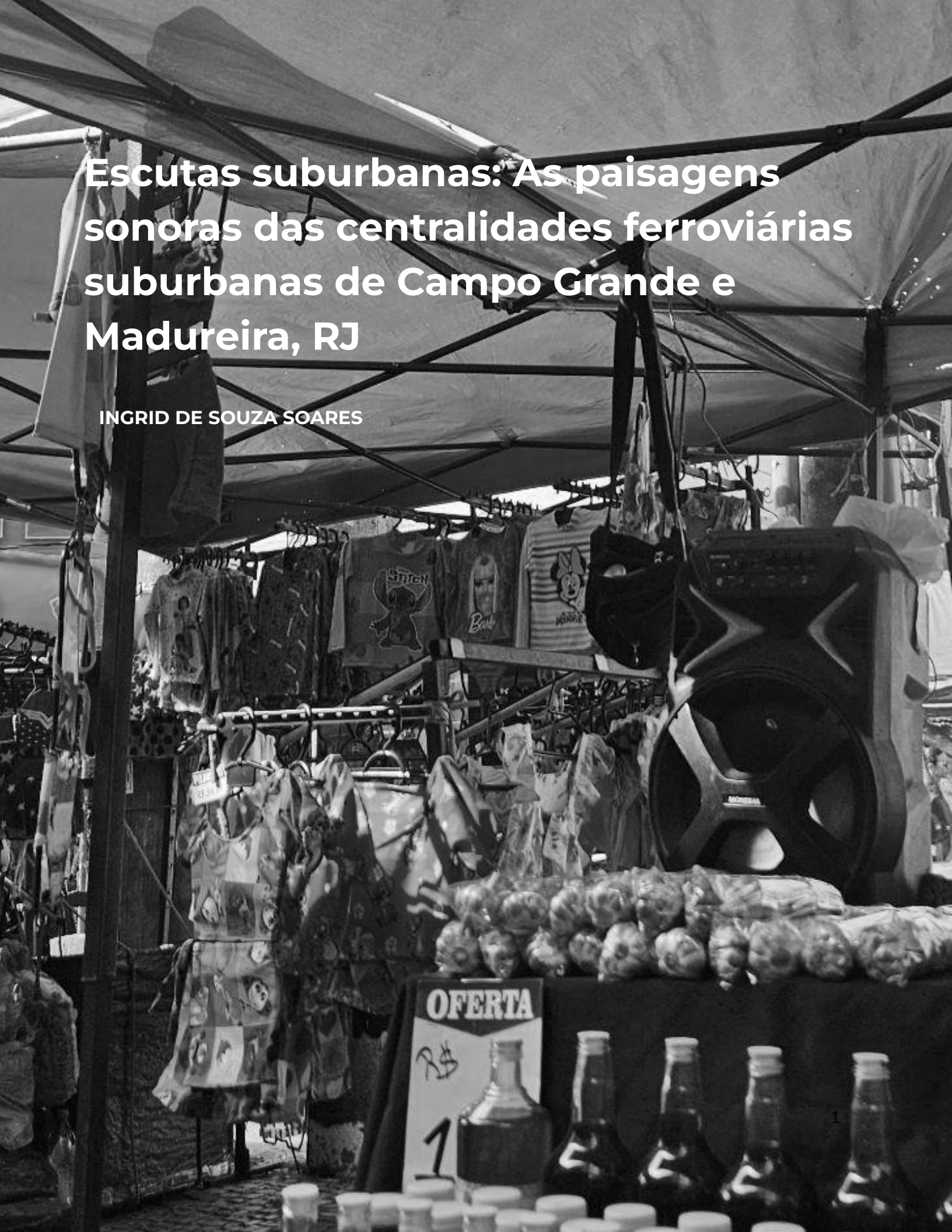


Escutas suburbanas: As paisagens sonoras das centralidades ferroviárias suburbanas de Campo Grande e Madureira, RJ

INGRID DE SOUZA SOARES



**Escutas Suburbanas: As paisagens sonoras das centralidades ferroviárias
suburbanas de Campo Grande e Madureira, RJ**

Ingrid de Souza Soares

Orientadora: Prof.^a Dra. Andrea Queiroz Rego

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), como parte dos requisitos necessários m obtenção do título de Mestre em Ciências da Arquitetura, Linha de pesquisa Cultura, Paisagem e Ambiente Construído.

Banca examinadora:

Presidente, Prof.^a Dra. Andrea Queiroz Rego

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, PROARQ-FAU/UFRJ

Prof.^a Dra. Vera Regina Tângari

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, PROARQ-FAU/UFRJ

Prof.^a Dra. Marcela Álvares Maciel

Universidade Federal da Fronteira Sul, UFFS

Rio de Janeiro, junho de 2025

Agradecimentos

Aos meus pais, Andreza e Flávio Henrique, que sempre me apoiaram na jornada dos estudos com incentivo e amor.

À minha irmã Isabela, pelo apoio técnico e amor incondicional, sem ela esse trabalho seria nada.

Aos amigos que permaneceram do meu lado e aos novos que fiz nessa jornada, pela escuta nos bons e maus momentos.

À prof. Dra Andrea Rego que, no meio dos meus surtos e devaneios, me orientou com critério e paciência.

Aos professores, em especial m Prof.^a Dra. Vera Regina Tângari e m Prof.^a Dra. Marcela Álvares Maciel, que contribuíram para que este trabalho tomasse forma.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo incentivo ao desenvolvimento de ciência no ensino superior público.

À Fundação de Amparo m Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro, pelo fomento m ciência e, particularmente, por me conceder uma bolsa através do programa Mestrado nota 10.

Aos subúrbios e periferias, por resistirmos e lutarmos por nosso direito e lugar nas cidades.

RESUMO

Escutas Suburbanas: As paisagens sonoras das centralidades ferroviárias suburbanas de Campo Grande e Madureira, RJ

Ingrid de Souza Soares

Orientadora: Prof.^a Dra. Andrea Queiroz Rego

Nesta dissertação pretendo identificar a correlação entre a forma urbana e a paisagem sonora de duas centralidades ferroviárias suburbanas da cidade do Rio de Janeiro, localizadas nos bairros de Campo Grande (Zona Oeste) e Madureira (Zona Norte). Dediquei-me à identificação, partindo de uma escuta atenta, de elementos destas paisagens que refletissem as atmosferas do cotidiano sonoro cultural dos recortes. Tendo um histórico de formação parecido, voltado para o comércio, essas localidades compartilham de uma cultura sonora muito própria das centralidades ferroviárias do subúrbio do Rio de Janeiro. Com isso, tenho como objetivo geral identificar “formas sonoras” capazes de compor atmosferas suburbanas a partir do estudo das paisagens sonoras das centralidades ferroviárias de Campo Grande e Madureira (RJ). Para isso, estabeleço a relação indissociável entre a forma urbana e a cultura sonora, tendo como objetivos específicos: [1] identificar as formas urbanas capazes de potencializar diferentes efeitos sonoros; [2] explorar por meio de passeios sonoros os espaços acústicos que potencializam atmosferas sonoras suburbanas específicas; [3] desenvolver representação gráfica capaz de registrar as escutas em campo relacionadas com as atmosferas sonoras identificadas; [4] elaborar análise crítica sobre a relação entre forma, o cotidiano suburbano e suas atmosferas sonoras. Com esse propósito, a aplicação metodológica do trabalho começa por uma análise prévia das centralidades ferroviárias a partir do novíssimo Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro (Lei Complementar 270 de 2024) e de análises de outros mapas também fornecidos pela prefeitura. A partir desses dados levantados, foram estabelecidos percursos para os passeios sonoros que explorassem as tipologias formais características das centralidades ferroviárias cariocas. Esses passeios foram registrados a partir de fotos sequenciais, gravações e registro de impressões de campo. Em um segundo momento, os passeios foram representados a partir do que chamo de “Cartões Sonoros” contendo marcos sonoros e sons fundamentais encontrados no passeio. A partir do campo, identifico e mapeio as formas sonoras que compõem o espaço acústico dos recortes sendo elas: calçadas vibrantes; esquinas soantes; nós sonoros; escapes sonoros; vias burburosas; e baixios reverberantes. Partindo das formas sonoras estabelecidas, identifico elementos da paisagem sonora cultural que, regida pelas formas sonoras, compõem uma atmosfera partilhada pelas centralidades ferroviárias suburbanas cariocas. **Palavras-chave:** paisagem sonora, efeitos sonoros, representação sonora, atmosferas acústicas suburbanas, subúrbio ferroviário carioca.

ABSTRACT

Suburban Listening: The soundscapes of the suburban railway hubs of Campo Grande and Madureira, RJ

Ingrid de Souza Soares

Orientadora: Prof.^a Dra. Andrea Queiroz Rego

In this work, I intend to identify the correlation between the urban form and the soundscape of two suburban railway hubs in the city of Rio de Janeiro, located in the neighborhoods of Campo Grande (West Zone) and Madureira (North Zone). I devoted myself to identifying, based on attentive listening, elements of these landscapes that reflected the atmospheres of the cultural soundscapes of the neighborhoods. Having a similar history of formation, focused on commerce, these locations share a sound culture that is very much typical of the suburban railway hubs of Rio de Janeiro. With this, my general objective is to identify “sound forms” capable of creating suburban atmospheres based on the study of the soundscapes of the railway hubs of Campo Grande and Madureira (RJ). To this end, I establish the inseparable relationship between urban form and sound culture, with the following specific objectives: [1] to identify the urban forms capable of enhancing different sound effects; [2] to explore, through soundwalks, the acoustic spaces that enhance specific suburban sound atmospheres; [3] develop a graphic representation capable of recording field listening related to the identified sound atmospheres; [4] prepare a critical analysis of the relationship between form, suburban living, and its sound atmospheres. With this purpose, the methodological application of the work begins with a preliminary analysis of the railway centralities based on the brand new Master Plan of the City of Rio de Janeiro (Complementary Law 270 of 2024) and analyses of other maps also provided by the city government. Based on this data collected, routes were established for the soundwalks that explored the formal typologies characteristic of Rio's railway centralities. These tours were registered using sequential photos, recordings, and field impressions written down. In a second step, the tours were represented based on what I call “Sound Cards” containing sound landmarks and fundamental sounds found on the tour. From the field, I identify and map the sound forms that make up the acoustic space of the sections, which are: vibrant streets for people; sounding corners; sound nodes; sound escapes; noisy roads; and reverberating “under spaces”. Based on the established sound forms, I identify elements of the cultural soundscape that, governed by sound forms, make up an atmosphere shared by the suburban railway hubs of Rio de Janeiro.

Keywords: soundscape, sound effects, sound representation, suburban acoustic atmospheres, Rio de Janeiro railway suburb.

Apresentação

Esta pesquisa nasce em 2017 ainda na graduação quando, movida pela paixão por leitura, me candidatei para o Projeto de iniciação científica Sons das Crônicas Cariocas: Paisagem Sonora Memória e Cultura - da Linha de Pesquisa "Cultura, Paisagem e Ambiente Construído" do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PROARQ UFRJ). Na época recebi a bolsa de Iniciação Científica da Fundação de Amparo m Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ).

Por ter entrado na pesquisa em um momento mais avançado, não cheguei a participar de leitura e análises das crônicas que representam a história da Cidade do Rio de Janeiro a partir de seus sons. Meu trabalho se voltou para o desenvolvimento da síntese dos dados já levantados por meus colegas anteriores. Com isso, tive a oportunidade de me debruçar sobre os elementos mais teóricos da Paisagem Sonora, da qualificação dos sons e, acima de tudo, colaborar com a criação de um Mapa Sonoro Interativo. Na época me encontrei fascinada como que os sons cartografados representavam a própria evolução urbana na Cidade.

A pesquisa criou em mim uma escuta atenta para sons da cidade e o que ela queria me dizer. Foi nas minhas idas e vindas do centro de Campo Grande (bairro da Zona Oeste do Rio de Janeiro, onde nasci e cresci) que percebi que havia ali uma paisagem sonora instigante e muito própria. E foi assim que surgiu o meu trabalho final de graduação "Escutas em Campo Grande" onde, por meio de derivas pelo bairro que nasci, busquei transformar som em projeto urbano. Essa minha trajetória na graduação posteriormente virou o artigo "Uma trajetória sonora: a paisagem de Campo Grande (RJ) e prospecções para o projeto urbano", publicado na revista de Morfologia Urbana em 2023.

Com trabalho de conclusão de curso me deparei com a existência de uma cultura sonora latente e específica do contexto urbano suburbano carioca. No desenvolvimento do mesmo, verifiquei uma lacuna no direito à memória e a falta de uma legislação sonora que trate os sons como cultura ao invés de poluição sonora, pois poucos trabalhos se dedicam ao estudo da Paisagem Suburbana, em especial sua Paisagem Sonora como tal. Essa inquietação me levou a escrever o projeto de pesquisa que agora ganha forma final nesta dissertação de Mestrado, buscando associar fenomenologia, cultura, formas e sons urbanos.

Lista de figuras

Figura 1: Mapa de Zoneamento do Rio de Janeiro, indicando as centralidades de Madureira e Campo Grande.....	16
Figura 2: Mapa mostrando em pontilhado vermelho as linhas dos bondes presentes em 1920 na Zona Sul.....	21
Figura 3: Imagens comparadas mostrando os dois “subúrbios” no início do século XX - à esquerda a estação de bondes na Praça do Vigia do Leme em 1906 e à direita a Estação de Madureira em 1909, ambas fotos de Augusto Malta.....	23
Figura 4: Gráfico “Territórios de limites dos Subúrbios”, fruto da pesquisa com moradores da cidade do Rio de Janeiro.....	24
Figura 5: Mapa mostrando o traçado dos principais ramais ferroviários e respectivas estações e, o círculo alaranjado evidencia a área com a maior concentração das linhas de bondes, mostrando a diferença entre as duas escalas das infraestruturas urbanas instaladas.....	26
Figura 7: Hierarquia de Centros e Subcentros assinalados: Campo Grande e Madureira.....	30
Figura 8: Ficha catalográfica de registro da Paisagem Sonora.....	47
Figura 9: Ficha catalográfica de registro da Paisagem Sonora.....	48
Figura 10: (esquerda) Progressão de um pedestre movendo-se na direção de um semáforo. Uma vez que o ouvinte passou pelo cruzamento, a fonte de som gradualmente desaparece. (direita) Um pedestre sai de uma rua movimentada pela praça urbana, virando à esquerda por uma rua estreita: quanto mais acentuado quanto mais estreito, mais clara é a observação do efeito de corte.....	50
Figura 11: (esquerda) a ressonância continua com múltiplas reflexões nas superfícies uniformes dos edifícios, resultando num aumento do impulso sonoro. (direita) o som, difratado pelas diferentes fachadas, perde parte de sua impulsão e, portanto, sua “agressividade”	52
Figura 12: Zoneamento Urbano aos arredores do Centro de Campo Grande...	59
Figura 13: Mapa “As Freguesias do Rio de Janeiro no Século XIX.....	61
Figura 14: Inauguração da passagem subterrânea no bairro de Campo Grande, Rio de Janeiro, sem data definida.....	62
Figura 15: Imagem das esculturas de laranja na Av. Cesário de Melo, 1996.....	63
Figura 16: reportagem sobre o incêndio no Mercado São Brás.....	64
Figura 17: Rotas e Caminhos na cidade do Rio de Janeiro nos períodos colonial e pré-colonial.....	66
Figura 18: à esquerda, construção do mercado em 1929 e, à direita, Inauguração das ampliações do Mercado de Madureira em 1949.....	67
Figura 19: Compras de Natal no comércio lojista da Avenida Ministro Edgar Romero - Madureira - 1972.....	68
Figura 20: Imagem da Avenida Ministro Edgar Romero, 1996.....	69

Figura 21: Zoneamento Urbano do entorno do Centro de Campo Grande.....	71
Figura 22: Zoneamento Urbano do entorno do Centro de Madureira.....	72
Figura 23: Uso do solo sobreposto à Figura Fundo dos arredores do Centro de Campo Grande.....	73
Figura 24: Uso do solo sobreposto à Figura Fundo dos arredores do Centro de Madureira.....	74
Figura 25: Mapa de análise morfológica do recorte de estudo - Campo Grande. Base: Uso do solo sobreposto à Figura Fundo dos arredores do Centro de Madureira.....	77
Figura 26: Mapa de análise morfológica do recorte de estudo - Madureira. Base: Uso do solo sobreposto à Figura Fundo dos arredores do Centro de Madureira.....	78
Figura 27: Cartão Sonoro do Passeio Sonoro 1: Campo Grande 1.....	82
Figura 28: Mapa de Percepção do Passeio Sonoro 1: Campo Grande 1. Base: Uso do solo sobreposto ao fundo dos arredores do Centro de Campo Grande....	83
Figura 29: Foto túnel para pessoas - Campo Grande, RJ. Fonte: autora, 2024..	84
Figura 30: Foto saída túnel para pessoas - Campo Grande, RJ. Fonte: autora, 2024.....	85
Figura 31: Foto Rua Ferreira Borges - Campo Grande, RJ.....	86
Figura 32: Foto Cesário de Melo, conhecida como Calçadão de Campo Grande - Campo Grande, RJ.....	87
Figura 33: Foto Rua Amaral Costa, próxima à Igreja Nossa Senhora do Desterro - Campo Grande, RJ.....	88
Figura 34: Foto Rua Augusto Vasconcelos - Campo Grande, RJ.....	89
Figura 35: Foto chegada do papai noel na Rua Augusto Vasconcelos - Campo Grande, RJ.....	90
Figura 36: Foto entrada do Mercado São Brás - Campo Grande, RJ.....	91
Figura 37: Foto interna do Mercado São Brás- Campo Grande, RJ.....	92
Figura 38: Cartão Sonoro Passeio Sonoro 2: Madureira 1.....	93
Figura 39: Mapa de Percepção do Passeio Sonoro 2: Madureira 1. Base: Uso do solo sobreposto ao Figura x Fundo dos arredores do Centro de Madureira.....	94
Figura 40: Foto passarela da saída leste da estação de trem de Madureira - Madureira, RJ.....	95
Figura 41: Foto Rua Carolina Machado - Madureira, RJ.....	96
Figura 42: Av. Edgar Romero, trecho conhecido como Calçadão de Madureira- Madureira, RJ.....	97
Figura 43: Foto Cruzamento da Av. Edgar Romero com a Estrada do Portela - Madureira, RJ.....	98
Figura 44: Foto Passarela sobre a estação de trem Mercadão de Madureira - Madureira, RJ.....	99
Figura 45: Foto trecho de calçadão na parte Norte da estação de trem	

Mercadão de Madureira - Madureira, RJ.....	100
Figura 46: Foto Av. Edgar Romero na parte norte da estação de trem	
Mercadão de Madureira - Madureira, RJ.....	101
Figura 47: Foto vendedor de frutas em frente ao Mercadão de Madureira -	
Madureira, RJ.....	102
Figura 48: Foto parte interna do Mercadão de Madureira - Madureira, RJ.....	103
Figura 49: Cartão Sonoro Passeio Sonoro 3: Madureira 2.....	104
Figura 50: Mapa de Percepção do Passeio Sonoro 3: Madureira 2. Base: Uso do	
solo sobreposto ao Figura x Fundo dos arredores do Centro de Madureira....	105
Figura 51: Foto passarela Oeste da Estação de trem Madureira - Madureira, RJ...	
106	
Figura 52: Foto esquina da Rua Carolina Machado com o Calçadão de	
Madureira - Madureira, RJ.....	107
Figura 53: Foto trecho da Av. Edgar Romero conhecida como Calçadão de	
Madureira - Madureira, RJ.....	107
Figura 54: Beco sem nome que liga o Calçadão de Madureira à Galeria	
“Shopping 33” - Madureira, RJ.....	108
Figura 55: Foto Rua Dagmar da Fonseca - Madureira, RJ.....	109
Figura 56: Foto Estrada do Portela - Madureira, RJ.....	110
Figura 57: Foto Rua Américo Brasiliense - Madureira, RJ.....	111
Figura 58: Foto Rua Carolina Machado, trecho fora da área de uso de comércio	
de serviços - Madureira, RJ.....	112
Figura 59: Cartão Sonoro Passeio Sonoro 4: Campo Grande 2.....	113
Figura 60: Mapa de Percepção do Passeio Sonoro 4: Campo Grande 2. Base:	
Uso do solo sobreposto ao mapa de figura x fundo dos arredores do Centro de	
Campo Grande.....	114
Figura 61: Foto túnel para pessoas - Campo Grande, RJ.....	115
Figura 62: Foto Rua Campo Grande, trecho coberto por marquise - Campo	
Grande, RJ.....	116
Figura 63: Foto passarela leste da linha do trem - Campo Grande, RJ.....	117
Figura 64: À direita foto da parte superior e à esquerda foto térreo da	
Rodoviária de Campo Grande - Campo Grande, RJ.....	118
Figura 65: À direita foto da parte superior e à esquerda foto térreo da	
Rodoviária de Campo Grande - Campo Grande, RJ.....	118
Figura 66: Foto Rua Aurélio de Figueiredo - Campo Grande, RJ.....	119
Figura 67: Foto Rua Dr. Caetano de Faria Castro - Campo Grande, RJ.....	120
Figura 68: Foto saída da galeria “Smart Shopping” - Campo Grande, RJ.....	121
Figura 69: Foto Rua Viúva Dantas - Campo Grande, RJ.....	122
Figura 70: Foto Travessia Ferreira Borges - Campo Grande, RJ.....	123
Figura 71: Foto Rua Ferreira Borges - Campo Grande, RJ.....	124
Figura 72: Cartão sonoro Passeio Sonoro 5 - Madureira 3.....	125
Figura 73: Mapa de Percepção do Passeio Sonoro 5: Madureira 3. Base: Uso do	

solo sobreposto ao mapa Figura x Fundo dos arredores do Centro de Madureira.....	126
Figura 74: Foto passarela leste da Estação de trem Madureira - Madureira, RJ....	127
Figura 75: À direita foto da Rua Francisco Batista, trecho coberto por marquises e pelo Viaduto Negrão de Lima e à esquerda foto sob o Viaduto Negrão de Lima - Madureira, RJ. - Madureira, RJ.....	128
Figura 76: Foto esquina da Rua Francisco Batista com a Rua Carvalho de Souza - Madureira, RJ.....	129
Figura 77: À direita foto da calçada larga abaixo do lado sul da passarela a Estação de trem Mercado de Madureira; À esquerda Foto passarela da Estação de trem Mercado de Madureira - Madureira, RJ.....	130
Figura 78: Foto Trecho Norte da Av. Edgar Romero - Madureira, RJ.....	131
Figura 79: Cartão sonoro Passeio Sonoro 6: Campo Grande 3.....	132
Figura 80: Mapa de Percepção do Passeio Sonoro 6 - Campo Grande 3. Base: Uso do solo sobreposto ao mapa Figura x Fundo dos arredores do Centro de Campo Grande.....	133
Figura 81: Foto passarela Oeste sobre estação de trem de Campo Grande - Campo Grande, RJ.....	134
Figura 82: Foto ponto de ônibus da Rua Engenheiro Trindade - Campo Grande, RJ.....	134
Figura 83: Foto Rua Engenheiro Trindade, fora da mancha de uso de comércio de serviços - Campo Grande, RJ.....	135
Figura 84: Foto Viaduto Prefeito Alim Pedro - Campo Grande, RJ.....	136
Figura 85: Foto Av. Maria Tereza após a descida do Viaduto Prefeito Alim Pedro - Campo Grande, RJ.....	136
Figura 86: Foto Av. Cesário de Melo - Campo Grande, RJ.....	137
Figura 87: Cortes Sonoros comparando os calçadões de Campo Grande e Madureira.....	141
Figura 88: Mapas Sonoros comparando as Esquinas Soantes de Campo Grande e Madureira, respectivamente.....	142
Figura 89: Cortes Sonoros comparando as passarelas Campo Grande e Madureira.....	144
Figura 90: Mapas Sonoros Comparando Escapes Sonoros de Madureira e Campo Grande.....	145
Figura 91: Corte Sonoro nas Vias Modais entre Campo Grande e Madureira...	146
Figura 92: Cortes Sonoros de baixios: à esquerda o Viaduto e Marquises de Madureira e, à direita Viaduto e Marquises em Campo Grande.....	149
Figura 93: Mapa de formas sonoras - Madureira. Base: Uso do solo sobreposto ao Mapa Figura x Fundo dos arredores do Centro de Madureira.....	152
Figura 94: Mapa de formas sonoras - Madureira. Base: Uso do solo sobreposto ao Mapa Figura x Fundo dos arredores do Centro de Madureira.....	153
Figura 95: Loja em Campo Grande enfeitada para o Natal.....	155

Figura 96: Foto saída do túnel para pessoas em Campo Grande com a venda de fantasias para o carnaval.....	156
Figura 97: Esquina da Av. Edgar Romero com a Estada do Portela enfeitada para o carnaval.....	157

Lista de Tabelas

Tabela 1: Tabela síntese de Formas Sonoras.....	151
---	-----

Sumário

Apresentação.....	3
Lista de figuras.....	4
Sumário.....	9
INTRODUÇÃO.....	10
1.1. Justificativa e relevância.....	11
1.2. Delimitação do estudo.....	12
1.3. Objetivos geral e específicos.....	13
1.4. Referenciais teórico-metodológicos.....	14
1.5. Resultados esperados.....	14
CAPÍTULO 2: SUBÚRBIO, SOM E ESPAÇO.....	16
2.1 Subúrbio carioca: um conceito.....	17
2.2. As centralidades ferroviárias cariocas.....	22
2.3 Formas urbanas e sons.....	28
2.4 Paisagem sonora como representação cultural.....	33
Síntese: a ideia geradora da pesquisa.....	38
CAPÍTULO 3: O CAMPO - ESCUTA E IDENTIFICAÇÃO.....	40
3.1 Onde escutar: centralidades ferroviárias de Madureira e Campo Grande.....	41
3.2 Como escutar: os passeios sonoros.....	42
3.3 O quê escutar: os efeitos sonoros.....	46
3.4 Como documentar: escutas gráficas, uma representação sonora.....	52
CAPÍTULO 4: ESPAÇO URBANO DAS CENTRALIDADES FERROVIÁRIAS DE MADUREIRA E CAMPO GRANDE.....	55
4.1 O estabelecimento urbano da Centralidade de Campo Grande.....	57
4.3 O território atual.....	67
CAPÍTULO 5: OS PASSEIOS SONOROS.....	76
5.1 Os Calçadões: Passeio Sonoro Campo Grande 1.....	78
5.2 Os Calçadões: Passeio Sonoro Madureira 1.....	89
5.1 As bordas e travessias: Passeio Sonoro Madureira 2.....	100
5.3 As bordas e travessias: Passeio Sonoro Campo Grande 2.....	109
5.6 Bordas e Viadutos: Passeio Sonoro Madureira 3.....	121
5.2 Bordas e Viadutos: Passeio Sonoro Campo Grande 3.....	128
CAPÍTULO 6: PAISAGENS SONORAS FERROVIÁRIAS.....	135
6.1 Formas sonoras das centralidades ferroviárias.....	136
6.2 Atmosferas sonoras das centralidades ferroviárias.....	150
Considerações finais.....	155
Referências Bibliográficas.....	159

INTRODUÇÃO



1.1. Justificativa e relevância

Entender os lugares habitados traz luz às problemáticas ligadas ao cotidiano urbano. Os sentidos revelam os caracteres dos espaços livres urbanos que, por característica inerente a sua existência, abrem espaço para apropriações. Essas apropriações, por repetição cotidiana, passam a ter em si significados próprios para a construção dos lugares. Dentre os citados sentidos, a audição participa como receptora sensível das dinâmicas das paisagens sonoras produzidas e escutadas culturalmente.

Apesar de seu valor revelador das dinâmicas do cotidiano dos *lugares* (NORBERG-SCHULZ, 1976), no campo do planejamento e projeto urbanos, os sons são (em sua maioria) tratados como ruídos a serem controlados em função da sua emissão avaliada em decibéis. Esta maneira de legislar e projetar sobre o espaço urbano descarta o contexto cultural e os tipos de emissões sonoras. Majoritariamente, a regulação dos sons ignora os espaços acústicos (BÖHME, 2017) e suas paisagens sonoras (SCHAFER, 1994), ameaçando e ignorando a composição cultural que permeia o tema dos sons.

Com o objetivo de provar o valor sonoro ligado à caracterização dos lugares, abordo a paisagem como um fato a ser experienciado em um tempo e espaço físico, entendendo-a como um fenômeno latente aos sentidos. Nesta perspectiva, minha questão nesta dissertação gira em torno da busca por entender como as manifestações sonoras revelam em si traços da forma urbana e da apropriação cultural dos espaços, declarando aquilo que os fazem *Lugar* (NORBERG-SCHULZ, 1976). A manifestação de uma cultura é, também, representada por suas Paisagens Sonoras (REGO, 2015).

Com isso, me comprometo com a identificação de uma paisagem que, partindo da escuta atenta, relate o cotidiano sonoro e cultural do recorte das centralidades ferroviárias do subúrbio do Rio de Janeiro, buscando compreendê-la de modo qualitativo através de suas formas e suas

atividades sonoras.

1.2. Delimitação do estudo

Tendo como propósito o protagonismo da questão dos sons na composição das paisagens urbanas, o caso que empiricamente me instigou para a pesquisa foi o caso das centralidades comerciais localizadas no subúrbio da Cidade do Rio de Janeiro e que são ligadas às estações ferroviárias. Há nestes lugares, ligado à alta circulação de pessoas a caminho do trem, um contexto de sedução comercial em consonância com seus transeuntes e “caixas” de música. Como suburbana, nascida e criada em Campo Grande (bairro suburbano da Zona Oeste do Rio de Janeiro) e tendo contato direto com este cotidiano, me proponho então à investigação formal desta estética das atmosferas próprias das centralidades suburbanas da Cidade.

Apesar de seu valor cultural latente, assim como a questão dos sons, os subúrbios cariocas sofrem com um histórico de segregação e negação de sua importância para a construção da cultura urbana carioca. Dentre inúmeros exemplos de negligência histórica pelo poder público, está inclusive a questão do reconhecimento destas centralidades que, criadas pelo subúrbio para o próprio subúrbio, dizem muito sobre as demandas urbanas dos suburbanos que correspondem a 84% da população carioca (SEBRAE, 2015).

Para a definição de um recorte passível a uma pesquisa de dois anos, me ative a escolha de duas das maiores centralidades ligadas à linha do trem. Para isso, me fiz valer dos dados mais recentes levantados pela Prefeitura do Rio de Janeiro e explicitados na Lei Complementar 270 (2024) que institui o novo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro. Em uma análise deste documento, foi possível definir os recortes de estudo nas proximidades das estações Campo Grande (Zona Oeste) e Madureira (Zona Norte) que são consideradas Centros Metropolitanos pelo Plano Diretor de 2024. Por tanto a exploração se dá nestas duas ZCS - Zonas Comerciais e de Serviços (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, 2024) ligadas às estações de trem (Figura 1).

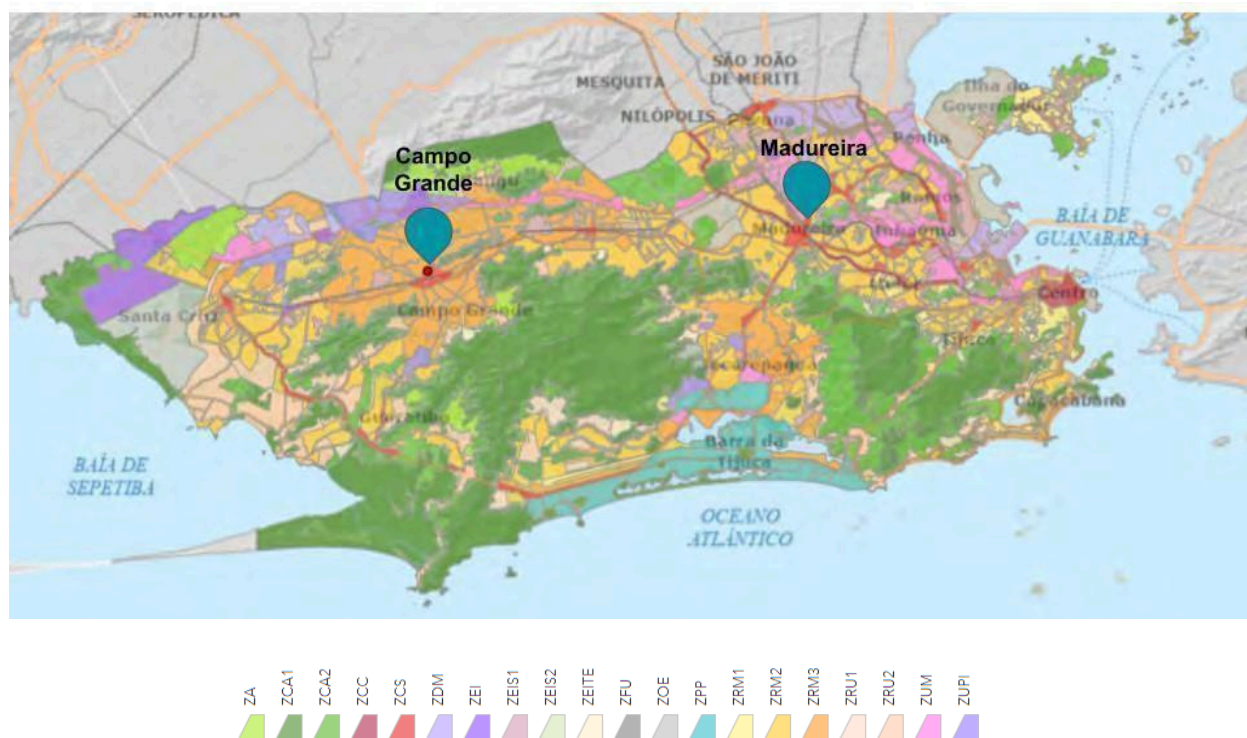


Figura 1: Mapa de Zoneamento do Rio de Janeiro, indicando as centralidades de Madureira e Campo Grande.

Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, 2024, modificado pela autora.

1.3. Objetivos geral e específicos

Tenho como objetivo geral **identificar “formas sonoras” capazes de compor atmosferas suburbanas a partir do estudo das paisagens sonoras das centralidades ferroviárias de Campo Grande e Madureira (RJ)**. Assim, o estudo qualitativo do som incorpora a relação indissociável estabelecida entre forma urbana e cultura sonora, buscando perceber as características acústicas capazes de construir atmosferas urbanas que identificam os diferentes lugares. Para isso estabeleceu-se os seguintes objetivos específicos:

- [1] identificar as formas urbanas capazes de potencializar diferentes efeitos sonoros;
- [2] explorar por meio de passeios sonoros os espaços acústicos que potencializam atmosferas sonoras suburbanas específicas;

[3] desenvolver representação gráfica capaz de registrar as escutas em campo relacionadas com as atmosferas sonoras identificadas;

[4] elaborar análise crítica sobre a relação entre forma, parte do cotidiano e suas atmosferas sonoras.

1.4. Referenciais teórico-metodológicos

Desenvolvo esta dissertação no âmbito dos estudos culturais urbanos, com ênfase nos estudos de paisagem sonora (Schafer, Rego), buscando desdobramentos de apropriação sonora, associando trabalhos sobre estudos da forma urbana (Tângari, Isidoro, Oliveira) com trabalhos que se voltam para o estudo das atmosferas (Lamounier, Norberg-Schulz, Thibaud).

Para isso, uso de métodos e procedimentos, principalmente, de natureza qualitativa, definidos para cumprir os objetivos específicos delineados. Para atender ao primeiro objetivo específico definido, será desenvolvida uma análise gráfica com base em trabalhos sobre a morfologia urbana e paisagem sonora, se valendo de dados primários da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro e dos grupos de pesquisa proAMB (Projeto e Representação do Ambiente) e ProLugar (Lugares e Paisagens). Já para o cumprimento do segundo objetivo específico será feita uma imersão em campo valendo-se das técnicas e meios do grupo de pesquisa proAMB que envolvem o desenvolvimento de passeios sonoros que têm sua origem no método de Truax. O terceiro objetivo específico busca aprimorar as representações sonoras (Southworth, Rego, Soares) para representar os efeitos sonoros identificados. Por fim, o quarto objetivo específico se desenvolve de modo argumentativo, contrapondo os resultados sonoros encontrados com as tipologias formais características das centralidades ferroviárias suburbanas.

1.5. Resultados esperados

Espero identificar apropriações sonoras presentes nas paisagens urbanas das centralidades ferroviárias suburbanas que possam revelar a vitalidade cultural suburbana por meio das

atmosferas sonoras identificadas. Deste modo, poder colaborar para o debate e construção de um novo método para o planejamento sonoro urbano, como uma crítica à legislação atual que trata dos sons apenas como ruídos a serem controlados a partir de avaliações quantitativas que não diferenciam as escutas no ambiente urbano.

Também pretendo demonstrar como o estudo revela questões sensíveis à própria cultura dos subúrbios ferroviários cariocas. Este estudo sendo, para além de um método investigativo, uma crítica à invisibilização sócio-cultural de grande parcela da população da Cidade do Rio de Janeiro e, consequente, não incorporação da mesma para planejamento urbano e projetos arquitetônicos em consonância com estes complexos contextos urbanos.

CAPÍTULO 2: SUBÚRBIO, SOM E ESPAÇO



2.1 Subúrbio carioca: um conceito

A discussão da delimitação do que poderíamos caracterizar como subúrbio carioca passa por discussões interdisciplinares complexas no âmbito das ciências humanas. Na investigação para a estruturação de um significado sólido para a contextualização da pesquisa, experimento diferentes lentes para enxergar o problema daquilo que é o recorte pesquisado.

Dentre várias perambulações sobre o assunto, para esta pesquisa decidi adotar duas definições distintas, porém complementares. A primeira, visando conceituar o subúrbio carioca a partir de sua formação, é a narrativa de Maurício de Abreu no livro “Evolução Urbana do Rio de Janeiro”. Neste livro, Abreu explicita, a partir das decisões urbanísticas do poder público, não apenas os caracteres morfológicos estruturantes da cidade, mas também parte de uma narrativa que aponta o caráter de segregação que marca as distintas zonas da Cidade do Rio de Janeiro.

Abreu demonstra como se deu a expansão da Cidade no início do século XIX, que passa a não se limitar ao recorte geográfico dos morros do atual Bairro do Centro e que começa a se expandir para além desses limites topográficos, formando distintos subúrbios. O primeiro subúrbio se dirige para o então considerado “subúrbio” da Zona Sul, ocupado pelas classes mais abastadas. Esse movimento foi muito incentivado pelo setor imobiliário da época que vendia a proximidade com o mar como sinônimo de qualidade de vida e salubridade. Além destas campanhas publicitárias do setor privado, este movimento é chancelado pelo poder público que promove infraestruturas para maior atração de moradores, dando-se destaque aqui para as linhas de bondes (ABREU, 2006). O crescimento para a Zona Sul foi muito impulsionado pela Cia Jardim Botânico de Bondes (Figura 2) que registrava em seu relatório para os acionistas, em 1884, sobre a orla de Copacabana (REGO, 2006):

“Dentro de um lustro, aquele deserto de Saara se converterá em grande povoação, para onde afluirá de preferência a população desta cidade na estação calmosa, pela

salubridade e amenidade do seu clima e a excelência dos banhos de mar, como se pratica nas cidades de banho da Europa” DUNLOP, 1956, p.78 in REGO, 2006, P.102.

A percepção de que a Zona Sul tratada como “subúrbio” tanto quanto a Zona Norte no final do século XIX, fica evidente no próprio Decreto 223, de 22 de fevereiro de 1896, do Distrito Federal

[...] que permitia a liberdade de construção do Leme à praia da Gávea, as casas edificadas poderiam ter as paredes mais estreitas, os pés-direitos mais reduzidos do que as construções do restante da cidade. Todas essas medidas foram implementadas, tendo em vista a maior aeração propiciada nas construções em regiões praeiras, consideradas mais salubres. (DEZOUZART et al.. 1986, P.145).



Figura 2: Mapa mostrando em pontilhado vermelho as linhas dos bondes presentes em 1920 na Zona Sul.

Fonte: https://www.bondesrio.com/fotos/mapas/mapa_linhas_decada_1920.jpg

O segundo movimento de “suburbanização” da cidade se dá em direção às Zonas Norte e Oeste pela camada mais pobre da população (ABREU, 2006). Sendo, também, um deslocamento higienista de gentrificação alavancado no governo de Pereira Passos, baseado num ideal de cidade da perspectiva europeia de organização urbana. Deu-se assim um cenário de remoções: a substituição das moradias populares no centro por avenidas largas e equipamentos institucionais e de lazer. A então chamada “zona rural” noroeste passa a ser legislada com a função de moradia com a criação de bairros populares, além de infraestruturas urbanísticas que visam ligar esta classe trabalhadora ao trabalho no centro.

O principal motor desta ligação parte da criação da linha férrea e a concepção para a instalação de indústrias ao longo de sua extensão. Esse movimento definiu a paisagem metropolitana da Cidade, consolidou as massas urbanas e elementos que até hoje caracterizam as Zonas Norte e Oeste. As ferrovias, vilas operárias, fábricas e suas chaminés ainda têm influência tanto no imaginário quanto na dinâmica da paisagem suburbana carioca.

Ambos os movimentos de suburbanização foram impulsionados pelo paradigma “higienista” em, o que hoje podemos chamar, de uma “parceria público-privada”. No entanto, o primeiro criou a “Cidade Global” dos cartões postais, vivenciada por uma minoria; e o segundo criou o “Grande Rio”, a “Cidade Real”, vivenciada pela maior parte da população (Figura 3).



Figura 3: Imagens comparadas mostrando os dois “subúrbios” no início do século XX - à esquerda a estação de bondes na Praça do Vigia do Leme em 1906 e à direita a Estação de Madureira em 1909, ambas fotos de Augusto Malta.

Fonte 1: DEZOUZART, Elizabeth et al., 1986 (p.45).

Fonte 2: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/madureira.html

Dentro desta caracterização da dinâmica centro-periferia na cidade feita por Abreu, poderíamos concluir que existiriam então dois subúrbios na Cidade do Rio de Janeiro: o de propriedade dos mais abastados (Zona Sul) e o imposto à classe trabalhadora (Zonas Norte e Oeste). No entanto, é de senso comum que, dentro do imaginário urbano, a Zona Sul não faz parte do subúrbio carioca. O estudo que embasa essa afirmação é a dissertação de Rodrigo Cunha Bertamé Ribeiro. Ribeiro perguntou para cariocas de várias partes da cidade o que eles entendem como subúrbio. O resultado é que o significado de subúrbio está majoritariamente vinculado a um recorte socioespacial que entende a Zona Norte e a Zona Oeste como regiões suburbanas da Cidade (Figura 4).



Figura 4: Gráfico “Territórios de limites dos Subúrbios”, fruto da pesquisa com moradores da cidade do Rio de Janeiro.

Fonte: RIBEIRO, 2016, p.107.

Esta abordagem que se soma à compressão de Maurício de Abreu dos subúrbios nos aponta um pouco mais sobre a complexidade do tema e de sua relevância - discutir a importância cultural das sonoridades suburbanas cariocas a partir do conflituoso conceito de subúrbio. Entra aqui, então, o fator estruturante para a pesquisa: a ideia da afirmação de uma cultura de subúrbio, muito específica da Cidade do Rio de Janeiro.

O Carioca ressignificou o subúrbio. É o que defende Nelson da Nobrega Fernandes em sua tese e livro de mesmo nome “O rapto ideológico da categoria subúrbio”. Nele o autor desvenda as características históricas de disputa da cidade que deram como resultado a ideia de subúrbio carioca. Segundo Fernandes, o grande objetivo de seu livro é trazer à tona o debate da

caracterização do subúrbio carioca para além da visão restrita à dicotomia núcleo (ricos) x periferia (pobres) que ignora uma estrutura interna complexa. Essa nova lente vê para além da dicotomia, vendo o subúrbio por ele mesmo. Fernandes levanta a discussão sobre a construção de uma cultura própria que, mesmo com suas individualidades, é compartilhada por todo território suburbano.

Por ter como princípio a complexidade, a discussão levantada por Fernandes gera até hoje muitas divergências sobre a delimitação geográfica que abrange o território suburbano carioca. Nesta pesquisa, apesar de me fazer valer delas, não me proponho a aprofundar nestas inúmeras discussões. Ao invés disso, me concentro em um recorte dentro do subúrbio de conceituação mais consolidada: as centralidades ferroviárias suburbanas.

2.2. As centralidades ferroviárias cariocas

O subúrbio carioca teve como fio tecedor o desenho da linha férrea (ABREU, 2006), este fato é um dos poucos consensos dentro do debate já mencionado (Figura 5). Sendo a ferrovia o elemento que na escala da cidade permitiu a agilização da viagem entre o centro e a periferia, mas que em nível local passa a ressignificar as paisagens e as dinâmicas dos bairros que corta e compõe.



Figura 5: Mapa mostrando o traçado dos principais ramais ferroviários e respectivas estações e, o círculo alaranjado evidencia a área com a maior concentração das linhas de bondes, mostrando a diferença entre as duas escalas das infraestruturas urbanas instaladas.

Fonte: alterado pela autora em SILVA-SANTOS, et al., 2013.

Sendo assim, as estações de trem passaram a exercer o papel de uma centralidade, sendo o lugar onde a proximidade com o Centro se estreita. O reconhecimento e estabelecimento destes centros locais é formalizado e registrado nas legislações urbanísticas do Rio de Janeiro ao longo da história. Entendendo o papel do Estado na construção e reconhecimento das centralidades ferroviárias suburbanas que se associa com interesses privados para a construção da paisagem da Cidade e até mesmo da paisagem metropolitana.

Na dissertação “A pausa e o trem: uma discussão sobre o território ferroviário a partir das

normativas urbanísticas e sua influência nos hiatos e centralidades do subúrbio carioca” (2023), Gabriel de Souza Parreira faz um amplo estudo para reconhecer os centros suburbanos por meio da legislação carioca. Ele aborda a legislação até 2013, sendo possível dissecar o reconhecimento de “centros de bairro” na legislação de 1967, definindo-os como local de concentração da maior intensidade das atividades econômicas. A legislação delimita estes locais, justamente em regiões adjacentes às estações de trem, denominando-os de sub-centros, definição que será reforçada nas demais legislações consecutivas.

Em 1976 a Prefeitura estabelece três níveis de Centros de Bairro de frágil conceituação, pois não expõe com clareza os critérios para cada nível estabelecido, o documento expõe apenas os parâmetros urbanísticos para cada zona e suas delimitações. Já no Plano Urbanístico Básico (PUB Rio) de 1977, quando foram criadas as Áreas de Planejamento da Cidade, a Prefeitura reconheceu esses centros como “centros e subcentros funcionais”. Neste Plano a Prefeitura aponta a tendência à concentração urbana no entorno imediato das estações de trem, caracterizando centralidades. No entanto, o mesmo documento não entende as estações como elemento positivo na malha urbana, mas sim como um desafio de planejamento.

Já no Plano Diretor Municipal de 2011, a legislação passa a compreender valores culturais e históricos ligados à linha e às suas estações, inclusive, levando este aspecto em questão, passa a reconhecer o valor dessa infraestrutura instalada que contribui para a determinação da Macrozona de Ocupação Incentivada, por entender a rede de transporte ferroviário, associada com outros equipamentos urbanos, como atrativos à ocupação. É também no plano de 2011 que a Prefeitura passa a fundamentar melhor as centralidades, inclusive incentivando a criação de novas. Este reconhecimento é reforçado em 2013 através do Projeto de Lei Complementar 33, que no artigo 7 incentiva a ocupação das margens da linha do trem e reconhece a sua potencialidade para a instalação de comércios e serviços.

“(...) adensamento da ocupação urbana deverá ser direcionado a áreas infraestruturadas, preferencialmente próximo aos centros de comércio e serviços e aos eixos de transportes estruturadores (...) (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, 2013, artigo 7)

O aspecto mais recente da legislação quanto às centralidades suburbanas é a Lei Complementar 270, de 16 de janeiro de 2024, lei que institui o novo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro. Tende à valorização de outras centralidades cariocas, às adotando como diretriz a descentralização dos equipamentos urbanos e do trabalho que faz eco às tendências contemporâneas do urbanismo e do planejamento urbano.

Deste modo, o Plano de 2024 apresenta um estudo de classificação das centralidades em cinco categorias autoexplicativas de acordo com suas áreas de influência: Centro Metropolitano, Sub-centros Metropolitanos, Centros Regionais, Sub-centros Regionais e concentrações pontuais ou lineares de comércio e serviços (figuras 6 e 7). Com isso, a legislação anterior que entendia as outras centralidades apenas como centros de bairro, dá lugar a uma que reconhece o grande impacto das “outras” centralidades na dinâmica não apenas no município do Rio de Janeiro, mas que também promove atratividade a outras cidades da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, identificando, deste modo, uma rede urbana estruturada e hierarquizada.

A Lei de 2024 reconhece, inclusive, o valor de “ambiência” atrelado às centralidades que no Artigo 87 são reconhecidas como “Macrozona de Controle da Ocupação” sendo esta “composta por áreas com elevada qualidade de ambiência, melhor infraestrutura e indicadores socioeconômicos, áreas com centralidades vigentes ou planejadas de alcance municipal e regional (...)” (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, 2024, Artigo 87) e tem diretrizes urbanísticas que visam “proteger e valorizar a paisagem urbana e o ambiente natural e cultural existentes” (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, 2024 , Artigo 88).

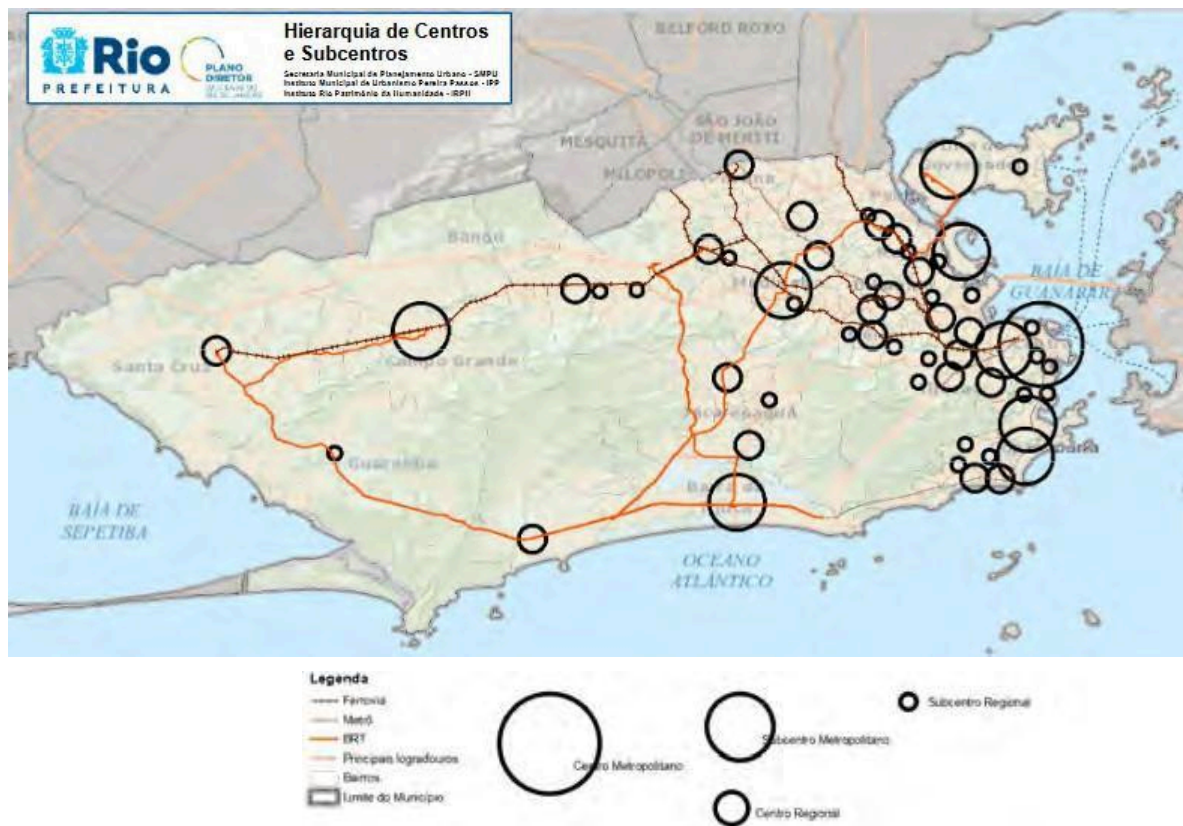


Figura 6: Hierarquia de Centros e Subcentros, PDM - ANEXO XI.

Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, 2024

 ANEXO III - QUADRO DE HIERARQUIA DE CENTROS E SUBCENTROS		
Região de Planejamento	Bairro	Hierarquia de Centros e Subcentros
Centro	Centro	Centro Metropolitano
Bom Retiro	Bom Retiro	Subcentro Metropolitano
Centro	Centro	Centro Metropolitano
Campo Grande	Campo Grande	Subcentro Metropolitano
Madureira	Madureira	Subcentro Metropolitano
Centro	Centro	Centro Metropolitano
Ilha do Governador	Cidade Universitária	Subcentro Metropolitano
Ilha do Governador	Gasômetro	Subcentro Metropolitano
Tijuca	Tijuca	Centro Regional
Centro	São Cristóvão	Centro Regional
Zona Sul	Ipanema	Centro Regional
Zona Sul	Leblon	Centro Regional
Bom Retiro	Recanto dos Bandeirantes	Centro Regional
Jacarepaguá	Jacarepaguá	Centro Regional
Jacarepaguá	Jacarepaguá	Centro Regional
Bangu	Bangu	Centro Regional
Ramos	Bom Jardim	Centro Regional
Santa Cruz	Santa Cruz	Centro Regional
Centro	Bonfaria	Centro Regional
Madureira	Madureira	Centro Regional
Madureira	Itaíba	Centro Regional
Penha	Penha	Centro Regional
Tijuca	Maracanã	Centro Regional
Centro	Rio Comprido	Centro Regional
Ramos	Olaria	Centro Regional
Paqueta	Paqueta	Centro Regional
Inhaúma	Del Castilho	Centro Regional
Madureira	Cachambi	Centro Regional
Madureira	Vicente De Carvalho	Centro Regional

Bangu	Deodoro	Centro Regional
Centro	Lapa	Subcentro Regional
Jacarepaguá	Freguesia Jacarepaguá	Subcentro Regional
Tijuca	Vila Isabel	Subcentro Regional
Zona Sul	Flamengo	Subcentro Regional
Zona Sul	Gelees	Subcentro Regional
Bangu	Realengo	Subcentro Regional
Ramos	Ramos	Subcentro Regional
Zona Sul	Jardim Botânico	Subcentro Regional
Penha	Penha Circular	Subcentro Regional
Centro	Saúde	Subcentro Regional
Zona Sul	Laranjeiras	Subcentro Regional
Centro	Caju	Subcentro Regional
Meier	Engenho De Dentro	Subcentro Regional
Tijuca	Andaraí	Subcentro Regional
Guaratiba	Guaratiba	Subcentro Regional
Zona Sul	Glória	Subcentro Regional
Meier	Engenho Novo	Subcentro Regional
Zona Sul	Legos	Subcentro Regional
Inhaúma	Inhaúma	Subcentro Regional
Ilha do Governador	Jardim Carioca	Subcentro Regional
Madureira	Cascatória	Subcentro Regional
Bangu	Padre Miguel	Subcentro Regional
Madureira	Marechal Hermes	Subcentro Regional
Ramos	Maré	Subcentro Regional
Ramos	Manginhos	Subcentro Regional

Figura 7: Hierarquia de Centros e Subcentros assinalados: Campo Grande e Madureira.

Fonte: CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, 2024)

Portanto, a pesquisa entende que com o crescimento demográfico da Cidade, os antigos “centros de bairro” suburbanos tiveram as suas zonas de influência ampliadas. Bairros como Campo Grande e Madureira passaram a exercer a função de uma “segunda centralidade” para os bairros e, até mesmo, para municípios adjacentes. Há ainda, atrelados a essas centralidades, o reconhecimento do desenvolvimento de um cotidiano pulsante de comércio e serviço daquilo que nesta pesquisa defende-se como a configuração de uma estética de uma ambiência comercial (Thibaud, 2012) própria das centralidades suburbanas cariocas. Compreende-se, com base no que está previsto na legislação vigente, a valorização dessa paisagem cultural que se desenvolve nessas centralidades, muito em função dos sons produzidos e escutados, que para ser reconhecida e protegida, precisa ser investigada.

2.3 Formas urbanas e sons

Assim, Linha (férrea) e pontos (estações) foram construindo uma paisagem na Baixada da Guanabara por detrás dos maciços da Tijuca e Pedra Branca, definindo uma ocupação conformada por centralidades conectadas que se expandem para a construção de uma paisagem metropolitana.

Entretanto, ao aproximar a escala é possível observar as especificidades das formas dessas diferentes centralidades. Estas formas são definidas por aquilo que se edifica (espaço edificado) em contraposição por aquilo que não se edifica (os espaços livres), que resultam das decisões do poder público e das iniciativas do poder privado. Assim como visto anteriormente neste capítulo, a definição pela implantação de infraestrutura se torna o primeiro gesto de urbanização de um espaço, mesmo que ainda não edificado.

Neste estudo são as formas não edificadas que ganham destaque. Estes espaços públicos livres de edificação são palco das ocorrências sonoras e fenomenológicas que participam da construção da paisagem cultural. No entanto, esses espaços livres não podem ser desassociados dos espaços edificados que estabelecem as delimitações deste espaço livre que, por isso, modelam o comportamento invisível do som.

O trabalho reconhece, portanto, que a percepção de uma paisagem passa pela apreensão e representação no e do espaço. Busco, assim, uma conceituação de espaço que pudesse fundamentar a investigação daquilo que se materializa na paisagem. O espaço tratado na fenomenologia, será abordado aqui em dois aspectos: o espaço morfológico e o espaço acústico/sonoro. Sendo o espaço morfológico diretamente ligado à forma física das cidades e o espaço acústico/sonoro o entendimento de como o espaço físico está diretamente atrelado à produção e percepção do som de sua paisagem.

É importante destacar que o espaço sonoro é frequentemente mais extenso do que o espaço físico para o desempenho de determinada atividade. Os sons, muitas vezes, transpassam os “muros privados”, invadindo os espaços públicos. Assim, mesmo se tratando de um estudo do ambiente urbano, os sons observados são produzidos, algumas vezes, no espaço privado. (REGO, 2015, p.125)

Sendo assim, as performances urbanas encontram palco na cidade construída. Esse consenso está intrínseco nos fundamentos teóricos aqui apresentados. Aparece como *espaço* na fenomenologia; como *ocupação urbana* na legislação estudada e como a *imagem* apreendida pelos sentidos na conformação da paisagem. Com isso, no decorrer do desenvolvimento da pesquisa entendi ser necessário conceituar aquilo que nesta pesquisa entendo como o aspecto físico da experiência da atmosfera sonora.

Dentro de inúmeros trabalhos sobre o assunto, encontrei no livro “Morfologia Urbana: uma introdução ao estudo da forma física das cidades” uma boa síntese daquilo que a pesquisa propõe explorar. No livro, Vítor Oliveira se compromete a desenvolver um manual sobre o estudo das formas físicas das cidades. Com esse objetivo, apresenta conceitos e métodos que se apresentaram como ferramentas úteis ao objetivo final deste trabalho. Do livro de Oliveira que vem a definição de Morfologia Urbana que será adotada no decorrer da dissertação.

“Entretanto, em cada cidade, essas ruas, quadras, lotes e edifícios são combinados de uma maneira específica, originando diferentes tipos de tecidos. Alguns desses tecidos são claramente identificáveis e são capazes de oferecer às suas cidades um caráter único. Cada um desses fenômenos urbanos é aprofundado pelo fator ‘tempo’, uma vez que um grande número de nossas cidades é na verdade o resultado de um longo processo de construção, desenvolvido ao longo dos séculos, onde diferentes camadas estão continuamente se sobrepondo sem apagar a camada anterior. A noção de ‘palimpsesto’ é frequentemente usada na morfologia urbana para explicar essa construção ao longo do tempo.” (OLIVEIRA, 2022. p.36)

Há, então, o entendimento da paisagem como uma construção processual do espaço pela forma. Esse processo teve diversas escalas de compreensão: de milénios quando tratamos de topografia, anos e séculos nos estabelecimentos de infraestruturas urbanas e décadas na escala

das edificações. Na escala da compreensão humana (décadas, anos e séculos) é importante ainda levar em consideração as ações humanas dentro de seu contexto sócio político, entendendo a paisagem como fruto dos processos de ocupação e de gestão do território (TÂNGARI, 2022).

“Como pressuposto, entendemos que a morfologia espacial e social das nossas cidades reflete a organização da sociedade brasileira e, pelo caminho inverso, é moldada pelas lógicas, relações e dinâmicas sociais que têm lugar em nossas cidades, que se exprimem, de forma direta ou indireta, na configuração dos espaços livres de edificação, públicos e privados, consideradas suas características de propriedade, acesso, desenho, uso e apropriação.”
(TÂNGARI, 2022, p.1)

Em um trabalho de contexto similar ao que estou desenvolvendo nesta dissertação, Inês Isidoro estudou o papel da linha férrea na constituição do território e da paisagem nas regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e de Lisboa. Neste trabalho a autora reconhece a paisagem do espaço urbano ferroviário como fruto de um processo embasado nas decisões políticas e econômicas ao longo do tempo.

“(…) A decodificação dos sinais referida é a percepção dos agentes de transformação da mesma e dos seus interesses, indicando a necessidade de desconstruir e sistematizar os elementos que constituem a paisagem(…). Entende-se a necessidade de decodificar os processos antrópicos para entender que papel é que interesses específicos, de matriz política e econômica trazem consigo questões próprias de situações socialmente desiguais.” (ISIDORO, 2017, p.9)

Neste trabalho entendo o território e a paisagem formais suburbanos e, por tanto, também o território e a paisagem morfológica das centralidades ferroviárias suburbanas como fruto de decisões de agentes sócio-políticos de diversas escalas de atuação do presente e do passado da história da cidade do Rio de Janeiro. Por isso, me debruçarei mais a fundo nesses processos de consolidação da paisagem dos recortes no Capítulo 4 desta dissertação, assim como Isidoro, muito embasada nas tipologias das infraestruturas ferroviárias encontradas nos recortes.

É dentro dessas formas que os sons são produzidos e escutados. Formas que transformam,

tonalizam, amplificam, focalizam os sons dinâmicos, efêmeros e capazes de compor diferentes percepções para um mesmo espaço.

Estabelecido aquilo que seria o espaço morfológico a ser estudado neste trabalho, me debruço então a entender o que seria o espaço acústico, parte fundamental da pesquisa de sons urbanos. Böhme, filósofo alemão, em seu livro “The Aesthetics of Atmospheres”, defende que a complexidade sonora que encontramos no século XXI produz o que denomina de “Espaço Acústico”, onde há influência direta do som na produção de uma estética ambiental.

“(…) Além disso, esse espaço é vivenciado afetivamente. Aquele [som] que é expansivo é percebido como pesado e opressivo, aquele [som] que está subindo como alivante e alegre, aquele que é estremeecedor como alegre, etc. Percebe-se que o espaço musical é, na verdade, o espaço expandido do corpo, isto é, a percepção do espaço, que é moldada e articulada pela música.”
(BÖHME, 2017. P. 282)

Focando na música, o autor atrela a percepção do espaço à percepção do som. Atribuindo aos sons atributos da morfologia do espaço.

“Que a música preenche espaços e esse espaço, através da ressonância e reverberação, constituindo parte integrante do seu efeito, era algo já reconhecido. O que foi recentemente percebido foi que o tom individualmente, o conjunto de tons, bem como a sequência de tons - ou, mais precisamente, a sequência de sons – possuem formas espaciais, formando figuras e conjuntos no espaço.” (BÖHME, 2017. P. 282)

Em meio a esta associação, o autor introduz a “ressonância” e a “reverberação” para dar nome à percepção da interação do som com o espaço construído. No entanto, apesar de citá-los, Böhme não se aprofunda na categorização das distintas interações do som com o espaço, aquilo que no campo da acústica é chamado de “Efeito Sonoro” por Augoyard e Torgue.

Segundo Augoyard e Torgue, os efeitos sonoros são estruturados em cima de três pilares: as ciências sociais, o urbanismo e a acústica aplicada. Os dois últimos pilares, estão diretamente ligados às questões da morfologia e do planejamento urbano que organizam

o contexto nos quais os sons se manifestam.

Sem uma organização e uma morfologia específicas do espaço, não há ‘reverberação’, ‘ressonância’, ‘corte’, ‘onipresença’ ou ‘filtragem natural’. A acústica aplicada mostra como espaço, volume, forma e os materiais determinam a propagação dos sons. Mas o zoneamento urbano, o desenho do sistema viário, os mapas de trânsito e a distribuição das atividades socioeconômicas podem, também, oferecer outras opções eficientes para informações sonoras ou interpretações da população. (AUGOYARD e TORGUE, 2005, p.8)

Deste modo, os autores se dedicam a estudar objetivamente a correlação entre forma urbana e som.

A cidade foi por vezes descrita como um verdadeiro instrumento musical; as características materiais e espaciais da morfologia urbana podem, de fato, ser comparadas com aspectos semelhantes da instrumentação acústica. (...) Que instrumentos estão à disposição de técnicos e investigadores, administradores e utilizadores, designers e habitantes? Qual é o instrumental sonoro dos ambientes urbanos? (AUGOYARD e TORGUE, 2005, p.4)

Pensando na morfologia urbana como instrumento de composição sonora, Augoyard e Torgue, também estudam o papel da forma urbana para a percepção sonora de “marcos sonoros do espaço habitado e frequentado; codificação sonora das relações interpessoais; significado simbólico e de valor ligados às percepções e ações sonoras cotidianas; e a interação entre sons ouvidos e sons produzidos” (Augoyard e Torgue, 2005, p.8), dentro do viés das ciências sociais. Ligado ao processo psicossocial da produção e escuta dos sons a alguns fundamentos da teoria musical e da acústica.

Os “efeitos sonoros” são a base para a compreensão do comportamento sonoro que conformam as diferentes paisagens sonoras das centralidades ferroviárias, e de modo específico de Madureira e Campo Grande.

2.4 Paisagem sonora como representação cultural

O conceito de paisagem, assim como o de subúrbio, atribui a si vários significados a partir de distintas lentes, mas, nesta dissertação, entende-se a paisagem como um conceito multifacetado, que aborda o tempo, o espaço, o indivíduo e os significados que este indivíduo atribui ao apreendido de modo contextualizado. Isto é, a paisagem como um sistema que se constitui ao longo do tempo por inúmeras camadas e que se “retroalimenta”, alteramos a paisagem que nos altera continuamente.

Aproxima-se da conceituação de Silvio Macedo (1999) que apresenta a “ideia de paisagem como a expressão morfológica das diferentes formas de ocupação e, portanto, de transformação do ambiente em um determinado tempo.” (P.11). Para ele

“A paisagem é considerada então como um produto e como um sistema. Como um produto porque resulta de um processo social de ocupação e gestão de determinado território. Como um sistema, na medida em que, a partir de qualquer ação sobre ela impressa, com certeza haverá uma reação correspondente, que equivale ao surgimento de uma alteração morfológica parcial ou total.” (MACEDO, 1999, P.11)

Dentro do grande tema paisagem, este trabalho se dedica ao estudo específico das paisagens sonoras. Esta é uma camada de aprofundamento inerente aos processos de transformação espaço-tempo presente em todas as paisagens cuja ação humana acelera estas transformações criando situações agudas, para as quais se voltam as atenções, como no caso da poluição sonora.

Assim, o ruído urbano captura a maior parte da atenção dos estudos da acústica urbana que se voltam para o planejamento e projeto das cidades, deixando de lado, muitas vezes, o estudo complexo da paisagem sonora, composta por todos os sons (ruídos e não ruídos).

Paisagem sonora - “soundscape”, termo criado pelo músico canadense Murray Schafer, que ganha visibilidade, principalmente, a partir 1977, é pela sua própria definição amplo e complexo:

“O ambiente sonoro. Tecnicamente, qualquer porção do ambiente sonoro vista como um campo de estudos. O termo pode referir-se a ambientes reais ou a construções abstratas, como composições musicais e montagens de fitas, em particular quando consideradas como um ambiente. [...] é necessário conceber a paisagem sonora como uma vasta composição musical que ressoa incessantemente à nossa volta e perguntar de que modo sua orquestração e sua forma podem ser aperfeiçoadas para produzir riqueza e diversidade de efeitos que não sejam, todavia, destrutivos para a saúde ou o bem-estar humano.” (SCHAFFER, 2011, p.366)

Para Rego,

“(...) as paisagens sonoras estão associadas ao desenvolvimento urbano e à cultura de um determinado grupo social que atua em determinada área de uma cidade, numa época específica. Acredita-se que esta relação exista, pois os grupos sociais ao se expressarem culturalmente, modificam as paisagens sonoras das cidades, introduzindo ou eliminando sons no uso dos espaços públicos e privados. (...) Adotando como premissa que os sons são representações culturais, suas manifestações, mesmo que não “concretizadas” no espaço, contribuem continuamente para a (re)construção da paisagem urbana, sendo elementos de estruturação e identificação das diferentes áreas da cidade, nos diferentes tempos. Deste modo, cada paisagem urbana guarda sons originados em diferentes épocas que se perpetuam e se adicionam no ambiente, criando sonoridades específicas, cuja percepção e entendimento dependerá do ferramental de cada indivíduo que a escuta. A compreensão de uma paisagem sonora se dá pela compreensão de cada fragmento sonoro que a compõe, sendo o desafio investigar a origem desses sons, visto que, dificilmente, são objetos de documentação.” (REGO, 2015, p.125)

Assim, tendo por base esta afirmação, a pesquisa questiona se a representação da cidade contemporânea não somente pode como deve passar por uma pluralidade de percepções para que seus atores cotidianos sejam incluídos com mais veracidade e vivacidade. Me proponho a perceber nos sons do cotidiano também um valor cultural forte e indispensável, o que contribui para a constituição das paisagens urbanas e de suas atmosferas (LAMOUNIER, YAMAKI, 2021), fundamental para definir que sons devemos eliminar, manter e valorizar.

“Assumindo-se que toda paisagem é cultural, atentar-se ao simbolismo das

paisagens cotidianas traz potenciais de análise que ressaltam a importância de aspectos como vivência e memória, entre outros componentes intangíveis. Conduz, assim, à importância de se atentar aos componentes intangíveis suas relações com os elementos visíveis, bem como ao papel que tais componentes e relações desempenham na configuração do Caráter das Paisagens” (LAMOUNIER, YAMAKI, 2021)

Este trabalho faz, então, uma correlação entre o conceito de “espaço existencial”, de Norberg Shulz, “sistema relativamente estável de esquemas perceptivos ou ‘imagens’ do ambiente circundante” (1980, p.19) com o de “Eventos Sonoros”, de Schafer, “alguma coisa que ocorre em algum lugar e que dura um determinado lapso de tempo - em outras palavras, implica um contexto” (1997, p.185), para delimitar o objeto de estudo aos sons cotidianos escutados nas paisagens sonoras das centralidade ferroviária de Campo Grande e Madureira que dão o sentido de lugar por meio da construção de ambiências específicas.

“(...) o estudo dos sons, como forma de expressão cultural, auxilia a compreensão da complexa rede de relações das cidades. Os sons podem ser associados às transformações urbanas e às diversas formas de uso e apropriação do espaço, pois são representações culturais de diferentes atores e fornecem indícios sociais e econômicos da vida urbana.” (REGO, VASCONCELLOS e TRICHES, 2014, p.2)

Deste modo, o trabalho atém-se ao desenvolvimento de uma análise empírica e qualitativa das paisagens sonoras das centralidades comerciais ferroviárias (subcentros metropolitanos de Campo Grande e Madureira), onde, a partir da escuta em campo, características cotidianas relevantes de manifestação sonora suburbana que se destacam na paisagem, serão entendidas em função da produção cultural e das formas arquitetônicas que as suportam.

2.5 A paisagem escutada

No artigo “Paisagem como Projeto e o Projeto da Paisagem” (2023), Gonçalves traz uma abordagem bem alinhada com a adotada ao longo do trabalho. Apresenta o olhar, ou no caso

deste trabalho a escuta, como um dos elementos fundamentais para constituição de uma paisagem. Sendo assim, atribui ao sujeito observador (ou ouvinte), atento, o papel fundamental no estudo da paisagem. Assim, para ele a paisagem é uma representação individual, que ao mesmo tempo representa um coletivo.

“O professor de literatura e filósofo francês Michel Collot (2013) conceitua Paisagem como um espaço percebido de um determinado ponto de vista, ou a sua representação pictórica. Ele diz que a paisagem só existe quando temos pelo menos três componentes, unidos em uma relação complexa: o local, o olhar e a imagem. Portanto, é o olhar que transforma o local em paisagem, em arte e lhe dá significado” (GONÇALVES, 2023, P.6)

Nesta pesquisa, é a escuta informada (feita por mim como pesquisadora que experiência o lugar) que irá definir - “recortar”- as possíveis paisagens sonoras, em um tempo e espaço específicos, entendendo-a como um fenômeno latente aos sentidos, prioritariamente, pelas sensações e percepções causadas pelos sons e vibrações.

Para isso, me embaso em autores como o arquiteto e teórico norueguês Norberg-Schulz, que em seu livro “O fenômeno do lugar” teoriza e diferencia o que seriam os *caráteres* e os *espaços* urbanos. O Lugar sendo composto tanto por suas características formais (espaço), quanto por seu lado exploratório na percepção de suas apropriações (caráter) abrindo uma via de investigação do Lugar como uma experiência, uma atmosfera a ser testemunhada.

“ ‘Caráter’ é um conceito ao mesmo tempo mais geral e mais concreto do que 'espaço'. Por um lado, indica uma atmosfera geral e abrangente e, por outro, a forma e a substância concreta dos elementos que definem o espaço. Toda presença real está intimamente ligada ao caráter” (NORBERG-SCHULZ, 1976, p.451)

Tendo como embasamento esse ideal de entender a paisagem associando seus elementos formais com suas atmosferas, faz-se então necessária a investigação daquilo que une o físico ao evento fenomenológico, o 'permanente' ao 'fugaz' . Aqui cabendo o uso da relação de corpo e espaço que, para Jean-Paul Thibaud, é onde se encontra aquilo que podemos entender como uma estética das ambiências (THIBAUD, 2012). Sendo os sentidos aquilo que liga o corpo à

percepção desta estética.

“Em suma, seja tomando um viés mais cognitivo ou mais sensitivo, nos parece evidente que a percepção sensível seja o caminho não só possível, mas, de fato, inevitável para os pesquisadores que buscam captar e restituir a concretude da experiência urbana.”

(THIBAUD, 2012, p.4)

No entanto, cabe deixar explícito que o objeto principal de investigação é a paisagem sonora e que a percepção e análise desta passa pelo processo de representação subjetiva daquele que a estuda, isto é, a escutadora-pesquisadora. Assim, a escuta em campo se dá por “tekmeria” (VEYNE, 1998), por indícios, fragmentos sonoros captados e destacados por mim enquanto pesquisadora de uma paisagem sonora mais ampla, complexa e dinâmica.

“o objeto de estudo nunca é a totalidade de todos os fenômenos observáveis, num dado momento ou num lugar determinado, mas somente alguns aspectos escolhidos conforme a questão que levantamos, a mesma situação espaço-temporal pode conter um certo número de objetos diferentes de estudo.” (VEYNE, 1998, P.44)

Assim sendo, a paisagem apresentada é uma das paisagens possíveis a ser estudada.

“A visão não se dá pela adição de estímulos, mas pela estruturação do conjunto deles pelo sujeito, que decide quais elementos colocar e como cada um se relaciona com os demais, segundo processo complexo de compreensão, articulação e seleção que é, ao mesmo tempo, sensível e racional. Esse processo é tão complexo quanto individual – embora possa ser coletivo e compartilhado – portanto é construção cultural, pois revela e depende da capacidade, do universo cultural em que se dá.” (GONÇALVES, 2023, P.8)

Síntese: a ideia geradora da pesquisa

A ideia geradora desta pesquisa é que as centralidades ferroviárias suburbanas possuem características urbanas específicas, dentre as quais sonoridades próprias, buscando atender às demandas locais daqueles que se deslocam diariamente de trem até o Centro da Cidade do Rio de Janeiro. Parte-se do pressuposto que, nesses bairros, foi se criando uma cultura comercial forte, associada com a instalação de equipamentos administrativos da cidade, gerando uma estética sonora característica e que, através da representação de sua paisagem sonora, revela seus assuntos urbanos. Stuart Hall, sociólogo, coloca que cultura é a troca de significados atribuídos às pessoas, objetos e eventos entre os participantes de um grupo:

Significados culturais não estão apenas ‘na cabeça’. Eles organizam e regularizam as práticas sociais, influenciam nossas condutas e conseqüentemente têm efeitos reais e práticos. [...] Coisas por si só raramente ou nunca têm um único significado, fixo e imutável. [...] É o nosso uso das coisas e o que nós dizemos, pensamos ou sentimos sobre elas – como nós as representamos – que lhes dá o significado. (HALL, 2003, p. 3)

Assim, baseio a pesquisa na percepção sonora de que o entorno das estações ferroviárias de Madureira e Campo Grande exerce uma polarização em relação às suas proximidades que reforça o sentido de fortes centralidades. Essa percepção se aguça com a produção sonora desses lugares associada com as demais percepções sensoriais. De dia, as texturas das superfícies das fachadas, os anúncios sonoros, os cheiros das comidas, todos buscam seduzir os transeuntes à compra. À noite, em alguns, o comércio dá lugar ao lazer, em outras o movimento dá lugar à inércia. Para Rego,

quando indivíduos compartilham a compreensão do significado de um som, quando o produzem de modo similar nas ações do dia a dia, ou ainda quando o qualificam esteticamente em “agradável” ou “desagradável” nas mesmas experimentações, pode se dizer que esses indivíduos fazem parte de uma mesma cultura. Sons escutados num contexto cultural deixam de ser simplesmente ruídos cuja manifestação é indesejável, devendo ser eliminados. (REGO, 2015, p.128)

Pretendo, portanto, identificar nessas paisagens sonoras elementos comuns que associam

forma e som e que possam ser definidos como “efeitos sonoros”. Efeitos esses que, a partir da escuta da pesquisadora, relatam o cotidiano sonoro e cultural que constitui parte das atmosferas dessas centralidades ferroviárias suburbanas.

A pesquisa visa contribuir e instigar (para) a implementação de ações urbanísticas que não sejam impositivas às culturas suburbanas, mas que possam as reconhecer e as reafirmar. A negligência histórica de tais regiões da cidade pelo urbanismo carioca não podem, e não precisam ser, via de regra permanente.

Assim, busco dar voz aos desafios que um projeto e planejamento urbanos em recortes já consolidados e pouco reconhecidos culturalmente no histórico do urbanismo carioca, por meio de diretrizes norteadoras de ações do poder público baseadas na importância de tais lugares nas dinâmicas e na cultura da cidade.

CAPÍTULO 3: O CAMPO - ESCUTA E IDENTIFICAÇÃO



Se no Capítulo 2 me dediquei à reflexão do porquê escutar, neste me debruço para definir: onde escutar, como escutar, o quê escutar e como documentar, enquanto uma arquiteta e urbanista, o que escuto.

O Campo foi então o grande documento deste trabalho, explorado de modo empírico e analisado qualitativamente, busquei demonstrar a importância cultural das paisagens sonoras urbanas das centralidades ferroviárias de Madureira e Campo Grande, que expressam a importância desses lugares na estruturação da rede urbana da Cidade. Parti de procedimentos qualitativos analisando, a partir da observação em campo, características de manifestações sonoras relevantes da cultura comercial suburbana e como estas reforçam percepções cotidianas dos lugares. Encontrei na correlação entre forma e percepção sonora, a possibilidade de identificar efeitos sonoros, uma ferramenta capaz de legislar e projetar sobre o tema dos sons urbanos de forma mais objetiva.

3.1 Onde escutar: centralidades ferroviárias de Madureira e Campo Grande

A primeira etapa se debruça ao entendimento das formas urbanas e como estas potencialmente alteram a produção e propagação dos sons, alterando consequentemente os modos de escuta. Cabe deixar claro que neste trabalho entendo a relação entre o som e a forma como uma relação de coexistência e não uma relação causal entre os espaços. Compreendo que, na realidade fora do meio categórico das ciências, a experiência do lugar é uma unidade de diversas percepções captadas pelos sentidos.

Delimitar geograficamente e morfologicamente, foi o primeiro passo fundamental para o trabalho de campo. Para tal, além da delimitação legal, isto é, das zonas definidas no planejamento e na legislação como as centralidades de Madureira e Campo Grande, foi considerada a paisagem abordada de modo multiescalar. Como será explicitado no Capítulo 4, a análise foi desde a paisagem geomorfológica constituída pelos maciços e rios até a paisagem vivida pelos pedestres que circulam nesses lugares. Esse recorte adota, assim, os conceitos do

Capítulo 2 para definir as diferentes tipologias das formas urbanas ferroviárias a serem escutadas, constituídas pelos espaços livres moldados com e pelos espaços edificados.

Deste modo, foi planejado experimentar os diferentes tipos formais urbanos e arquitetônicos presentes nestas centralidades. Como veremos no Capítulo 4, existe um padrão de edificação e de equipamentos nos recortes estudados, já que, para além da transposição sob e sobre a linha férrea que demanda, estes territórios compartilham de um histórico de formação. Em resumo, estas tipologias urbanas exploradas são: (1) as vias principais compartilhadas por diferentes modais; (2) as vias locais; (3) as vias exclusivas de pedestres; (4) as passagens sobre e sob as linhas férreas; (5) as estações; (6) os mercados; (7) as galerias comerciais. Esta classificação tipológica tem como objetivo facilitar o entendimento de uma correlação entre forma e paisagem sonora.

3.2 Como escutar: os passeios sonoros

Como escutar no Campo? Para tal, o método adotado foi dos Passeios Sonoros. O termo foi cunhado por Barry Truax no livro *Acoustic Communication* (2001), e esse método se baseia na imersão da escutadora-pesquisadora no campo, percorrendo determinados caminhos ao mesmo tempo que os registram por meio de gravações, notas, fotos e croquis, ciente de sua escuta “limitada” e “singular”, mas contextualizada e validada pela vivência pessoal desses ambientes. Os passeios sonoros levam, então, em consideração a delimitação previamente definida em função da paisagem e das formas urbanas que potencializam a escuta dos efeitos sonoros.

Esse método é muito utilizado na pesquisa Paisagem sonora, memória e cultura do Grupo Projeto e Representação do Ambiente (proAMB) do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro, no qual esta dissertação se insere. Dentre os trabalhos desenvolvidos pelo grupo de pesquisa, destacam-se alguns que serviram de base para o desenvolvimento do método de campo aqui aplicado.

Em “Passeio Sonoro: uma metodologia para procedimentos de campo e registro de dados (Parque do Flamengo, RJ)”, REGO, NIEMEYER e VASCONCELLOS (2012), descrevem o desenvolvimento do processo de aplicação do passeio sonoro, consistindo em: (1) uma análise preliminar que é a identificação dos caminhos a serem percorridos, através da análise morfológica prévia, tendo em vista, no caso, em hipóteses ligadas aos efeitos sonoros; (2) o passeio sonoro em campo, onde nos pontos de escuta notável a pesquisadora permanece três minutos parada em gravação e medição, para documentação; e (3) o registro através de dois modelos de ficha - de registro da paisagem sonora (figura 8) e da paisagem urbana.

PAISAGEM SONORA				
PERCURSO: PARQUE DO FLAMENGO		TRECHO: AMARELO (ciclovia)		
PESQUISADOR 1: Mariana Rego Niemeyer		DIA/MÊS/ANO: 07/07/2012		FOTOS:
PESQUISADOR 2: Andrea Queiroz Rego		DIA DA SEMANA: sábado		ARQUIVOS DE GRAVAÇÃO: amarelo - 01/02/03/04
PESQUISADOR 3: Marcelo Lima		HORA INÍCIO/HORA FIM: 09:35 / 10:00		ARQUIVOS DE MEDIÇÃO:
RELATO SONORO: Os pontos D e E se localizam na ciclovia bem próxima às pistas expressas do Parque, bastante ruidosas. Entretanto, o Ponto D é resguardado pela topografia do canteiro elevado que funciona como uma barreira acústica e, também, de vento. Já o Ponto E, por não ter esta proteção, o som do tráfego veicular. Todo o percurso é marcado por conversas e o som das bicicletas. Destaque especial para o bando de maritacas que "habita" o Ponto D e para a paisagem sob a ponte, que gera um efeito sonoro especial de grande reverberação.				
	FUNDO SONORO	GRAVAÇÃO	EVENTO SONORO	SINAL
C > D	tráfego das pistas	1 > 00:24	peças caminhando e conversando	
	pássaros	1 > 00:56	moças caminhando e conversando	
D	bando de maritacas	1 > 01:09		maritacas
LA _{eq} = 63	ruído	2 > 00:00	varredor da comitê	
		2 > 00:16	peças caminhando e conversando	
		2 > 00:40	peça correndo	
		3 > 00:14	peças caminhando e conversando	
		3 > 00:20	peça correndo	
		3 > 00:30	peças caminhando e conversando	
D > E		3 > 00:46	criança falando com a mãe	
		3 > 00:56	peça falando sob a ponte	
		3 > 01:16	peça correndo sob a ponte	
E		3 > 1:23		torre
LA _{eq} = 57		3 > 1:44		ruído de bicicleta
OBSERVAÇÕES:				

Figura 8: Ficha catalográfica de registro da Paisagem Sonora.

Fonte: REGO, NIEMEYER, VASCONCELLOS, 2012.

Usamos também dois procedimentos de documentação do sensível desenvolvidos por Juliana Simili de Oliveira (Figura 9), em sua tese de doutorado “Paisagem sonora além da audição: representações sonoras urbanas das pessoas surdas” desenvolvida no âmbito do Grupo proAMB, voltada para a compreensão de como pessoas com deficiência auditiva percebem a paisagem sonora. Na tese, também foram utilizados os efeitos sonoros como conceito para entender a relação do som com a percepção. Foi com base no que Oliveira testemunhou no contexto de Laranjeiras, traçando um paralelo entre os usos e os contextos da forma urbana do bairro da Zona Sul com os do subúrbio, que se levantaram hipóteses para os possíveis efeitos sonoros das centralidades ferroviárias de Campo Grande e Madureira. E, partindo dessas possibilidades, que se traçaram os percursos de exploração.

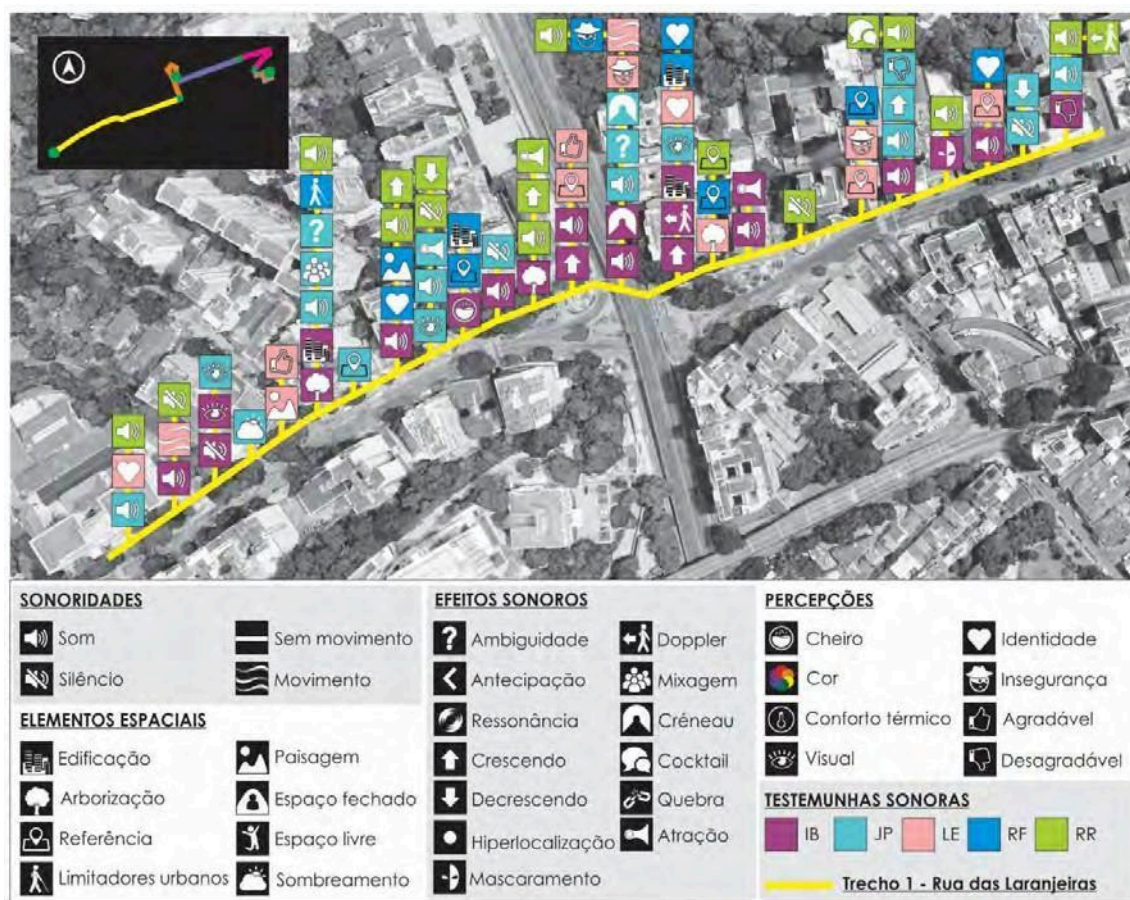


Figura 9: Ficha catalográfica de registro da Paisagem Sonora.

Fonte: OLIVEIRA, 2017, p.157.

Tendo essas experiências anteriores de passeios sonoros dentro do PROAMB, me debrucei em fazer uma adaptação do método do Passeio Sonoro de acordo com o novo contexto de aplicação do mesmo. Entendendo que, em experiências anteriores, as análises foram feitas em áreas menos “caóticas”, mais seguras e de ritmo urbano menos acelerado. Deste modo, no contexto de Madureira e Campo Grande, o preenchimento das fichas tornou-se inviável, conforme o constatado por meio de duas derivas piloto, uma em Campo Grande e uma em Madureira, fazendo-se necessárias algumas adaptações.

Estes passeios, visando o registro sensível do lugar, foram registrados por meio de notas, além da gravação e de registros fotográficos do passeio. O preenchimento das fichas demanda mais

tempo parada e em situação de maior vulnerabilidade nos contextos estudados, sendo inviável devido ao ritmo inquieto de transeuntes e da cacofonia sonora a ser registrada.

Por tanto, a primeira adaptação feita em campo foi o registro mais completo das minhas percepções como escutadora-pesquisadora em um segundo momento, logo após o campo. Para além da comparação destas percepções com os registros sonoros gravados na centralidade ferroviária em questão. Estas notas estão no Capítulo 5, onde descrevo detalhadamente as experiências de campo.

Esta adaptação do registro de campo foi então aplicada nas demais experiências que, juntamente com o passeio sonoro piloto citado, serão detalhadamente descritas no Capítulo 5 desta dissertação. O procedimento final aplicado foi então [1] traçado do prévio passeio sonoro, sempre partindo de uma das estações ferroviárias do ramal Santa Cruz (que liga as duas centralidades), explorando suas diversas saídas e acessos; [2] Ida a campo com o registro fonográfico e fotográfico; e [3] anotações sobre as percepções e epifanias sonoras desenvolvidas durante a experiência dos passeios sonoros.

3.3 O quê escutar: os efeitos sonoros

A escuta durante os passeios sonoros se deu de modo sensível, entendo-a a partir de uma imersão no ambiente experienciado, mas teve como fio norteador a busca pela percepção de efeitos sonoros e eventos sonoros gerados nessas centralidades que demonstram especificidades mas também efeitos comuns de uma cultura sonora suburbana.

A base dessa análise foi o estudo dos efeitos sonoros de Augoyard e Torgue, na obra “Sonic Experience: A Guide to everyday sounds” (2005), onde os autores explicitam que o espaço acústico e o espaço formal estão literalmente interconectados. Os autores criam uma metáfora para explicar que a forma física das cidades é uma espécie de instrumento musical. Assim, a forma física das cidades modifica e emite sons, moldando-os e, por contexto, atribuindo a eles significado. A interação entre o som e os contextos urbanos produz os efeitos sonoros.

Para compreender a sinfonia das cidades, os autores selecionam uma lista de efeitos sonoros que segundo, os mesmos, têm maior incidência no meio urbano. Dentre os efeitos listados, foram selecionados para estudo aqueles que, nas visitas piloto puderam ser identificados e/ou servir de base para a identificação de novos efeitos sonoros. Isto é, a pesquisa também abre margem para identificação e classificação de efeitos sonoros específicos dos recortes, entendendo que as peculiaridades culturais do subúrbio carioca podem não estar completamente contempladas pela classificação de um estudo de contexto europeu. Alguns efeitos sonoros previamente estudados são apresentados a seguir, os quais foram considerados mais prováveis de serem identificados nas centralidades ferroviárias de Madureira e Campo Grande.

3.3.1 Subtração (*cut out*)

Refere-se à queda brusca da intensidade do som, ligada à mudança também abrupta do contexto formal ou pela mudança na reverberação do som (Figura 10).

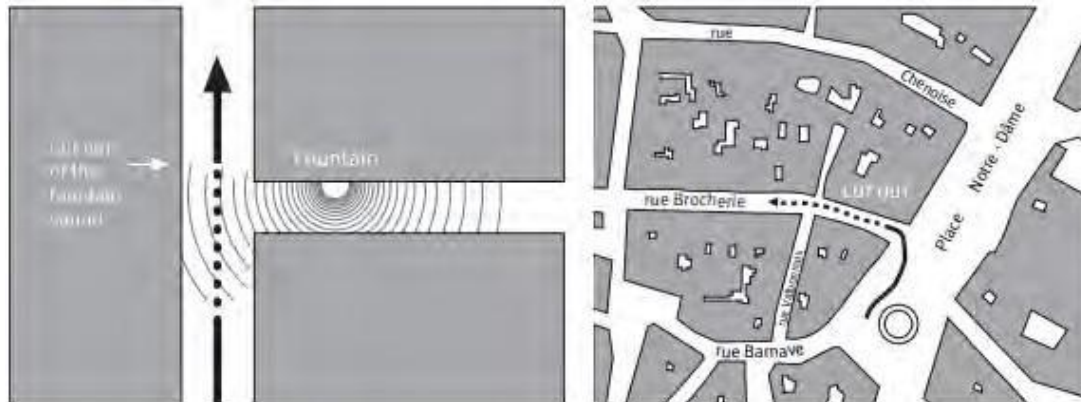


Figura 10: (esquerda) Progressão de um pedestre movendo-se na direção de um semáforo. Uma vez que o ouvinte passou pelo cruzamento, a fonte de som gradualmente desaparece. (direita) Um pedestre sai de uma rua movimentada pela praça urbana, virando à esquerda por uma rua estreita: quanto mais acentuado quanto mais estreito, mais clara é a observação do efeito de corte.

Fonte: AUGOYARD e TORGUE, 2005, p.30.

3.3.2 Eco (*echo*)

Ligado à reflexão do som por anteparos físicos, a presença de superfícies reverberantes na forma urbana das cidades propiciam a incidência deste efeito. Altamente ligado à interação física entre som e superfície, este efeito causa estranheza e, dependendo da distância do anteparo em questão, causa acoplagem (efeito abordado mais à frente, caracterizado pela sobreposição de sons).

3.3.3 Ressonância (*Resonance*):

Refere-se ao som provocado pela vibração de sólidos, caracterizado pela capacidade de absorção ou reverberação das superfícies por sua materialidade e/ou forma (Figura 11). Por tanto, no contexto da forma urbana está associado a becos e ruas urbanas, ligadas à pouca largura das ruas e à forma das edificações que a compõem. Assim como o eco está ligado diretamente à interação física entre a forma e o som, e que dependendo do contexto cultural e a quantidade de fontes sonoras pode ser bem-vindo ou evitado.

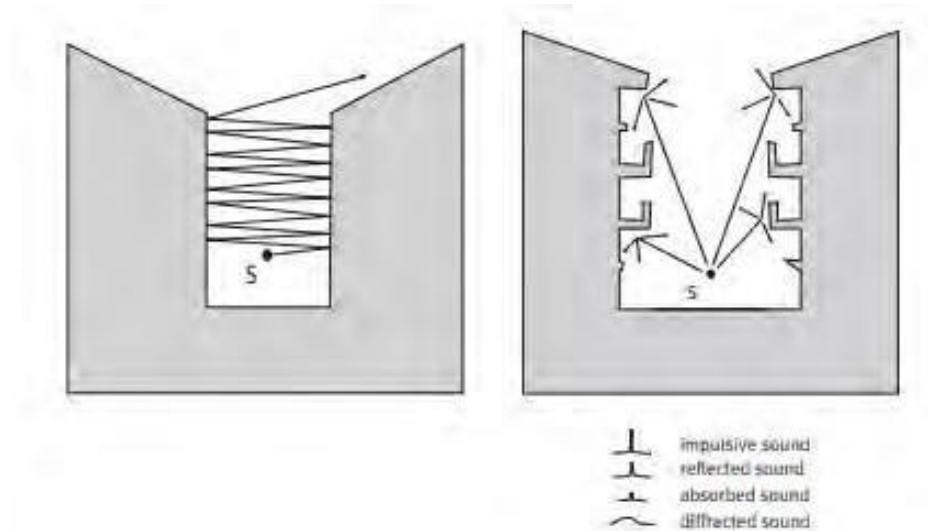


Figura 11: (esquerda) a ressonância contínua com múltiplas reflexões nas superfícies uniformes dos edifícios, resultando num aumento do impulso sonoro. (direita) o som, difratado pelas diferentes fachadas, perde parte de sua impulsão e, portanto, sua “agressividade”

Fonte: AUGOYARD e TORGUE, 2005, p.105.

3.3.4 Nicho (niche)

Este efeito, segundo Augoyard e Torgue, é a intenção de situar uma mensagem sonora e um contexto sonoro que é próprio para a sua melhor propagação. Ou seja, ligado ao posicionamento da fonte sonora usando o espaço formal e temporal a favor do propósito da melhor propagação do som.

Cantores e músicos de rua sempre se colocam em pontos onde a arquitetura irá reforçar a propagação de sua música: em uma grande praça, diante de um espelho parede (por exemplo, a praça Palais des Papes em Avignon), no ponto de encontro de várias galerias, ou em corredores de metrô. (AUGOYARD e TORGUE,, 2005, p..81)

3.3.5 Acoplagem (Coupling)

Determinada pela sobreposição de efeitos sonoros, a acoplagem se beneficia da ocorrência de múltiplos eventos sonoros no mesmo espaço formal e temporal. Devido à alta incidência de

eventos sonoros nos recortes, a acoplagem é testemunhada quase que de maneira constante. Pode-se dizer que a acoplagem é o efeito que mais caracteriza a atmosfera de “algazarra urbana”.

3.3.6 Crescendo (*crescendo*) e Decrescendo (*decrescendo*)

Caracterizado pelo aumento gradual da intensidade do som, o crescendo pode ser atribuído aos sons com direção e sentido, muito ligados aos meios de transporte do recorte como os carros, ônibus e trens. Já decrescendo é o efeito oposto à ideia do crescendo, caracterizado pela diminuição gradual da intensidade do som, mas mantendo-se a característica de direção e sentido ligada aos sons.

3.3.7 Burburinho (*drone*)

Caracteriza os sons que por sua frequência e constância compõem um fundo sonoro que passa a ser imperceptível pelo ouvinte. Ou seja, se trata da frequência do som que devido a sua constância passa a ser quase ignorado pelo cérebro. Por tanto, é um efeito muito ligado à percepção dos indivíduos, que por via de regra, passam a ignorar inconscientemente aqueles sons que não indicam alerta ou despertam algum tipo de interesse ao cérebro.

3.3.8 Atração (*attaction*)

Como bem diz o nome, é o efeito que o som tem de chamar a atenção e atrair o ouvinte até a fonte sonora. No contexto pesquisado está ligado à relação entre o uso do solo e o som que está vinculada à sedução mercantil. O princípio de atrair os transeuntes é a maior fonte de eventos sonoros dos recortes de estudo. O objetivo é agradar o comprador em potencial seja com o anúncio de boas ofertas, ou com o gosto das músicas tocadas.

3.3.9 Sinédoque/Metonímia (Synecdoche)

Caracterizado pela figura de linguagem que pretende representar a “parte pelo todo”, este é o efeito cognitivo que é caracterizado pela capacidade de valorizar um evento sonoro específico, dentro de um contexto sonoro complexo. Uma escuta seletiva e atenta que pode representar em seu recorte o todo do contexto sonoro.

3.3.10 Imitação (*Imitation*)

Ligado à semiótica, é um efeito que representa a reprodução consciente de um padrão baseado em um estilo ou referência. Segundo os próprios autores, reflete um código cultural que caracteriza a fonte sonora. Em campo, este efeito serve de base para a argumentação do cultivo de uma cultura sonora nas centralidades ferroviárias cariocas. Há uma Imitação, uma repetição das estratégias de Atração que configuram uma estética sonora.

3.3.11 Anamnese

A Anamnese se constroi na evocação da memória pelo som. Esse feito está ligado à memória como base de percepção e identificação dos sons através da associação e comparação dos mesmos com aquilo que já é previamente conhecido.

Do mesmo modo que revelou a associação entre Eventos Sonoros, Efeitos Sonoros, Forma e Uso do Solo, a ida a campo (Capítulo 5) provocou reflexões sobre outras marcações sonoras que não estavam no escopo da pesquisa. No entanto, entendi que essas reflexões podem ser adicionadas aos efeitos sonoros estudados e acrescentar camadas à construção de uma representação das Paisagens Sonoras das Centralidades ferroviárias suburbanas. Por isso, acrescento este item à discussão, apresentando no Capítulo 6 outros efeitos que não estão listados por Augoyard e Torgue.

Para embasamento desta proposição entendo que, pela leitura e caracterização dos efeitos

sonoros listados na obra de Augoyard e Torgue, a abordagem daquilo que são tais efeitos está associada às evocações e percepções que os sons provocam às Testemunhas Sonoras (SCHAFER, 1994). O contexto formal que investigo nesta dissertação é completamente distante do contexto europeu, com que autores lidos têm contato. Portanto, entendo que há uma brecha para a constatação de novos efeitos não elencados pelos autores estudados.

3.4 Como documentar: escutas gráficas, uma representação sonora

Com a definição do método de exploração daquilo que caracteriza as paisagens sonoras das centralidades ferroviárias cariocas, surge o desafio do registro de algo tão fugaz quanto os sons de uma paisagem. Devido à complexidade daquilo que se propõe fazer, a resposta foi encontrada em não apenas um método, mas na combinação de alguns.

O primeiro registro se faz em campo, atrelado ao método de exploração dos passeios sonoros. Nessa etapa, levei comigo um caderno de registro das impressões, registrando os eventos sonoros testemunhados, atrelado com o registro do contexto da forma urbana.

Ainda em campo, foi feita a gravação e fotografia dos passeios de modo sequencial, similar ao desenvolvido por Gordon Cullen na Imagem Serial (1984), esse método associa o registro fotográfico da paisagem aos sons do momento fotografado para, com isso, produzir um material que na associação da visão com a audição possa representar (ainda que não em sua plenitude) a minha experiência como escutadora-pesquisadora.

Entretanto, ao contrário do que propõe Cullen, não me comprometo com a regularidade dos registros, ou seja, o fio que conduz a produção das imagens em série, são os sons “atratores”. Para remediar a falta de regularidade dos registros, emprega-se, de modo adaptado, os conceitos de marcos sonoros e sons fundamentais introduzidos por Schafer (1994).

Para Schafer, marcos sonoros são os eventos sonoros que para além de carregar em si significado, influenciam na dinâmica social de quem impacta sendo, portanto, “um som da

comunidade que é único ou que possui atributos que o tornem especialmente considerado ou notado pelas pessoas naquela comunidade” (Schafer, 1994, p.274). Um exemplo do que configura um marco sonoro são os sinos de igrejas ou o badalar de relógios, que chamam atenção (*marcam*) eventos e revelam a cultura das suas sociedades: o sino ligado à religião católica e o relógio à importância do tempo na sociedade ocidental.

Já os sons fundamentais são aqueles constantes na paisagem, que devido à sua frequência se tornam fundo e passam a se tornar conscientemente imperceptíveis. Como o som constante do mar, do trânsito ou aparelhos de ar-condicionado, por exemplo.

Em suma, proponho uma mescla adaptativa da Imagem Serial de Cullen com os registros gravados dos marcos sonoros e sons fundamentais de Schafer. Constituindo assim o que batizei de “Cartões Sonoros”. Na prática, esses cartões se baseiam em fichas nas quais constam o registro fotográfico, localização e uma gravação curta dos sons coletados. A cada nova mudança da paisagem sonora experienciada (seja por um marco sonoro, ou pela mudança dos sons fundamentais) no percurso do passeio sonoro, um novo ponto é adicionado ao cartão para representá-la.

Com o entendimento dos Cartões Sonoros como ferramenta de representação focal, para aqueles eventos específicos que caracterizam a paisagem, o trabalho enxerga a necessidade de representar uma síntese das paisagens testemunhadas. Para isso, a pesquisa se baseou no trabalho de Southworth “The sonic environment of the cities” (1967), onde o autor apresenta sua experiência de exploração da Paisagem Sonora na cidade de Indiana, EUA. No caso de Indiana, o autor escolheu suprimir as informações “intra-quadra”, representando apenas a rua.

No entanto, para o caso do Rio de Janeiro foi decidida a representação das informações volumétricas das quadras, entendendo, como já explicitado, que a morfologia se sobrepõe aos eventos sonoros causando efeitos sonoros que serão desenvolvidos ao longo do trabalho. Essa reinterpretação já foi explorada no artigo “Uma trajetória sonora: a paisagem de campo grande (RJ) e prospecções para o projeto urbano” (SOARES, REGO, 2023) e a inclusão do elemento figura-fundo das edificações revelam informações preciosas para a contextualização dos sons no

meio urbano. A esta representação se somará a representação, Oliveira (Figura 9), já apresentada, que explora as percepções sonoras da escutadora-pesquisadora.

Enxergando a limitação do mapa em representar o contexto formal em sua plenitude, recorri também à representação tridimensional sonora por meio de cortes esquemáticos, também explorados por mim no artigo de 2023. Através desse recurso procuro representar complexidades formais comuns às adjacências das linhas dos trens. Travessias como passarelas, túneis e viadutos que não são plenamente enxergados em representações cartográficas, mas têm enorme relevância na construção das paisagens sonoras.

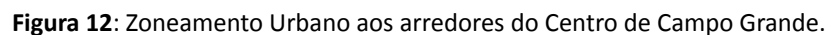
Desta forma pretendo espacializar a construção que chamarei de forma sintética de atmosferas sonoras das centralidades ferroviárias de Campo Grande e Madureira. A ideia de um Lugar acústico que surge como uma síntese de tudo o que foi discutido até aqui neste trabalho, onde relaciono o espaço acústico com as percepções fenomenológicas como escutadora-pesquisadora. Uma associação que aproxima a acústica da cultura urbana do cotidiano suburbano carioca.

Para fazer esta correlação os capítulos se dividiram, então, entre [1] a análise e apresentação do espaço acústico (forma) e [2] a experiência em campo através do método adaptado dos passeios sonoros. Para então desenvolver [3] uma síntese de ambas as análises, através da classificação de efeitos sonoros e tipologias formais típicas das centralidades ferroviárias.

CAPÍTULO 4: ESPAÇO URBANO DAS CENTRALIDADES FERROVIÁRIAS DE MADUREIRA E CAMPO GRANDE



Para o entendimento do primeiro item, devemos ter um entendimento da Cidade do Rio de Janeiro como um todo. A paisagem da cidade é marcada por três maciços estruturantes: Maciço Gericinó, o Maciço da Pedra Branca e o Maciço da Tijuca. Essas formações geomorfológicas dividem a Cidade em grandes porções diferenciadas (Figura 12).



Tanto Madureira quanto Campo Grande se situam, em relação à costa, por detrás desses maciços, sendo que Madureira sofre uma influência mais direta desses que promovem um maior embarreamento dos ventos em comparação com Campo Grande. Esta localização

geográfica, promove temperaturas médias muito semelhantes. No entanto, Campo Grande tende a resultados menores, fruto da maior dispersão do calor à noite, pelo menor embarreamento e menor densidade ocupacional, com maior presença de espaços livres. Esse aspecto térmico se soma ao sonoro para contribuir para uma percepção de atmosfera.

A instalação das estações de trem nessas regiões de relevo mais baixo, se deu pela limitação das locomotivas em superar desníveis acentuados. Essa característica justifica a localização das centralidades ferroviárias suburbanas no Rio de Janeiro. Além das localização na cidade, o relevo pouco acentuado fundamenta a boa caminhabilidade nessas regiões, justificando o fluxo de pessoas a pé e a atração do comércio de rua. Existe então uma correlação direta entre o relevo e o uso e ocupação do solo da cidade.

4.1 O estabelecimento urbano da Centralidade de Campo Grande

Para falar especificamente do estabelecimento de Campo Grande como uma centralidade na Cidade do Rio de Janeiro, dou alguns passos atrás na história da cidade. Como já dito, antes do século XX, a Zona Oeste do Rio de Janeiro fazia parte da Zona Rural da Cidade e era conhecida como Sertão Carioca. Neste cenário a antiga Freguesia de Campo Grande (Figura 13) compreendia o que hoje são os bairros de Realengo, Bangu, Senador Camará, Santíssimo, Senador Vasconcelos, Campo Grande, Inhoaíba e Cosmos (ABREU, 2006). A Região era conhecida como Freguesia de Nossa Senhora do Desterro - Campo Grande, devido à presença da igreja Nossa Senhora do Desterro, inaugurada em ainda no século XVII (BARATA, 2019).

MAPA 3.2 — MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO: AS FREGUESIAS DO RIO DE JANEIRO NO SÉCULO XIX

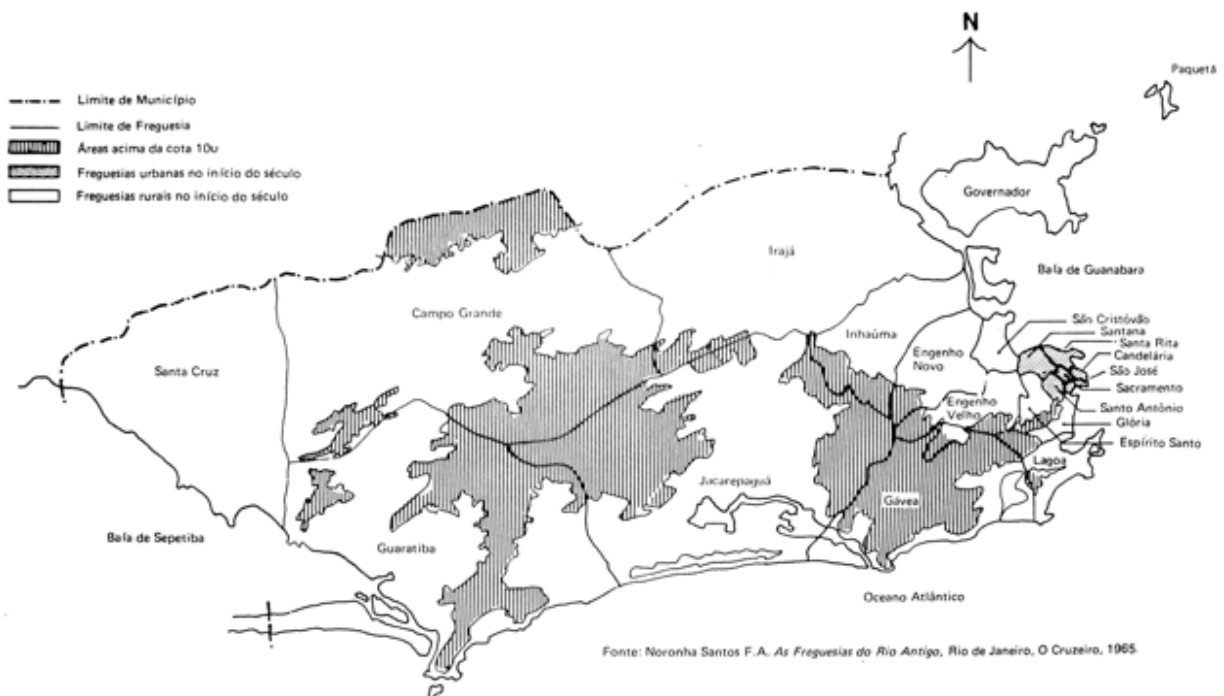


Figura 13: Mapa “As Freguesias do Rio de Janeiro no Século XIX.

Fonte: Livro “A Evolução Urbana do Rio de Janeiro”, 2006, p.38.

A Igreja da Nossa Senhora do Desterro talvez seja o primeiro marco do lugar. Segundo relatos, uma capela foi erguida em 1673, por iniciativa do Padre Francisco da Silveira Dias, em terras da Família Barreto, onde depois foi construída a atual igreja. Em 2015 foi criado o Museu de Arte Sacra e Popular no local.

No início do século XX, com a linha e estação ferroviária inaugurada em 1878, esta Freguesia da rural carioca volta sua produção para o plantio de laranjas, sendo conhecida como “Citrolândia”. Esta fase da história da região marca a construção do imaginário do bairro, obras como “O Meu Pé de Laranja Lima” de José Mauro de Vasconcelos de 1968 que se passa na antiga Freguesia campograndense e retratam a imagem da região da época.

A produção de laranjas na região era tamanha que em 1927 a Freguesia já era o segundo maior produtor da fruta no mundo (BARATA, 2024). Com a atividade agrícola em tamanho fervor que há registros desde de 1948 de feiras de venda e escoamento de produtos na região próxima à

Estação de Campo Grande. Mas foi apenas no fim do ciclo da Laranja, em 1965, que tal ocupação comercial foi formalizada, sendo inaugurado o Mercadão São Brás, o maior mercado coberto da cidade (BARATA, 2019), localizado na Rua Coronel Agostinho, próximo à estação de trem.

Em 1970 o administrador regional de Campo Grande Moacyr Bastos propôs a criação do Calçadão de Campo Grande, como uma rua exclusiva para pessoas. A rua teve um projeto doado pelo paisagista Roberto Burle Marx, então morador da Zona Oeste (BARATA, 2019). Na mesma época, por volta de 1960, mas sem data definida, foi inaugurada a passagem subterrânea sob a estação de Campo Grande, hoje conhecida como “túnel”(Figura 14). O estabelecimento do Calçadão reforçou caráter comercial da região que passou a ter uma variedade de ofertas de comércios e serviços na proximidade com a linha férrea. Na década de 1980, é inaugurada a Rodoviária de Campo Grande (BARATA, 2019).



Figura 14: Inauguração da passagem subterrânea no bairro de Campo Grande, Rio de Janeiro, sem data definida.

Fonte: Tese “O Sertão vira Calçadão: a transformação do rural em urbano em Campo Grande, Rio de Janeiro, ao longo do século XX”, 2019, p.158.

Em 1993, o Bairro é contemplado com o Programa Rio Cidade, projeto urbanístico proposto pelo Secretário de Urbanismo, Arquiteto Luiz Paulo Conde, durante o mandato do Prefeito César

Maia, que previa intervenções urbanas nos principais eixos comerciais da Cidade, atingindo, nas duas edições (Concursos IAB/RJ e Prefeitura de 1993 e 1997), cerca de 27 bairros. No caso de Campo Grande a área de intervenção incluiu o Calçadão, formalmente Rua Coronel Agostinho, e suas imediações. No livro “Rio Cidade, o urbanismo de volta às Ruas” existe o relato das intervenções feitas, citando a manutenção do projeto de Burle Marx (ALMADA, 1996, p.41), apesar do desenho original não ser mostrado e dito como perdido. Além de manter o uso apenas para pedestres na Coronel Agostinho, o projeto do arquiteto e urbanista Nilton Cavalcante Montarroyos também estimulou o uso comercial nas ruas paralelas como a Rua Augusto Vasconcelos. Entretanto, os elementos que mais marcaram a passagem do programa pelo bairro foram a instalação de esculturas laranjas, metáforas quase literais para o passado de laranjal que as terras tinham até o séc. XIV (Figura 15).

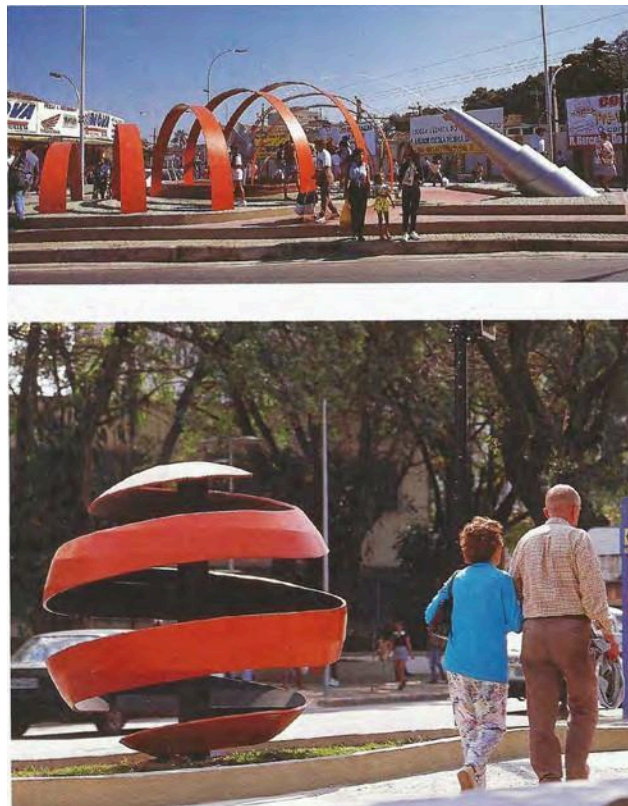


Figura 15: Imagem das esculturas de laranja na Av. Cesário de Melo, 1996.

Fonte: livro “Rio Cidade: o urbanismo de volta às ruas”(ALMADA, 1996) p. 45.

Já em 2011, houve um incêndio no Mercado São Brás que destruiu as instalações, deixando

pessoas feridas e animais mortos que estavam à venda (Figura 16). O espaço foi então recuperado com a conformação atual, reinaugurado em 2015 e tombado pelo IPHAN no mesmo ano (Lei nº5.974 de 23/09/2015 – D.O. Rio de 23/10/2015). Até hoje o mercado permanece com sua tradição pela existência de peixarias, açougues, lanchonetes, venda de animais domésticos, artigos religiosos e esportivos. O galpão conta com dois corredores de lojas no térreo, sobreloja voltada para o estoque e cobertura metálica em arco com aproximadamente dez metros de altura.



Figura 16: reportagem sobre o incêndio no Mercado São Brás.

Fonte: Matéria intitulada “Bombeiros confirmam 12 feridos em incêndio na Zona Oeste do Rio. Disponível em: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2011/10/bombeiros-confirmam-12-feridos-em-incendio-na-zona-oes-t-e-do-rio.html>. Acesso em 3 de abril de 2025.

Ainda na década de 2010 outra intervenção urbana de grande impacto no bairro foi em 2012 com a instalação de estações de BRT nas proximidades da linha férrea. A estação inaugurada em 2012 foi dentro da Rodoviária de Campo Grande (Estação “Campo Grande”). O projeto inicial prometia ligar diretamente o bairro de Campo Grande à Barra da Tijuca, mas nunca foi totalmente concluído. Uma das estações, que fazia parte do plano de ligação com a Barra da Tijuca, foi desmontada em 2018 depois de seis anos sem uso. Segundo a MOBI-Rio, hoje existem três estações de BRT funcionando nas proximidades da estação de Campo Grande, mas se ligam aos BRTs de Santa Cruz.

4.2 O estabelecimento urbano da Centralidade de Madureira

Para entender o estabelecimento de Madureira como uma centralidade para a Cidade do Rio de Janeiro, primeiro precisamos entender o relevo carioca que cria um caminho entre os maciços da Tijuca e Pedra Branca que conecta as zonas norte e sul. Essa condição topográfica gerou algumas cicatrizes e nós na conformação das circulações da cidade, sendo um dos principais nós “campinho”, como era conhecida na época a região que hoje compreende os bairros de Madureira e Cascadura (MARTINS, 2009) (Figura 17).

Devido à posição estratégica, no meio do século XVIII a região cercada por fazendas passa a ser conhecida por ser um entreposto do comércio atacadista das produções das baixadas de Irajá, Jacarepaguá e Santa Cruz/Campo Grande (MARTINS, 2009). Esta característica de entreposto da região se reforça ainda mais no século XIX com a vinda da família real portuguesa para o Brasil, com o aumento repentino da população, o escoamento de alimentos e de matérias primas aumenta ainda mais e se estabelece uma certa burguesia na região (FRAGA, SANTOS, 2015).

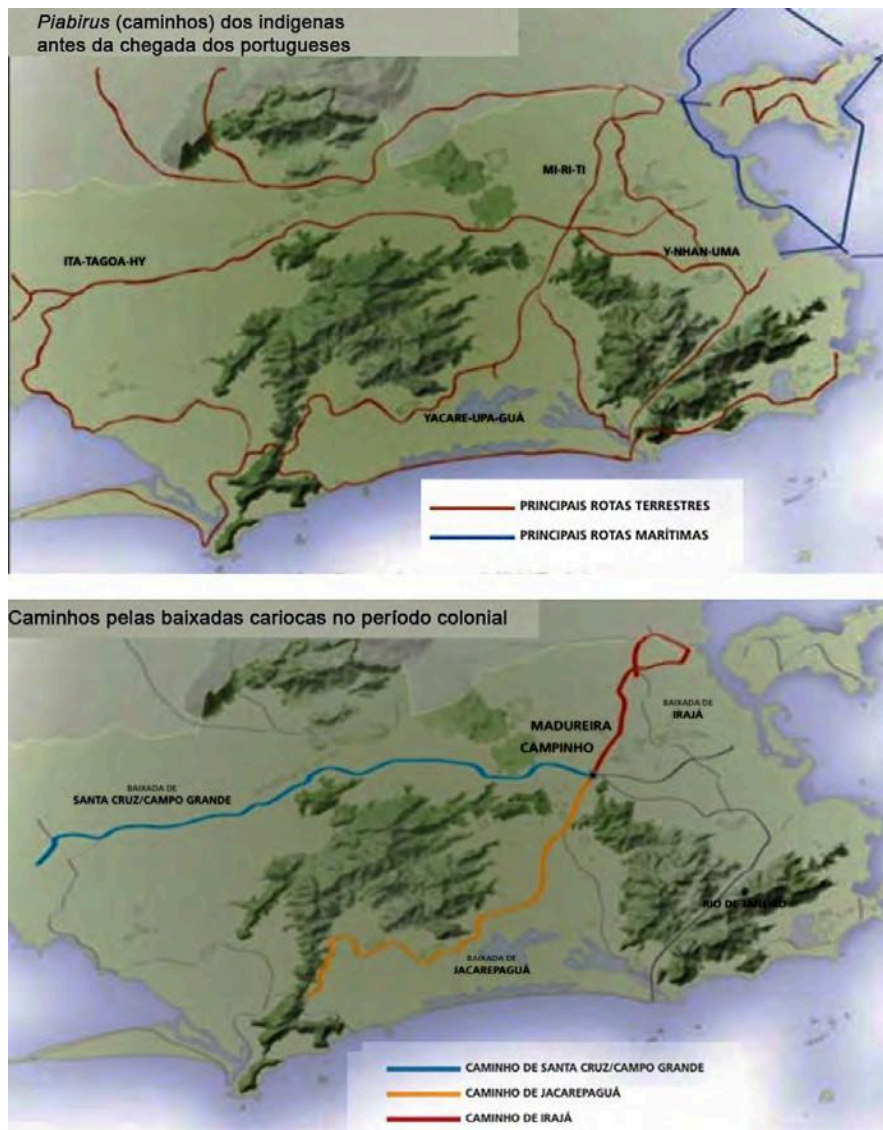


Figura 17: Rotas e Caminhos na cidade do Rio de Janeiro nos períodos colonial e pré-colonial

Fonte: livro “Mercadão de Madureira: Caminhos do Comércio”, 2009. p.17 e 25 - modificado pela autora.

Essa dinâmica agrícola da região impulsionou, em 1914, no governo do Prefeito Bento Ribeiro, a criação do que seria no futuro o Mercado de Madureira, uma feira para a venda de hortifruti e outros produtos básicos. Em 1929, o Mercado é de fato construído como um espaço permanente, no governo do Prefeito Prado Júnior, passando a ser o principal centro de

distribuição de alimentos no subúrbio. E em 1949, o Mercado é reinaugurado após uma grande ampliação e reforma (figura 18).



Figura 18: à esquerda, construção do mercado em 1929 e, à direita, Inauguração das ampliações do Mercado de Madureira em 1949.

Fonte1: Matéria intitulada “Mais de 100 anos do Mercadão de Madureira” Disponível em:

<https://www.multirio.rj.gov.br/index.php/reportagens/2957-mais-de-100-anos-do-mercadao-de-madureira>, acesso em 3 de abril de 2025;

Fonte 2: “Mercadão de Madureira: Caminhos do Comércio”, 2009. p.55.

Nos anos seguintes, houve uma série de mudanças urbanas no bairro, dentre eles a inauguração do Viaduto Negrão de Lima e o traço de novas ruas e avenidas. Neste plano urbano havia a previsão de demolição do Mercado de Madureira. Esta ocasião fez com que os comerciantes se organizassem e formassem a Associação dos Locatários, Prepostos e Representantes do Mercado de Madureira. Com a reivindicação e organização dos comerciantes e proprietários o Mercado ganhou uma nova sede que foi inaugurada em 1959 pelo Presidente Juscelino Kubitschek, sendo criado o “Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro”, agora na Avenida Ministro Edgar Romero. O “Mercadão” agora começa a mudar sua característica apenas da venda de alimentos, passando a incluir uma enorme variedade de produtos (MARTINS, 2009). Em 1970, o

comércio varejista, associado com o comércio alimentício do mercado, dá à região o título de maior polo comercial da Cidade do Rio de Janeiro (figura 19).



Figura 19: Compras de Natal no comércio lojista da Avenida Ministro Edgar Romero - Madureira - 1972

Fonte: livro “Mercadão de Madureira: Caminhos do Comércio”, 2009. p.57.

Em janeiro de 2000, o Mercadão de Madureira sofreu um incêndio que destruiu grande parte do edifício, que foi reconstruído, sendo reinaugurado em outubro de 2001. Em 04 de julho de 2012, o Decreto 35.862 declara o Mercadão de Madureira patrimônio cultural carioca, de natureza imaterial.

Outro traço igualmente relevante que compõe a centralidade de Madureira junto com o comércio é o carnaval. No século XX o carnaval passa a compor significativamente a cultura do Bairro, com a organização da primeira escola de samba em 1923 - “Grêmio Recreativo Escola de Samba Portela”, e depois em 1926 com a Escola de Samba Prazer da Serrinha, que promoviam desfiles ao redor dos coretos na segunda-feira e na terça-feira de carnaval. Em 1947 foi fundado o “Grêmio Recreativo Escola de Samba Império Serrano”. Portela e Império Serrano ainda são fortes presenças na paisagem da centralidade de Madureira.

Curiosamente, foi uma festa popular como o carnaval que se tornou um dos ingredientes mais poderosos de afirmação da identidade suburbana, ou seja, comum ao povo suburbano ou a todos aqueles que moram no subúrbio, em oposição aos moradores dos demais bairros da cidade. A partir da lógica de inversão do carnaval, Madureira, pobre e abandonada no seu cotidiano, na festa de Momo brilhava e se destacava para a cidade. (FRAGA, SANTOS, 2015, p.19)

Em 1996, tal como em Campo Grande, foi inaugurado o Rio Cidade Madureira, projeto do Arquiteto Demetre Anastassakis (figura 20) que fez parte do programa. O projeto de Madureira consistiu na requalificação do conjunto de quadras entre as linhas férreas incluindo a Av. Edgar Romero e a Rua Carolina Machado. O projeto também previa um estacionamento abaixo do Viaduto Negrão de Lima. É neste projeto que o trecho do antigo calçadão de Madureira é transformado em uma “rua de serviço”.



Figura 20: Imagem da Avenida Ministro Edgar Romero, 1996.

Fonte: livro “Rio Cidade: o urbanismo de volta às ruas”(ALMADA, 1996) p. 83.

Praticamente todo o mobiliário, arborização e calçamentos do projeto já não existem mais. Com a descaracterização do projeto com o passar dos anos, o antigo calçadão se tornou apenas uma

prolongação do acesso à Av. Edgar Romero. Segundo notícias da época, é só em 2020 que, por pedidos da população e da Associação do comércio local, o trecho volta a ser uma rua exclusiva para pessoas.

“A Avenida Ministro Edgard Romero, no 'coração' de Madureira, Zona Norte do Rio, vai ganhar um novo calçadão. A obra, que começou no último dia 15 de setembro, será concluída em 60 dias. A reforma contará com o plantio de 65 árvores e duas palmeiras imperiais. A fachada da Escola Municipal Ministro Edgard Romero também passará por restauração. As intervenções foram solicitadas pelo presidente da Associação Comercial e Industrial de Magno e Madureira (ACIMM), Sérgio Garcia.” (Fonte: Matéria intitulada “Madureira vai ter novo calçadão: Espaço da tradicional Avenida Ministro Edgar Romero será revitalizado”, setembro de 2020. Disponível em : <https://www.meiahora.com.br/geral/2020/09/5996510-madureira-vai-ter-novo-calcadao.html>. acesso em 3 de abril de 2025.

A década de 2010 também foi marcada por diversas mudanças urbanísticas devido às Olimpíadas que aconteceram na cidade em 2016. Além da inauguração do Parque Madureira em 2012, o bairro também foi cortado por corredores exclusivos para passagem do BRT. O que teve como fruto a duplicação das principais vias do bairro, inclusive a Av. Edgar Romero. Também foi construído um viaduto adjacente ao Viaduto Negrão de Lima exclusivo para o BRT. Segundo a MOBI-Rio, a região central de Madureira conta com duas estações de BRT em funcionamento, sendo uma delas em cima do viaduto anexo ao Negrão de Lima. O BRT liga Madureira à Ilha do Fundão e à Barra da Tijuca.

4.3 O território atual

Partindo do entendimento histórico de formação das centralidades de Campo Grande e Madureira, passo à análise da conformação atual dos territórios estudados, visando o estabelecimento de tipologias urbanas a serem exploradas. Para isso, parto de dois aspectos de classificação da Prefeitura do Rio de Janeiro nessas Regiões. O zoneamento legislativo da Cidade

(Figura 21) e o levantamento do Uso e Ocupação do solo, apresentado neste item, observando as duas Centralidades em Foco.

Primeiramente em Campo Grande (Figura 21), é possível perceber a mancha vermelha central que se espalha correspondente à Zona Comercial e Serviços (ZCS), por meio dos corredores viários comerciais, dando a entender que a Prefeitura da Cidade passa a legislar sobre as regiões de centralidades entendendo-as como um sistema. O mesmo pode ser observado em Madureira (Figura 22).

Ambas centralidades são cercadas por Zonas Residenciais Multifamiliares (ZRM2 e ZRM3), que permitem edificações de cotas mais altas associadas com serviços de apoio.



Figura 21: Zoneamento Urbano do entorno do Centro de Campo Grande.

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - modificado pela autora, 2025.

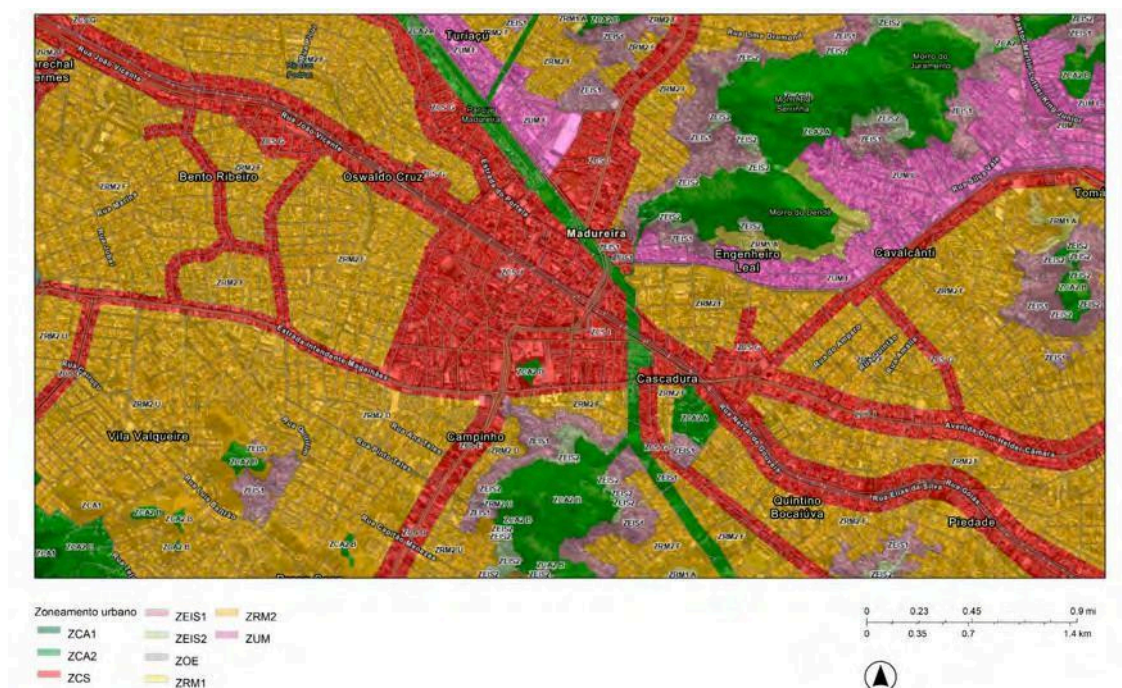


Figura 22: Zoneamento Urbano do entorno do Centro de Madureira.

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - modificado pela autora, 2025.

O zoneamento urbano reflete a consolidação da legislação urbana sobre o solo, no entanto não reflete o real uso do mesmo. Para isso, a pesquisa se volta para a análise do Uso e Ocupação do Solo das regiões (figuras 23 e 24). Nesses mapas, pode-se observar a realidade testemunhada no recorte de estudo, sendo mais relevante para o entendimento do espaço acústico que será encontrado em campo. Verifica-se que dentro das grandes manchas uniformes das zonas residenciais há especificidades de uso que podem marcar sonoramente este território, uma vez que são atividades produtoras de sons diferenciados.

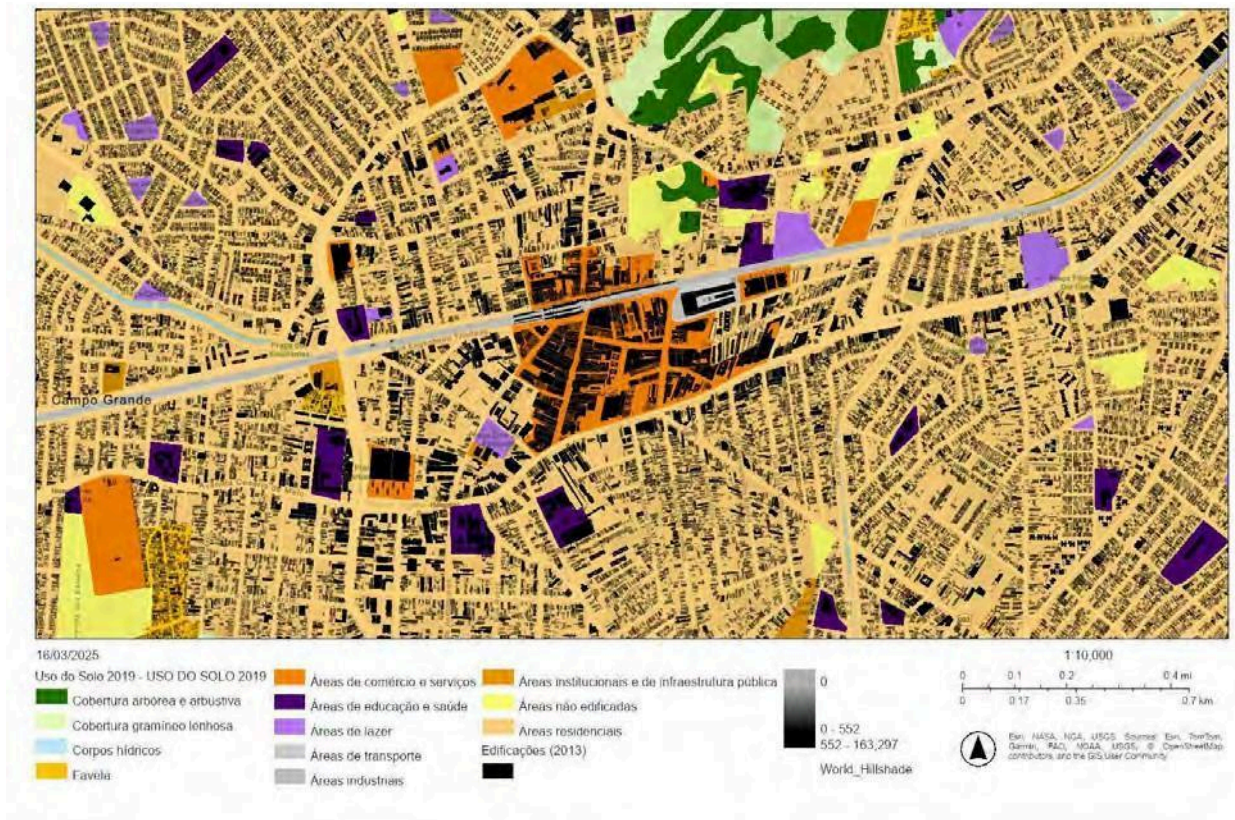


Figura 23: Uso do solo sobreposto à Figura Fundo dos arredores do Centro de Campo Grande.

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - modificado pela autora, 2025.

No Uso e Ocupação a mancha de uso voltada para comércio e serviços se apresenta ainda mais concentrada no entorno imediato das estações de trem, margeada pelo uso residencial entremeado por equipamentos urbanos (de lazer, educação e saúde e instituições públicas). Nas figuras 23 e 24 foram sobrepostas às manchas de uso de solo o mapa de figura fundo das edificações com uma gradação de opacidade associada com a área construída das mesmas.

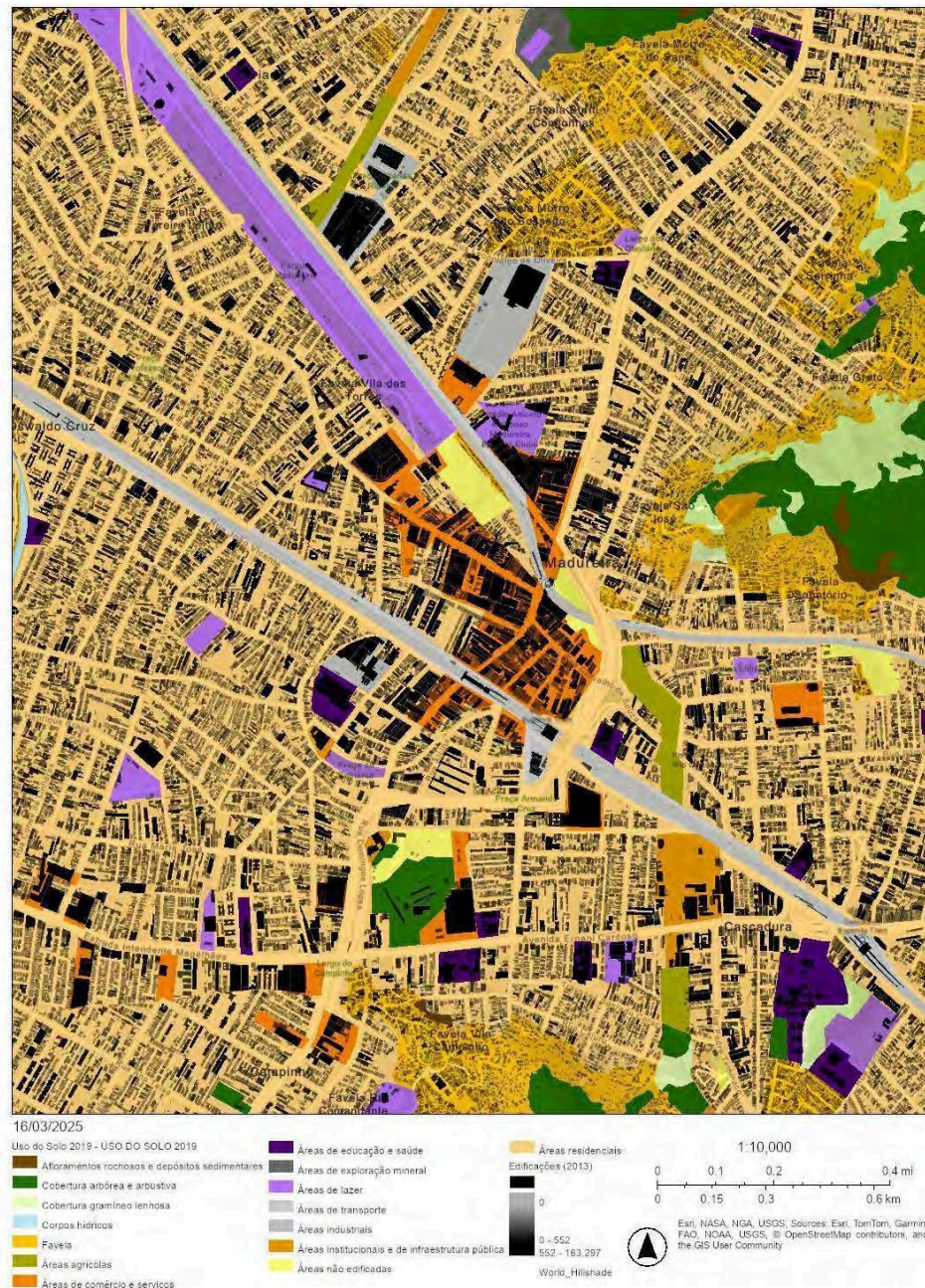


Figura 24: Uso do solo sobreposto à Figura Fundo dos arredores do Centro de Madureira.

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - modificado pela autora, 2025.

Essa sobreposição de informações revelam uma fragmentação radial das edificações de acordo com o afastamento das mesmas da centralidade ferroviária. As edificações da região central cruzam as quadras, criando atravessamentos muito utilizados pela população, detalhe que será retomado no capítulo 5, onde relato a experiência de campo com detalhes.

Tendo em vista o uso do solo, me propus a fazer mais uma aproximação da centralidade exercida pelas estações de trem. Com essa aproximação estabeleci o recorte que exploraria através dos passeios sonoros em campo (Figuras 25 e 26).

Os recortes foram estabelecidos levando em consideração a mancha de uso do solo voltado para o comércio e serviços e suas fronteiras com as áreas residenciais ao redor. Para melhor definir estas “fronteiras” da exploração tracei as duas linhas ferroviárias de Madureira e entre a linha do trem e as principais vias de circulação de automóveis, no caso de Campo Grande.

Além da aproximação com o recorte escolhido, as figuras 25 e 26 também apresentam a demarcação de equipamentos de travessia, tanto para pedestres quanto para automóveis. Esses equipamentos são elementos estruturadores das paisagens ligadas à linha férrea, devido ao caráter divisório da mesma. Interessante destacar que em Madureira os equipamentos de travessia são mais concentrados na proximidade com a estação de trem, enquanto em Campo Grande esses equipamentos de transposição são mais distantes entre si e em relação à estação.

Somados com os equipamentos de travessia, a paisagem destas regiões centrais é muito marcada pela presença de equipamentos de transporte. Para além das muitíssimo citadas estações de trem, nessas áreas também foram foco para a instalação de estações de BRT, projeto feito para as Olimpíadas de 2016 na cidade do Rio de Janeiro. Em Campo Grande também há uma rodoviária, de onde saem (para além do BRT) linhas municipais, intermunicipais e ônibus de viagem para outros estados do país.

Na composição da dinâmica urbana que estou estabelecendo, agrego ainda a existência de vias de circulação exclusiva para pedestres. Os famosos “calçadões” suburbanos, nada têm a ver com os calçadões praianos da Zona Sul da cidade. Aqui o ritmo frenético de transeuntes marca a força das centralidades, onde um grande número de pessoas circula a pé para ter acesso às lojas

no térreo e outros serviços (médicos, dentistas, advogados, restaurantes) nas sobrelojas. Incluídas neste ritmo comercial, além dos calçadões principais, estão becos e vielas que ligam os calçadões às vias paralelas a estes.

Outro equipamento marcante da paisagem destas áreas centrais são os “Mercadões”. Cabe ressaltar que os já citados “calçadões” surgem motivados pela existência dos mercados - Mercado São Brás e Mercado de Madureira - como mostrado nos itens 4.1 e 4.2. Por tanto, estes equipamentos são praticamente o coração comercial de toda a região adjacente a eles.

Ainda nas tipologias formais do comércio suburbano, cabe dar destaque a presença das galerias. Esta tipologia entrecorta as quadras, visto nos mapas figura fundo, estimulando a passagem dos transeuntes que visam “cortar caminho”, criando um fluxo de pedestres na intra-quadra afetando a dinâmica do ritmo da centralidade ambos os bairros.

Quanto à tipologia das edificações lindeiras, de modo geral, ambas as centralidades são constituídas por edificações de até 3 pavimentos, coladas nas divisas laterais, sendo as áreas comerciais marcadas pelos “metalões” nas fachadas. Característica comum à maior parte das áreas urbanas consolidadas do Município.

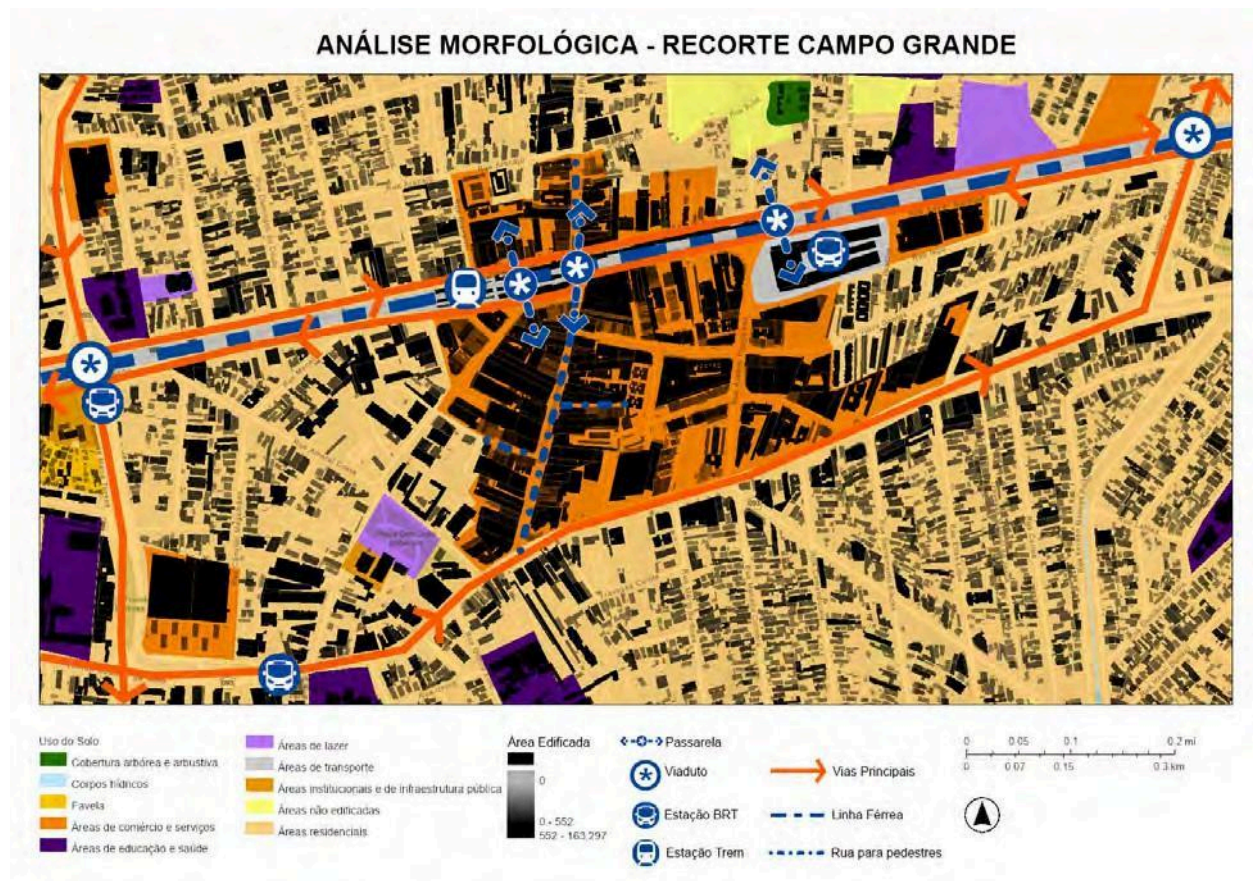


Figura 25: Mapa de análise morfológica do recorte de estudo - Campo Grande. Base: Uso do solo sobreposto à Figura Fundo dos arredores do Centro de Madureira.

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - modificado pela autora, 2025.



Figura 26: Mapa de análise morfológica do recorte de estudo - Madureira. Base: Uso do solo sobreposto à Figura Fundo dos arredores do Centro de Madureira.

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - modificado pela autora, 2025.

CAPÍTULO 5: OS PASSEIOS SONOROS



Levando em conta a compreensão formal do que compõe o espaço acústico das centralidades ferroviárias de Campo Grande e Madureira é que foram estabelecidos os percursos dos Passeios Sonoros nos bairros. Para além disso, foram propostas explorações matutinas e vespertinas, durante os meses de dezembro de 2024 e março de 2025.

Os passeios focaram em explorar o recorte já explicitado, objetivando contemplar o maior número de tipos arquitetônicos e sonoros que marcam a paisagem e a dinâmica das regiões. Os trajetos também tiveram como ponto de partida as estações de trem, explorando suas diversas saídas. Interessante acrescentar que, como moradora nascida e criada em Campo Grande, eu já tinha pistas das Paisagens Sonoras que seriam exploradas, suas particularidades e localizações, já previamente exploradas no Trabalho de Conclusão de Curso da Graduação em 2022.

Foi partindo dessa experiência fora da escuta atenta que decidi o percurso piloto em Campo Grande e, traçando um paralelo com as tipologias formais que encontrei no caminho, tracei o percurso piloto de Madureira tendo em vista a ideia de comparar as similaridades e particularidades de Paisagens Sonoras com contextos formais parecidos. Além do cuidado comparativo dos passeios sonoros, também houve o cuidado de fazer os passeios no mesmo período do dia e no mesmo dia da semana.

Os passeios sonoros foram resumidos graficamente nos “Cartões Sonoros” e nos “Mapas de Percepção”. Na primeira representação, sobre o mapa de uso do solo, o trajeto é representado de modo sequencial por imagens e sons, audíveis no site do Grupo de Pesquisa proAMB (www.riosoundscape.org). Na segunda representação, é pontuada a percepção da escutadora-pesquisadora quanto ao nível de pressão sonora, sem o uso de sonômetro. Isto é, a percepção de cacofonia x silêncio, é registrada em uma escala simples, onde o máximo de intensidade sonora percebida é “muito intenso”, em área de transição “intenso” e em áreas onde há a percepção relacional de silêncio “pouco intenso”.

5.1 Os Calçadões: Passeio Sonoro Campo Grande 1

O primeiro passeio sonoro foi feito em Campo Grande no dia 20 de dezembro de 2024, sexta-feira, no período da manhã, como uma primeira experiência do método do passeio sonoro. O percurso foi definido objetivando priorizar a experiência sonora do calçadão, caminhando pela “mancha da centralidade” (laranja) em comparação com a área adjacente a esta (amarela), menos comercial. Parti da saída da estação que desemboca no túnel de pedestres (passagem subterrânea sob a linha férrea), sendo esta a primeira experiência sonora. Logo em seguida, cruzei o calçadão de pedestres, seguindo para a borda oeste do recorte, visando caminhar pela área menos comercial, com vias compartilhadas pelo tráfego viário e pedestres, incluindo a praça da Igreja da Nossa Senhora do Desterro, outra experiência urbana. Além disso, também planejei passar por dentro do Mercado São Brás, por haver o costume local de “cortar caminho” por ele, para ter, deste modo a experiência de outro tipo formal que, provavelmente, acarreta outro tipo sonoro; por fim o passeio chega ao centro do calçadão novamente (Figura 26 e 27).



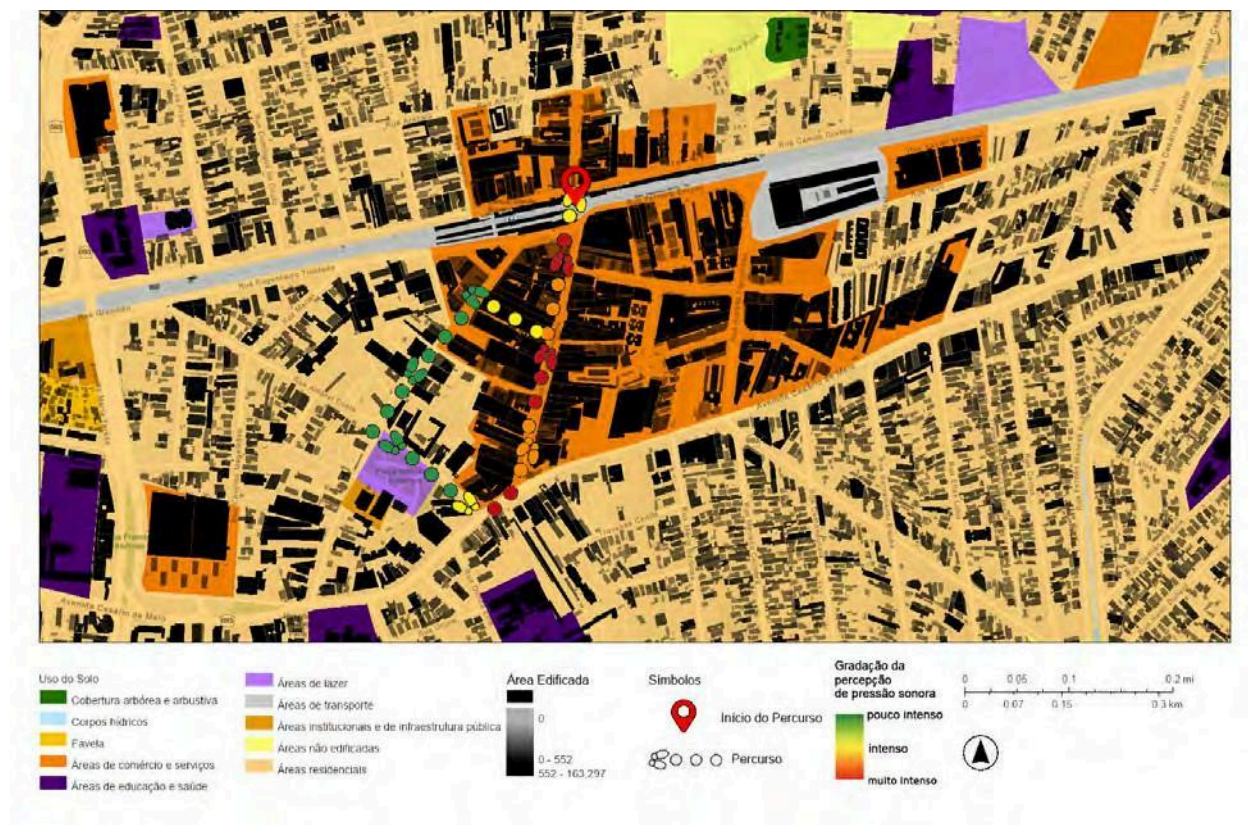


Figura 28: Mapa de Percepção do Passeio Sonoro 1: Campo Grande 1. Base: Uso do solo sobreposto ao fundo dos arredores do Centro de Campo Grande.

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - modificado pela autora, 2025.

Como já discutido anteriormente, tive dificuldades para a aplicação em do método adotado pelo Grupo de Pesquisa, sendo necessário fazer adaptações. A principal dificuldade foi o preenchimento *in loco* das fichas. Devido ao fluxo de pessoas, o ritmo do calçadão não permitia paradas para o preenchimento sem que se causasse um transtorno aos transeuntes. Logo as fichas ficaram em segundo plano, sendo substituídas por notas de impressões do campo.

O passeio sonoro foi iniciado pelo “túnel”, passagem subterrânea de pedestres estreita, cerca de 4,5 m, continuamente ocupada pelos camelôs que expõem suas mercadorias nas paredes laterais (figura 29). O “túnel”, assim chamado localmente, se encontrava muito movimentado

por conta das compras de fim de ano. Apesar de sua lotação, a paisagem sonora encontrada foi de vendedores conversando em voz baixa e negociando capas e acessórios para celular, além do som constante dos ventiladores para circulação do ar no local (Ver Cartão Sonoro 1.1). Na boca de saída do “túnel” já é possível ter uma prévia da paisagem sonora externa, para além dos passos de subida e descida das escadas, escuta-se o trânsito dos carros e os anúncios da Rua Ferreira Borges (Ver Cartão Sonoro 1.2).



Figura 29: Foto túnel para pessoas - Campo Grande, RJ. **Fonte:** autora, 2024.

Ao sair do “túnel” (figura 30) a paisagem antecipada se confirma, a ampla Rua Ferreira Borges, contém calçadas largas em paralelo à uma movimentada via para automóveis. Neste trecho, a Rua Ferreira Borges possui aproximadamente 20m, sendo constituída por duas pistas para carros, com calçadas que variam de largura, entre 3,0 e 5,0 m de largura (Projeto Rio Cidade, 1996), ladeadas por edificações comerciais de 2 pavimentos e com a presença de muitos vendedores ambulantes.



Figura 30: Foto saída túnel para pessoas - Campo Grande, RJ. **Fonte:** autora, 2024.

A paisagem sonora encontrada confirma sua estrutura formal e utilitária: o som dos automóveis em certa velocidade, as vans anunciando suas paradas, a divulgação de ofertas do comércio e a voz dos transeuntes se sobrepõem. Ambulantes se posicionam na esquina para anunciar a venda de capas de celular, óculos e bebidas (Ver Cartão Sonoro 1.3) (Figura 31).



Figura 31: Foto Rua Ferreira Borges - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2024v.

Atravessando a rua, entro no calçadão com largura de aproximadamente 12m; ladeado por edificações de 2 pavimentos ocupadas por lojas e serviços; bastante arborizado; com a presença de bancos, jardineiras e barracas de vendedores ambulantes; e que fica no centro da mancha de uso de comércio e serviços. Começando a caminhada por ele, escuto o som do tráfego da Rua Ferreira Borges dando lugar, aos poucos, aos anúncios, que ganham intensidade por meio dos gritos ou por caixas de som de diversos tamanhos. A algazarra de sobreposição de anúncios aumenta de acordo com a aproximação com o centro do calçadão, localizado em frente ao Mercado São Brás (Ver Cartão Sonoro 1.4) (Figura 32).



Figura 32: Foto Cesário de Melo, conhecida como Calçadão de Campo Grande - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2024.

O número de eventos sonoros diminui à medida que me afasto desse centro, mas na esquina do calçadão com a Avenida Cesário de Melo há uma profusão de camelôs anunciando aos gritos seus produtos. Aos poucos a paisagem sonora volta a se assimilar com a encontrada na Rua Ferreira Borges, onde os pregões mais pontuais são dominados pelo som dos automóveis em velocidade (Ver Cartão Sonoro 1.5).

É na virada da esquina da Avenida Cesário de Melo com a Rua Amaral Costa que sou confrontada com uma nova paisagem, dominada pela presença da Igreja da Nossa Senhora do Desterro que fica localizada em pequena elevação à esquerda, em uma grande área livre privada (Figura 33). A outra margem da rua é ocupada pelo varejo em edificações térreas. Com a diminuição dos pregões, característica muito presente até este momento do passeio, a paisagem sonora também apresenta uma alteração perceptível aos sentidos. Uma loja pontual de bicicletas toca música natalina, e a escuta dos anúncios cessa aos poucos, dando lugar ao

som de carros que passam raramente e a fala (conversas) de poucas pessoas que povoam as calçadas. Escuta-se o vento e até alguns passarinhos nas árvores (Ver Cartão Sonoro 1.6).



Figura 33: Foto Rua Amaral Costa, próxima à Igreja Nossa Senhora do Desterro - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2024.

A paisagem sonora continua a mesma ao longo de toda a Rua Amaral Costa mudando, somente, ao dobrar na esquina com a Rua Augusto Vasconcelos. Esta rua tem características parecidas com a Rua Amaral da Costa, mas agora é ladeada em ambos os lados pelo uso de comércio e serviços (Figura 34). É neste contexto que volto a escutar alguns pregões pontuais de locutores desejando um feliz natal, lojas anunciando seus produtos, conversas entre vendedores e o som de carros e motos mais frequentes (Ver Cartão Sonoro 1.7).



Figura 34: Foto Rua Augusto Vasconcelos - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2024.

Ainda na Rua Augusto Vasconcelos enquanto escutava o motor da máquina de moer caldo de cana de uma barraca de pastel fui surpreendida por um carro de som anunciando a chegada do Papai Noel (Ver Cartão Sonoro 1.8). O carro passa por mim com o “bom velhinho” em seu traje vermelho completo em cima da carroceria, se dirigindo a uma das ruas laterais que liga a Rua Augusto Vasconcelos ao calçadão (Figura 35).



Figura 35: Foto chegada do papai noel na Rua Augusto Vasconcelos - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2024.

Sigo então o passeio sonoro com o objetivo de cruzar o histórico Mercado São Brás, na entrada do mercadão encontram-se vendedores de frutas e legumes, além do embarque e desembarque de caminhões (Figura 36).



Figura 36: Foto entrada do Mercado São Brás - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2024.

O Mercado consiste em um alto galpão, com aproximadamente 10m de altura, com lojas diversas no nível do pedestre e, nos andares superiores, com exclusividade aos funcionários ficam os estoques. Aqui, assim como acontece no “túnel”, os eventos sonoros se reduzem a conversas baixas que permanecem no espaço fechado (Figura 37). Há um destaque para o som dos pássaros e outros animais vendidos dentro do mercado e o som dos ventiladores (Ver Cartão Sonoro 1.9). Ao me aproximar da outra saída, começo a escutar o alvoroço do centro do calçadão (Ver Cartão Sonoro 1.10), ainda mais intenso com a chegada do Papai Noel (Ver Cartão Sonoro 1.11), quando encerro o passeio sonoro.



Figura 37: Foto interna do Mercado São Brás- Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2024.

5.2 Os Calçadões: Passeio Sonoro Madureira 1

O primeiro passeio sonoro de Madureira aconteceu no dia 27 de dezembro de 2025, sexta-feira, também na parte da manhã. A rota foi definida, como já citado, visando percorrer tipos formais parecidos como os explorados no primeiro passeio sonoro em Campo Grande. Como não há em Madureira uma travessia subterrânea, decidi desembarcar na passarela sudeste da Estação de Madureira (Figura 38 e 39).

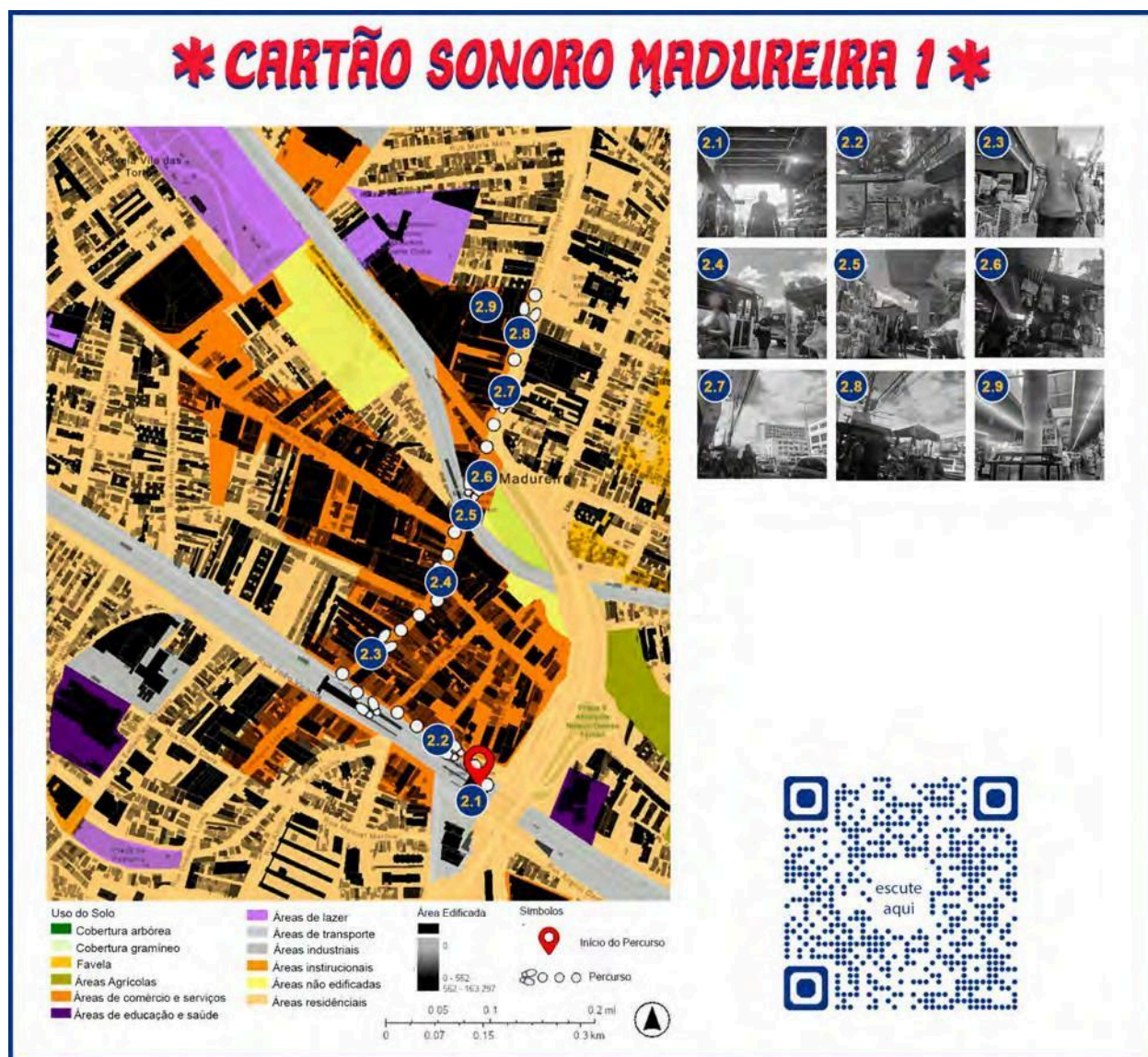


Figura 38: Cartão Sonoro Passeio Sonoro 2: Madureira 1.

Fonte: Mapa - Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - modificado pela autora, 2025. (link: <http://www.riosoundscape.org/passeio-sonoro-1---madureira.html>)

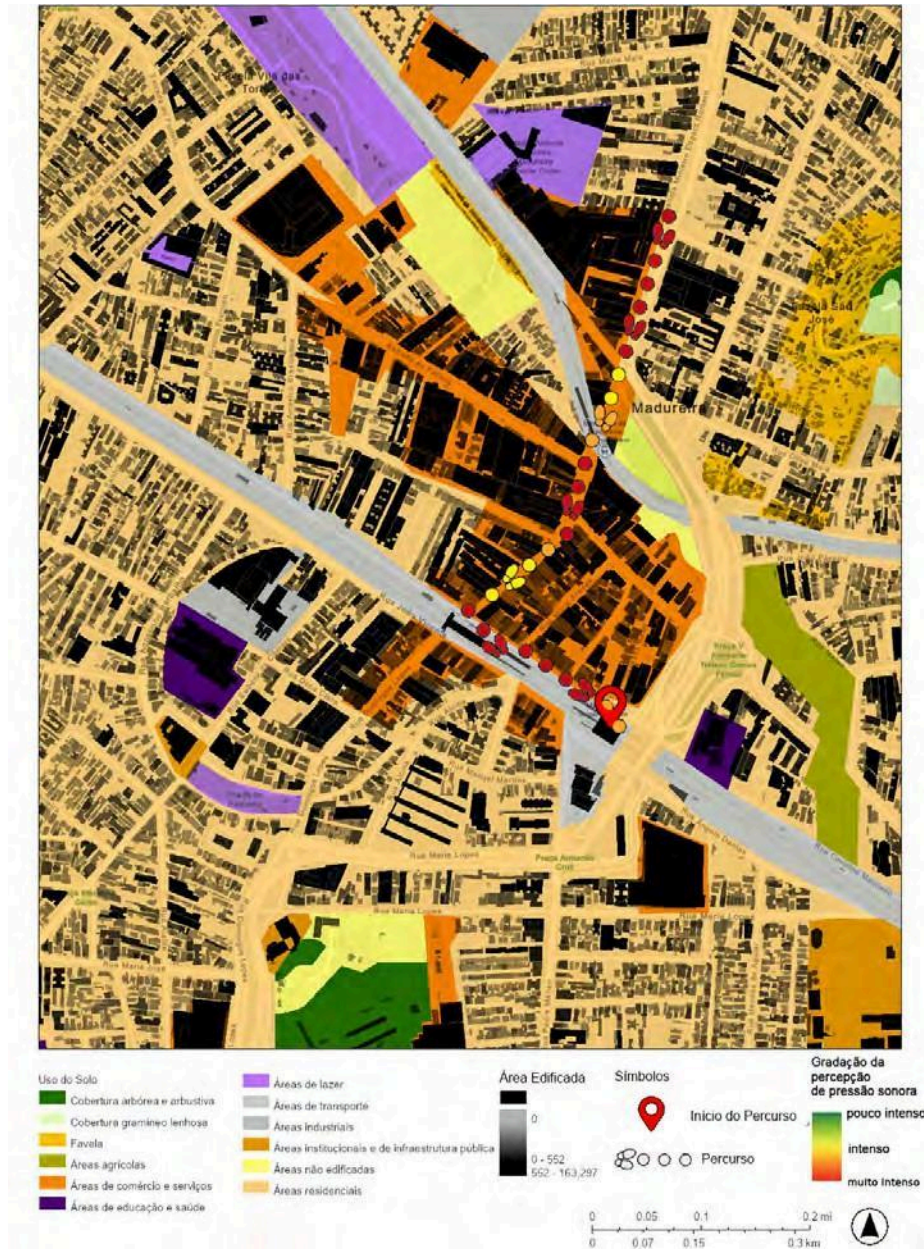


Figura 39: Mapa de Percepção do Passeio Sonoro 2: Madureira 1. Base: Uso do solo sobreposto ao Figura x Fundo dos arredores do Centro de Madureira.

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - modificado pela autora, 2025.

Planejei o primeiro passeio percorrendo no sentido sul-norte a maior extensão da centralidade (mancha laranja). O trajeto se inicia pela passarela, por onde acontece uma das saídas da estação de trem de Madureira. Assim como acontece em Campo Grande, a saída da estação é

ocupada pelo comércio informal de ambulantes nas proximidades da passarela, aproveitando o fluxo de pessoas para expor seus produtos (Figura 40). Esses ambulantes levam consigo caixinhas de som que tocam pagode e samba, mas não anunciam os produtos em si. Mesmo quando na passarela, é possível ouvir o tráfego e os anúncios da Rua Carolina Machado, logo abaixo (Ver Cartão Sonoro 2.1).



Figura 40: Foto passarela da saída leste da estação de trem de Madureira - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

Na Rua Carolina Machado (onde a passarela desemboca), adjacente a linha férrea com 3 faixas e calçadas estreitas (aproximadamente 12m no total). A calçada adjacente a linha férrea é ainda mais estreita, sendo ladeada por grades que permitem escutar e visualizar os trens, diferentemente da experiência em Campo Grande. A linha férrea, por tanto, é muito mais presente na paisagem de Madureira.

Na Rua Carolina Machado, a profusão de carros e o motor dos ônibus faz fundo aos anúncios das farmácias e lojas de roupa (Figura 41). Além do comércio e dos automóveis também é possível escutar uma locomotiva que acaba de chegar na estação de trem logo do outro lado da

rua (Ver Cartão Sonoro 2.2).



Figura 41: Foto Rua Carolina Machado - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

Sigo por esta Rua Carolina Machado até o Calçadão de Madureira na Rua Edgar Romero que, com 9m de largura, é uma rua relativamente estreita se comparada com o calçadão de Campo Grande. Este trecho da Edgar Romero é ladeado por edificações de 2 pavimentos comerciais que se estendem, no térreo, para o lado de fora ocupando as estreitas calçadas com suas mercadorias. Este trecho é também ocupado no centro pelos vendedores ambulantes (Figura 42). Já na esquina encontra-se uma profusão de camelôs, caixinhas de som anunciam a venda de água, a venda de salgados e outras bebidas. Seguindo pela rua exclusiva de pedestres, em meio aos camelôs, os anúncios dos lojistas apregoam as ofertas do dia (Ver Cartão Sonoro 2.3).



Figura 42: Av. Edgar Romero, trecho conhecido como Calçadão de Madureira- Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

Vale ressaltar a falta de arborização deste trecho, que motiva a presença de lonas azuis, barracas e guarda-sois para criar sombra por quase toda a extensão da rua que, por não ser muito larga, fica quase que completamente coberta. Por ser curto, o calçadão de Madureira logo dá lugar ao cruzamento com a Estrada do Portela que, com três pistas para carros, traz consigo novamente o trânsito constante dos veículos que por ela circulam, misturando-se aos anúncios das lojas (Ver Cartão Sonoro 2.4)(Figura 43).



Figura 43: Foto Cruzamento da Av. Edgar Romero com a Estrada do Portela - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

Após a travessia da Estrada, encontra-se a quadra da Escola de Samba Império Serrano e a Passarela que cruza a segunda linha férrea que corta o Bairro, passando bem acima da Estação do Mercado de Madureira, do Ramal Belford Roxo. O trecho de calçada abaixo da passarela tem uma conformação diferenciada, pois possui aproximadamente 80m de comprimento e uma largura de cerca de 21m, dando continuidade ao Calçadão de Madureira e ladeada por duas pistas com canteiro central e o muro da linha do trem do Ramal Belford Roxo. Essa região de calçada é fortemente caracterizada pela presença de mais uma passarela para pedestres que, desta vez, cruza a estação de trem Mercado de Madureira. Apesar de não ter ligação direta com a estação, a passarela é bem movimentada e, novamente, é ocupada pelo comércio informal que repete a colocação das lonas (Figura 44). Da passarela escuta a algazarra abaixo e as caixinhas de som dos camelos com anúncios e música (Ver Cartão Sonoro 2.5).



Figura 44: Foto Passarela sobre a estação de trem Mercadão de Madureira - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

A Passarela do Ramal Belford Roxo desemboca em mais um trecho de rua exclusiva para pedestres, mas que está em um trecho de resquício entre o viaduto de um lado e as lojas do outro e uma profusão de camelôs no centro, essa região apresenta uma paisagem mais livre de anúncios e quase não se escuta o trânsito (Ver Cartão Sonoro 2.6)(Figura 45).



Figura 45: Foto trecho de calçadão na parte Norte da estação de trem Mercadão de Madureira - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

Em seguida chega-se ao maior trecho da Avenida Edgar Romero, uma das principais avenidas do subúrbio carioca, que neste trecho conta com 4 pistas e duas faixas exclusivas para BRT (aproximadamente 33 m de largura), mas com calçadas relativamente estreitas (Figura 46). Portanto, predomina a paisagem sonora do trânsito e apenas alguns anúncios das lojas adjacentes (Ver Cartão Sonoro 2.7).



Figura 46: Foto Av. Edgar Romero na parte norte da estação de trem Mercadão de Madureira - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

É neste trecho da Avenida Edgar Romero que está endereçado o Mercadão de Madureira, quase em frente à estação de BRT de mesmo nome “Mercadão”. Ao entrar no Mercadão é possível ouvir resquícios do alto fluxo do trânsito externo, mas que logo se dissipa. Importante dar destaque à presença forte do comércio de frutas e legumes que também são anunciados por seus comerciantes na entrada do Mercadão (Ver Cartão Sonoro 2.8) (Figura 47).



Figura 47: Foto vendedor de frutas em frente ao Mercadão de Madureira - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

O Mercado também tem a estrutura de um galpão, mas é muito maior do que o Mercado de Campo Grande. Conta com dois andares, de pé direito alto, para a circulação de clientes, mas estes andares têm conformação parecida com o São Brás de Campo Grande: o acesso é ocupado com as lojas e a parte superior para estoque (Figura 48). Ao adentrar seus corredores têm-se a percepção de quase silêncio se não fosse pelo som das máquinas de refrigeração interna, conversas entre transeuntes e som dos animais vendidos dentro do Mercadão (Ver Cartão Sonoro 2.9).



Figura 48: Foto parte interna do Mercado de Madureira - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

5.1 As bordas e travessias: Passeio Sonoro Madureira 2

Nesta segunda rodada de passeios, com o estabelecimento da adaptação do método, decidi explorar as travessias alternativas (becos, travessas e galerias) além de explorar as “bordas” nas quais estas passagens desembocam. Também inverti a ordem da exploração dos bairros, já que o passeio anterior de Madureira me instigou a lembrança de lugares parecidos em Campo Grande. Ou seja, após a primeira exploração do território de Madureira, foi possível fazer passeios comparativos mais assertivos.

Sendo assim, o segundo passeio de Madureira se inicia no dia 24 de Janeiro de 2025 (sexta-feira), na parte da tarde, na passarela oeste da estação, que tem sua chegada bem na frente do calçadão de Madureira (Figura 49).

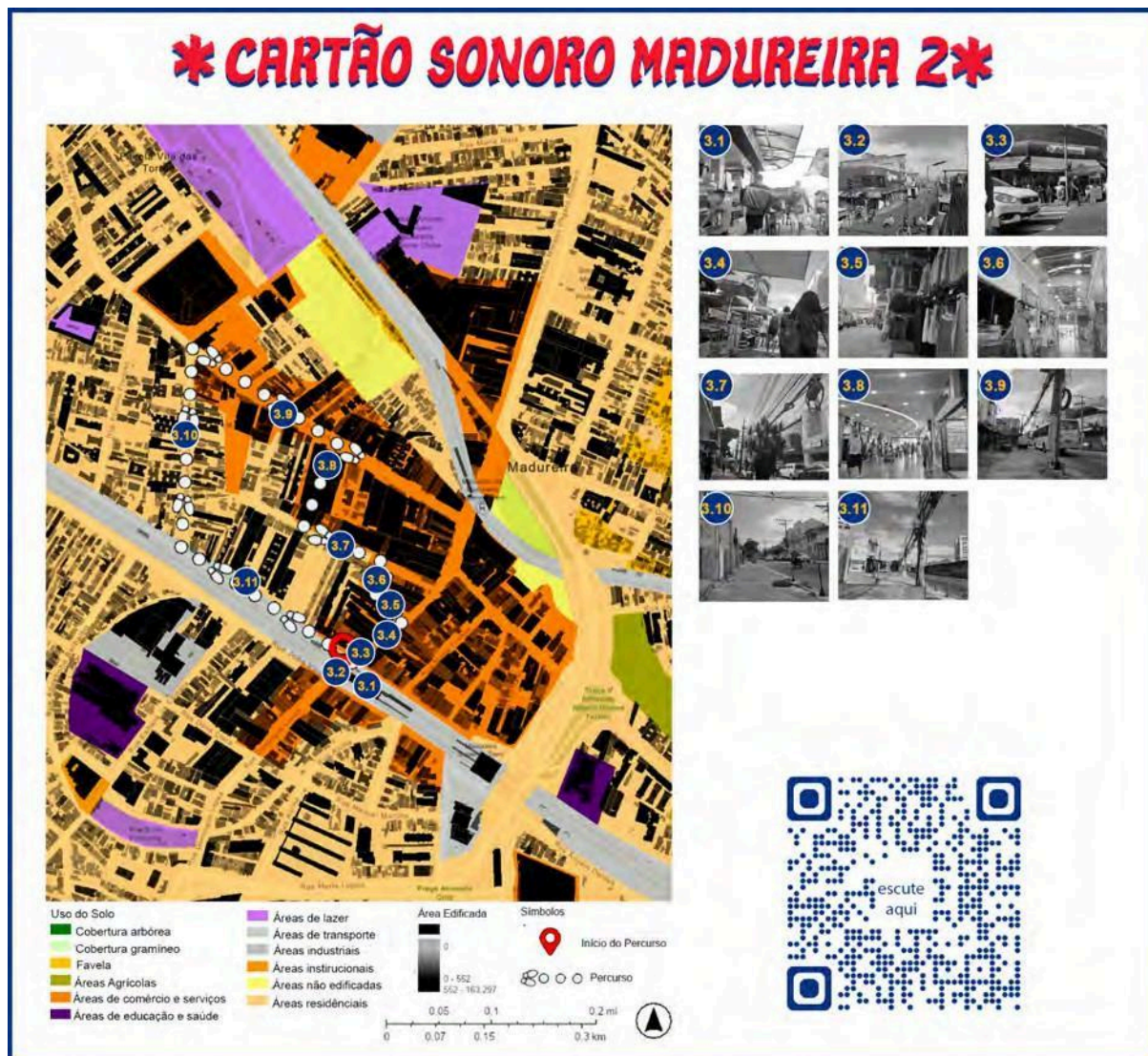


Figura 49: Cartão Sonoro Passeio Sonoro 3: Madureira 2.

Fonte: Mapa - Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - modificado pela autora, 2025. (link: <http://www.riosoundscape.org/passeio-sonoro-2---madureira.html>)

A rota segue pelo Calçadão e desvia por um beco que dá acesso para a galeria “Shopping 33” que liga o Calçadão à rua secundária chamada de Rua Dagmar da Fonseca. Na Rua Dogmar passo por dentro da galeria “Centro Comercial Polo 1” para chegar na Estrada do Portela, uma das vias principais do Bairro. Seguindo na Estrada do Portela o trajeto segue percorrendo toda a Rua Américo Brasiliense, que sai da “mancha” de uso de comércio e serviços, dando início à borda residencial do recorte. Em seguida, passa novamente na Rua Carolina Machado adjacente à linha férrea, até atingir novamente a mancha de uso de comércio e serviços (Figura 50).

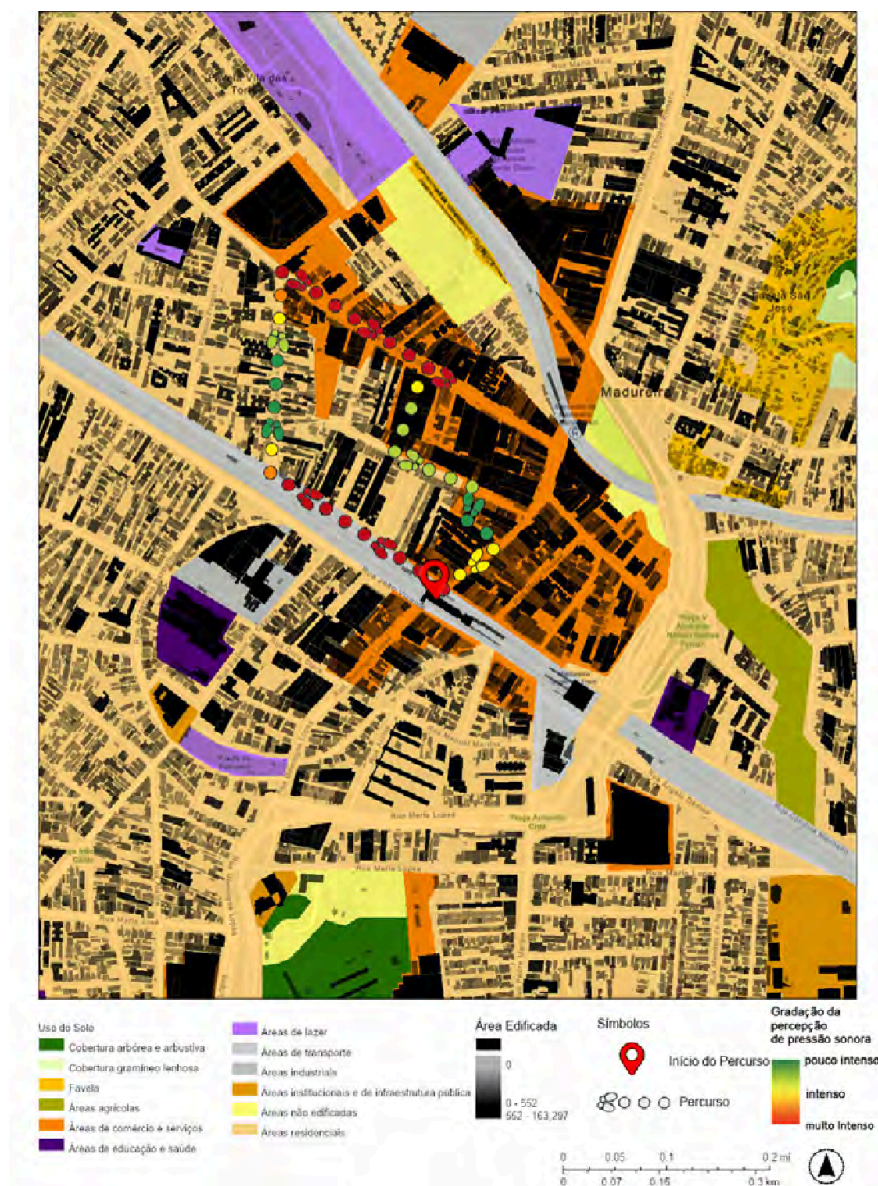


Figura 50: Mapa de Percepção do Passeio Sonoro 3: Madureira 2. Base: Uso do solo sobreposto ao Figura x Fundo dos arredores do Centro de Madureira.

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - modificado pela autora, 2025.

Começando na passarela Oeste é possível escutar o trânsito da Rua Carolina Machado, logo abaixo, e os anúncios das lojas do centro comercial (Ver Cartão Sonoro 3.1). A passarela, que é diretamente ligada à estação de Madureira, conta com lojas de varejo, que não usam de anúncios sonoros. Mas, mais adiante na própria passarela escuta-se os vendedores conversando

e suas caixinhas de som tocando samba (Ver Cartão Sonoro 3.2)(Figura 51).



Figura 51: Foto passarela Oeste da Estação de trem Madureira - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

A descida da passarela acontece bem na esquina entre a Rua Carolina Machado e o Calçadão de Madureira, esse encontro de vias promove uma esquina movimentada dos dois lados da pista para carros. As esquinas do calçadão são ocupadas por lojas de dois andares, enquanto do outro lado da rua existe a grade por onde se vê a estação do trem, e duas lojas pontuais logo abaixo da passarela. Nesta travessia, a escuta do trânsito é muito presente, com o som dos motores, das rodas no asfalto e das buzinas (Figura 52). Também da esquina escuta-se os camelôs com os anúncios, de salgados e bebidas (como presenciado no último passeio do recorte) (Ver Cartão Sonoro 3.3).



Figura 52: Foto esquina da Rua Carolina Machado com o Calçadão de Madureira - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

Ao entrar no Calçadão o som do trânsito é abruptamente interrompido, dando lugar à profusão de anúncios do comércio que vão surgindo pontualmente, porém constante, ao longo da extensão do Calçadão que, assim como no passeio anterior, é tomado por camelôs e coberto por lonas azuis (Ver Cartão Sonoro 3.4)(Figura 53).

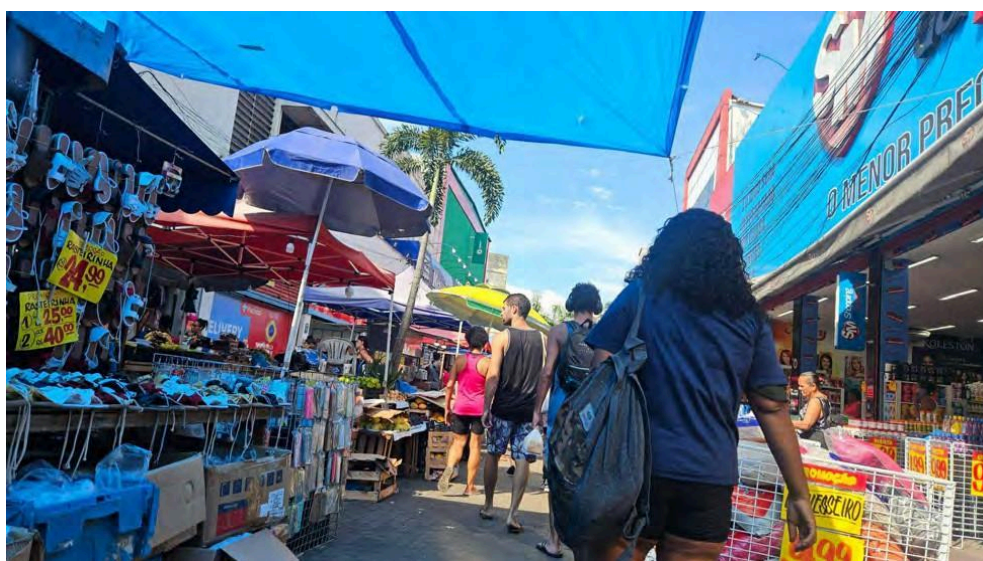


Figura 53: Foto trecho da Av. Edgar Romero conhecida como Calçadão de Madureira - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

Mais à frente no comprimento do calçadão, à esquerda, encontra-se um “beco”, rua com, aproximadamente, 3m de largura sem saída, que dá acesso aos fundos das lojas, servindo como carga e descarga, mas há, também, algumas frentes de loja de frente (Figura 54). Ao adentrar nesta rua, aos poucos a paisagem sonora do calçadão desaparece dando lugar a uma escuta quase, relativamente, silenciosa (Ver Cartão Sonoro 3.5). Essa característica sonora muda um pouco ao adentrar na galeria chamada “Shopping 33”, muito utilizada para “cortar caminho” e chegar na Rua Dagmar da Fonseca sem ter que percorrer o Calçadão. Na galeria, com o pé direito alto e corredor estreito, toca-se música e há a presença das conversas baixas dos vendedores e transeuntes (Ver Cartão Sonoro 3.6).

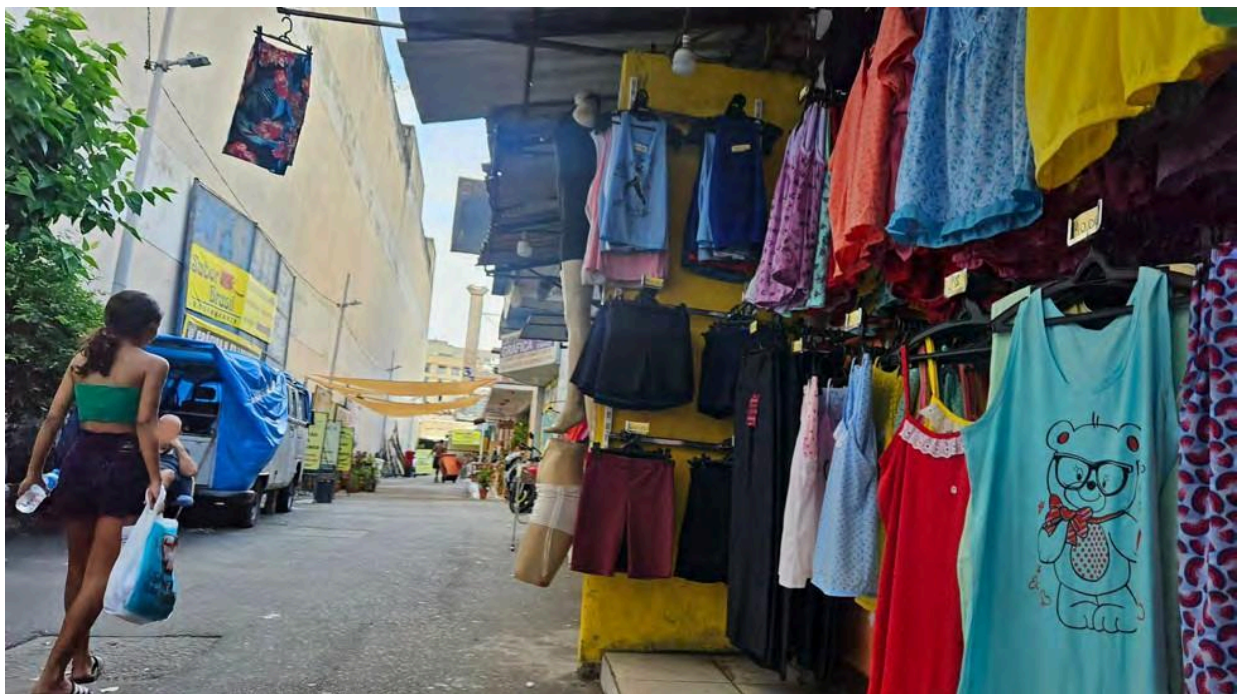


Figura 54: Beco sem nome que liga o Calçadão de Madureira à Galeria “Shopping 33” - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

Ao chegar na Rua Dagmar da Fonseca, que por ser uma rua secundária, tem menor trânsito de veículos e de onde se escuta ao longe a profusão de anúncios do Calçadão perpendicular a ela. Apesar da proximidade com o Calçadão, a Rua apresenta um pouco de arborização e uma atmosfera de calma, com calçadas bem mais largas e mais desimpedidas de ambulantes, em meio ao caos do Calçadão (Figura 55), apesar de permanecer o uso comercial das lojas no

térreo e ter edificações entre dois e cinco pavimentos, estas não anunciam seus produtos do mesmo modo para os transeuntes (Ver Cartão Sonoro 3.7).



Figura 55: Foto Rua Dagmar da Fonseca - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

Caminhando a oeste pela Rua Dagmar, chego ao “Centro comercial Polo 1”, outra “galeria” que permite “cortar caminho” para a Estrada do Portela. Ao entrar, a sensação se repete como o ocorrido no “Shopping 33”. Na galeria de pé direito mais baixo, há a presença de músicas das lojas locais e conversas baixas dos transeuntes. O que se diferencia é que no final da galeria, tenho uma antecipação da paisagem sonora da Estrada do Portela (Ver Cartão Sonoro 3.8).

Chegando na Estrada do Portela o previsto se constata como realidade. O que se constata é uma via larga e com alto fluxo de automóveis; tem comércio ladeado pelos dois lados e com calçadas generosas e ocupadas por muitos transeuntes e camelôs. Se percebe o som do trânsito dos carros, ônibus, vans e motos (Figura 56). Os anúncios das lojas e camelôs acontecem pontualmente, sem uma profusão de anúncios como acontece no Calçadão (Ver Cartão Sonoro 3.9).



Figura 56: Foto Estrada do Portela - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

Percorrendo a Estrada do Portela, na altura do “Madureira Shopping” é onde se finaliza a mancha da Área de Comércio e Serviços. Nesta região há o predomínio de casas, estacionamentos de carros e vans. Adentro na Rua Américo Brasiliense que tem duas pistas para carros, sendo uma delas ocupada para estacionamento; casas térreas e edifícios habitacionais de até quatro pavimentos e algumas poucas lojas (Figura 57). A paisagem sonora desta rua predominantemente residencial, revela o seu uso com uma “calmaria” em contraste com a presença dos anúncios anteriores, mas com a presença do fluxo pontual da passagem de automóveis e anúncios de algumas vans (Ver Cartão Sonoro 3.10).



Figura 57: Foto Rua Américo Brasiliense - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

A Rua Américo Brasiliense termina e o trajeto continua por outro trecho da Rua Carolina Machado que não possui, também, o uso comercial, mas que ao contrário da Américo Brasiliense tem o trânsito de carros muito mais intenso e em velocidade maior. Este trecho da Rua Carolina Machado é ladeada, por um lado, pela grade da linha férrea, com calçada estreita, e, pelo outro, por edificações um a sete pavimentos. No lado das edificações a calçada varia de largura, mas é generosa em boa parte do trajeto (Figura 58). À medida que me aproximo do Calçadão começo a escutar, novamente, os anúncios de lojas pontuais e ao longe o som dos camelôs do Calçadão (Ver Cartão Sonoro 3.11).

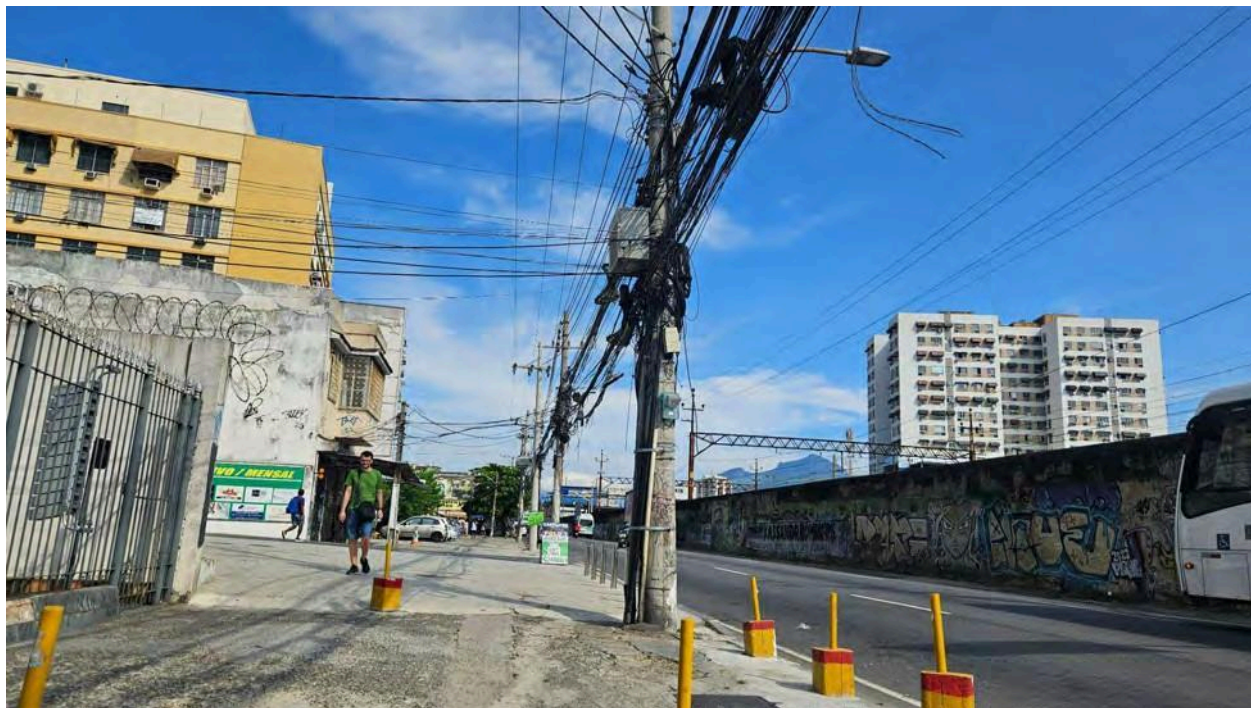


Figura 58: Foto Rua Carolina Machado, trecho fora da área de uso de comércio de serviços - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

5.3 As bordas e travessias: Passeio Sonoro Campo Grande 2

O segundo passeio sonoro em Campo Grande ocorreu no dia 7 de fevereiro de 2025 (sexta-feira) no período da tarde (Figura 59). Para essa segunda rodada, o percurso passou novamente pela saída do túnel, mas em direção ao outro lado da linha do trem. Passando, assim, pela borda da linha férrea na Rua Campo Grande, cruzando a linha do trem pela passarela leste (que contém semelhanças com a passarela explorada no passeio piloto de Madureira) a qual não tem ligação direta com a estação, mas que desemboca na Rodoviária de Campo Grande que é um equipamento de transportes gerador de centralidade.

Saindo da rodoviária pela Rua Aurélio de Figueiredo que tem um entorno comercial forte e grande circulação de automóveis, passando em frente ao “Passeio Shopping” e seguindo pela Rua Dr. Caetano de Faria Castro, que se trata de uma rua secundária e com menor fluxo de automóveis; e passando pela galeria “Smart Shopping” que liga esta borda da mancha

comercial ao calçadão. O percurso segue pelo Calçadão até a Rua Viúva Dantas, também secundária e com baixo fluxo de automóveis, e passa pela Travessa Ferreira Borges, exclusiva para pedestres e que tem a morfologia de um “beco”, que desemboca na Rua Ferreira Borges via principal de alto fluxo, que é margeada de um lado pelo muro da linha do trem e, pelo outro, por lojas (Figura 59).



Figura 59: Cartão Sonoro Passeio Sonoro 4: Campo Grande 2.

Fonte: Mapa - Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - modificado pela autora, 2025. (link: <http://www.riosoundscape.org/passeio-sonoro-2---campo-grande.html>)

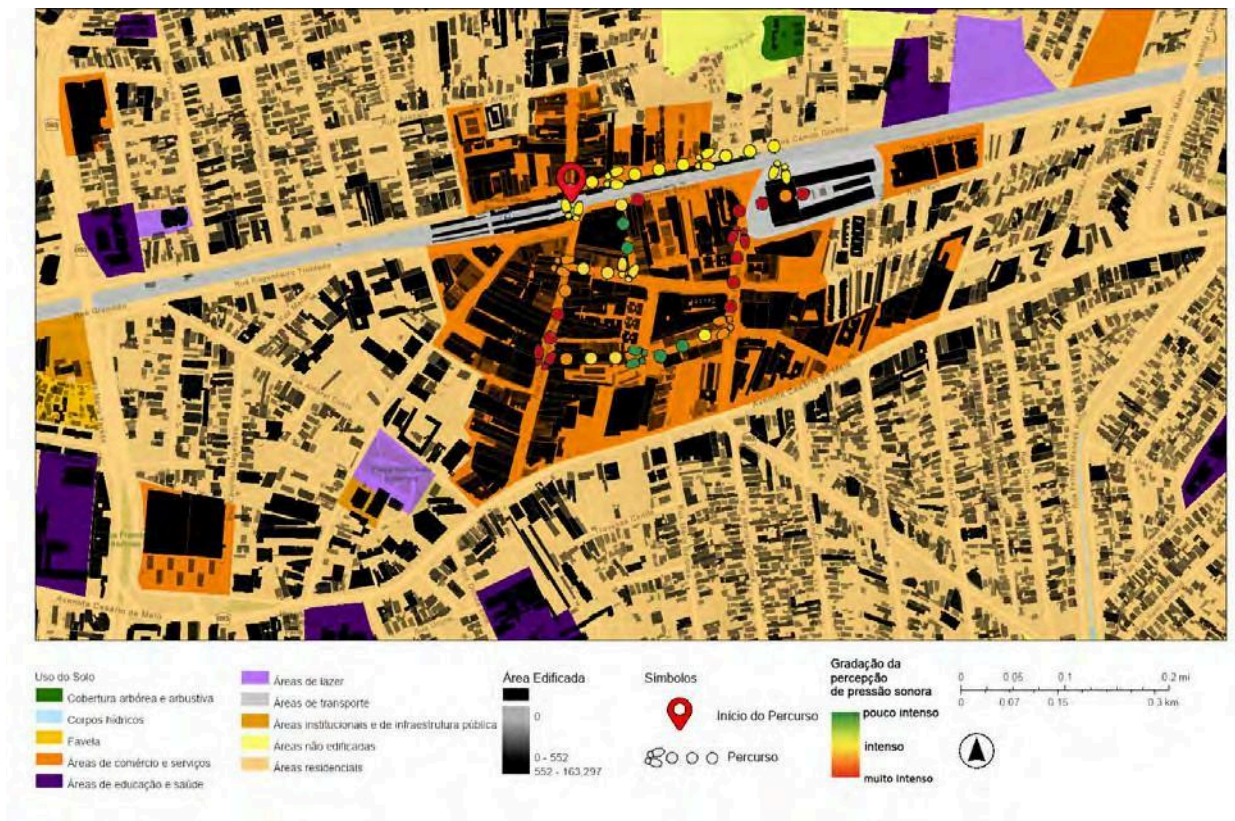


Figura 60: Mapa de Percepção do Passeio Sonoro 4: Campo Grande 2. Base: Uso do solo sobreposto ao mapa de figura x fundo dos arredores do Centro de Campo Grande.

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - modificado pela autora, 2025.

Com o início do passeio sonoro no “túnel”, encontro uma paisagem sonora parecida com a do primeiro passeio, mas menos intensa já que, passada a época de festas de fim de ano, o fluxo de pessoas reduziu(Figura 61). A saída da passagem subterrânea novamente anuncia uma prévia da paisagem sonora externa, que tem como característica principal a presença do som dos carros no asfalto, anúncio do destino das vans, buzinas e alguns anúncios pontuais (Ver Cartão Sonoro 4.1).



Figura 61: Foto túnel para pessoas - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2025.

Neste trecho, a Rua Campo Grande contém três pistas para carros, sendo ladeada por edificações entre dois e três pavimentos, mas que consistem em lojas e seus estoques. A calçada adjacente à linha férrea é coberta por uma marquise e tem sua extensão ocupada por lojas que se apropriam desta estrutura para expor seus produtos, mas que não utilizam dos anúncios como atrativo(Figura 62). A paisagem sonora desse trecho também é marcada pela circulação de carros e transportes como ônibus e vans (Ver Cartão Sonoro 4.2).



Figura 62: Foto Rua Campo Grande, trecho coberto por marquise - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2025.

O fim da cobertura por marquises marca o início de uma das passarelas do bairro que, cruzando a linha do trem sem conexão com a estação, mas que liga a Rua Campo Grande à rodoviária. Nessa passagem escuta-se o trânsito da Rua Campo Grande abaixo, onde se encontram vendedores com suas caixinhas de som ouvindo música embaixo de lonas azuis para afastar o sol que incide na passarela (Figura 63). No entanto, ao contrário de Madureira, o volume de camelôs não ocupa toda a passagem, que têm zonas sem cobertura de lona e sem vendedores (Ver Cartão Sonoro 4.3).



Figura 63: Foto passarela leste da linha do trem - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2025.

A passarela em questão desemboca no segundo andar da Rodoviária de Campo Grande, que possui o pé direito alto, com cobertura de telha ondulada com partes transparentes para entrada de luz natural, sendo todo ocupado por lojas de varejo (Figuras 64 e 65). A paisagem sonora encontrada se assemelha com a das galerias, escuta-se conversas baixas entre os lojistas e compradores (Ver Cartão Sonoro 4.4). Já no térreo, onde se encontram os pontos de ônibus, predominam as vozes e os motores dos ônibus do BRT, municipais, intermunicipais e interestaduais (Ver Cartão Sonoro 4.5). Entre a saída da rodoviária e a Rua Aurélio de Figueiredo existe um espaço livre cercado por um gradil que, por ter maior uso para estacionamento, tem como paisagem sonora uma prévia da dinâmica do trânsito da Rua Aurélio de Figueiredo.



Figura 64: À direita foto da parte superior e à esquerda foto térreo da Rodoviária de Campo Grande - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2025.



Figura 65: À direita foto da parte superior e à esquerda foto térreo da Rodoviária de Campo Grande - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2025.

Na saída da rodoviária, a Rua Aurélio de Figueiredo conta com 3 pistas para carros, calçadas generosas e muito boa arborização. Tem edificações de até três andares e, por ter calçadas largas, tem alto fluxo de pessoas e a presença de camelôs. Ao final da mesma, se encontra o chafariz construído durante o projeto Rio Cidade. Devido a proximidade com a rodoviária, o trânsito de ônibus e vans é muito intenso (Figura 66). No caso das vans, além do som do motor e das buzinas existe o anúncio dos destinos e paradas (Ver Cartão Sonoro 4.6). Ainda na mesma rua, juntamente com o som dos automóveis, há o som pontual dos anúncios e das músicas das lojas dos lotes limítrofes, além do camelô que se encontra na esquina e anuncia a venda de água (Ver Cartão Sonoro 4.7).



Figura 66: Foto Rua Aurélio de Figueiredo - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2025.

No próximo trecho do passeio, virando na Rua Dr. Caetano de Faria Castro, o trânsito de veículos diminui, mas ainda se faz presente, e aumenta a presença dos anúncios e das músicas do comércio. A rua conta com duas pistas para carros com pouco trânsito e calçadas generosas e pouca arborização (Figura 67). No final desta rua, por se tratar de uma rua sem saída,

encontra-se uma galeria que desemboca no calçadão (Ver Cartão Sonoro 4.8).



Figura 67: Foto Rua Dr. Caetano de Faria Castro - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2025.

Nessa galeria, chamada “Smart Shopping”, as locuções das lojas dão lugar a músicas das lojas internas e conversas dos transeuntes e lojistas (Ver Cartão Sonoro 4.9). A galeria conta com lojas no térreo, tendo o segundo andar todo ocupado por uma academia, com pé direito alto de cobertura metálica (Figura 68). No trecho final do percurso, ainda dentro da edificação, é possível começar a escutar os anúncios externos que denunciam a chegada ao calçadão (Ver Cartão Sonoro 4.10).



Figura 68: Foto saída da galeria “Smart Shopping” - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2025.

A algazarra do calçadão se repete como no último passeio realizado: a voz grave dos locutores anunciando ofertas de produtos variados, camelôs gritando seus serviços e músicas tocando nas caixas de som tomam a rua arborizada e com acesso exclusivo para pedestres (Ver Cartão Sonoro 4.11). Virando à esquerda na Rua Viúva Dantas verifico um trânsito pouco significativo de automóveis, inibido pela pista estreita, e uma grande diversidade sonora, mas de baixa intensidade. A rua de paralelepípedos é bem arborizada, tem duas pistas para carros ladeadas por edificações de dois e três pavimentos, com lojas no térreo e salas de sobreloja com edificações de dois a cinco pavimentos (Figura 69). Neste trecho, ainda permanece a presença dos anúncios dos lojistas e camelôs (Ver Cartão Sonoro 4.12).



Figura 69: Foto Rua Viúva Dantas - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2025.

No meio da Rua Viúva Dantas acontece mais um atravessamento que é a Travessa Ferreira Borges (Figura 70). Essa travessa é estreita e, de um dos lados, dá acesso de carga e descarga à uma galeria e do outro é ocupada por lojas que não apregoam seus produtos (Ver Cartão Sonoro 4.13). O som vindo da Rua Viúva Dantas aos poucos se dissipa e o que se escuta ali são os funcionários dos restaurantes que oferecem as promoções do almoço que será servido, som de veículos de carga e descarga e algumas músicas pontuais (Ver Cartão Sonoro 4.14).



Figura 70: Foto Travessia Ferreira Borges - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2025.

No trecho final da Travessia Ferreira Borges já se escuta um pouco do trânsito da rua de mesmo nome na qual ela desemboca. A Rua Ferreira Borges margeia a linha férrea e tem um alto fluxo de carros, ônibus e motos. Tendo uma margem “cega”, pelo muro da linha férrea, com uma calçada mínima (cerca de 80 cm), contrastando com o outro lado que possui uma calçada generosa (cerca de 3m) ladeada por edificações comerciais de até 2 pavimentos, e sem arborização (Figura 71). Escuta-se nesse trecho o predomínio do trânsito e alguns anúncios e músicas provenientes das lojas (Ver Cartão Sonoro 4.15).

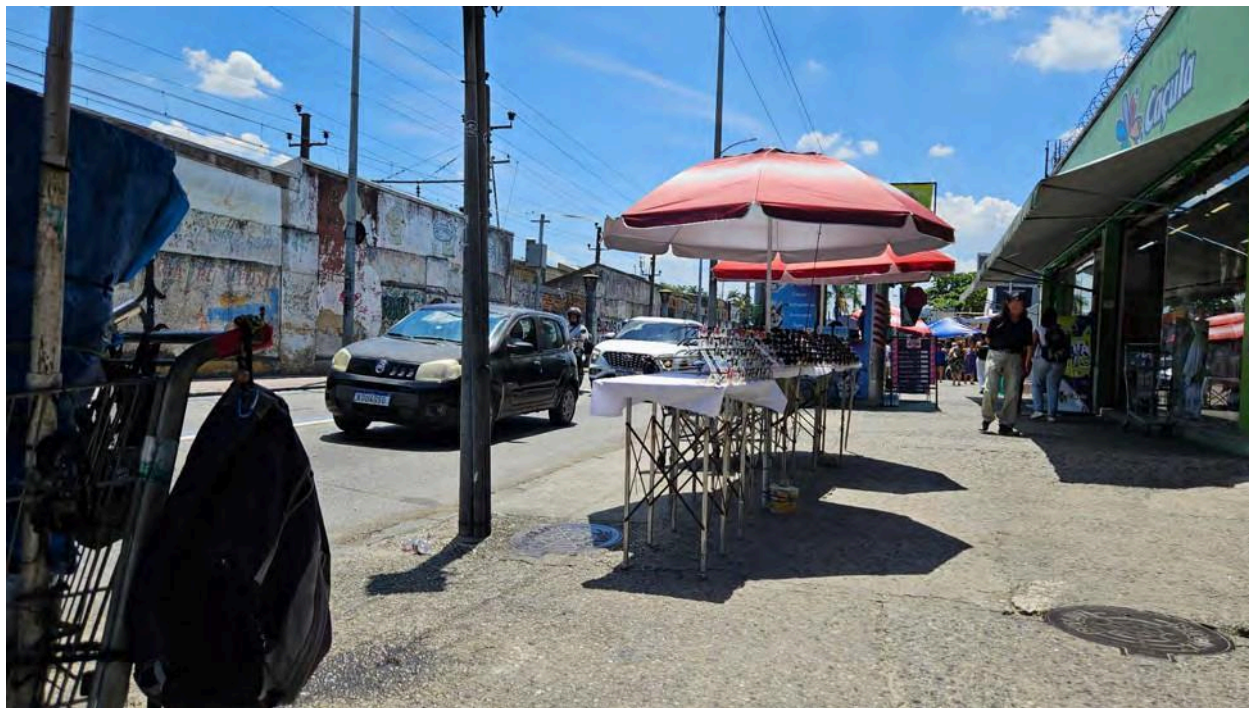


Figura 71: Foto Rua Ferreira Borges - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2025.

5.6 Bordas e Viadutos: Passeio Sonoro Madureira 3

O terceiro passeio sonoro de Madureira aconteceu no dia 12 de fevereiro de 2025 (quarta-feira), na parte da tarde (Figura 72). Nesta rodada de passeios, decidi investigar a paisagem sonora correlacionada com os viadutos e as autopistas que margeiam a mancha da área comercial. Com isso, o terceiro passeio em Madureira teve como trajeto a saída da passarela leste da Estação de Madureira, seguindo na direção norte para a Rua Francisco Batista, que existe abaixo do Viaduto Prefeito Negrão de Lima. Da Rua Francisco Batista o passeio segue pela Rua Carvalho de Souza até um trecho da Av. Edgard Romero que é cortada pela linha férrea. Para continuar a exploração dessa principal avenida do Bairro, o passeio cruza novamente a passarela da Estação do Mercado de Madureira até passar pela Estação de BRT do Mercado de Madureira (Figura 73).

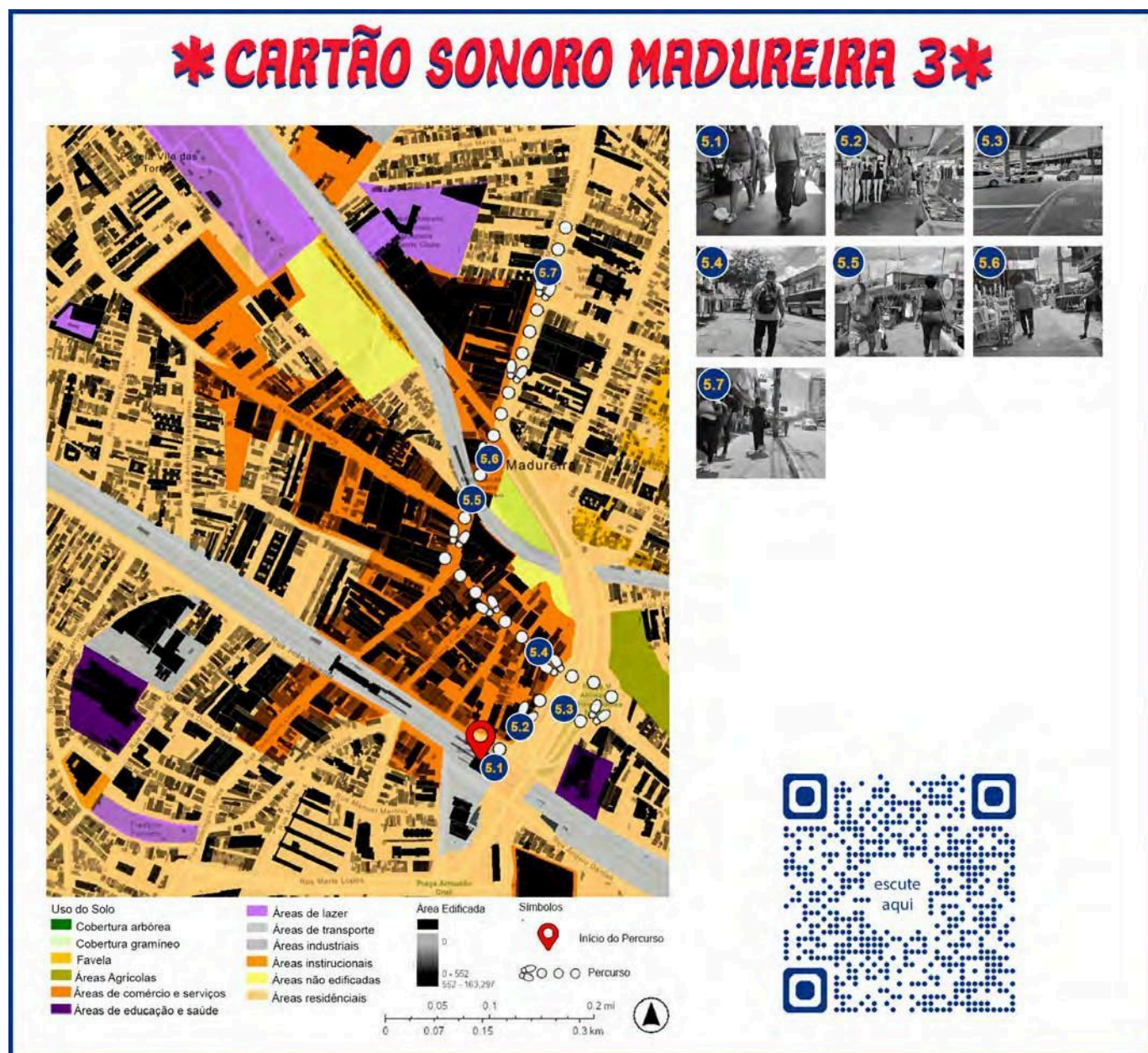


Figura 72: Cartão sonoro Passeio Sonoro 5 - Madureira 3.

Fonte: Mapa - Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - modificado pela autora, 2025. (link: <http://www.riosoundscape.org/passeio-sonoro-3---madureira.html>)

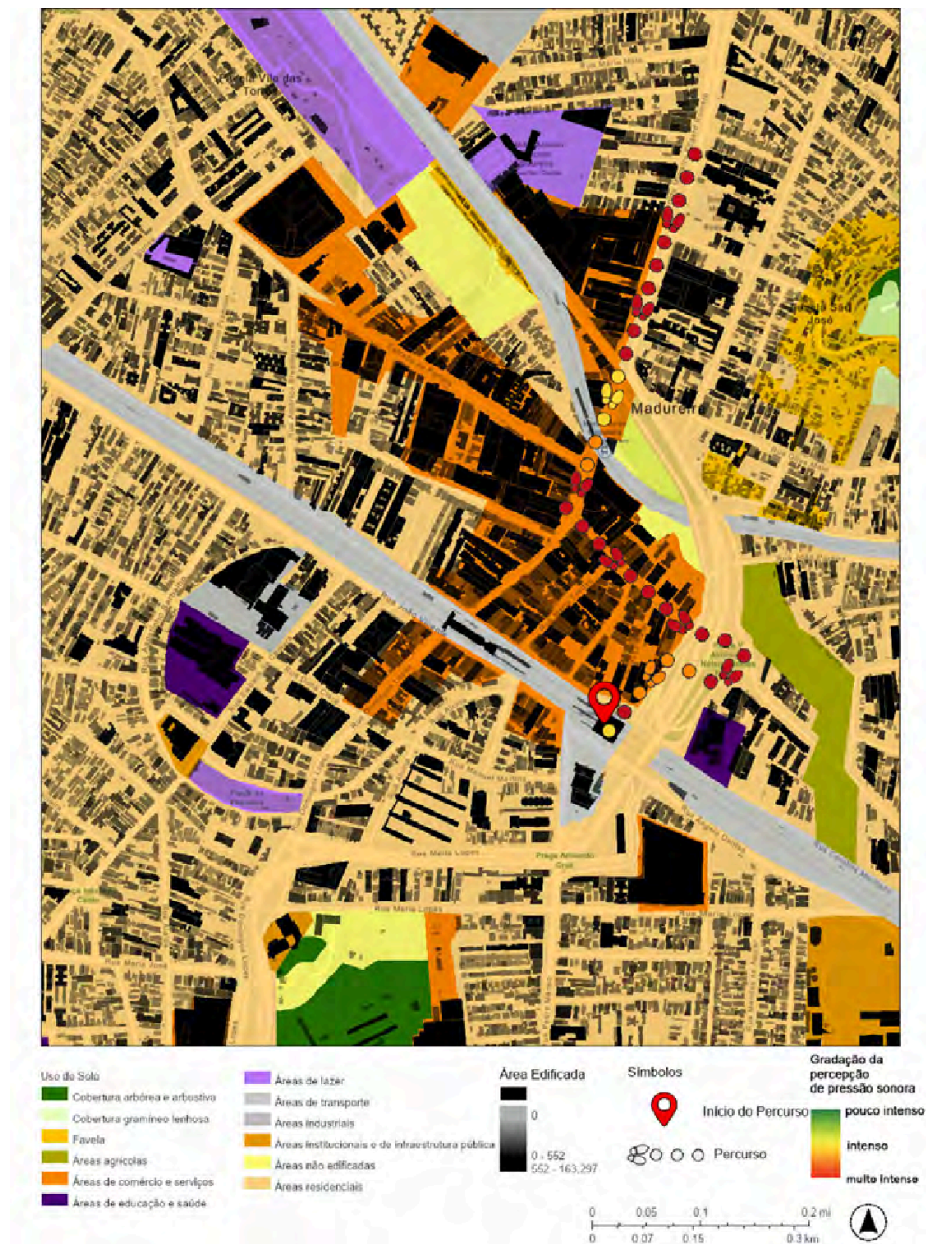


Figura 73: Mapa de Percepção do Passeio Sonoro 5: Madureira 3. Base: Uso do solo sobreposto ao mapa Figura x Fundo dos arredores do Centro de Madureira.

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - modificado pela autora, 2025.

Na passarela leste (Figura 74), a paisagem do passeio anterior se repete com o fundo dos carros e dos anúncios da rua abaixo sobrepostos com as caixinhas de música dos vendedores ambulantes que se instalam na saída da estação de trem (Ver Cartão Sonoro 5.1). Na descida a

paisagem se confirma com anúncios e o trânsito da Rua Carolina Machado. No entanto, ao se entrar na esquina com o trecho coberto pelo Viaduto Prefeito Negrão de Lima e por marquises, os anúncios se extinguem apesar da presença forte do comércio, prevalece o som do motor dos ônibus, os veículos em velocidade e as buzinas (Ver Cartão Sonoro 5.2).



Figura 74: Foto passarela leste da Estação de trem Madureira - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

Este trecho da Rua Francisco Batista conta com duas pistas para carros, com trânsito intenso de ônibus e vans. A rua é ladeada por edifícios de dois a sete pavimentos, todos com recuos no térreo criando coberturas nas calçadas (Figura 75). Do outro lado da rua se encontra o viaduto por onde passam os BRTs, a parte de baixo dessa estrutura é majoritariamente utilizada como estacionamento e para infraestrutura da COMLURB (empresa de coleta de lixo do Rio de Janeiro) (Ver Cartão Sonoro 5.3).



Figura 75: À direita foto da Rua Francisco Batista, trecho coberto por marquises e pelo Viaduto Negrão de Lima e à esquerda foto sob o Viaduto Negrão de Lima - Madureira, RJ. - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

Na esquina da Rua Francisco Batista com a Rua Carvalho de Souza, com o fim da cobertura do viaduto, os anúncios voltam a ser testemunhados. O fundo dos carros e outros automóveis continua, mas sendo sobreposto pontualmente por promoções, músicas e pelo motor do moedor de cana de uma barraca de venda de pasteis (Figura 76). Neste trecho da Rua Carvalho de Souza destaca-se a presença constante da “Rádio Comercial de Madureira e Cascadura” que, por meio da instalação de caixas de som nos postes, anuncia constantemente o comércio local nos intervalos das músicas da programação (Ver Cartão Sonoro 5.4).



Figura 76: Foto esquina da Rua Francisco Batista com a Rua Carvalho de Souza - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

No pequeno trecho sul (em relação ao Ramal de Belford Roxo) da Av. Edgar Romero por onde se passa o trajeto, o trânsito de carros se mistura com o samba que toca no rádio do bar e com os anúncios do comércio dos camelôs que aproveitam o espaço da larga calçada deste trecho (Figura 77). Na passarela da Estação de Trem Mercadão de Madureira a paisagem do primeiro passeio sonoro se confirma: caixinhas de som e anúncios em alta voz dos camelôs se sobrepõem à paisagem sonora do térreo das lojas formais e do samba que toca no bar em frente à quadra da Escola de Samba Império Serrano, além de se escutar o som do trem que passa na linha abaixo (Ver Cartão Sonoro 5.5)(Figura 77).



Figura 77: À direita foto da calçada larga abaixo do lado sul da passarela a Estação de trem Mercadão de Madureira; À esquerda Foto passarela da Estação de trem Mercadão de Madureira - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

No fim da passarela, o calçadão continua no trecho residual lateral à subida do viaduto dos BRTs, como já dito, esse trecho de rua é ladeado por comércio de um lado e o trânsito intenso das 6 pistas para carros que dão acesso ao viaduto. Nessa parte de calçadão é possível ouvir anúncios pontuais gritados e em caixas de som, além de músicas das lojas adjacentes (Ver Cartão Sonoro 5.6).

Com o fim deste trecho, o anúncio das lojas fica mais escasso, sendo mascarado pelo tráfego intenso da Av. Edgard Romero. Quanto mais se afasta do Mercadão de Madureira e da Estação de BRT do Mercadão (Figura 78), e conseqüentemente da mancha comercial, diminui a presença de pedestres e a paisagem sonora fica exclusiva do trânsito dos veículos (Ver Cartão Sonoro 5.7).



Figura 78: Foto Trecho Norte da Av. Edgar Romero - Madureira, RJ.

Fonte: autora, 2025.

5.2 Bordas e Viadutos: Passeio Sonoro Campo Grande 3

Em Campo Grande, o terceiro passeio sonoro ocorreu no dia 19 de fevereiro de 2025 (quarta-feira) no período da tarde (Figura 79). Como dito no Passeio anterior em Madureira, essa rodada de passeios visou explorar as bordas próximas aos viadutos das duas centralidades. Para tanto, o trajeto para este passeio em Campo Grande se iniciou na saída da, ainda não explorada, passarela oeste da estação do trem. Esta passarela “desce” na Rua Engenheiro Trindade, que ladeia a linha férrea. O percurso continua em direção ao Viaduto Prefeito Alim Pedro, onde a Rua Engenheiro Trindade se transforma em Rua Gramado e a mancha de comércio de serviços dá lugar à zona residencial. Embaixo do Viaduto se localiza uma estação do BRT, uma sede da Comlurb e a Delegacia de Campo Grande (35° DP), que configuram as áreas institucionais indicadas no mapa de uso de solo. Da Rua Gramado segue pela Av. Maria Tereza, que margeia o viaduto e cruza a Av. Cesário de Melo, uma das principais do Bairro. O passeio

segue na Av. Cesário de Melo até o encontro desta com o início do Calçadão de Campo Grande (Figura 80).



Figura 79: Cartão sonoro Passeio Sonoro 6: Campo Grande 3.

Fonte: Mapa - Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - modificado pela autora,
2025.

(<http://www.riosoundscape.org/passeio-sonoro-3---campo-grande.html>)

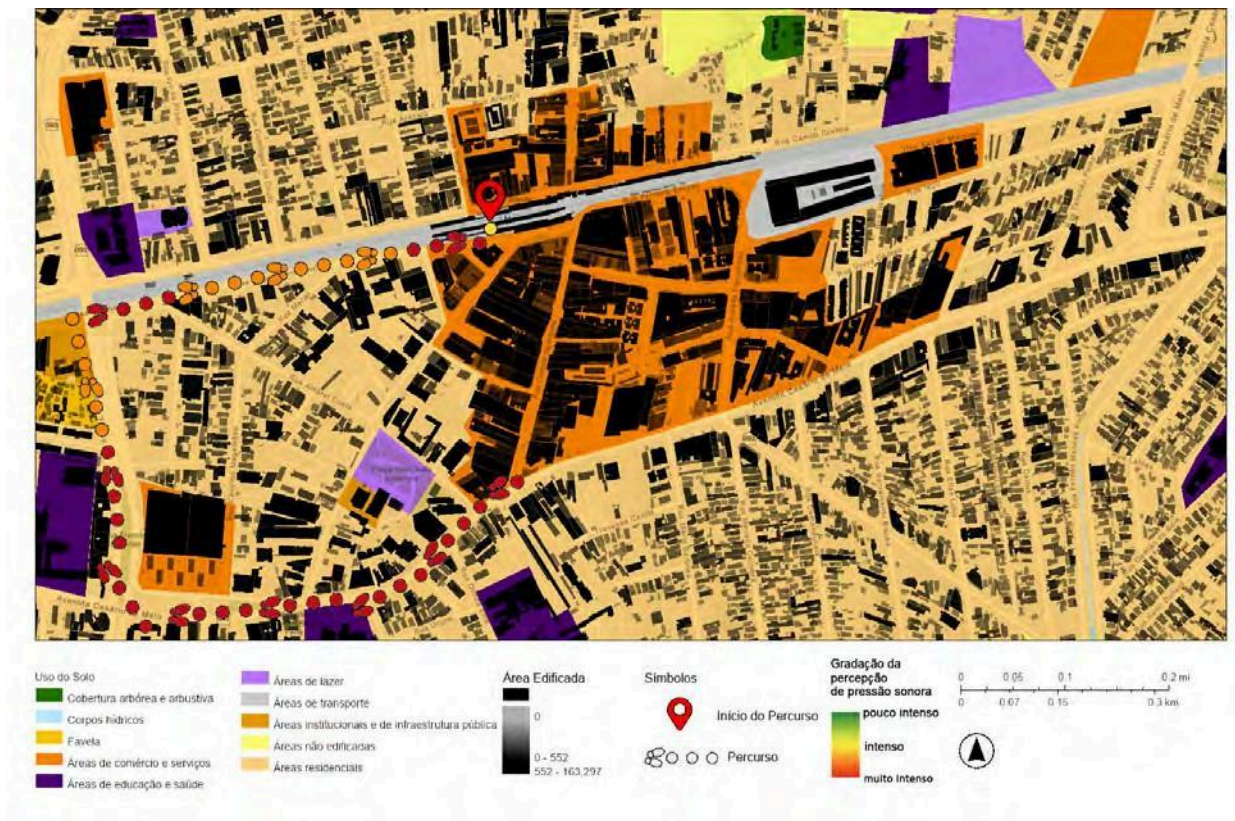


Figura 80: Mapa de Percepção do Passeio Sonoro 6 - Campo Grande 3. Base: Uso do solo sobreposto ao mapa Figura x Fundo dos arredores do Centro de Campo Grande.

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - modificado pela autora, 2025.

Do ponto de partida, da passarela oeste se escuta do alto o trânsito, principalmente de ônibus, da Rua Engenheiro Trindade, na passarela, em si, só se percebe o som dos pedestres (Ver Cartão Sonoro 6.1)(Figura 81). A saída da passarela na Rua Engenheiro Trindade é marcada pelas três pistas para carros e uma tímida calçada à beira do muro da linha do trem. Esse lado da via contrasta com o outro lado, que tem calçadas generosas e é ocupado por lojas em edifícios de até 3 pavimentos. Na descida da passarela, existe um movimentado ponto de ônibus que, com a calçada de menos de 2m (Figura 82), o som dos motores dos ônibus e dos carros que passam na pista é percebido intensamente na fila de embarque e desembarque dos passageiros (Ver Cartão Sonoro 6.2).

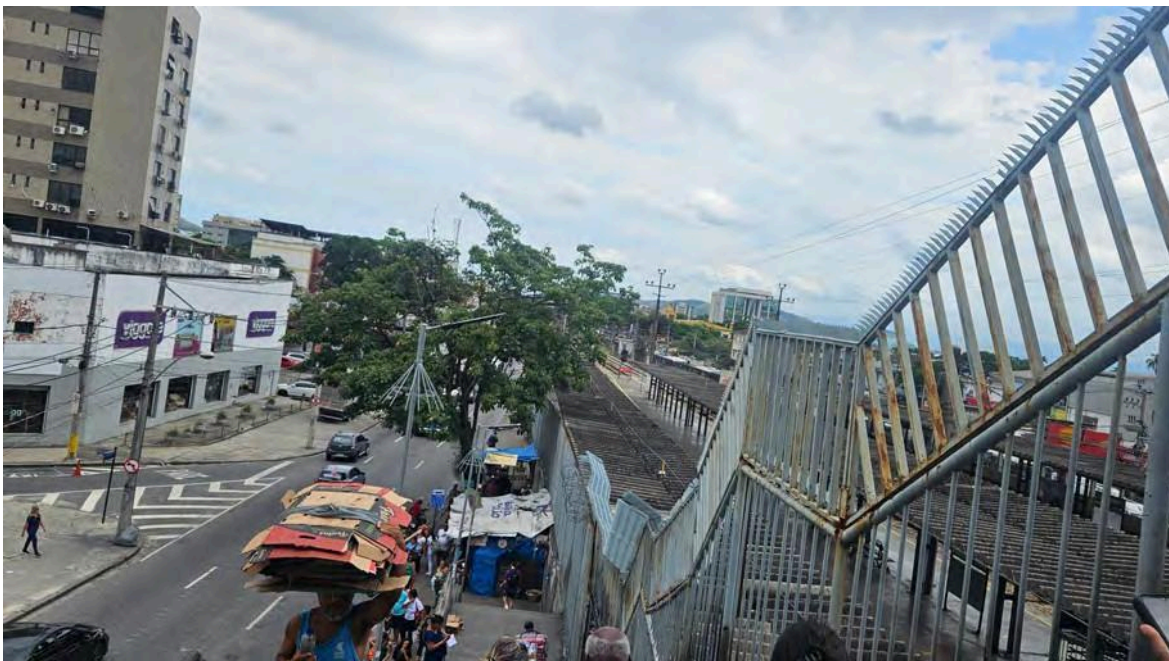


Figura 81: Foto passarela Oeste sobre estação de trem de Campo Grande - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2025.



Figura 82: Foto ponto de ônibus da Rua Engenheiro Trindade - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2025.

Ao seguir por esta rua, o ponto formal de ônibus dá lugar ao transporte alternativo de vans, que anunciam suas paradas e as vagas dos veículos, seja por auto-falantes, seja por meio dos gritos dos cobradores às portas dos veículos, além do som dos carros em velocidade e das conversas dos passageiros em espera (Ver Cartão Sonoro 6.3). Ao sair da mancha comercial, nesta mesma rua, o fluxo de pedestres quase se extingue (Figura 83). A paisagem sonora é ainda marcada pelos veículos em velocidade, buzinas e alarmes (Ver Cartão Sonoro 6.4).

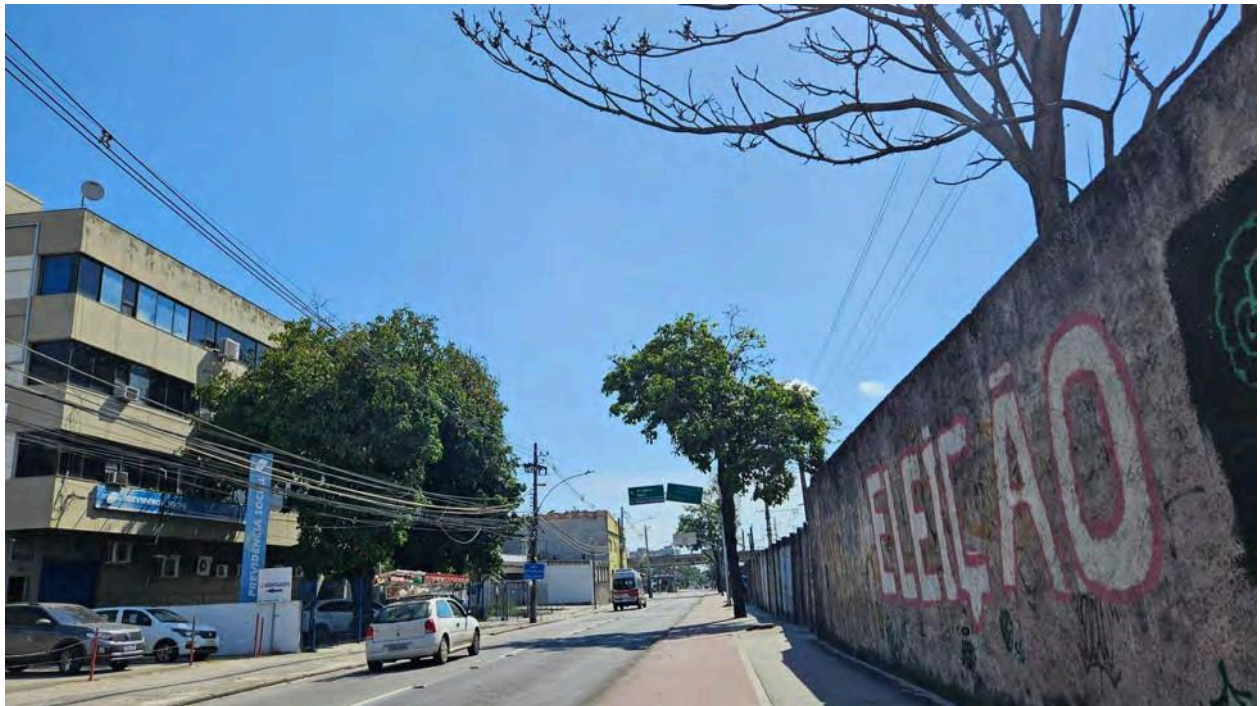


Figura 83: Foto Rua Engenheiro Trindade, fora da mancha de uso de comércio de serviços - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2025.

Ao se aproximar do Viaduto Prefeito Alim Pedro, a cobertura do viaduto abriga uma sede da COMLURB e uma estação de BRT (Figura 84). O fundo sonoro dos automóveis e sirenes permanece, mas a presença das pessoas motivadas pelos equipamentos gera mais uma camada na paisagem sonora com as conversas dos presentes (Ver Cartão Sonoro 6.5). Na Av. Maria Tereza tem uma Delegacia nas intermediações, as edificações têm uma boa distância da cobertura do viaduto com calçadas largas e o fluxo de carros é moderado (Ver Cartão Sonoro 6.6).



Figura 84: Foto Viaduto Prefeito Alim Pedro - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2025.

No encontro da Av. Maria Tereza com a descida do viaduto, o cenário repete por um longo percurso de calçadas largas, ladeadas por 6 faixas de carros, com lojas no térreo de edifícios de até 6 pavimentos (Ver Cartão Sonoro 6.7)(Figura 85).

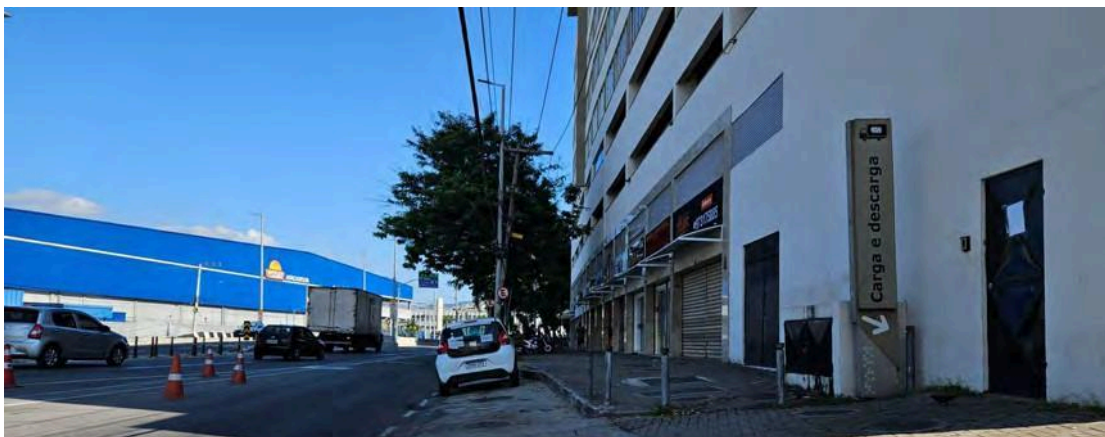


Figura 85: Foto Av. Maria Tereza após a descida do Viaduto Prefeito Alim Pedro - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2025.

A Av. Maria Tereza se encontra então com a Av. Cesário de Melo, que tem três pistas para carros, calçadas largas e boa arborização. Alguns trechos da Avenida são ocupados por lojas

pontuais e edifícios de até três pavimentos (Figura 86). Até que a avenida se aproxima da centralidade comercial e a paisagem rodoviária é misturada a anúncios pontuais ou ouvidos à distância, à medida que me aproximo do Calçadão (Ver Cartão Sonoro 6.8).



Figura 86: Foto Av. Cesário de Melo - Campo Grande, RJ.

Fonte: autora, 2025.

CAPÍTULO 6: PAISAGENS SONORAS FERROVIÁRIAS



Em seguida aos passeios sonoros, me dediquei ao registro e análise das percepções sonoras, associadas aos tipos formais e às apropriações do espaço urbano, que geram formas/efeitos sonoros reveladores da cultura dos lugares. Essas formas sonoras podem compreender um ou mais efeitos sonoros já delineados e, que associadas com outras percepções, são capazes de compor a atmosfera sonora testemunhada pela escutadora-pesquisadora que experienciou essas centralidades.

6.1 Formas sonoras das centralidades ferroviárias

Como explicitado no Capítulo 2, para melhor exploração dos recortes decidi identificar tipologias formais de espaços de uso público que caracterizassem as paisagens das centralidades ferroviárias em questão, que foram identificadas no capítulo 4. Como resultado dessa identificação, e usando estes elementos como princípio da exploração que fiz em campo, classifiquei as paisagens correlacionadas com estes elementos formais, que foram: [1] Calçadas Vibrantes; [2] Esquinas Soantes; [3] Nós sonoros; [4] Escapes Sonoros; [5] Vias Modais; e [6] Baixios.

6.1.1 Calçadas Vibrantes

Os Calçados suburbanos se caracterizam pela “algazarra”, podendo ser melhor identificados com os efeitos sonoros da **acoplagem** e do **burburinho**. Atribuo a eles o adjetivo de “vibrantes” pelo grau de energia e dinamismo urbanos que concentram, mas também, em comparação ao termo “vibrato” que, teoria musical, consiste na variação rápida e controlada da altura de uma nota. Identifico na “algazarra” um controle pactuado, onde certas notas têm o poder de se destacarem mais do que outras nas inúmeras camadas sonoras que se sobrepõem na paisagem.

Mesmo semelhantes em suas “vibrações”, os calçadões preservam singularidades em função de suas formas urbanas diferenciadas que proporcionam experiências sonoras distintas, apesar de terem tipos edificados e usos muito similares.

O Calçadão de Campo Grande apresenta uma distância aproximada de 12m entre as edificações que delimitam um espaço acústico constituído por um grande volume “livre” se comparado com o Calçadão de Madureira. Assim, este volume de espaço livre permite uma melhor “dispersão” do som, melhorando a percepção diferenciada das diferentes camadas sonoras que se sobrepõem. Sendo assim, essa melhor “dispersão” minimiza o incômodo da experiência cacofônica e dissonante (Figura 87). Neste caso a acoplagem predomina sobre o burburinho em momentos que a largura do Calçadão de Campo Grande se amplia (próximo ao mercado São Brás), já o burburinho predomina sobre a acoplagem nos momentos de estreitamento do mesmo (mais próximo das extremidades).

No Calçadão de Madureira este volume “livre” é menor, pois as edificações distam cerca de 7m. Logo, a experiência cacofônica e dissonante se aproxima do efeito do **burburinho** (as camadas sonoras perdem a sua legibilidade e se misturam) e não de modo acoplado (onde cada uma guarda sua “identidade”), ou seja, as camadas sonoras se tornam “misturadas” e indissociáveis. Em alguns trechos, mais amplos ou com menor presença de eventos sonoros diversos é possível identificar melhor o efeito da acoplagem (Figura 87).

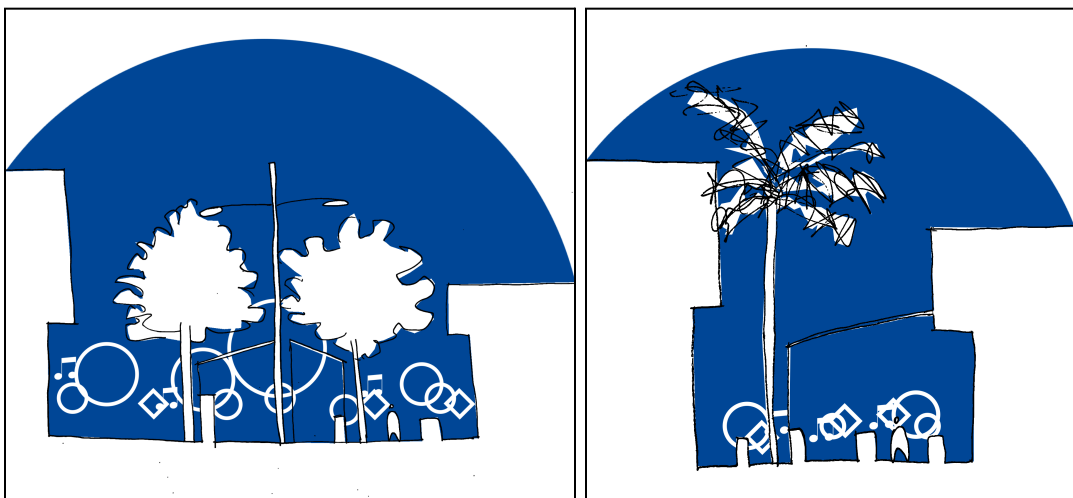


Figura 87: Cortes Sonoros comparando os calçadões de Campo Grande e Madureira.

Fonte: autora, 2025.

Em ambos os calçadões é o efeito da **atração** que mais ganha destaque por meio dos pregões que, com a intenção de atrair os transeuntes, se tornam a principal fonte sonora nos “calçadões vibrantes”. Caixas de som, locutores e panfleteiros se posicionam estrategicamente logo em frente às lojas, ampliando o alcance de venda para fora de seus limites físicos. São a principal estratégia usada também pelos vendedores ambulantes. Os pregões e suas ofertas podem passar despercebidos pelo transeunte onde predomina o efeito de burburinho, até que uma oferta específica de seu interesse altere sua atenção quanto ao som, produzindo o efeito desejado - **atração**.

Os pregões são de vários tipos, podendo destacar, principalmente:

- (1) pregão acústico - vendedor grita o seu produto ou chama/conversa com o possível comprador apenas com o uso da voz ([Cartão 1.5](#) - Profusão de camelôs na esquina do Calçadão).
- (2) pregão amplificado - anunciante/vendedor anuncia o produto com o uso de alto-falantes (pastel em campo grande) ([Cartão 1.4](#) - Calçadão de Campo Grande)

- (3) pregão musical - a música tocada em caixas de som de diferentes potências é o atrativo sem que haja o anúncio específico de um produto ([Cartão 1.6](#) - loja tocando *All I want for christmas is you*);
- (4) pregão ritmado - anunciante/vendedor objetivo cria uma versão musical, um ritmo, para anunciar o seu produto de modo acústico ou amplificado. ([Cartão 3.4](#) - Salgado e Guaravita é só cinco reais - Madureira)
- (5) pregão volante - pregão amplificado feito por um carro que circula nas ruas. ([Cartão 3.7](#) - Rei dos Quadros - Madureira)

6.1.2 Esquinas Soantes

Esquinas são formas urbanas estratégicas para a localização de pregões, onde eles podem ser escutados em mais de uma direção, tendo as ruas como caminhos de propagação sonora. Nas esquinas dos calçadões há uma grande concentração de pregões, pois este posicionamento permite que o anúncio repercuta pelos distintos corredores de ruas, chegando assim em mais consumidores em potencial, sendo o efeito sonoro de **nicho**, em si ([cartão 4.11](#)) (Figura 88).

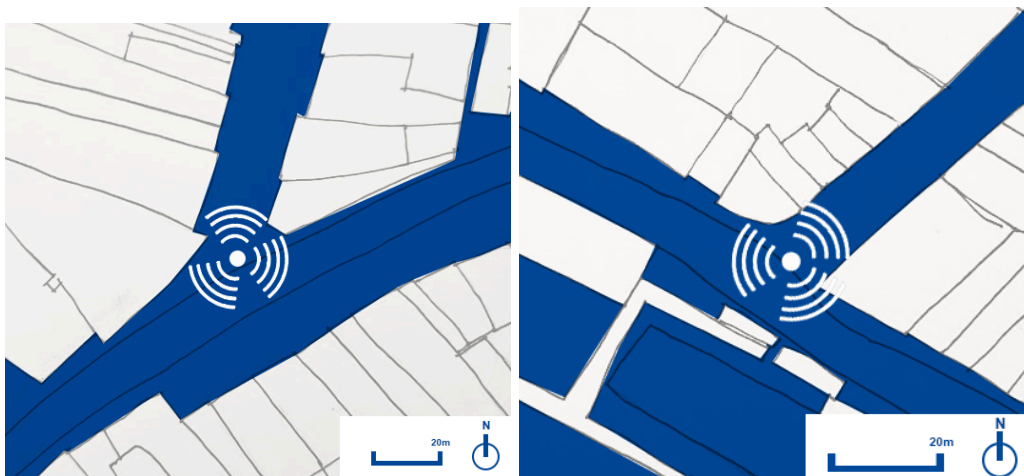


Figura 88: Mapas Sonoros comparando as Esquinas Soantes de Campo Grande e Madureira, respectivamente.

Fonte: autora, 2025.

Cabe a flexibilidade de posicionamento e o uso do espaço para melhor propagação do som dos

“camelôs”. A presença comercial formal das lojas atrai a presença do comércio paralelo e informal. O mais comum é que essas barracas dos ambulantes se localizem em corredores centrais no caso dos calçadões, ou entre as vias automotivas e a calçada. Mas aqueles que usam da criatividade do anúncio como atrativo principal costumam localizar-se em esquinas, em especial, nas dos calçadões ([cartão 3.3](#)).

6.1.3 Nós Sonoros

Estabeleço aqui um paralelo com o elemento formal estruturante de Lynch o - Nó ou Ponto Nodal.

Os pontos nodais são pontos, lugares estratégicos, de uma cidade através dos quais o observador pode encontrar, são os focos intensivos para os quais ou a partir dos quais ele se locomove. Podem ser basicamente junções, locais de interrupção do transporte, um entrecruzamento ou uma convergência de vias, momentos de passagem de uma estrutura para outra. Ou podem ser meras concentrações que adquirem importância por serem a condensação de algum uso ou de alguma característica física, como um ponto de encontro numa esquina ou uma praça fechada. Alguns desses pontos nodais de concentrações são o foco e a síntese de um bairro, sobre o qual sua influência se irradia e do qual são um símbolo. (LYNCH, 1999, p.52 e 53)

Deste modo, similar a esta definição o efeito de **sinédoque** se define como a escuta seletiva e atenta que pode representar em seu recorte o todo do contexto sonoro, isto é, um lugar onde a escuta pode melhor “simbolizar” o todo sonoro; um ponto no espaço que por uma vantagem formal é capaz de promover o encontro de diversas paisagens sonoras. Sendo assim, um “nó sonoro”.

Essa conformação de som e forma estão fortemente alinhados nas passarelas e seus encontros/chegadas com as vias das centralidades ferroviárias aqui em questão. As passarelas são inerentes à realidade ferroviária carioca, pontos de referência e essenciais para a travessia da linha férrea. Por se tratarem de passagens aéreas permitem a percepção da “sonoridade total” do ambiente abaixo (Figura 89).

É o encontro das passarelas com as vias um ponto nodal vital dessas centralidades, onde se

acumulam os sons de todos os modais - trem, veículos e pedestres - e onde se localizam os ambulantes e seus pregões, por ser a passagem de maior fluxo de pessoas. São os nós sonoros que melhor representam as centralidades ferroviárias de Campo Grande e Madureira: o encontro da Avenida Edgar Romero, com a Passarela e a Estrada do Portela ou o encontro da passarela com a Praça Dr. Raul Boaventura. Essas regiões permitem o encontro de contextos sonoros distintos se tornando bons “resumos” das duas Paisagens Sonoras.

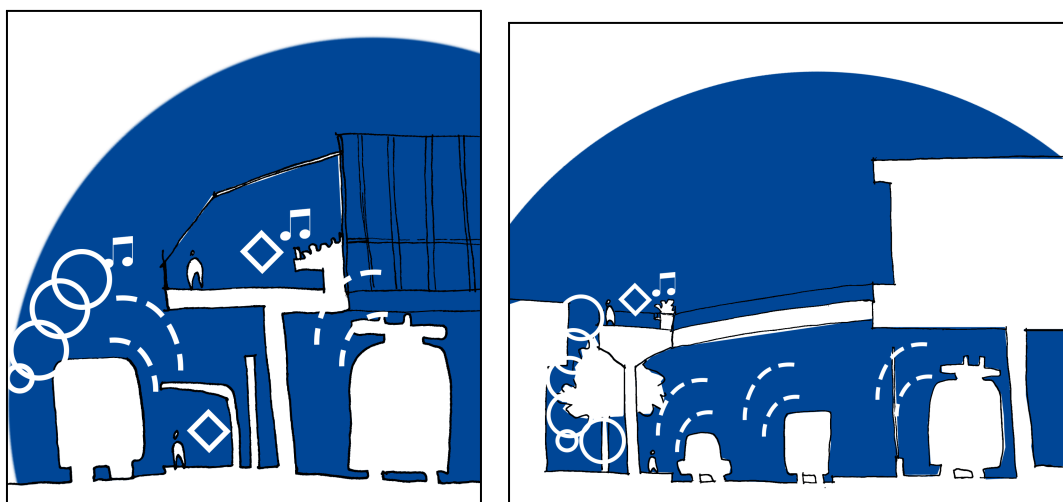


Figura 89: Cortes Sonoros comparando as passarelas Campo Grande e Madureira.

Fonte: autora, 2025.

6.1.4 Escapes Sonoros

Esse tipo de espaço acústico está ligado à maior ou menor percepção de eventos e, consequentemente, de efeitos sonoros em áreas perpendiculares ou adjacentes aos calçadões vibrantes. Estes espaços acústicos estão ligados aos efeitos de **difração** e **decaimento**, que expressam a deformação da onda sonora (difração) a diminuição da intensidade da pressão sonora (decaimento) de acordo com a mudança do contexto formal. Através destes efeitos é possível perceber que a forma urbana também afeta na maior ou menor presença de eventos sonoros.

No contexto das centralidades ferroviárias de Campo Grande e Madureira, estes “escapes” são

literalmente como fugas da algazarra encontrada nos calçadões. Tipos formais como as galerias, becos e ruas secundárias que perpendiculares aos calçadões, ligam a efervescência destes às bordas mais calmas.

Além do fato de serem perpendiculares ao compasso sonoro dos calçadões, a característica formal de maior impacto neste efeito é a criação de “corredores”. Ou seja, as galerias fechadas e o estreitamento das becos e vias secundárias causam um enclausuramento dessas regiões, causando uma ruptura da propagação do som de alta frequência nos calçadões, criando nova atmosfera sonora, uma sensação de “dentro e fora” por mais que, no caso das ruas secundárias, ainda se esteja no espaço livre. Há, nas extremidades desses contextos formais, uma amostra distorcida (**difração**) dos eventos sonoros externos de suas extremidades. Ao percorrer por essas tipologias, de uma ponta a outra, é possível testemunhar o **decaimento** dos eventos sonoros dos calçadões (Figura 90).

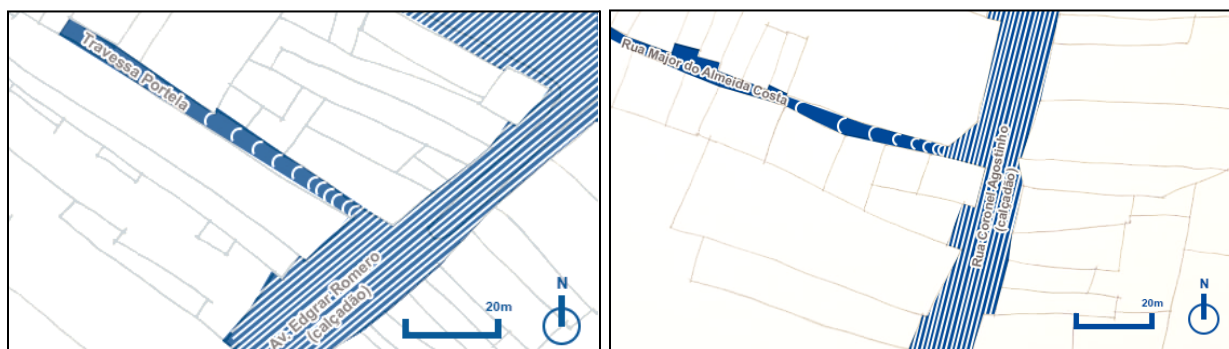


Figura 90: Mapas Sonoros Comparando Escapes Sonoros de Madureira e Campo Grande.

Fonte: autora, 2025.

De maneira parecida, em Campo Grande, o túnel para pessoas pode ser enquadrado como uma espécie de escape sonoro que liga os dois lados do Calçadão. Por se tratar de um túnel, pela física, a existência de uma ressonância é inevitável caso haja a emissão de som. Por tanto, há uma evitação da emanção de sons nesse trecho, ocorrendo um **decaimento** dos eventos sonoros. As rumorosas lojinhas de venda de capinhas do lado de fora, aqui são silenciosas, e ocorrem apenas diálogos entre os lojistas e fregueses. Nessas regiões se experiencia uma amostra do que seria a atmosfera comercial se a mesma fosse silenciosa. Em suas extremidades

também se testemunha uma difração da vida sonora externa.

6.1.5 Vias burburosas

Nos recortes de estudo, em vias de trânsito rápido (no caso de carros, motos e vans) e de faixas de circulação exclusivas (trens e BRT) destaca-se a velocidade e a sensação de insegurança relacionada ao efeito de **crescendo** e **decrecendo** dos transportes. A correlação da forma com este efeito está na presença ou não de anteparos e a largura das calçadas que interferem na correlação entre o pedestre e o veículo.

Bons exemplos destes espaços acústicos nas centralidades ferroviárias é a separação entre a linha férrea e a calçada imediata a ela. Em Madureira essa separação se dá por gradil, já em Campo Grande essa separação é tanto por desnível (o trem passa em cota mais alta) em alguns trechos e na existência de muro de placa de concreto. Em Madureira a presença do trem, quando este passa, é muito mais notável. Essa presença é marcada pela sensação de alerta que o som da locomotiva promove aos transeuntes de Madureira, o que não ocorre em Campo Grande (Figura 91).

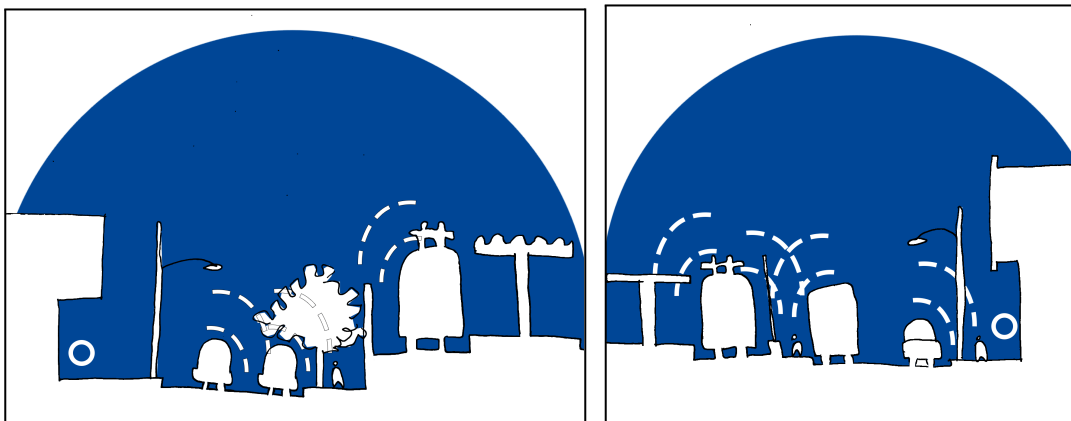


Figura 91: Corte Sonoro nas Vias Modais entre Campo Grande e Madureira.

Fonte: autora, 2025.

Além da linha férrea, a presença do trânsito dos automóveis por sua frequência constante (diferente da periodicidade do trem) caracteriza um tipo de **burburinho** associado aos efeitos de crescimento e decrescendo, principalmente em Madureira. A Estrada do Portela corta quase

que em uma diagonal o recorte explorado. Sendo uma via de alto fluxo, com a presença de veículos de pequeno, médio e grande portes. O fluxo é tão intenso que cria-se um burburinho, onde o evento sonoro que começa a ser involuntariamente ignorado, mas cognitivamente permanece sendo interpretado.

Esse efeito de burburinho em questão pode ser melhor constatado na revista e escuta das gravações e, por conta dessa constatação, que foi feita a medição comparativa em pontos específicos das centralidades ferroviárias. Com essa comparação de pressão sonora associada com as gravações dos passeios anteriores, pode-se compreender que a presença do burburinho constante dos carros cria uma espaço acústico *a priori*, onde há uma pressão sonora que beira o incômodo.

Essa primeira camada da atmosfera sonora inibe a acoplagem de outros eventos sonoros, ou seja, nas calçadas limítrofes à estrada do Portela em Madureira (e em contextos parecidos em Campo Grande) os Eventos Sonoros do comércio ocorrem de maneira pontual, por mais que o uso esteja ligado a manifestações sonoras de anúncios. A acoplagem dos anúncios acontece apenas em eventos pontuais, evitando assim acrescentar mais camadas sonoras que pudessem ultrapassar o limite do conforto de pressão sonora. Essas ocorrências apontam para uma **autorregulação sonora** que, voluntariamente ou involuntariamente, visa um melhor conforto acústico.

6.1.6 Baixios Reverberantes

Os “baixios” se caracterizam pelas áreas abaixo de estruturas de cobertura na esfera urbana, muito ligados à presença dos viadutos, causando “sombras” que, em seus inúmeros significados atribuídos, modificam a paisagem e a atmosfera urbanas.

Entretanto, a definição desses espaços extrapola a questão formal e aborda também questões de sentido e significado. São produzidos, geralmente, não como finalidade, mas como consequência da lógica rodoviarista mencionada, correspondendo, portanto, ao plano de fundo das intervenções urbanísticas, aos espaços da escala local que não foram considerados e “sobraram” das

Em Madureira, o principal baixio é o espaço sob o elevado, onde no horário comercial pode-se constatar uma diminuição dos pregões nessas espaços reverberantes, mas que voltam a ocorrer logo que a presença da cobertura do viaduto cessa. Talvez haja uma percepção dos vendedores ambulantes que a competição sonora com o tráfego veicular ao invés de atrair os clientes acabam por maximizar um desconforto sonoro pelo efeito da **reverberação** e, também, de possíveis ressonâncias. Já aos sábados à noite, nesse mesmo lugar se constata um outro uso, a apropriação dessa área sob o viaduto é feita pelo famoso baile do viaduto de Madureira. Nesse contexto, a reverberação colabora para a criação do espaço acústico, “amplificando” a experiência sonora, em um horário em que há a redução do fluxo veicular.

Em Campo Grande esses baixios se caracterizam pelos espaços sob as marquises das lojas ao lado norte da Estação de Campo Grande, onde há uma cobertura de laje que cobre toda a calçada para proteção dos pontos de ônibus . Mas também o baixio do viaduto que, apesar de se afastar da mancha de uso comercial, tem equipamentos urbanos importantes como a Delegacia e uma estação de BRT).

Como vimos, esta atração pode ser pausada em determinados contextos formais para evitar o incômodo de **eco, reverberação e burburinho** (Figura 92). No entanto, quando associados com espaços acústicos menos enclausurados, como é o caso dos calçadões, eventos sonoros deste tipo se apropriam do espaço urbano sem cerimônia.

No campo esse contraste, entre o desejo e a repulsa a este efeito dependendo do contexto de uso, fica evidente quando comparamos os distintos momentos do dia das centralidades ferroviárias. As localidades que durante o dia, nos dias de semana se deparam com as atividades de comercial e serviço, e nos finais de semana, como também, no período da noite são ocupados pelo lazer.

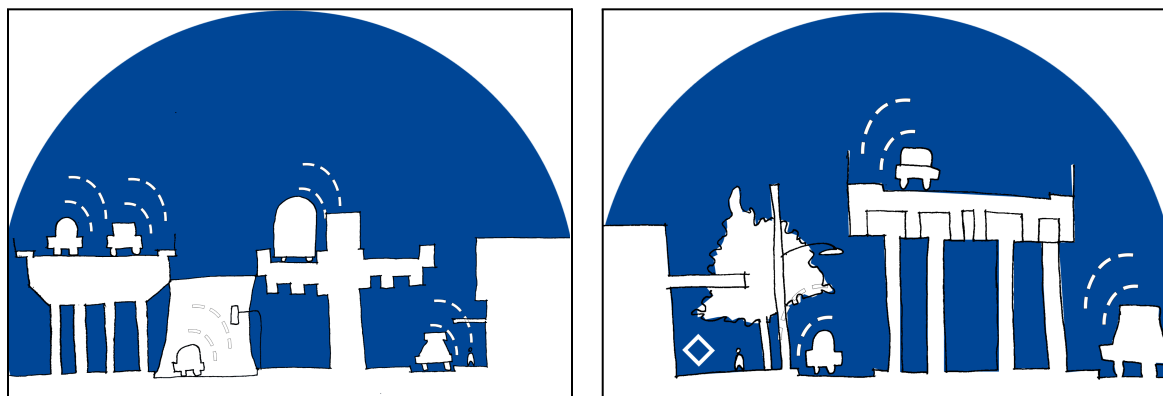


Figura 92: Cortes Sonoros de baixios: à esquerda o Viaduto e Marquises de Madureira e, à direita Viaduto e Marquises em Campo Grande.

Fonte: autora, 2025.

6.1.7 Síntese comparada das formas sonoras

Através da constatação dessas Formas Sonoras das centralidades ferroviárias cariocas é possível identificar uma tipologia de apropriação sonora do espaço, ou seja, a criação de um espaço acústico indissociável do espaço formal estabelecido nessas localidades. Há uma correlação entre esses espaços acústicos e uma semelhança formal na correlação entre eles.

Os **calçadões vibrantes** ocorrem no eixo norte-sul, de maneira perpendicular às estações de trem. Quando esses calçadões se encontram com a linha férrea, o fluxo de pedestres não é interrompido, mas muda de natureza passando por túneis e passarelas acontecendo os **nós sonoros** onde paisagens se encontram, sobrepõem e se dissipam (Figuras 93 e 94) (Tabela 1).

Além dos nós, que ocorrem no encontro do fluxo com a linha férrea ocorrendo “por cima” ou “por baixo”, também existem as **esquinas soantes** que acontecem na concorrência de fluxos no mesmo nível. Esses pontos de encontro são apropriados como localização estratégica privilegiada para o anúncio e venda dos ambulantes. Sejam barraquinhas de comida, bebida ou de produtos diversos, os vendedores utilizam dos corredores de ruas para a maior propagação dos seus anúncios (Figuras 93 e 94) (Tabela 1).

Também ligados aos calçadões estão os **escapes sonoros**, sejam de maneira perpendicular ou paralela a estes, caracterizam algumas das bordas da região de comércio e serviços. Estas bordas, quando em vias secundárias, são sinônimo de uma suavização na percepção da pressão sonora, em contraste com a vibração constante dos calçadões (Figuras 93, 94)(Tabela 1).

Em antítese a estas formas sonoras, está outra borda característica das centralidades ferroviárias em questão: as **vias burburosas**. Essa forma acústica é caracterizada também pela borda do uso comercial, mas associado à presença de avenidas e ruas principais de circulação, que ligam as centralidades aos demais bairros da cidade. Em consonância com essas regiões estão os **baixios reverberantes** que marcam o encontro destas vias com a linha férrea. Essas regiões de sombra provocam mais uma mudança na apropriação do espaço urbano, criando uma mudança na paisagem sonora encontrada a partir da mudança da interação do som com uma cobertura (Figuras 93 e 94)(Tabela 1).

TABELA 1 : Síntese Formas Sonoras

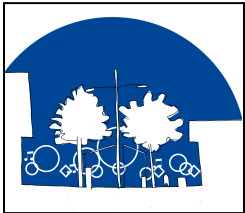
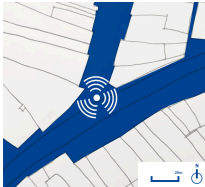
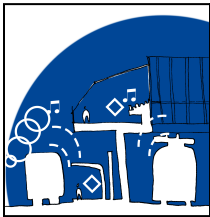
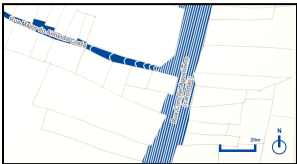
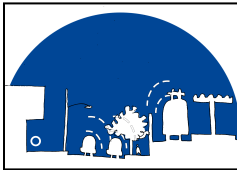
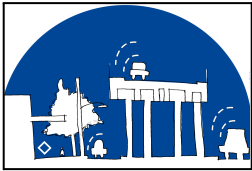
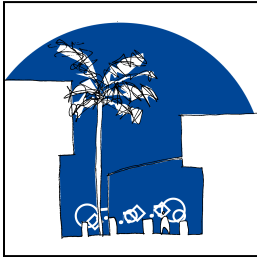
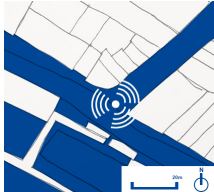
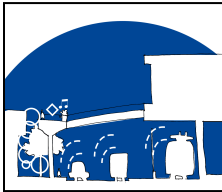
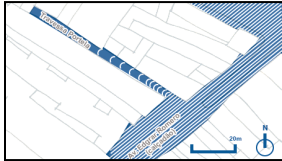
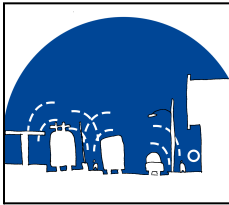
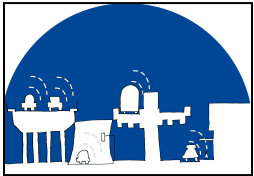
	Calçadões Vibrantes	Esquinas Soantes	Nós Sonoros	Escapes Sonoros	Vias Burburossas	Baixios Reverberantes
Efeitos Sonoros	acoplagem e burburinho	nicho	sinédoque	difração e decaimento	crescendo e decrescendo	eco, reverberação e burburinho
Cartões Sonoros	1.5 1.6 3.4 3.7	3.3 4.11	1.5 2.5	1.10 3.6 3.8	5.7 3.11	5.3 6.7
Representação Gráfica Campo Grande						
Representação Gráfica Madureira						

Tabela 1: Tabela síntese de Formas Sonoras.

Fonte: a autora, 2025.



Figura 93: Mapa de formas sonoras - Madureira. Base: Uso do solo sobreposto ao Mapa Figura x Fundo dos arredores do Centro de Madureira.

Fonte: a autora, 2025.



Figura 94: Mapa de formas sonoras - Madureira. Base: Uso do solo sobreposto ao Mapa Figura x Fundo dos arredores do Centro de Madureira.

Fonte: autora, 2025.

6.2 Atmosferas sonoras das centralidades ferroviárias

Neste item busco demonstrar que para além das formas sonoras comuns identificadas em cada uma das centralidades ferroviárias, estas formas se diferenciam em seus conteúdos, criando atmosferas sonoras específicas, variando entre os territórios ou, por sua efemeridade, entre períodos temporais. O entendimento dessas atmosferas resultam, em grande parte, da interpretação e significados atribuídos pela escutadora-pesquisadora, por meio de sua percepção cultural associada aos estudos das paisagens sonoras. Ou seja, não apesar de suas particularidades, mas por meio delas, há um todo compartilhado que configura *caráter* às centralidades de Campo Grande e Madureira.

A similaridade de fontes sonoras, apropriações, funções e formas urbanas encontradas nos recortes delimitam e caracterizam a região das centralidades em oposição com o seu entorno residencial. Mas também estabelece um estreitamento entre ambas as regiões que têm mais similaridades sonoras entre si, do que com seus entornos imediatos.

Acredito que por conta das similaridades das apropriações e do histórico de estabelecimento das centralidades ferroviárias suburbanas, exista a sensação de “*déjà vu*” ou até mesmo identificação e topofilia (TUAN, 1980) compartilhada entre os lugares urbanos explorados. Assim como apontaram Auoyad e Torgue:

“Uma única cidade também pode apresentar muitos ambientes sonoros coexistentes de diferentes origens históricas. Neste sentido, o espaço é também uma organização de **anamnese** potencial, através da sua faculdade de manter a presença de diferentes épocas” (Augoyard e Torgue, 2005, p.25).

Ou seja, as similaridades formais apontadas no Capítulo 4 associadas com o histórico de formação similar e paralelo das regiões suburbanas e de seus centros (Capítulo 2), criam uma cultura que, refletida pela repetições de padrões, geram em seus habitantes a sensação de pertencimento mesmo fora de seu território de origem, a topofilia. No caso dos sons essas repetições estão marcadas na entonação na divulgação das ofertas, as frases utilizadas, padrão

de anúncio das paradas de vans... É partindo dessa **imitação** que a topofilia ocorre.

Através desta imitação e repetição de signos identifiço, também, uma característica cultural nas centralidades ferroviárias: os eventos sonoros que caracterizam determinados períodos do ano, criando-se uma atmosfera efêmera associada às épocas festivas (Figura 95). No caso da pesquisa, os passeios sonoros aconteceram entre dezembro de 2024 e fevereiro de 2025. Este período e tempo coincidiu com período de festas do calendário cristão (adotado no Brasil) como o Natal ([Ver cartões 1.6; 1.8; 1.11](#)) e o Carnaval ([cartão 2.5](#)).



Figura 95: Loja em Campo Grande enfeitada para o Natal

Fonte: autora, 2025.

Em localidades onde se tocavam músicas corriqueiras, os eventos sonoros passam a ter caráter temático. Em dezembro a loja de bicicletas “descolada” toca um remix de *All I Want For Christmas Is You* e o papai Noel chega ao Calçadão de Campo Grande ([cartões 1.6 e 1.11](#)); Em

fevereiro, em meio a decoração de máscaras e serpentinas (Figura 96), a loja de jeans popular entre os “funkeiros” toca marchinhas e a Escola de Samba Império Serrano coloca caixas de som com samba na beira da rua ([cartão 2.5](#)).



Figura 96: Foto saída do túnel para pessoas em Campo Grande com a venda de fantasias para o carnaval

Fonte: autora, 2025.

A presença deste efeito sonoro que chamo aqui de **sazonalidade** está muito ligado ao efeito sonoro da **anamnese**. Existe o apelo pela a evocação de uma memória afetiva, muito associada a sedução do consumo, mas que também corrobora (em um contexto maior) para a criação de uma atmosfera que remete à cultura popular dessas centralidades ferroviárias cariocas (Figura 97).



Figura 97: Esquina da Av. Edgar Romero com a Estada do Portela enfeitada para o carnaval.

Fonte: autora, 2025.

Além da demarcação temporal, a cultura das centralidades ferroviárias também está correlacionada com a demarcação espacial através de reafirmações sonoras. Na Cidade do Rio de Janeiro é comum uma **regionalidade** altamente ligada ao bairro onde se vive ou nasceu. Afirmções como “Sou cria de Realengo”; “Sou nascido e criado em Madureira”; “Sou de Big Field” (como é carinhosamente chamado o Bairro Campo Grande) estão embutidas nas representações e afirmações cariocas. A atmosfera dos bairros é construída pelas ações de seus moradores no lugar, e os sons participam intensamente desse processo.

Os sons participam dessa construção de atmosfera em incontáveis músicas, nos anúncios vocativos de “Madureira” e “Campo Grande” entoando pelas ruas que são vistas como uma dose concentrada identitária de tudo aquilo que compõe os bairros ([cartão 3.3](#)).

Além de afirmações a partir do topônimo dos lugares, há também uma variabilidade sonora mais sutil ligada à música. Foi interessante constatar a diversidade musical em ambas as

centralidades, mas, também, constatei que certos estilos se destacam, o pop-funk em Campo Grande ([cartão 1.6 e 1.8](#)) e o samba em Madureira ([cartão 2.5](#)) , sejam tocados por lojas com o fim de atrair os clientes, sejam em caixinhas de som de ambulantes que buscam se entreter, a cultura musical da periferia suburbana fica bem clara nos passeios sonoros. É possível atribuir este fato à própria trajetória de cada bairro. Como relatado no capítulo 4, o estabelecimento da cultura urbana do bairro de Madureira está muito ligada ao carnaval, seja nas ruas ou através de suas escolas de samba. A presença do samba e do funk refletem a reafirmação e reivindicação do espaço urbano através da ocupação do mesmo com músicas que tem como temática a cultura negra de periferia (OLIVEIRA, 2024).

“São nesses territórios conhecidos como subúrbios, carregados de produções e dinâmicas culturais e identitárias, que surgiram os bailes (funk), os personagens e as equipes de som da Black Rio. Nesses espaços, a representação do território é constituída juntamente com a paisagem sonora, criando uma dinâmica urbana diversa e plural (...) As representações e as práticas culturais serviram como reação às vivências urbanas que a juventude negra e moradora das áreas periféricas da cidade presenciavam. Nesse contexto, a representação cultural desenvolveu um papel importante, sendo capaz de ressignificar a forma como os atores urbanos percebiam o território que faziam parte, pautando sua vivência urbana para além do trabalho e da exclusão socioeconômica e espacial.” (OLIVEIRA, 2024)

A atmosfera sonora dessas centralidades ferroviárias cariocas, portanto, vai além do burburinho dos anúncios comerciais. Há nestas manifestações camadas fenomenológicas que remetem à história e origem dos bairros; camadas que entoam sobre a cultura musical; camadas sobre a reafirmação de território. Remetem ao sentimento de unidade e pertencimento afetivo dos habitantes com esses lugares suburbanos.

Considerações finais



Por meio deste trabalho demonstro, então, que a ideia geradora da pesquisa, apresentada no Capítulo 2, se encontra na realidade cotidiana daquilo que chamei de Centralidades ferroviárias dos bairros de Campo Grande e Madureira. Ambos os recortes compartilham de um histórico de formação e estabelecimento urbano similares, ligados à infraestrutura de transportes e ao uso do solo voltado para comércio e serviços. Essas similaridades histórico-geográficas, em conjunto com uma cultura compartilhada por todo o território suburbano carioca, provoca uma atmosfera sonora, também similar, nos bairros de estudo.

Esta atmosfera, revelada por meio de suas formas sonoras, representa tanto o passado quanto o presente do cotidiano partilhado entre os recortes. Essas camadas temporais compõem as paisagens sonoras do subúrbio carioca e representam uma cultura específica.

As formas sonoras apresentadas no Capítulo 6 foram construídas com base na associação dos efeitos sonoros listados e conceituados em um contexto europeu, trazidos e reinterpretados para o contexto das centralidades ferroviárias cariocas. Contudo, elas apontam para a identificação de novos possíveis efeitos sonoros que, talvez, possam ser percebidos em outros lugares.

Como dito, efeitos sonoros podem ser fruto da relação física entre o som e a forma (como subtração, eco, subtração e etc), entre eventos sonoros distintos (acoplagem, burburinho), mas também fruto de relações ligadas à cultura (como anamnese, atração, imitação etc)(Anexo I). Efeitos do primeiro e segundo tipos estão altamente ligados à física relacionada à acústica e, portanto, não houve novidades testemunhadas em campo. Os efeitos que apresento a seguir estão dentro do último tipo, ou seja, são afeitos propostos por mim para melhor descrever os fenômenos testemunhados durante o campo no contexto das centralidades ferroviárias exploradas. Estes efeitos estão ligados à cultura urbana e à atribuição de valor que dá *caráter* aos espaços acústicos estudados, e, portanto, ligados à uma atmosfera sonora que é criada.

Regionalidade

Caracterizado pelo reforço da localização do evento sonoro através do uso de topônimos ou expressões que tendem a reafirmação da região em que o evento sonoro ocorre. Exemplo: os estilos musicais escutados, predominantemente, na experiência urbana que se diferenciam entre os lugares, o samba em madureira e o Funk em Campo Grande.

Sazonalidade

Similar ao efeito de regionalidade, a sazonalidade localiza o evento sonoro, só que ao invés de estar ligada a uma afirmação do espaço traz indícios do período temporal em que o evento acontece. Essa relação com o tempo pode estar ligado a períodos festivos, mas também a períodos do dia, semana ou mês. Exemplo: os pregões que evocam os eventos característicos, como Natal, Carnaval, Volta ms Aulas.

Autorregulação sonora

Se dá pelo controle, consciente ou não, de certos efeitos sonoros que ocorrem pelas apropriações culturais de algumas formas urbanas. A não apropriação pode objetivar a “mitigação” de um desconforto sonoro, ou, a apropriação pode objetivar a “amplificação” de uma experiência sonora. Exemplo: não usar caixas de som em pregões de ambulantes sob marquises e o uso de caixas de som nos bailes de Madureira sob o Elevado.

Acredito ter demonstrado neste trabalho, mais uma vez, a efetividade dos passeios sonoros como método de exploração da paisagem sonora. Colocando este método à prova em um contexto urbano novo. Colaboro, assim, para pesquisas futuras com a adaptação da aplicação do método em cenários urbanos de grande movimento, como é o caso dessas centralidades.

Somando à adaptação do método exploratório, apresento a correlação de distintas representações gráficas para registo e estudo de paisagens sonoras. Além do estudo, adaptação e releitura de mapas e cortes sonoros, apresento também o método dos cartões sonoros como ferramenta que aproxima o leitor do trabalho à experiência sonora relatada.

Contribuo, especialmente, para o registro do cotidiano sonoro suburbano carioca como fonte de reafirmação de uma cultura que historicamente é negligenciada pelo poder público. O estudo de temas marginalizados como a paisagem sonora, os subúrbios e as periferias dão voz a questões urbanas invisibilizadas.

Reforço assim, o conceito de que parte da ideia de que há uma cultura compartilhada entre os espaços suburbanos cariocas que, de maneira única, compõe e caracteriza esse recorte pouco definido da cidade. As centralidades de Campo Grande e Madureira compartilham de culturas sonoras que se constroem a partir de seus históricos de formação urbana similares, e que chegam nos dias atuais como fortes centralidades, vitais no cotidiano frenético dos trabalhadores que deslocam da casa para o trabalho pela rede ferroviária.

Ademais, também exploro o conceito de forma sonora quando atribuo relações indissociáveis entre as forma urbanas e suas apropriações sonoras num contexto cultural que representam aspectos sociais, econômicos e de regulação urbana, buscando registrar as paisagens sonoras para o melhor entendimento das dinâmicas urbanas desses territórios complexos.

Espero que este trabalho possa gerar desdobramentos em nível do contínuo reconhecimento dessas centralidades no estudo das sinfonias das cidades, escutando-se de modo cultural e não apenas como um problema de poluição sonora. Que, assim, este trabalho possa também possa contribuir para os estudos culturais urbanos em geral, dando maior visibilidade e reconhecimento dos valores dos subúrbios carioca.

Referências Bibliográficas

ABREU, Maurício. O Rio de Janeiro no século XIX: Da cidade Colonial à cidade capitalista. In: *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. 4ed. Rio de Janeiro, IPP / IPHAN, 2006. p. 36-69.

ALMADA, Mario. *Rio Cidade: O urbanismo de volta às ruas*. 1ed. Rio de Janeiro, Editora Mauad, 1996.

AUGOYARD, J. F.; TORGUE, H. *A l'ecoute de l'environnement. Répertoire des effets sonores*. Marseille: Parenthèses, 1995.

BÖHME, Gernot. *The Aesthetics of Atmospheres*. 1ed. London, Routledge. 2017

Barata, Paulo Henrique Araujo. *O Sertão vira Calçada: a transformação do rural em urbano em Campo Grande, Rio de Janeiro, ao longo do século XX*. 2019. 257 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2019.

BARATA, Paulo Henrique Araujo. *O meu pé de laranja: a transição rural - urbana na "Terra dos Pomos Dourados" (Campo Grande, Rio de Janeiro) no século XX*. in. XVIII Simpósio Nacional de Geografia Urbana: Uma Agenda de Democratização da Cidade. 2024. Anais, Niterói, 2024. disponível em https://www.sisgeenco.com.br/anais/simpurb/2024/arquivos/GT9_COM_575_787_20240922_210849.pdf acesso em: 22 Mar. 2025

CULLEN, Gordon. *Paisagem Urbana*. Martins Fontes. 1 ed. São Paulo, SP. 1984.

DE SOUZA, Carlos Eduardo. *Campo Grande, Rio de Janeiro: do rural ao urbano*. In: *Reflexões em desenvolvimento territorial: limites, vivências e políticas no oeste metropolitano do Rio de Janeiro*. 1ed. Rio de Janeiro, Mórula editorial, 2020. p.124 - 134.

DEZOUZART, Elizabeth; VAZ, Lilian Fessler; ALBERNAZ, Maria Paula; AIZEN, Mario e PECHMAN, Roberto Moses. *Copacabana - História dos bairros, memória urbana*. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia / Editora Index, 1986.

DUNLOP, Charles J.. *O Rio antigo (Volume II)*. Rio de Janeiro: Cia. Editora e Comercial F. Lemos, 1956.

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. *O Rapto Ideológico da Categoria Subúrbio: O Rio de Janeiro 1858-1945*". (Mestrado) Dissertação em Geografia, PPGG/UFRJ, Rio de Janeiro, 1996.

HALL, Stuart. *Representation: cultural representations and signifying practices* (1997). Londres: Sage Publications, 2003.

ISIDORO, Inês. *O papel do sistema ferroviário na estruturação e configuração do território e da paisagem Abordagens comparativas nas áreas metropolitanas do Rio de Janeiro e Lisboa*. (Doutorado) Tese em ciências e arquitetura, PROARQ/UFRJ, Rio de Janeiro,

2017.

JACQUES, Paola Berenstein. Elogio aos Errantes: a arte de se perder na cidade. em: JEUDY. Henri Pierre, JACQUES. Paola Berenstein. *Corpos e Cenários Urbanos: territórios e políticas culturais*. Bahia, UFBA, 2006. p.117-140.

LAMOUNIER, Alex Assunção; YAMAKI, Humberto. Paisagem ferroviária no Norte do Paraná – uma aplicação metodológica à avaliação do caráter. em: *Territórios e Paisagens Ferroviárias: aspectos morfológicos, identitários e patrimoniais*. Organização: Vera Regina Tângari e Alex Assunção Lamounier. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ-PROARQ, 2019. p.100-119

MACEDO, Silvio Soares. *Quadro do paisagismo no Brasil*. Coleção Quapá. V.1, 1999.

MARTINS, Ronaldo Luiz Mercadão de Madureira: *Caminhos de Comércio*. Rio de Janeiro, Condomínio do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro: Publicação. 2009.

MATTOSO, Rafael. A cultura Urbana nos subúrbios cariocas: uma análise das relações de sociabilidade suburbanas ao longo do século XX. *Anais XVIII ENANPUR*. 2019.

NORBERG-SHULZ, Christian. "O Fenômeno do Lugar". In: NESBITT, Kete. *Uma nova agenda para a arquitetura; uma antologia teórica 1993-2009*, São Paulo, Cosac Naify, 2013. p. 443-461.

_ *Nuevos caminos de la arquitectura. Existencia, espacio y arquitectura*. Barcelona: Blume, 1980.

OLIVEIRA, Gabriella Stephany Pinto. *Funk: representação cultural e demarcação territorial na Cidade do Rio de Janeiro*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura - PROARQ, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.

OLIVEIRA, Juliana Simili de. *Rio de Janeiro, 2017. PAISAGEM SONORA ALÉM DA AUDIÇÃO: representações sonoras urbanas das pessoas surdas*. Tese (Doutorado em Arquitetura) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura - PROARQ, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017.

OLIVEIRA, Vítor. *Morfologia Urbana: Uma introdução ao estudo da forma física das cidades*. 1 Ed. Curitiba, PUCPRES: editora universitária Champagnat, 2022.

Painel regional: Rio de Janeiro e bairros / Observatório Sebrae/RJ. Rio de Janeiro: SEBRAE/RJ, 2015.

PASSOS, Eduardo. KASTRUP, Virginia. ECÓSSIA, Liana da. (ORGS). *Pistas do método da cartografia*. Porto Alegre: Sulina, 2009.

PIMENTEL, Márcia. *Cultura popular e polo comercial em Madureira*. MultiRio. Disponível em: <https://www.multirio.rj.gov.br/index.php/reportagens/465-madureira-vocacao-para-o-samba-e-para-o-comercio>. Acesso em : 24 Mar. 2025.

PRADO, Luiz Alberto. Campo Grande e seu alto potencial para desenvolvimento. MultiRio. Disponível em: <https://www.multirio.rj.gov.br/index.php/reportagens/465-madureira-vocacao-para-o-samba-e-para-o-comercio>. Acesso em : 24 Mar. 2025.

QUEIROZ, Isabela Correia de. Baixios de viaduto e o sistema de espaços livres: uma análise dos espaços residuais do BRT no Rio de Janeiro.. In: ASOCIACIÓN DE ESCUELAS Y FACULTADES PÚBLICAS DE ARQUITECTURA DE AMÉRICA DEL SUR, 2019, Belo Horizonte. Anais eletrônicos, Galoá, 2019. Disponível em: <<https://proceedings.science/arquisur-2019/trabalhos/baixios-de-viaduto-e-o-sistema-de-espacos-livres-uma-analise-dos-espacos-residua?lang=pt-br>> Acesso em: 22 Mar. 2025.

QUEIROZ, Isabela Correia de. Baixios de viaduto e os sistema de espaços públicos livres: uma análise da paisagem da “rambla carioca” de Manguinhos - RJ. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura - PROARQ, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2022.

FRAGA, Annelise Caetano; SANTOS, Mirian de Oliveira. Madureira, capital dos subúrbios (1940-1960): Carnaval e comércio na produção de uma comunidade imaginada. Iluminuras, Porto Alegre, v. 16, n. 37, p.11-31. 2015.

REGO, Andrea Queiroz. Paisagens sonoras e identidades urbanas: os sons nas crônicas cariocas e as transformações do bairro de Copacabana (1905-1968). 298 f. Tese (Doutorado em Urbanismo) - PROURB - Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro - RJ. 2006.

_ As paisagens sonoras nas representações literárias. Marques Rebelo e os sons da cidade do Rio de Janeiro (1931-1964). In arte e cidade : imagens, discursos e representações. CARDOSO, Selma Passos; PINHEIRO, Eloísa Petti; CORRÊA, Elyane Lins Corrêa (org.). SALVADOR: UFBA, 2015.

REGO, Andrea Queiroz; NIEMEYER, Maria Lygia; VASCONCELLOS, V. Passeio sonoro: uma metodologia para procedimento de campo e registro de dados (Parque do Flamengo, RJ). Anais do 11o Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo no Brasil - 11o ENEPEA - Desafios. Campo Grande: Universidade Federal do Mato Grosso do Sul. 2012.

REGO, Andrea Queiroz; VASCONCELLOS, Virgínia Maria Nogueira de; TRICHES, Júlia. Orla

Carioca: Uma comparação entre paisagem sonora, paisagismo e cultura urbana. Anais do 12o ENEPEA - Formação acadêmica em paisagismo e políticas públicas em prol da paisagem. Vitória: UFES, 2014.

RIBEIRO, Rodrigo Cunha Bertamé. Rizomas Suburbanos: Possíveis ressignificações do topônimo Subúrbio Carioca através dos afetos. Rio de Janeiro. 2016.

SCHAFER, Murray. A afinação do Mundo. São Paulo: Editora UNESP, 2011.

SILVA-SANTOS, Kairo; CARVALHO, Raquel; SARDELLA, Amanda; GRAÇA, Alan Salamão; MENEZES, Leal. Evolução da Paisagem da Cidade do Rio de Janeiro, Uma Visão Cartográfica: Aspectos Socioespaciais das Freguesias a Partir do Século XIX. V Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia. Petrópolis. 2013.

SOARES, Ingrid de Souza; REGO, Andrea Queiroz. Uma trajetória sonora: a paisagem de Campo Grande (RJ) e prospecções para o projeto urbano. Revista de Morfologia Urbana, v. 11, n. 1, 2023.

SOUTHWORTH. Michael Frank. *The sonic environment of the cities*. Minnesota, Universidades de Minnesota. 1967.

TÂNGARI, Vera Regina. “Os sistemas de espaços livres como instrumento de leitura da morfologia urbana e suas implicações sócio ambientais no Município do Rio de Janeiro”. Revista Morfologia Urbana, v.10, n1, 2022.

THIBAUD, Jean-Paul. A cidade através dos sentidos. Cadernos Proarq, Rio de Janeiro, n 18, p. 3-16. Julho, 2012

TUAN, Y. F. Topofilia e meio ambiente. In:Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. Londrina: Eduel, 1980. p. 106-147.

TRUAX, Barry. Acoustic Communication. Westport: Greenwood, 2001, p.72.

VEYNE, Paul. Como se escreve a história e Foucault revoluciona a história (1971). Brasília: Editora UnB, 1998.