

12º PROJETER
REEXISTIR NO MUNDO CONTEMPORÂNEO
interpretar, conservar e transformar
14 a 17/10 | Pelotas | Rio Grande do Sul | Brasil **2025**

(Entre)linhas e brechas: uma análise dos espaços de apropriação espontânea na Avenida Brasil

Eixo Temático: Interpretar

ALMEIDA, Bruna de Paula
Mestranda em Arquitetura | PROARQ-UFRJ | bruna.p.almeida@fau.ufrj.br
SANTOS, Maria Lis Paula de Moraes dos
Mestranda em Projeto e Patrimônio | PGPP-UFRJ | maria.lis.santos@fau.ufrj.br
VAZ, Mariana Bastos e Silva
Mestranda em Arquitetura | PROARQ-UFRJ | mariana.vaz@fau.ufrj.br
TÂNGARI, Vera Regina
Profa. Dra. em Arquitetura e Urbanismo | PROARQ-UFRJ | vtangari@fau.ufrj.br

Resumo

Este artigo apresenta os resultados das atividades desenvolvidas na disciplina Arquitetura da Paisagem, conduzida pela Prof.ª Dra. Vera Tângari no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura (PROARQ-UFRJ). O estudo teve como foco a Compartimentação da Paisagem ao longo de um trecho da Avenida Brasil, na cidade do Rio de Janeiro, no qual foram identificadas diferentes Unidades de Paisagem. Este trabalho apresenta uma conceituação e análise dos espaços de apropriação espontânea identificados na Unidade de Paisagem 9, onde foi possível observar uma série de espaços residuais, em grande parte produzidos pelo desenho da infraestrutura viária, denominados neste estudo de "brechas". As brechas atuam como parte integrante do sistema de espaços livres da região, desempenhando diferentes papéis na dinâmica urbana local, mas principalmente se configurando como espaços de lazer e interação. Os resultados obtidos ressaltam a importância da análise multiescalar do território e destacam a capacidade da população em criar espaços de uso coletivo mesmo quando a oferta de espaços livres públicos de qualidade é deficiente.

Palavras-chave: espaços livres; território; apropriação urbana; Unidades de Paisagem; Avenida Brasil.

(Inter)lines and gaps: an analysis of spontaneously appropriated spaces in Avenida Brasil

Abstract

This article presents the results of activities developed in the Arquitetura da Paisagem course, led by Prof. Vera Tângari in the Programa de Pós-Graduação em Arquitetura (PROARQ-UFRJ). The study focused on the Landscape Compartments method, applied to a section of Avenida Brasil in Rio de Janeiro, where different Landscape Units were identified. This work aims to

analyze the spontaneously appropriated spaces found in Landscape Unit 9, where several residual spaces, largely shaped by the design of road infrastructure, were observed. These residual spaces are referred to in this study as "gaps." The gaps function as integral parts of the region's open space system, playing different roles in the local urban dynamics, but primarily serving as leisure and interaction areas. The results highlight the importance of multiscale territorial analysis and emphasize the population's capacity to create collective use spaces even when the supply of high-quality public open spaces is lacking.

Key words: open spaces; territory; urban appropriation; Landscape Units; Avenida Brasil.

(Entre)linhas y Brechas: Un Análisis de los Espacios de Apropiación Espontánea en la Avenida Brasil

Resumen

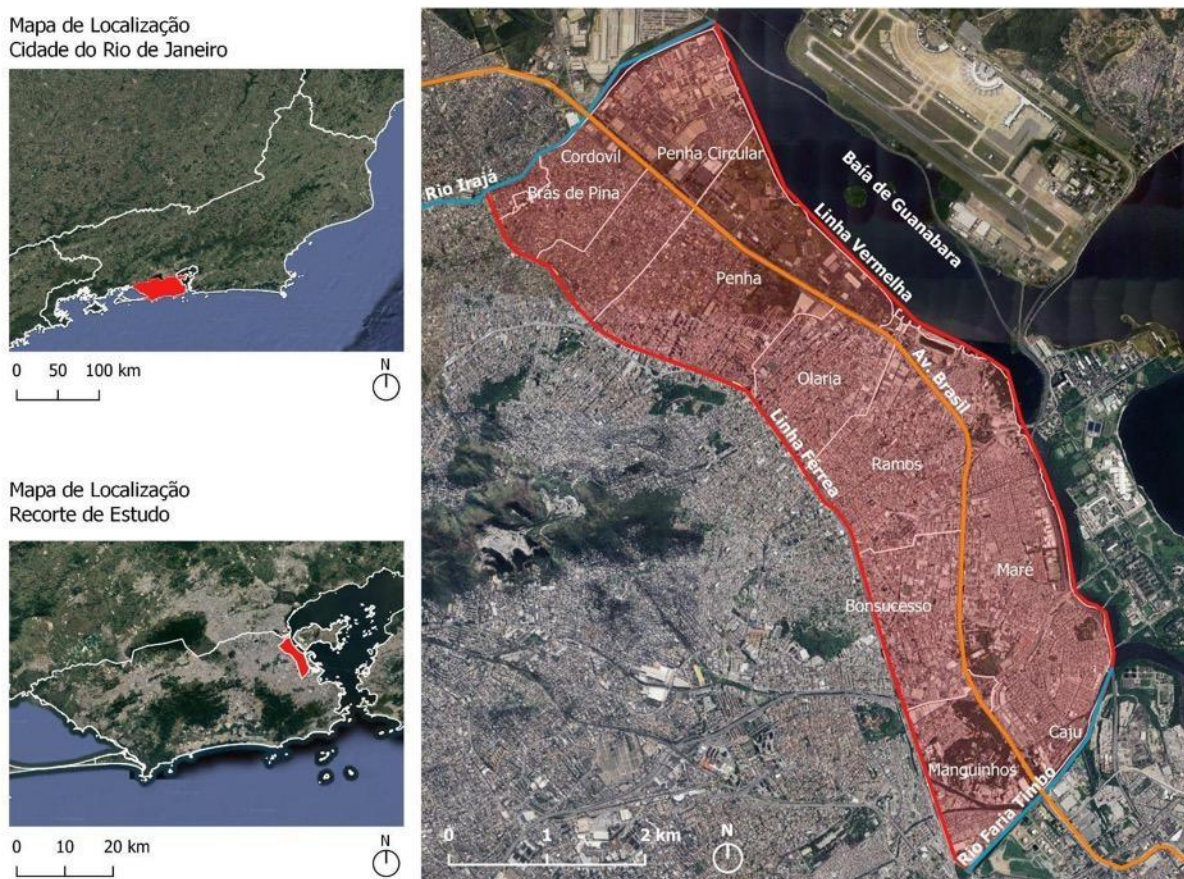
En este artículo presentamos los resultados de las actividades desarrolladas en la asignatura Arquitetura da Paisagem, impartida por la Prof.^a Dra. Vera Tângari en el Programa de Pós-Graduação em Arquitetura (PROARQ-UFRJ). El estudio se centró en la Compartimentación del Paisaje a lo largo de un tramo de la Avenida Brasil, en la ciudad de Río de Janeiro, donde se identificaron diferentes Unidades de Paisaje. Este trabajo tiene como objetivo analizar los espacios de apropiación espontánea identificados en la Unidad de Paisaje 9, donde se observó una serie de espacios residuales, en gran parte generados por el diseño de la infraestructura vial, denominados en este estudio como "brechas". Las brechas actúan como parte integrante del sistema de espacios libres de la región, desempeñando distintos papeles en la dinámica urbana local, pero configurándose principalmente como espacios de ocio e interacción. Los resultados obtenidos destacan la importancia del análisis multiescalar del territorio y subrayan la capacidad de la población para crear espacios de uso colectivo incluso cuando la oferta de espacios públicos libres de calidad es deficiente.

Palabras clave: espacios libres; territorio; apropiación urbana; Unidades de Paisaje; Avenida Brasil.

1. Introdução

Este trabalho é fruto de atividades desenvolvidas durante a disciplina Arquitetura da Paisagem, ofertada pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura (PROARQ-UFRJ) e ministrada pela Profa. Dra. Vera Tângari, em 2024. A área de estudo compreendeu um trecho da Avenida Brasil, na Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro, e seu entorno (Figura 1). O recorte em questão está situado entre “linhas”, sendo delimitado, ao norte, pelo rio Irajá, e ao sul, pelo rio Faria Timbó. Ao Leste é delimitado pela linha costeira da Baía de Guanabara e Linha Vermelha, e a Oeste é delimitado pela Estrada de Ferro Central do Brasil.

Figura 1 - Área de Estudo.



Fonte: as autoras, 2024.

A Avenida Brasil se configura enquanto principal eixo de conexão da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e tem passado por transformações importantes nos últimos anos, com a construção dos corredores do BRT (ônibus de trânsito rápido) Transbrasil e Transcarioca, bem como alterações na legislação urbanística da cidade, a partir do Plano Diretor de 2024 (lei complementar 270/2024), que

estabelece novos parâmetros urbanísticos para a região. Essas novas dinâmicas produzem conflitos e complexidades para os bairros ali inseridos, que enfrentam uma série de desafios relacionados à qualidade ambiental, ao direito à cidade, à infraestrutura e à vulnerabilidade social. Essas questões motivaram os estudos da disciplina, que buscou investigar quais relações a Avenida Brasil estabelece com os espaços livres e edificados adjacentes à ela, e como a paisagem da Zona Norte da cidade se caracteriza ao longo desse eixo.

A metodologia proposta foi a da Compartimentação da Paisagem em Unidades de Paisagem a partir do mapeamento de elementos competentes, detalhados mais adiante. Neste artigo, em especial, o foco são os desdobramentos dos estudos sobre a Unidade de Paisagem 9, onde foram observadas algumas intervenções urbanas por parte da população, que demonstram um esforço em encontrar "brechas" na paisagem para vivenciar, experienciar ou apenas ter acesso ao espaço livre público.

Sendo assim, o objetivo geral do artigo é identificar os lugares criados a partir da ocupação e apropriação espontânea da população, definidos aqui como as "brechas" na paisagem. Como objetivos específicos, pretende-se: (1) apresentar a abordagem conceitual e metodológica do trabalho; (2) mapear as brechas identificadas na Unidade de Paisagem 9; e (3) analisar as formas de apropriação predominantes nesses espaços.

2. Abordagem conceitual e metodológica

2.1 Paisagem "entre linhas"

A paisagem "entre linhas" se refere a uma delimitação física da área de estudo, feita a partir dos corredores, principalmente viários, que definem a paisagem desse lugar. As linhas, entretanto, dizem respeito a construções concretas ou não, podendo ser limites, fronteiras ou elemento conectores repletos de complexidades.

Entendendo a paisagem como um mosaico heterogêneo, como propõe Forman (1997), identificamos, em nosso recorte, uma paisagem composta por uma matriz urbana consolidada com alguns fragmentos de espaços livres, vegetados ou

não, manchas densas edificadas e com muitos corredores que criam diferentes cenários na paisagem, onde se refletem conflitos e disputas por território e pelo direito de experienciar a cidade.

Como metodologia para compreender as diferentes heterogeneidades da paisagem, foi adotado o método da Compartimentação da Paisagem em Unidades de Paisagem (UPs), que podem ser entendidas como “parte de um território caracterizado por uma combinação específica de componentes paisagísticos e por dinâmicas reconhecíveis” (Azevedo; Guedes, 2017, p.1). Em outros termos, Unidades de Paisagem são compartimentações que reúnem características semelhantes de uma porção do território e que são heterogêneas a outras porções.

A partir desse entendimento, o estudo foi dividido em duas etapas. A primeira consistiu em uma análise tipo-morfológica da paisagem e dos sistemas de espaços livres em escala urbana a partir dos “fluxos” (suporte físico, vetores de ocupação, evolução da mancha urbana e planos, leis e agentes de transformação) e dos “fixos” (unidades de conservação e preservação ambiental, espaços livres públicos e privados, impactos de investimentos públicos e projetos de grande porte). Após essa análise, foi possível compartimentar a paisagem e, em seguida, avançar para a segunda etapa, um aprofundamento das Unidades de Paisagem, com base em 5 aspectos principais (Tângari, 2014; Lamounier, 2017):

- 1) desenho da paisagem: suporte físico + intervenção = ocupação
- 2) estrutura morfológica: elementos formais + processos = estruturação
- 3) conflitos socioambientais: estética + apropriação = produção
- 4) padrões de ocupação: premissas de avaliação + desempenho = modelagem
- 5) atmosferas de preferência: signos de afetividade e territorialidade

Essa abordagem conceitual e metodológica possibilitou uma análise urbana interescalar e permitiu um estudo mais detalhado das Unidades de Paisagem e suas particularidades, abrindo espaço para a caracterização da paisagem da Avenida Brasil a partir de suas linhas definidoras, bem como para a investigação das “brechas” na paisagem.

2.2 As “brechas” na paisagem

O estudo da paisagem da Avenida Brasil nos instiga a pensar sobre o impacto da inserção de infraestruturas viárias de grande porte no cotidiano das cidades. No contexto do recorte espacial estudado neste trabalho, em que a presença de espaços livres públicos qualificados é quase inexistente, a própria infraestrutura viária, ao mesmo tempo em que estabelece rupturas e fronteiras no território, produz também espaços residuais passíveis de apropriação por parte da população, criando, assim, novas possibilidades para as relações sociais e espaciais que se estabelecem ali. São esses espaços, que se abrem em meio aos fluxos incessantes da cidade, que aqui chamamos de "brechas".

Para além de meras aberturas, entendemos as brechas como possíveis extensões das relações sociais que se estabelecem em outras esferas da vida urbana. Essa ideia parte do conceito de pracialidades, definido por Queiroga (2001), em que a rua é entendida como espaço público capaz de incorporar as funções e os significados de uma praça, a partir do momento em que se torna um espaço dedicado ao ócio e ao convívio da população, muitas vezes como uma extensão da própria casa. Mendonça (2018), em seu estudo sobre as "pracialidades" dos subúrbios ferroviários cariocas, entende que esses espaços se apresentam como solução compensatória à ausência de espaços livres adequados na cidade, e que significam elementos de identificação do lugar.

Ao ocupar e adaptar esses espaços às suas necessidades, a população estabelece seus próprios territórios na cidade. A partir disso, são construídas marcas e marcos de identidade cultural, uma vez que o espaço urbano é personalizado com elementos que definem regras, usos e apropriações de um determinado grupo (Schlee et al, 2009). Dessa forma, não há apenas a territorialização do espaço urbano, mas também uma "lugarização" (Serpa, 2017), em que criam-se significados, relações afetivas e um senso de pertencimento àquele espaço ocupado.

Com base nesses autores, definimos as brechas como aberturas ou lacunas no tecido urbano da cidade, que permitem a apropriação espontânea da população para usos voltados ao ócio, ao convívio e ao lazer. Poderiam ser entendidas também como os espaços residuais, aqueles que "sobram" na paisagem, e que podem ser ressignificados quando incorporados ao cotidiano da população. Nesse processo, as brechas adquirem significado, caracterizando-se como espaços com forte

identidade local e que marcam a configuração de territórios e lugares por parte da população.

3. A Unidade de Paisagem 9: entre linhas e brechas

A partir da aplicação da metodologia, foi possível compartimentar a área de estudo em 16 Unidades de Paisagem (Figura 2). Essa compartimentação reflete como as diferentes realidades e instrumentos urbanísticos da região proporcionam um mosaico paisagístico bastante heterogêneo, com muitas características divergentes que propiciam uma atmosfera de desafios e conflitos.

Figura 2 - Unidades de Paisagem identificadas e UP 09 em destaque.



Fonte: as autoras, 2024

A Unidade de Paisagem 9, destacada na Figura 2, é referente a um trecho da Avenida Brasil que denominamos “Área Industrial Avenida Brasil - Bonsucesso - Maré”. De maneira geral, o processo de Compartimentação da Paisagem permitiu identificar que os conflitos existentes na UP 9 estão relacionados à intensa impermeabilização do solo, à poluição, supressão ou subutilização de áreas verdes e às ocupações espontâneas desassistidas. Além disso, as constantes transformações e adaptações sofridas pela região ao longo dos anos, pensadas apenas em função da mobilidade sobre rodas, não levaram em consideração a paisagem como elemento sistêmico, produto e processo de ações e disputas (Macedo, 1999), onde os sistemas de espaços livres públicos são elementos essenciais para a vida urbana, socialização e bem estar comunitário. O resumo dos cinco padrões de avaliação da paisagem que caracterizam a Unidade de Paisagem 9 pode ser lido no quadro síntese abaixo (Tabela 1).

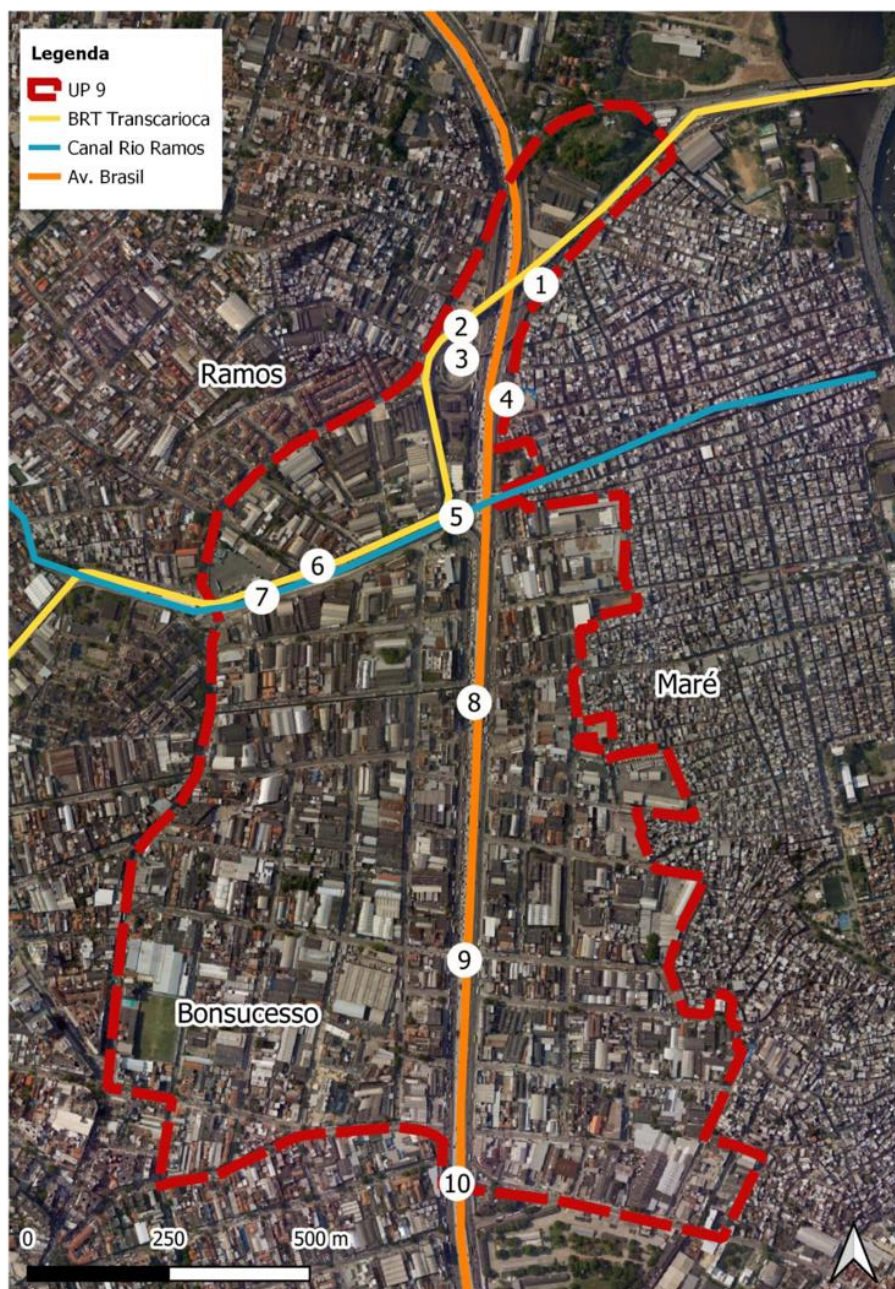
Tabela 1: Quadro síntese da Unidade de Paisagem 9

Escalas e Padrões de Avaliação		Unidade de Paisagem 9
Desenho da Paisagem	Suporte Físico, Intervenção = Ocupação	Relevo plano, não vegetado. Mancha compacta, consolidada. ELs: vias, espaços residuais e ELs intralote
Estrutura Morfológica	Elementos Formais e Processos = Estruturação	Matriz: tecido urbano consolidado Corredores: Av. Brasil e corredor BRT Fragmentos: espaços residuais
Conflitos Socioambientais	CrITÉrios de Avaliação = Desempenho	Verticalização e adensamento sem infraestrutura Impermeabilização do solo Descarte incorreto de resíduos sólidos
Padrões de Ocupação	Estética e Apropriação = Modelização	Uso industrial, comercial, institucional e residencial Novos empreendimentos imobiliários
Atmosferas de Preferência	Signos de Afetividade e Territorialidade	Apropriação de espaços públicos residuais

Fonte: as autoras, 2024.

Na UP 9, as principais linhas conformadoras da paisagem, os grandes corredores viários, são também as principais produtoras de “brechas”. A análise aprofundada da UP 9 permitiu a identificação de 10 brechas na paisagem, que foram mapeadas e numeradas (Figura 3).

Figura 3 - Brechas identificadas na Unidade de Paisagem 9.



Fonte: as autoras (2024).

O processo de identificação das brechas e das apropriações foi baseado em informações coletadas durante visita de campo, realizada em grupo, que aconteceu entre às 09:00 da manhã e 15:00 da tarde, em julho de 2024. Durante a visita foram observados as principais forma de apropriações dos espaços livres e as dinâmicas existentes nos bairros entre moradores, comerciantes e usuários em geral. As vivências individuais das autoras, que transitam pela região com frequência, e fontes de dados

online, como o *Google Satellite* e *Street View* também foram considerados para a leitura e análise das apropriações presentes nas brechas da UP 9.

3.1 Brechas 1, 3 e 4 - Av. Brasil e viadutos

Figura 4 - Brechas 1, 3 e 4



Fonte: as autoras (2024).

Os viadutos são infraestruturas viárias que muitas vezes são executados sem integração com seu entorno, tornando-se elementos segregadores e gerando espaços subutilizados e abandonados. Na UP 9, foi possível observar que tanto os espaços residuais dos baixios de viadutos, quanto outros elementos da infraestrutura da Avenida Brasil, como os canteiros, tornam-se brechas para a apropriação da população (Figura 4). No caso das Brechas 1 e 3, esses espaços são apropriados por pessoas em situação de rua, que encontram nos baixios possibilidade de abrigo. Dessa forma, estabelecem territórios coletivos, com demarcações físicas a partir da disposição de seus pertences nesses espaços. Os canteiros da Avenida Brasil também são apropriados pela população do bairro da Maré em seu dia a dia, como é o caso da Brecha 4, onde é possível identificar o plantio de vegetação de maneira improvisada, bem como o uso de mobiliários urbanos para permanência e convívio.

3.2 Brechas 2 e 5 - "Praças" nos baixios dos viadutos

Distinguindo-se das demais brechas identificadas no recorte, as brechas 2 e 5 se caracterizam por serem espaços estabelecidos pelo poder público enquanto praças, apesar de possuírem pouca ou quase nenhuma infraestrutura adequada (Figura 5).

Figura 5 - Brechas 2 e 5



Fonte: as autoras (2024).

A Brecha 2, localizada sob o Arco Estaiado do BRT, possui alguns equipamentos, como um campo de futebol e mobiliários urbanos incipientes, onde a população consegue desenvolver algumas atividades de lazer. Entretanto, a infraestrutura é bastante precária, o que acaba por gerar um espaço livre subaproveitado e suprimido pela paisagem rodoviária do entorno. A Brecha 5, por sua vez, se localiza sob o viaduto da Transbrasil, adjacente à Praça Eloi de Andrade. Apesar do nome, esse espaço não possui infraestrutura adequada que o categorize dessa forma, mas adquire pracialidade (Queiroga, 2001) a partir da apropriação da população, que utiliza o baixo para o comércio informal, o que gera outros fluxos e novas possibilidades de interação e convívio. Esse espaço também é utilizado como ponto de moto táxi, onde os motoristas estacionam suas motos e permanecem, aguardando suas corridas. Os comerciantes informais e os motociclistas, apesar de ocuparem espaços muito próximos, estabelecem limites próprios e criam territorialidades distintas no local.

3.3 Brechas 6 e 7 - corredor do BRT Transcarioca

A Brecha 6 é um espaço livre proveniente de remoções ocasionadas para a construção da Transbrasil, mas que não se integra à infraestrutura viária criada, tornando-se um espaço livre público ocioso (Figura 6).

Figura 6 - Brechas 6 e 7



Fonte: as autoras (2024).

Esse espaço, além de oferecer nenhuma integração com a rua, foi isolado com barricadas. A comunidade local, que foi afetada diretamente pelas transformações urbanas para implantação do BRT, atribuiu ao espaço diferentes usos e significados. Os que mais se destacam são o uso doméstico, como a presença de varal para pendurar roupas, mesas para tomar café da manhã e atividades de lazer e recreação como o uso de piscinas e objetos que simulam um campo de futebol.

A Brecha 7, por sua vez, é caracterizada por ser um espaço livre na margem do rio Ramos onde predominam fragmentos vegetais de uma área que deveria ser destinada à proteção do recurso hídrico por meio de uma área vegetada de APP, mas que se tornou um espaço degradado, com grande acúmulo de lixo. As apropriações mais comuns nesse trecho são feitas pelas pessoas em situação de rua.

3.4 Brechas 8, 9 e 10 - As passarelas como pontos de encontro

Figura 7 - Brechas 8, 9 e 10



Fonte: as autoras (2024).

Nas Brechas 8, 9 e 10 (Figura 7), todas localizadas sob ou próximas a passarelas, é possível perceber como essas travessias se tornam pontos de socialização e trabalho informal para os bairros adjacentes a elas. Pelo fluxo constante de pessoas que atravessam a via, é natural que as passarelas sejam regiões mais movimentadas. Entretanto, nos espaços residuais que elas geram, são estabelecidas diversas formas de apropriação que se sobrepõem à função da passagem. As pessoas sentam para conversar nas escadas das passarelas, permanecem por um tempo nos pontos de ônibus, ou param para comer alguma coisa. Embaixo das plataformas são armadas barracas e trailers para comércios diversos e dispostos elementos culturais e simbólicos. A partir dessas ocupações, as passarelas se tornam não apenas referências de localização, mas verdadeiros pontos de encontro.

4. Considerações finais

As brechas identificadas revelam, para além da demanda de espaços livres públicos de qualidade, a resistência de uma população que é silenciada por uma infraestrutura de cidade opressora e desigual. Revelam também as necessidades que emergem dos cotidianos da comunidade, carências que poderiam ser solucionadas com estratégias de gestão pública e projetos urbanos, que facilitassem o acesso ao espaço livre público qualificado.

Frente a essas deficiências, como afirmado por Queiroga (2001), os espaços livres públicos mais acessíveis, muitas vezes a rua, e neste caso as brechas, adquirem pracialidade e tornam-se o principal ponto de encontro e de atividades de lazer, ócio, convívio e comércio dessas regiões, tornando-se mais do que meros espaços residuais das infraestruturas de grande porte e adquirindo significados e identidade para a população local.

Acreditamos que os resultados obtidos neste trabalho contribuem para o pensamento interescalar do território e ressaltam a importância da oferta de espaços livres públicos de qualidade para boas vivências sociais e espaciais, individuais e coletivas.

5. Agradecimentos

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

6. Referências

AZEVEDO, D.; GUEDES, G. S. L. A quantas andam nossas políticas públicas de (des)valorização do patrimônio cultural material em Cuiabá/MT?. *In: MASCARO, L. CASTOR, R. S. (organizadores). Patrimônio como política [recurso eletrônico]*. Cuiabá: EdUFMT, 2017.

BRASIL. Ministério do Meio-Ambiente (Org.). **PROJETO ORLA: Manual de gestão**. Brasília: MMA/SQA; Brasília: MP/SPU, 2002.

FORMAN, Richard T. T. **Land mosaics: the ecology of landscape and regions**. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.

LAMOUNIER, Alex A. **Atmosferas de Preferência e a 'Cidade Maravilhosa'**. 2017. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense, Niterói

MACEDO, Silvio Soares. **Quadro do paisagismo no Brasil**. São Paulo: Quapá, 1999.

MENDONÇA, Bruno Ragi Eis. **Os espaços livres e a estruturação da paisagem: uma avaliação das pracialidades no subúrbio ferroviário do Rio de Janeiro**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Rio de Janeiro: PROARQ UFRJ, 191 p., 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO. **Lei Complementar 270/2024**. Rio de Janeiro: DOM, 2024.

QUEIROGA, Eugenio Fernandes. **A megalópole e a praça: o espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa**. Tese (Doutorado). São Paulo: FAU USP, p.351, 2001.

SCHLEE, M. B.; SOUZA, M. J.; REGO, A. Q.; RHEINGANTZ, P. A.; DIAS, M. A.; TANGARI, V. R. Sistema de Espaços Livres nas Cidades Brasileiras - Um Debate conceitual. *In: Paisagem e Ambiente*, p. 225-247, 2009. (pdf)

SILVA, Jonathas Magalhães Pereira. As unidades de paisagem como método de análise da forma urbana: reflexões sobre sua incorporação pelo campo disciplinar da arquitetura e urbanismo. *In: Cadernos Proarq*. Rio de Janeiro, Brasil, 2013, p.71-93.

SERPA, Angelo. Ser lugar e ser território como experiências do ser-no-mundo: um exercício de existencialismo geográfico. *In: GEOUSP Espaço e Tempo (Online)*. São Paulo, Brasil, v. 21, n. 2, p. 586-600, 2017. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2017.125427.

TÂNGARI, Vera Regina. Critérios de análise aplicados aos espaços livres, à forma e à paisagem urbana: escalas, temporalidades e tipos morfológicos. *In: IX Colóquio QUAPÁ-SEL*. Vitória, 2013. 19 p.