

Usos insurgentes nas arquiteturas do trânsito: atuações como plano, truque e finta

Insurgent uses in transit architectures:
actions as plan, trick, and feint

Pedro Vitor Costa [I]
Maria Rúbia Pereira [II]
Cauê Capillé [III]

Resumo

A condição de trânsito é um fenômeno comum para as populações periféricas da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Ao conformarem um 'espaço coletivo compulsório', as infraestruturas de mobilidade têm um enorme potencial político-social. Certas práticas 'insurgentes' de grupos que se utilizam de 'brechas arquitetônicas' dessas infraestruturas estimulam esse potencial. Este artigo observa usos culturais, políticos e econômicos acoplados às infraestruturas de trânsito à luz de três formas de projetar – plano, truque e finta –, com o objetivo de discutir como a arquitetura e o planejamento urbano podem se aliar à construção de realidades menos desiguais. São analisados usos comerciais no entorno da estação de metrô Pavuna, usos político-culturais do Cine Taquara (BRT), Viaduto de Realengo, e Viaduto Negrão de Lima (Madureira).

Palavras-chave: relação centro-periferia; espaços de trânsito; mobilidade metropolitana; usos insurgentes; projeto urbano.

Abstract

The traffic condition is a common phenomenon for peripheral populations of the Metropolitan Region of Rio de Janeiro. By forming a 'compulsory collective space', mobility infrastructures have enormous political and social potential. Certain 'insurgent' practices of groups that use the 'architectural loopholes' of these infrastructures stimulate this potential. This article analyzes some cultural, political, and economic uses connected to transit infrastructures according to three ways of designing (plan, trick, and feint) to discuss how architecture and urban planning can combine to build less unequal realities. Commercial uses around the Pavuna subway station, and political and cultural uses of Cine Taquara (BRT), Viaduto de Realengo, and Viaduto Negrão de Lima (Madureira) are analyzed.

Keywords: center-periphery relation; transit spaces; metropolitan mobility; insurgent uses; urban design.



Introdução

Historicamente, a mobilidade urbana, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, reflete os processos de segregação espacial da sociedade fluminense. A estrutura de dependência econômica contemporânea entre centro e periferia sintetiza profundos problemas socioespaciais cotidianamente vividos por grande parte da população. A condição de trânsito é um fenômeno comum no cotidiano das populações periféricas que passam, em média, 2 horas e 21 minutos por dia,¹ habitando as infraestruturas de transporte (rodovias, linhas férreas, ônibus, vagões do trem, etc.). Entretanto, embora o Estado e alguns agentes econômicos busquem contrapor esquemas de desigualdade, frequentemente suas práticas e políticas reforçam situações de dependência (Capillé, Gonçalves e Soveral, 2021). Em particular, a resposta política estatal usual é a criação de mais eixos de mobilidade metropolitana em projetos que se preocupam apenas com os aspectos técnicos-funcionais, os quais têm pouca ou nenhuma preocupação com a relação entre a arquitetura e a dimensão local e muito menos com novas possibilidades programáticas que poderiam diluir, em parte, a dependência de algumas regiões em relação ao centro.

No cotidiano dessa população periférica, os espaços de trânsito são a atmosfera pública em que habitam, cotidianamente, milhões de pessoas, conformando o que Capillé, Gonçalves e Soveral (2021, p. 2) descrevem como “espaço coletivo compulsório”, isto é, “o ‘espaço de aparecer’ [...] onde a sociedade contemporânea manifesta sua política do cotidiano”. Ao organizar o fluxo diário de milhares de pessoas,

o espaço da infraestrutura se apresenta como uma potência latente (Easterling, 2014) de transformação. Alguns tipos de uso desses espaços demonstram o reconhecimento dessa potência de coletivo compulsório encontrado. Comércio formais e informais, por exemplo, frequentemente se aproveitaram dessa condição. Organizações culturais insurgentes que se utilizam das brechas arquitetônicas dessas estações também nos apresentam uma alternativa de ocupação desses espaços.

A questão que se põe, portanto, é: de que forma a arquitetura pode contribuir para a formação de uma cultura coletiva metropolitana? Capillé e Cruz (2022) sugerem que a produção arquitetônica pode atuar de três formas nomeadas como: o “plano”, o “truque” e a “finta”. Em poucas palavras, o plano seria o projeto que, abertamente, explica como a arquitetura resolverá os problemas dessa realidade. Tendo em vista a grande complexidade dos desafios políticos e econômicos das urbanidades contemporâneas da nossa realidade, os autores ponderam sobre o altíssimo custo do “enfrentamento” utópico do planejamento e sugerem as outras duas formas de atuação. O truque derivaria da proposta de “hackeamento espacial” de Easterling (2014) que consistiria em uma atuação dissimulada, que dissocia declaração de operação; enquanto a finta declara, abertamente, sua oposição, mas “ginga marginalmente como forma de desviá-la e vencê-la” (esta derivada de uma interpretação da obra *Inserções em circuitos ideológicos*, de Cildo Meireles).

Este artigo observa alguns casos das Zonas Norte e Oeste do Rio de Janeiro de usos culturais, políticos e econômicos, acoplados às infraestruturas de trânsito à luz dessas três

formas de projetar – plano, truque e finta –, com o objetivo de discutir de que formas a arquitetura e o planejamento urbano podem contribuir para a mudança das condições precárias e desiguais de nossas realidades urbanas. Para isso, são analisados usos comerciais no entorno das estações de trem e metrô da Pavuna, usos político-culturais do Cine Taquara (estação Taquara de *Bus Rapid Transit* (BRT)), Viaduto de Realengo e Viaduto Negrão de Lima (Madureira).

Mobilidade metropolitana: estrutura e desigualdade

A questão da mobilidade é central nas discussões que envolvem o planejamento urbano nas grandes metrópoles contemporâneas. Em especial, as cidades brasileiras possuem, em seu cerne, a mobilidade como tema capaz de delinear um quadro social extremamente desigual, uma vez que a questão da mobilidade está diretamente relacionada ao uso do solo. Ou seja, a questão do direito à terra, no decorrer do tempo, é responsável por delinear a localização e deslocamento dos corpos na cidade e a capacidade que eles terão de percorrer de um ponto ao outro (Pero e Mihessen, 2013). A formação do espaço metropolitano no Rio de Janeiro delimitou a intensa dependência das regiões periféricas em relação às regiões com maior concentração de infraestruturas urbanas, circulação de capital e serviços: os centros (Santos, 1993).

Ao acompanhar o desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro é possível identificar uma clara diferenciação entre as políticas

urbanas de mobilidade que atendem às classes mais abastadas, herdeiras dos privilégios coloniais, e uma classe pobre que sofre as consequências desse mesmo sistema (Torres, 2018). Em suma, a criação de um sistema de mobilidade urbana, nada mais fez do que “coisificar” uma estrutura urbana preexistente e foi elaborada de formas diferentes para regiões diferentes. O trem, por exemplo, veio responder a uma necessidade de localização de pessoas de baixa renda e de atividades menos nobres (Abreu, 1997, p. 44). Assim, desenha-se uma cidade que vai ofertar serviços mais ou menos eficientes de acordo com a classe populacional para a qual estão sendo direcionados.

Essa desigualdade, refletida na oferta e na qualidade dos serviços e equipamentos, está presente na conformação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, onde se torna clara as zonas central e sul como centros e o restante da região como periferias. O movimento pendular se torna uma consequência e marca o cotidiano de uma população que sai todos os dias de suas cidades em direção à capital e retornam, permanecendo longos períodos em uma condição de trânsito entre a casa e o trabalho. É importante compreender a dimensão das longas horas em trânsito sobre o corpo que se expõe a tal experiência cotidiana e analisar as reverberações dessa condição urbana sobre a qualidade de vida da população.

No cotidiano dos moradores das periferias, os espaços de trânsito (estações e veículos) são os principais espaços públicos frequentados. Assim, paradoxalmente, podemos dizer que os espaços infraestruturais relacionados à mobilidade na Região Metropolitana do Rio de Janeiro são dotados de uma disposição (Easterling, 2014) para as trocas

Figura 1 – Obra do artista Lucas Ururah intitulada “Vim morar na Zona Sul e ganhei 8 horas por dia” exibida na MostraNoix: 1ª Mostra de Arte Periférica em Honório Gurgel – Rio de Janeiro



Fonte: foto de Daiane Dias, em 2022.

e movimentos coletivos cotidianos e ordinários que podem ser utilizados como suporte à construção de um espaço urbano mais justo. Todo tempo consumido pelo deslocamento representa impactos na saúde mental e física, uma vez que interfere diretamente no corpo, na relação com a família, no desenvolvimento intelectual e no acesso à cultura e ao tempo de lazer. As más condições de deslocamento às quais as populações periféricas são submetidas representam um importante pilar de manutenção das desigualdades sociais. Ao mesmo tempo, esse mesmo espaço permite a coletivização de milhões de pessoas, cotidianamente, mesmo que de forma compulsória e frequentemente precária.

Espaço de trânsito como potência política

Na contramão da criação de ações que busquem equilibrar essa dinâmica, o que se vê, ainda hoje por parte do Estado, é a reprodução do sistema a partir da criação de mais infraestruturas viárias grandiloquentes, como pudemos observar nos últimos anos a partir do sistema de Bus Rapid Transit (BRT), na cidade do Rio de Janeiro. Atualmente, estão em funcionamento três, dos quatro corredores inicialmente propostos: Transoeste, Transcarioca e Transolímpica, estando o quarto, o Transbrasil, ainda em processo de obras.

Com relação à infraestrutura férrea, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) possui 270 mil quilômetros de trilhos que levam trens da Central do Brasil em direção às zonas Norte e Oeste da cidade e à Baixada Fluminense. Diariamente, mais de 350 mil passageiros viajam nos trens, atualmente administrados pela concessionária Supervia. De acordo com dados do Instituto Data Rio (2023), até 2019, diariamente, mais de 1 milhão de passageiros utilizavam o sistema de ônibus da cidade do Rio de Janeiro.

Uma das principais potências do sistema de mobilidade metropolitano, sem dúvidas, é sua capacidade de atingir e alcançar milhares de pessoas diariamente, uma parte da população que, não só passa por esses espaços, mas permanece neles por longos períodos. A rotina é outro fator que contribui para a vitalidade cotidiana do sistema de mobilidade, o “coletivo compulsório” e recorrente acaba possibilitando a formação de grupos e transforma espaços de trânsito em espaços de convívio.

A partir dessas potências, as estações são capazes de criar centralidades e impulsionar diversas camadas que entrelaçam o tecido urbano (Izaga, 2009). No Brasil, alguns passageiros podem passar até 32 dias no trânsito por ano (Cruz, 2019), isso nos leva a pensar em como esse sistema deveria ser pensado e analisado como um suporte fundamental na melhoria da qualidade de vida nas cidades. Easterling (2014) aponta que alguns dos resultados políticos mais importantes dos espaços de infraestrutura permanecem não declarados nas histórias dominantes que os apresentam. Por exemplo, a autora defende que o caráter organizador das dinâmicas urbanas e sociais das infraestruturas fornece uma agência/capacidade ou ‘disposição’ para transformações urbanas

significativas. Easterling, então, propõe que, assim como o sistema hegemônico vigente, o ativista espacial pode operar de forma dissimulada, nas “dobras da infraestrutura” de forma a produzir efeitos diferentes dos originais.

Apesar de ser um dos espaços públicos mais importantes da metrópole, os espaços que conformam os sistemas de mobilidade são comumente a mera consequência de um desenho que prioriza fluxos. Muitas vezes, o desenho arquitetônico desses espaços de trânsito está exclusivamente comprometido com a organização dos corpos para aumento da velocidade e encurtamento do tempo.

Ao observar, concretamente, alguns espaços de trânsito, conseguimos identificar algumas transformações espaciais, alguns agentes transformadores que se alimentam da potência e contribuem para o desenvolvimento de novas dinâmicas urbanas a partir de ações nas infraestruturas de transporte (Galarce e Pettená, 2020). Em outras palavras, há uma brecha espacial e programática na arquitetura dessas infraestruturas, que possibilita apropriações diversas. Galarce e Pettená (2020), ao analisarem o comércio informal nas estações de BRT da linha Transoeste (Rio de Janeiro), afirmam que esses espaços surgem como uma oportunidade para subverter dogmas funcionais. Gerar permanências em meio do fluxo caótico de um terminal ou estação, onde o objetivo comum é deslocar-se, revela a potência desses espaços. Entre brechas e usos dissimulados, então, espaços de trânsito configuram grandes potencialidades políticas na medida em que são apropriados pelos corpos periféricos que ali encontram seu coletivo.

As condições precárias geradas pela desigualdade social, a discriminação e os processos de estigmatização podem ser vistos como

a base para que as periferias de diversas partes do mundo sejam espaços de invenção de novas práticas democráticas (Caldeira, 2015). Seriam, portanto, o que (Holsten e Claudio, 2013) chama de “espaços de cidadania insurgente”, ou seja, um movimento social que se caracteriza pela “construção da cidadania nas margens da cidadania legal” e pela “reinvenção das formas de urbanidade”.

O planejamento insurgente é conceituado por Miraftab (2016) apontando que ativistas insurgentes deslocam o debate da inclusão (na compreensão de justiça social) do campo da representação para o da autodeterminação, ou seja, os cidadãos tomam parte diretamente e formulam decisões que afetam suas vidas buscando a inclusão autodeterminada, na qual os direitos das pessoas são reais e praticados.

Em suma, nomearemos essas práticas de ‘insurgentes’ como ações artísticas, culturais e políticas, que “se posicionam contra a ordem estabelecida” (Lefebvre, 1992; Seldin et al., 2020a) e interferem diretamente no espaço, tornando-se eventos capazes de gerar tensões e resistências frente a uma estrutura de controle. São práticas que partem de grupos muitas vezes deixados de fora dos espaços formais e que buscam, nessas ações insurgentes, formas de reivindicar espaços e direitos negligenciados.

Atuações entre plano, truque e finta

Capillé e Cruz (2022) discutem formas de projetar a partir da definição de três conceitos de atuação para a arquitetura: o “plano”, o “truque” e a “finta”. Em suma, o plano seria

o projeto que, abertamente, explica como a arquitetura resolverá os problemas dessa realidade. Tendo em vista a grande complexidade dos desafios políticos, econômicos, etc., das urbanidades contemporâneas da nossa realidade, os autores ponderam sobre o altíssimo custo do “enfrentamento” utópico do planejamento e sugerem as outras duas formas de atuação.

O truque do hackeamento deriva da proposta de “hackeamento espacial” (Easterling, 2014) que consistiria em uma atuação dissimulada, que dissocia a declaração de operação. Easterling propõe operar de forma dissimulada e argumenta que “o ativista espacial não precisa enfrentar todas as ervas daninhas do campo nem esperar climas políticos favoráveis, mas, sem anunciar-se, alterar a química do solo” (2014, p. 214; 2021, p. 81). Easterling chama essa prática de hackeamento espacial: uma estratégia que envolve conhecer o sistema e grampeá-lo para que produza efeitos diferentes dos seus originais. Ela argumenta que opor e hackear são práticas complementares (2019, p. 243), mas que a segunda implica em “técnicas não ortodoxas que são menos heroicas, menos automaticamente opositoras, mais efetivas e malandras” (2014, p. 213). Opor propõe que o projeto político deve se concentrar no contraponto que se separa da realidade como é dada. Hackear propõe que o projeto político deve se concentrar em transformar os mesmos elementos da realidade dada, misturando, dissimuladamente, revolução e manutenção (Easterling apud Capillé e Cruz, 2022, p. 4).

A finta declara abertamente sua oposição, mas “ginga marginalmente como forma de desviá-la e vencê-la (esta derivada de uma interpretação da obra de Cildo Meireles).

A obra “Inserções em circuitos ideológicos”, de Cildo Meireles, foi elaborada para a exposição coletiva “Information” no MoMA (Nova York), em 1970. [...] Em síntese, “Inserções” nos provoca a aceitar o modus operandi desse ‘coletivo encontrado’, intervindo de forma parasita de dentro de suas regras, como um ‘hacker’ avant la lettre. Para essa prática de inserção profanadora, é fundamental portanto três etapas: primeiro, uma aceitação pragmática do sistema coletivo encontrado; segundo uma mera descrição capaz de revelar as regras encontradas do sistema; e terceiro, intervir com ações que simultaneamente mantêm as regras e transformam o sistema coletivo. (Capillé e Cruz, 2022, p. 5)

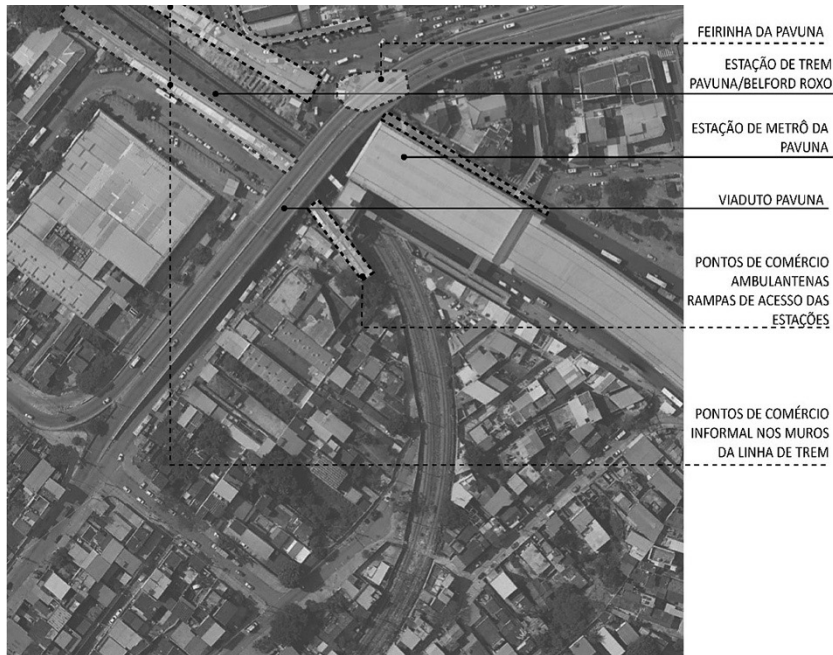
Neste trabalho, utilizamos esses conceitos como instrumentos para interpretar a atuação de grupos da sociedade no espaço urbano em casos específicos no Rio de Janeiro, e relacionar com a possibilidade de atuação de arquitetos e planejadores nesses espaços de trânsito e suas dinâmicas. Em suma, argumentamos que o comércio informal pode ser entendido como uma atuação em “truque” na medida em que se utiliza desse coletivo encontrado (população em trânsito) e das brechas da infraestrutura para garantir sustento fora do mercado formal (que geralmente lhes é negado). Os usos culturais insurgentes são entendidos como “finta” por atuarem também nessas brechas do sistema, mas declararam explicitamente sua posição política de construção de uma cidade mais igualitária.

“Truque”: o comércio e a apropriação

A Pavuna é um bairro densamente ocupado na Zona Norte do Rio de Janeiro que faz fronteira com a cidade de São João de Meriti (Figura 2). Essa região se conforma como um grande nó viário através da junção da estação final do Metrô Linha 2 (Estação da Pavuna), a estação de trem Pavuna/São João de Meriti do Ramal Belford-Roxo e o terminal de ônibus Rio-Pavuna. No entanto, o mais emblemático dessa centralidade é o grande centro comercial conformado por feiras, lojas de rua e comércio informal ambulante que ocupa desde as passarelas das estações de metrô e trem, aos baixios de viaduto, calçadas e muros de limite da ferrovia.

A centralidade comercial dessa região não é recente: a Feirinha da Pavuna, considerada Patrimônio Cultural de Natureza Imaterial da Cidade do Rio de Janeiro pela lei n. 524/2014, funciona há mais de 50 anos. Essa região passou por uma grande reestruturação durante a década de 1990 quando sofreu intervenções a partir do projeto Rio-Cidade (a partir de 1995) e a instalação da estação de metrô da Pavuna (1998). Silva (2012, p. 14), afirma que o comércio ambulante, que descreve como: “um labirinto de barracas espalhadas por todos os lados, sem nenhum tipo de controle ou organização, ocupando todos os espaços destinados à circulação de pedestres” não teria sido em nada alterado a partir desses projetos de renovação. Para Oliveira (2008), o projeto Rio-Cidade poderia ser identificado tanto pela distinção

Figura 2 – Mapa do entorno das estações de trem e metrô da Pavuna/São João de Meriti, demarcando trechos de apropriação por comércio



Fonte: elaborada pelos autores sobre base Google Earth.

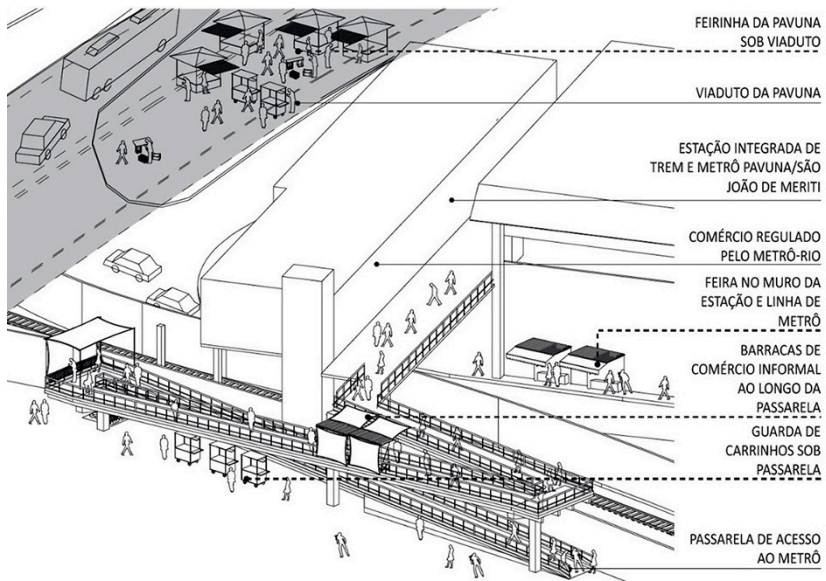
espacial dos elementos que compõem o mobiliário urbano e a paisagem em geral, quanto pelo controle social exercido pela força policial (Guarda Municipal e outras) sobre o comércio ambulante e a população em situação de rua. Essas duas visões acima evidenciam o espaço público como um ambiente de disputa, um jogo de forças.

Atualmente, o comércio ambulante ocupa diversos espaços no entorno dessas estações, as barracas/estandes/bancadas de venda informal se misturam com a feira regulamentada de uma forma que não se pode diferenciar (Figura 3). A escala arquitetônica dessas infraestruturas viárias fica relegada,

muitas vezes, ao segundo plano, surgindo uma margem interescalar que configura um espaço não programado com fragmentos apropriáveis. No caso dos ambulantes, suas condutas são capazes de reconfigurar lugares (Galarce e Pettená, 2020).

As estruturas físicas da estação e dos acessos (rampas, muros, baixios de viadutos) tornam-se suporte para essa atividade que se utiliza dos mais diversos materiais ordinários (como hastes metálicas, lonas, grades, tubos de pvc, telhas) para acontecer (Figura 3 e Figura 4). Os vendedores, então, se utilizam da presença desse enorme fluxo diário de pessoas para garantir sustento fora do mercado formal

Figura 3 – Trecho de estação intermodal da Pavuna (metrô e trem). Seu acesso por rampas e viaduto onde se podem observar alguns tipos de apropriação dos espaços por comércio informal e feiras livres



Fonte: elaborada pelos autores.

Figura 4 – Foto da passarela de acesso à estação de metrô da Pavuna em que se observa bancada de venda informal se utilizando do guarda-corpo metálico da rampa como suporte. À direita vemos uma barra metálica prefixada no guarda-corpo metálico da rampa, pronta para servir de suporte para outro expositor ou lona



Fonte: foto de Maria Rúbia Pereira, em 2023.

(que geralmente lhes é negado) através do comércio de bens, se utilizando desse coletivo encontrado (população em trânsito) e das brechas da infraestrutura. Essa insurgência manifesta, também, o desejo de transformação do espaço urbano, por meio do uso e ocupação do espaço público, reivindicando novas possibilidades de leitura dos espaços e proporcionando uma criação paralela e eficaz no território (Lima, 2014).

Apropriações culturais nas brechas da arquitetura

Abordaremos três casos de nós intermodais urbanos onde alguns agentes locais promoveram intervenções espaciais para realização de atividades culturais e educacionais. As intervenções, de certa forma, reverteram e contribuíram para a transformação da infraestrutura de mobilidade, concedendo ao espaço um significado cultural e político diante das comunidades impactadas. Ambos os casos ocorreram a partir da década de 1990, sendo o mais antigo a ocupação do Viaduto Negrão de Lima (Viaduto de Madureira).

As análises apontam para ações no espaço como forma de enfrentamento à negligência estatal, destacando a falta de investimentos em equipamentos e políticas culturais nessas regiões. As intervenções possuem, em comum, o fato de serem ações realizadas em infraestruturas de mobilidade e se aproveitarem das “falhas” dos desenhos e do planejamento formal. Esses espaços podem ser vistos como verdadeiros laboratórios de experiência urbana e encontro social (Seldin et al., 2020), uma forma de ocupação do espaço capaz de atender às

demandas mais específicas e necessidades concretas da comunidade, proporcionando impactos multiescalares.

Seldin et al. (2020) vão chamar esses espaços de “espaços insólitos”, territórios em disputa capazes de produzir símbolos e significados essenciais para uma intensa costura entre os bairros, sua população e os espaços públicos. O direito à cidade está intimidante ligado ao direito à cultura, uma vez que a cidade, em si, é fruto de uma intervenção cultural no espaço e a ampliação da voz do cidadão se dá a partir do poder transformador do cotidiano, por meio do acesso à cultura (Lefebvre, 1992). O que foi desenhado como espaço de passagem, ganha outros contornos e possibilita trocas interpessoais responsáveis por estimular a participação política. Espaços como esses seriam como munição frente a construção de cidades segregadoras capazes de conservar altos níveis de desigualdade.

As iniciativas também são caracterizadas por sua curta temporalidade, ou seja, apesar de modificações permanentes no espaço, elas não modificam permanentemente a função, propondo eventos que ocorrem em diferentes frequências, modificando mais ou menos o entorno. A ocupação das paredes com grafites e pichações, por exemplo, são marcas permanentes que contribuem para a construção de símbolos que se comunicam diretamente com os passantes e visibilizam uma ocupação, demarcam um território (Barros, 2020). Esses espaços questionam alguns parâmetros projetuais e destacam a necessidade de uma análise caso a caso, não são ações a serem replicadas, mas experiências urbanas distantes da ideia de “modelo” que oferecem inúmeros aprendizados a serem analisados e debatidos.

Viaduto de Madureira

Inaugurado em 1958, o viaduto Prefeito Negrão de Lima foi uma das maiores estruturas de concreto da cidade, com uma extensão de mais de 500 metros. A infraestrutura rodoviária tinha como objetivo promover a ligação entre partes do bairro cortado pela linha férrea (Figura 5). As obras resultaram em desapropriações de moradias e uma transformação na paisagem local. Em 1990, o espaço que vinha sendo ocupado por um grande estacionamento, passou a ser utilizado por alguns músicos: Leno, Pedro, Edinho e Xandoca, criadores do bloco carnavalesco “Pagodão de Madureira”.

Ainda na década de 1990, a cultura negra começa a protagonizar movimentos culturais, com destaque para a música marcada pela popularização do charme e do funk. Em contrapartida, a década foi marcada por um regime extremamente violento, envolvendo conflitos entre a polícia e o tráfico, com consequências letais para os moradores das periferias e dos subúrbios. Os movimentos musicais, iniciados por artistas negros e periféricos, surgem como ferramenta de denúncia e reflexão a partir de um contexto marcado pelo racismo, desigualdade social e violência do Estado. Em 1993, o produtor cultural Cesar Athayde levou seu “Baile Charme de Rua” para o baixio do viaduto, articulando a construção de uma cena cultural junto ao grupo do “Pagodão de Madureira”.

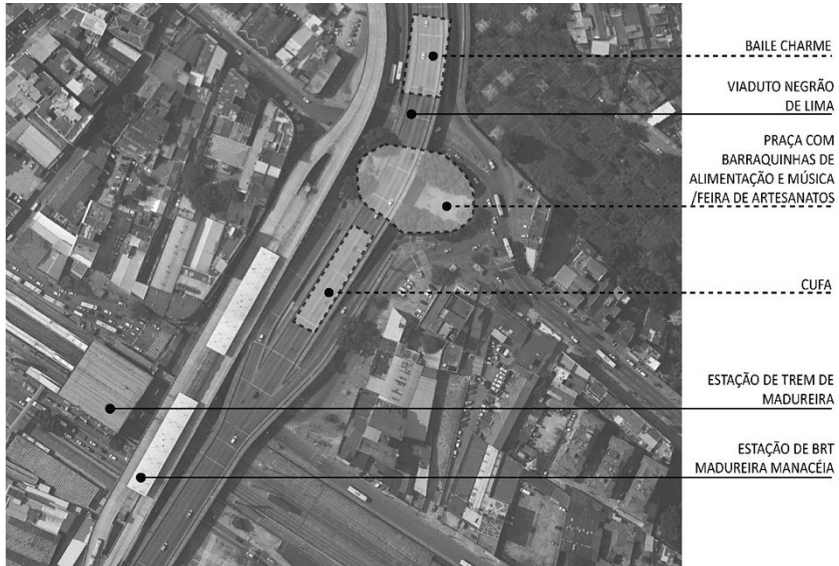
Desde a fundação da estação de trem em Madureira, no final do século XIX, o espaço se tornou um nó articulador do sistema de mobilidade no subúrbio carioca, atraindo, diariamente, centenas de trabalhadores vindos

de diversos bairros da região. Aos poucos, jovens de todos os bairros (principalmente das zonas Norte e Oeste) passaram a enxergar o espaço como ponto de encontro, lazer e expressão cultural. Até então, a cultura periférica, extremamente influenciada pela cultura negra, não encontrava representação nos espaços formais de cultura, o que impulsionou a ocupação de espaços que estavam longe dos interesses e das disputas do mercado.

Em 2000, a partir de um decreto aprovado pela câmara municipal, o espaço passou a ser conhecido como Espaço Cultural Rio Charme e se tornou um ponto de referência em cultura para toda cidade. Em 2003, o nome do espaço é alterado para Rio *Hip Hop* Charme e, cada vez mais, encontra, na institucionalização, uma forma de existir e perpetuar um legado cultural. Atualmente, estão localizados sob o viaduto o Espaço Cultural Rio *Hip Hop* Charme e a Central Única das Favelas (Cufa) de Madureira, fazendo com que o espaço sob a infraestrutura de mobilidade seja para a comunidade um ponto de apoio e transformação social.

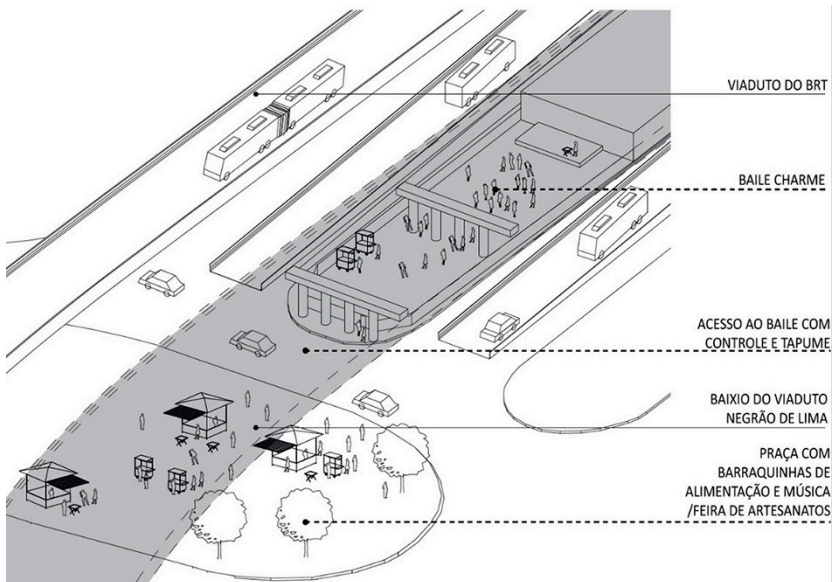
As ocupações se aproveitam de características como a cobertura e o grande vão, proporcionados pela estrutura do viaduto (Figura 6 e Figura 7) que conformam espaços amplos para o encontro de grandes grupos de pessoas. O alto fluxo diário de pessoas, em diferentes horários, reforça o potencial de estabelecer um local de encontro onde diferentes atividades podem tomar lugar ao longo do tempo (de dia, feirinha de artesanato e, de noite, praça de alimentação e baile, por exemplo) transformando da dinâmica urbana local.

Figura 5 – Mapa do entorno das estações de trem e BRT de Madureira



Fonte: elaborada pelos autores sobre base Google Earth.

Figura 6 – Baixo do Viaduto Negrão de Lima atualmente com o Baile charme e a “praça de alimentação” noturna



Fonte: elaborada pelos autores.

Figura 7 – Foto do baile charme do Viaduto de Madureira



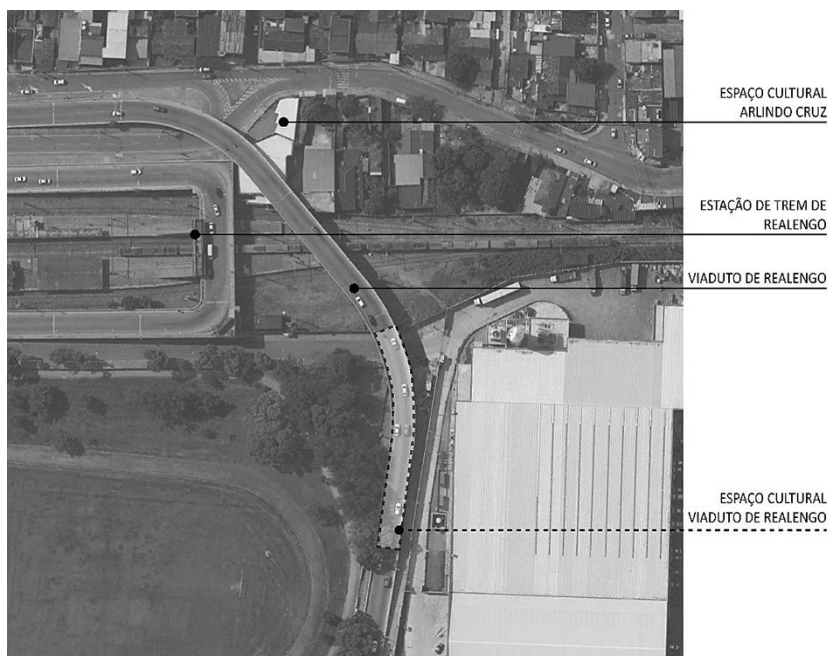
Fonte: foto de Renata Leal (reportagem de Viola, 2021).

Viaduto de Realengo

Localizado no bairro de Realengo, no subúrbio carioca, está o Viaduto Aloysio Fialho Gomes. O viaduto, construído em 2012 (Figura 6), foi parte das obras de infraestrutura de mobilidade que preparavam a cidade para receber dois megaeventos (Copa do Mundo 2014 e Olimpíadas 2016). O viaduto foi construído como forma de encurtar o trajeto no bairro de Realengo e desafogar algumas importantes vias de acesso ao Parque Radical de Deodoro. A construção possibilitou uma ligação entre as duas partes do bairro, cortado pela linha férrea. Essa linha férrea foi um elemento articulador da urbanização do bairro que, a partir da segunda metade do século XIX, passou a abrigar algumas instituições militares e industriais.

Desde então, obras rodoviárias são resultado de constantes tentativas de melhoria do próprio sistema. Para desafogar o trânsito, a prefeitura decidiu construir o viaduto. A estrutura de 300 m de extensão, que passou a ligar duas vias de grande movimentação, a rua Bernardo de Vasconcelos e a rua Marechal Joaquim Inácio, sobrepondo-se a uma pequena rua que antes não tinha saída. Essa rua estava localizada entre uma extensa propriedade militar e um terreno vazio, um espaço majoritariamente utilizado por pedestres que buscavam acessar a estação de trem. De acordo com Oberdan Mendonça (Oliveira e Mendonça, 2021), um dos fundadores do Espaço Cultural Viaduto de Realengo, a rua, antes do viaduto, também era um espaço de encontro entre jovens e crianças da comunidade.

Figura 8 – Entorno da estação de trem de Realengo mostrando a localização do Espaço Cultural Viaduto de Realengo



Fonte: elaborada pelos autores sobre base Google Earth.

Com a construção do viaduto, a paisagem foi completamente modificada, houve algumas remoções de habitações e um sufocamento da pequena rua afetada pelas obras. A ausência de comércio e serviços também se tornou um agravante da situação, gerando um intenso aumento da sensação de insegurança, confirmado pelos relatos de ocorrência e assaltos (Barros, 2020). A presença da estação de trem e pontos de ônibus, ao redor, conformava um nó, um ponto importante para a mobilidade do bairro atravessado por centenas de pessoas diariamente.

Em 2013, um grupo de produtores culturais locais intitulado Original Black Sound System – OBSS, entre eles Oberdan Mendonça, identificou um potencial naquele espaço. O coletivo foi responsável pela construção de um espaço onde pudessem ocorrer encontros entre rappers, grafiteiros, skatistas e tantas outras atividades praticadas por alguns jovens do bairro. A iniciativa do grupo resultou na criação do Espaço Cultural Viaduto de Realengo (Figuras 8 e 9). O projeto recebeu incentivo governamental a partir de editais públicos e passou a atrair, também, o comércio local. Ali, também foram

Figura 9 – Foto do Espaço Cultural Viaduto de Realengo



Fonte: Lab IT (s.d.).

realizados encontros comunitários de caráter político, como em 2015, quando o então deputado federal Marcelo Calero realizou um encontro com a comunidade para debater propostas e reivindicações para o espaço.

Em uma análise do desenvolvimento do espaço como um equipamento de cultura, constatou-se que mais da metade dos frequentadores (89%) são provenientes de bairros da Zona Oeste, região com baixíssimos números de equipamentos culturais em relação às zonas Sul e Central, e 59% são moradores do bairro de Realengo (Seldin et al., 2020). Os números apontam para a conformação de uma centralidade local que contribui ativamente para a existência de um respiro em uma região marcada pela negligência do Estado.

Oberdam (Oliveira e Mendonça, 2021) fala sobre a influência que recebeu do exemplo do Viaduto de Madureira, ressaltando a força de propagação e inspiração que esse tipo de ação representa. Apesar de

perceptíveis, os problemas gerados por um sistema rodoviário e os impactos negativos provocados por estruturas como viadutos, a partir do momento que essas estruturas são transformadas em espaços que beneficiam as comunidades, esse projeto se torna uma espécie de *hackeamento*.

Em uma entrevista concedida para o podcast “Vozes de Realengo” (Oliveira e Mendonça, 2021), os organizadores do projeto contam um pouco sobre o processo de construção do projeto e destacam a ressignificação de uma “sobra arquitetônica” e pontuam a importância de ser um espaço com grande fluxo de pessoas proveniente do sistema de mobilidade: “Deu vida para esse espaço de circulação, deu uma cor com os grafites e a pixação sempre que a galera que passa para pegar o trem 18h, 19h, na hora do rush, a galera chegando do trabalho e a gente tava ali tocando música, trocando ideia, fazendo cultura e arte naquele território com a galera de realengo.”

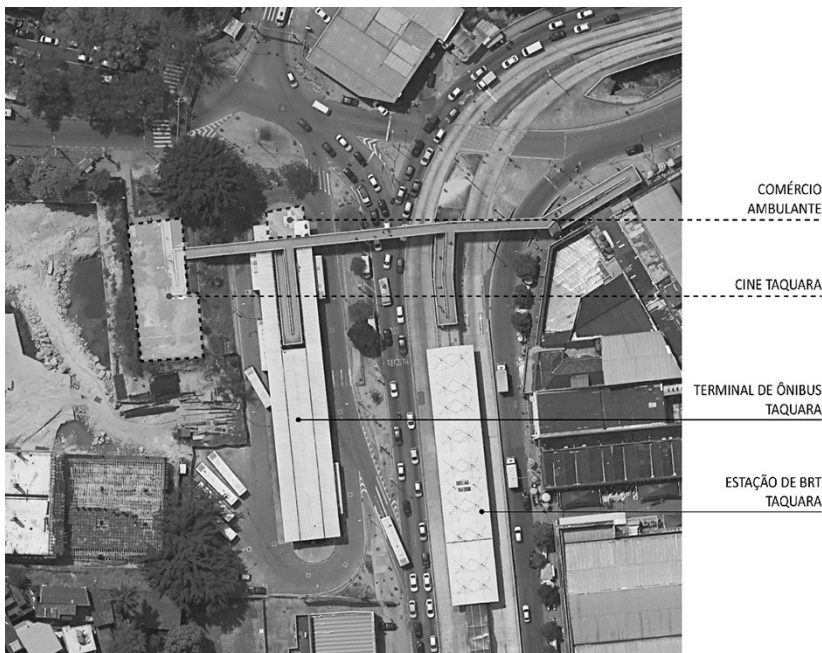
Cine Taquara (Praça Stela do Patrocínio)

Assim como o bairro de Realengo, o bairro da Taquara também está localizado na Zona Oeste do Rio de Janeiro e foi diretamente impactado pelas obras de infraestrutura de mobilidade para preparação da cidade para os megaeventos (Copa do Mundo 2014 e Olimpíadas 2016). O bairro foi diretamente afetado pelo traçado do BRT, que alterou completamente a região central do bairro e reduziu o número de linhas de ônibus, além de provocar uma grande transformação da paisagem. Muitos moradores relatam sobre os impactos negativos das obras como a dificuldade de atravessamento, a redução

de importantes linhas de ônibus que dificultam a locomoção e a intensa desarborização da região central.

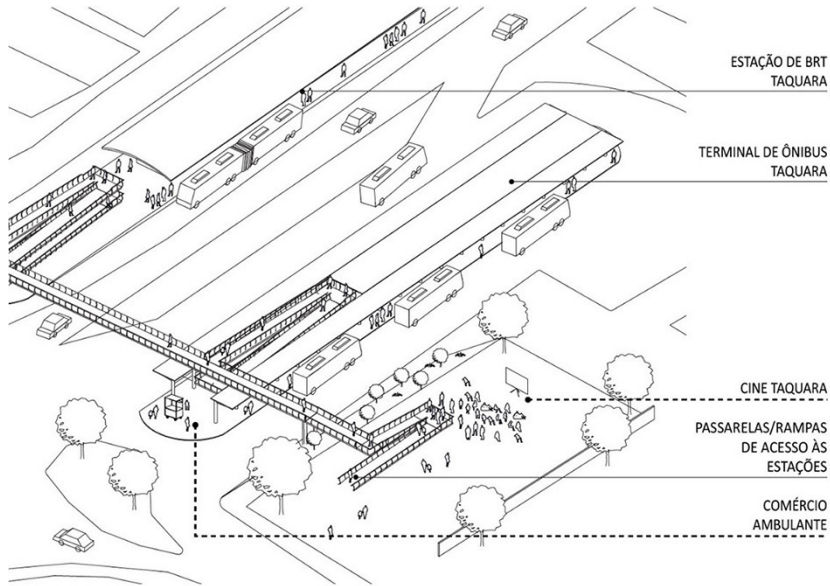
Parte da linha Transcarioca do BRT, a estação Taquara foi construída junto a um terminal rodoviário, articulando assim dois modais rodoviários (Figura 10). A construção da estação Taquara exigiu, também, a construção de uma passarela que desse acesso a ambas as estações. O desenho das passarelas, além de marcar diretamente a paisagem, sufocou a passagem de pedestres em um dos lados e, do outro, gerou uma sobra, uma brecha entre o fim da passarela e a divisão com o lote vizinho (Figuras 10 e 11).

Figura 10 – Entorno das estações de BRT e terminal rodoviário da Taquara



Fonte: elaborada pelos autores sobre base Google Earth.

Figura 11 – Entorno das estações de ônibus e BRT da Taquara evidenciando espacialidade das passarelas e cinema de rua



Fonte: elaborada pelos autores.

A implementação do BRT, no bairro, fez com que a rua e os espaços públicos centrais se tornassem áridos e repulsivos para os pedestres, concedendo ao centro do bairro um caráter de passagem onde o interior dos edifícios comerciais, responsáveis pela verticalização da paisagem, tornam-se mais atrativos. Assim como o viaduto de Realengo, dois fatores contribuíram para que um grupo de jovens negros se apropriassem do espaço vazio deixado pelo desenho das passarelas: o espaço visto como resíduo e o intenso fluxo de pessoas que atravessam as passarelas diariamente em consequência dos terminais. O espaço de sobra entre a passarela e um lote privado (que se encontrava vazio quando foram iniciadas as atividades do Cine Taquara), inicialmente se mostrava um vazio sem qualquer finalidade e

longe de qualquer especulação. Entretanto, representava também um espaço acessível, com iluminação, um bicicletário e a localização central no bairro. Foi aí que Gleyser Ferreira e Celso Oliveira decidiram ocupar o espaço.

Gleyser e Celso são dois jovens negros moradores do bairro que utilizavam o transporte público como forma de obter recursos extras, eles vendiam doces acompanhados de poesia nos ônibus e BRTs. Ambos se relacionaram e se interessaram pelo estudo da cultura e arte e buscaram aliar a necessidade de vender doces a sua paixão pela literatura. Após as obras da estação Taquara, em 2017, eles enxergaram, nessa pequena sobra, um potencial de transformação local. A ideia foi estender uma lona sobre a grama e posicionar um tecido branco em uma das extremidades do espaço

para, então, criar o “Cine Taquara: Cinema de graça na praça”, um projeto com objetivo de exibir filmes brasileiros independentes que fossem capazes de gerar discussões entre os telespectadores ao final de cada sessão. A ideia, que começou como um cinema temporário, logo foi reunindo diversas outras atividades como saraus, aulas, apresentações musicais, *slam* e batalhas de *rap*. Com o quadro de atividades aumentando a cada sessão, que passou a acontecer todo primeiro sábado do mês. Após a ocupação, o espaço passou a atrair, também, comerciantes locais que contribuíram ativamente para a existência dos eventos.

O Cine Taquara passou a reunir, principalmente, jovens e moradores da zona oeste que encontraram, no espaço, uma alternativa de lazer e acesso a uma programação cultural. Os organizadores deixam claro o desejo de fortalecer os laços comunitários e contribuir para

o resgate de uma autoestima entre os moradores, trazendo sempre questões que abordam a memória e a identidade locais. O espaço, aos poucos, foi ganhando protagonismo e se desenvolvendo. Uma das formas que o grupo encontrou de preservar sua permanência foi reivindicar à prefeitura o reconhecimento do espaço como praça. O Cine Taquara (Figura 12) se apresenta como uma proposta de ação política a partir do agenciamento do espaço público e encontra, na cultura, uma ferramenta de reivindicação de direitos como a construção de uma cidade a partir de um planejamento que esteja alinhado às políticas sociais e de combate à desigualdade.

Atualmente,² com a construção do Shopping Taquara Plaza, o Cine Taquara foi retirado do espaço que se transformou em um jardim decorativo para uma das entradas do estabelecimento comercial. Apesar

Figura 12 – Foto de exibição de filmes no CineTaquara



Fonte: Dhiego Monteiro (2019).

das diversas negociações e propostas de uma coexistência capaz de beneficiar ambos os agentes, de acordo com os organizadores, os responsáveis pela construção do centro comercial não se mostraram dispostos a articular possíveis trocas e parcerias. Entretanto, como forma de resistência, o Cine Taquara se transformou em um cineclube itinerante e passou a atuar em diversos locais, em parceria com outros coletivos, a exemplo de eventos como a Mostra Marabu realizada em abril de 2023, junto ao, citado aqui, Espaço Cultural Viaduto de Realengo. Além da exibição de filmes, o Cine Taquara vem trabalhando na produção de filmes próprios e em ações educacionais.

O Cine Taquara se apresenta de maneira politicamente declarada e se apropria de um descuido na rigidez do desenho arquitetônico para romper com os fluxos cotidianos dos passageiros. O projeto apresenta um caráter de resistência tão robusto que, mesmo sendo expulso do seu espaço, amplia seu alcance ao se tornar itinerante a partir da cooperação, atuando em múltiplos espaços e afetando populações de outras regiões. Destacamos a resistência como qualidade, mas também como denúncia de grupos que precisam desenvolver estratégias de existência diante de uma lógica mercadológica de construção de cidade.

Considerações finais

Nas Zonas Norte e Oeste do Rio de Janeiro, a construção das infraestruturas de mobilidade urbana está diretamente relacionada à construção do território a partir de uma lógica socioeconômica caracterizada pela desigualdade. O sistema de mobilidade e a movimentação dos

corpos, na cidade, refletem as consequências de uma dinâmica urbana marcada pela relação centro-periferia. Os terminais intermodais possuem uma grande potência diante do cotidiano e são dispositivos indispensáveis na construção de espaços públicos mais democráticos e acessíveis (Gonçalves, 2020).

Ao identificar algumas intervenções insurgentes, tanto comerciais quanto culturais, realizadas por agentes locais nos espaços que conformam a rede de mobilidade urbana, percebemos que essas ações fornecem pistas sobre como “hackear” as infraestruturas urbanas. Cabe-nos, então, compreender, como planejadores urbanos, de que forma podemos nos inserir nesses processos de modo a contribuir e aprender com essas ações espontâneas e concretas.

As iniciativas analisadas mostram como o desenho, muitas vezes, pode ser driblado a fim de atender às necessidades de alguns coletivos comunitários que acabam por reivindicar uma urbanidade negada pelos projetos formais. A importância do conhecimento sobre o espaço e a cidade podem ser complementares em uma construção compartilhada dos espaços públicos. Algumas ações que citamos como fintas e truques podem ser aliados do planejador urbano que busca realizar transformações significativas para articulação da metrópole, sendo parâmetros relevantes para se pensar em qualquer tipo de intervenção.

O plano, muitas vezes, pode ser paralisante e frustrante frente às diversas forças que podem atravessar a distância entre o desenho e a realidade. Em contrapartida, as ocupações analisadas nos mostram que algumas articulações junto à comunidade e ao entendimento do próprio território podem nos apontar alternativas de atuação nas brechas

dos espaços infraestruturais, que se apresentam eficazes por sua versatilidade e potentes pelo poder de alcance propiciado pelas redes de mobilidade urbana.

As análises gráficas permitem aprofundar de que modo os elementos arquitetônicos fornecem suporte para apropriação. Ou seja, de que forma baixios de viaduto, passarelas, guarda-corpos, etc. se tornam dispositivos que permitem usos não planejados inicialmente no projeto da infraestrutura.

Vale destacar que essas ações não podem ser interpretadas como um modelo a ser seguido e replicado de forma pasteurizada e “formalizada”, ignorando o valor e o significado da singularidade dessas práticas coletivas. Entretanto aprendemos que a relação estreita e única dessas ações com as comunidades e os territórios, bem como seu caráter espontâneo e flexível, tornam latentes seu poder transformador.

Por fim, muitas vezes, essas infraestruturas são encaradas como espaços de passagem que servem apenas à estrutura de mobilidade urbana projetados em uma lógica estritamente técnica e baseada nas performances de fluxo e controle de usuários do transporte. No entanto, esses estudos iniciais apontam uma vocação de centralidade desses espaços que acabam se tornando o palco de manifestações e intervenções essenciais para compreensão cultural, social e econômica desses bairros. A partir do momento que reconhecemos a condição arquitetônica dessas estruturas, passamos a especular sobre a arquitetura como elemento estruturador do território. Destacamos, portanto, a importância da participação dos profissionais do desenho nas esferas públicas, nas instituições comunitárias e no diálogo constante com as diversas escalas que conformam a cidade, talvez seja imprescindível nossa atuação como mediadores entre ações locais.

[I] <https://orcid.org/0000-0002-4464-2430>

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. Rio de Janeiro, RJ/Brasil.
pedro.costa@fau.ufrj.br

[II] <https://orcid.org/0000-0001-9612-8065>

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. Rio de Janeiro, RJ/Brasil.
maria.pereira@fau.ufrj.br

[III] <https://orcid.org/0000-0003-1204-4206>

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. Rio de Janeiro, RJ/Brasil.
cauecapille@fau.ufrj.br

Nota de Agradecimento

Essa pesquisa recebeu os auxílios de: 1) Pedro Vitor Costa: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), na modalidade Capes Proex (88887.815122/2023-00); 2) Maria Rúbia M. Grillo Pereira: Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (Faperj), na modalidade Faperj Mestrado Nota 10 (201.464/2023 (2023010181)); e 3) Cauê Capillé: Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (Faperj), na modalidade Faperj JCNE (E-26/200.185/2023 (282375)).

Notas

- (1) Dados do estudo realizado pela Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) (2015).
 (2) Informações retiradas de publicações feitas pelo coletivo em páginas de suas redes sociais. Disponível em: <https://instagram.com/cinetaquara?igshid=MTk0NTkyODZkYg==> Acesso em: 18/11/2023.

Referências

- ABREU, M. de (1997). *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Iplanrio e Zahar.
- BARROS, C. C. de A. (2020). *Do Bronx a Realengo: uma etnografia na 'Sagrada Terça-Feira Rap' do Espaço Cultural Viaduto de Realengo*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- BEY, H. (2001). *TAZ, Zona Autônoma Temporária*. São Paulo, Conrad.
- BRISO, C. B. (2018). Central do Brasil: a estação que busca um novo destino para sair da crise: Diariamente, 600 mil pessoas cruzam as plataformas centenárias para embarcar nos trens. *O Globo*. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/central-do-brasil-estacao-que-busca-um-novo-destino-para-sair-da-crise-22929594>. Acesso em: 15 dez 2022.
- CALDEIRA, T. P. R. (2015). Social Movements, Cultural Production, and Protests: São Paulo's Shifting Political Landscape. *Current Anthropology*, v. 56, n. 11, pp. 126-136. DOI: <https://doi.org/10.1086/681927>.
- CANCLINI, N. G. (2013). *Culturas híbridas. Estratégias para entrar e sair da modernidade*. São Paulo, Edusp.
- CAPILLÉ, C.; CRUZ, M. (2022). Arquitetura entre plano, truque e finta: estratégias de hackeamento espacial a partir da obra "Inserções em circuitos ideológicos" de Cildo Meireles. *Revista Paranoá*, n. 33. DOI: 10.18830/issn.1679-0944.n.33.2022.09. Acesso em: 20 jan 2023.

- CAPILLÉ, C.; GONÇALVES, L. A.; SOVERAL, T. (2021). Coletivo das infraestruturas em dependência, desencantamento e desvio. *V!RUS*. São Carlos, n. 22. [on-line]. Disponível em: <http://www.nomads.usp.br/virus/virus22/?sec=4&item=8&lang=pt>. Acesso em: 15 dez 2022.
- CARDOSO, J. L. (2008). A abertura dos portos do Brasil em 1808: dos factos à doutrina. *Ler História*, n. 54, pp. 9-31. Disponível em: <http://journals.openedition.org/lerhistoria/2342>. Acesso em: 10 dez 2022. DOI: <https://doi.org/10.4000/lerhistoria.2342>.
- COSTA, P. V.; CAPILLE, C.; MENDO, A. (2021). Um corpo em trânsito: misto de ficção com relatos reais mostra a desigualdade nos trajetos cotidianos de empregadas domésticas. *Quatro Cinco Um*. Disponível em: <https://www.quatrocinco.com.br/br/artigos/as-cidades-e-as-coisas/um-corpo-em-transito>. Acesso em: 15 dez 2022.
- CRUZ, E. P. (2019). Brasileiros gastam 32 dias do ano no trânsito, diz pesquisa, Levantamento mostrou que há uma grande diferença entre a percepção de quanto se gasta com o transporte e a realidade dos gastos. *Valor Investe*. Disponível em: <https://valorinveste.globo.com/objetivo/organize-as-contas/noticia/2019/05/30/brasileiros-gastam-32-dias-do-ano-no-transito-diz-pesquisa.ghtml>. Acesso em: 15 dez 2022.
- EASTERLING, K. (2014). *Extrastatecraft: The power of infrastructure space*. Londres, Verso.
- FIRJAN (2015). O custo dos deslocamentos nas principais áreas urbanas do Brasil. *Firjan*, pp. 1-6.
- GALARCE, F.; PETTENA, A. (2020). Arquitetura efêmera e insurgência urbana. Estratégias de apropriação do comércio ambulante nos espaços intersticiais do BRT TransOeste, Rio de Janeiro. *Arquiteturas del Sur*, v. 38, n. 57, pp. 108-127.
- GONÇALVES, L. A. (2020). *Arquitetura da infraestrutura e mobilidade urbana: uma análise sobre projeto, espaço urbano e metrópole através do metrô de São Paulo*. Tese de doutorado. São Paulo, Universidade de São Paulo.
- HOLSTEN, J.; CLAUDIO C. (2013). *Cidadania insurgente: disjunções da democracia e da modernidade no Brasil*. São Paulo, Companhia das Letras.
- INSTITUTO DATA RIO (2023). *Movimento médio diário de passageiros, segundo os transportes rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroviário no Município do Rio de Janeiro entre 1995-2022*. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://www.data.rio/documents/movimento-m%C3%A9dio-di%C3%A1rio-de-passageiros-segundo-os-transportes-rodovi%C3%A1rio-ferrovi%C3%A1rio-hidrovi%C3%A1rio-e-aerovi%C3%A1rio-no-munic%C3%ADpio-do-rio-de-janeiro-entre-1995-2022/about>. Acesso em: 18 nov 2023.
- IZAGA, F. (2009). *Mobilidade e centralidade no Rio de Janeiro*. Tese de doutorado. Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- LAB IT [s.d.]. Disponível em: <https://intervencoestemporarias.com.br/intervencao/viaduto-realengo>. Acesso em: 15 dez 2022.
- LEFEBVRE, H. (1992). *The production of space*. Malden, Wiley-Blackwell.
- LIMA, C. H. de (2014). A cidade insurgente: estratégias dos coletivos urbanos e vida pública. *Arquitetura Revista*, v. 10, n. 1, pp. 31-36. DOI: 10.4013/arq.2014.101.04.

- MAGALHÃES, S.; IZAGA, F.; PINTO, A. (2012). *Cidades: mobilidade, habitação e escala: um chamado à ação*. Brasília, Confederação Nacional da Indústria – CNI.
- MEIRELES, C. (2006). “Inserções em circuitos ideológicos”. In: FERREIRA, G.; COTRIM, C. (eds.). *Escritos de Artistas, Anos 60/70*. Rio de Janeiro, Zahar.
- MIRAFITAB, F. (2016). Insurgência, planejamento e a perspectiva de um urbanismo humano. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 18, n. 3, p. 363. DOI: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2016v18n3p363>.
- MONTEIRO, D. (2019). Cine ao ar livre na Zona Oeste. *Agência de Notícias das Favelas*. Disponível em: <https://www.anf.org.br/cine-ao-ar-livre-na-zona-oeste/> Acesso em: 15 dez 2022.
- OLIVEIRA, M.; MENDONÇA, O. (2021). Vozes de Realengo: evolução! Entrevistados: DJ Roger e DJ Killah. Entrevistadores: Marcelle Oliveira e Oberdan Mendonça. Espaço Cultural Viaduto de Realengo. Podcast. Disponível em: <https://open.spotify.com/episode/7BtOxUVuR66YLpBmPwhkwV?si=5875b5fdc812493>. Acesso em: 23 ago 2023.
- OLIVEIRA, M. P. de (2008). Projeto Rio Cidade: intervenção urbanística, planejamento urbano e restrição à cidadania na cidade do Rio de Janeiro. In: X COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA. Barcelona. Disponível em: <https://www.ub.edu/geocrit/-xcol/338.htm>. Acesso em: 23 ago 2023.
- PERO, V.; MIHESSEN, V; (2013). Mobilidade urbana e pobreza no Rio de Janeiro. *Revista Econômica*. Niterói, v. 15, n. 2, pp. 23-50. DOI: <https://doi.org/10.22409/reuff.v15i2>.
- PIMENTEL, M. (2013). Um pouco da trajetória do charme de Madureira. *MultiRio*. Disponível em: <http://multirio.rio.rj.gov.br/index.php/reportagens/541-um-pouco-da-trajetoria-do-charme-de-madureira>. Acesso em: 15 dez 2022.
- REIS, N. G. (2006). *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo, Via das Artes.
- SANTOS, M. (1993). *A urbanização brasileira*. São Paulo, Hucitec.
- SELDIN, C.; VAZ, L. F.; BARROS, C. C. de A.; COSTA, P. V.; GAVINHO, T. I. (2020a). Usos temporários em espaços gerados pelos megaeventos. Apropriações insólitas e resistência através da cultura. *Arquitextos*, v. 241, n. 3. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/21.241/7776>. Acesso em: 15 dez 2022.
- SELDIN, C.; BARROS, C. C.; COSTA, P. V.; GAVINHO, T. I. (2020b). Peripheral creativity: temporary cultural uses as alternatives to inefficient policies? *International Journal of Cultural Policy*, v. 26, n. 6, pp. 771-790.
- SILVA, A. L. da (2012). Uma análise do projeto Rio-Cidade e as transformações no bairro da Pavuna pós metrô. *Chão urbano*. Disponível em: <http://www.chaourbano.com.br/visualizarArtigo.php?id=60>. Acesso em: 13 ago 2023.
- SPADON, G.; CARVALHO, A. C. P. L. F. D.; RODRIGUES-Jr, J. F. et al. (2019). Reconstructing commuters network using machine learning and urban indicators. *Scientific Reports*, n. 9.
- TAKAKI, E.; COELHO, G. (2008). A experiência da Ação Cultural Hip-Hop sob o Viaduto de Madureira no Rio de Janeiro. *Risco – Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo* (on-line), n. 8, pp. 126-137. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/risco/article/view/44755>. Acesso em: 15 dez 2022.

- TORRES, P. H. (2018). “Avenida Brasil – Tudo passa quem não viu?”: formação e ocupação do subúrbio rodoviário no Rio de Janeiro (1930-1960). *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 20, n. 2.
- VAINER, C. (2014). “Disseminating ‘best practice’? The coloniality of urban knowledge and city models”. In: PARNELL, S.; OLDFIELD, S. (orgs.). *The Routledge Handbook on Cities of the Global South*. Londres, Routledge.
- VILLELA, M. M. (2004). *Contribuição metodológica para estudos de localização de estações de integração intermodal em transporte coletivo*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- VIOLA, K. (2021). Depois de quase dois anos, Baile Charme de Madureira está de volta. *Revista Veja Rio*. Foto de Renata Leal. Disponível em: <https://vejario.abril.com.br/programe-se/baile-charme-madureira>. Acesso em: 15 fev 2022.

Texto recebido em 15/ago/2023

Texto aprovado em 19/out/2023