroviário e metroviário, proporcionando acessibilidade a centros de emprego localizados na zona central da Cidade.

Apesar de não implantado na íntegra, o Plano, além de influenciar a legislação urbanística posterior, oficializava a dicotomia entre burguesia x proletariado existente na Cidade do Rio de Janeiro e preconizava de fato a necessidade de controlar o processo de reprodução da força de trabalho, o que asseguraria também, a separação espacial das classes sociais (ABREU, 2011, p.87).

Já em 1930, a partir da ação do Estado em políticas de saneamento e da homologação do Decreto 6.000/1937, iniciou-se um processo de ocupação industrial da região suburbana do Rio de Janeiro. O Decreto definiu uma Zona Industrial nas zonas norte e nordeste **(Figura 13)**, excluindo tal uso das zonas sul e central do Rio de Janeiro, por estarem essas afastadas das vias de comunicação ferroviárias com São Paulo e Minas Gerais e das principais linhas de energia elétrica. Impedidas de se expandir nessas regiões, as indústrias passaram então a lotear seus antigos terrenos, e instalaram-se em definitivo em regiões incentivadas. A partir do zoneamento industrial, as novas áreas industriais apresentaram na década seguinte um crescimento vertiginoso não só de estabelecimentos fabris como de população (ABREU, 2011).

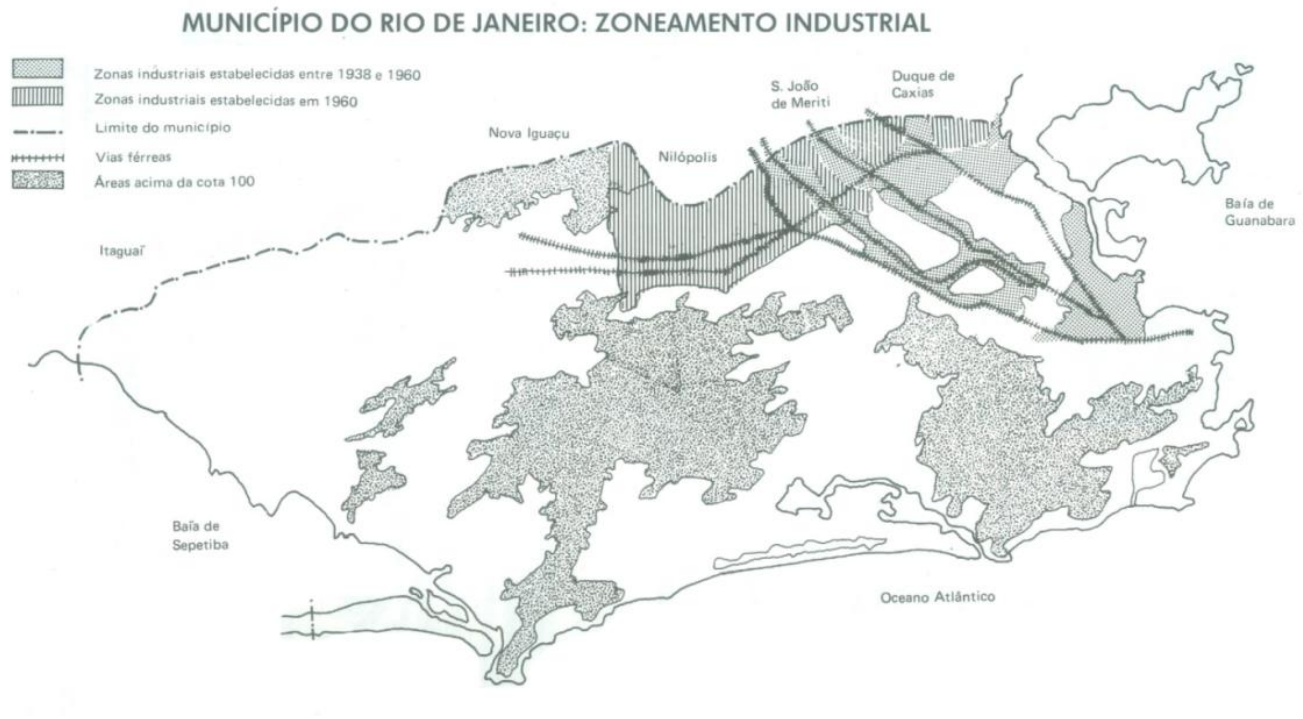



**Figura 13: Zoneamento industrial no município do Rio de Janeiro.**
**Fonte:** ABREU, Maurício de. 2011, p.102.

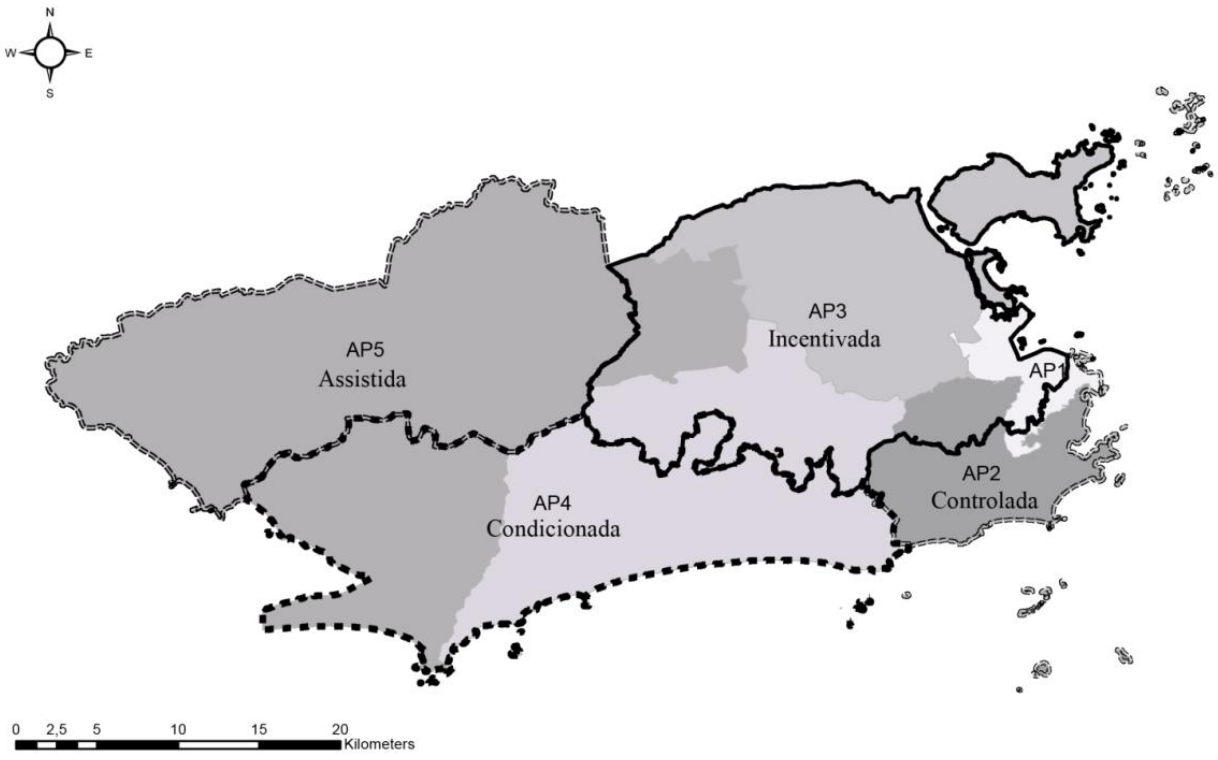
A partir de 1981, a necessidade de divisão setorial para coordenação e planejamento na Cidade do Rio de Janeiro levou á sua compartimentação, que passou a ser sua base administrativa atual. Neste momento, iniciou-se a codificação institucional das regiões da Cidade, onde pela primeira vez, foram oficializados os limites dos bairros. Em 1992, o Plano Diretor, criado através da Lei Complementar nº16 de 1992 e chamado de Plano Diretor Decenal, dividia o Rio de Janeiro em cinco Áreas de Planejamento, mas continuou a denominar como "suburbana" uma grande faixa que ladeava as linhas de trem e que correspondia à AP3. Apenas em 2011, a Prefeitura substituiu a expressão "zona suburbana" para nomear as Áreas de Planejamento. A AP3 foi inserida em uma das cinco Macrozonas de Macroplanejamento do novo Plano Diretor, nomeado Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro, homologado através da Lei Complementar n.º 111 de 1º de fevereiro de 2011.

Cabe destacar que a partir da promulgação do Estatuto das Cidades, em 2001, o novo Plano Diretor foi então definido como um instrumento legal que deve propor a política de desenvolvimento urbano e orientar o processo de planejamento dos municípios. Ele deve estabelecer uma série de diretrizes, normas e procedimentos para a realização de políticas públicas detalhadas de modo setorial: meio ambiente, patrimônio cultural, transporte, habitação e regularização urbanística, saneamento ambiental, entre outras. Para cada uma delas, o Plano deve definir objetivos, diretrizes e ações estruturantes. Por fim, o Plano Diretor deve prever estratégias

de implementação de seu conteúdo, através da instituição dos sistemas de planejamento, gestão ambiental, informações urbanas, defesa da cidade e controle de uso e ocupação do solo, assim como orientar as ações dos agentes públicos e privados, determinando as prioridades para aplicação dos recursos orçamentários e investimentos.

Segundo as diretrizes contidas no Plano Diretor, no que diz respeito ao ordenamento espacial, o território do município do Rio de Janeiro foi subdividido em Macrozonas de Ocupação. O macrozoneamento e as diretrizes de uso e ocupação do solo indicam os padrões de ocupação urbana a serem adotados no processo de adensamento e de expansão da Cidade, as prioridades de investimentos e os instrumentos que serão aplicados no controle do desenvolvimento urbano.

É interessante salientar que os limites traçados no Plano Diretor para as Macrozonas de Ocupação foram definidos a partir de uma avaliação macro de fatores espaciais, culturais, econômicos, sociais, ambientais e de infraestrutura urbana em função das especificidades de cada região, e que esses limites geográficos não obedecem aos mesmos definidos para as Áreas de Planejamento, que por sua vez atuam em uma escala mais aproximada de análise, conforme pode ser observado no **Mapa 08**.




**Mapa 08: Limites do Macrozoneamento e Áreas de Planejamento.**
**Fonte:** PCRJ, 2017. Mapa adaptado pelo autor, 2017.

As diretrizes referentes à Macrozona de Ocupação Incentivada estimulam o adensamento populacional, a intensidade construtiva e o incremento das atividades econômicas e equipamentos de grande porte, preferencialmente nas áreas com maior disponibilidade ou potencial de implantação de infraestrutura. Vale, portanto, destacar no **Quadro 01** algumas das premissas diretamente relacionadas ao tema, e que foram extraídas diretamente do documento:

*DIRETRIZES POR MACROZONA DE OCUPAÇÃO - MACROZONA DE OCUPAÇÃO INCENTIVADA*

***2. Promover a criação de áreas verdes, espaços para recreação, esporte, lazer e atividades culturais, mediante as seguintes iniciativas:***

*§ Estímulo à criação de espaços públicos e privados para atividades culturais e recreativas;*

*§ Recuperação ambiental das áreas remanescentes da desativação de grandes instalações industriais, comerciais, complexos militares, industriais e de exploração mineral;*

*§ Implantação do Parque de Madureira, na área remanescente da compactação das linhas de transmissão da Light, com melhoria da infraestrutura de transportes, habitação, qualificação do comércio informal e incentivo a investimentos imobiliários;*

*§ Instituição de unidades de conservação nas Serras da Misericórdia e do Engenho Novo;*

*§ Implantação de parque ecológico no entorno da cachoeira do Barata, em Realengo;*

***3. Promover a requalificação urbana e ambiental em áreas consideradas degradadas:***

*§ Estruturação, integração e recuperação das áreas ao longo das linhas dos sistemas ferroviário e metroviário e remanescentes da implantação de grandes obras viárias, com a implantação efetiva dos projetos de alinhamento e estímulo à ocupação adequada do solo;*

*§ Recuperação das faixas ao longo dos rios Acari, Pavuna e Trapicheiros, entre outros, para a circulação de pedestres e incorporação dos terrenos remanescentes Metrô à malha urbana;*

*§ Tratamento paisagístico e reurbanização dos espaços públicos e lindeiros aos acessos a túneis e viadutos;*

*§ Recuperação das vias junto às estações ao longo das estradas de ferro e nos centros de comércio e serviço e ao longo das principais vias estruturadoras;*

*§ Implantação de Parque Ecológico na área da Pedreira Santa Luzia, no bairro da água Santa;*

***4. Promover melhorias nas condições de mobilidade, mediante:***

*§ Alargamento e melhorias no complexo viário nos arredores das estações e dos corredores lindeiros à linha férrea;*

**Quadro 01: Trecho do Plano Diretor sobre as diretrizes para a Macrozona de Ocupação Incentivada[16].**
**Fonte:** PCRJ, 2017.

[16] Disponível em: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/139339/DLFE-229591.pdf/LeiComplementar1112011PlanoDiretor.pdf Acessado em agosto de 2017.

Importante também destacar a criação dos Projetos de Estruturação Urbana (PEU), a partir de 1978, com o primeiro Projeto aprovado na cidade para a o bairro da Urca[17]. Esses projetos foram elaborados com o objetivo de descentralizar a administração pública e adequar às diretrizes estabelecidas no Plano Diretor à dinâmica de ocupação do solo de forma local. O PEU é um conjunto de regras norteado por políticas e ações definidas para orientar o desenvolvimento das Regiões Administrativas. Dentre outras atribuições os PEU's definem os parâmetros que regulam a intensidade de uso e ocupação do solo, as diretrizes de localização espacial dos usos e de atividades, a definição de diversas Áreas de Especial Interesse (urbanístico, social, ambiental, turístico ou funcional). Estabelecem os parâmetros de ocupação, ações e intervenções específicas complementares e a definição de áreas a serem reservadas para implantação de equipamentos urbanos.

As duas Regiões Administrativas foco da pesquisa, Meier e Madureira, não apresentam Projetos de Estruturação Urbana aprovados, e possuem seu território regulamentado através das diretrizes do próprio Plano Diretor e por decretos municipais, como o Decreto 322 de 3 de março de 1976 que define o zoneamento do Município do Rio de Janeiro [18].

### 1.4. Síntese e discussão

A expansão e consolidação desiguais do território do Rio de Janeiro, baseada na dicotomia burguesia x proletariado, pode ser claramente observada na avaliação da distribuição de renda entre as regiões da Cidade. Esse mesmo processo também ocorre de forma pontual na área de estudo; onde o padrão de rendimento da população de apenas dois dos dezesseis bairros é bem superior aos demais.

A seletividade do tratamento dado às regiões da Cidade se refletiu sobre os planos e normas formuladas para o território suburbano que, graças ao caráter funcional e estritamente residencial associado aos subúrbios por décadas, tardou na formulação de diretrizes que buscassem a promoção e a requalificação de áreas verdes e de espaços de lazer, recreação e de atividades culturais.

Em um tecido urbano altamente consolidado representado por uma ocupação maciça (por muitas vezes informal), onde a forma urbana do sistema de lotes associada às poucas glebas livres

[17] Decreto 1446 de 02 de março de 1978.
[18] Disponível através do link: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/5126700/4132731/DECRETON332.pdf Acessado em setembro de 2017.

passíveis de expansão trouxeram uma inflexibilidade que, dificulta e quase impossibilita a mudança de padrões de ocupação que possam ser propostos (ISIDORO, 2017).

Mesmo com esse cenário, a formulação e a aprovação de Projetos de Estruturação Urbana para as Regiões Administrativas como as do Meier e Madureira podem ser importantes ferramentas de regulação desse território, levando em consideração a elaboração de diretrizes específicas que atendam aos problemas e características de cada Região Administrativa de maneira individualizada.

**Figura 14: Trecho do subúrbio ferroviário, no Bairro do Engenho Novo.**
Fonte: Arquivo SEL-RJ, 2016.

## CAPÍTULO 2. ÁREA DE ESTUDO: ANÁLISE MORFOLÓGICA

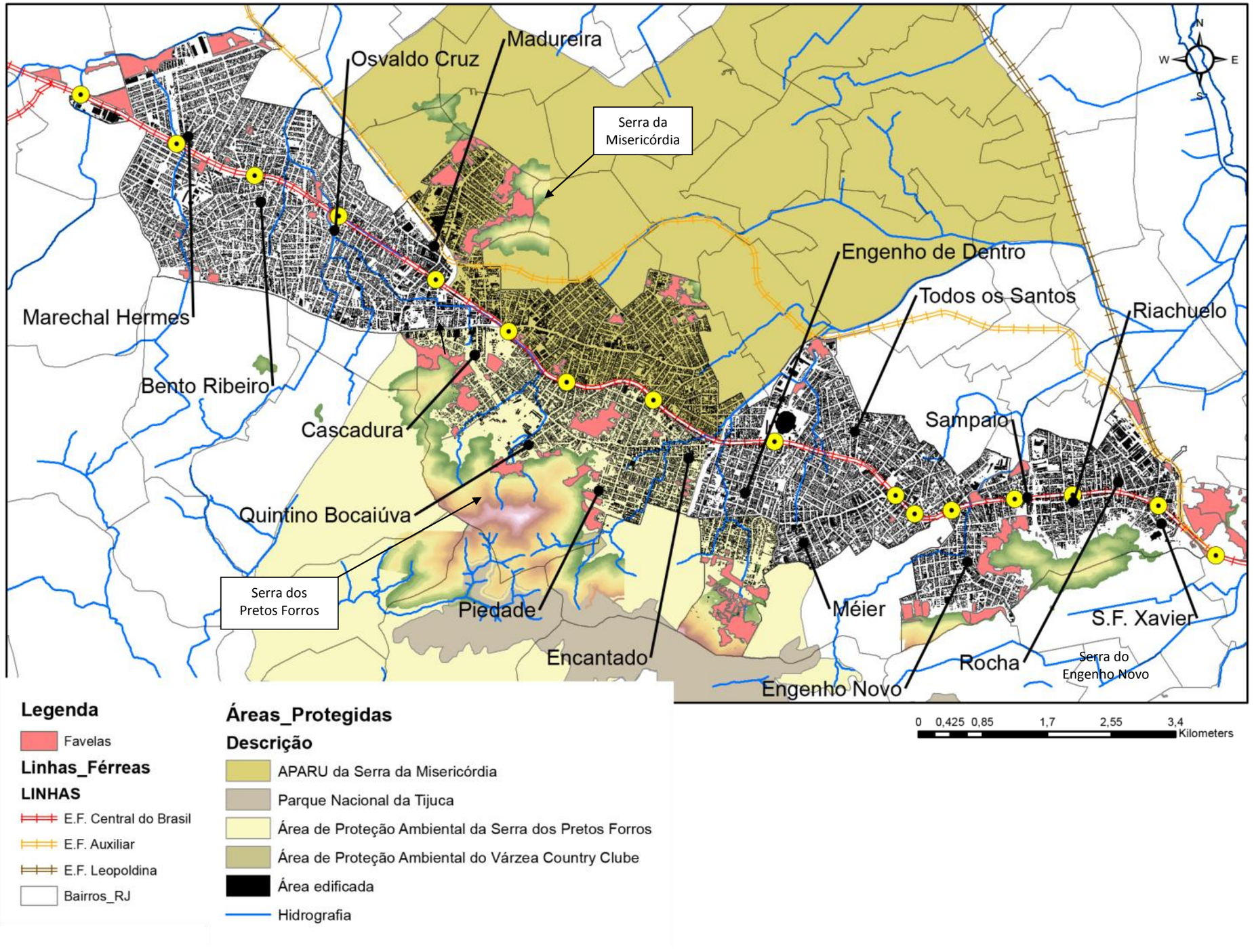
Nesse capítulo foram avaliados o desenho da paisagem, a estrutura morfológica, os conflitos socioambientais e os padrões de ocupação do território, através da análise dos elementos geobiofísicos, representados pelo relevo, hidrografia e vegetação e os elementos urbanísticos como padrão construtivo, usos e ocupação do solo, tecido urbano, sistema viário e espaços livres de edificação.

### 2.1. Elementos Geobiofísicos

A zona norte apresenta, em sua maior parte, terrenos planos e de cota baixas pertencentes a uma planície denominada Baixada de Inhaúma. Os bairros estudados estão estabelecidos sob uma grande área de várzea situada no vale entre os morros: ao norte, parte da Serra da Misericórdia e, ao sul, a Serra dos Pretos Forros (**Mapa 09**). Neste vale foi traçado o leito da ferrovia D. Pedro II, apresentada no Capítulo 1.

Criado através do Decreto 19144 de 2000, o Parque Municipal e Área de Proteção Ambiental e Recuperação Urbana da Serra da Misericórdia possui uma extensão de aproximadamente 3.695 ha. Na prática, a criação do Parque objetivou: a recuperação de parte dos domínios originais de Mata Atlântica da região; a promoção e a compatibilização entre o aproveitamento do solo e a defesa do meio ambiente, mediante a revisão dos parâmetros de uso e ocupação do solo. Este Decreto buscou também promover a regularização e o controle das favelas existentes, a melhoria da qualidade de vida da população local, dentre outros aspectos citados em sua criação.

A Área de Proteção Ambiental da Serra dos Pretos Forros foi criada através do Decreto Municipal 19145/2000. Segundo a definição do Sistema Nacional de Unidades de Conservação-SNUC, uma Área de Proteção Ambiental (APA) é em geral uma área extensa, com certo grau de ocupação humana, dotada de atributos abióticos, bióticos, estéticos ou culturais especialmente importantes para a qualidade de vida e o bem-estar da população. A sudeste encontra-se também um trecho da Serra do Engenho Novo que é considerada em parte, Zona Especial 1 (Zona de Reserva Florestal) homologada através do Decreto 322 de 3 de março de 1976, e que estabelece os limites ao sul dos bairros do Engenho Novo, Sampaio, Rocha Riachuelo e São Francisco Xavier.




**Mapa 09: Áreas protegidas, áreas edificadas, relevo e manchas de favelas.**
**Fonte:** Mapa elaborado pelo autor, sobre base do Portal GeoRio, 2017.

A partir do mapeamento realizado foi possível observar a fragilidade das franjas de maciços, em geral ocupados pelas grandes manchas de favelas, justamente no espaço de transição entre as superfícies vegetadas e desmatadas (em muitos casos dentro de uma faixa de área preservada) e o tecido urbanizado. Em relação à hidrografia, com exceção dos trechos iniciais próximos às cabeceiras em cotas mais elevadas, os rios existentes encontram-se em sua maioria poluídos e assoreados (**Figuras 15 a 17**). Muitos sofreram processo de retificação e canalização e atravessam em geral grandes extensões de terrenos particulares ou áreas de preservação invadidas, fator que acaba por inviabilizar a manutenção necessária.

**Figura 15: Trecho do Rio Meier, em Todos os Santos.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 16: Trechos do Rio dos Frangos, no Engenho de Dentro.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 17: Trecho do Rio das Pedras, em Bento Ribeiro.**
**Fonte:** Acervo SEL-RJ, 2017.

Para a avaliação da vegetação nos espaços livres públicos e privados, foram utilizados os resultados obtidos em pesquisa anterior que destaca a importância dos espaços livres privados para a manutenção da arborização no recorte de estudo (MENDONÇA *et al.*, 2016). Em climas com características de temperatura e umidade como os da Cidade do Rio de Janeiro a incidência de arborização se constitui em demanda de conforto e bem estar e se apresenta como um fator qualitativo de estruturação do espaço. Além da quantificação da massa arbórea foram identificados e classificados os principais espaços livres de caráter privado existentes, conforme listados abaixo e que são apresentados no **Quadro 02**.

- Consideráveis áreas livres de uso dominial que abrigam torres de transmissão de energia;
- Incorporação de áreas residuais adjacentes a corpos hídricos, aos lotes residenciais;
- Predominância de lotes edificados por habitações unifamiliares com manutenção de quintais e áreas ajardinadas, responsáveis pela formação de corredores arbóreos nos fundo dos lotes;
- Espaços de uso comum em conjuntos habitacionais multifamiliares;
- Grandes lotes pertencentes a instituições de ensino ou saúde;
- Grande quantidade de lotes não edificados que preservam a arborização existente.

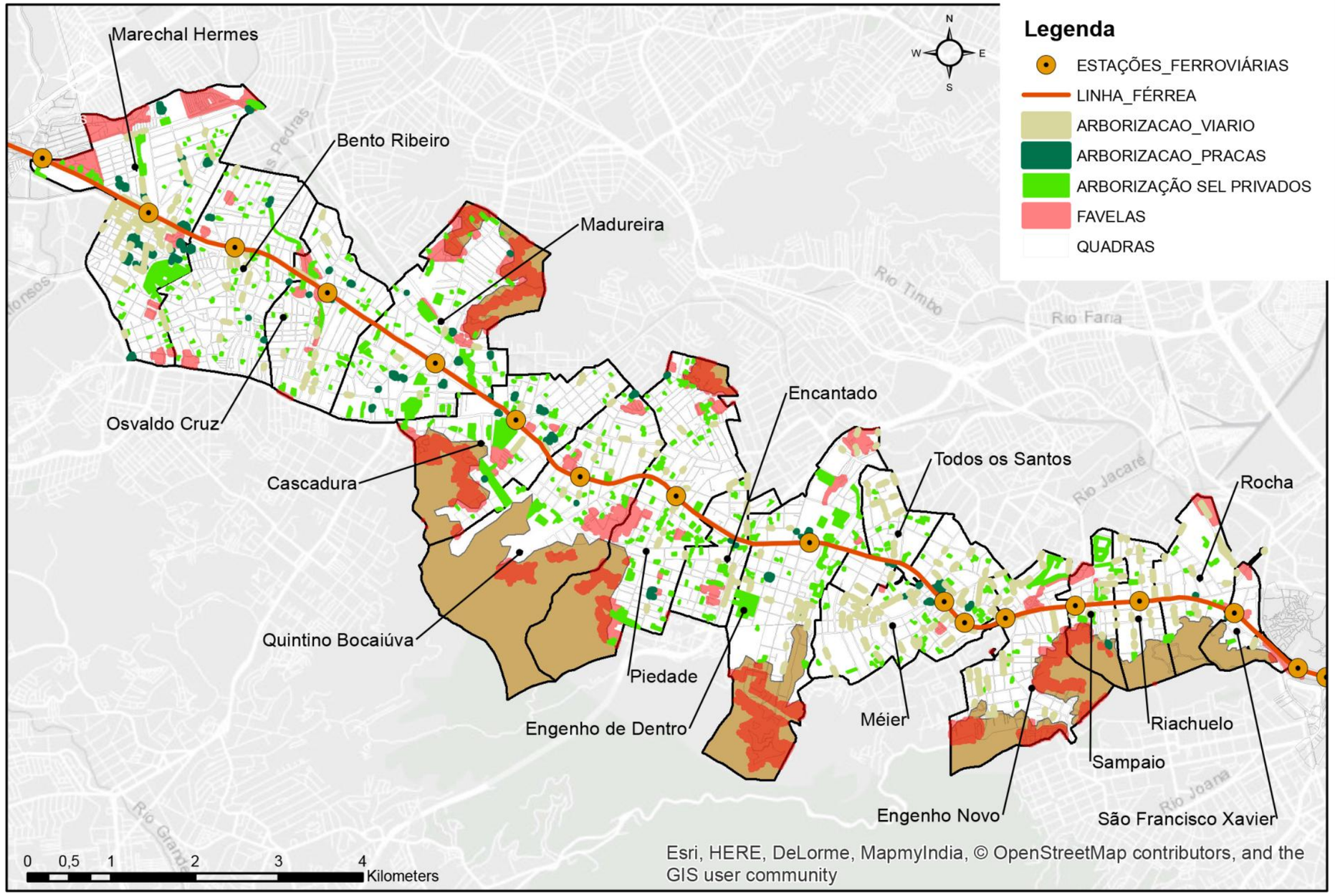
| | | | |
|---|---|---|---|
| | Áreas militares | | Linhas de transmissão |
| | Áreas residuais | | Margem de rios |
| | Conjuntos habitacionais | | Lotes vazios |
| | Fundo de lotes | | Associações (fundo de lotes, áreas residuais e terreno vazio) |
| | Instituições de ensino / saúde | | |

**Quadro 02: Síntese dos espaços livres privados com maiores índices de arborização.**
**Fonte:** MENDONCA *et. al.*, 2016.

É considerada também a relação comparativa entre as superfícies de cada bairro, o número de habitantes, a densidade populacional e as áreas arborizadas nos espaços livres públicos e privados, apresentados na **Tabela 03**. Através da quantificação da massa arbórea, comprovou-se que a arborização presente nos espaços livres de caráter privado representa 83% de toda a arborização do trecho analisado. Como resultado final, um mapa síntese foi gerado de forma a representar a massa arbórea existente nos espaços livres públicos e privados **(Mapa 10).** Evidencia-se, portanto a carência de vegetação nos espaços livres públicos quer seja nos ambientes de lazer, como em praças e parques, ou no ambiente viário, composto por suas calçadas e largos e que configuram e estruturam a malha urbana.

| TABELA QUANTITATIVA MASSA ARBÓREA BAIRRO A BAIRRO | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| BAIRROS | ÁREA(ha) | HABITANTES | DENS.POP. (Hab./ha) | PRAÇAS / PARQUES E LARGOS (ha) | % | VIÁRIO (ha) | % | SEL PRIVADOS (ha) | % |
| MARECHAL HERMES | 388,00 | 48061,00 | 123,80 | 2,27 | 9 | 4,29 | 17 | 18,23 | 74 |
| BENTO RIBEIRO | 303,00 | 43707,00 | 144,25 | 0,22 | 3 | 0,97 | 14 | 5,62 | 83 |
| OSVALDO CRUZ | 207,00 | 34040,00 | 164,44 | 0,06 | < 1 | 0,95 | 15 | 5,32 | 84 |
| MADUREIRA | 378,00 | 50106,00 | 132,56 | 0,46 | 2 | 0,33 | 1 | 19,19 | 97 |
| CASCADURA | 284,00 | 34456,00 | 121,32 | 0,43 | 2 | 0,37 | 2 | 14,46 | 96 |
| QUINTINO | 432,00 | 31185,00 | 72,19 | 0,12 | 1 | 0,44 | 5 | 8,53 | 94 |
| PIEDADE | 388,00 | 43378,00 | 111,80 | 0,23 | 1 | 0,62 | 4 | 14,11 | 95 |
| ENCANTADO | 106,00 | 15021,00 | 141,71 | 0,02 | < 1 | 0,88 | 17 | 4,15 | 82 |
| ENGENHO DE DENTRO | 392,00 | 45540,00 | 116,17 | 0,64 | 3 | 1,3 | 6 | 18,27 | 91 |
| TODOS OS SANTOS | 101,00 | 24646,00 | 244,02 | 0,08 | 2 | 0,97 | 31 | 2,04 | 67 |
| MÉIER | 247,00 | 49828,00 | 201,73 | 0,93 | 9 | 4,09 | 39 | 5,26 | 52 |
| ENGENHO NOVO | 264,00 | 42172,00 | 159,74 | 0 | 0 | 2,57 | 33 | 5,2 | 67 |
| SAMPAIO | 88,00 | 10895,00 | 123,81 | 0,06 | 1 | 0,46 | 8 | 4,87 | 91 |
| RIACHUELO | 93,00 | 12653,00 | 136,05 | 0 | 0 | 1,2 | 57 | 0,88 | 43 |
| ROCHA | 131,00 | 8766,00 | 66,92 | 0,03 | < 1 | 1,43 | 37 | 2,38 | 63 |
| SÃO FRANCISCO XAVIER | 65,00 | 8343,00 | 128,35 | 0,01 | 1 | 0,33 | 61 | 0,2 | 39 |
| **TOTAL** | **3867,00** | **502797,00** | **121,61** | **5,56** | **3,5** | **21,2** | **13,5** | **128,71** | **83** |

**Tabela 03: Tabela quantitativa de massa arbórea por bairro.**
**Fonte:** MENDONCA *et. al.*, 2016.




**Mapa 10: Mapeamento de arborização.**
**Fonte:** Mapa elaborado pelo autor, sobre base do Portal GeoRio, 2016.

## 2.2. Elementos Urbanísticos

Para a avaliação da os elementos constituintes da estrutura urbana, foram considerados o padrão construtivo, os usos e ocupação do solo, a análise do tecido urbano, o mapeamento do tecido viário e dos espaços livres existentes na área de estudo.

### 2.2.1. Padrão construtivo

A delimitação física e a identificação entre os bairros avaliados são dificultadas pela homogeneidade do tecido urbano, que não apresenta em sua maioria grandes contrastes. Esse padrão é consequência da expansão pouco verticalizada predominante na AP3, que é em sua maioria representada por uso residencial com gabaritos de até 03 pavimentos **(Figura 18).**

**Figura 18: Padrão construtivo característico do subúrbio.**
**Fonte:** Acervo SEL-RJ, 2017.

O **Mapa 11** apresenta o padrão construtivo por incidência de verticalização nas quadras da área estudo, sendo definido, de acordo com a metodologia adotada no laboratório QUAPÁ por três categorias: **até 10%**, **de 10% até 50%** e **acima de 50% de verticalização**. Pelo mapa é possível observar a baixa verticalização da área edificada. A identificação entre bairros só é facilitada pela

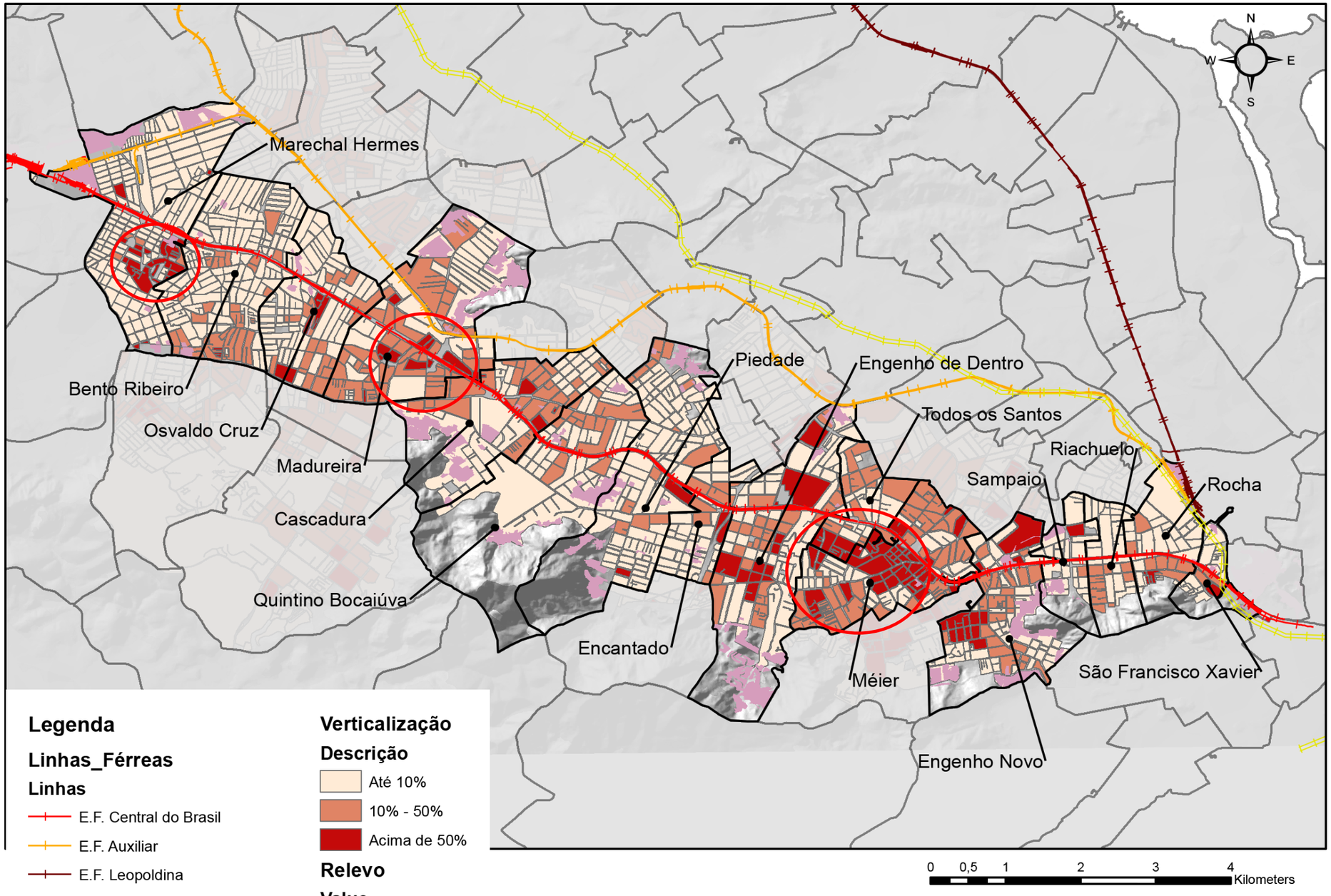
presença das estações ferroviárias, e em alguns bairros, pelo caráter peculiar do uso do solo, como nos casos dos polos de serviço e comércio do Meier e Madureira, que apresentam índices de verticalização mais acentuados. No Bairro do Meier a verticalização é representada por torres de edifícios comerciais e residenciais, essencialmente no eixo da Rua Dias da Cruz e em algumas vias do entorno, enquanto no Bairro de Madureira, são torres isoladas nos lotes e de caráter apenas comercial. Já no Bairro de Marechal Hermes percebe-se um padrão de verticalização acentuado, caracterizado pela existência de habitações sociais que são representadas por edifícios residenciais.

### **2.2.2**. **Usos e ocupação do solo**

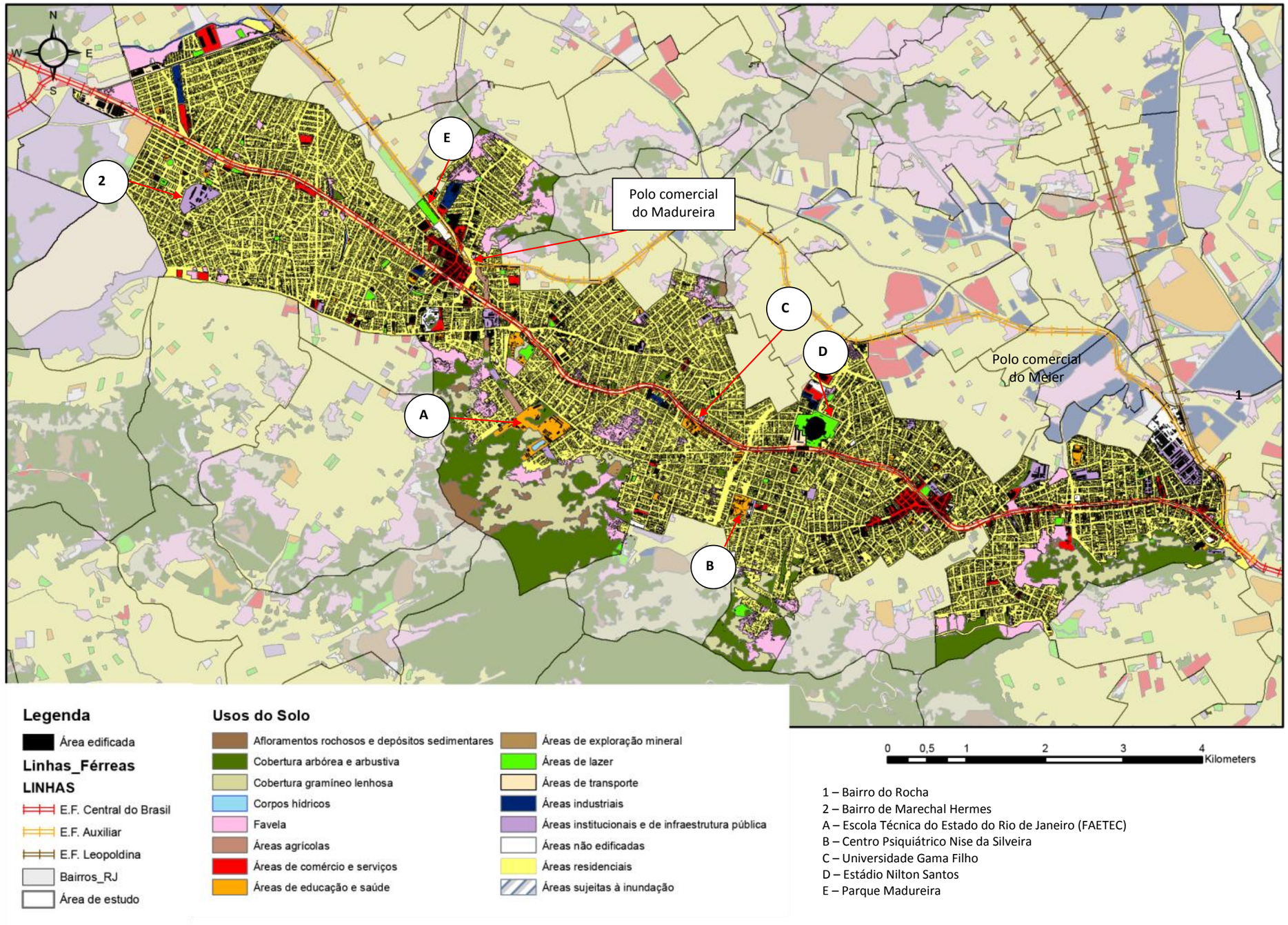
Na espacialização das manchas de usos e ocupação do solo, apresentadas no **Mapa 12,** se destacam os dois centros de serviço e comércio antes descritos: um localizado no Bairro de Madureira, o maior polo comercial da Zona Norte, e outro situado no Bairro do Meier.

A estrada de ferro Central do Brasil (que se estende por todo o recorte) e a Linha Auxiliar (que atravessa os bairros de Marechal Hermes e Madureira) apresentam uma extensa faixa lindeira de terras de uso dominial, característica que também se destaca nos terrenos pertencentes à força militar do Exército Brasileiro, nos bairros do Rocha **(1)** e Marechal Hermes **(2).** Também se destacam, em relação à saúde e educação: a Fundação de Apoio à Escola Técnica do Estado do Rio de Janeiro – FAETEC **(A)**, em Quintino; o Centro Psiquiátrico Nise da Silveira **(B)**, no Engenho de Dentro; e do Campus da Universidade Gama Filho **(C)**, em Piedade, atualmente abandonado após a falência da instituição.

Em relação às áreas de lazer representadas por praças ou parques, destacam-se: a Praça do Trem, uma recente área de lazer inaugurada ao público em 2016 a partir de projeto de revitalização de área dominial pertencente à concessionária de trens urbanos no entorno do Estádio Nilton Santos no Engenho de Dentro **(D)**; o Parque Madureira **(E)**, que foi implantado a partir do aproveitamento de terreno adjacente à linha férrea pertencente à concessionária estadual de energia elétrica.




**Mapa 11: Padrão construtivo – Verticalização. Destaque para os bairros do Meier e Madureira.**
**Fonte:** Mapa elaborado pelo autor, sobre base do grupo de pesquisas SEL-RJ, 2017.




**Mapa 12: Usos do solo – 2012.**
**Fonte:** Mapa elaborado pelo autor, sobre base do Portal GeoRio, 2017.

Evidenciam-se também as áreas ocupadas por favelas e loteamentos irregulares. A extensão das áreas faveladas (294 ha) representa aproximadamente 7,6% da área total do recorte avaliado (3871,5) no total de 129 comunidades catalogadas[19]. Em 2010, a população residente em favelas representava 23% do total da população carioca, ou 1.443 mil habitantes. As proporções variavam significativamente entre as regiões da cidade, com amplo predomínio da AP3 no tocante à proporção da população residente em favelas em comparação à população que habita a "cidade formal". Nesse contexto, a AP3 apresenta o maior índice de residentes nos assentamentos precários (45%), conforme se observa no **Quadro 03.**

| Áreas de Planejamento | População Residente | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Cidade | Proporção | Favela | Proporção |
| Total | 6.320.446 | 100% | 1.443.773 | 100% |
| AP1 - Central | 297.976 | 5% | 103.296 | 7% |
| AP2 - Zona Sul | 1.009.170 | 16% | 174.149 | 12% |
| AP3 - Zona Norte | 2.399.159 | 38% | 654.755 | 45% |
| AP4 - Barra/Jacarepaguá | 909.368 | 14% | 236.834 | 16% |
| AP5 - Zona Oeste | 1.704.773 | 27% | 274.739 | 19% |

Fonte - Cidade: IBGE. Censo 2010; Favela: estimativa IPP sobre IBGE. Censo 2010

**Quadro 03: População residente em favelas na Cidade do Rio de Janeiro. Destaque para a AP3.**
**Fonte:** IBGE, 2010.

### 2.2.3. Tecido Urbano

Em seguida será apresentado o mapeamento do tecido urbano na Cidade do Rio de Janeiro, realizado pelo Grupo de pesquisas SEL-RJ, entre os anos de 2016 e 2017, objetivando o maior entendimento dos padrões de urbanização, em especial na área de estudo. Para tal mapeamento, foram elencadas as categorias de análise, conforme descrito abaixo e apresentado na legenda do **Mapa 13**.

- **Centralidades** - As centralidades[20], representadas pela cor vermelha, foram destacadas conforme a legislação vigente, de acordo com o Decreto nº 322 de 3 de março de 1976. Este decreto define o regulamento de zoneamento do Município e define os centros de bairro (CB) como logradouros públicos onde podem se instalar atividades de comércio e serviços.

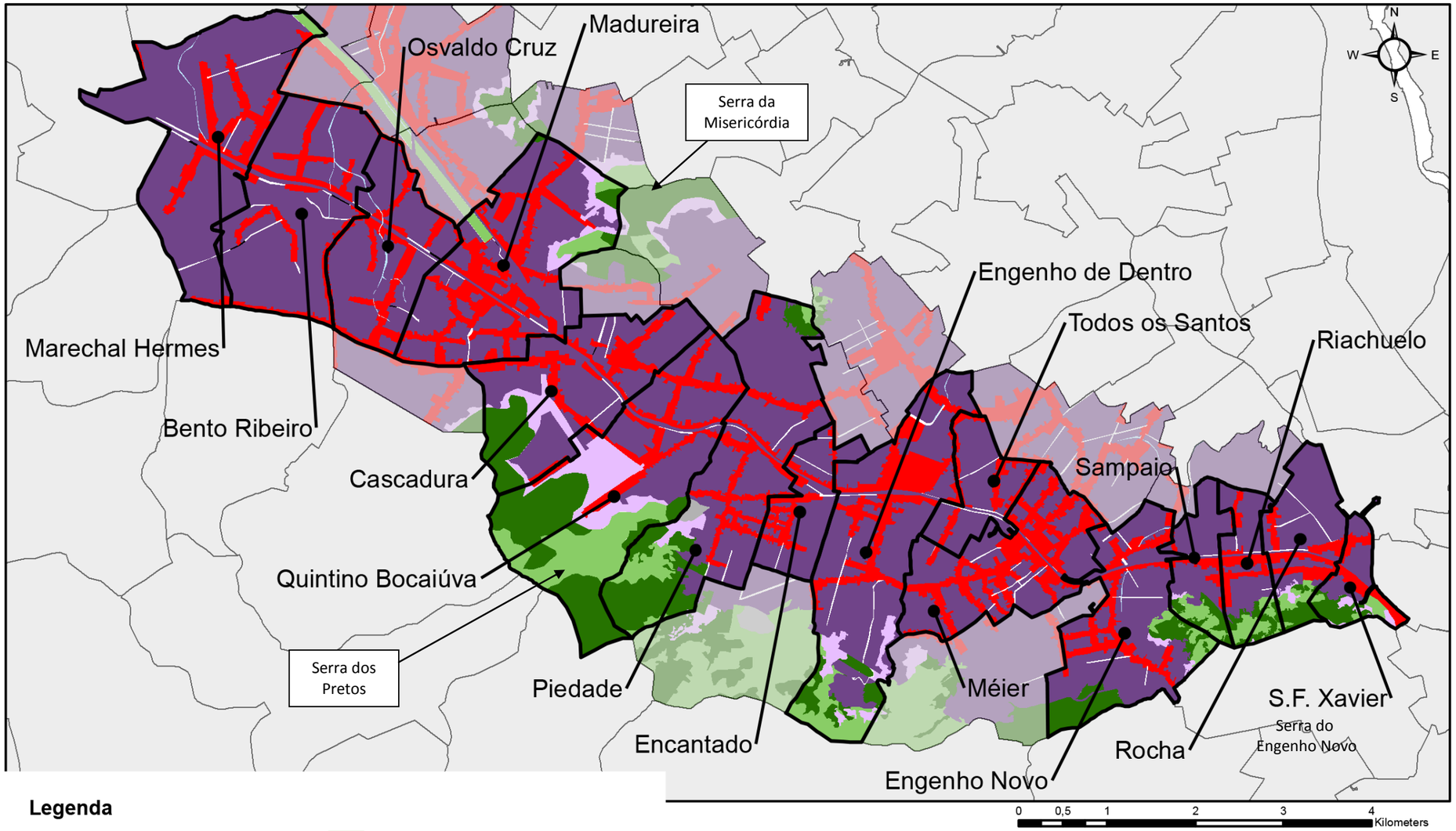
[19] Dados obtidos através da extração de bases de dados geográficos da PCRJ através do link http://portalgeo.rio.rj.gov.br/mapa_digital_rio/?config=config/ipp/basegeoweb.xml. Acessado em setembro de 2017.

[20] Categoria atribuída a vias e logradouros públicos que são áreas vitais de cada bairro e que concentram serviços e comércio.

- **Tecido urbano consolidado e não consolidado -** Em roxo e lilás, respectivamente, foram delimitados os tecidos urbanos consolidados e não consolidados. Entende-se como tecido urbano consolidado aquele representado por uma ocupação maciça e adensada onde dificilmente a ocupação do solo será modificada ou sofrerá expansão horizontal, correspondendo especificamente às quadras que apresentam mais de 50% da superfície de seus lotes edificada. Já o tecido urbano não consolidado é representado por fragmentos de áreas ainda passíveis de ocupação e de expansão horizontal, correspondendo especificamente às quadras que apresentam menos de 50% da superfície de seus lotes edificada e onde há, portanto, vacância fundiária.
- **Áreas vegetadas -** As áreas identificadas com as variações da cor verde são representadas por áreas vegetadas ora com predominância de cobertura arbórea, situadas em geral próximas aos maciços, ora por áreas desmatadas com predominância de forração e arbustos.

Observa-se, portanto, uma concentração dos centros de bairro ao longo do eixo ferroviário e no entorno dos polos de serviços dos bairros de Madureira e Meier. Estes centros também são observados ao longo das vias principais de cada bairro, em geral perpendiculares ao leito ferroviário que atendem ao trânsito de ambos os lados dos bairros e que possuem algum elemento de sobreposição à malha férrea como um viaduto ou passagem subterrânea. Como exemplos podem ser citados os bairros de Quintino e Engenho Novo.

Em relação à cobertura do solo, em sua grande maioria as quadras urbanas apresentam elevada taxa de impermeabilidade, caracterizadas por um tecido altamente edificado, com poucas exceções ao sul, nas franjas da Serra dos Pretos Forros, e ao norte, próximo a Serra da Misericórdia **(Figura 19).**




**Mapa 13: Análise do tecido urbano.**
**Fonte:** Mapa elaborado pelo autor, sobre base do grupo de pesquisas SEL-RJ, 2017.

**Figura 19: Tecido urbano altamente adensado, no Bairro de Madureira.**
**Fonte:** Acervo SEL-RJ, 2016.

### 2.2.4. Sistema viário

A hierarquização dos sistemas viário, apresentada no **Mapa 14,** auxiliará a pesquisa no que diz respeito à compartimentação do território e à identificação das áreas influenciadas principalmente pelas vias rodoviárias de maiores fluxos e pelo eixo ferroviário, pois estas interferem diretamente na conformação e na apropriação dos espaços livres. Na categorização das vias rodoviárias existentes levou-se em consideração o que preconiza o Artigo 60 do Código Brasileiro de Trânsito que define:

- **Via de trânsito rápido -** caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

Duas importantes vias da AP3 foram incluídas nessa classificação: a Avenida Brasil, importante via expressa de ligação entre o Centro, e a Baixada Fluminense, e a Linha Amarela (**Figura 20**), responsável pela conexão da Zona Oeste com o centro da cidade. Apesar da Avenida Brasil não ter

conexão direta com os bairros analisados, entende-se que sua existência influencia fortemente o tráfego de veículos em particular nas zonas norte e central da Cidade.

**Figura 20: Linha Amarela.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

- **Via arterial -** aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

Na região estudada, destacam-se as seguintes vias: Avenida Amaro Cavalcanti; Ruas 24 de Maio (**Figura 21**), João Vicente, Carolina Machado, Goiás e Arquias Cordeiro (conjunto de vias lindeiras ao ramal ferroviário Central do Brasil e que cruzam praticamente todos os bairros aqui estudados); Avenida Dom Helder Câmara (**Figura 22**), antiga Avenida Suburbana, que atravessa os bairros do Engenho de Dentro, Piedade, Quintino e Cascadura; Rua Ernani Cardoso e Estrada Intendente Magalhães (vias sequenciais à Avenida Dom Helder Câmara. Originalmente, esse trecho fazia parte do Caminho Imperial e é atualmente um dos principais eixos viários da Zona Norte); Avenida Marechal Rondon, situada no Meier (importante via de conexão com o Centro); e as Ruas Cândido Benício e Avenida Ministro Edgar Romero no Bairro de Madureira (vias que foram ampliadas para receber o corredor expresso de transporte rápido de ônibus – BRT Transcarioca, inaugurado em 2014 e responsável pela conexão da Barra da Tijuca com o Aeroporto Internacional Tom Jobim, na Ilha do Governador).

**Figura 21: Rua 24 de Maio, no Bairro do Sampaio.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 22: Avenida Dom Helder Câmara, no Bairro de Cascadura.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

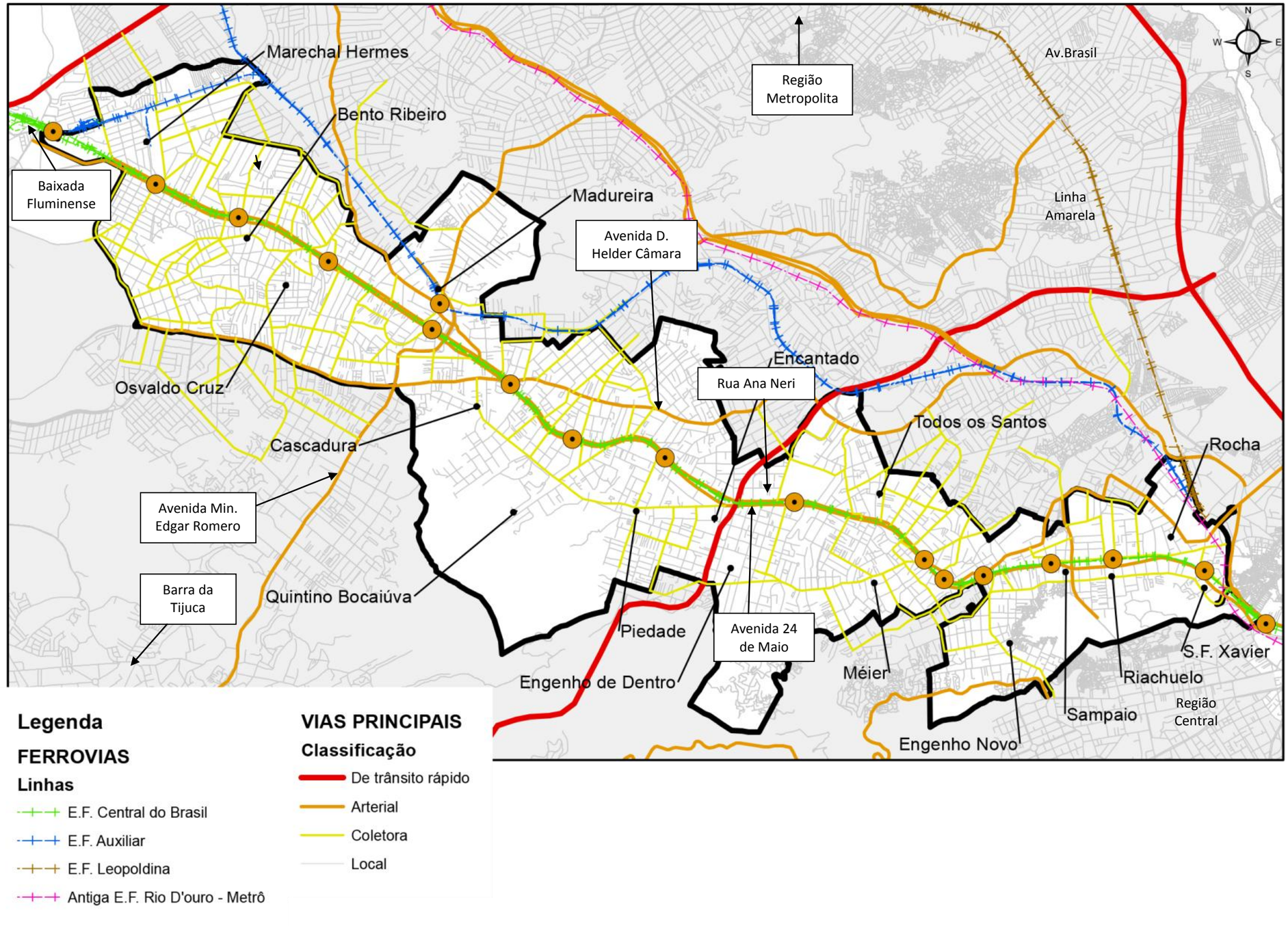
- **Via coletora -** destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade. Encontram-se nessa categoria: as Ruas Dias da Cruz (**Figura 23**), no Bairro do Meier; Barão de Bom Retiro, no Engenho Novo; Adolfo Bergamini (**Figura 24**), no Engenho de Dentro; Clarimundo de Melo, que corta os bairros de Piedade, Quintino e Cascadura; e Estrada do Portela em Madureira.

**Figura 23: Rua Dias da Cruz.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 24: Rua Adolfo Bergamini.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

- **Via local -** caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas **(Figura 25).**

**Figura 25: Rua Paramirim, no Bairro de Bento Ribeiro.**
**Fonte:** Do autor, 2017.




**Mapa 14: Sistema viário e ferroviário.**
**Fonte:** Mapa elaborado pelo autor, sobre base do Portal GeoRio, 2017.

Merecem maior destaque dentro do recorte analisado algumas vias consideradas estruturantes do tecido urbano do subúrbio ferroviário:

**Linha Amarela**

Oficialmente denominada como Avenida Governador Carlos Lacerda, foi inaugurada em 1997 e liga a Baixada de Jacarepaguá à Ilha do Fundão. Originalmente foi projetada por Lúcio Costa para ser uma linha de metrô ligando os bairros do Méier e Barra da Tijuca, porém o projeto foi modificado levando em consideração o modelo rodoviarista em detrimento ao ferroviário.

No recorte analisado, a Avenida atravessa os bairros do Encantado e do Engenho de Dentro e por seu caráter de via expressa, implantada posteriormente ao tecido urbano já consolidado, a solução projetual para sua implantação foi a de viaduto sob pilotis (**Figura 26**), e a conexão para os veículos através de alças de acesso. O impacto na paisagem é bem significativo por sua monumentalidade e destacam-se como aspecto negativo os espaços ociosos e residuais criados abaixo do viaduto em vários pontos observados.

**Figura 26: Trecho da Linha Amarela no Bairro do Engenho de Dentro.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Avenida Dom Helder Câmara**

Antiga Avenida Suburbana liga o bairro de Benfica à Cascadura, ambos na Zona Norte. Originalmente fazia parte do Caminho Imperial, sendo um trecho da Estrada Real de Santa Cruz, que ligava a região central da Cidade à Sepetiba. Via arterial com fluxo aproximado de 210 mil

veículos por dia[21], é um dos principais eixos viários que conecta os bairros da Zona Norte da cidade.

Possui uma conexão com o transporte ferroviário ao cruzar a linha férrea no Bairro de Cascadura (**Figura 27**). É importante elemento estruturador do tecido urbano na região, tendo em vista que a sua implantação antecedeu a construção do eixo ferroviário.

**Figura 27: Avenida Dom Helder Câmara atravessando transversalmente a linha férrea no Bairro de Cascadura.**
**Fonte:** Ortofoto 2013 PCRJ, 2017.

**Avenida Ministro Edgar Romero**

Com aproximadamente 3 km de extensão, tem início no Bairro de Madureira, sendo a principal via de ligação com a região de Irajá e Penha, bairros também da Zona Norte (**Figura 28**). Recentemente, como parte dos investimentos em infra estrutura do Governo do Estado para os grandes eventos que ocorreram na Cidade (Copa do Mundo em 2014 e os Jogos Olímpicos em 2016), a Avenida sofreu processo de alargamento para a implantação do sistema de ônibus articulados em pistas exclusivas (BRT – *Bus Rapid Transit*). O BRT Transcarioca é responsável pela ligação da Barra da Tijuca ao Aeroporto Internacional Tom Jobim. O entorno da Avenida, próximo a Estrada do Portela, é parte integrante do complexo comercial do Bairro de Madureira.

[21] http://www.sinfrerj.org.br/site/textos/pagina/152/Estatisticas-de-volume-de-trafego

**Figura 28: Avenida Min. Edgar Romero. Estação do BRT e trecho do polo comercial de Madureira.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

### Vias lindeiras ao ramal ferroviário Central do Brasil: Avenida Amaro Cavalcanti; Ruas 24 de Maio, João Vicente, Carolina Machado, Goiás e Arquias Cordeiro

Permitem a conexão da Baixada Fluminense e os demais bairros da Zona Norte, com a região central do Rio de Janeiro, sendo um conjunto de avenidas e ruas de alto fluxo de veículos, que margeiam a linha férrea e se estendem longitudinalmente por todo o recorte analisado (**Figura 29**).

O tipo de infraestrutura de transporte criada na Cidade do Rio de Janeiro favoreceu uma expansão viária de caráter vetorial ao longo do eixo ferroviário que caracteriza a paisagem dos bairros da Zona Norte (TANGARI, 1999). Essa estrutura linearizada dos eixos ferroviário e rodoviário se apresenta como um elemento de segregação entre as partes dos bairros que atravessam, pois as barreiras criadas pela faixa de domínio da ferrovia se dilatam pela existência das vias de alto tráfego em cada uma de suas margens (ISIDORO, 2017).

**Figura 29: Trechos em destaque da linha férrea e das Ruas Ana Neri e 24 de Maio no Bairro do Riachuelo.**
**Fonte:** Ortofoto 2013 - PCRJ. Mapa adaptado pelo autor, 2017.

### 2.2.5. Os Espaços Livres

Para a análise dos espaços livres públicos e privados, essa pesquisa utilizou o mapeamento realizado pelo Grupo de Pesquisas SEL-RJ, onde foram identificados e classificados os espaços livres públicos e privados conforme categorização pré-determinada.

Para o mapeamento dos espaços livres privados, apresentado no **Mapa 15**, levou-se em consideração o percentual de incidência da ocupação da superfície das quadras, sendo dessa forma estabelecidos os padrões de ocupação e incidência de espaços livres privados: "**até 30%**", "**de 30% a 50%**" e "**acima de 50%"** de espaços livres de edificação dentro das quadras.

Em escala municipal, é interessante observar os dados representativos dos espaços livres privados a partir de cada Região Administrativa (R.A.). Na escala municipal, através de uma análise comparativa entre as Áreas de Planejamento (AP), apresentada no **Gráfico 02**, torna-se claro o reduzido percentual de espaços livres de caráter privado na região da AP3, caracterizado em sua maioria por uma incidência de até 30% de espaços livres intra-quadras, o que também ressalta a elevada densidade de área construída no subúrbio. A região oeste do Rio de Janeiro, que engloba as Áreas de Planejamento 4 e 5, ainda conserva um grande extensão de terras passíveis de ocupação e por esse motivo concentram os maiores índices de espaços livres de caráter privado.

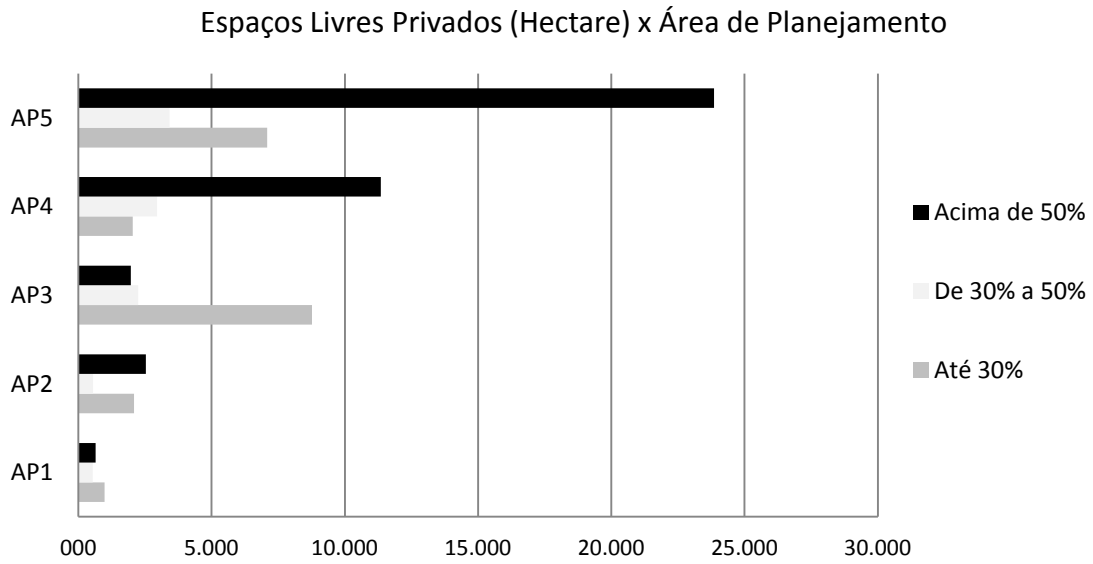



**Gráfico 02: Mapeamento dos espaços livres privados por R.A.**
**Fonte:** SEL-RJ, 2017.

Já na análise individualizada dos dados por Região Administrativa **(Gráficos 03 e 04)**, nas regiões do Méier e Madureira observa-se mais claramente a predominância das quadras urbanas com incidência de até 30% de espaços livres.

Conforme pode ser observado no **Mapa 15**, a maior incidência de espaços livres nos bairros de Cascadura, Quintino e Engenho de Dentro é explicada pela existência de áreas residuais lindeiras ao Maciço da Tijuca. Em sua maioria, correspondem a áreas de acentuado declive e de altas cotas que são, em geral, restritas à ocupação através de decretos e leis ambientais *(non aedificandi)* ou em lotes pertencentes a equipamentos ou instituições privadas como colégios, ginásios e estádios. Já no Bairro de Marechal Hermes e no Rocha essa incidência elevada explica-se pela presença de grandes áreas institucionais militares.

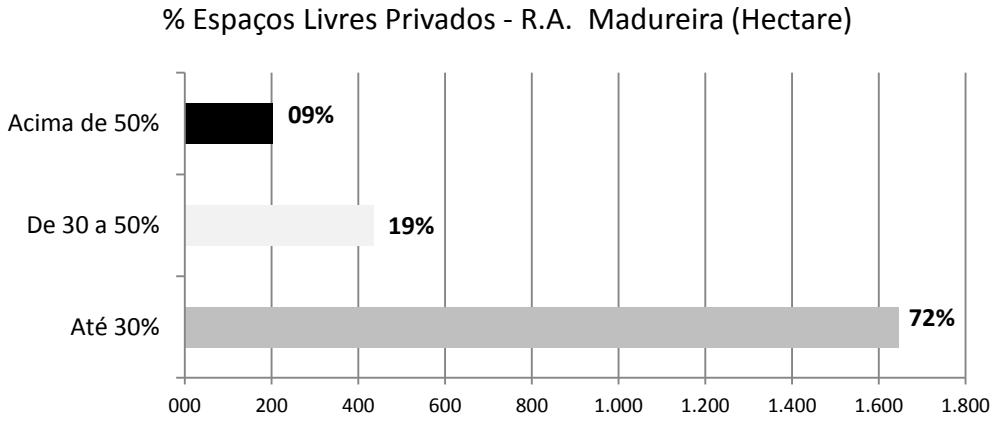



**Gráfico 03: Percentual de espaços livres privados por quadras na RA Madureira.**
**Fonte:** SEL-RJ, 2017.

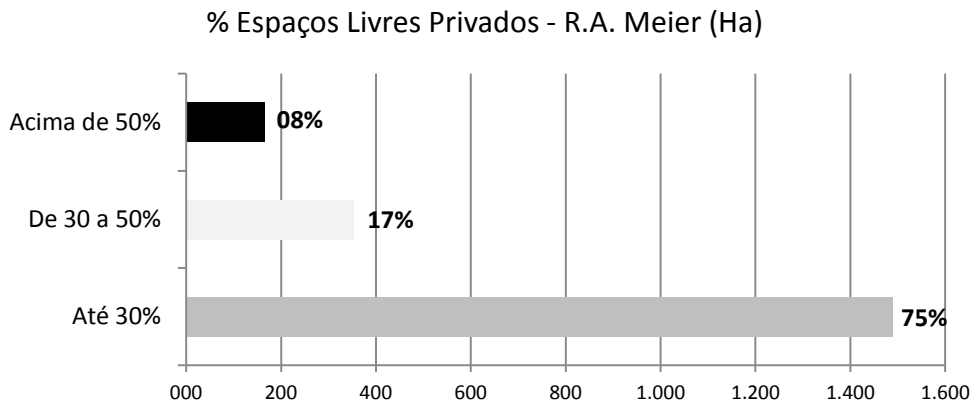



**Gráfico 04: Percentual de espaços livres privados por quadras na RA Meier.**
**Fonte:** SEL-RJ, 2017.

Devido à complexidade e à escala de análise, não foi possível efetuar o detalhamento e a quantificação dos Espaços livres privados lote a lote. Na pesquisa considerou-se apenas incidência desses espaços em uma análise quadra a quadra, determinando o percentual de espaços livres observados na superfície das quadras, sem a distinção efetiva dos espaços essencialmente livre de edificação e a área edificada no lote.

Entretanto, a partir da quantificação total das quadras urbanas é possível estabelecer relação entre a extensão de cada AP e a área total dos espaços livres privados, conforme **Gráfico 05,** entendendo os espaços privados como superfícies que englobam áreas edificadas e não edificadas. O resultado se torna relevante, pois comprova o alto índice de ocupação do solo na região do subúrbio ferroviário em sua grande maioria pertencente à Área de Planejamento 3, onde aproximadamente 64% do território compõem-se de terrenos ocupados, sendo o maior índice de ocupação por AP.

Na análise individualizada das Regiões Administrativas de Méier e Madureira os valores de ocupação do solo são ainda maiores conforme demonstra o **Gráfico 06**.

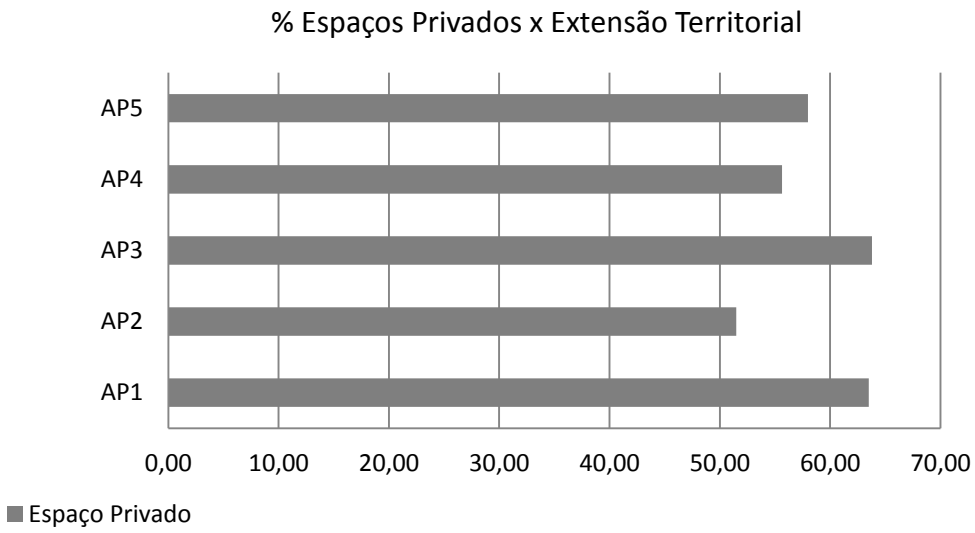



**Gráfico 05: Espaços Privados por área de planejamento.**
**Fonte:** SEL-RJ, 2017.

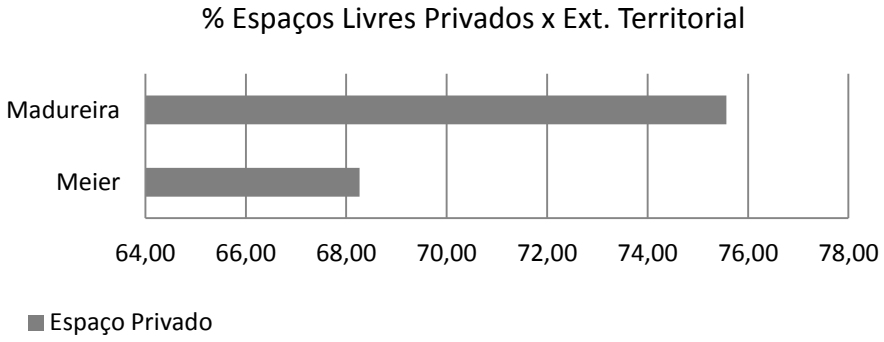
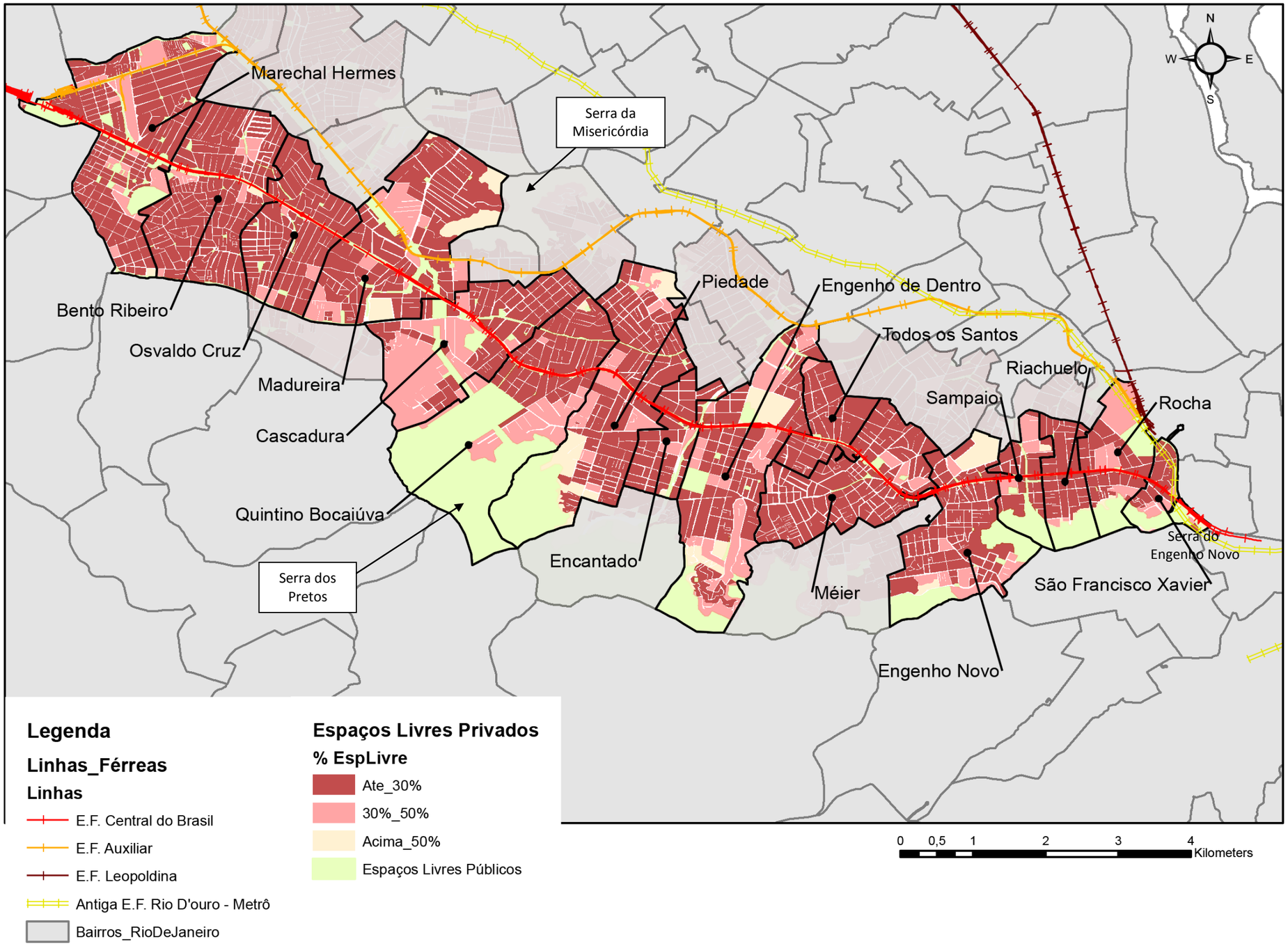



**Gráfico 06: Espaços Privados por Região Administrativa.**
**Fonte:** SEL-RJ, 2017.




**Mapa 15: Análise de espaços livres privados por quadras.**
**Fonte:** Mapa elaborado pelo autor, sobre base do grupo de pesquisas SEL-RJ, 2017.

Para a análise dos espaços livres de caráter público, tomou-se como referência a categorização dos espaços livres e seus respectivos tipos (TÂNGARI, 2017):

- **Categoria: espaço livre de caráter ambiental, onde também podem ocorrer atividades de lazer e recreação:**

**- Unidade de conservação** - Figura de lei que corresponde nesta pesquisa às áreas abrangidas pelas serras, delimitadas conforme decreto, e os Maciços da Tijuca, Pedra Branca e Gericinó;

**- Orla** - Zona costeira continental, correspondente a espaço livre de preservação permanente adjacente a corpos hídricos com vegetação, areia, pedra e afins. Inclui praias e demais faixas marginais;

- **Categoria: espaço livre de caráter urbano, relacionado à circulação de veículos ou pedestres, onde também podem ocorrer atividades de recreação, comércio, esportes, cultura, educação, ações políticas e festividades:**

**- Acostamento** - Área de refúgio lateral localizada na faixa de domínio de uma rodovia ou via urbana;

**- Calçadão** - Calçada desenhada com projeto específico ou proveniente de alterações significativas com dimensões acima dos padrões;

**- Canteiros** - viário, central, lateral ou residual de acerto viário localizada nas vias ou junta a vias públicas, com ou sem vegetação;

**- Ciclovia** - Via destinada à circulação exclusiva de bicicletas e veículos não motorizados e vedada a veículos motorizados;

**- Deque** - Superfície suspensa sobre um corpo hídrico, inclui cais e marinas;

**- Estacionamento** - Área pública de estacionamento de veículos – bolsão ou similar – não se refere a vagas de estacionamento nas vias;

**- Passarela** - Via elevada para circulação preferencial de pedestres e vedada a veículos motorizados;

**- Rotatória** - Ilha, geralmente em forma circular, cercada por vias para retorno e cruzamentos, com ou sem vegetação;

**- Rua e avenida** - Caixa de rolamento entre alinhamentos das edificações inclui, de forma geral, as calçadas laterais;

**- Terminal rodoviário** - Conjunto de baias de ônibus localizado fora da faixa de rolamento da rua com parada e abrigos para proteção de pedestres;

**- Viaduto** - Pista de veículos elevada marcada visualmente do início ao fim da rampa;

**- Rua de pedestre** - Via destinada à circulação preferencial de pedestres e vedada a veículos motorizados;

- **Categoria: espaço livre de caráter urbano, relacionado à permanência de pedestres podendo ocorrer atividades de recreação, comércio, esportes, cultura, educação, ações políticas e festividades:**

**- Parque** - Espaço livre público decretado especialmente como parque;

**- Praça** - Área determinada em projeto de loteamento como espaço livre público para atividades recreativas;

**- Praça não implantada** - Área determinada em projeto de loteamento como espaço livre público para atividades recreativas e que não foi executada;

**- Praça ocupada** - Área determinada em projeto de loteamento como espaço livre público para atividades recreativas e que foi desmembrada (acima de 50%) para construção de equipamento de saúde, educação ou residencial;

**- Campo de futebol** - Espaço livre informal isolado onde se joga bola;

- **Categoria: espaço livre de caráter urbano, relacionado à infraestrutura administrativa, de transportes, saneamento, educacional, cultural, onde também podem ocorrer atividades de comércio, serviços, recreação, esportes, cultura, educação:**

**- Espaço de uso especial/dominial** - Espaços não edificados de propriedade pública e concedidos a usos especiais – ferrovias, portos, aeroportos, campos universitários, etc;

- **Categoria: espaço livre de caráter urbano, relacionado à reserva para expansão:**

- **Área vegetada** - Área com predominância de cobertura vegetal (rasteira ou arbórea) não loteada, não pertencente aos maciços, aos espaços privados e aos espaços dominiais. São passíveis de ocupação.

Através de imagens de alta resolução disponibilizadas pela PCRJ e com o auxílio de software de georreferenciamento e geoprocessamento foi possível a identificação e a classificação dos espaços livres conforme demonstra o **Mapa 16**.

Em relação à superfície ocupada, os mais representativos espaços livres públicos incluem: os espaços destinados à circulação de veículos ou pedestres, formados por ruas e avenidas; espaços livres de caráter ambiental, em sua maioria sem acesso ao público ou de acesso restrito devido à ocupação irregular de favelas e loteamentos informais; e espaços de uso dominial cedidos às forças militares ou concessionárias de serviços (iluminação, abastecimento de água, transporte ferroviário, etc.). Observa-se que a área total de espaços livres é diretamente proporcional à extensão das áreas de planejamento: quanto maior a AP, maior a área de espaços livres públicos ofertada, conforme **Gráfico 07**. Entretanto, quando se considera a proporção desses espaços livres em relação à área total da AP, a AP3 apresenta o menor índice da Cidade, sendo cerca de 36% de seu território relativos a espaços livres públicos **(Gráfico 08)**.

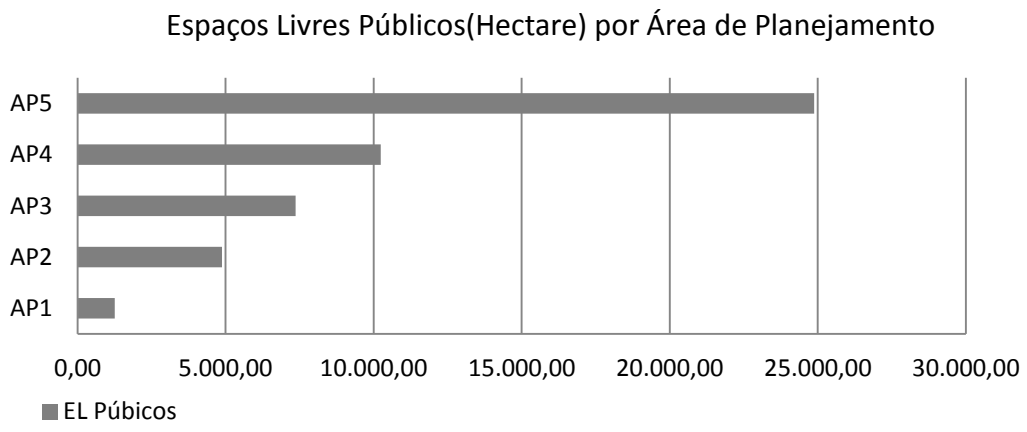



**Gráfico 07: Espaços Livres Públicos por Área de Planejamento.**
**Fonte:** SEL-RJ, 2017.

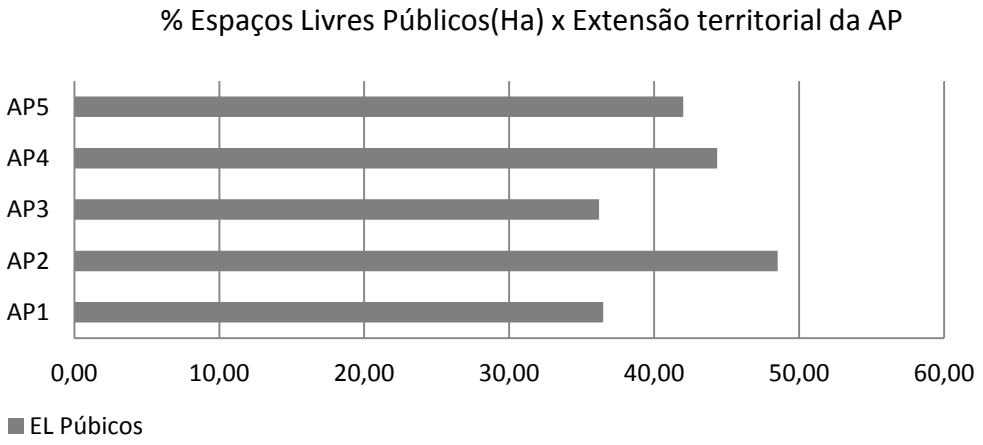
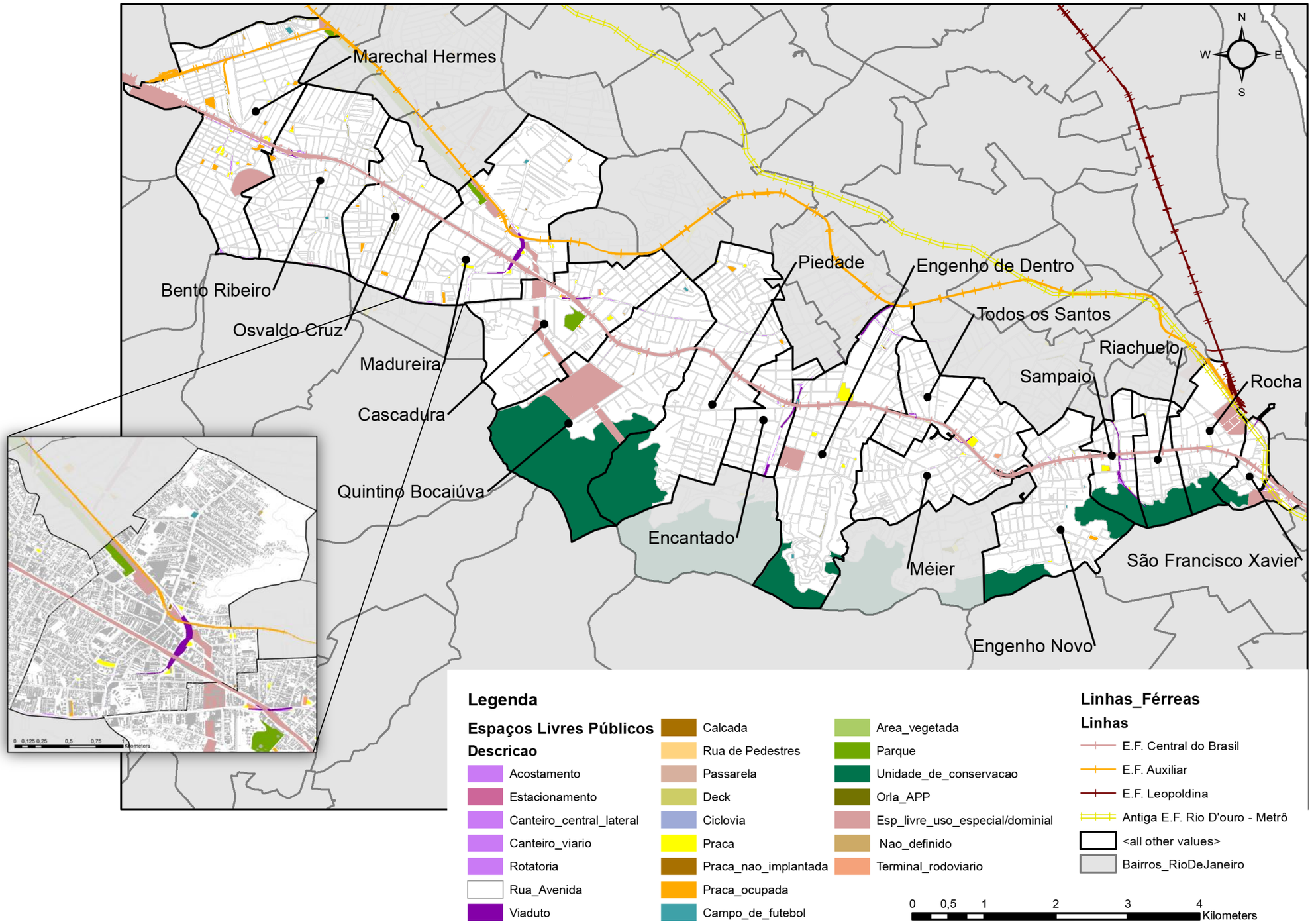



**Gráfico 08: Percentual de espaços Livres Públicos x Extensão territorial da AP.**
**Fonte:** SEL-RJ, 2017.




**Mapa 16: Análise de espaços livres públicos com ampliação do bairro de Madureira.**
**Fonte:** Mapa elaborado pelo autor, sobre base do grupo de pesquisas SEL-RJ, 2017.

**O caso das praças no subúrbio**

As praças, sob a perspectiva ambiental, são vistas como espaços livres públicos fundamentais para a qualidade de vida e da paisagem urbana. Como dito anteriormente, são também percebidas como lugares onde as relações sociais são firmadas, além de reforçarem os aspectos da identidade cultural e da memória. São espaços onde se consolidam as relações de vizinhança e de pertencimento e onde se encontra parte expressiva do patrimônio material e imaterial de uma cidade ou de um bairro.

No sentido contrário ao processo de valorização e manutenção desse espaço público, em algumas regiões da Cidade do Rio de Janeiro, em sua grande maioria em áreas periféricas e mais pobres como é o caso do subúrbio ferroviário, os já escassos espaços públicos caracterizados por praças foram e estão sendo suprimidos para a implantação de equipamentos de educação e saúde.

A prática de ocupar espaços livres públicos destinados ao lazer para a implantação de outros serviços essenciais não é recente na história da cidade. Em 1960, na eleição da primeira gestão do recém-criado Estado da Guanabara, Carlos Lacerda promoveu sua candidatura com a promessa de acabar com o déficit de vagas nas escolas primárias do Estado. Até o fim daquele ano, 78 escolas foram inauguradas e muitas delas situadas na região dos subúrbios do Rio de Janeiro. Entre os anos de 1960 e 1965, cerca de 200 escolas primárias foram construídas (PEREZ, 2005). Duas importantes premissas foram adotadas nessa época pelo governo para agilizar o processo de construção das escolas e reduzir os custos de implantação: a primeira estabeleceu um padrão arquitetônico baseado na padronização dos materiais utilizados e a segunda foi a implantação dos edifícios em praças públicas.

Através de manobra jurídica implantada por meio de decreto e respaldada no Código Civil Brasileiro, a administração pública pode utilizar o bem de uso comum do povo para atender a necessidade do próprio ente. Segundo esses decretos, a praça deixa de pertencer à categoria de "bem de uso comum" e passa a ser "bem de uso especial" passível de desafetação ou alteração de afetação, legitimando a implantação de edificação pública em área destituída de praça. A alteração pode ser parcial ou total. Em muitos casos observados, como o da **Figura 30**, as informações contidas na base de dados da própria Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro são conflitantes e não correspondem à realidade. Apesar de ser classificado como praça pública, o lote possuí toda sua área ocupada por uma escola. Nesse caso específico, assim como em outros identificados, não foi possível localizar o decreto que legitimou o novo uso para o local.

**Figura 30: Escola instalada em praça no Bairro de Osvaldo Cruz.**
**Fonte:** Google Earth, 2017.

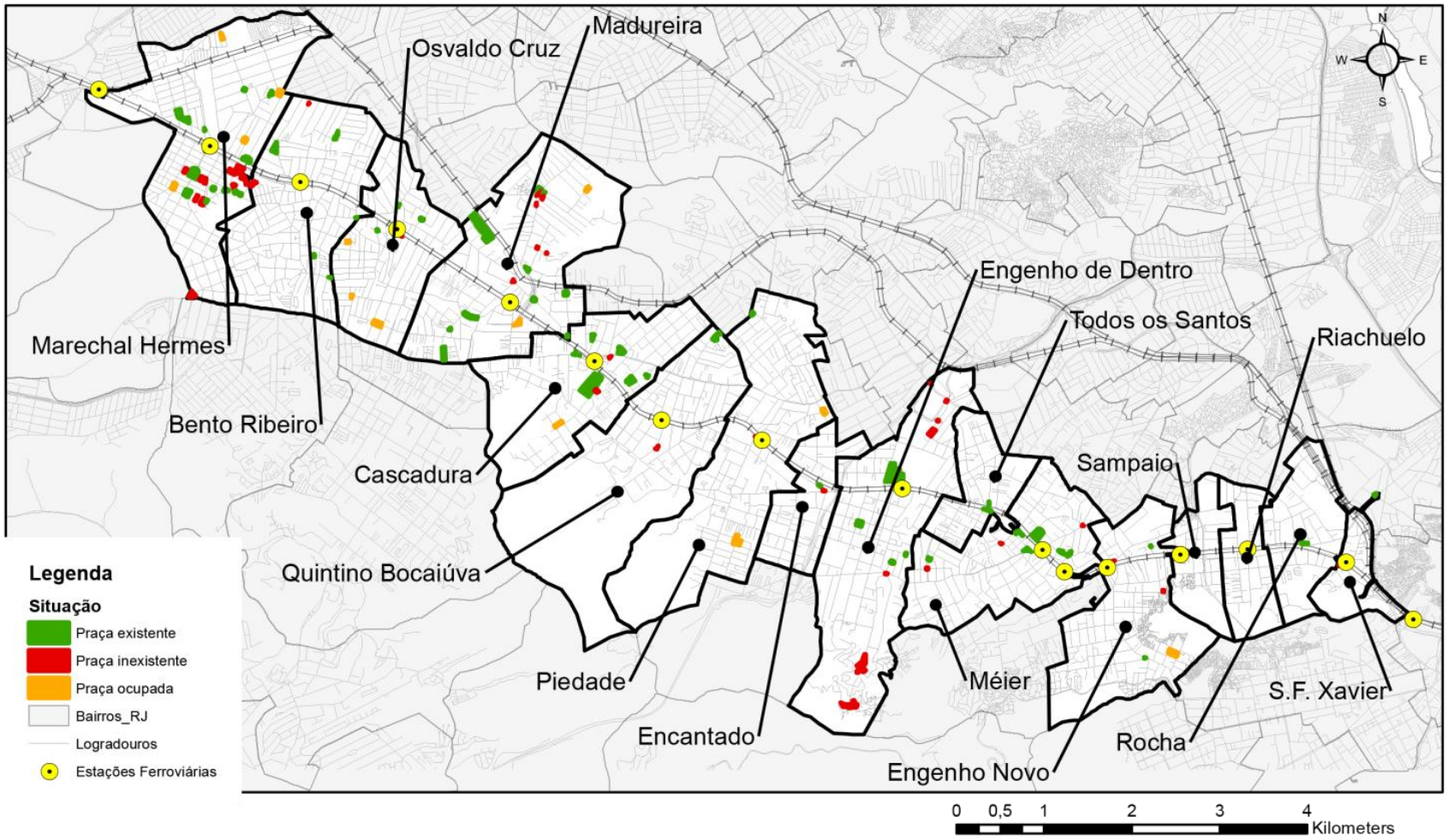
Com base nesse histórico de supressão de praças, essa pesquisa buscou realizar a compatibilização das áreas de praças e parques, assim como suas condições atuais, a partir da base de dados da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro[22]. Das 114 praças identificadas no recorte de estudo, apenas 58 (51%) foram identificadas e podem ser de fato caracterizadas como praças ou parques. Do restante, 13 (12%) são decretadas como praça segundo o levantamento, porém, através da alteração de afetação parcial ou total do espaço público, são ocupadas em sua maioria por escolas ou clínicas públicas. As 43 restantes (37%) são áreas indicadas como sendo praças, porém são na realidade espaços livres privatizados (apropriação indevida do espaço público), ou espaços livres que deixaram de existir devido a mudanças viárias e redesenho de traçados urbanos em geral. O levantamento realizado deu origem ao **Mapa 17** e ao **Gráfico 09** que elucidam as informações prestadas.

Os Bairros de Madureira e Marechal Hermes se destacam como os bairros com o maior número de praças. Marechal Hermes também apresenta o maior número de praças inexistentes, onde muitos espaços demarcados como praças são na realidade canteiros e estacionamentos de

[22] Informação obtida através do Portal Geoweb disponibilizado pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro através do site http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=a52f48cef40e4977a8508aa06d01710b.

condomínios residenciais. O Bairro do Engenho de Dentro também se destaca pelo número de praças inexistentes: as áreas demarcadas ao norte da ferrovia são atualmente terrenos ocupados por prédios residenciais, e ao sul os espaços demarcados incorretamente são grandes áreas ocupadas por habitações informais nas franjas do Maciço da Tijuca. Marechal Hermes ainda apresenta o maior número de praças ocupadas, juntamente com o bairro de Osvaldo Cruz.

Os bairros do Riachuelo e Sampaio não possuem mais nenhum espaço público de lazer representado por praças. Nesse contexto, a praça entendida por Queiroga enquanto patrimônio público, espaço de lazer, ação e trocas sociais, elemento urbano índice do lugar (QUEIROGA, 2001), não tem seu espaço.




**Mapa 17: Localização e análise de praças e parques.**
**Fonte:** Mapa elaborado pelo autor, sobre base do Portal GeoRio, 2017.

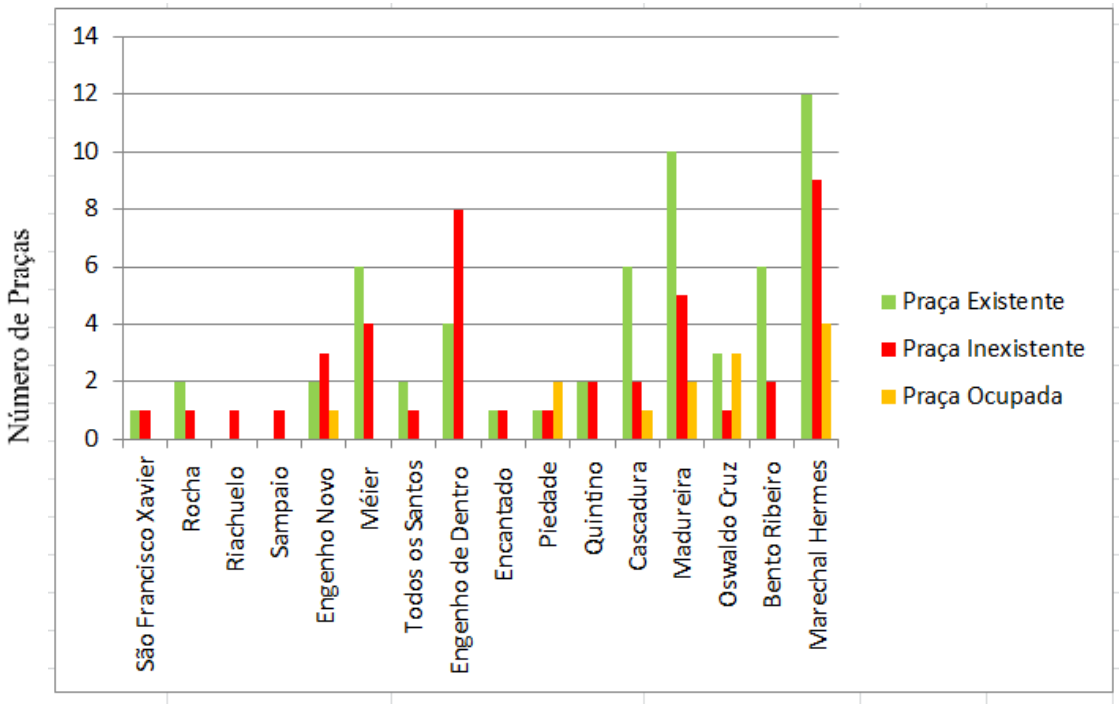



**Gráfico 09: Situação de praças e parques por bairro.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

## 2.3. Síntese e discussão

Conforme apresentado nesse capítulo, a região da AP3 apresenta a maior densidade populacional da Cidade do Rio de Janeiro em um tecido urbano altamente edificado e que apresenta problemas consideráveis de infraestrutura, tais como: poluição e assoreamento dos corpos d´água e concentração de ocupação informal das faixas marginais de proteção desses canais assim como das franjas de maciços.

Na tentativa de conter o avanço das áreas informais, consolidam-se áreas de proteção ambiental como os exemplos citados da Serra do Engenho Novo e parte da Serra dos pretos Forros, porém criadas de modo desvinculado do cotidiano urbano, em especial em áreas mais pobres, onde por vezes essas áreas permanecem abandonadas sem uma gestão mínima.

> Imagina-se de um modo romântico equivocado, que é possível de um modo indiscriminado serem criados corredores ecológicos, dentro das adensadas e construídas cidades brasileiras, ignorando-se demandas e culturas urbanas locais (MACEDO, 2009, p.12).

Foi possível ainda observar que apesar de dimensões por vezes reduzidas, os espaços livres de caráter privado demonstram sua importância para a manutenção da arborização existente no trecho do subúrbio avaliado. Além de ressaltar a carência de espaços coletivos e públicos estruturados e bem arborizados capazes de atender à demanda por lazer do subúrbio, essa quantificação evidencia a importância da manutenção dos espaços privados e de sua arborização,

que contribuem de maneira compensatória a carência de áreas públicas arborizadas. A consideração dessas características deve ser incluída na formulação de legislações urbanísticas que regulamentam o uso e ocupação do solo em áreas privadas, devendo ser preservada proporção de no mínimo 50% da área de ocupação do lote com fins de arborização, mesmo que venha a ser modificada a sua tipologia construtiva (MENDONÇA *et al*, 2016).

Na análise do traçado viário, observa-se que o transporte metropolitano do Rio de Janeiro aproveitou em parte a infraestrutura ferroviária para a expansão na zona norte da cidade o que causa um impacto considerável na paisagem urbana, ao contrário da Zona Sul onde se estendeu por baixo do solo (ISIDORO, 2017). O traçado original das quadras no subúrbio foi disposto de forma perpendicular ao leito ferroviário e através da ligação entre as estações de trem e as antigas linhas de bondes, que deram origem às principais vias urbanas aqui descritas e que influenciaram diretamente a formação e a consolidação do território suburbano.

Por fim, a análise realizada dos espaços livres na área de estudo demonstra que os padrões observados por Macedo *et al.* sobre o sistema de espaços livres quer públicos ou privados e a constituição da esfera de vida pública nas cidades brasileiras são de fato identificados no subúrbio: o primeiro padrão ressalta a escassez de espaços livres públicos devidamente qualificados referindo-se tanto quanto às calçadas e ruas quanto às estruturas de praças e parques. O segundo padrão diz respeito ao reduzido tamanho de espaços livres privados não edificados ou não pavimentados (MACEDO *et al.,* 2009).

Em resumo, podemos observar a complexidade da paisagem do subúrbio ferroviário, que apesar de ter no trem o mesmo fator indutor de desenvolvimento, apresenta significativas diferenças morfológicas entre os trechos atendidos pelas ferrovias. Os resultados apresentados destacam as particularidades, fragilidades e potencialidades de determinadas áreas nos bairros em destaque, além de fundamentar o estudo e a compreensão dos espaços livres dotados de pracialidades, que serão tratados no próximo capítulo.

No caso particular de ocupação das praças do subúrbio, percebe-se que o jogo do poder da gestão pública em diferentes tempos e o não aprofundamento jurídico sobre o campo do urbanismo e suas reais necessidades acabam por permitir a abertura de brechas que possibilitam a administração municipal utilizar-se de decretos e dessa forma suplantar as diretrizes urbanísticas contidas no Plano Diretor, que são as ferramentas legais capazes de zelar pela preservação e manutenção dos espaços públicos. Dessa maneira os poucos espaços existentes acabam por ser suplantados para que se possa atender a outras demandas emergenciais como educação e saúde.

**Figura 31: Brincadeira de rua em Osvaldo Cruz.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

## CAPÍTULO 3. OBJETO DE ESTUDO: AS PRACIALIDADES DA PAISAGEM SUBURBANA

Pretende-se nessa parte da Dissertação a abordagem direta sobre o tema estudado. Nos dois primeiros capítulos, a pesquisa se utilizou da macro escala para a obtenção das informações pertinentes e análise dos elementos conformadores do território do subúrbio ferroviário, que foram de fundamental importância para o entendimento da área de estudo. Porém, para o tratamento do tema das pracialidades se fez necessária uma mudança onde a escala norteadora da pesquisa foi a escala da rua e dos usuários, onde se procurou levar em consideração as peculiaridades locais. Para além da materialidade dos espaços, foi importante a análise dos processos que neles se desenvolvem e as dimensões simbólicas que apresentam; questões que só puderam ser entendidas através de uma experiência local e aproximada.

. Durante as observações realizadas nos bairros avaliados **(Figuras 32 a 35)** foram identificados todos os possíveis locais apropriados pela população através de intervenções permanentes ou temporárias. Em ambos os casos, entende-se que essas intervenções podem ser motivadoras de transformações duradouras no local onde se inserem: quer sejam em espaços considerados "informais", residuais ou adaptados para seu uso, ou em espaços específicos destinados ao lazer como os representados por praças ou parques existentes. Em todos os casos a intenção de qualificação da paisagem parece ser revelada através de benfeitorias no espaço público e das novas formas de convivência e apropriação.

Com base no material reunido em campo, foi possível a formulação do **Quadro 04** e do **Mapa 18,** onde foram identificados e categorizados os espaços dotados de pracialidade. Também foram destacados alguns espaços subutilizados: locais que possuem potencial para serem dotados de pracialidade (como por exemplo, praças e parques), mas que se encontram ociosos. A identificação desses locais foi positiva, pois enriqueceu as análises comparativas entre os espaços, realizadas através da avaliação de seus atributos.

**Figura 32: Registros em campo: feira na Praça do Trem no Engenho de Dentro.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 33: Registros em campo: abandono em Cascadura.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 34: Registros em campo: comércio em Madureira.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 35: Registros em campo: praça em Quintino.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

| CATEGORIAS | TIPOS | LOCAIS | BAIRRO |
|---|---|---|---|
| Espaços de Permanência | | Parque Madureira | Madureira |
| | | Parque Orlando Leite | Cascadura |
| | | Praça do Patriarca | Madureira |
| | | Praça do Trem | Engenho de Dentro |
| | | Praça Agripino Grieco | Meier |
| | | Jardim do Meier | Meier |
| | | Praça Quintino Bocaiúva | Quintino |
| | | Praça Lautaro | Marechal Hermes |
| | Clubes, e Associações | SESC Engenho de Dentro | Engenho de Dentro |
| | | SESC Madureira | Madureira |
| | | Clube 4 Linhas | Marechal Hermes |
| | | Clube Mackenzie | Meier |
| | | Vila Olímpica do Encantado | Encantado |
| | | Vila Olímpica do Sampaio | Sampaio |
| | Campos de Futebol | Vila Esperança de Guadalupe | Marechal Hermes |
| | | Morro do Sossego | Madureira |
| Espaços de Circulação | Ruas e Calçadas | Estrada do Portela - Feira das Yabás | Osvaldo Cruz |
| | | Rua João Vicente – Dia do Samba | Osvaldo Cruz |
| | | Rua João Vicente - Batata de Marechal | Marechal Hermes |
| | | Rua Dias da Cruz – Rua de Lazer | Meier |
| | | Rua Lino Fonseca - Rua de Lazer | Osvaldo Cruz |
| | | Rua Francisco Batista - Samba na Calçada | Madureira |
| | | Ciclovia - H. Nise da Silveira | Engenho de Dentro |
| | Esquinas alongadas | Rua Mirinduba | Bento Ribeiro |
| | | Rua Monteiro da Luz | Encantado |
| | | Rua Clarimundo de Melo | Piedade |
| Espaços Residuais | Lotes sob o Viaduto Negrão de Lima | Baile de Charme | Madureira |
| | | CUFA | Madureira |

Legenda: Espaços dotados de pracialidade

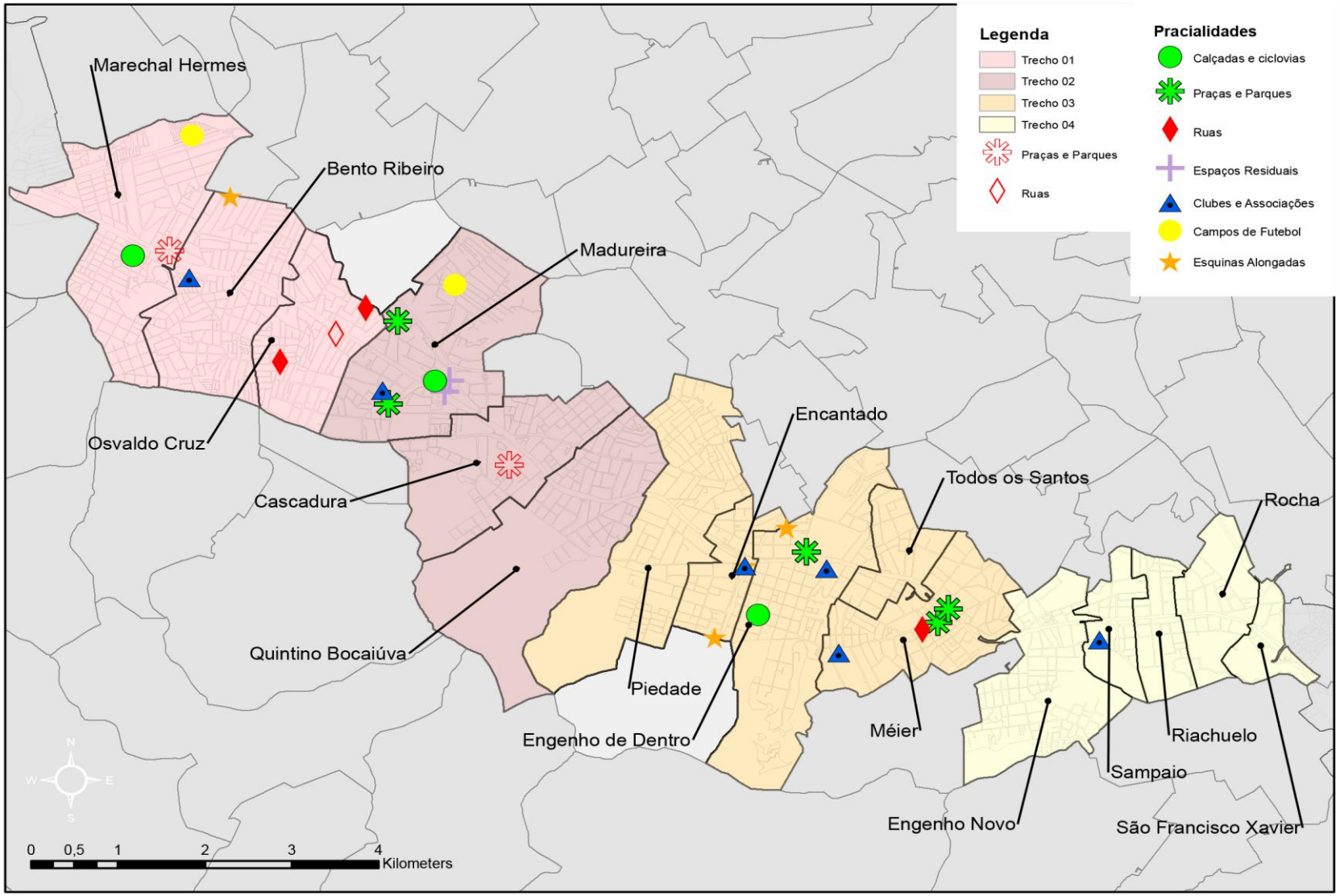
**Espaços subutilizados**

**Quadro 04: Espaços identificados durante a observação de campo.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

Para além da identificação e da classificação dos espaços livres dotados de pracialidade, se fez necessária também a compreensão de que a vitalidade ou o abandono desses espaços, enquanto lugares de convivência plena, dependem da combinação de uma série de atributos qualitativos. Conforme cita Fontes na construção do conceito da amabilidade urbana dos espaços coletivos na cidade contemporânea:

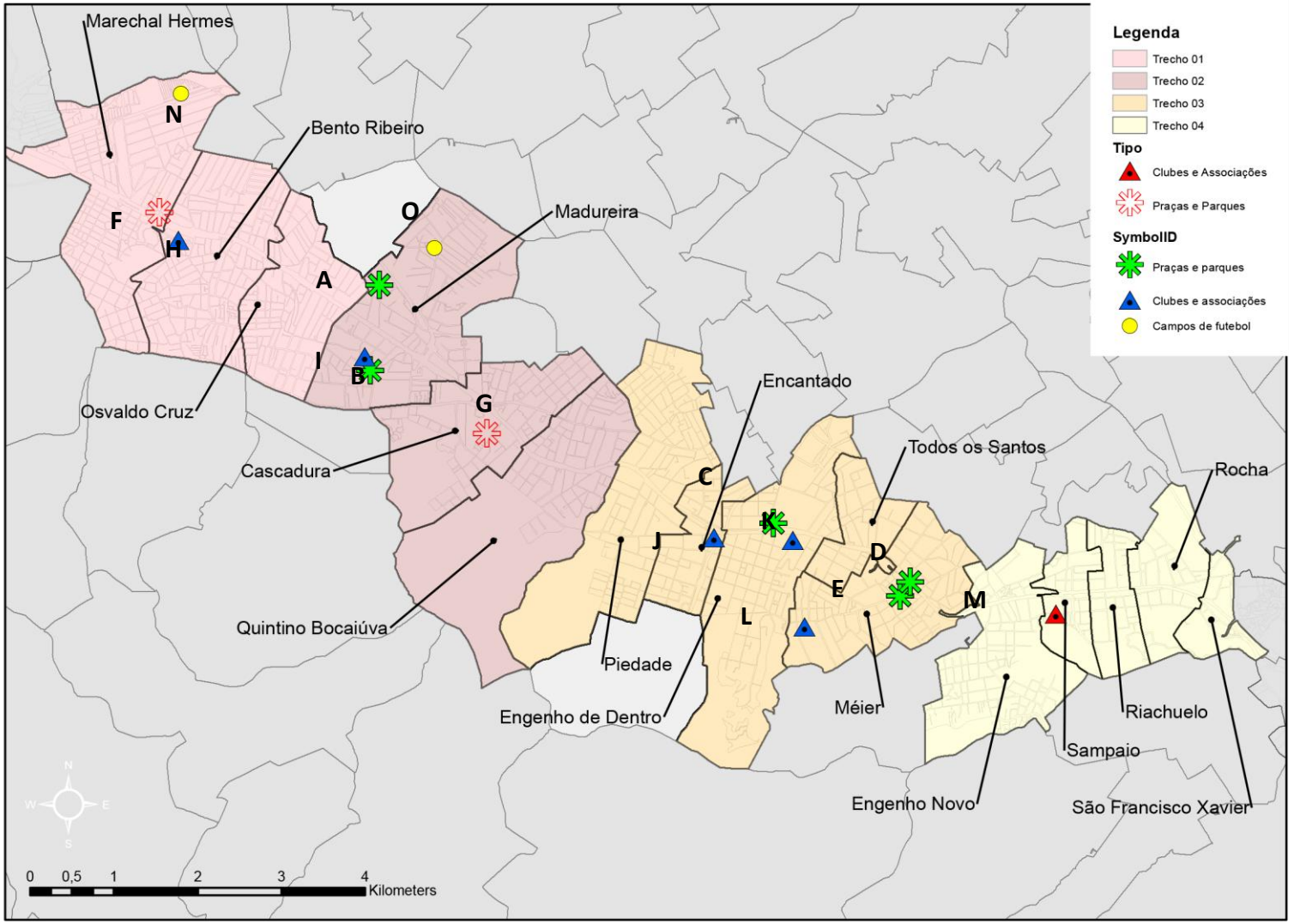
> São necessários alguns atributos específicos que, comunicativos e atraentes, os tornam "apropriáveis" pelas intervenções: elas só se desencadearão caso exista no espaço algum componente de atração. Determinadas características físicas podem resultar tanto em um espaço hostil quanto em um espaço potencialmente atraente. A qualidade urbana se cria, portanto, através da união dos atributos do lugar (FONTES, 2013, p.26).

Dessa forma, após o mapeamento e a classificação dos espaços, a pesquisa direcionou as observações e a análise dos atributos qualitativos dos espaços mapeados na etapa de aproximação.




**Mapa 18: Espaços identificados durante a observação de campo por trecho.**
**Fonte:** Mapa elaborado pelo autor sobre base do Portal GeoRio, 2018.

## 3.1. Espaços de Permanência




A – Parque Madureira
B – Praça do Patriarca
C – Praça do trem
D – Praça Agripino Grieco
E – Jardim do Meier
F – Praça Lautaro
G – Parque Orlando Leite
H – Clube 4 Linhas
I – SESC Madureira
J – Vila Olímpica do Encantado
K – SESC Engenho de Dentro
L – Clube Mackenzie
M – Vila Olímpica do Sampaio
N – Campo da Vila Esperança de Guadalupe
O – Campo do Morro do Sossego

**Mapa 19: Espaços de permanência identificados na pesquisa.**
**Fonte:** Mapa elaborado pelo autor sobre base do Portal GeoRio, 2018.

## a) Praças e parques

### Os outros usos da praça

Muitas atividades inicialmente esporádicas ou eventuais acabam por assumir uma rotina diária ou semanal de prática, o que acaba por setorizar certos espaços na praça. Na **Praça do Trem (Figura 36)** no Engenho de Dentro não há quem não saiba onde acontecem as aulas de dança **(Figura 37),** ou as aulas de patins. O espaço gastronômico é bem definido pelos limites de mesas e cadeiras das barracas de comida. Já os bailes **(Figura 38)**, que acontecem aos sábados, tem espaço reservado sob a cobertura de um dos dois galpões revitalizados com a inauguração da praça.

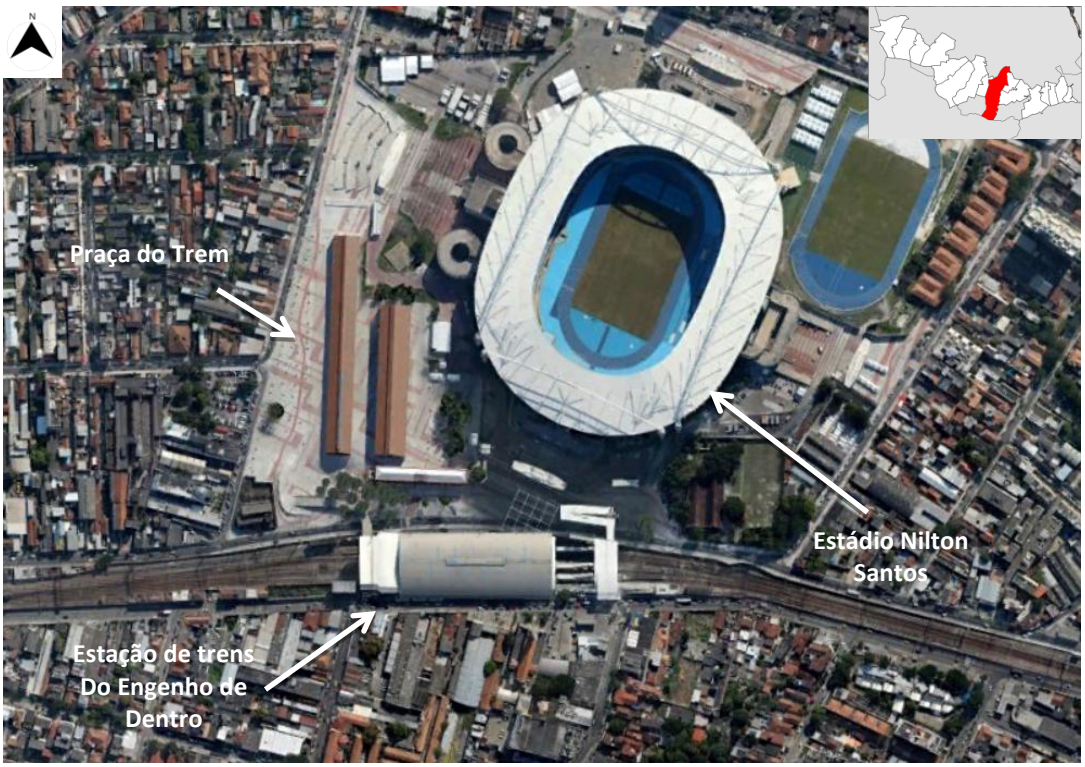



**Figura 36: Praça do Trem, no Engenho de Dentro.**
**Fonte:** Marcação do autor sobre base do Google Earth, 2017.

**Figura 37: Aulas de dança na Praça do trem.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

**Figura 38: Noite de baile charme na Praça do Trem, no Engenho de Dentro.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

| | | | Espaços Livres |
|---|---|---|---|
| | | | Espaços de permanência |
| | | | Praça do Trem |
| Atributos | Caracterização | Área | 35000 m² |
| | | Entorno | Residencial / comercial |
| | | Gestão | Pública |
| | Acessibilidade | Acesso Físico | Sim. Próximo a vias principais.<br>Boa oferta de transporte público |
| | | Acesso Visual | Sim. Próximo a vias principais.<br>Galpões facilmente identificados |
| | | Protocolo | |
| | Paisagísticos | Conservação | Excelente grau de tratamento e conservação |
| | | Mobiliário / estrutura | Mesa de ping-pong<br>Parque infantil<br>Academia de 3ª idade |
| | | Iluminação | Existente |
| | | Monumento/Arte | |
| | | Pavimentação | Maior parte cimentado. Área Infantil com<br>piso em terra batida |
| | | Vegetação | Não arborizada |
| | Práticas sociais | Atividades | Brincadeiras infantis<br>Shows e festas<br>Aulas de dança<br>Aulas de ginástica para 3ª idade<br>Ping-pong<br>Skate<br>Patins<br>Bicicleta<br>Bate papo<br>Piquenique<br>Comemorações entre amigos e familiares<br>*Food-trucks* |
| | Perceptivos | Sensação de segurança | Moderada. O entorno do estádio principalmente<br>próximo a estação de<br>trem é considerado perigoso |
| | | Conforto Ambiental | Sim. Galpões proporcionam boa área sombreada<br>e circulação de vento |
| | Sócio-culturais | Apropriação | Moradores locais, crianças, famílias, alunos das<br>oficinas e aulas no local,<br>idosos, frequentadores dos eventos, vendedores |
| | | Memória | Antiga oficina de trens. Galpões revitalizados. |
| | | Representação Artística | Shows e festas nos finais de semana |
| | Representações | Objetivas | Placas da prefeitura. Isopor de vendedores<br>ambulantes |
| | | Subjetivas | Marcas no piso pelo uso de patins |
| | Adaptabilidade | Horários | Sim |
| | | Público | Sim |
| | | Funções | Sim |

**Tabela 04: Tabela dos atributos qualitativos da Praça do Trem.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

Na **Praça do Patriarca**, em Madureira **(Figura 39)**, o lado oeste da praça concentra a quadra e o campo de futebol, assim como o espaço reservado para o jogo de bocha, que ocupam praticamente todo o espaço dessa porção da praça. Já o lado leste conta com um anfiteatro, um quiosque de flores, equipamentos de ginásticas para idosos e um parque infantil, e apresenta uma maior área de circulação e de permanência para os usuários. Durante o dia, ocorre a prática de atividades convencionais, que utilizam os equipamentos e mobiliários existentes: as partidas de futebol, aulas de ginásticas para idosos e o uso do parque infantil, por exemplo. É ao entardecer que o cenário da praça começa a se modificar, e o ponto de maior concentração dos usuários se dá no entorno do comércio informal das barracas de comidas e bebidas que se instalam na praça **(Figura 40).** O comércio formal de bares e botecos existente nas esquinas alargam suas fronteiras e se utilizam também das calçadas para a instalação de mesas e cadeiras. Além disso, é prática comum nesta praça a apresentação de grupos musicais em rodas de samba, que trazem ao local um grande número de pessoas **(Figura 41).**

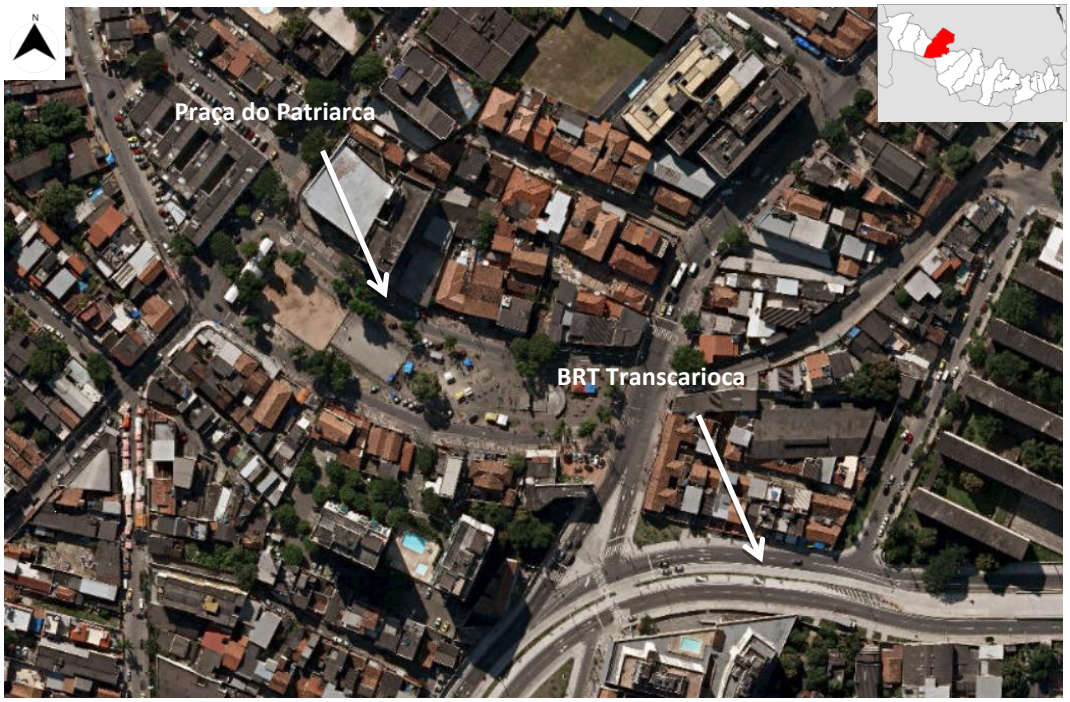



**Figura 39: Praça do Patriarca, em Madureira.**
**Fonte:** Marcação do autor sobre base do Portal GeoRio, 2017.

**Figura 40: Área de *food-truck* na Praça do Patriarca.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

**Figura 41: Dia de roda de samba na Praça do Patriarca.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

| | | | Espaços Livres |
|---|---|---|---|
| | | | Espaços de permanência |
| | | | Praça do Patriarca |
| Atributos | Caracterização | Área | 6000 m² |
| | | Entorno | Residencial / comercial |
| | | Gestão | Pública com apropriação particular |
| | Acessibilidade | Acesso Físico | Sim. Próximo a vias principais.<br>Boa oferta de transporte público |
| | | Acesso Visual | Sim. Espaço bem delimitado |
| | | Protocolo | |
| | Paisagísticos | Conservação | Bom grau de tratamento e conservação |
| | | Mobiliário / estrutura | Quadra poliesportiva<br>Campo de futebol<br>Quadra de bocha<br>Mesas e bancos de concreto<br>Bancos de madeira<br>Anfiteatro<br>Parque infantil<br>Academia de idosos |
| | | Iluminação | Existente |
| | | Monumento/Arte | |
| | | Pavimentação | Maior parte cimentado. Área Infantil e campo com piso em terra batida |
| | | Vegetação | Razoável arborização próxima a quadra |
| | Práticas sociais | Atividades | Futebol<br>Baskete<br>Bocha<br>Brincadeiras infantis<br>Aulas de ginástica para 3ª idade<br>Rodas de samba<br>*Food-trucks* |
| | Perceptivos | Sensação de segurança | Sim |
| | | Conforto Ambiental | Não. Pouco sombreamento na área central da praça. Sensação de calor intensa.<br>Pouca ventilação. |
| | Sócio-culturais | Apropriação | Moradores locais, alunos de escolas, moradores de rua, frequentadores das rodas de samba, clientes dos bares do entorno |
| | | Memória | Antigo comércio de rua |
| | | Representação Artística | Rodas de samba |
| | Representações | Objetivas | Cercamento e armários no campo de bocha<br>Cadeiras e mesa de plástico dos food-trucks<br>Papelões usados por moradores de rua espalhados<br>ao lado da quadra<br>Cadeiras e mesa de plástico dos food-trucks |
| | | Subjetivas | |
| | Adaptabilidade | Horários | Sim |
| | | Público | Sim |
| | | Funções | Sim |

**Tabela 05: Tabela dos atributos qualitativos da Praça do Patriarca.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

Na **Praça Agripino Grieco**, no Meier **(Figura 42),** as barracas que formam a feira de artesanato e roupas **(Figura 43)** estão durante toda a semana no local. Durante o dia, esta feira atrai muitos dos passantes da movimentada Rua Dias da Cruz e aumenta o tempo de permanência destes na praça. Durante a tarde, as muretas e arquibancada que conformam o anfiteatro da praça são locais de encontro de muitos jovens e estudantes **(Figura 44).** No período noturno, o palco do anfiteatro recebe um grande número de eventos de tipos variados: apresentações de teatro, rodas de samba e capoeira, apresentações circenses e até sessões de cinema **(Figura 45).**

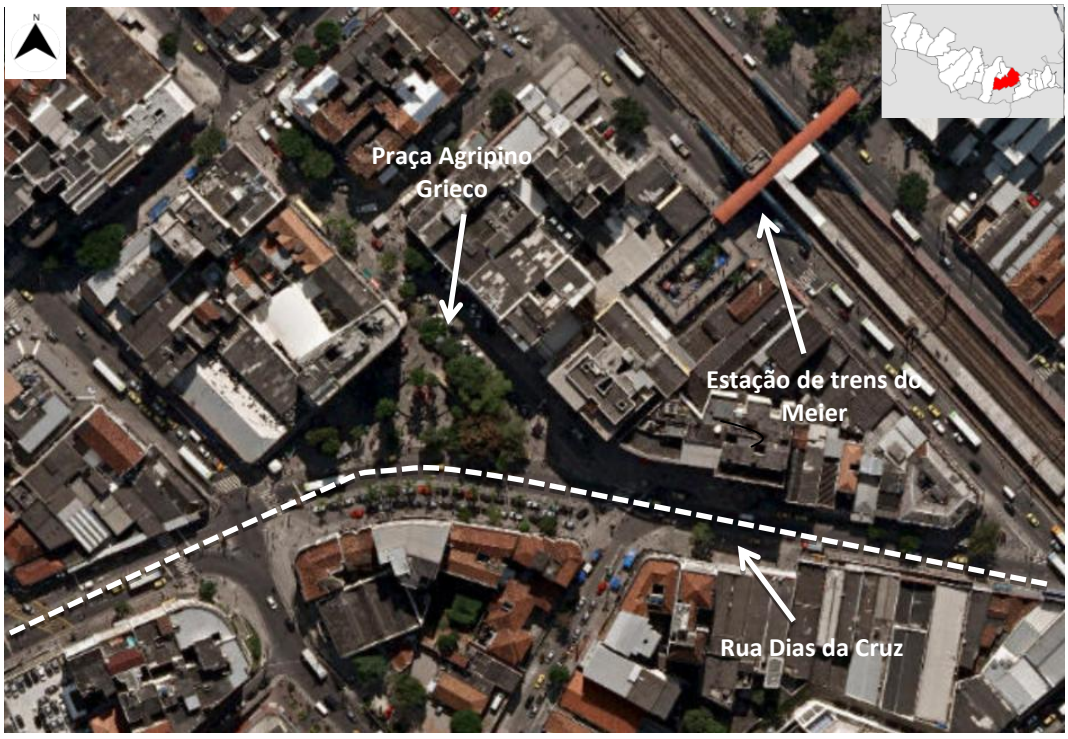



**Figura 42: Praça Agripino Grieco, no Meier.**
**Fonte:** Marcação do autor sobre base do Portal GeoRio, 2017.

**Figura 43: Barracas na Praça Agripino Grieco, no Meier.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 44: Área do Anfiteatro.**
**Fonte:** Acervo SEL-RJ, 2017.

**Figura 45: Apresentação musical no anfiteatro.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

| | | | Espaços Livres |
|---|---|---|---|
| | | | Espaços de permanência |
| | | | Praça Agripino Grieco |
| Atributos | Caracterização | Área | 705 m² |
| | | Entorno | Comercial |
| | | Gestão | Pública |
| | Acessibilidade | Acesso Físico | Sim. Próximo a vias principais.<br>Boa oferta de transporte público |
| | | Acesso Visual | Moderado.<br>Espaço residual no tecido urbano |
| | | Protocolo | |
| | Paisagísticos | Conservação | Bom grau de tratamento e conservação |
| | | Mobiliário / estrutura | Anfiteatro<br>Arquibancada<br>Parque infantil. Inutilizado pela presença de mendigos<br>Bancos e mesas de concreto |
| | | Iluminação | Existente. Requer melhorias |
| | | Monumento/Arte | Estátua do *Lions Club* em área próxima |
| | | Pavimentação | Maior parte intertravado.<br>Anfiteatro com piso cimentado |
| | | Vegetação | Arborizado |
| | Práticas sociais | Atividades | Feira<br>Cinema ao ar livre<br>Rodas de capoeira<br>Shows e festas e<br>Apresentações circenses<br>Bate papo |
| | Perceptivos | Sensação de segurança | Sim. Presença constante de policiamento na praça |
| | | Conforto Ambiental | Sim |
| | Sócio-culturais | Apropriação | Alunos de escolas, vendedores, clientes do comércio<br>do entorno, frequentadores dos eventos, moradores de rua |
| | | Memória | Feira, roda de capoeira e festas e<br>shows nos finais de semana |
| | | Representação Artística | Shows e apresentações no anfiteatro |
| | Representações | Objetivas | Colchões e papelões usados por moradores de rua<br>espalhados na área infantil.<br>Quiosque de plantas |
| | | Subjetivas | Estátua do *Lions Club.* Símbolo do grupo de capoeira<br>desenhado no chão |
| | Adaptabilidade | Horários | Sim |
| | | Público | Moderada |
| | | Funções | Sim |

**Tabela 06: Tabela dos atributos qualitativos da Praça Agripino Grieco.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

**A Praça Lautaro**

Buscando estabelecer relações comparativas, a pesquisa objetivou identificar alguns exemplos antagônicos aos espaços dotados de pracialidade, caracterizados pela subutilização e pelo abandono do espaço público: é o caso da **Praça Lautaro** em Marechal Hermes **(Figura 46).** A praça é lindeira à via férrea; tem sua face sul voltada para a Rua Carolina Machado e é segmentada em dois trechos divida pela Rua Américo Rocha. Em sua parte leste, existe uma quadra de futebol em terra batida, cercado por gradil de ferro. Já em sua parte oeste, ela é composta por um parque infantil com brinquedos dispostos em uma área circular envolvida por mureta baixa. O local se encontra em mal estado de conservação, onde foram observados o mato alto pendente de poda, brinquedos quebrados e a quadra não apresentava boas condições de uso, por conta da má qualidade de drenagem **(Figuras 47 e 48).** Em alguns postes de iluminação instalados no local, não havia lâmpadas. Foram realizadas visitas no local pela manhã e a noite, porém em ambos os horários a praça se encontrava vazia. Apenas um vendedor ambulante ocupava um determinado espaço da praça, próximo a uma igreja existente no entorno.

**Figura 46: Praça Lautaro, em Marechal Hermes.**
**Fonte:** Marcação do autor sobre base do Portal GeoRio, 2017.

**Figura 47: Parque infantil em mau estado de conservação.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 48: Quadra em mau estado de conservação.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

| | | | Espaços Livres |
|---|---|---|---|
| | | | Espaços de permanência |
| | | | Praça Lautaro |
| Atributos | Caracterização | Área | 2500 m² |
| | | Entorno | Residencial |
| | | Gestão | Pública |
| | Acessibilidade | Acesso Físico | Sim. Próximo a vias principais<br>Boa oferta de transporte público |
| | | Acesso Visual | Facil. Próximo as vias principais |
| | | Protocolo | |
| | Paisagísticos | Conservação | Péssimo grau de tratamento e conservação |
| | | Mobiliário / estrutura | Campo de futebol<br>Parque infantil |
| | | Iluminação | Existente. Muitos postes de iluminação quebrados |
| | | Monumento/Arte | |
| | | Pavimentação | Grama. Campo de terra batida |
| | | Vegetação | Razoável arborização próxima a quadra<br>e ao parque infantil |
| | Práticas sociais | Atividades | |
| | Perceptivos | Sensação de segurança | Não. Local deserto |
| | | Conforto Ambiental | Não. Boa área sombreada, porém não existe mobiliário para sentar no local.<br>Mato muito alto no local. A noite local é escuro. |
| | Sócio-culturais | Apropriação | Vendedor ambulante |
| | | Memória | |
| | | Representação Artística | |
| | Representações | Objetivas | |
| | | Subjetivas | |
| | Adaptabilidade | Horários | Não |
| | | Público | Não |
| | | Funções | Não |

**Tabela 07: Tabela dos atributos qualitativos da Praça Lautaro.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

Em relação ao incremento do sistema de objetos e a multiplicidade de usos é interessante a situação antagônica dos dois parques urbanos existentes na área de estudo. O Parque Madureira e o Parque Orlando Leite em Cascadura. O **Parque Orlando Leite** foi estabelecido no ano de 1982 através do Decreto Municipal de nº 3809. **(Figura 49).** O parque possui cerca de 27.000 $m^2$ e apesar de ser uma das poucas áreas de lazer do bairro, o espaço é pouco frequentado pelos moradores e visitantes Em visita ao local, frequentadores relataram que a falta de segurança faz com que o espaço seja pouco utilizado. Por esse mesmo motivo o Parque se mantém fechado no período noturno. O parque é dotado de uma boa estrutura de equipamentos, como parque infantil, quadra e campo de futebol. Conta ainda com boa arborização, espaços de contemplação e caminhada **(Figuras 50 e 51).**

**Figura 49: Parque Orlando Leite, em Cascadura.**
**Fonte:** Marcação do autor sobre base do Portal GeoRio, 2017.

**Figura 50: Área de caminhada no Parque Orlando Leite.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 51: Área infantil no Parque Orlando Leite.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

| | | | Espaços Livres |
|---|---|---|---|
| | | | Espaços de permanência |
| | | | Parque Orlando Leite |
| Atributos | Caracterização | Área | 37000 m² |
| | | Entorno | Residencial |
| | | Gestão | Pública |
| | Acessibilidade | Acesso Físico | Sim. Próximo a vias principais<br>Boa oferta de transporte público |
| | | Acesso Visual | Não. Apenas um portão de entrada. Muro alto dificulta a visão do parque |
| | | Protocolo | Horário de funcionamento do parque |
| | Paisagísticos | Conservação | Bom grau de tratamento e conservação |
| | | Mobiliário / estrutura | Quadras poliesportiva<br>Campo de futebol<br>Bancos de madeira<br>Parque infantil<br>Banheiros<br>Área de caminhada |
| | | Iluminação | Existente |
| | | Monumento/Arte | |
| | | Pavimentação | Grama e saibro<br>Quadra cimentada e campo de terra batida |
| | | Vegetação | Arborizado |
| | Práticas sociais | Atividades | Caminhada<br>Futebol<br>Brincadeiras infantis<br>Atividade para idosos |
| | Perceptivos | Sensação de segurança | Não. Local deserto |
| | | Conforto Ambiental | Moderada. Extensa área sombreada. Boa circulação de vento. Alguns pontos de pouca luminosidade próximos a área de caminhada |
| | Sócio-culturais | Apropriação | Moradores do entorno. Alunos da rede pública.Idosos |
| | | Memória | |
| | | Representação Artística | |
| | Representações | Objetivas | Muros altos |
| | | Subjetivas | |
| | Adaptabilidade | Horários | Não |
| | | Público | Não |
| | | Funções | Não |

**Tabela 08: Tabela dos atributos qualitativos do Parque Orlando Leite.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

Já o **Parque Madureira**, implantado a partir da desapropriação de terreno linear adjacente à linha férrea pertencente à concessionária estadual de energia elétrica, foi inaugurado em 2012 e conta com uma área de aproximadamente 450.000 $m^2$ **(Figura 52).**

É o terceiro maior parque urbano da Cidade do Rio de Janeiro, ficando atrás apenas do Aterro do Flamengo e da Quinta da Boa Vista. O parque conta com uma estrutura múltipla de equipamentos como quadras de esportes, pistas de skate, ciclovia, mesas de ping-pong, cascatas e espelhos d'água, anfiteatro, biblioteca e auditório, banheiros e quiosques de alimentação. Segundo informações da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, o local recebe um público de até 20 mil pessoas por dia nos finais de semana.

Muitas atividades adicionais, como aulas de dança, teatro, ensaios fotográficos, festas e apresentações musicais também acontecem em diversas áreas do parque. Aos fins de tarde e a noite, o clima é bem agradável e a grande oferta de serviços e a multifuncionalidade existente mantém o público no local até o horário de fechamento do parque **(Figuras 53 e 54).**

**Figura 52: Trecho do Parque Madureira.**
**Fonte:** Marcação do autor sobre base do Portal GeoRio, 2017.

**Figura 53: Apropriação e usos no Parque Madureira.**
**Fonte:** Acervo SEL-RJ, 2016.

**Figura 54: Apresentação musical no Parque Madureira.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

| | | | Espaços Livres |
|---|---|---|---|
| | | | Espaços de permanência |
| | | | Parque Madureira |
| Atributos | Caracterização | Área | 450000m² |
| | | Entorno | residencial / comercial |
| | | Gestão | Pública com apropriação privada |
| | Acessibilidade | Acesso Físico | Sim. Próximo a vias principais.<br>Boa oferta de transporte público |
| | | Acesso Visual | Não. Acesso visual interrompido pelas<br>edificações do entorno |
| | | Protocolo | Horário de funcionamento do parque |
| | Paisagísticos | Conservação | Excelente grau de tratamento e conservação |
| | | Mobiliário / estrutura | Quadras poliesportiva / Campo de futebol<br>Mesas e bancos de concreto / Bancos de madeira<br>Anfiteatro / Parque infantil<br>Academia de idosos / Biblioteca<br>Quisoques de alimentação / Banheiros<br>Mesas de ping-pong / Duchas e espelhos d'água<br>Área para caminhada / bicicleta<br>Pista de skate |
| | | Iluminação | Existente |
| | | Monumento/Arte | Grafites |
| | | Pavimentação | Variados |
| | | Vegetação | Não arborizada. Arborização esparsa.<br>Excessivo uso de palmeiras. |
| | Práticas sociais | Atividades | Brincadeiras infantis / Futebol<br>Baskete / Vôlei<br>Aulas de dança / Ping-pong<br>Aulas de ginástica para 3ª idade<br>Skate / Patins<br>Bicicleta / Bate papo<br>Piquenique / Rodas de samba<br>Comemorações entre amigos e familiares<br>Shows e festas |
| | Perceptivos | Sensação de segurança | Sim |
| | | Conforto Ambiental | Não. Área pouco sombreada.<br>Usos indevido de piso em algumas áreas<br>Pouca ventilação |
| | Sócio-culturais | Apropriação | Moradores locais, alunos de escolas, frequentadores dos quiosques de comida, alunos das oficinas e cursos ministrados no local |
| | | Memória | Linha de energia da Light |
| | | Representação Artística | Shows e rodas de samba |
| | Representações | Objetivas | Bicicletas para locação<br>Barracas de vendedores ambulantes<br>Mesas e cadeiras dos quiosques<br>Placas de advertências da prefeitura |
| | | Subjetivas | Cadeiras de praias utilizadas pelos moradores<br>Pixações |
| | Adaptabilidade | Horários | Sim |
| | | Público | Sim |
| | | Funções | Sim |

**Tabela 09: Tabela dos atributos qualitativos do Parque Madureira.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

**b) Clubes e associações**

Apesar da habitual restrição ao acesso apenas a sócios, os clubes e associações aqui destacados por vezes fomentam e promovem atividades de acesso público e que envolvem a participação direta da comunidade local. Dessa maneira tais espaços livres de caráter privado demonstram sua importância e atuam de forma complementar aos espaços públicos enquanto elementos voltados ao convívio e práticas sociais, principalmente em regiões suburbanas e mais carentes da atuação e dos investimentos do poder público na criação de espaços destinados ao lazer.

É o caso das duas unidades do SESC[23] nos bairros do Engenho de Dentro e Madureira **(Figura 55)** que possuem quadras esportivas, piscina e espaços recreativos para crianças e adultos. Também se destacam na área de estudo os **Clubes 4 linhas**, localizado no Bairro de Bento Ribeiro **(Figuras 56 e 57)**, o clube Mackenzie no Meier. Além da estrutura de quadras e piscinas, frequentemente promovem shows e festivais de comidas e bebidas.

**Figura 55: Quadra do SESC Madureira.**
**Fonte:** SESCRIO, 2017.

[23] Serviço Social do Comércio é uma instituição privada, mantida pelos empresários do comércio de bens, serviços e turismo, com atuação em todo o Brasil, voltada prioritariamente para o bem-estar social dos seus empregados e familiares, porém aberto à comunidade em geral.

**Figura 56: Clube 4 Linhas, em Bento Ribeiro.**
**Fonte:** Marcação do autor sobre base do Portal GeoRio, 2017.

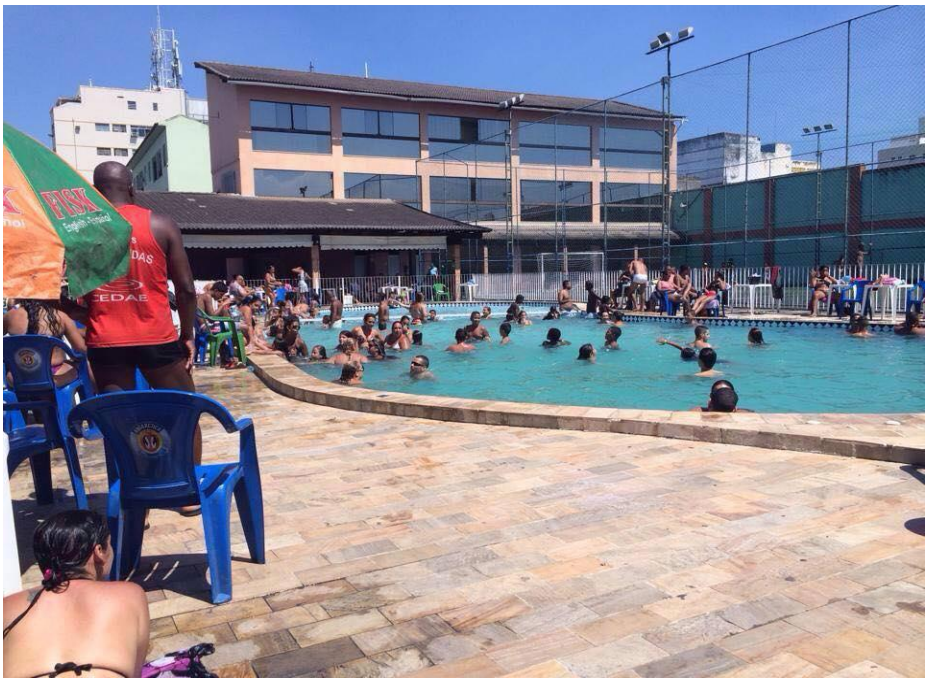


**Figura 57: Área de lazer no Clube 4 Linhas, em Bento Ribeiro.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

| | | | Espaços Livres |
|---|---|---|---|
| | | | Espaços de permanência |
| | | | Clube 4 Linhas |
| Atributos | Caracterização | Área | 3800m² |
| | | Entorno | Residencial |
| | | Gestão | Privado |
| | Acessibilidade | Acesso Físico | Sim. Próximo a vias principais.<br>Boa oferta de transporte público |
| | | Acesso Visual | Não. Acesso visual dificultado pelo viaduto |
| | | Protocolo | Carteira de sócio |
| | Paisagísticos | Conservação | Excelente grau de tratamento e conservação |
| | | Mobiliário / estrutura | Quadra poliesportiva<br>Campo de Futebol<br>Piscina<br>Área de jogos<br>Área para festas e eventos<br>Cantina<br>Vestiários e banheiros<br>Churrasqueiras |
| | | Iluminação | Existente |
| | | Monumento/Arte | |
| | | Pavimentação | Maior parte cimentado. Campo de grama |
| | | Vegetação | Não arborizado |
| | Práticas sociais | Atividades | Futebol<br>Recreação na piscina<br>Rodas de samba<br>Festas e comemorações<br>Escolinha de futsal |
| | Perceptivos | Sensação de segurança | Sim |
| | | Conforto Ambiental | Não. Pouca luminosidade nas áreas edificadas<br>Muito calor e insolação direta nas áreas abertas |
| | Sócio-culturais | Apropriação | Sócios e frequentadores dos eventos |
| | | Memória | Quadros com fotos |
| | | Representação Artística | Shows e rodas de samba |
| | Representações | Objetivas | Muros altos |
| | | Subjetivas | *Outdoors* na fachada |
| | Adaptabilidade | Horários | Não |
| | | Público | Sim |
| | | Funções | Sim |

**Tabela 10: Tabela dos atributos qualitativos do Clube 4 Linhas.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

**c) Vilas Olímpicas**

Outro tipo de associação também merece destaque e mais uma vez se destaca pela diferença entre os espaços analisados: são as Vilas Olímpicas. Espaços públicos geridos pelo poder municipal ou estadual e que são mantidos através de uma parceria entre a Prefeitura/Governo do Estado com organizações sociais. Nesses locais, além da prática de esportes como futebol, basquete, vôlei e atletismo, também são ofertadas oficinas de dança e música de forma gratuita. Muitas dessas vilas estão instaladas próximas às áreas de baixa renda ou favelas, onde por vezes se apresentam como o único espaço recreativo existente.

Tendo em vista a crise econômica vivenciada no Estado do Rio de Janeiro, muitas das vilas estão fechadas, devido ao corte da verba que era destinada à manutenção desses espaços, por parte do poder público; é o caso da **Vila Olímpica do Sampaio (Figura 58).** Em uma das visitas realizada à Vila, durante um final de semana, pôde ser observado que um dos acessos secundários da Avenida Marechal Rondon ao campo de futebol e a área da piscina (atualmente desativada) se encontra permanentemente aberto **(Figura 59)** e uma partida de futebol estava em curso, assim como algumas crianças aproveitavam o espaço para soltar pipa. O acesso principal da Vila que leva à quadra coberta e área edificada estava fechado **(Figura 60).**

Em parte do terreno pertencente à Vila Olímpica do Sampaio foi instalada uma unidade de saúde que se encontra em funcionamento. O que acontece ali, segundo informações obtidas por funcionários da clínica, é a "invasão" da área pelos moradores que mesmo na ausência do órgão oficialmente mantenedor do espaço, se apropriam do local de forma precária, pois de fato é o único espaço de lazer na região.

**Figura 58: Vila Olímpica do Sampaio.**
**Fonte:** Marcação do autor sobre base do Portal GeoRio, 2017.

**Figura 59: Acesso permanentemente aberto para o campo de futebol.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 60: Acesso principal fechado.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

| | | | Espaços Livres |
|---|---|---|---|
| | | | Espaços de permanência |
| | | | Vila Olímpica do Sampaio |
| Atributos | Caracterização | Área | 9500 m² |
| | | Entorno | Residencial |
| | | Gestão | Pública / Organização Social |
| | Acessibilidade | Acesso Físico | Sim. Próximo a vias principais |
| | | Acesso Visual | Não. Dificultado pelo relevo e pelos muros altos |
| | | Protocolo | Portão de Acesso / utilização por meio de cadastro |
| | Paisagísticos | Conservação | Péssimo grau de tratamento e conservação |
| | | Mobiliário / estrutura | Campo de futebol<br>Quadra poliesportiva<br>Piscina (desativada) |
| | | Iluminação | Existente (desativada) |
| | | Monumento/Arte | |
| | | Pavimentação | Maior parte cimentada. Campo de terra batida. |
| | | Vegetação | Não arborizado |
| | Práticas sociais | Atividades | Futebol<br>Bate papo<br>Pipa |
| | Perceptivos | Sensação de segurança | Não. Local desativado.<br>Invadido pelos moradores do entorno. |
| | | Conforto Ambiental | Não |
| | Sócio-culturais | Apropriação | Moradores de comunidade próxima |
| | | Memória | |
| | | Representação Artística | |
| | Representações | Objetivas | Muros altos<br>Faixas de anúncios nos muros |
| | | Subjetivas | Pixações |
| | Adaptabilidade | Horários | Não |
| | | Público | Não |
| | | Funções | Não |

**Tabela 11: Tabela dos atributos qualitativos da Vila Olímpica do Sampaio.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

Já a outra Vila inserida na área de estudo é a **Vila Olímpica do Encantado** que foi implantada em um espaço residual intra-quadra criado após a implantação de trecho de viaduto da Linha Amarela que cruza o leito ferroviário no Bairro do Encantado **(Figura 61).**

A Vila se encontra aberta ao público, apesar do número reduzido de funcionários devido ao impasse no repasse de verbas entre a prefeitura e a organização social mantenedora do espaço. Em 2015, após a ameaça de fechamento da Vila por falta de recursos, os moradores do entorno e frequentadores se mobilizaram na tentativa de cobrar do poder público uma solução para o problema, o que demonstra a importância que o espaço tem para a comunidade local.

Há na Vila equipamentos para a prática do skate e patins, área de recreação infantil. A quadra e o campo de futebol podem ser utilizados mediante reserva prévia **(Figuras 62 e 63).** Também acontecem no local, atividades físicas para idosos, através de programas sociais da Prefeitura. O espaço é bastante apropriado pelos usuários, principalmente pela manhã e a noite, assim como nos finais de semana.

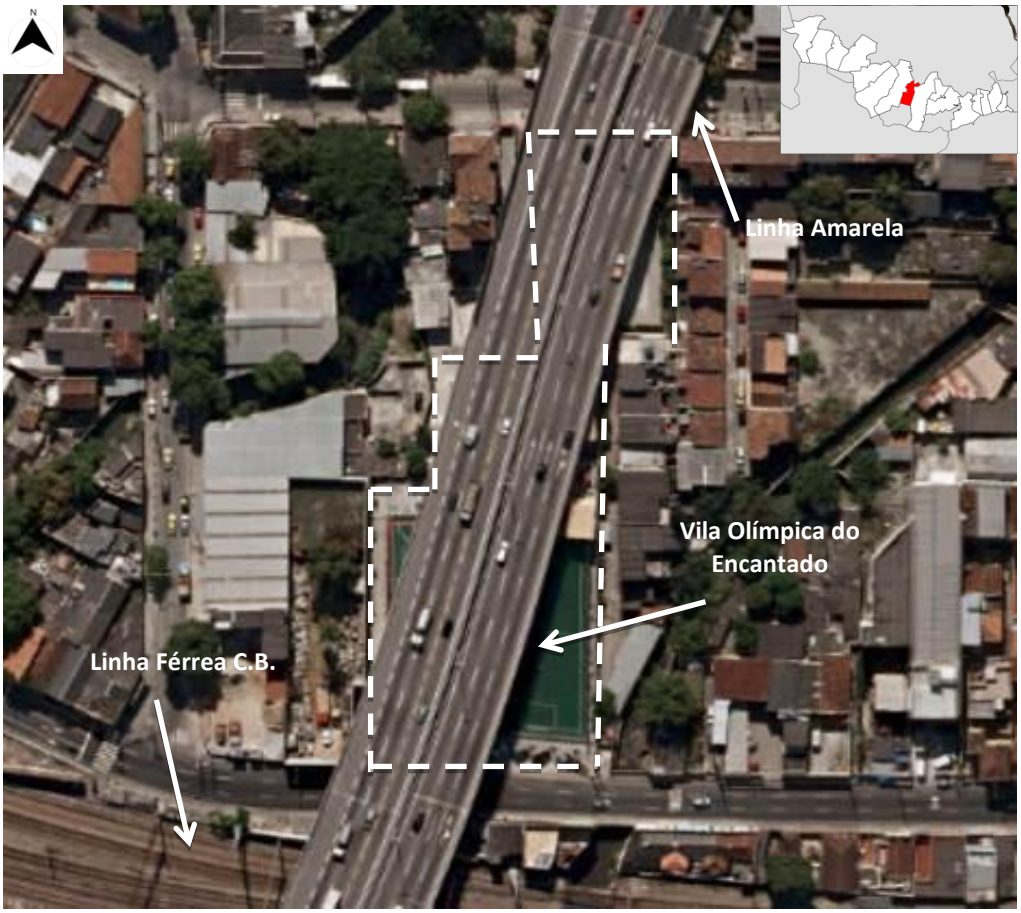



**Figura 61: Vila Olímpica do Encantado.**
**Fonte:** Marcação do autor sobre base Portal GeoRio, 2017.

**Figura 62: Vila Olímpica do Encantado: usos e apropriação.**
**Fonte:** PCRJ, 2016.

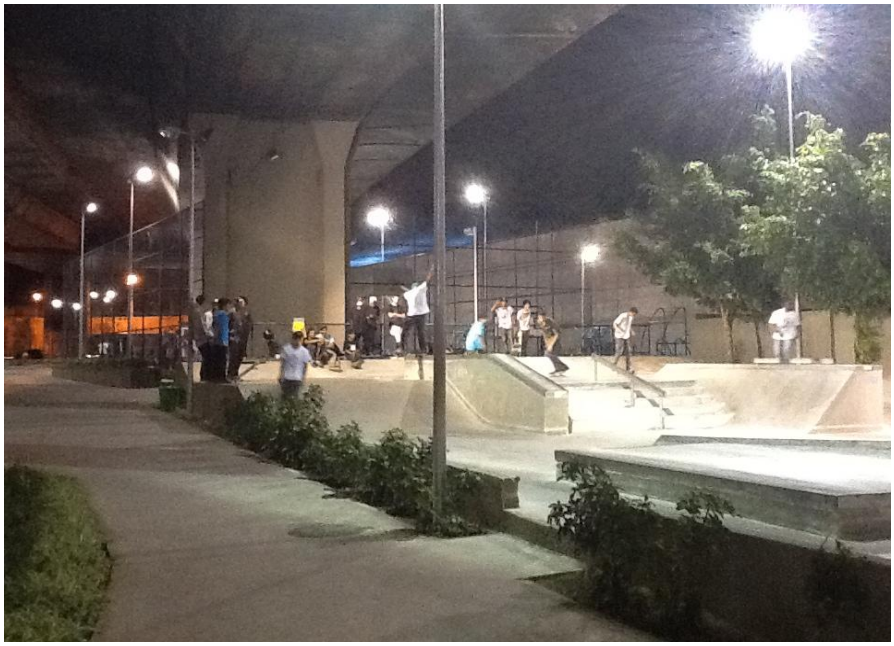


**Figura 63: Vila Olímpica do Encantado: usos e apropriação.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

| | | | Espaços Livres |
|---|---|---|---|
| | | | Espaços de permanência |
| | | | Vila Olímpica do Encantado |
| Atributos | Caracterização | Área | 6000 m² |
| | | Entorno | Residencial |
| | | Gestão | Pública / Organização Social |
| | Acessibilidade | Acesso Físico | Sim. Próximo a vias principais |
| | | Acesso Visual | Não. Acesso visual dificultado pelo viaduto |
| | | Protocolo | Portão de Acesso / utilização por meio de cadastro |
| | Paisagísticos | Conservação | Excelente grau de tratamento e conservação |
| | | Mobiliário / estrutura | Quadra poliesportiva<br>Campo de futebol *society*<br>Pista de skate<br>Brinquedos |
| | | Iluminação | Existente |
| | | Monumento/Arte | Grafites e pinturas |
| | | Pavimentação | Maior parte piso cimentado / campo com grama sintética |
| | | Vegetação | Não arborizado |
| | Práticas sociais | Atividades | Futebol<br>Vôlei<br>Baskete<br>Patins<br>Skate<br>recreação Infantil<br>Atividade para idosos |
| | Perceptivos | Sensação de segurança | Sim. Local conta com segurança contratada |
| | | Conforto Ambiental | Sim. Viaduto proporciona boa área sombreada |
| | Sócio-culturais | Apropriação | Moradores do entorno |
| | | Memória | |
| | | Representação Artística | |
| | Representações | Objetivas | Gradil e muros |
| | | Subjetivas | Grafites e pinturas |
| | Adaptabilidade | Horários | Sim |
| | | Público | Não |
| | | Funções | Sim |

**Tabela 12: Tabela dos atributos qualitativos da Vila Olímpica do Encantado.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

**d) Campinhos de Futebol**

Como foi destacado no Capítulo 1, a região da AP3 se apresenta como a área mais populosa da cidade, possuindo os maiores índices de população, domicílios e densidade demográfica em comparação com as demais áreas da Cidade do Rio de Janeiro. Em um tecido urbano altamente edificado, são escassos os espaços livres existentes que poderiam ser utilizados em uma possível expansão da região suburbana. Por esse mesmo motivo observa-se que a maioria das áreas faveladas se encontra em áreas de encostas próximas às franjas de maciços, justamente no espaço de transição entre a área vegetada (em muitos casos dentro de uma faixa de área preservada) e a área formal urbanizada. Em geral são manchas compactas onde as áreas planas e de menor inclinação são altamente visadas para a edificação de residências, o que impossibilita a existência de espaços livres de grandes dimensões que poderiam ser utilizados como áreas de lazer. Tipologia que difere de outras áreas faveladas como as existentes, por exemplo, na Zona Oeste da Cidade, que são em sua maioria implantadas em grandes áreas planas de ocupação ainda não consolidada. Apesar das limitações citadas, foram identificados na área de estudo dois exemplos de espaços criados com a participação da comunidade local e que são símbolos referenciais onde se inserem.

**O campo da Vila Esperança de Guadalupe**

A ocupação da área no Bairro de Marechal Hermes pela comunidade da Vila Esperança de Guadalupe ocorreu em 1989. Inicialmente, as pessoas invadiram uma área próxima à Avenida Brasil, de propriedade de uma empresa privada, porém foram expulsas do local. Após o ocorrido ocuparam então parte do terreno de propriedade do Estado. Muitos moradores são provenientes da região Nordeste do país e outros municípios do Estado do Rio de Janeiro[24]. Em 2010, segundo dados do IBGE, concentrava uma população de aproximadamente 2.800 moradores em uma área de 75.000m² próxima à divisa entre os bairros de Marechal Hermes e Guadalupe e comprimida em sua margem Norte pelo Rio Acari e ao sul pela linha férrea **(Figura 64).**

[24] Fonte: SABREN (Sistema de Assentamentos de Baixa Renda)

**Figura 64: Vila Esperança de Guadalupe, com destaque para os limites e acessos.**
**Fonte:** Marcação do autor sobre base do Portal GeoRio, 2017.

Existem apenas dois acessos à comunidade: um pela Avenida Rafael de Oliveira, através de uma ponte que atravessa o Rio Acari, e o segundo por uma passagem de nível que cruza a via férrea na Rua Lourenço Marques. Com exceção das vias locais, a única área não edificada é relativamente bem estruturada e ao que parece contou com algum tipo de auxílio do poder público ou de alguma organização na disponibilização de recursos técnicos e materiais para sua estruturação, sendo dessa forma o único espaço na comunidade destinado ao convívio e ao lazer dos moradores. Sua maior parte é ocupada por um campo de futebol gramado, cercado por gradil de ferro e que apresenta uma boa estrutura de iluminação que permite a prática de atividades no período noturno. O local também é palco de atividades sociais praticadas esporadicamente em prol da comunidade, assim como comemorações familiares **(Figuras 65 e 66).**

**Figura 65: Atividades sociais no campo da comunidade.**
**Fonte:** AMVEG, 2013.

**Figura 66: Atividades sociais no campo da comunidade.**
**Fonte:** AMVEG, 2013.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | **Espaços Livres** |
| | | | **Espaços de permanência** |
| | | | **Campo da Vila Esperança** |
| **Atributos** | **Caracterização** | **Área** | 4800 m² |
| | | **Entorno** | Residencial |
| | | **Gestão** | Pública |
| | **Acessibilidade** | **Acesso Físico** | Não. Miolo de quadra em favela |
| | | **Acesso Visual** | Não. Miolo de quadra em favela |
| | | **Protocolo** | Ser morador ou convidado |
| | **Paisagísticos** | **Conservação** | Moderado estado de tratamento e conservação<br>Parque infantil necessita manutenção |
| | | **Mobiliário / estrutura** | Campo de Futebol<br>Parque infantil<br>Bancos e mesas em concreto |
| | | **Iluminação** | Existente |
| | | **Monumento/Arte** | |
| | | **Pavimentação** | Campo de futebol de grama.<br>Demais áreas cimentadas |
| | | **Vegetação** | Não arborizado |
| | **Práticas sociais** | **Atividades** | Futebol<br>Pipa<br>Bate papo<br>Festas e comemorações |
| | **Perceptivos** | **Sensação de segurança** | Não. Local controlado por crime organizado |
| | | **Conforto Ambiental** | Não. Pouca área de sombra.<br>Muito calor no local. |
| | **Sócio-culturais** | **Apropriação** | Moradores do entorno |
| | | **Memória** | |
| | | **Representação Artística** | |
| | **Representações** | **Objetivas** | Gradil do campo<br>Motos |
| | | **Subjetivas** | Pixações |
| | **Adaptabilidade** | **Horários** | Sim |
| | | **Público** | Não |
| | | **Funções** | Não |

**Tabela 13: Tabela dos atributos qualitativos do Campo da Vila Esperança de Guadalupe.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

O local onde atualmente se encontra a comunidade do Morro do Sossego no Bairro de Madureira era uma fazenda, cujo dono loteou e alugou terras e casas já no início dos anos 1930. A favela começou a se expandir pela parte de baixo, próxima à Rua Leopoldino Oliveira. A população é bastante heterogênea, havendo moradores provenientes de diversas regiões do Brasil[25].

Segundo dado do IBGE, em 2010 possuía cerca de 2.800 moradores distribuídos em 873 domicílios. É considerado um assentamento urbanizado e foi alvo de melhorias através do Programa Favela Bairro[26]. Foi decretada Área Especial de Interesse Social em 1999, e entre os anos de 1999 e 2004 algumas residências foram contempladas com projeto de regularização urbanística fundiária. A área fica bem próxima do polo comercial de Madureira e de uma das principais vias do bairro: a Avenida Ministro Edgar Romero **(Figura 67).** Em terreno plano próximo à Avenida se encontra o espaço de lazer da comunidade: uma área de aproximadamente 2.000m² que conta com um campo de futebol em terra batida envolto por gradil alto de ferro.

**Figura 67: Morro do Sossego, com destaque para os limites e acessos.**
**Fonte:** Marcação do autor sobre base do Portal GeoRio, 2018.

[25] Fonte: SABREN (Sistema de Assentamentos de Baixa Renda)
[26] Coordenado pela Secretaria Municipal de Habitação e financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o programa implantou infra-estrutura urbana, serviços, equipamentos públicos e políticas sociais nas comunidades beneficiadas.

Em uma das laterais do campo, em um plano de cota mais baixo, existe uma área edificada onde funciona um bar. Ao que parece os postes de iluminação e o cercamento do campo são frutos de obras de melhorias através de programas como o Programa Favela Bairro[27], porém a edificação do bar parece ser obra ainda em fase de execução pelos próprios moradores **(Figura 68).**

Na laje de cobertura da estrutura de um pavimento, podem ser vistas as ferragens de espera; tudo indica que em breve a edificação sofrerá uma ampliação, sem que haja qualquer tipo de fiscalização por parte dos órgãos competentes. Uma mostra, de como cita Queiroga:

> [...] da pouca atenção do Poder Público que se vê impotente diante das práticas espaciais bastante informais e, por vezes, ilegais realizadas no espaço dos pobres. O governo não cobra legalidade e formalidade se ele mesmo não oferece condições para isto no território dos pobres (QUEIROGA, 2001, p.225).

Por enquanto o espaço da cobertura serve como área de depósito de alguns materiais de construção. O bar atende estrategicamente tanto os moradores do local quanto os usuários do campo de futebol. O uso do campo e do bar é intenso principalmente à noite e também nos finais de semana. Durante o dia o campo serve de espaço multiuso para as crianças, que além do futebol também praticam outras atividades recreativas, apesar do calor intenso no local, agravado pela ausência de arborização e de elementos de sombra. O gradil de frente para a Avenida funciona como uma espécie de "outdoor" com anúncios de shows e eventos que ocorrem no Bairro de Madureira. Já o gradil próximo ao bar serve de quadro de avisos particular para a comunidade local com anúncios de casas para locação e também de ofertas de serviços.

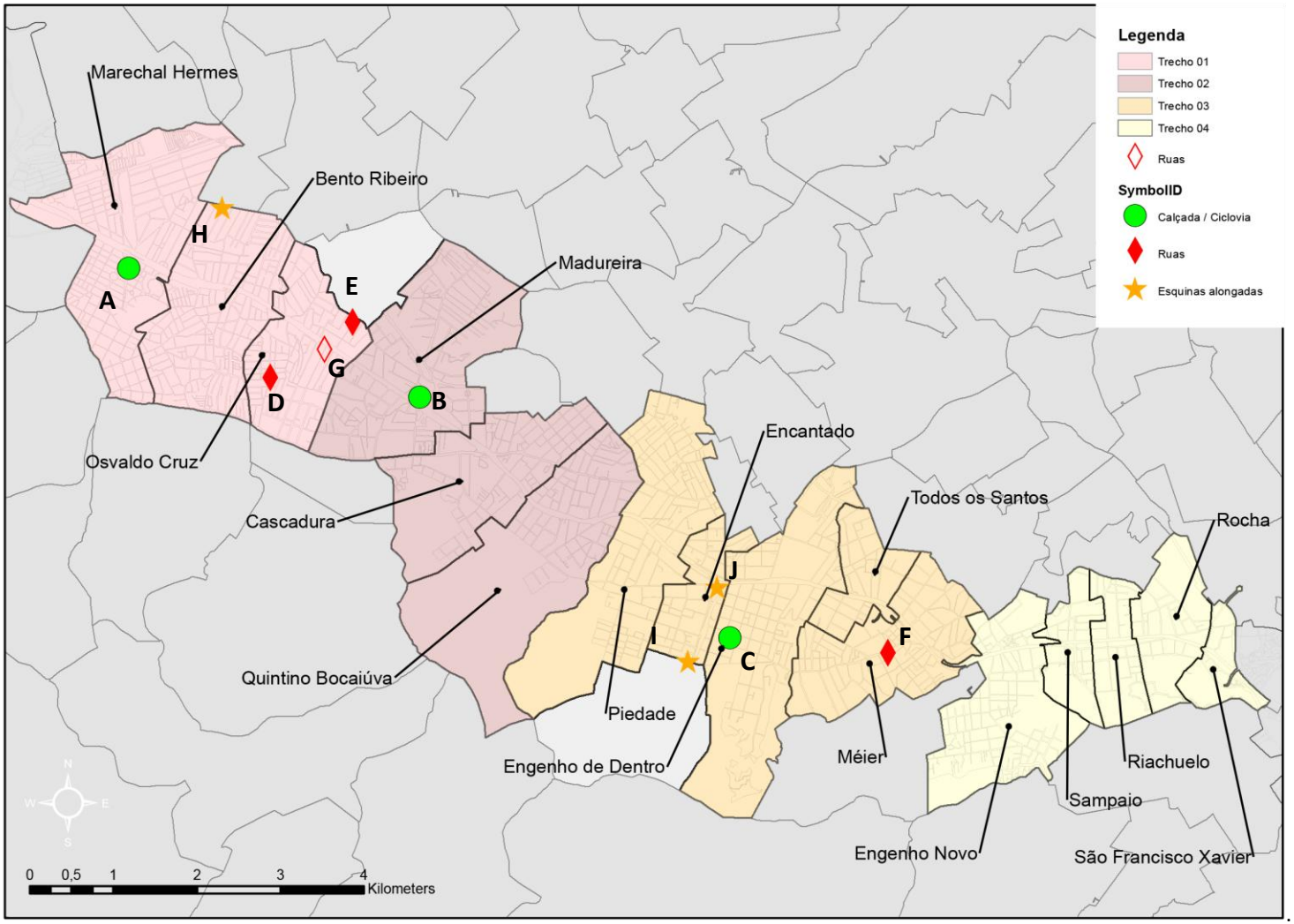
**Figura 68: Campo de futebol e área de bar.**
**Fonte:** Google StreetView, 2018.

[27] Programa governamental destinado a melhorias de assentamentos informais e áreas faveladas da Cidade.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | **Espaços Livres** |
| | | | **Espaços de permanência** |
| | | | **Campo da Morro do Sossego** |
| **Atributos** | **Caracterização** | **Área** | 2400m² |
| | | **Entorno** | Residencial |
| | | **Gestão** | Pública |
| | **Acessibilidade** | **Acesso Físico** | Sim. Próximo a Via principal<br>Boa oferta de transporte público |
| | | **Acesso Visual** | Sim. Próximo a Via principal |
| | | **Protocolo** | Ser morador ou convidado |
| | **Paisagísticos** | **Conservação** | Bom estado de tratamento e conservação |
| | | **Mobiliário / estrutura** | Campo de Futebol<br>Vestiário<br>Bar |
| | | **Iluminação** | Existente |
| | | **Monumento/Arte** | |
| | | **Pavimentação** | Campo de terra batida. Demais áreas cimentadas |
| | | **Vegetação** | Não arborizado |
| | **Práticas sociais** | **Atividades** | Futebol<br>Pipa<br>Brincadeiras infantis<br>Festas e comemorações<br>Venda de comidas e bebidas |
| | **Perceptivos** | **Sensação de segurança** | Não. Local controlado por crime organizado |
| | | **Conforto Ambiental** | Não. Pouca área de sombra.<br>Muito calor no local. |
| | **Sócio-culturais** | **Apropriação** | Moradores do entorno |
| | | **Memória** | |
| | | **Representação Artística** | |
| | **Representações** | **Objetivas** | Gradil do campo<br>Moto-táxi<br>Faixas de anúncios no gradil |
| | | **Subjetivas** | Pixações |
| | **Adaptabilidade** | **Horários** | Sim |
| | | **Público** | Não |
| | | **Funções** | Não |

**Tabela 14: Tabela dos atributos qualitativos do Campo do Morro do Sossego.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

## 3.2. Espaços de Circulação




A – Batata de Marechal
B –Samba na Calçada
C – Ciclovia H. Nise da Silveira
D – Estrada do Portela - Feira das Yabás
E – Rua João Vicente - Dia do Samba
F – Rua Dias da Cruz – Rua de Lazer
G – Rua Lino Fonseca – Rua de Lazer
H – Rua Mirinduba
I – Rua Monteiro da Luz
J – Rua Clarimundo de Melo

**Mapa 20: Espaços de circulação identificados na pesquisa.**
**Fonte:** Mapa elaborado pelo autor base do Portal GeoRio, 2018.

### a) A Rua João Vicente: A "Batata de Marechal" e os bares

Sempre ao entardecer, o entorno da Praça Montese, localizada em frente à estação ferroviária de Marechal Hermes, começa a ficar bastante movimentado. Comerciantes e ambulantes montam barracas de diversos petiscos e bebidas, para receber o público que chega ao bairro pela estação e pelas linhas de ônibus que fazem ponto na Rua João Vicente **(Figura 69).**

**Figura 69: Vista aérea do entorno da estação ferroviária de Marechal Hermes.**
**Fonte:** Marcação do autor sobre base IPP, 2017.

Complementam o cenário gastronômico, restaurantes e bares sempre lotados, que se aproveitam da ampla dimensão de calçadas para estender seus limites com mesas e cadeiras. Um dos grandes destaques do bairro é a Batata de Marechal **(Figura 70).**

Em tempos onde *food trucks* ganham a Zona Sul da cidade, a comida de rua já é velha conhecida do subúrbio. A barraca ADM Lanches, do Sr. Ademar de Barros, é pioneira na famosa batata e existe há mais de 27 anos na região. O sucesso é tanto que mesmo em dias de semana, forma-se uma extensa fila de clientes. Clientela formada não apenas pelos moradores do bairro e adjacências, mas por moradores de outras regiões da cidade e até turistas que visitam o local para provar as enormes porções de batatas fritas que são comercializadas.

**Figura 70: Barraca de comércio informal montada na Av. João Vicente.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

Uma casa de dois pavimentos edificada junto ao muro da linha férrea, em um espaço comprimido entre a Linha e a Avenida João Vicente, serve de estrutura para estocar os produtos vendidos na barraca ADM. As edificações vizinhas são ocupadas por botecos[28], sorveteria e uma casa de lanches, que formam ali um pequeno polo gastronômico, em um local improvável, tendo em vista a proximidade com a linha do trem e o contato direto com uma via de alto fluxo. **(Figura 71).**

[28] Infrm. pej. pequena venda tosca onde servem bebidas, algum tira-gosto, fumo, cigarros, balas, alguns artigos de primeira necessidade etc., ger. situada na periferia das cidades ou à beira de estradas; birosca.

**Figura 71: Fila formada na Batata de Marechal.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

Como não há espaço suficiente para sentar e pela proximidade com a Praça Montese, o público se apropria dos bancos existentes na Praça para degustar os lanches comprados nas barracas de lanches. São ao todo sete bancos pré-fabricados de cimento dispostos lado a lado, voltados para a estação de trem, ao longo de uma faixa de piso cimentado de formato semicircular **(Figura 72).** Devido ao alto fluxo de veículos na Avenida João Vicente e de pedestres, a Praça Montese acaba por ser local de passagem e não de permanência durante o dia, porém a noite torna-se bem apropriada pela população. Percebe-se dessa maneira uma relação simbiótica entre as partes (praça e entorno) onde o conjunto como um todo se apresenta como espaço referencial de lazer para o bairro de Marechal Hermes, principalmente no período noturno.

A partir de informações de passantes e moradores obtidas durante as visitas, o local foi considerado pela maioria um espaço seguro justamente pelo alto fluxo e permanência de pessoas e é percebido por todos como um espaço de lazer, onde os frequentadores podem ter um momento de relaxamento com amigos e familiares. É altamente frequentado, pois os alimentos e bebidas comercializados ali apresentam preços justos que não seriam encontrados em outras regiões mais nobres da cidade. Em muitas ocasiões os bares e restaurantes também ofertam aos clientes shows de música ao vivo que também são apreciados pelos passantes e frequentadores dos quiosques. O acesso ao local é facilitado pelo transporte ferroviário, mas a locomoção de trem no período noturno é considerada por muitos, insegura. Insegurança compensada pela grande

oferta de linhas de ônibus e vans que fazem o transporte de passageiros a várias outras regiões da Zona Norte e Baixada Fluminense.

**Figura 72: Praça Montese durante o dia.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

Muitos dos quiosques e barracas ali existentes não possuem alvará de funcionamento e atuam na ilegalidade. Durante os dias de observação, nenhum órgão ou figura pública de fiscalização foi observado no local, e ao que tudo indica a atividade do comércio ilegal no local é prática antiga. A presença do comércio ambulante no local é positivamente percebida pelos frequentadores, pois além de gerar empregos, movimenta a região, o que torna o espaço mais seguro. Os próprios frequentadores acreditam que a fiscalização e ordenamento do espaço público se mostram muito mais presentes e eficientes em bairros de maior visibilidade e considerados mais nobres. Questionados sobre qual seria esse limite, onde a atuação do poder público se faz presente, a resposta foi unânime, onde o limite por eles imaginado seria da região central da cidade até o bairro de Madureira apenas.

| | | | Espaços Livres |
|---|---|---|---|
| | | | Espaços de Circulação |
| | | | Rua João Vicente (Batata de Marechal) |
| Atributos | Caracterização | Área | 3000 m² |
| | | Entorno | Comercial / Residencial |
| | | Gestão | Pública com apropriação privada |
| | Acessibilidade | Acesso Físico | Sim. Via principal<br>Boa oferta de transporte público |
| | | Acesso Visual | Sim. Via principal |
| | | Protocolo | |
| | Paisagísticos | Conservação | Moderado grau de tratamento e conservação por parte dos comerciantes<br>Lixo na rua |
| | | Mobiliário / estrutura | Bancos<br>Barracas<br>Mesas e cadeiras de plástico |
| | | Iluminação | Existente. Iluminação pública e dos estabelecimentos comerciais |
| | | Monumento/Arte | Estação de Trem de Marechal Hermes |
| | | Pavimentação | Cimentado |
| | | Vegetação | Razoável arborização principalmente na Praça Montese |
| | Práticas sociais | Atividades | Bate papo<br>Comemorações<br>Apresentações musicais<br>Venda de comidas e bebidas |
| | Perceptivos | Sensação de segurança | Sim |
| | | Conforto Ambiental | Não. Acentuado ruído produzido pelos trens e pelo tráfego da Rua João Vicente |
| | Sócio-culturais | Apropriação | Moradores e frequentadores do comércio do entorno |
| | | Memória | Estação de Trem de Marechal Hermes |
| | | Representação Artística | Apresentações musicais |
| | Representações | Objetivas | Placas e avisos nas calçadas<br>Mesas e cadeiras de plástico nas calçadas<br>Barracas |
| | | Subjetivas | |
| | Adaptabilidade | Horários | Não |
| | | Público | Sim |
| | | Funções | Não |

**Tabela 15: Tabela dos atributos qualitativos da Rua João Vicente.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

### b) Estrada do Portela: A Feira das Yabás (intervenção temporária)

Local de encontro de samba e de culinária típica, a Feira das Yabás reúne barracas de 16 "Tias" de Madureira que preparam deliciosas receitas da gastronomia afro-brasileira. A feira foi idealizada pelo cantor e compositor Marquinhos de Oswaldo Cruz e acontece desde 2009, no segundo domingo do mês, em um trecho da Estrada do Portela, nos arredores da Praça Paulo da Portela, em Oswaldo Cruz **(Figura 73).** Além da culinária, um palco é montado em frente à Praça e ao longo do dia recebe músicos renomados que se apresentam ao público ao ritmo de samba e chorinho. O comércio existente no entorno, formado por em sua maioria por bares, também é beneficiado com o enorme fluxo de visitantes e mantém seu funcionamento no dia do evento. As ruas do entorno essencialmente residenciais, servem de estacionamento para os frequentadores da feira. O clima é de bastante descontração e tranquilidade. Os moradores das casas próximas se apropriam das calçadas com cadeiras de praia e se reúnem em rodas de conversa e o espaço da rua vira área de recreação para o público infantil, se transformando em verdadeiras praças alongadas[29].

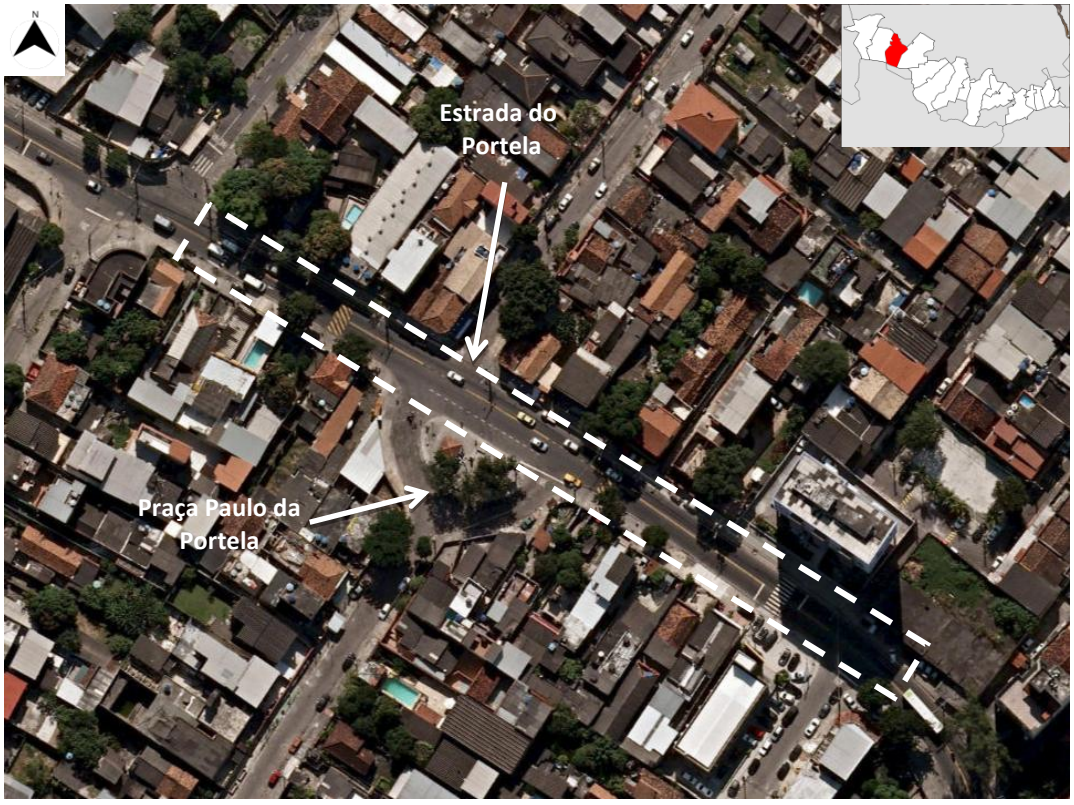



**Figura 73: Mapa de localização da feira, com destaque para o trecho interditado na Estrada do Portela.**
**Fonte:** Marcação do autor, sobre base do Google Maps, 2017.

[29] Termo utilizado por Queiroga quando aborda o conceito de pracialidades. (QUEIROGA, 2001).

A observação no local foi realizada no segundo domingo do mês de novembro em 2017, data da última edição do evento **(Figura 74),** que até o momento não realizou mais edições por falta de patrocínio. Idealizadores e moradores do local se mostraram descontentes com a falta de incentivo da Prefeitura do Rio para a manutenção do evento que já se tornou um símbolo da região. Em nível de comparação, foi realizada vista ao local, em um domingo onde deveria ocorrer a Feira já no ano de 2018 **(Figura 75).** No mesmo local onde é montado o palco de shows, observou-se a presença de uma barraca de comidas, que serve porções de frango assado e batata frita. Havia fila de espera no local, e alguns clientes que compravam a comida na barraca utilizavam as mesas de xadrez abaixo do gazebo instalado na praça para degustar o alimento. Mas logicamente a movimentação não se compara com a grandeza do evento promovido pela Feira. Segundo informações dos frequentadores, é prática comum, aos domingos, a instalação da barraca e a venda de comida no local, o que também representa uma pracialidade para o espaço.

**Figura 74: Feira da Yabás na Estrada do Portela.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 75: Imagem da Praça Paulo da Portela no domingo.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

| | | | Espaços Livres |
|---|---|---|---|
| | | | Espaços de Circulação |
| | | | Estrada do Portela (Feira das Yabás) |
| Atributos | Caracterização | Área | 1200m² |
| | | Entorno | Comercial / Residencial |
| | | Gestão | Pública com apropriação privada |
| | Acessibilidade | Acesso Físico | Sim. Via principal<br>Boa oferta de transporte público |
| | | Acesso Visual | Sim. Via principal |
| | | Protocolo | |
| | Paisagísticos | Conservação | Bom grau de tratamento e conservação |
| | | Mobiliário / estrutura | Gazebo<br>Bancos e mesas de concreto<br>Quiosques de comida<br>Palco de shows |
| | | Iluminação | Existente. Melhorada em dias de evento. |
| | | Monumento/Arte | Busto em homenagem ao sambista<br>Paulo da Portela na praça |
| | | Pavimentação | Cimentado / Asfalto |
| | | Vegetação | Moderada arborização apenas no trecho da praça |
| | Práticas sociais | Atividades | Apresentações de rodas de samba<br>Bate papo<br>Venda de bebidas e comidas |
| | Perceptivos | Sensação de segurança | Sim |
| | | Conforto Ambiental | Não. Muito Calor devido a ausência de arborização viária e falta de ventilação. |
| | Sócio-culturais | Apropriação | Moradores e visitantes |
| | | Memória | cultura afro-brasileira |
| | | Representação Artística | Apresentações musicais |
| | Representações | Objetivas | Fechamento da via ao tráfego de veículos<br>Barracas e placas<br>Palco de shows<br>Mesas e cadeiras de plástico |
| | | Subjetivas | Grafites |
| | Adaptabilidade | Horários | Sim |
| | | Público | Sim |
| | | Funções | Não |

**Tabela 16: Tabela dos atributos qualitativos da Estrada do Portela (Feira das Yabás).**
**Fonte:** Do autor, 2018.

### c) O Trem do samba (intervenção temporária)

O projeto "Trem do samba", que desde 1996 vai da estação terminal de trens Central do Brasil até Oswaldo Cruz **(Figura 76)** com música nos vagões, é também de autoria do sambista Marquinhos de Oswaldo Cruz. A ideia surgiu como forma de homenagear sambistas ícones da cidade como Paulo da Portela, refazendo o trajeto desses grandes nomes que faziam dos vagões do trem o seu palco. A homenagem acontece então anualmente no Dia Nacional do Samba (02 de dezembro). Segundo os organizadores, o evento reúne uma multidão de mais de 200 mil pessoas, que partem nos trens da Central **(Figura 77).** Na chegada em Osvaldo Cruz, **(Figura 78)** os vários grupos que se apresentam nos vagões se espalham para novas apresentações que acontecem nos arredores da estação de trem em palcos montados em praças e ruas ou simplesmente em bares próximos. Ao longo de toda a noite uma grande movimentação de pessoas acontece, na busca pelas atrações musicais espalhadas pelo bairro.

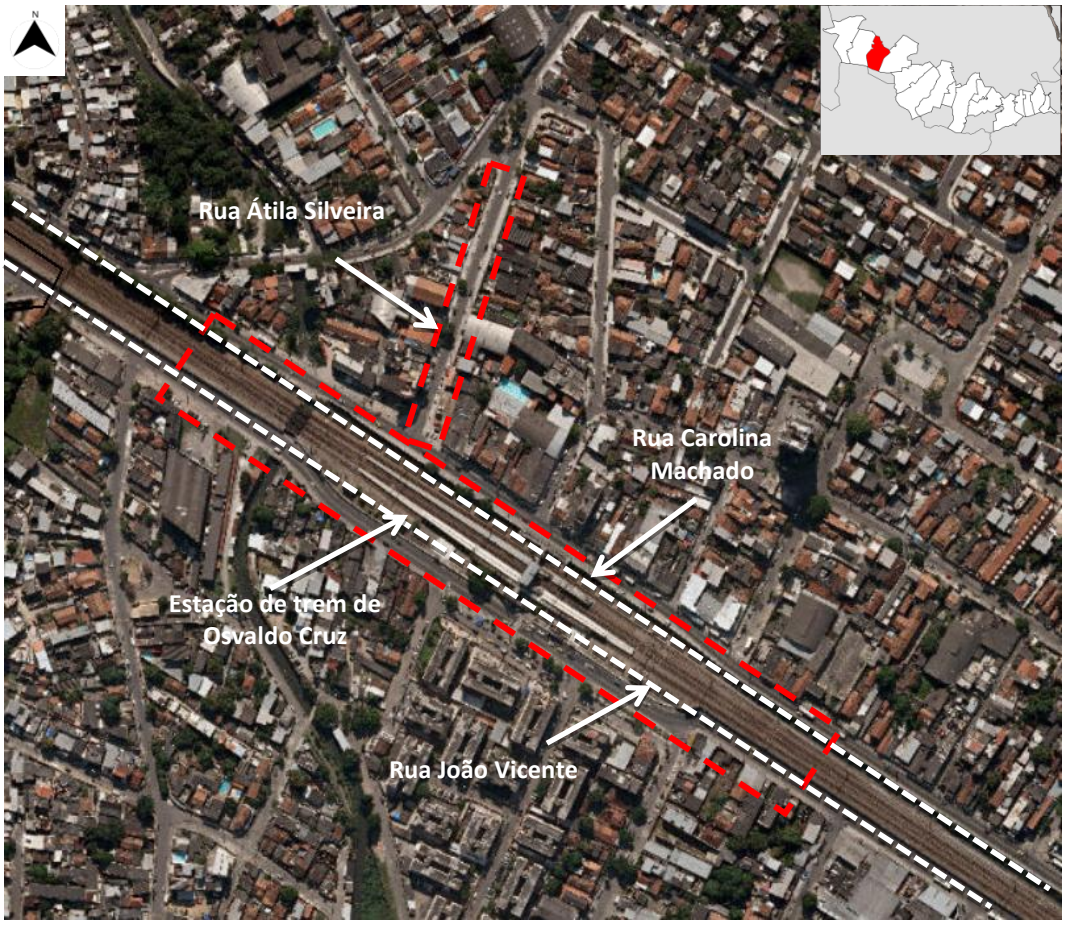



**Figura 76: Mapa de localização do evento, com destaque para o trecho interditado nas Ruas João Vicente, Carolina Machado e Átila da Silveira.**
**Fonte:** Marcação do autor, sobre base do Portal Geo Rio, 2018.

Muitas barracas de comidas se instalam pelas calçadas próximas à estação de trem e todo o comércio local mantém seu funcionamento. Toda a programação pode ser acompanhada por panfletos que são distribuídos na Central do Brasil e também através da pagina eletrônica do evento. As Ruas João Vicente e Carolina Machado, lindeiras à estação, são fechadas ao trânsito de veículos, assim como algumas ruas próximas de caráter local, como a Rua Átila da Silveira. Da mesma maneira que foi observado na Feira das Yabás, os moradores se apropriam das calçadas para usufruir do evento, porém não apenas como forma de lazer e ócio, mas como uma oportunidade de negócio. Em algumas residências, de maneira informal, barracas improvisadas nos quintais oferecem bebidas e comidas. A comida é preparada na própria cozinha da casa, ou em alguns casos em cozinhas adaptadas no quintal. Ainda é possível a utilização dos banheiros, mediante a compra de uma "ficha de acesso", que custa em média R$ 2.00. O valor é cobrado como forma de cobrir os gastos de manutenção do espaço, devido à sua grande utilização. A estrutura de banheiros químicos instalada em locais próximos à estação parece não ser suficiente para comportar o enorme público, que utiliza então a própria rua como banheiro. Muitos são repreendidos pelos olhares atentos dos moradores que zelam pela manutenção de seus espaços e logo se inicia uma discussão com os que desistem de esperar as grandes filas dos banheiros oficiais.

**Figura 77: Público no trem em direção à Osvaldo Cruz.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 78: Rua João Vicente em Osvaldo Cruz no Dia do Samba.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

Os dois eventos em questão registrados na pesquisa, mesmo considerados como intervenções temporárias, demonstram sua importância como indutores de ocupação do espaço público. Constituem marcos onde se fundamentam a imagem e o caráter particular do bairro de Osvaldo Cruz e arredores e sua forte ligação com a cultura afro-brasileira e o samba em particular, assim como destacam as relações de identidade e simbolismo do espaço público enquanto elemento carregado de história e enraizamento cívico.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | **Espaços Livres** |
| | | | **Espaços de Circulação** |
| | | | **Ruas João Vicente e Carolina Machado (Trem do Samba)** |
| **Atributos** | **Caracterização** | **Área** | 5100 m² |
| | | **Entorno** | Residencial |
| | | **Gestão** | Pública com apropriação privada |
| | **Acessibilidade** | **Acesso Físico** | Sim. Via principal<br>Boa oferta de transporte público |
| | | **Acesso Visual** | Sim. Via principal |
| | | **Protocolo** | |
| | **Paisagísticos** | **Conservação** | Bom grau de tratamento e conservação |
| | | **Mobiliário / estrutura** | Quiosques de comida<br>Palco de shows<br>Brinquedos infantis instalados no dia do evento |
| | | **Iluminação** | Existente. Melhorada no dia do evento. |
| | | **Monumento/Arte** | |
| | | **Pavimentação** | Cimentado / Asfalto |
| | | **Vegetação** | Não arborizado |
| | **Práticas sociais** | **Atividades** | Apresentações de rodas de samba<br>Bate papo<br>Venda de bebidas e comidas<br>Recreação infantil |
| | **Perceptivos** | **Sensação de segurança** | Sim |
| | | **Conforto Ambiental** | Moderado. Acentuado ruído produzido pelo público<br>e pelo tráfego em meia pista na Rua Carolina Machado |
| | **Sócio-culturais** | **Apropriação** | Moradores e visitantes |
| | | **Memória** | Homenagem ao samba.<br>Apresentação de bandas tradicionais do bairro |
| | | **Representação Artística** | Apresentações musicais |
| | **Representações** | **Objetivas** | Fechamento de algumas vias ao tráfego de veículos<br>Barracas e placas<br>Palco de shows<br>Mesas e cadeiras de plástico |
| | | **Subjetivas** | Pinturas nos muros do entorno |
| | **Adaptabilidade** | **Horários** | Não |
| | | **Público** | Sim |
| | | **Funções** | Não |

**Tabela 17: Tabela dos atributos qualitativos das Ruas João Vicente e Carolina Machado (Trem do Samba).**
**Fonte:** Do autor, 2018.

**d) A ciclovia improvisada**

Inaugurado na década de 1940, o Hospital Psiquiátrico do Engenho de Dentro, atual Instituto Nise da Silveira, abriu suas portas para receber os pacientes com doenças mentais que eram transferidos do então superlotado Hospício Pedro II. Em uma área com mais de 80.000m², conformado pela quadra entre as Ruas Dr. Leal, Bernardo, Ramiro Magalhães e Dois de Fevereiro **(Figura 79),** o espaço sofreu desmembramentos, e atualmente, além da área destinada ao hospital, também comporta um edifício escolar, uma unidade de saúde (UPA – Unidade de Pronto Atendimento) e alguns edifícios de administração municipal. Toda a extensão do complexo é cercada ora por trechos de muros altos, ora por gradis de ferro e são poucos os acessos ao interior da quadra para pedestres e veículos. Por esse motivo, segundo informações obtidas com frequentadores do local, sempre foi comum por parte dos moradores do entorno a utilização das calçadas lindeiras ao complexo, para a prática de caminhadas e corrida (apesar da estreita largura), tendo em vista as poucas interrupções no percurso e a não necessidade de cruzamento de vias.

**Figura 79: Ciclovia no entorno do Instituto Municipal Nise da Silveira.**
**Fonte:** Marcação do autor sobre imagem do Google Earth, 2017.

Mesmo sem a possibilidade de alargamento da faixa de calçada, porém considerando o frequente uso do espaço como ciclovia, em 2012 o poder público realizou obras no local, para a melhoria da iluminação viária e adaptação do passeio, demarcando no piso uma faixa de ciclovia, e instalando balizadores de proteção para os pedestres **(Figura 80).** Apesar de sua reduzida largura, logicamente por ser um espaço adaptado, a ciclovia é altamente utilizada nas primeiras horas do dia e no início da noite. Durante a noite, em alguns determinados trechos, a vegetação existente representada em sua maioria por árvores de grande porte acaba por impedir uma boa iluminação no local o que causa uma sensação de insegurança por parte dos frequentadores, que evitam por vezes realizar o percurso completo na quadra. Ainda durante a noite, o trecho de ciclovia na Rua Bernardo é evitado por parte dos usuários, pois é a via de menor fluxo de pedestres e veículos, e onde por vezes, segundo informações, ocorrem assaltos.

**Figura 80: Ciclovia no entorno do Instituto Municipal Nise da Silveira.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | **Espaços Livres** |
| | | | **Espaços de Circulação** |
| | | | **Ciclovia (Nise da Silveira)** |
| **Atributos** | **Caracterização** | **Área** | 3200 m² |
| | | **Entorno** | Residencial |
| | | **Gestão** | Pública |
| | **Acessibilidade** | **Acesso Físico** | Moderado. Próximo as vias locais<br>Moderada oferta de transporte público |
| | | **Acesso Visual** | Sim. Próximo as vias locais |
| | | **Protocolo** | |
| | **Paisagísticos** | **Conservação** | Moderado grau de tratamento e conservação<br>Pintura da ciclovia necessita melhorias |
| | | **Mobiliário / estrutura** | Balizadores de proteção |
| | | **Iluminação** | Existente. Alguns postes de iluminação da via apagados |
| | | **Monumento/Arte** | |
| | | **Pavimentação** | Cimentado |
| | | **Vegetação** | Arborizado |
| | **Práticas sociais** | **Atividades** | Caminhada<br>Corrida<br>Bicileta<br>Patins |
| | **Perceptivos** | **Sensação de segurança** | Moderada. Inseguro a noite |
| | | **Conforto Ambiental** | Moderado. Acentuado ruído produzido pelo tráfego de veículos na Rua 2 de Fevereiro |
| | **Sócio-culturais** | **Apropriação** | Moradores locais |
| | | **Memória** | |
| | | **Representação Artística** | Grafites nos muros do hospital |
| | **Representações** | **Objetivas** | Balizadores de proteção<br>Placas e pinturas de sinalização |
| | | **Subjetivas** | |
| | **Adaptabilidade** | **Horários** | Não |
| | | **Público** | Sim |
| | | **Funções** | Não |

**Tabela 18: Tabela dos atributos qualitativos da Ciclovia Nise da Silveira.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

### e) Ruas de Lazer

As ruas de lazer são representadas por logradouros fechados ao trânsito de veículos aos domingos e feriados, sendo prática comum em diversas cidades brasileiras. Em geral existem para suprir a demanda existente de espaços destinados ao lazer e são implantadas em sua maioria pela mobilização e engajamento da comunidade local. No Rio de Janeiro, o Decreto nº 29.881, de 18 de setembro de 2008, regulamenta que é responsabilidade das subprefeituras dar a autorização para a criação das ruas de lazer (**Quadro 05**):

**DECRETO nº 29.881, de 18 de setembro de 2008**

**Art. 48. Os eventos culturais, festivos, artísticos, musicais, esportivos, recreativos, expositivos, promocionais, científicos e similares, bem como espetáculos, encontros, reuniões e aglomerações de qualquer natureza programados em áreas públicas dependem de autorização prévia para serem realizados.**

**Art. 49. A autorização de eventos compete**:

- **às Coordenadorias das Áreas de Planejamento (Subprefeituras), em caso de**:

a) procissões e demais eventos exclusivamente religiosos;

b) desfile de blocos carnavalescos;

c) celebrações e demais eventos sociais destinados unicamente à confraternização e à interação social;

d) filmagens que acarretem obstrução de calçadas ou logradouros, interferindo na livre circulação de pedestres ou veículos;

e) **interdição de logradouros para a criação de áreas de lazer comunitárias.**

**Quadro 05: Trecho extraído do Decreto nº 29.881.**
**Fonte:** http://www.rio.rj.gov.br. Acessado em 10/02/2018.

Já a Resolução de nº 1855/SMTR de 22 de janeiro 2009 estabelece as normas para a concessão de autorização para interdição das vias visando sua utilização como área de lazer. Ainda sobre a fiscalização desse espaço, vigora o Projeto de lei Nº 288 de 2009 que estipula que os logradouros cuja interdição foi autorizada pelo Poder Público Municipal para utilização como área de lazer, deverão ser vistoriados anualmente para a renovação desta autorização.

Como exemplos antagônicos citam-se as Ruas Dias da Cruz no Bairro do Meier e a Rua Lino Fonseca em Osvaldo Cruz; em ambos os casos trechos específicos das ruas são interrompidos ao tráfego de veículos aos domingos e feriados.

A **Rua Dias da Cruz** é uma das principais vias no Meier e que concentra grande parte do polo comercial do bairro **(Figura 81).** É uma importante via de ligação dos bairros na Zona Norte

com a região central da cidade, por esse motivo comporta um grande número de linhas de ônibus, que cruzam praticamente toda sua extensão **(Figura 82).**

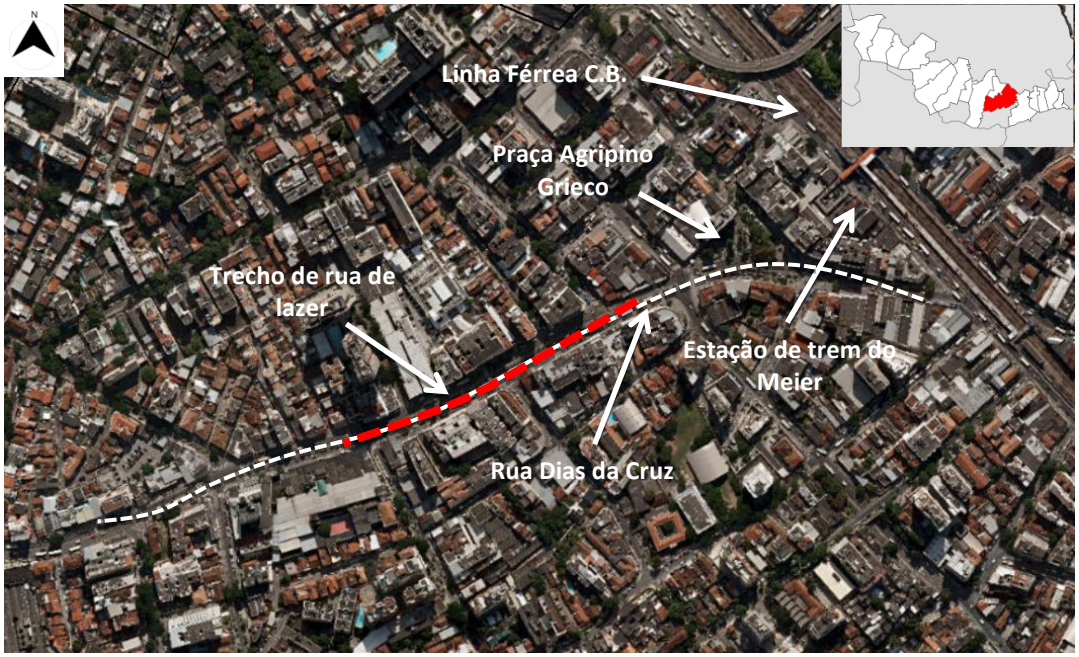



**Figura 81: Trecho da Rua Dias da Cruz, no Meier, com destaque de trecho interrompido para rua de lazer.**
**Fonte:** Marcação do autor, sobre base do Portal GeoRio, 2018.

A maioria das edificações lindeiras à via são comerciais e mantém seu funcionamento nos finais de semana e feriados. Há ainda forte presença do comércio ambulante que compartilha a utilização das calçadas como os transeuntes e oferecem produtos diversos como vestimentas e acessórios, equipamentos eletrônicos e comidas e bebidas **(Figura 83).** Importantes marcos referenciais também se situam ali: um shopping, um centro cultural, restaurantes, pizzarias e padarias que, mesmo aos finais de semana e feriados, mantêm seu funcionamento.

Já aos domingos e feriados, a via tem o fluxo de veículos interrompido, em suas quatro faixas, no trecho entre as Ruas Manoela Barbosa e Magalhães Couto e se transforma em uma grande área de lazer **(Figuras 84 e 85).** Brinquedos infantis infláveis são montados ao longo da rua e fazem a alegria do público infantil. Crianças de maior faixa etária aproveitam o trecho de asfalto para andar de bicicleta, skate e patins. Adultos utilizam a via para a prática de caminhadas e corrida.

**Figura 82: Tráfego na Rua Dias da Cruz em dia de semana.**
**Fonte:** Google Maps, 2018

**Figura 83: Comércio ambulante na Rua Dias da Cruz.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 84: Rua Dias da Cruz em dia de lazer.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

**Figura 85: Rua Dias da Cruz em dia de lazer.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

| | | | Espaços Livres |
|---|---|---|---|
| | | | Espaços de Circulação |
| | | | Rua Dias da Cruz (Rua de lazer) |
| Atributos | Caracterização | Área | 3300 m² |
| | | Entorno | Comercial |
| | | Gestão | Pública com apropriação privada |
| | Acessibilidade | Acesso Físico | Sim. Via principal<br>Boa oferta de transporte público |
| | | Acesso Visual | Sim. Via principal |
| | | Protocolo | Horário de funcionamento da rua de lazer |
| | Paisagísticos | Conservação | Bom grau de tratamento e conservação |
| | | Mobiliário / estrutura | Brinquedos infantis instalados nos dias de fechamento da via<br>Mesas e cadeiras de plástico do comercio informal |
| | | Iluminação | Existente. Da via pública. |
| | | Monumento/Arte | |
| | | Pavimentação | Cimentado / Asfalto |
| | | Vegetação | Deficiente. Arborização esparsa em poucos trechos da via |
| | Práticas sociais | Atividades | Caminhada<br>Corrida<br>Bicicleta<br>Skate<br>Patins<br>Brincadeiras infantis<br>Futebol<br>Bate papo<br>Oferta de comida e bebida de bares, restaurantes, padarias e comércio informal |
| | Perceptivos | Sensação de segurança | Sim. Presença de policiamento no local. |
| | | Conforto Ambiental | Sim. Grandes áreas de sombra proporcionadas pelos edifícios do entorno. Boa ventilação.<br>Conforto acústico. |
| | Sócio-culturais | Apropriação | Moradores locais e de bairros vizinhos |
| | | Memória | |
| | | Representação Artística | |
| | Representações | Objetivas | Placas de rua de lazer nos postes |
| | | Subjetivas | Cones e correntes em vias de acesso à Rua |
| | Adaptabilidade | Horários | Não |
| | | Público | Sim |
| | | Funções | Sim |

**Tabela 19: Tabela dos atributos qualitativos da Rua Dias da Cruz.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

Como o exemplo da subutilização da rua de lazer, cita-se a **Rua Lino Fonseca**, em Osvaldo Cruz **(Figura 86).** A rua é conformada por um entorno essencialmente de edificações residenciais unifamiliares de até três pavimentos e considerável faixa de passeio em ambos os lados da via. Durante a semana o movimento restringe-se ao fluxo de moradores locais. Aos domingos e feriados, segundo dados da CET-RIO, o trecho entre as Ruas América Soares e Antônieta é fechado ao tráfego de veículos, porém em visita ao local constatou-se um prolongamento do fechamento até a Rua João Vicente.

Durante o período de observação no local, as únicas atividades registradas foram a de um morador que aproveitava o espaço da rua para lavar seu veículo e a passagem de alguns moradores que cruzavam a via a pé em direção a Rua João Vicente **(Figura 87).** Pela observação em campo percebe-se que as atividades e a apropriação da Rua Lino Fonseca parecem as mesmas do que em dias de semana habituais **(Figura 88).**

**Figura 86: Rua Lino Fonseca, em Osvaldo Cruz, com destaque de trecho interrompido para rua de lazer.**
**Fonte:** Marcação do autor, sobre base do Portal GeoRio, 2018.

**Figura 87: Rua Lino Fonseca em dia lazer.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

**Figura 88: Rua Lino Fonseca em dia de semana.**
**Fonte:** Google Maps, 2018**.**

| | | | Espaços Livres |
|---|---|---|---|
| | | | Espaços de Circulação |
| | | | Rua Lino Fonseca (Rua de lazer) |
| Atributos | Caracterização | Área | 2800m² |
| | | Entorno | Residencial |
| | | Gestão | Pública com apropriação privada |
| | Acessibilidade | Acesso Físico | Moderado. Próximo as vias locais<br>Moderada oferta de transporte público |
| | | Acesso Visual | Sim. Próximo as vias locais |
| | | Protocolo | Horário de funcionamento da rua de lazer |
| | Paisagísticos | Conservação | Moderado. Grau de tratamento e conservação.<br>Lixo na rua. |
| | | Mobiliário / estrutura | |
| | | Iluminação | Existente. Da via pública. |
| | | Monumento/Arte | |
| | | Pavimentação | Cimentado / Asfalto |
| | | Vegetação | Não arborizado |
| | Práticas sociais | Atividades | |
| | Perceptivos | Sensação de segurança | Sim. Via local de pouca movimentação. |
| | | Conforto Ambiental | Não. Acentuado ruído produzido pelos trens e<br>pelo tráfego da Rua João Vicente.<br>Falta de sombreamento. |
| | Sócio-culturais | Apropriação | Moradores locais. |
| | | Memória | |
| | | Representação Artística | |
| | Representações | Objetivas | Placas de rua de lazer nos postes |
| | | Subjetivas | Cones e correntes em vias de acesso à Rua |
| | Adaptabilidade | Horários | Não |
| | | Público | Não |
| | | Funções | Não |

**Tabela 20: Tabela dos atributos qualitativos da Rua Lino da Fonseca.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

Como preconiza a resolução, todo e qualquer solicitação de licenciamento das ruas de lazer na Cidade do Rio de Janeiro fica a cargo da CET-RIO (Companhia de Engenharia de Tráfego), órgão vinculado à Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. A pesquisa buscou junto ao órgão competente as informações pertinentes às ruas de lazer na Área de Planejamento 3 (AP3), porém infelizmente não existe ainda uma base de dados atualizada que identifique a situação real de todas as ruas de lazer, o que evidencia o não cumprimento na íntegra das diretrizes de regulação expostas no Projeto de lei Nº 288, ou a ineficiência na atualização de base cadastral. Foi possível apenas obter a listagem das concessões emitidas para a interdição das ruas dentro do recorte analisado, não

sendo possível, portanto, atestar que todas estejam vigorando. A partir dessa listagem foi possível obter o quantitativo de concessões por bairros avaliados **(Gráfico 10),** assim como a espacialização dessas concessões através da demarcação das ruas de lazer **(Mapa 21).** Das 192 ruas que são ou já foram espaços de lazer, quase 50% se concentra na região oeste da área de estudo, nos bairros de Marechal Hermes, Bento Ribeiro e Osvaldo Cruz.

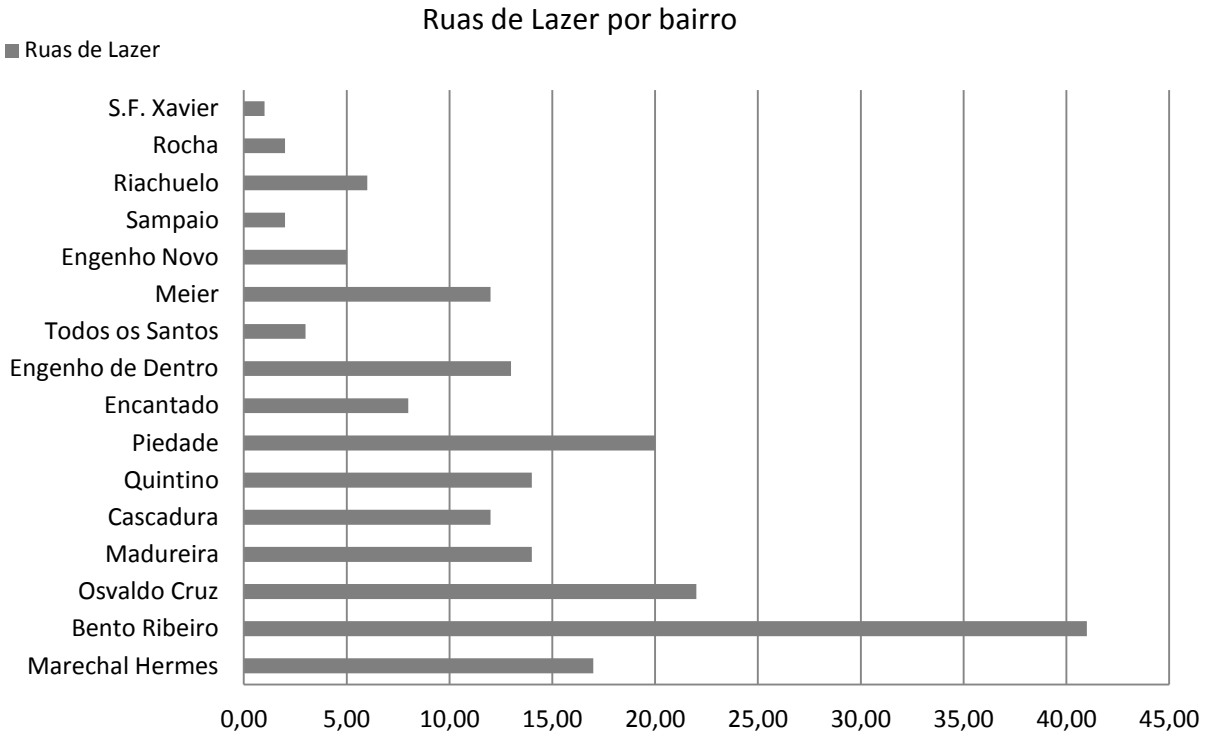
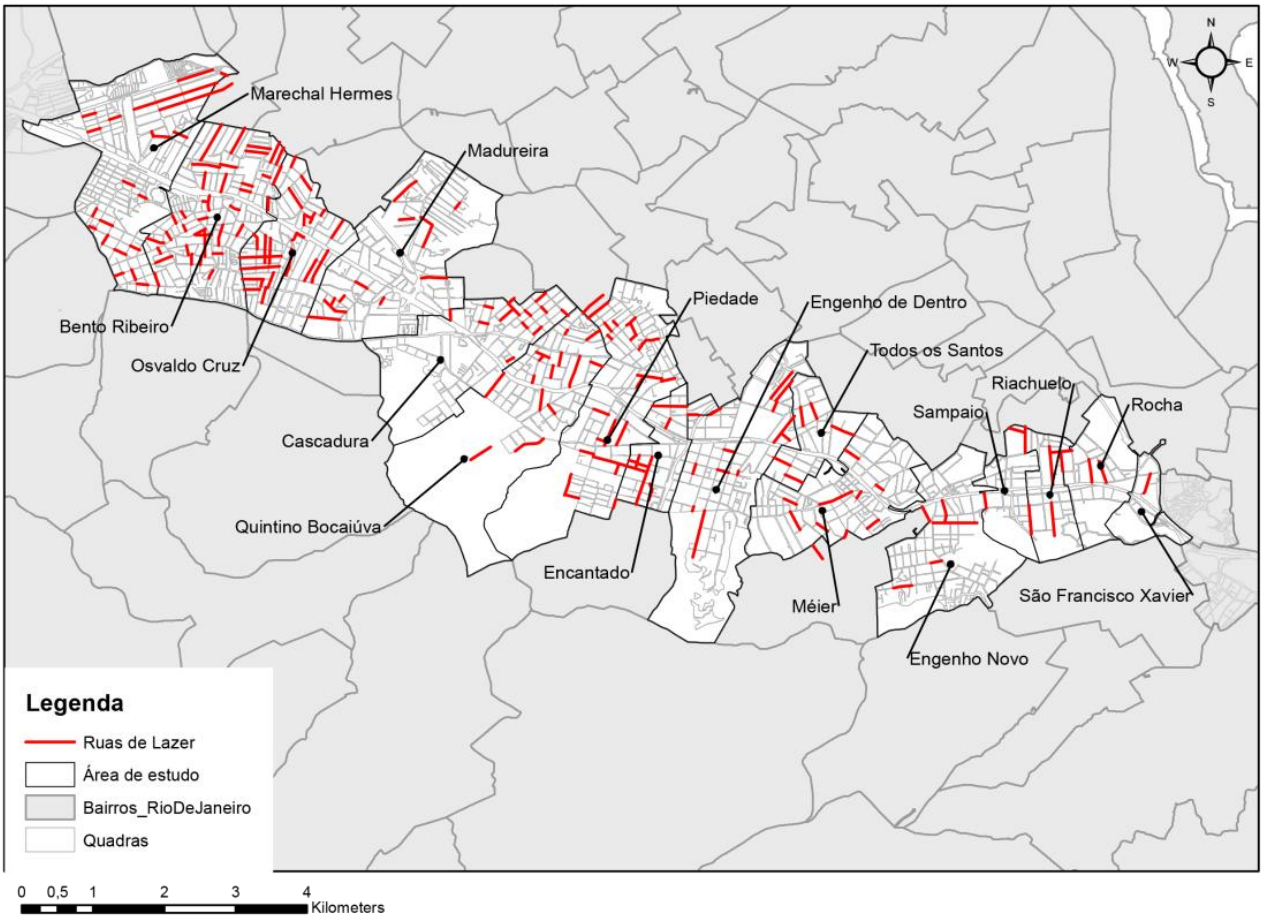



**Gráfico 10: Quantitativo de ruas de lazer por bairros analisados.**
**Fonte:** Do autor, 2017 a partir das informações da CET-RIO, 2018.




**Mapa 21: Espacialização das ruas de lazer.**
**Fonte:** Mapa elaborado pelo autor, sobre base do Portal GeoRio e informações da CET-RIO, 2017.

### f) Esquinas alongadas

Levando-se em consideração a conformação do tecido urbano do subúrbio e a ausência, em tempos passados, de planos reguladores e conformadores desse espaço, em alguns bairros suburbanos, o traçado das vias e a disposição de suas quadras são capazes de criar espaços de transição entre diversas tipologias da malha urbana **(Figura 89)**. É nesse contexto que surgem as "esquinas alongadas". Termo criado na pesquisa para tais locais bem peculiares e característicos do subúrbio e que são dotados de pracialidade. Nas observações em campo, foi possível identificar uma repetição de padrão que extrapola as fronteiras de bairro e que configura o cenário desses espaços **(Figuras 90 à 92)**: uma edificação comercial de esquina, em geral um bar, boteco, padaria ou pequeno armazém, uma banca de jornal instalada na calçada, por vezes barracas de vendedores informais e um conjunto de mesas e bancos pré-fabricados de concreto de certo instalados pelo poder público nesses locais.

Os frequentadores em sua maioria são idosos, que despedem ali um longo tempo de permanência. Em grande maioria, homens se reúnem entre amigos e conhecidos de bairro para

degustar uma cerveja, bater papo ou participar de jogos de cartas e se utilizam tanto do mobiliário fixo existente quanto de mesas e cadeiras de plástico, que avançam sobre as áreas de calçada.

A frequência feminina é baixa, e pode ser observada apenas em certas comemorações familiares ou entre amigos de vizinhança, onde um churrasco é preparado ali mesmo na calçada. Todo o aparato é trazido pelos usuários e a oferta das bebidas fica por conta do estabelecimento. Nessas ocasiões festivas crianças também se apropriam da área de calçada para diversas brincadeiras, e por vezes até equipamentos são instalados para garantir a diversão do público infantil.

São espaços que podem ser considerados de fato a extensão das residências de quem os frequenta. Existem nesses locais códigos culturais para sua apropriação e a rua parece que se "fecha", como descrevem Carlos Nelson e Arno Vogel, quando tratam do sentido particular e restrito dos usos que são levados à rua (SANTOS, Carlos Nelson F. dos; VOGEL, Arno. 1981). Nas reuniões festivas, mesmo sem haver convite, vizinhos tem o aval dos idealizadores para participar, assim como alguns funcionários dos estabelecimentos vizinhos. Já um "estranho" observador dos acontecimentos ali é posto rapidamente sob os olhares desconfiados e atentos de todos, ou até mesmo em casos mais extremos é questionado sobre sua presença no local.

**Figura 89: Exemplo de configuração de esquina alongada em Bento Ribeiro.**
**Fonte:** Marcação do autor sobre base GeoRio.

**Figura 90: Apropriação e usos em esquina alongada no Bairro de bento Ribeiro.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

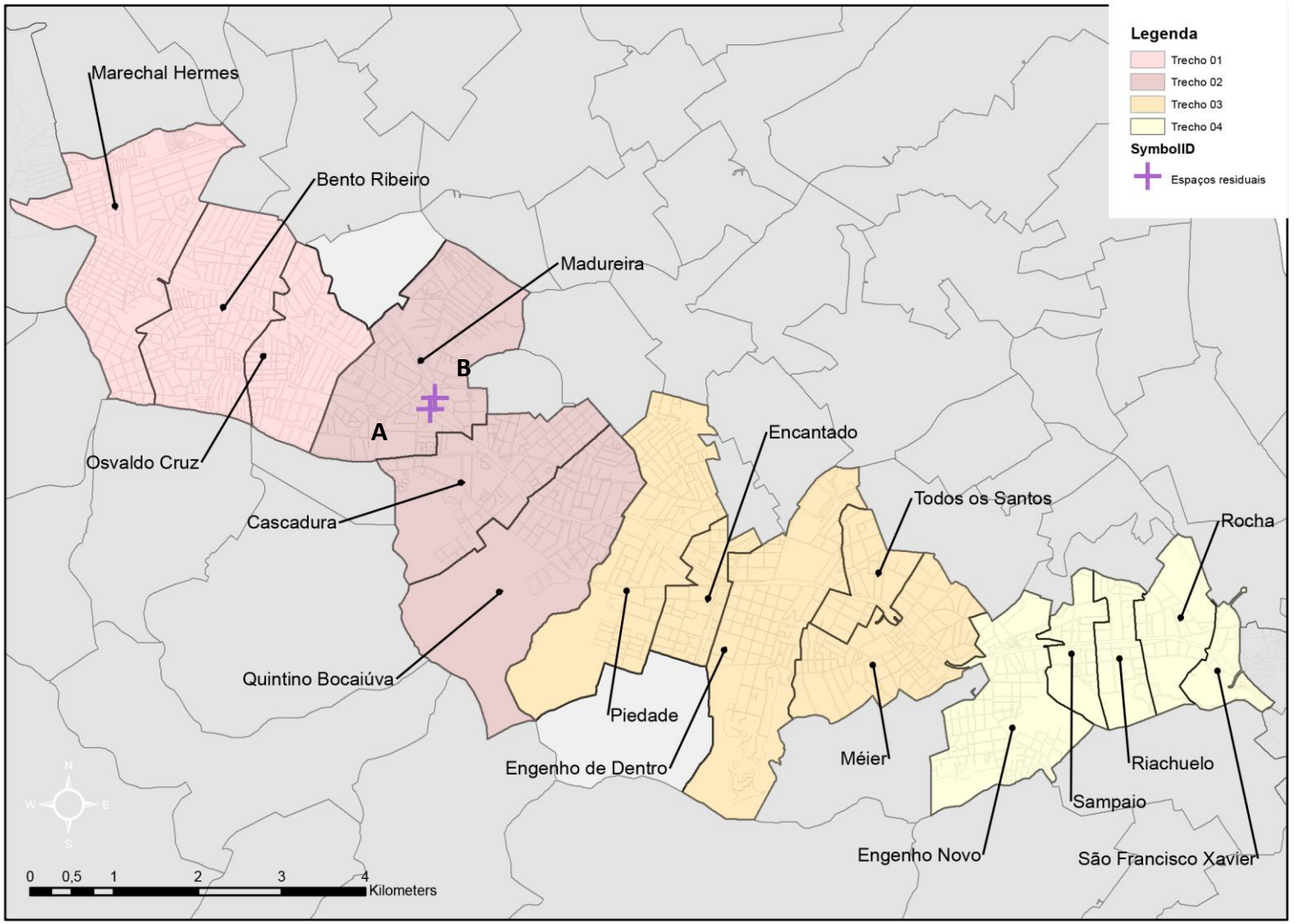
**Figura 91: Apropriação e usos em esquina alongada no Bairro do Encantado.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 92: Apropriação e usos em esquina alongada no Bairro de Piedade.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

| | | | Espaços Livres |
|---|---|---|---|
| | | | Espaços de Circulação |
| | | | Esquinas Alongadas |
| Atributos | Caracterização | Área | 300 - 500m² |
| | | Entorno | Residencial |
| | | Gestão | Pública com apropriação privada |
| | Acessibilidade | Acesso Físico | Moderado. Próximo as vias locais<br>Moderada oferta de transporte público |
| | | Acesso Visual | Sim. Próximo as vias locais |
| | | Protocolo | Moradores e conhecidos são bem aceitos |
| | Paisagísticos | Conservação | Boa.<br>Em geral mantido pelo estabelecimento comercial |
| | | Mobiliário / estrutura | Mesas e cadeiras de plástico<br>Balizadores de proteção<br>Banca de jornal e revistas |
| | | Iluminação | Existente. Iluminação da via pública<br>Iluminação do estabelecimento comercial |
| | | Monumento/Arte | Imagens e estátuas de santos |
| | | Pavimentação | Cimentado |
| | | Vegetação | Existente na via publica<br>Vasos de plantas instalados na calçada |
| | Práticas sociais | Atividades | Bate papo<br>Carteado<br>Sinuca<br>Jogos de Azar<br>Churrasco<br>Comemorações entre amigos e familiares<br>Assistir TV<br>Oferta de comida e bebida |
| | Perceptivos | Sensação de segurança | Sim |
| | | Conforto Ambiental | Moderada. Boa área de sombreamento proportcionada<br>por marquizes e toldos.<br>Acentuado ruído produzido pelo tráfego de veículos |
| | Sócio-culturais | Apropriação | Antigos moradores locais |
| | | Memória | Fotografias de antigos moradores e eventos<br>ocorridos no local. |
| | | Representação Artística | Rodas de pagode<br>Karaokê |
| | Representações | Objetivas | Mesas e cadeiras na calçada<br>Placas de anúncios |
| | | Subjetivas | Toldos<br>caixas de cervejas vazias na calçada<br>Fradinhos e Balizadores |
| | Adaptabilidade | Horários | Sim |
| | | Público | Não |
| | | Funções | Sim |

**Tabela 21: Tabela dos atributos qualitativos das Esquinas Alongadas.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

### 3.3. Espaços Residuais




A – Espaço Cultural Rio Charme
B – CUFA

**Mapa 22: Espaços residuais identificados na pesquisa.**
**Fonte:** Mapa elaborado pelo autor base do Portal GeoRio, 2018.

### a) Debaixo do viaduto

Madureira é considerado um dos bairros mais simbólicos do Rio de Janeiro. O Bairro é cortado por duas linhas férreas (E.F.C.B. e Linha Auxiliar) e também por importantes eixos viários como a Avenidas Ministro Edgar Romero e Ernani Cardoso, Ruas João Vicente, e Carolina Machado, responsáveis pela conexão de vários bairros da Zona Norte, Zona Oeste e da Baixada Fluminense **(Figura 93).**

**Figura 93: Trecho do bairro de Madureira.**
**Fonte:** Marcação do autor sobre base do Portal GeoRio, 2018.

Por sua localização, se apresenta como um dos principais sub-centros, sendo o segundo maior centro comercial e o quinto maior centro financeiro da Cidade. Madureira também se destaca principalmente no campo cultural. A forte relação com as escolas de samba ali existentes (Portela e Império Serrano) tornaram o Bairro um dos principais redutos da boemia e do samba na cidade. Para além do samba outros movimentos também tem seu espaço no Bairro. Atualmente um dos principais espaços de lazer situa-se em um espaço residual abaixo do viaduto Negrão de Lima, conhecido popularmente como Viaduto de Madureira.

O Viaduto foi construído na década de 1960 como parte integrante das intervenções viárias necessárias para a conexão com importantes vias então inauguradas como a Avenida Brasil. Sua

implantação fez surgir então uma área residual e ociosa abaixo de seu trecho elevado. Para essa área, em anos seguintes, foi proposta a implantação de uma praça: a Praça Vice Almirante Nelson Gomes Fernandes, conhecida também como Praça das Mães **(Figura 94)** já que no local foi instalada a estátua "Mãe". Feita em argamassa pelo artista plástico Rui Leal, a escultura foi doada pela Associação Comercial de Madureira em 1968 e foi o primeiro monumento do Rio dedicado à figura da mulher e seu filho.

O espaço sofreu uma série de intervenções como as realizadas nos programas Rio-Cidade em 1996, implantados pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro e que propiciaram intervenções em espaços públicos da região central da Cidade e de diversos sub-centros.

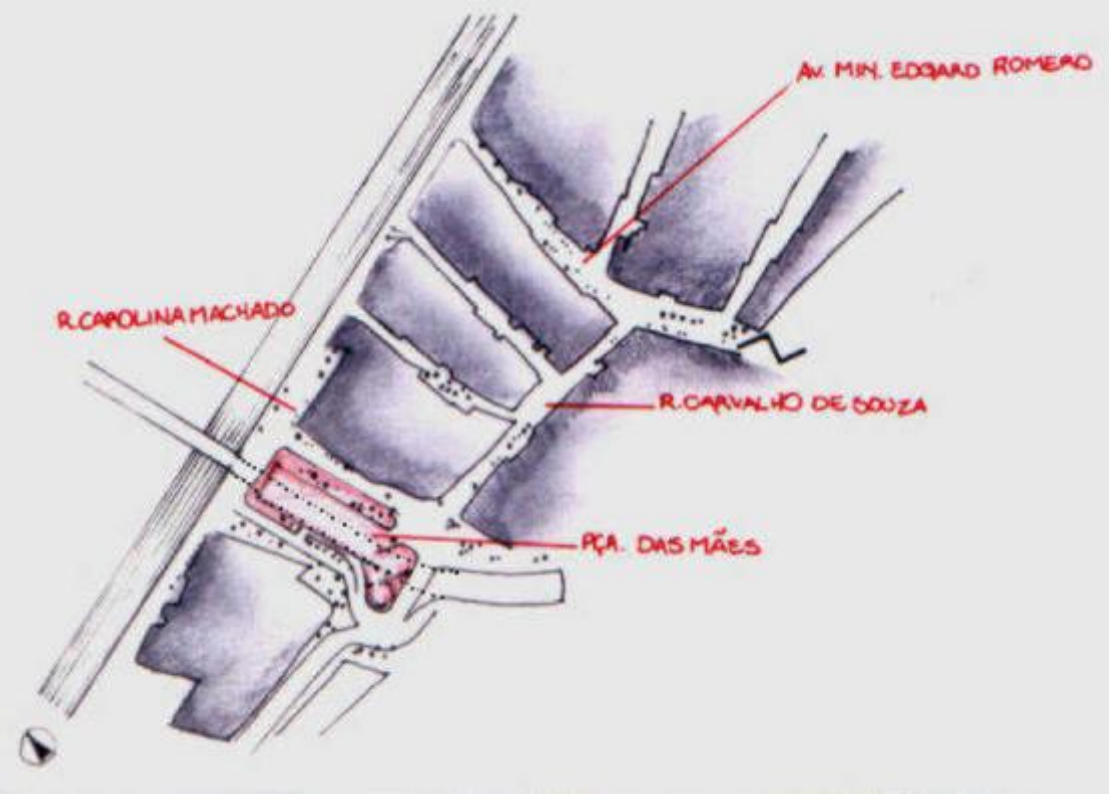



**Figura 94: Inserção urbana na Praça das Mães.**
**Fonte:** QUEIROGA, 2001.

Como parte integrante das intervenções do Programa Rio-Cidade (fase 1 – 1993 a 1996), coube à Madureira o projeto elaborado pela Coopera Ativa - Cooperativa de Profissionais do Habitat do Rio de Janeiro Ltda. O projeto de intervenção para um conjunto de quadras entre a praça e a Avenida Edgar Romero, que foi concebido em 1994 e implantado em 1996 (QUEIROGA, 2001). O local foi alvo de estudos de Eugênio Queiroga em sua tese de doutorado defendida em 2001, onde o autor descreveu detalhadamente o espaço até então existente.

> A praça tem sua estruturação formal vinculada ao viaduto. A Praça das Mães é bastante fragmentada, dividida em ilhas e calçadas por vezes alargadas, com o perímetro definido em função do sistema viário. A área mais ampla é a que possui forma mais próxima a de uma praça. Mesmo esta apresenta quatro sub-áreas bastante distintas, em função da relação de ambiente que estabelece com o viaduto: área sob o viaduto destinada a estacionamento, área sob o viaduto destinada ao convívio, área descoberta mais ampla a sudoeste do viaduto e, por fim, a estreita faixa de área livre que envolve o viaduto a nordeste e a leste. A área de estacionamento, em dois níveis, tem capacidade para duzentos veículos. A área sob o viaduto destinada ao convívio se integra enquanto linguagem e acessibilidade a área livre mais ampla a sudoeste. Ambas são estruturadas a partir de pisos em cotas diferenciadas procurando criar estares (sobretudo na área livre) e espaços de múltiplo uso (sobretudo na área sob o viaduto). A quarta área é apenas uma borda verde linear de transição entre o viaduto e o sistema viário circundante. (QUEIROGA, 2001. P, 207-208)

Algumas questões projetuais foram identificadas por Queiroga em sua análise da área, como o uso de cores fortes e vegetação, que segundo o mesmo não foram capazes de atenuar os impactos negativos causados pela forte presença do viaduto e pelas vias de alto fluxo de veículos que circundam a praça. Na época o espaço destinado ao convívio era envolvido por gradil de ferro, em uma tentativa de garantir maior segurança ao local, solução que segundo o autor, se revelou tão fácil quanto ineficiente. Também foi identificada a privatização do espaço público de convívio pela presença marcante de usuários de drogas que principalmente à noite ocupavam o local **(Figura 95).**

**Figura 95: Imagens Praça das Mães.**
**Fonte:** A. Faccin, 1999 *in* QUEIROGA, 2001.

Ao que parece o projeto e a implantação do conjunto praça/estacionamento se mostrou ineficaz na tentativa de qualificação e valorização do espaço residual criado pela construção do Viaduto. Porém a partir do ano 2000, novos usos transformaram o local antes depreciado e marginalizado em um polo de cultura e lazer para o bairro. No mesmo ano foi inaugurado o **Espaço Cultural Rio Charme**, em terreno também utilizado como estacionamento, no lado oposto da Rua Carvalho de Souza. O projeto é fruto de um bloco carnavalesco fundado nos anos 1990 e que se reunia justamente debaixo do viaduto Negrão de Lima. Nesse mesmo espaço ainda nos anos 1990, acontecia o "Charme na Rua": uma festa noturna, aos sábados, embalada ao som do hip hop de Djs convidados. Atualmente, o espaço é conhecido como um centro de concentração popular, responsável pela difusão da cultura negra no Rio de Janeiro, promovendo festas e oficinas de música e danças. Em 2013, através de decreto publicado no Diário Oficial, o prefeito do Rio Eduardo Paes autorizou oficialmente o uso da área pelo Espaço Cultural, que foi cercado e sofreu obras de melhorias, como a instalação de banheiros e áreas de apoio **(Figuras 96 à 98).**

**Figura 96: Espaço Cultural Rio Charme.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 97: Espaço Cultural Rio Charme.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 98: Baile de Charme aos sábados.**
**Fonte:** Luã Marinatto, 2013.

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | **Espaços Livres** |
| | | | **Espeços Residuais** |
| | | | **Baile Charme** |
| **Atributos** | **Caracterização** | **Área** | 1500 m² |
| | | **Entorno** | Comercial |
| | | **Gestão** | Organização Social / Pública |
| | **Acessibilidade** | **Acesso Físico** | Sim. Próximo a vias principais<br>Boa oferta de transporte público |
| | | **Acesso Visual** | Não. Acesso visual dificultado pelo viaduto |
| | | **Protocolo** | Portão de Acesso / horário de funcionamento |
| | **Paisagísticos** | **Conservação** | Bom grau de tratamento e conservação |
| | | **Mobiliário / estrutura** | Área para danças e eventos<br>Banheiros<br>Mesas e cadeiras de plástico em<br>dias de eventos |
| | | **Iluminação** | Existente |
| | | **Monumento/Arte** | |
| | | **Pavimentação** | Cimentado |
| | | **Vegetação** | Não arborizado |
| | **Práticas sociais** | **Atividades** | Oficinas de dança<br>Festas e Apresentações musicais<br>Oferta de bebida |
| | **Perceptivos** | **Sensação de segurança** | Sim |
| | | **Conforto Ambiental** | Moderado. Beneficiado pelo viaduto<br>Carência de luminosidade em algumas áreas |
| | **Sócio-culturais** | **Apropriação** | Jovens e adultos.<br>Frequentadores dos eventos |
| | | **Memória** | cultura afro-brasileira |
| | | **Representação Artística** | Apresentações musicais e de dança |
| | **Representações** | **Objetivas** | Pinturas nos muros de cercamento<br>Placa na entrada |
| | | **Subjetivas** | Grafites |
| | **Adaptabilidade** | **Horários** | Sim |
| | | **Público** | Não |
| | | **Funções** | Não |

**Tabela 22: Tabela dos atributos qualitativos do Espaço Cultural Rio Charme.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

Também abaixo do viaduto, foi inaugurada em 2015 a nova sede da **CUFA** (Central Única das Favelas): uma organização brasileira criada a partir da união entre jovens de várias favelas, principalmente negros, e que atua nos âmbitos político, social, esportivo e cultural. A CUFA promove atividades nas áreas da educação, lazer, esportes, cultura e cidadania, além de distribuir e veicular a cultura hip hop através de vários meios, como publicações, discos, vídeos, programas de rádio, shows, concursos, festivais de música, cinema, oficinas de arte, exposições, debates e seminários. O espaço, antes ocupado pela praça e por uma área de estacionamento, possui uma área total de mais de 2.500m² e conta com uma estrutura de quadra poliesportiva, espaço para shows musicais, salas de aulas, refeitório e um setor administrativo. No local são desenvolvidas oficinas de basquete, dança, grafite, teatro, aulas de inglês, dança afro, curso de modelo de passarela e diversas outras atividades culturais e esportivas **(Figuras 99 à 101).**

**Figura 99: Sede da CUFA.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 100: Sede da CUFA.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 101: Sede da CUFA.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

| | | | Espaços Livres<br>Espeços Residuais<br>CUFA |
|---|---|---|---|
| Atributos | Caracterização | Área | 2000 m² |
| | | Entorno | Comercial |
| | | Gestão | Organização Social / Pública / Fundo privado |
| | Acessibilidade | Acesso Físico | Sim. Próximo a vias principais<br>Boa oferta de transporte público |
| | | Acesso Visual | Não. Acesso visual dificultado pelo viaduto |
| | | Protocolo | Portão de Acesso / horário de funcionamento |
| | Paisagísticos | Conservação | Excelente grau de tratamento e conservação |
| | | Mobiliário / estrutura | Quadra Esportiva<br>Arquibancadas<br>Anfiteatro<br>Bancos e mesas<br>salas para cursos e oficinas<br>administração<br>sala de reunião<br>Banheiros e vestiários<br>Refeitório |
| | | Iluminação | Existente |
| | | Monumento/Arte | |
| | | Pavimentação | Cimentado |
| | | Vegetação | Não arborizado |
| | Práticas sociais | Atividades | Baskete<br>Oficinas<br>Teatro<br>Apresentações musicais<br>Feiras |
| | Perceptivos | Sensação de segurança | Sim |
| | | Conforto Ambiental | Moderado. Beneficiado pelo viaduto<br>Carência de luminosidade em algumas áreas |
| | Sócio-culturais | Apropriação | Jovens e adultos. Moradores locais e de bairros próximos<br>frequentadores dos eventos |
| | | Memória | cultura afro-brasileira |
| | | Representação Artística | Apresentações musicais, dança e teatro |
| | Representações | Objetivas | Placas na calçada e fachada |
| | | Subjetivas | Grafites |
| | Adaptabilidade | Horários | Sim |
| | | Público | Não |
| | | Funções | Sim |

**Tabela 23: Tabela dos atributos qualitativos da sede da CUFA.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

Assim como nos anos 1960, o local foi alvo novamente de uma intervenção viária de grande porte que alterou a paisagem existente, através da implantação do corredor de transporte público (BRT – trânsito rápido de ônibus) que foi responsável pela ligação da Barra da Tijuca, bairro da Zona Norte da Cidade, com o Aeroporto Internacional Tom Jobim. A obra fez parte do parte do pacote de obras proposto pela prefeitura para melhorar o transporte público da cidade para os Jogos Olímpicos de 2016. No trecho em questão, um novo viaduto foi erguido paralelamente ao Viaduto Negrão de Lima e foi implantada, na parte superior de forma estratégica, uma estação de embarque e desembarque de passageiros, que realizam entre modais: ônibus e trens **(Figura 102).**

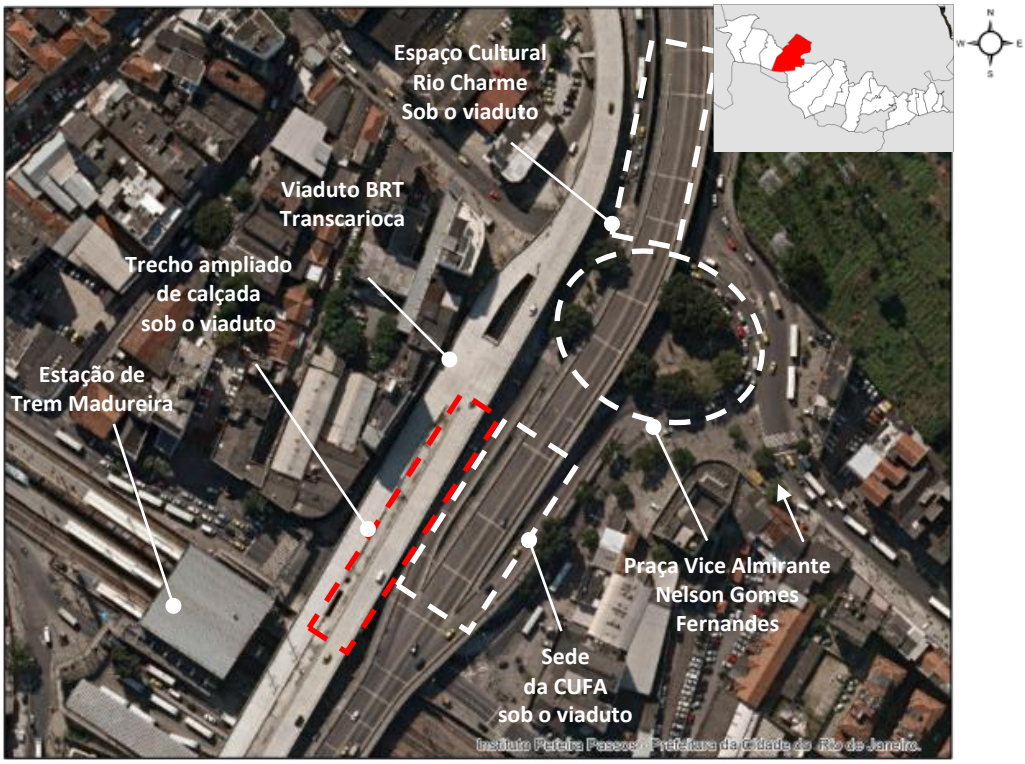



**Figura 102: Viaduto Negrão de Lima: configuração atual e localização dos eventos.**
**Fonte:** Base IPP, 2013. Mapa adaptado pelo autor, 2018.

A existência de mais um viaduto acabou por ampliar a área residual até então existente criada pelo viaduto Negrão de Lima. Sob a influência das diversas atividades que ali já se realizavam, organizadas pela CUFA e pelo Espaço Cultural Rio Charme, rapidamente novos usos para essa nova área foram criados. A própria CUFA organiza no trecho de calçada em frente à sua sede uma feira popular que acontece aos sábados **(Figura 103).** No mesmo espaço às sextas-feiras, o Projeto Cultural S*amba na Calçada de Madureira* promove uma tradicional roda de samba, que conta com a presença de sambistas e músicos renomados **(Figura 104).** O público é tão grande que há a necessidade do fechamento de trecho da Rua Francisco Batista para o tráfego de veículos. Os

bares existentes no lado oposto da rua e barracas e quiosques de comerciantes ambulantes vendem bebidas e comidas aos frequentadores.

**Figura 103: Feira popular promovida pela CUFA.**
**Fonte:** Do autor, 2017.

**Figura 104: Projeto Samba na Calçada, em Madureira.**
**Fonte:** Do autor, 2018.

### 3.4. Síntese e discussão

De maneira colaborativa, os registros, visitas e as observações em campo foram importantes indicadores para a avaliação da vitalidade ou do abandono de determinados espaços identificados na pesquisa, a partir da análise de seus atributos. A análise desses atributos e dos espaços avaliados possibilitou a identificação de alguns padrões assim como a formulação de algumas considerações:

- No que diz respeito à extensão territorial, percebe-se que situações de pracialidade podem ocorrer de forma dispersa em grandes áreas como no Parque Madureira, ou de maneira concentrada e pontual como no caso das esquinas alongadas;

- Na análise do entorno imediato, onde se levou em consideração as características do uso do solo, pôde-se observar que a maioria dos espaços dotados de pracialidades possui o entorno conformado por usos mistos (residencial e comercial). Já os exemplos antagônicos estão implantados em áreas essencialmente residenciais;

- Espaços que possuem algum tipo de protocolo de acesso para sua utilização, sejam estes objetivos ou subjetivos, não apresentam diversidade de público;

- A adaptabilidade foi o fator de qualidade preponderante para a definição e a hierarquização dos espaços. Situações de pracialidade só acontecem onde há pelo menos um atributo de adaptabilidade;

- Nos espaços públicos de permanência foram observados os maiores índices de adaptabilidade dos espaços, que por sua vez geraram uma maior diversidade de atividades, público e horários de uso.

- A parceria entre órgão público e organizações sociais se mostrou eficaz na requalificação de espaços residuais, como nos exemplos da Vila Olímpica do Encantado, da sede da CUFA e do Espaço Cultural Rio Charme, em Madureira;

- Em sua grande maioria, os espaços dotados de pracialidade não possuem arborização. Esta questão influencia diretamente na percepção negativa de conforto ambiental por parte do observador e dos usuários. Em alguns casos, como na Praça do trem e na Vila Olímpica do Encantado, o calor e a insolação direta são amenizados pelo sombreamento proporcionado por grandes elementos edificados. Já em outros locais, como no Parque Madureira, a ausência de arborização acaba por inutilizar espaços de lazer durante o período do dia **(Figuras 105 e 106)**.

- Os campos existentes em áreas faveladas foram considerados espaços dotados de pracialidade, porém de acesso restrito somente à população da comunidade onde se inserem. Apresentam diversidade de horários, graças a melhorias realizadas por projetos sociais ou pela intervenção do poder público. Apesar de sua aparente especificidade, todas as manifestações públicas que envolvam a comunidade (jogos, reuniões, festas, encontros, cerimônias) encontram no campo seu local ideal.

**Figura 105: Áreas com pouco sombreamento, no Parque Madureira.**
**Fonte:** Acervo SEL-RJ, 2017.

**Figura 106: Áreas com pouco sombreamento, no Parque Madureira.**
**Fonte:** Acervo SEL-RJ, 2017.

A análise em uma escala mais aproximada permitiu a identificação de características muito peculiares em determinados locais, como por exemplo, a forte relação com a cultura afro-brasileira e os movimentos populares nos bairros de Osvaldo Cruz e Madureira e a importância dessa relação para a vitalidade e a apropriação do espaço público. Nas áreas residuais analisadas abaixo do Viaduto de Madureira, os novos usos e atividades e a adaptabilidade gerada no espaço foram capazes de transformar o local antes marginalizado e estritamente funcional, em um marco referencial para o Bairro.

A multiplicidade de usos existentes nos espaços, gerada tanto pela intervenção do poder público quanto pelas formas espontâneas da população, são questões relevantes capazes de criar no espaço da própria praça ou parque, subespaços dotados de pracialidade.

> A praça ao receber usos comerciais não previstos permite uma maior apropriação do seu sistema de objetos, permitindo maior gama de frequentadores e por maior tempo, inclusive à noite. Não se trata apenas dos bêbados habituais, mas os improvisados bares servem de apoio a diversas atividades, por exemplo, à prática esportiva que, tal como os bares, é também improvisada em subespaços da praça. Os bares atraíram outras barracas onde se vende um pouco de tudo, criando na praça quase um mercado (QUEIROGA, 2001, p.224).

O incremento de sistema de objetos e ações que apresentem forte aceitação pública garantem a adaptabilidade e a vitalidade dos espaços voltados ao lazer e a recreação (QUEIROGA, 2001). Portanto, a adequação de locais existentes sob o viés da multifuncionalidade dos espaços pode ser simples e importante ferramenta capaz de requalificar espaços existentes, porém subutilizados. A adaptabilidade dos espaços criada pela diversidade de usos gera consequentemente a adaptabilidade de público e horários. O movimento e a diversidade, conforme preconiza Jane Jacobs, acaba por ampliar a segurança e a vitalidade do espaço público (JACOBS, 2011).

> Os parques impopulares preocupam não só pelo desperdício e pelas oportunidades perdidas que implicam, mas também pelos efeitos negativos constantes. Eles sofrem do mesmo problema das ruas sem olhos, e seus riscos espalham-se pela vizinhança, de modo que as ruas que os margeiam ganham fama de perigosas e são evitadas. (JACOBS, 2011. p, 103).

Já em bairros como Sampaio, Riachuelo, Rocha e São Francisco Xavier, onde não foi possível a identificação de nenhum espaço público destinado ao lazer, assim como de nenhuma situação de pracialidade, percebe-se que o espaço livre vem sendo relegado em prol do tratamento de questões relacionadas à circulação de veículos e pedestres e a oferta de serviços,

criando assim paisagens desprovidas de identidade (SILVA, 2004). Esse aspecto torna esse território um conjunto de bairros dormitórios e de passagem.

Na avaliação das ruas que são espaços de lazer nos finais de semana e feriados, constata-se que para sua efetiva utilização e apropriação não basta por si só o fechamento da via ao tráfego de veículos. Devem existir elementos atrativos nesses espaços e a oferta de serviços que permitam a diversidade de usos, horários e pessoas. Outro fator relevante para a não consolidação desses espaços como áreas de lazer é a questão normativa: conforme a legislação vigente, a solicitação de fechamento de vias para o lazer deve partir da mobilização dos próprios moradores. A aprovação ou não do fechamento, assim como a gestão desse espaço em dias de lazer, fica a cargo da CET-RIO, órgão responsável pela fiscalização e regulação de trânsito que é vinculado à Secretaria Municipal de Transportes. Nessa pesquisa entende-se que a escolha de determinada via como rua de lazer, assim como sua aprovação, deveria estar a cargo dos órgãos de gestão e planejamento urbano, vinculados a Secretaria Municipal de Urbanismo. A escolha deve ser baseada em uma análise de demanda e ter o aval das análises de impacto de tráfego realizadas pela CET-RIO. Cabe a CET-RIO ser um agente de suporte para o funcionamento desses espaços, e não o órgão regulador. Para o efetivo fechamento de determinadas vias, uma análise criteriosa deveria ser realizada previamente, levando em consideração atributos qualitativos como os analisados nesse trabalho.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta dissertação se propôs a identificar espaços dotados de pracialidade em um recorte do subúrbio ferroviário da Cidade do Rio de Janeiro, levando em consideração que, por vezes, são esses os mais importantes "espaços públicos" destinados ao ócio, convívio e lazer nos locais onde se inserem.

Considerando que a paisagem é o resultado do processo sócio-histórico de ocupação de um território, se fez necessário primeiramente o entendimento do processo de conformação e percepção concebida ao longo do tempo da região do subúrbio ferroviário carioca. Esta primeira análise ajudou a compreender as origens dos problemas que se apresentam no tecido urbano suburbano. Em especial, foi observado que a herança de um caráter funcionalista atribuída à região suburbana levou a um atraso na formulação de diretrizes que busquem a promoção e requalificação de áreas verdes, espaços de lazer, recreação e atividades culturais.

Em seguida, a apreensão da paisagem urbana foi possível através do contato com a literatura pertinente, da leitura de campo e da realização de mapeamentos que, sob o viés da análise morfológica, aprofundaram a discussão sobre a conformação do território suburbano, trazendo à tona as particularidades, problemáticas e potencialidades do recorte avaliado.

No tocante aos espaços livres, os resultados, apresentados a partir da análise dos elementos geobiofísicos e urbanísticos, comprovaram a discrepância na distribuição dos espaços livres públicos nas diferentes regiões da cidade. O subúrbio se destacou negativamente como a região com o menor percentual de distribuição de espaços livres públicos por extensão territorial. Os dados também evidenciaram as reduzidas dimensões dos espaços livres privados e a alta taxa de ocupação e impermeabilização do solo.

Nesta primeira etapa e nas seguintes ficou claro que existem falhas no planejamento e gestão do espaço público que precisam ser revistas. Especificamente, a ausência ou inexatidão das informações contidas nos bancos de dados dos órgãos públicos, como no caso das praças do subúrbio e das ruas de lazer da Cidade, prejudicam o estudo e planejamento destes espaços.

A herança de um caráter funcionalista atribuído à região suburbana é capaz de influenciar planos e decisões gestacionais que por vezes minimizam o direito ao lazer e à cultura para os mais pobres, e acabam por priorizar outros direitos constitucionais igualmente importantes como educação e saúde. A questão ficou evidente pelo número de praças que foram ocupadas e utilizadas para a implementação de hospitais e escolas. Em consequência, a maioria da população

que não tem alternativa senão aceitar as imposições do agente público acaba por achar em outros espaços a possibilidade do lazer.

Por fim, apesar da substancial importância na categorização dos espaços livres no meio urbano, situações de pracialidade acabam por ignorar as classificações e funções pré estabelecidas dos espaços livres e revertem por vezes seus significados: ruas e calçadas essencialmente locais de circulação passam a ser espaços de permanência, referências de lazer e ócio, assim como uma praça subutilizada pode ser apenas um local de circulação. Além disso, foi observado na pesquisa que a adaptabilidade dos espaços foi um dos condicionantes que afetou de forma positiva a presença e uso das pracialidades. A adaptabilidade dos espaços pode e deve ser incentivada pelo incremento de objetos e ações que levem em consideração as formas espontâneas de uso e apropriação desse espaço.

Em conclusão, a análise das pracialidades existentes no subúrbio ferroviário do Rio de janeiro prova sua importância e abrem possibilidades para a qualificação de novas áreas, assim como para a requalificação de espaços já existentes por meio de ações políticas e materiais, através da percepção de novos usos e manifestações por parte da população.

**Limitações e desdobramentos**

É preciso ressaltar que esta pesquisa acadêmica encontrou limites e determinadas restrições. A identificação dos espaços avaliados se ateve principalmente as limitações de acesso existentes na primeira etapa de observação em campo. Devido à extensão territorial da área de estudo, e dos "territórios sitiados" controlados pelo crime organizado ou por forças paramilitares (milícias), determinadas regiões nos bairros visitados não puderam ser observadas. Certamente existirão mais exemplos de espaços dotados de pracialidade além dos que foram identificados neste estudo. Inclusive, poderão existir outros espaços que não se enquadram nas tipologias citadas nesse trabalho, mas que são igualmente dotados de pracialidade. Espera-se que os métodos e resultados apresentados nessa pesquisa possam auxiliar na identificação, categorização e avaliação de novos espaços dotados de pracialidade, assim como fomentar novas discussões a respeito do tema.

A pesquisa optou por direcionar seu foco para o aprofundamento das análises sócio-históricas e morfológicas do território do subúrbio ferroviário, em consonância e de forma colaborativa com as pesquisas em desenvolvimento do Grupo SEL-RJ na Cidade do Rio de Janeiro. Como próximo passo para a continuidade dos estudos, sugerimos a aplicação de uma abordagem cognitiva, que integre a bagagem sócio-histórica do observador com a dos usuários e

frequentadores do espaço (RHEINGANTZ *et al*., 2009). A aplicação deste método atuará de forma colaborativa com os métodos utilizados neste estudo e auxiliará na compreensão da qualidade do lugar assim como nas relações e experiências dos usuários no meio urbano.

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**


ABREU, Maurício de A. ***Evolução urbana do Rio de Janeiro*** – 4. ed. Rio de janeiro: Instituto Pereira Passos, 2013.

BRASIL. ***Lei nº 10.406***, de 10 de janeiro de 2002. Brasília-DF, 2002a.Disponível em : http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm Acesso em: 17 fevereiro de 2017.

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. ***O rapto ideológico da categoria subúrbio: Rio de Janeiro 1858 / 1945***. Rio de Janeiro: Apicuri, 2011.

FRIDMAN, Fania. ***Donos do Rio em nome do rei: uma história fundiária da Cidade do Rio de Janeiro***. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.: Garamond, 1999.

HARVEY, David. ***A condição pós moderna***. São Paulo: Loyola, 1993.

ISIDORO, Inês. ***O papel do sistema ferroviário na estruturação e configuração do território e da paisagem: abordagens comparativas nas áreas metropolitanas do Rio de Janeiro e Lisboa***. Tese de doutorado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2017.

JACOBS, J. ***Morte e vida de grandes cidades***. 3ª Ed. Tradução: Carlos S. Mendes Rocha. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

LATOUR, Bruno. ***A Esperança de Pandora***. Bauru, SP: EDUSC, 2001.

LEFEBVRE, Henri. ***O direito à cidade***. 5ª Ed. Tradução: Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LINS, Antônio J. P. S. Ferrovia e segregação espacial no subúrbio: Quintino Bocaiúva, Rio de Janeiro. In: OLIVEIRA, Márcio Piñon de, FERNANDES, Nelson da Nóbrega (Org.). ***150 anos de subúrbio carioca***. Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj: EdUFF, 2010. p.138-160.

MACEDO, Silvio Soares. ***Paisagismo Brasileiro na Virada do Século – 1990-2010.*** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Campinas: Editora da UNICAMP, 2012.

MACEDO. Silvio S, Prefácio. In: TANGARI, Vera R; SCHLEE, Mônica Bahia; ANDRADE, Rubens de. (org.) ***Sistema de espaços livres: o cotidiano, ausências e apropriações***. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ-PROARQ, 2009. p. 11 - 13.

MACEDO et al. Considerações preliminares sobre o sistema de espaços livres e a constituição da esfera pública no Brasil. In: TANGARI, Vera R; SCHLEE, Mônica Bahia; ANDRADE, Rubens de. (org.) ***Sistema de espaços livres: o cotidiano, ausências e apropriações***. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ-PROARQ, 2009, p. 60-83.

MACEDO. Silvio S, CUSTÒDIO, Vanderli, GALLENDER, Fanny, QUEIROGA, Eugênio e ROBBA, Fabio. Os sistemas de espaços livres e a constituição da esfera pública contemporânea no Brasil. In TERRA, Carlos e ANDRADE, Rubens. ***Coleção Paisagens Culturais***, vol. 3. Rio de Janeiro: EBA-UFRJ, 2007, p. 286-297.

MAGNOLI, Miranda. ***Espaço livre – Objeto de trabalho.*** **Paisagem e Ambiente**: ensaios. São Paulo: FAUUSP, n. 21, p. 175-198, 2006.

_____. ***Espaços livres e urbanização: Uma introdução a aspectos da paisagem metropolitana***. 1982. Tese (Livre-Docência) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1982.

_____. ***Em busca de "outros" espaços livres de edificação***. **Paisagem e Ambiente**: ensaios. São Paulo: FAUUSP, n. 21, p. 141-174, 2006.

MENDONCA, B. R. E. VASCONCELLOS, V. TÂNGARI, Vera R. ***A importância dos sistemas de espaços livres privados para a manutenção da arborização do subúrbio ferroviário do Rio de janeiro.*** Salvador: Anais XI Colóquio QUAPÁ-SEL, 2016.

MUMFORD, Lewis. ***A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas.*** São Paulo: Editora Martins Fontes, 1982.

OLIVEIRA, M. P. FERNANDES, Nelson da Nóbrega (Orgs.). ***150 anos de subúrbio carioca.*** Rio de Janeiro: Lamparina: FAPERJ: EDUFF, 2010.

PEREZ, Maurício Dominguez. ***Estado da Guanabara: gestão e estrutura administrativa do governo Carlos Lacerda.*** Tese de doutorado – Faculdade de filosofia e ciências sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005.

PIRENNE, Henri. ***História econômica e social da idade média***. São Paulo: Mestre Jou, 1973.

QUEIROGA, E. F. ***A megalópole e a praça: o espaço entre a razão de dominação e a ação Comunicativa***. Tese de doutorado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

QUEIROGA, E. F, BENFATTI, D. M. ***Sistemas de espaços livres urbanos: construindo um referencial teórico***. ***Paisagem e Ambiente: ensaios***. São Paulo: FAUUSP, n. 24, p. 81-87, 2007.

QUEIROGA, E. F. *et al.* Notas gerais sobre os sistemas de espaços livres da cidade brasileira. In: CAMPOS, A. C. A. et al. (Org.). ***Sistema de espaços livres: conceitos, conflitos e paisagens***. São Paulo: FAUUSP, 2011.

REIS, José de Oliveira. ***O Rio de Janeiro e seus prefeitos: evolução urbanística da cidade***. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro, 1977. Revista do Club de Engenharia, abril de 1901, nº 5.

RHEINGANTZ et al. ***Observando a qualidade do lugar: procedimentos para avaliação pós ocupação.*** Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, PROARQ: 2009.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos; VOGEL, Arno. ***Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro***. Rio de Janeiro: Convênio IBAM / FINEP, 1981.

SANTOS, Milton. ***Pensando o espaço do Homem***. São Paulo: Hucitec, 1982.
_____. ***A urbanização brasileira***. São Paulo: Edusp, 2008 [1997].

_____. ***O país distorcido: o Brasil a globalização e a cidadania***. São Paulo: Publifolha, 2002.

SENNETT, Richard. ***O declínio do homem público. As tiranias da intimidade***. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA, Rooseman de Oliveira. ***O lugar do espaço público na paisagem pós-moderna***. Belo Horizonte: Anais VII ENEPEA, 2004.

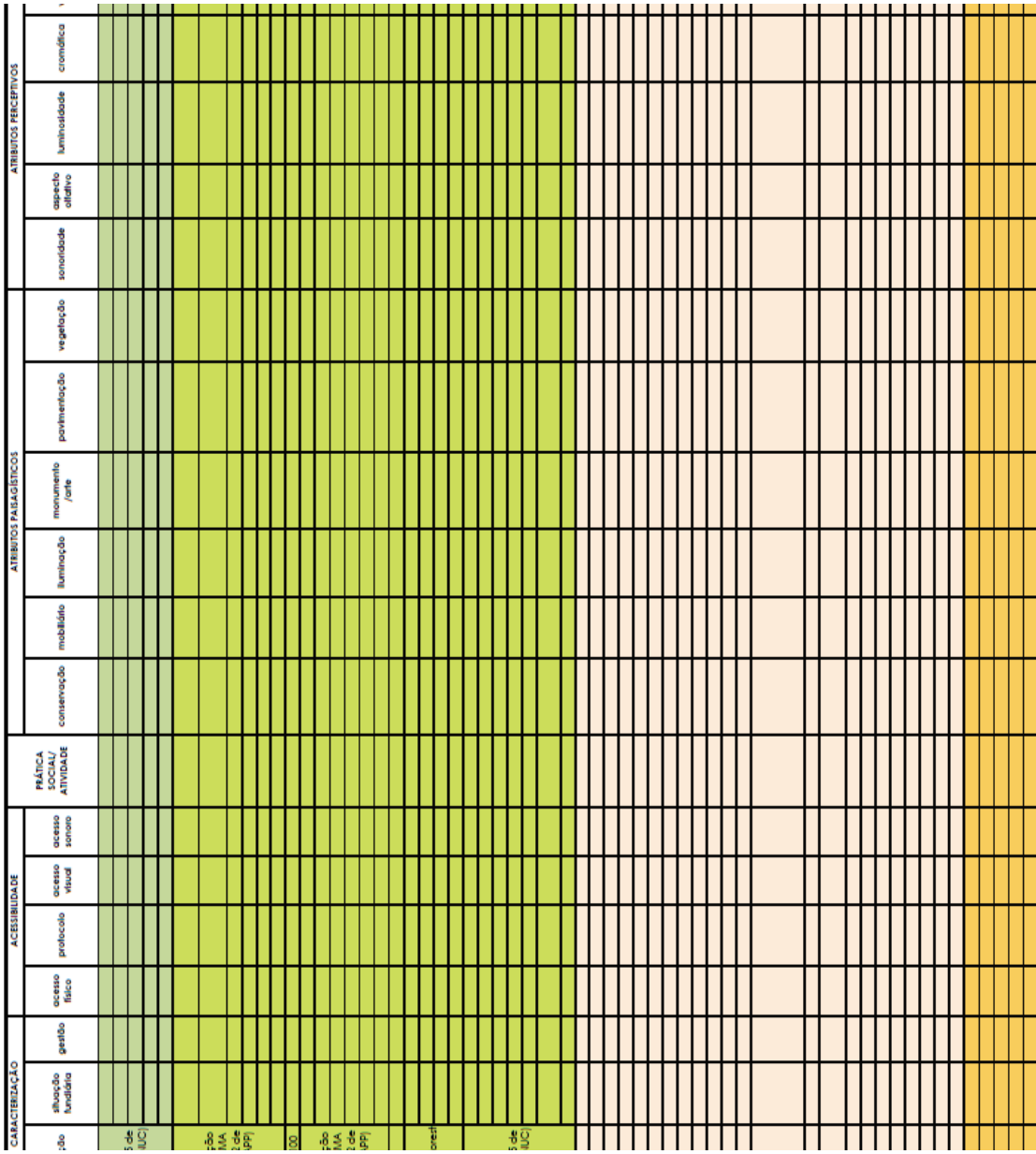
SOARES, Maria T.S. ***Nova Iguaçu: absorção de uma cédula urbana pelo Grande Rio de Janeiro***. Tese de Livre Docência à cadeira de Geografia Humana da Faculdade Nacional de Filosofia, Rio de Janeiro, 1960.

SOUZA, Rolf R. de. ***As representações subalternas dos homens suburbanos***. In: OLIVEIRA, Márcio Piñon de, FERNANDES, Nelson da Nóbrega (Org.). ***150 anos de subúrbio carioca***. Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj: EdUFF, 2010. p. 219-233.

TÂNGARI, Vera R. ***Um outro lado do Rio***. Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. FAUUSP, 1999.

_____. ***O papel dos espaços livres urbanos na conformação e definição de centralidades no município do Rio de Janeiro***. In: IV Seminário Internacional Academia de Escolas de Arquitectura e Urbanismo de Língua Portuguesa. Belo Horizonte: UFMG/AEAULP, 2017. v. 2. p. 411-424.

TANGARI, Vera R; SCHLEE, Mônica Bahia; ANDRADE, Rubens de. (org.) ***Sistema de espaços livres: o cotidiano, ausências e apropriações***. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ-PROARQ, 2009.

TÂNGARI *et al*. Morfologia urbana, suporte geobiofísico e o sistema de espaços livres no Rio de Janeiro. In: ARRUDA, A.C. *et al.(Org.)* ***Quadro dos sistemas de espaços livres nas cidades brasileiras****.* São Paulo: FAUUSP, 2012. p.195-239.

**ANEXO 1: Planilha de Atributos Qualitativos SEL-RJ.**