

A PASSARELA ATROPELADA: UMA INVESTIGAÇÃO PELAS TRANSFORMAÇÕES FÍSICAS E SIMBÓLICAS DA PASSARELA 10 DA AVENIDA BRASIL/RJ

THE RUN-OVER FOOTBRIDGE: AN INVESTIGATION INTO THE PHYSICAL AND SYMBOLIC TRANSFORMATIONS OF FOOTBRIDGE 10 ON AVENIDA BRASIL/RJ

Taiane Marcela Silva Alves¹; Pedro Vieira Saldanha²; Rebeca Barbosa da Costa Carvalho³; Vera Regina Tângari⁴.

¹Arquiteta e Urbanista | taiane.alves@fau.ufrj.br | UFRJ | Rio de Janeiro, Brasil; ²Arquiteto e Urbanista | pedro.saldanha@fau.ufrj.br | UFRJ | Rio de Janeiro, Brasil; ³Arquiteta e Urbanista | rebeca.carvalho@fau.ufrj.br | UFRJ | Rio de Janeiro, Brasil; ⁴Doutora | vtangari@fau.ufrj.br | UFRJ | Rio de Janeiro, Brasil.

Resumo:

Ao flunar pela paisagem urbana, o usuário depara-se, por vezes, com apropriações inesperadas de dispositivos urbanos. Em outras palavras, são transformações e ressignificações no cotidiano que despontam quando o sujeito aproveita os suportes urbanos para além de seu uso proposto originalmente. Uma passarela, por exemplo, passa a ser uma galeria de arte, quando grafiteiros disputam sua superfície, ou, até mesmo, um shopping a céu aberto, com incontáveis ambulantes. Neste contexto, o presente artigo busca reconhecer as transformações e ressignificações ocorridas na Passarela 10 (Caracol) da Avenida Brasil, localizada na cidade do Rio de Janeiro, com ênfase nas alterações em meio à implementação do corredor BRT Transbrasil. A fim de alcançar o objetivo do trabalho, são adotados, como principais procedimentos metodológicos, a deriva e o mapeamento, possibilitando uma síntese crítica das implicações referentes à implementação da infraestrutura sobre a paisagem e as dinâmicas sociais do entorno.

Palavras-chave:

Arquitetura da paisagem; Espaços livres; Lugar cotidiano; Avenida Brasil; Passarelas.

Abstract:

While strolling through the urban landscape, the subject sometimes encounters unexpected appropriations of urban devices. In other words, these are transformations and redefinitions in everyday life that emerge when the subject utilizes urban supports beyond their originally proposed use. For example, a footbridge can become an art gallery when graffiti artists compete for its surface, or even an open-air shopping center with countless street vendors. In this context, this article aims to recognize the transformations and redefinitions that have occurred at Footbridge 10 (Caracol) - it means "snail" in Portuguese - on Avenida Brasil, located in the city of Rio de Janeiro, with an emphasis on changes amidst the implementation of the Transbrasil corridor. In order to achieve the work's objective, the primary methods adopted are drifting and mapping. Thus, it was possible to develop a critical synthesis regarding the implications related to the implementation of the infrastructure on the landscape and the social dynamics of the surroundings.

Keywords:

Landscape architecture; Open spaces system; Everyday place; Avenida Brasil; Footbridges.

1. INTRODUÇÃO

Ao analisar a paisagem carioca, é possível destacar uma série de transformações promovidas por obras públicas. Entre elas, uma que recebeu atenção especial no último ano, foi a inauguração da Transbrasil, corredor de BRT (Bus Rapid Transit/Ônibus de Trânsito Rápido), que interliga o Terminal Gentileza, na Zona Central da Cidade, ao Terminal Deodoro, na Zona Oeste. O nome desse corredor está relacionado à via em que está implantado, a Avenida Brasil — trecho urbano da BR-101 nos limites da cidade do Rio de Janeiro (Figura 1) —, com 58,5 quilômetros de extensão.

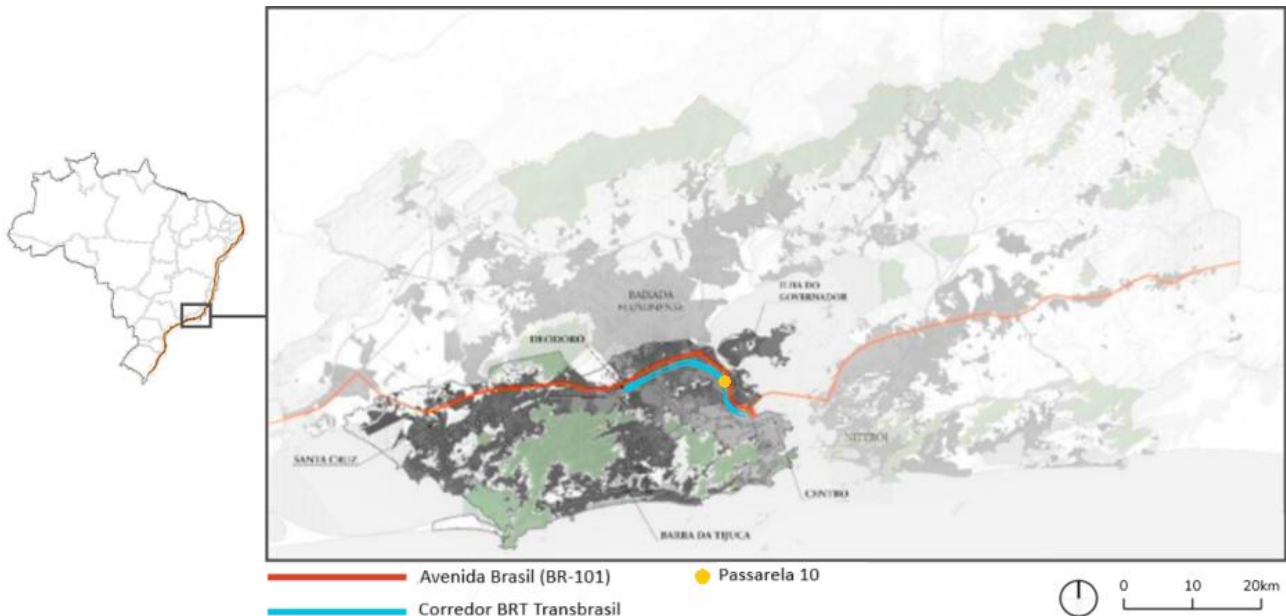


Figura 1: Extensões BR-101, Avenida Brasil e Transbrasil.
Fonte: Adaptado de Moraes (2021), modificado em 2024.

Essa via apresentava em 2014 (G1 Rio, 2014), sessenta objetos muito comuns na paisagem, mas que, no cotidiano, assumem outros usos: as passarelas. Ao tratar desses objetos no contexto urbano, diversas definições se concentram, principalmente, em suas múltiplas operações. Quando projetadas, as passarelas partem da intenção de conectar dois ou mais lugares, transpor um obstáculo - seja uma via, seja uma barreira topográfica - ou, por vezes, atender a uma promessa política.

Contudo, após inauguradas, podem se apresentar, na paisagem, sob outras formas: transformam-se em lugar; representam extensão da calçada; analogam-se a galerias comerciais; em suma, são apropriadas por atores e usos distintos. Nessa perspectiva, surgem os questionamentos: diante da inauguração da Transbrasil, como as passarelas articulam-se com esse novo corredor? E, ainda: de que forma essas apropriações cotidianas, experienciadas previamente ao corredor, relacionam-se com as transformações em curso?

O presente trabalho é um desdobramento da disciplina Arquitetura da Paisagem, ministrada no Programa de Pós-graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PROARQ/UFRJ), em 2024. De modo geral, a disciplina teve como intenção inicial analisar as possíveis relações entre a Transbrasil e sua paisagem de inserção, de forma interescalar.

Nas etapas do curso, foram adotados recortes espaciais, a fim de possibilitar aproximações com os objetos de estudo. Além disso, uma investigação em campo, baseada na deriva (Certeau, 1980) possibilitou a análise mais aproximada das passarelas da Avenida Brasil. Dessa forma, foi possível identificar que, em cada ponto de aproximação, certo objeto tornou-se não apenas destaque no percurso, mas passagem obrigatória: a passarela.

Em meio às possíveis categorizações dos elementos da paisagem, a passarela é usualmente definida por operações de fluxo e circulação. Pode ser entendida como uma “via elevada para

circulação preferencial de pedestres e vedada a veículos motorizado” (Mendonça, 2018, p. 71), inserida na categoria de “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” (Mendonça, 2018, p. 71, grifo nosso). À luz dessa definição, o trabalho inicia as investigações e apropriações das passarelas estudadas.

No contexto carioca, não é raro deparar-se com notícias relacionadas a esse elemento da paisagem, como: “Trio é flagrado fazendo churrasco em passarela na avenida Brasil”; “Fiscalização ineficiente faz camelôs ocuparem calçadas, estações e passarelas”; “Motos circulam livremente por passarelas na Avenida Brasil”. Em síntese, ao tratar das passarelas da Avenida Brasil, torna-se imprescindível abordar algumas relações como: lugar e apropriação (Schlee *et al.*, 2009); território e conflito (Serpa, 2017); assim como, atmosfera e cotidiano (Lamounier *et al.*, 2019).

Dessa forma, o presente trabalho, inicia-se a partir de dois pontos principais: a investigação em torno da Paisagem Transbrasil, e seus impactos, na área analisada; e a atenção dos autores nos atos de apropriação das passarelas dispostas nessa paisagem. Com o intuito de definir um objeto de estudo que representasse esse cenário das passarelas, foi adotada a Passarela 10 (Caracol) para uma análise mais aprofundada. A escolha se justifica pelo destaque desse elemento quanto aos potenciais de apropriação no cotidiano, além do conjunto de transformações ocorridas nesse objeto.

Assim, o objetivo principal deste trabalho é reconhecer as transformações e ressignificações ocorridas na Passarela 10 da Avenida Brasil, com ênfase nas alterações em meio à implantação da Transbrasil.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO E ABORDAGEM CONCEITUAL

A Avenida Brasil destaca-se como uma das principais vias expressas do Rio de Janeiro, exercendo papel estratégico tanto no contexto municipal quanto nacional. Por ela circulam diariamente grandes volumes de cargas e pessoas, e suas margens abrigam uma diversidade de experiências humanas, que vão além do deslocamento funcional e impactam tanto o indivíduo quanto o coletivo. Como afirma Duarte *et al.* (2023, p. 99): “por mais que a experiência do lugar seja individual, ela possui uma base cultural pousada na ideia de pertencimento a uma coletividade e a um sentimento de pertencimento e adesão”.

O sentimento de pertencimento à paisagem da Avenida Brasil é materializado em elementos que, além de sua volumetria marcante, carregam simbolismos construídos ao longo do tempo. As passarelas, criadas para promover a travessia segura de pedestres, transcenderam sua função utilitária, tornando-se marcos referenciais e articuladores de dinâmicas coletivas locais. Os espaços livres ao redor de suas extremidades possibilitaram atividades que se retroalimentavam e, apenas, foram interrompidas (ou reduzidas) com as intervenções ocorridas ao longo dos anos, principalmente às destinadas à implantação do corredor do BRT TransBrasil.

Dentre os diversos fragmentos da Avenida Brasil, este estudo volta-se para a Passarela 10 (atualmente identificada como passarela da Estação Rubens Vaz), situada na Praça Eloi de Andrade. Este local passou por sucessivas transformações, inicialmente com a implantação do BRT Transcarioca, em 2014, e mais recentemente com as obras do corredor Transbrasil. O ambiente, entretanto, permanece dinâmico, incorpora um sistema de valores e transforma-se frequentemente (Schlee *et al.*, 2009, p. 237). Os habitantes que resistem ao processo de desterritorialização estabelecem formas de interagir com a nova realidade, enquanto os novos modelos de passarelas se adaptam à necessidade de contemplar o direito de ir e vir.

Essas mudanças impactaram de formas diversas as práticas e dinâmicas que existiam no entorno, permitindo a permanência de algumas, o desaparecimento de outras e o surgimento de novas apropriações. A análise das transformações, ilustrada na Figura 2, evidencia o empobrecimento da qualidade do espaço nas três categorias tratadas por Magnoli (1982): “espaço-estrutura”, que aborda os aspectos construídos e da relação entre os espaços edificados e os espaços livres;

“espaço-função”, enquanto produto é referente às funções que os espaços livres podem desempenhar; e “espaço-lugar”, dotado de memória e significado.

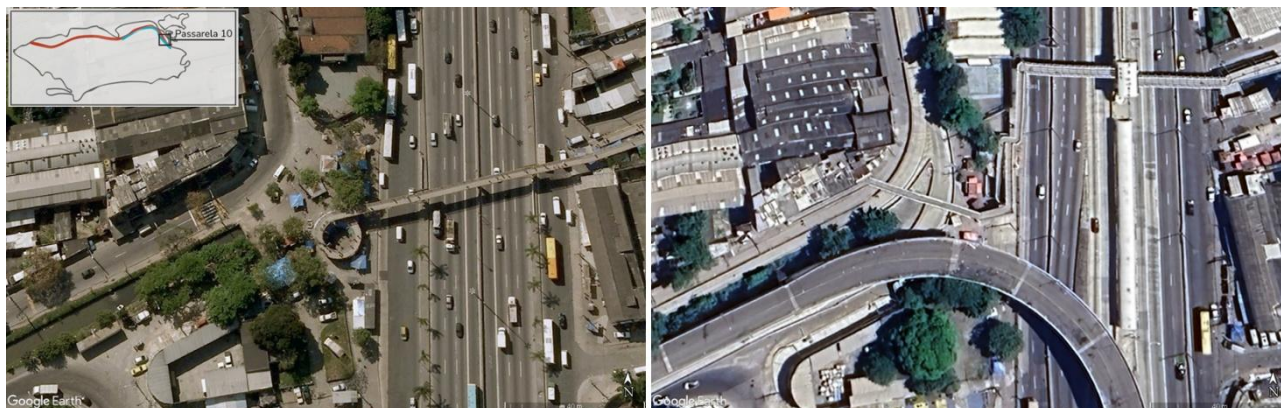


Figura 2: Passarela 10 nos anos 2009 (esquerda) e 2024 (direita).

Fonte: Google Earth (2024).

Em uma reportagem do jornal comunitário Maré de Notícias, de 2021, é recorrente as narrativas que evocam memórias relacionadas ao que foi a Passarela Caracol e críticas ao que se tornou. A “perda” de algo é presente em grande parte dos depoimentos: “esta semana se perdeu a história”, “o sentimento de perda”. No entanto, também é destacado o caráter de resiliência local:

“O primeiro sentimento é de tristeza, pois a passarela fez parte da minha infância. Estudei no Jardim Escola Turma da Mônica e morava na Nova Holanda e meu primo Wellington me levava de bicicleta. Não tinha ainda a ponte entre o Rubens Vaz e Parque União, então era necessário usar a passarela. Lembro de um episódio dela ter caído, pois foram alguns acidentes com caminhões que batiam. Ela tinha um histórico de resistência, de cair e depois levantar, tipo fênix” (Euclides, 2021, grifo nosso)

Ao trabalhar com o conceito de Tuan (1983, p. 13) sobre espaço e lugar, nos é dito que os sentimentos pelo espaço e pelas qualidades espaciais se dão a partir da experiência possibilitada pelo “mover-se”. Considerando que espaço é movimento e lugar é pausa, e que essas pausas são proporcionadas pela espacialidade construída pelo somatório de lugares e objetos (Tuan, 1983, p. 20), no cenário analisado vemos uma drástica mudança de viabilidade de manutenção das práticas e dinâmicas que existiram. No entanto, transformações e ressignificações se fazem presentes em meio às limitações.

A investigação proposta neste trabalho adota uma abordagem qualitativa e se desenvolve por meio de ferramentas capazes de apreender as nuances das experiências e apropriações do espaço, e busca contribuir para o entendimento das dinâmicas de transformação, resiliência e produção de sentido na paisagem urbana carioca.

3. MEIOS E MATERIAIS

Os espaços livres apresentam características variadas, podendo ser definidos conforme seu uso, perfil de propriedade e funções específicas, entre outros atributos. Segundo Santos (2006), a paisagem é compreendida como forma, uma relação dinâmica entre o homem e a natureza que se materializa em diferentes contextos e interpretações.

A partir da análise de Serpa (2017), considerando a relação da Transbrasil e seu entorno, observa-se que os processos de apropriação do espaço público na cidade contemporânea são fortemente influenciados por representações segregacionistas. Essas representações orientam processos de territorialização em que grupos sociais – de diferentes classes e frações de classe – interagem em uma dialética entre capital cultural e capital econômico, como proposto por Bourdieu (2007).

A caminhada, como descreve Certeau (1980), constitui um processo de apropriação e uso dos espaços urbanos pelo indivíduo, permitindo que este inscreva suas próprias narrativas e significados no ambiente. Neste estudo, a deriva foi realizada parcialmente utilizando o BRT e, em parte a pé, ao longo de um trecho previamente estabelecido, como ilustrado na Figura 3, as passarelas se destacaram como elementos recorrentes e marcantes da paisagem, orientando o percurso e a percepção do espaço.

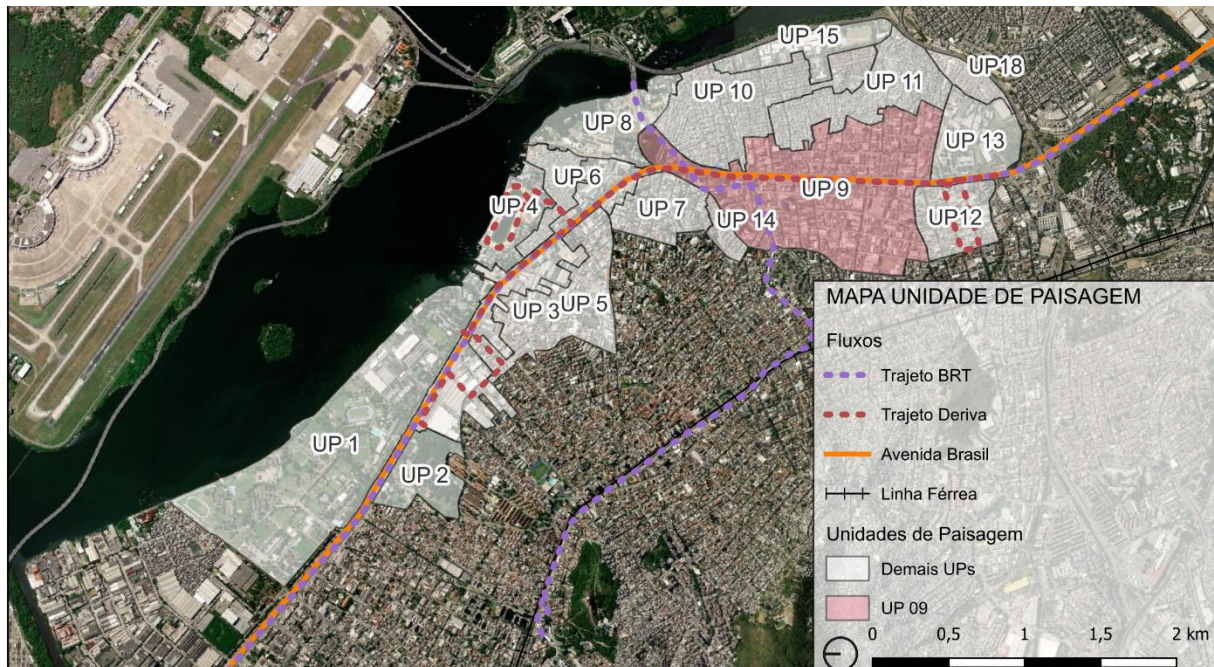


Figura 3: Unidades de Paisagem.

Fonte: Google Earth com alterações dos autores (2024).

O ato de caminhar em grupo possibilita a reinterpretação das normas e dos significados atribuídos aos espaços, estabelecendo uma nova dinâmica de interação com o ambiente. Como afirma Certeau:

Os jogos dos passos moldam espaços. Tecem os lugares. Sob esse ponto de vista, as motricidades dos pedestres formam um desses 'sistemas' reais cuja existência faz efetivamente a cidade', mas 'não tem nenhum receptáculo físico'. (Certeau, 1980, p.176)

Essa abordagem permite que a paisagem urbana seja não apenas observada, mas também vivenciada de maneira crítica.

O processo de mapeamento e cartografia adotados neste estudo incorpora a etnografia como uma "escrita do visível", valorizando o diálogo cultural e a interação direta entre o pesquisador e o ambiente estudado. Além disso, a pesquisa adota uma abordagem *interescalar*, que permite analisar a paisagem tanto na escala territorial quanto na microescala das percepções sensoriais, fundamentais para a experiência humana no espaço urbano. Para a coleta e análise de dados, foram utilizados métodos de georreferenciamento e levantamento de campo, com o suporte de ferramentas como o QGIS e o Google Earth. Com base em dados oficiais fornecidos pelo município do Rio de Janeiro (DATA.RIO), foi possível estabelecer uma base sólida para o mapeamento e a representação dos elementos observados, possibilitando a identificação de padrões espaciais e a compreensão da interação entre diferentes camadas da paisagem.

A compartimentação da paisagem envolveu a identificação de unidades de paisagem (UPs) distintas, que foram discutidas e analisadas sob uma perspectiva integradora, considerando não apenas os elementos físicos visíveis, mas também fatores holísticos e ações antrópicas. A abordagem seguiu critérios como a morfologia, a distribuição dos usos e a influência de ações governamentais e legislações vigentes, que moldam a dinâmica do espaço e sua funcionalidade.

No recorte específico da Avenida Brasil, a subdivisão detalhada da área foi resultado do debate entre diferentes grupos de análise, permitindo múltiplas perspectivas sobre a compartimentação e uso do espaço.

As Atmosferas de Preferência referem-se às experiências sensoriais que fazem parte do cotidiano em uma escala mais íntima e subjetiva, mas que também podem ser identificadas coletivamente, compondo o imaginário urbano compartilhado. Segundo Lamounier et al. (2019), tais atmosferas não são apenas paisagens visuais, mas englobam sons, cheiros, temperaturas e texturas que, por meio das percepções sensoriais, estimulam as memórias e emoções dos indivíduos.

Essas preferências atmosféricas permitem que os espaços sejam ressignificados no cotidiano, transformando o ordinário em um cenário de afetividade. Mapear esses aspectos intangíveis permite compreender a dimensão sensorial e emocional que estrutura o espaço público. Dessa forma, o "invisível" se torna uma camada fundamental na leitura da paisagem urbana, onde o tangível e o intangível coexistem.

3.1. COMPARTIMENTOS E UNIDADES DE PAISAGEM

A análise da paisagem urbana do recorte estudado permitiu a identificação de dezesseis unidades de paisagem (Figura 3), definidas com base em critérios desenvolvidos por Tângari (1999), que envolvem o desenho da paisagem, a estrutura morfológica, os conflitos socioambientais e os padrões de ocupação, além do quinto elemento, as atmosferas de preferência, critério desenvolvido nas pesquisas de Lamounier *et al.* (2019), refletindo os usos e as apropriações sensoriais específicas de cada trecho.

Destrinchando todas as UPs, a análise inicia-se no extremo norte, com a UP1, uma área militar com predomínio de áreas verdes e ocupações dispersas, sem atividades cotidianas ou comércio, conferindo-lhe uma atmosfera isolada. A UP2, apresenta áreas livres e edificações como fragmentos na paisagem, diferentemente da UP1, permite maior interação comunitária e acessibilidade.

A UP3, ao longo da Avenida Brasil, entre as passarelas 11 e 15, abrange os bairros da Penha, Ramos, Olaria e Maré. Possui caráter industrial e logístico, destacando-se pela concentração de galpões subutilizados e possui as passarelas e estações do BRT como pontos de apropriação urbana.

No Complexo da Maré, a UP4 é o principal espaço livre público de lazer do recorte, tendo como elemento de destaque o lago artificial, conhecido como Piscinão de Ramos. Este espaço é caracterizado pela presença de grandes lotes, baixa cobertura vegetal e alta suscetibilidade a inundações. Já a UP6 é predominantemente residencial, com tecido urbano compacto e plano, apresenta suscetibilidade a inundações, cobertura vegetal praticamente inexistente, além de se destacar pela vulnerabilidade social e escassez de espaços livres.

As UP5, UP7 e UP14, localizadas em Olaria e Ramos, são áreas residenciais, com tecido urbano compacto e consolidado, mas enfrentam desafios significativos, como a escassez de espaços livres públicos de lazer e zonas vegetadas como fragmentos na paisagem. A proximidade com a Avenida Brasil e Zona Franca Urbanística (ZFU) tem atraído novos empreendimentos, impulsionados pela oferta de construções à venda e por iniciativas de requalificação urbanística na área. A UP8, possui tecido pouco ocupado, espaços livres com baixa permeabilidade e cobertura vegetal escassa, edificações precarizadas e espraiadas.

Na Maré, as UP10, UP11, UP15 e UP16, representam áreas densamente ocupadas, com diversidade morfológica. A UP10, diretamente conectada ao nosso estudo de caso (Passarela 10), caracteriza-se pelo traçado regular e baixa incidência de vegetação, características que se repetem nas UPs 11 e 16. A UP11, por sua vez, possui relevo em aclave e um traçado decorrente da topografia, o que resulta em risco de deslizamentos e ocupação desassistida das encostas. A UP13, um dos limites do recorte estudado, é uma área dominial, militar e restrita.

A UP12, apresenta o relevo em auge. À medida que se adentra na unidade, o ambiente torna-se progressivamente mais residencial e intimista, ainda que com baixa incidência arbórea e escassez de espaços livres para lazer, enquanto ao longo da Avenida Brasil predominam galpões e estruturas comerciais.

Durante a deriva, a paisagem revelou-se fortemente marcada pelas passarelas, que desempenham papel crucial na definição dos caminhos. Embora presentes em outras unidades, para o estudo de caso focamos na Unidade de Paisagem 9, especificamente na Passarela 10, antiga "Caracol", que por anos garantiu a travessia segura dos moradores da Maré, tornando-se um ponto de referência e um símbolo afetivo para a comunidade local.

A Unidade de Paisagem 9 apresenta um desenho da paisagem com relevo plano e cortado por diversas passarelas, atualmente uniformes na paisagem. Os espaços livres são predominantemente destinados à circulação, representados pela Avenida Brasil e pela TransBrasil, além de espaços residuais que são apropriados principalmente para lazer e comércio. A estrutura morfológica da área é consolidada, com os principais corredores sendo as vias locais, a Avenida Brasil e o BRT.

Os padrões de ocupação na área da Passarela 10 são caracterizados pela proximidade com a Avenida Brasil, onde predomina o uso industrial e logístico. À oeste da Avenida, ao lado da passarela, encontra-se a Escola Municipal Clotilde Guimarães, mas a predominância de galpões ainda é notável. Já a leste, no Complexo da Maré, a área residencial se faz presente, assim como o comércio, especialmente nas imediações da Avenida.

4. ANÁLISE DE EVOLUÇÃO E IMPACTO DA INFRAESTRUTURA

Nesta etapa da pesquisa, foram elencadas as categorias de Fixos e Fluxos da Paisagem, que possibilitaram uma análise mais subjetiva e aprofundada da relação entre o pesquisador e local estudado. Com base nos resultados desenvolvidos a priori e na compartimentação da paisagem, foi possível iniciar uma avaliação do local quanto a aspectos relacionados ao tempo e ao próprio espaço concreto (Almeida *et al.*, 2024).

Ao analisar os quatro itens da categoria Fluxos (suporte físico, vetores de ocupação, evolução da mancha urbana e aspectos legislativos), evidencia-se o processo de construção morfológica e transformação da paisagem local. Para ilustrar esses elementos, parte-se do panorama anterior à implantação dos corredores do BRT, ilustrado pela Figura 4.



Figura 4: Esquemática dos elementos estruturantes da Praça Eloi de Andrade em 2009.
Fonte: Elaborado no QGIS pelos autores sobre base do Google Earth (2024).

Em relação ao suporte físico, destaca-se o fechamento de parte do Rio Ramos para a construção do Viaduto do BRT, que afetou diretamente a estrutura original da passarela 10, antes caracterizada pela forma que aparentava um caracol. O grande fluxo de pedestres estimulava a atividade comercial de camelôs que instalavam, no nível da praça, suas barracas no espaço livre interno da rampa helicoidal. Embora esse vetor de ocupação persista, a redução dos espaços livres diminuiu significativamente a quantidade de trabalhadores informais, que agora se veem restritos a poucos locais disponíveis para suas barracas.

A evolução da mancha urbana se destaca pela redução de espaços livres, especialmente na Praça Eloi de Andrade, inserida na ZFU. No entanto, observa-se que não houve investimentos que contemplassem a qualidade espacial, aspecto que se torna mais evidente ao analisar os aspectos Fixos da paisagem (espaços livres, impactos de investimentos públicos e de projetos de grande porte e questões ambientais). Essa categoria de análise é ilustrada pela Figura 5.



Figura 5: Esquemática dos elementos estruturantes da Praça Eloi de Andrade em 2024.

Fonte: Elaborado no QGIS pelos autores sobre base do Google Earth (2024).

Além da ocultação de parte do Rio Ramos, é perceptível a redução de vegetação na praça. O que contribui para o declínio de condições ambientais minimamente adequadas, soma-se o enclausuramento proporcionado pela estrutura da passarela, que forma uma barreira para a Avenida Brasil, obstruindo a visibilidade e gerando sensação de insegurança e ilegibilidade. O impacto das obras de implantação do BRT, visando a melhoria na mobilidade, afetaram negativamente a paisagem, resultando na “desvitalização” da praça e seu entorno. As barreiras formadas pelas muretas, viaduto e passarela restringiram o deslocamento livre pelos pedestres e criam áreas residuais de sombra, que se tornam pontos inseguros e insalubres.

A redução dos espaços livres afetou não apenas a diminuição de vegetação, mas também a possibilidade do “mover-se” e “pausar-se” no espaço (Tuan, 1983). A criação de afetividade e a transformação do local em lugar deixa de ser fomentada quando a praça se torna local, sobretudo, de passagem. As experiências continuam acontecendo, porém, experiências vazias não criam lugares (Duarte *et al.*, 2023). Os meios de apropriação socioespacial de um lugar, além da influência da experiência vivida, sofrem a influência do discurso (Serpa, 2017). O discurso aqui empregado, como visto anteriormente, é mnemônico, comunicando uma experiência que já não existe mais, mas que preserva o que resta de lugar na Passarela Caracol.

4.1. RETRATOS NA UNIDADE DE PAISAGEM

Ao demolir um objeto na cidade, é necessário compreender que, para além daquele elemento material, há um conjunto de camadas subjetivas por detrás. Essa relação simbólica, também tratada como metonímica (Brasil, 2022), traduz as relações entre os significados imateriais de um objeto físico e o sujeito. Como apresentado, o sentimento de perda, apresentado pelos frequentadores da Passarela 10 e da Praça Eloi de Andrade, inicia-se de uma perda de um signo físico da paisagem,

mas atravessa as ausências das práticas subjetivas que preenchiam aquele lugar. Para além de uma perda visual e material, há a dissolução de uma atmosfera, que precisa tentar se recompor em uma nova conformação espacial recortada.

A intenção desse levantamento não é ignorar o aspecto dinâmico e mutável da paisagem (Schlee *et al.*, 2009), mas destacar que as políticas de preservação e valoração não são estendidas por toda a cidade. A passarela de Affonso Reidy, localizada no Aterro do Flamengo, seria demolida com a mesma facilidade que a Passarela 10?

No contexto da Unidade de Paisagem 9 (UP9), em que a passarela em estudo se localiza, a sobreposição da Transbrasil e seus componentes estruturais no tecido existente reforça alguns conflitos já existentes. Em questão, a ausência de espaços livres, como supracitado na análise da Unidade de Paisagem. Aqui, a finalidade não é tecer uma crítica às propostas de equipamento de mobilidade urbana da cidade, mas ao modo em que sua implantação foi conduzida: sem reconhecer as vulnerabilidades e subjetividades do território em que se insere.

Apesar das constantes adaptações e apropriações realizadas no cotidiano da Passarela 10, as práticas dos atores urbanos demandam, minimamente, condições espaciais para a construção do lugar. Em outros termos, apesar do potencial de apropriação da passarela pelos sujeitos em vista à rarefação de espaços livres, há um domínio que depende do suporte físico. A conformação do lugar (Serpa, 2017) interdepende tanto das práticas subjetivas, quanto do ambiente sensível. E essa parcela espacial do lugar, no contexto da Passarela 10 e de seu entorno, na reconfiguração dada pela Transbrasil, conforma-se como mais um obstáculo para o uso e a apropriação dos raros espaços livres da UP9.

5. CONSIDERAÇÕES E DESDOBRAMENTO

Por tratar-se de uma investigação em torno de valores, simbolismos e apropriações no cotidiano, o presente artigo é apoiado na fenomenologia do lugar. Nesse sentido, tendo em consideração a constante transformação da paisagem, os desdobramentos são inúmeros. Dentre eles, a compreensão dos sistemas próprios a que cada passarela pertence, e, portanto, exige aproximações específicas para cada contexto. Dessa forma, a análise de cada passarela da Avenida Brasil poderia representar um potencial desdobramento do trabalho, com foco na manutenção e criação de meios ideais de viver/conviver/sobreviver para os usuários, além de aplicação em obras futuras com o intuito de prevenir o apagamento de dinâmicas previamente existentes.

A elaboração deste trabalho em meio ao contexto da disciplina, limitou o estudo em certos aspectos. O tempo delimitado do trimestre letivo, não permitiu um aprofundamento maior na abordagem adotada no presente estudo. No entanto, foi possível perceber e entender nuances presentes na Passarela 10 e na Praça Eloi de Andrade que, de certa forma, já saltava aos olhos na deriva realizada em aula. Um olhar empático sobre o território, nos permitiu apreender que aquela passarela ia além de sua função infraestrutural.

Como apresentado, apesar da Transbrasil representar uma nova possibilidade de mobilidade urbana, sua implantação desconsiderou a sensibilidade dos espaços por ela ocupados. Assim como outras políticas já realizadas na cidade, os contextos de vulnerabilidade, em seus múltiplos espectros (social, ambiental e econômico), são vistos não como uma urgência, mas uma fragilidade a ser ainda mais explorada. No contexto da área de estudo, não apenas os conflitos ambientais, como a ausência de espaços livres e impermeabilidade do solo, foram atropelados, mas, também, intensificados após a implantação. Ademais, é necessário evidenciar que após as alterações do suporte físico, tanto da Praça quanto da Passarela, as articulações subjetivas também acabaram sobrepostas pelo corredor Transbrasil.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, B. et al. Avenida Brasil. *In: Seminário apresentado na disciplina Arquitetura da Paisagem*, Mestrado em Arquitetura, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2024.
- BOURDIEU, P. **A distinção: crítica social do julgamento**. São Paulo: Edusp; Porto Alegre: Zouk, 2007.
- BRASIL, Z. **Patrimônio industrial na cidade do Rio de Janeiro: e a preservação dos espaços correlatos**. Tese (Doutorado em Museologia e Patrimônio), Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2022.
- CERTEAU, M. Caminhadas pela cidade. *In: A invenção do cotidiano: artes de fazer*. Petrópolis: Editora Vozes, 1980.
- DUARTE, C. R.; MIRANDA, C.; PINHEIRO, E.; SILVA, L. J. Experiência e Significação. *In: Experiência do lugar arquitetônico: dimensões subjetivas e sensoriais das ambiências*. Rio de Janeiro: Rio Books, 2023.
- EUCLIDES, H. **Após 50 anos, 'Passarela do Caracol' entra para galeria de memórias da Maré**. Rio de Janeiro: Maré Notícias, 2021. Disponível em: <https://mareonline.com.br/apos-50-anos-passarela-do-caracol-entra-para-galeria-de-memorias-da-mare/>.
- G1 Rio. **Passarelas da Av. Brasil, no Rio, oferecem risco aos pedestres**. Rio de Janeiro: G1, 2014. Disponível em: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/12/passarelas-da-av-brasil-no-rio-oferecem-risco-aos-pedestres.html/>. Acesso em: 23 out. 2024.
- LAMOUNIER, A.; CARVALHO, T.; YAMAKI, H.; TÂNGARI, V. Atmosferas de Preferência e Paisagens Cotidianas: a cidade através de múltiplos sentidos. *In: Ressensibilizando Cidades - ambiências urbanas e sentidos*: Anais da Conferência Internacional. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ, 2019.
- MAGNOLI, M. M. E. M. **Espaços livres e urbanização: uma introdução a aspectos da paisagem metropolitana**. 1982. Tese (Livre-docência em Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo. São Paulo, 1982.
- MENDONÇA, B. R. E. **Os espaços livres e a estruturação da paisagem: uma avaliação das pracialidades do subúrbio ferroviário do Rio de Janeiro**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura), Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2018.
- MORAES, P. B. **Rodovia metropolitana: lógicas projetuais na Avenida Brasil**. Tese (Doutorado em Urbanismo), Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2021.
- SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. São Paulo, SP: Edusp, 2006.
- SCHLEE, M. B.; NUNES, M. J.; REGO, A. Q.; RHEINGANTZ, P.; DIAS, M. Â.; TÂNGARI, V. R. Sistema de Espaços Livres nas Cidades Brasileiras: um debate conceitual. **Paisagem e Ambiente**, n. 26, p. 225–247, 2009.
- SERPA, A. Ser lugar e ser território como experiências do ser-no-mundo: um exercício de existencialismo geográfico. **Geosp – Espaço e Tempo (Online)**, v. 21, n. 2, p. 586-600, 2017.
- TÂNGARI, V. R. **Um outro lado do Rio: paisagem urbana da zona norte do Rio de Janeiro**. Tese (Doutorado em Arquitetura), Universidade de São Paulo. São Paulo, 1999.
- TUAN, Y. F. Perspectiva Experiencial. *In: Espaço e Lugar: A Perspectiva da Experiência*. São Paulo: Diefel, 1983.

AGRADECIMENTOS

Agradecimento à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.