



# AVENIDA BRASIL E SEU TERRITÓRIO EDUCATIVO: O ENTRELAÇAMENTO ENTRE OS ESPAÇOS LIVRES, EDUCAÇÃO INFANTIL E A CIDADE SITUADOS EM TERRITÓRIOS INSEGUROS

**Luiz Rocha**

PROARQ - UFRJ | luiz.rocha@fau.ufrj.br

**Giselle Arteiro**

PROARQ - UFRJ | gisellearteiro@fau.ufrj.br

---

## Sessão Temática 01: Produção do espaço urbano e regional

---

**Resumo:** A proposta deste artigo visa discutir a articulação entre o público infantil, a escola e a cidade, inseridos em territórios hostis, inseguros e desarticulados. A problematização constituiu-se a partir da compartimentação da paisagem, realizada na Avenida Brasil, localizada na cidade do Rio de Janeiro. A Escola Municipal Bahia surgiu como unidade de análise na microescala local, possibilitando o aprofundamento da discussão, na qual foram analisados seu entorno, seus espaços livres e sua articulação com a cidade. Nesse contexto, descobriu-se que a Escola Bahia possuía uma relação mais aberta e aproximada com o contexto urbano, visto que foi construída anteriormente à abertura da Avenida Brasil. Atualmente, a via é identificada como um elemento influenciador do rompimento e da infiltração na relação infantil com os espaços livres existentes, dificultando o entrelaçamento espacial do território educativo.

**Palavras-chave:** Território educativo; Segregação; Avenida Brasil; Arquitetura escolar; Sistema de espaços livres.

# AVENIDA BRASIL'S EDUCATIONAL TERRITORY: THE INTERTWINING OF PUBLIC SPACES, EARLY CHILDHOOD EDUCATION, AND THE CITY LOCATED IN INSECURE TERRITORIES

**Abstract:** *This paper aims to discuss the connection between child population, school, and city, all situated in hostile, insecure, and fragmented territories. The issue was framed through a compartmentalization of the landscape carried out along Avenida Brasil, located in the city of Rio de Janeiro. The municipal school Bahia emerged as the unit of analysis at the local micro-scale, enabling a deeper examination, during which its surroundings, open spaces, and integration with the city were analyzed. In this context, it was discovered that the Bahia School had a more open and closer relationship with the urban context, as it was built before the opening of Avenida Brasil. Currently, the road is identified as a key factor in disrupting and infiltrating the relationship between children and existing open spaces, hindering the spatial interconnection of the educational territory.*

**Keywords:** *Educational territory; Segregation; Avenida Brasil; School architecture; System of open spaces.*

---

## AVENIDA BRASIL Y SU TERRITORIO EDUCATIVO: EL ENTRELAZAMIENTO ENTRE LOS ESPACIOS LIBRES, LA EDUCACIÓN INFANTIL Y LA CIUDAD SITUADOS EN TERRITORIOS INSEGUROS

**Resumen:** *La propuesta de este artículo es discutir la articulación entre el público infantil, la escuela y la ciudad, situados en territorios hostiles, inseguros y desarticulados. La problematización se constituyó a partir de una compartimentación del paisaje, realizada en la Avenida Brasil, ubicada en la ciudad de Río de Janeiro. La escuela municipal Bahia surgió como unidad de análisis en la microescala local, lo que permitió profundizar en la discusión, en la cual se analizaron su entorno, sus espacios libres y su articulación con la ciudad. En este contexto, se descubrió que la escuela Bahia mantenía una relación más abierta y cercana con el contexto urbano, dado que fue construida antes de la apertura de la Avenida Brasil. Actualmente, la vía es identificada como un elemento influyente en la ruptura y la infiltración de la relación infantil con los espacios libres existentes, dificultando el entrelazamiento espacial del territorio educativo.*

**Palabras clave:** *Territorio educativo; Segregación; Avenida Brasil; Arquitectura escolar; Sistema de espacios libres.*

## INTRODUÇÃO

O presente trabalho nasce a partir da complexificação dos conflitos territoriais no tecido urbano brasileiro, ainda mais intenso quando consideramos o cotidiano da cidade do Rio de Janeiro e sua desafiadora relação com a educação infantil, considerando seus diversos entraves, dentre eles a evasão escolar devido à insegurança física e psicológica. Tal circunstância reforça que um dos grandes desafios urbanos atuais é transformar as cidades em ambientes mais seguros e acessíveis para as crianças, compreendendo seu papel social no desenvolvimento urbano. A escola, como um dos principais espaços sociais infantis, cheia de significados, carrega a possibilidade de tornar as cidades mais receptivas, rompendo centralidades e tecendo um novo mundo de possibilidades para o público infantil.

O questionamento central deste artigo se divide em dois pontos. O primeiro questiona a profundidade do entrelaçamento que a cidade e a escola podem assumir quando imersos num território hostil, marcado por diversas ameaças à integridade e à segurança infantil em suas diferentes dimensões. O segundo ponto questiona as alternativas que podem ser consideradas, no agir, para possibilitar o entrelaçamento entre a cidade e a escola em tais territórios, garantindo a segurança física infantil.

O aporte teórico utilizado é formado pela análise sistêmica de conceitos amplamente discutidos em trabalhos que analisam o espaço urbano nas cidades e seus fenômenos sociais. Considerando a multidisciplinaridade deste campo, é necessário englobar conceitos basilares encontrados na geografia, arquitetura, sociologia e pedagogia. Dessa forma, utilizamos o delineamento dos conceitos de paisagem, território e sistema de espaços livres, costurados pelos autores Schlee et al. (2009). Por sua vez, é evidente sua estreita conexão, dada a capacidade de formatar o chamado território educativo ao voltar-se para o público infantil, especialmente nos processos pedagógicos existentes nos espaços educativos formais, como salas de aula, e espaços informais, como os pátios e demais áreas externas e internas, onde o lazer integraliza o processo de conhecimento. Logo, o posicionamento do território educativo (Azevedo; Rheingantz; Tângari, 2011; Azevedo, 2019; Lopes, 2009) leva a essa construção sistêmica, em função de defender o entrelaçamento entre os espaços educativos citados e a sociabilidade presente nos espaços urbanos das cidades.

O ponto de partida metodológico desta análise utilizará uma compartimentação de paisagem de um trecho da Avenida Brasil, localizado entre os bairros de Olaria, Ramos e Bonsucesso, que delimitam parte do Subúrbio carioca, na Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro (Figura 1). Tais fatores estabelecem os objetivos a serem alcançados neste trabalho. Em primeiro lugar, busca-se estudar e problematizar o aprofundamento do entrelaçamento existente entre o sistema de espaços livres inseridos no território hostil, inseguro e desconexo da Avenida Brasil e os espaços externos escolares, personificados pelos espaços externos da Escola Municipal Bahia, realizando um paralelo com os preceitos que constituem o território educativo. Outro objetivo específico é discutir e espelhar possíveis alternativas anteriormente aplicadas em outros casos, de forma a contribuir com a construção do território educativo

quando inserido em espaços hostis ao público infantil. Para alcançar esses objetivos, foi realizado um recorte geográfico, enquadrando a unidade educacional Escola Municipal Bahia, situada na mesma compartimentação da paisagem e às margens da Avenida Brasil, como centralidade exploratória. Esta servirá como estudo de caso para verificar as características presentes na relação morfológica entre a escola, a cidade e sua conexão com o território educativo.

A hipótese verificada aponta em três direções. A primeira indica que a integração do território escolar, quando inserido em território hostil como o da Avenida Brasil, depende de maior intervenção do corpo pedagógico, auxiliado pelos diversos agentes sociais, para a realização de intervenções de integração com o espaço escolar, sejam elas temporárias ou de maior vínculo com o contexto local. A segunda direção aponta que a escola escolhida como estudo de caso possuía uma outra relação morfológica com o espaço disponível, com maior entrelaçamento entre cidade, escola e tecido social, sendo modificada com a abertura da Avenida Brasil. A terceira direção aponta que esse fenômeno se repete em outros trechos da Avenida Brasil, dada sua longa extensão e diversidade de usos. Cabe ressaltar que outras áreas da Avenida Brasil possuem maior proximidade das áreas residenciais e escolares com a via.

A primeira seção deste trabalho detalha o percurso metodológico, mostrando os meios e métodos utilizados durante a pesquisa e o desenvolvimento da disciplina que embasou este artigo. A segunda seção se dedica a contextualizar e problematizar a compartimentação da paisagem estabelecida no eixo da Avenida Brasil e a caracterização de seu território educativo, considerando ainda sua relação com o estudo de caso, averiguando e detalhando sua evolução urbana até a atualidade. A terceira seção discute possíveis alternativas a serem aplicadas ao estudo de caso, de forma a reativá-lo no contexto em que está inserido. A última seção é reservada para as considerações finais e o detalhamento dos possíveis desdobramentos deste trabalho.

## **PERCURSO METODOLÓGICO**

O percurso metodológico utilizado neste artigo surge como resultado dos exercícios parciais da disciplina Arquitetura da Paisagem, lecionada pela professora Dra. Vera Tângari como parte integrante da grade de disciplinas do curso de doutorado do Programa de Pós-graduação em Arquitetura – PROARQ da UFRJ. Nesta disciplina, foram discutidos uma série de conceitos e abordagens metodológicas que tornaram possível enxergar pontos nevrálgicos da paisagem da cidade do Rio de Janeiro, principalmente quando falamos sobre suas constantes disputas de território.

A metodologia utilizada se baseia em um conjunto de etapas estabelecidas previamente pela professora Dra. Vera Tângari. Ao longo dos meses de junho a setembro de 2024, realizamos uma série de atividades voltadas para a compreensão da paisagem urbana. Em uma de suas

aulas expositivas, foi esclarecido o território que seria explorado nas próximas etapas, onde a Avenida Brasil foi utilizada como vetor de pesquisa.

Cabe esclarecer que o autor deste trabalho já possuía conhecimento prévio da conformação da Avenida Brasil, visto que se trata de um espaço amplamente conhecido e vivenciado em diversos momentos e etapas de sua vida, já tendo percorrido a Avenida em sua integralidade. Logo, esta primeira etapa foi facilitada e marcada por lembranças e afetividades.

A segunda etapa metodológica se estabeleceu a partir da identificação e seleção dos grupos participantes, onde cada pesquisador da disciplina se agrupou de acordo com a temática a ser abordada em suas pesquisas referenciais, podendo optar entre dois tipos de mapeamento, divididos em categorias principais: a análise e mapeamento de componentes do tempo-fluxos ou do espaço-fixos. Realizou-se previamente a escolha das estratégias de mapeamento de território (Corner, 1999), a saber: deriva, camadas, jogo e rizoma. Ao final, os resultados dos mapeamentos seriam correlacionados.

A terceira etapa foi reservada para a visita de campo, aplicando as formas de mapeamento escolhidas em sala, onde cada pesquisador realizou seu mapeamento individualmente, registrando, através de croquis, impressões, sensações e fotografias.

A quarta etapa se deu na apresentação dos resultados, em uma construção coletiva. Foi delimitada a área base a ser estudada, definindo as unidades de paisagem que seriam compartimentadas em outras subunidades, o que, ao final, tornou possível aprofundar as características de cada sistema de espaços livres na escala local.

A paisagem compartimentada resultou em 16 unidades de paisagem, que, juntas, totalizam um trecho de 6.189 hectares da Avenida Brasil (Figura 1). A macrounidade da Avenida Brasil foi dividida em unidades de paisagem, que foram agrupadas conforme a similaridade das morfologias de cada trecho. Apoiando-se nos parâmetros de outras pesquisas anteriormente realizadas (Magalhães; Manetti, Tângari, 2013), as unidades foram agrupadas ao se observar a homogeneidade de suas características morfológicas, no caso em tela, apoiando-se nas categorias estabelecidas no mapeamento.

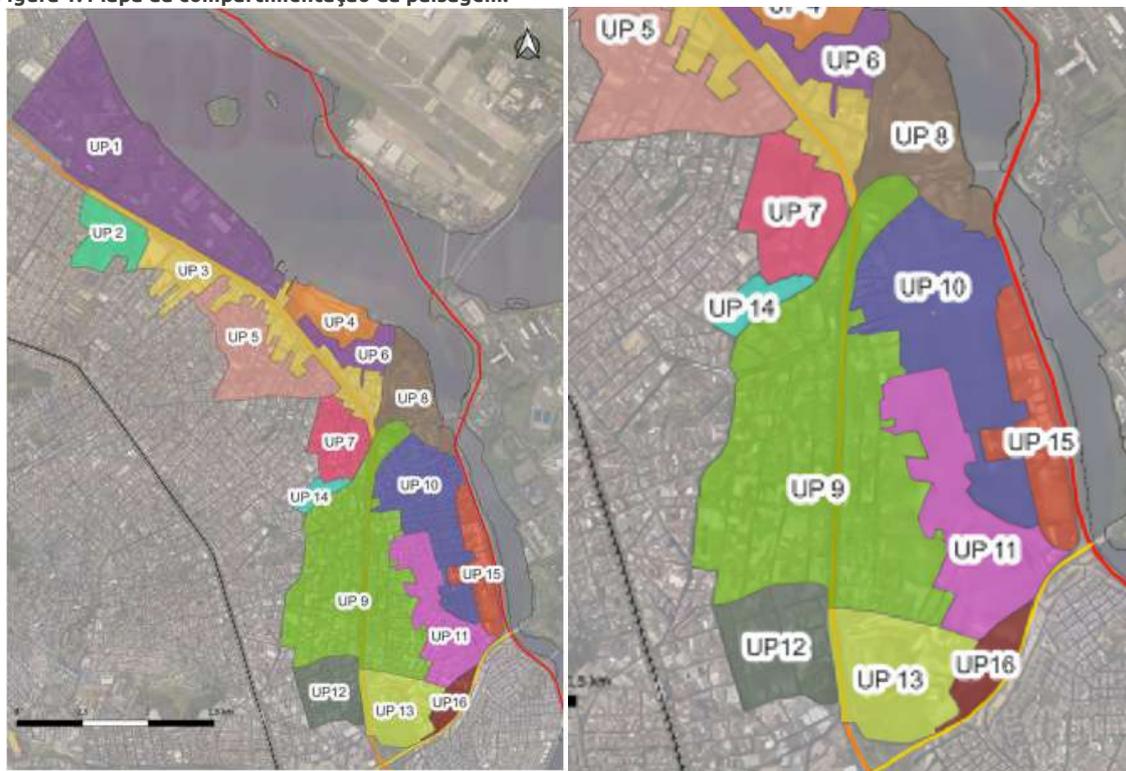
A prática metodológica se iniciou com um olhar macro, que foi se subdividindo, especializando e analisando características mais peculiares do local. Neste último momento, foram utilizados um conjunto de parâmetros de análise que identificam os tipos morfológicos presentes nas escalas regional, urbana e local, diretamente associados à constituição da paisagem. Ela foi construída a partir de critérios de avaliação do ambiente e da forma urbana, que analisam os tipos morfológicos e padrões de ocupação. Os critérios foram estabelecidos a partir da metodologia desenvolvida na pesquisa de doutorado da professora Dra. Vera Tângari, sendo utilizada como metodologia de análise dos resultados.

A partir destes resultados, cada grupo aprofundou-se em sua pesquisa, escolhendo uma unidade de paisagem para ser analisada, considerando os critérios: desenho de paisagem, que é formado por suporte físico e intervenção, resultando em ocupação; estrutura morfológica,

que considera elementos formais e seus processos, resultando em estruturação; padrões culturais, conjugando a estética e a apropriação, resultando na produção; qualidade socioambiental, premissa de avaliação e desempenho, resultando na modelagem, adicionando um componente extra referente à pesquisa de Lamounier et al. (2021) sobre a atmosfera de preferência predominante na unidade de paisagem.

Além dos critérios citados, este trabalho se especializa na unidade de paisagem 09. Contudo, foi identificada uma problematização que coaduna com a temática abordada nas pesquisas referenciais do autor, problematizando os sistemas de espaços livres com o território educativo, fazendo-se necessário a escolha de mais alguns métodos científicos complementares, que consideram: 1) A revisão bibliográfica, histórica e documental; 2) Estudo de caso; 3) Levantamentos fotográficos; 4) Uso de mapas e colagens.

Figura 1: Mapa da compartimentação da paisagem.



Nota: Criado pelo autor.  
Fonte: GoogleMaps

## FLUXOS - O TEMPO

Em vias de analisar os processos que compõem a constituição morfológica e que colaboram para a transformação da paisagem, foram analisados quatro elementos: suporte físico (relevo, hidrografia e cobertura vegetal), vetores de ocupação, evolução da mancha urbana e planos, leis e agentes de transformação.

As categorias acima foram mapeadas durante a segunda e terceira etapas metodológicas, obtendo os seguintes resultados: o trecho percorrido na terceira etapa compreende os bairros de Bonsucesso, Ramos e Olaria, de forma que possuem o suporte físico com relevo

predominantemente plano, com pequenas elevações entre os bairros de Bonsucesso e Ramos. Sua hidrografia inclui o rio Faria Timbó, que deságua na Baía de Guanabara; possui um lago artificial, o Piscinão de Ramos, que tem ligação com o mar, na antiga Praia de Ramos. Seu conjunto finaliza com uma rede de drenagem fruto da canalização de córregos; há um canal que margeia a Avenida Brasil. A sua cobertura vegetal se dá em pequenos pontos pelo bairro, não possuindo nenhum maciço vegetal ou área verde considerável. No entanto, possui uma Área de Proteção Ambiental – APA chamada Fazendinha.

Quanto à evolução da mancha urbana, verificou-se que a ocupação urbana é anterior à abertura da Avenida Brasil. A partir da década de 30 até os anos 70, foram realizadas uma série de aterros, obras de infraestrutura e grandes empreendimentos. A partir da década de 2000, a Avenida Brasil se consolidou como um vetor no desenvolvimento da cidade, seguindo uma série de expansões na principal mancha urbana. Atualmente, a Avenida Brasil tem sofrido uma série de modificações de usos; a mancha urbana manteve-se densificada, havendo uma crescente demanda por áreas residenciais e comerciais.

A Avenida Brasil se transformou num verdadeiro vetor de ocupação, guiando e sedimentando uma série de usos e transformações ao longo de seu eixo. Quanto aos planos, leis e agentes de transformação, foram identificados a partir de sua posição no território.

A Avenida Brasil está inserida em uma Zona Franca Urbanística – ZFU e possui prioridade para a requalificação urbana. Existem mais quatro zonas que definem a ocupação do solo: a Zona de Uso Misto - ZUM, onde os usos residenciais, comerciais, de serviços e industriais estão autorizados; a Zona de Desenvolvimento Econômico Metropolitano - ZDM, destinada ao desenvolvimento de áreas voltadas para a logística de alcance metropolitano. No eixo da linha férrea, encontram-se a Zona de Uso Misto (ZUM) e a Zona Comercial e de Serviços - ZCS, com usos comerciais e prestação de serviços.

## FIXOS - O ESPAÇO

Para o mapeamento temático sobre o território, foram analisadas a existência de: unidades de conservação, espaços livres públicos, espaços livres privados e impactos de investimentos públicos e de projetos de grande porte. Quanto às unidades de conservação pré-existentes, verificou-se a existência da APA Fazendinha, localizada nas proximidades da Universidade Castelo Branco, na altura da passarela quinze.

Quanto aos espaços livres públicos existentes, predominam as vias de ligação; há a presença de poucas praças arborizadas, porém muitos espaços são amplamente apropriados pelos cidadãos, como parte de suas casas. Os espaços livres privados eram voltados para o domínio federal, todos sob comando das Forças Armadas.

Os impactos de investimentos públicos e de projetos de grande porte foram facilmente identificados. A Avenida Brasil, por si só, já é considerada um investimento de grande impacto na cidade, tendo ampliado o crescimento em direção ao subúrbio carioca, além de facilitar os

deslocamentos entre a capital e as demais cidades. O seu panorama foi alterado por outros investimentos de mesmo vulto, seja pela criação da APA, pelos espaços dominiais das Forças Armadas, pelo lago artificial conhecido como Piscinão de Ramos. O investimento mais recente é, efetivamente, a requalificação da via com a criação do corredor expresso TransBrasil.

## UNIDADE DE PAISAGEM 09

### CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DA PAISAGEM NA ESCALA LOCAL

A unidade de paisagem 09 possui 122,41 hectares; seu terreno é predominantemente plano, não vegetado, e está inserido numa região de caráter industrial, com grandes galpões estabelecidos ao longo da Avenida Brasil. A sua mancha é compacta e consolidada. O traçado da Avenida Brasil atravessa espaços pré-existentes, gerando espaços residuais e desconectados da realidade dos dias atuais.

A região possui poucos espaços livres públicos de lazer; muitos deles foram adaptados pela apropriação de espaços residuais. Os principais espaços livres disponíveis são as vias, com foco na Avenida Brasil, complementadas pelos espaços livres intralote, como estacionamentos e espaços dominiais das Forças Armadas.

O tecido urbano é inteiramente consolidado; seus corredores se resumem às suas vias locais, à Avenida Brasil e ao corredor BRT. O traçado das vias apresenta-se retilíneo, porém sem um padrão de frequência ou extensão. Dentre os fragmentos, foram identificados os espaços residuais, como os bolsões da Avenida Trompowski e a vegetação perene do rio Ramos.

Os seus espaços livres possuem pouca ou nenhuma área verde. Os espaços livres privados (intralotes) são pouco permeáveis. Existe a tendência de verticalização e adensamento da região no futuro, sem infraestrutura, considerando estar inserida numa ZFU (Zona Franca Urbanística), incentivada pela Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro. Seus córregos são canalizados e completamente fechados em alguns trechos devido à construção da TransBrasil. A região possui carência de arborização urbana, e o índice de impermeabilização do solo é alto, ainda mais por estar localizada em uma região pantanosa. Há o acúmulo de lixo nas ruas e o despejo de resíduos sólidos e dejetos nos córregos.

Nas proximidades do eixo da Avenida Brasil, há predominância de quadras com edificações de uso industrial, comercial de grande porte e institucional. Existem poucos pontos de uso residencial, que tendem a aumentar conforme nos afastamos da Avenida Brasil e nos dirigimos aos centros de bairro (Bonsucesso e Maré).

Há a presença de um canal que deságua na Baía de Guanabara e um pequeno trecho de vegetação. Os lotes, com tamanhos variados, tornam-se mais compartimentados à medida que se distanciam da Avenida Brasil, recebendo usos residenciais unifamiliares, multifamiliares e comerciais, com poucos pontos de ocupação. Apresenta muitos lotes remembrados e a tendência de construção de novos empreendimentos com subsídio

governamental (PMCMV). Atualmente, existem apenas dois (Cury Dez Ramos e Maravilha Carioca).

Foram encontrados dois tipos de signos: os pontos de referência da unidade de paisagem, como o Hotel Stoptime, a Ponte Estaiada do BRT TransCarioca, o Clube Bonsucesso e as passarelas numeradas. O segundo tipo se refere às demarcações afetivas e territoriais populares, como a apropriação de áreas públicas para lazer, serviços domésticos, feiras populares e tendas de alimentação (em sua maioria, em contraposição à legislação urbanística e de ordem da cidade).

## **AVENIDA BRASIL, CONTEXTUALIZAÇÃO**

A cidade do Rio de Janeiro, conhecida por ser a primeira capital da América Latina a sediar os Jogos Olímpicos de Verão, passou por uma grande transformação em sua infraestrutura urbana. A proposta olímpica da cidade do Rio de Janeiro se tornou vencedora graças ao pacote de políticas públicas coordenadas pelo Dossiê Olímpico. O legado olímpico deixado pelos Jogos representou o seu diferencial, visto que poderia representar um salto na qualidade de vida dos cidadãos cariocas, incluindo o Brasil em todo o seu contexto de crescimento econômico, mesmo quando o mundo se encontrava imerso na crise financeira de 2008 (Memória Globo, 2019).

As mudanças realizadas para tornar o Rio de Janeiro numa cidade olímpica evidenciaram diversas questões sociais, estruturais e culturais que permeiam o cotidiano dos cariocas (Conceição, 2016). Tornaram-se claros os conflitos nos setores que mais carecem de atenção estatal, como habitação, transportes, saúde e educação, que, apesar de receberem atenção governamental em suas políticas públicas, não alcançaram resultados desconectados da mercantilização global.

O contexto das melhorias na infraestrutura de transportes envolveu uma melhor conexão entre os modais existentes, incluindo a inclusão de mais dois meios: a reativação dos antigos bondes, na figura do Veículo leve sobre trilhos - VLT, e o estabelecimento dos Bus Rapid Service - BRS e Bus Rapid Transit - BRT. Por sua vez, o BRT foi idealizado a partir de quatro corredores expressos espalhados pela cidade: TransOeste, TransCarioca, TransOlímpica e, por último, o TransBrasil.

Sendo o corredor TransBrasil estabelecido na Avenida Brasil, uma via consolidada e de grande importância para a cidade, trata-se de um importante corredor viário do Rio de Janeiro, utilizado para o deslocamento das mais variadas formas e modais de transporte. Está localizada ao longo de três zonas da cidade, entre elas: zona oeste, zona norte e zona central. Seu fluxo de viagens e deslocamentos se mantém constante durante todo o dia.

Atualmente, é caracterizada pelos engarrafamentos e pela ausência de segurança viária. Por ser uma via de grande extensão, seus usos variam entre residenciais, corporativos, comerciais de grande porte, industriais e educacionais, reconhecendo o potencial da avenida, que

transporta até 200 mil veículos diariamente (CET-RIO, 2024). Esta requalificação modal passou por uma série de entraves durante sua execução, que chegou a ser paralisada durante alguns meses; sua reativação somente se deu dentro do pacote de reestruturação da cidade realizado em 2021 (G1, 2018).

Inicialmente, a Avenida Brasil foi delineada ao longo dos governos que comandaram a capital federal, à época localizada na cidade do Rio de Janeiro. A idealização da Avenida Brasil surgiu a partir do plano de Pereira Passos. Contudo, além da evolução urbana carioca, o seu planejamento estava inserido no contexto do desenvolvimento do mundo moderno, privilegiando o automóvel como meio de transporte frente aos demais modais, uma vez que era considerado um dos símbolos da modernidade (Torres, 2018).

A Avenida Brasil se estruturou perante a orla da Baía de Guanabara, sendo um novo modo de deslocamento que fazia frente à linha férrea. O eixo da Avenida Brasil foi projetado num grande vazio espacial, incorporando-se a áreas com pouca consolidação morfológica. Era visto como um eixo de ligação com potencial para se tornar um vetor de crescimento para os bairros do subúrbio, fazendo surgir uma série de bairros ao longo de sua estruturação. Esta via estava estruturada em três marcos importantes: a possibilidade de tornar o trajeto de ligação viária mais dinâmico, trazer um novo eixo de desenvolvimento em direção ao subúrbio carioca e auxiliar no processo de industrialização brasileiro, além de investir diretamente na implantação do modelo rodoviário (Costa, 2005).

Faz-se necessário analisar a Avenida Brasil por outro viés, sendo considerada por estar contida numa rede de sistemas de espaços livres na cidade do Rio de Janeiro. Ao tratarmos de uma via de grande extensão com variadas paisagens, territórios e atmosferas, surge a necessidade de fazer uso de ferramentas metodológicas já estabelecidas que viabilizem a compreensão das mais variadas escalas e proximidades conforme suas características morfológicas. A compartimentação da paisagem é um excelente método para organizarmos faixas do território conforme suas características e suas homogeneidades. Para que tal resultado seja alcançado, este trabalho faz uso de um conjunto metodológico adotado por trabalhos científicos que trazem um esclarecimento sobre como podemos compartimentar a paisagem conforme suas características morfológicas. (Silva; Maneti, Tângari, 2013; Lamounier; Yamaki, 2019; Azevedo; Guedes, 2019).

Após analisar a Avenida Brasil com a devida aproximação, alguns conceitos passam a problematizar a sua capacidade em integrar diversas camadas de usos, práticas e fenômenos sociais. A tríade lugar, paisagem, espaço e território formam a base da sua compreensão. Indo além desta conceituação, percebeu-se o entrelaçamento entre os sistemas de espaços livres existentes e o território educativo, que, por sua vez, é composto pelo espaço dedicado à educação infantil, entrando em contato com a cidade e seu entorno. A dificuldade em romper o enclausuramento proporcionado pela existência de diversos entraves foi uma marca que guiou os demais esclarecimentos a serem abordados nos próximos tópicos.

Por outro lado, podemos compreender mais uma faceta da paisagem, entrelaçada com a infância, ao demonstrar que, paralelamente, podem ser reconhecidas pela capacidade de demarcar espacialmente os espaços da criança, de forma que acabam por ilustrar o lugar social da criança em função dos espaços edificados voltados para o acolhimento do lazer e educação infantil. O ato de demarcar o espaço possui certa ambivalência, e sua atribuição física resultará na forma como os significados serão atribuídos nesses espaços. Portanto, dentre as diversas paisagens da infância existentes nas cidades, os espaços pedagógicos e de lazer infantil acabam por assumir mais uma atribuição: tornam-se o instrumento lúdico que tem o papel de desenvolver os significados sobre o lugar, o modelo comportamental que deve ser assimilado e a forma como os preceitos sociais serão transmitidos (Lopes; Fernandes, 2018).

### TERRITÓRIO EDUCATIVO DA UNIDADE DE PAISAGEM 09

No decorrer da compartimentação da paisagem, foi possível verificar a presença de unidades escolares ao longo da via, algumas mais próximas dos núcleos residenciais, outras mais isoladas e outras diretamente conectadas à via. A proximidade com o eixo da Avenida Brasil indica um maior isolamento e encastelamento das unidades educacionais, sinalizando a necessidade de proteger-se dos agentes nocivos à segurança infantil.

A questão abordada pode ser observada a partir do aprimoramento conceitual da infância. Ao longo dos séculos, ela teve sua definição transformada, acompanhando a evolução social e científica do ser humano. A partir disso, podemos considerar que a infância corresponde a uma construção social que traduz o papel da criança na sociedade e encontra no espaço edificado o suporte para que a formação da subjetividade na infância se concretize; da mesma maneira, a forma como desenvolverá sua percepção espacial e social para toda a sua vida se dá nesse momento da vida.

Os espaços educativos não fogem desta regra. Inicialmente apreendidos por sua formação edificada, têm em sua constituição um conjunto de práticas que se entrelaçam com o processo pedagógico. A arquitetura faz parte da construção curricular do planejamento pedagógico (Modler; Carvalho, Rheingantz, 2023). Por outro lado, a literatura mostra que:

Existe, portanto, uma estreita ligação entre a vivência da infância e o local onde ela será vivida, pois cada grupo social não só elabora dimensões culturais que tornam possível a emergência de uma subjetividade infantil relativa ao lugar, mas também designa existência de locais no espaço físico que materializa essa condição. (Vasconcellos, 2006, p. 112).

Dessa forma, o posicionamento e a permanência das crianças em espaços pedagógicos que favoreçam o entrelaçamento com os espaços livres nas cidades se consolidaram como essenciais, utilizando-se de sua flexibilidade tipológica, influência lúdica, comportamental e abertura à diversidade urbana. O surgimento desse entendimento coincide diretamente com a maturidade e desenvolvimento dos principais conceitos da psicologia, da pedagogia

moderna e das novas tipologias de lazer e educação, ambas ancoradas na qualidade da relação espacial infantil com o espaço edificado (Borges, 2008).

A situação vivida nas redondezas das unidades escolares da Avenida Brasil reafirma que as cidades contemporâneas apresentam configurações que valorizam a lógica do sistema de produção/consumo, reforçando o contraste e as disputas territoriais, levando a um afastamento cada vez maior entre a cidade, a comunidade e a escola (Bittencourt, 2010).

Os autores que anteriormente articularam o espaço pedagógico, a qualidade do lugar, o contexto e o currículo escolar em suas pesquisas (Rabello; Barguil, 2016; Santos, 2016, Lima; Costa, 2021; Gomes; Azevedo, 2016; Horn, 2017), apontam que a arquitetura escolar proporciona a estruturação da rotina escolar e facilita o propósito educativo. Uma vez que situa os alunos e a equipe escolar no espaço e no tempo, além de serem vistos como elementos dinamizadores das práticas pedagógicas, esses elementos devem estar associados às diretrizes pedagógicas estabelecidas pelo Estado.

A Avenida Brasil, assim como as demais vias de trânsito inseridas no contexto urbano das cidades, possui um grande vínculo com a vida dos seus usuários. De certa forma, ela compõe um sistema de espaços livres oferecidos para as crianças, apesar de sua inadequação como espaço recreativo e educativo. As unidades educacionais imersas em territórios hostis necessitam de reinvenção, com uma forte parceria entre comunidade escolar, profissionais e agentes transformadores para quebrar os paradigmas educacionais amplamente engessados. O fortalecimento do pertencimento a determinados lugares facilita a abertura do público infantil a espaços até então não imaginados como um aporte pedagógico. Quanto maior a apropriação e o pertencimento, menores serão os temores (Azevedo; Rheingantz, Costa, 2016).

O processo de compartimentação da paisagem da unidade 09 nos apresentou duas unidades escolares, ambas compondo uma rede de escolas municipais e estaduais localizadas no entorno da Avenida Brasil. Quando considerado um raio de até 500m da via principal na unidade 09: surgem a escola municipal Clotilde Guimarães e a escola municipal Bahia. Cabe ressaltar que a primeira se dedica à educação de jovens e adultos - EJA, enquanto apenas a segunda se dedica ao ensino infantil.

### **GINÁSIO EDUCACIONAL TECNOLÓGICO - ESCOLA MUNICIPAL BAHIA**

A escola municipal Bahia, localizada às margens da Avenida Brasil, foi identificada como um elemento com grande potencial problematizador, onde entrelaça o território educativo que conjuga a Avenida Brasil e seu entorno imediato. Segundo dados da Secretaria Municipal de Educação - SME, abriga os anos finais do ensino fundamental. Considerando a figura (Figura 2), verificamos que a escola está inserida na Zona Franca Urbanística - ZFU; atualmente, os usos industriais são predominantes, tornando-se residenciais à medida que se afastam da Avenida Brasil. Os espaços livres existentes se resumem às vias disponíveis, e os espaços residuais são inteiramente apropriados pelo público adulto, derivando seu uso com base no

posicionamento dos pontos de ônibus da via lateral. Não existe qualquer espaço livre destinado ao lazer nas imediações da unidade educacional.

Figura 2: Escola Bahia - localizada no mapa.



Nota: Elaborado pelo autor.  
Fonte: GoogleMaps

Na hipótese de o território educativo estar constituído num espaço hostil para o público infantil, ele enfraquece o processo decisório das autoridades pedagógicas, que optam pelo enclausuramento do público estudantil em espaços que os protejam das possíveis ameaças urbanas, tornando os estudantes reféns dos espaços livres internos, sem qualquer conexão ou entrelaçamento entre a escola e a cidade. Os muros se tornam uma solução rápida e fácil (Modler; Carvalho, Rheingantz, 2023).

A escola municipal Bahia passou por diferentes relações com o espaço da cidade. Inicialmente, foi construída no ano de 1936, antevendo a construção da primeira fase da abertura da Avenida Brasil. A figura 3 ilustra sua inauguração, possuindo uma conformação completamente diferente da atual. Esta unidade escolar faz parte do pacote de escolas criadas pelo projeto pedagógico de Anísio Teixeira, que, nos anos 30, antecipava a proposta de ensino integral no Brasil (Cavaliere, 2010). A escola é catalogada como uma das escolas tipo Platoon, que conta com três conjuntos específicos de salas, unidades com 12, 16 e 25 salas de aula, além de espaços específicos para atividades educativas, profissionalizantes e administrativas. Sua proposta se baseava na divisão de atividades ao longo do edifício, reforçando a afirmação de que a arquitetura escolar pode ser considerada parte do currículo escolar. Isso porque a proposta de Anísio era espelhar-se nas escolas norte-americanas idealizadas por John Dewey, que, no formato Platoon, engaja os estudantes em pelotões pelos corredores escolares para realizarem diferentes atividades ao longo do dia.

O fato de ter sido construída em um espaço anteriormente consolidado, à época situado na Estrada da Inhaúma, revela uma outra relação com o espaço: não possuía muros ou grades,

tinha proximidade e ligação com a Baía de Guanabara, pois não havia os aterros realizados para viabilizar os diversos espaços do entorno, nem para possibilitar a construção de outras vias (figura 4).

Figura 3: Escola Bahia - Época de inauguração/ 1936



Nota: Escola Bahia na época de inauguração.  
Fonte: GoogleMaps

O Rio de Janeiro atual nos apresenta um contexto mais hostil e inseguro para as crianças. Porém, quando os registros documentais são verificados, pode-se concluir que a escola possuía uma relação mais próxima entre o público infantil e a cidade, efetivamente colocando em prática os preceitos abordados quando evocamos o conceito de território educativo. Neste caso, observa-se uma estreita ligação entre a escola, as crianças e a cidade.

Cabe ressaltar que, apesar da limitação documental e territorial, foi possível verificar uma série de adequações e acréscimos ao projeto original. Atualmente, o volume arquitetônico da escola difere do projeto original, existindo acréscimos como fechamento em muros, grades, espaços intermediários e a relação com a quadra de esportes.

O entorno da escola é bem consolidado (figura 5); todos os espaços livres imediatos estão ocupados por relações espaciais que envolvem a sua proximidade com a Avenida Brasil. As suas ruas laterais são baldias, e os espaços das calçadas estão tomados por carros e trailers de alimentação voltados para o público adulto. A entrada principal da escola é sufocada pela apropriação do espaço por vendedores ambulantes. Mais recentemente, o espaço se tornou ainda mais sufocado com a construção de uma passarela que interliga os dois lados opostos da avenida. A escola está inserida na Zona Franca Urbanística – ZFU; seu entorno é efetivamente comercial, e as zonas residenciais consolidadas se encontram a um raio de 500 metros.

**Figura 4: Escola Bahia - Mapa de 1935**



Nota: Escola Bahia na época de inauguração.  
Fonte: Mapa ImagineRio

Atualmente, a Escola Municipal Bahia foi tombada como patrimônio municipal. Em 2024, foi transformada em uma unidade de Ginásio Educacional Tecnológico - GET, fazendo parte do projeto pedagógico inovador da Secretaria Municipal de Educação, que aperfeiçoou a metodologia de aprendizagem ativa e a abordagem pedagógica STEAM, um acrônimo de Science, Technology, Engineering, Arts e Mathematics para a realidade brasileira.

**Figura 5: Escola Bahia - Dias atuais**



Nota: Escola Bahia na época de inauguração.  
Fonte: Mapa ImagineRio

## CONSIDERAÇÕES PARA UMA SOLUÇÃO

O território educativo da Avenida Brasil, que ao longo do texto foi caracterizado como hostil, inseguro e desconexo, possui características morfológicas que se tornaram mais conflituosas conforme o andamento do percurso metodológico e o maior aprofundamento do estudo de caso. A Escola Municipal Bahia possui proximidade com uma via de alta velocidade, além de sua conexão imediata com ruas que se caracterizam pelo escoamento para a via principal e são acessos à comunidade local, atualmente inviabilizando qualquer uso externo aos seus espaços livres.

Quando o projeto de arquitetura e a implantação são postos em análise, surgem as diversas modificações estruturais sofridas ao longo dos anos, além da descaracterização do conjunto arquitetônico delineado pelo arquiteto Éneas Silva e o educador Anísio Teixeira (Dórea, 2000). O território atual é marcado pelo conflito de forças existentes entre a mercantilização e as necessidades urbanísticas da sociedade (Maricato; Ogura, Comaru, 2010).

O cenário abordado por este artigo proporcionou o delineamento de algumas hipóteses que podem ser exploradas para tornar a relação escola-cidade mais entrelaçada. Portanto, é necessário conhecer as afetividades encontradas nos trajetos utilizados pelas crianças, para fomentá-las por meio das alternativas, e não tornar o espaço escolar uma verdadeira ilha isolada da urbanidade, dados os perigos analisados (Bittencourt, 2010).

As possibilidades que surgem no horizonte levam em consideração a importância de a sociedade local interagir com o espaço escolar, derrubando figurativamente os muros, exercendo e ampliando seu papel social naquele espaço. Outra possibilidade considera o fortalecimento do papel histórico e urbanístico existente no local, exercendo o papel da educação urbanística para todo o núcleo que circunscreve o território em apreço, demonstrando para a comunidade local que os espaços ao seu redor possuem uma forte representatividade histórica para a cidade, além de seu papel como cidadão, com direitos fundamentais a serem cumpridos pelas autoridades. Outra possibilidade leva em consideração o envolvimento social em atividades mais práticas na expansão do território escolar e de lazer infantil, que é a ativação dos espaços livres através de atividades de urbanismo tático, retomando espaços que são apropriados por atores comunitários no uso predominante de estacionamento nas calçadas, que atualmente também são tomados por serviços voltados para o público adulto que circula pela via ou apenas voltados para o lazer adulto.

O planejamento de uma cidade acessível para as crianças exige a participação ativa deste público. Como passo inicial, faz-se necessário dar prosseguimento a projetos de pesquisa urbanística que fomentem a educação urbanística para o público infantil, reconhecendo suas necessidades e afetividades. O projeto produzido pelo Grupo Ambiente Educação - GAE, vinculado ao Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal do Rio de Janeiro - PROARQ/UFRJ, em parceria com a Prefeitura do Rio de Janeiro e sua Secretaria Municipal de Educação - SME, pode ser tomado como exemplo de sucesso. O grupo de pesquisa vem

realizando o Mapeamento Afetivo dos Territórios Educativos do Rio de Janeiro com alunos das escolas da rede pública do município, por meio de atividades lúdicas, buscando, na experiência espacial infantil, a descoberta das necessidades e vulnerabilidades urbanísticas locais. O trabalho realizado poderia ser implementado nesse território, reafirmando a presença infantil no ambiente urbano, fortalecendo as potencialidades e reconhecendo os pontos fracos que o território educativo local guarda, facilitando a implementação de políticas públicas que gerem meios para tornar o território hostil em acessível e seguro.

O projeto Caminhos da Escola (figura 6), iniciado na cidade de Fortaleza - CE, conhecida por sua alta periculosidade viária escolar (GDCI, 2024), apoiado pela Global Designing Cities Initiative - GDCI, teve como objetivo reativar os espaços públicos ao redor das escolas, apresentando alternativas de baixo custo que garantem um olhar mais seguro para o dia a dia das crianças, garantindo maior segurança viária. Trata-se de um projeto temporário e de baixo custo. O projeto adotou soluções testadas anteriormente, realizando a ampliação de calçadas, compactação de cruzamentos para ter travessias mais curtas e estreitamento das faixas de tráfego. Além disso, foi estabelecida uma grande área livre pavimentada, convertida em espaço público seguro para as brincadeiras infantis, garantindo a convivência e conexão escolar, mantendo o acesso aos sistemas de transportes.

**Figura 6: Reativação urbana voltada para o público infantil**



Nota: Reativação de um bairro de Fortaleza- CE  
Fonte: Global Designing Cities Initiative - GDCI

Outro projeto social que merece destaque é o trabalho executado por Paulo Magalhães na Escola Municipal Duque de Caxias, localizada na Baixada do Glicério, no Centro de São Paulo.

Observa-se que a problemática apresentada no entorno e na comunidade da Escola Municipal Bahia pode ser atenuada pela atuação conjunta do corpo docente e pedagógico da unidade escolar, assim como pela participação de outros agentes educativos, como universidades e associações não governamentais. O docente Paulo Magalhães relata que a unidade escolar em que leciona possuía uma difícil relação com a comunidade local e seu entorno. A forte atuação urbanística e a criação da “aula pública”, realizada nas ruas do bairro, possibilitaram uma maior integração da escola, comunidade e cidade, aumentando o entrelaçamento entre ambos, sem considerar os elementos mais hostis deste espaço. Trazendo um saber urbanístico que representa não só o reconhecimento de direitos básicos garantidos pela Constituição Federal, mas também o reconhecimento de importantes marcos históricos da comunidade em que se insere (Magalhães, 2022).

## CONCLUSÃO

O presente trabalho nos apresentou uma nova visão sobre a composição das paisagens urbanas. A frase “Paisagem é conflito” (Tângari, 2024), orientou o planejamento e o amadurecimento desta temática. As hipóteses preliminarmente aventadas foram inteiramente modificadas, e o aprofundamento desta pesquisa proporcionou um novo olhar para o território da Avenida Brasil. Anteriormente, existia uma única certeza: a via era um eixo forte que cingia o território em duas faixas: uma mais próxima da linha férrea e outra com maior proximidade da Baía de Guanabara. Ao longo do aprofundamento temático, observou-se que a Avenida Brasil orientou parte do crescimento, do desenvolvimento e o estabelecimento de usos e fluxos. O registro histórico da Avenida Brasil mostra que ela foi pensada como um vetor de crescimento em direção ao subúrbio, e isso foi confirmado a partir dos resultados colhidos.

Por outro lado, este trabalho dedicou-se a abordar a problematização dos sistemas de espaços livres entrelaçados aos espaços educativos, ao voltar-se para a microescala do estudo de caso. Neste caso, verificou-se que a Avenida Brasil foi o vetor de transformação na relação entre o espaço e a edificação. No caso da Escola Municipal Bahia, ela possuía uma outra relação entre o território educativo e a escola. Apesar de estar inserida em uma realidade temporal distinta, observamos que a abertura da Avenida Brasil modificou por completo a possível relação entre cidade e escola.

Este estudo possui o potencial de desdobrar-se em outras pesquisas que se dediquem ao aprofundamento temático, voltando-se diretamente ao contato com o público-alvo, um desejo inicial do autor. Dessa forma, será possível uma maior penetração na comunidade escolar que envolve o estudo de caso. As limitações éticas e a burocracia para obtenção de autorizações governamentais nos levaram a um estudo focado no espaço construído, não explorando a espacialidade do grupo pertencente. O estudo não pôde inserir-se presencialmente nas áreas externas da comunidade escolar, assim como não possibilitou a

aproximação direta com as crianças. Portanto, este estudo pode resultar em novas observações e conclusões a serem abordadas futuramente.

## REFERÊNCIAS

AZEVEDO, G.; TÂNGARI, V.; GOULART, A. **Do espaço escolar ao território educativo: um olhar ampliado sobre o lugar pedagógico da educação integral**. Rio de Janeiro: Meridonal, 2016.

BITTENCOURT, M. O espaço e os outros: aspectos da experiência da vida urbana retratada por crianças de diferentes classes sociais. **Revista Mal-estaR e subjetividade**, Fortaleza: Fundação Edson Queiroz, v. 10, ed. 4, p. 1301-1323.

BORGES, M. **Diretrizes para Projetos de Parques Infantis Públicos**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, SC, 2008.

CAVALIERE, A. **Anísio Teixeira e a educação integral**. São Paulo: Paidéia, 2010.

CONCEIÇÃO, W. **Minha casa, suas regras, meus projetos: gestão, disciplina e resistências nos condomínios populares do PAC e PMCMV no Rio de Janeiro**. Tese (Doutorado) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

CORNER, J. The Agency of Mapping: Speculation, Critique and Invention. In [DODGE, M.] **The Map Reader**. Nova Jersey: Wiley, 1999.

COSTA, R. A abertura da Avenida Brasil e o desenvolvimento dos subúrbios no Rio de Janeiro. In **Anais do XXIII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA**. Londrina: ANPUH, 2005. P.1-8.

DÓREA, C. Anísio Teixeira e a arquitetura escolar: Planejando escolas, construindo sonhos. **Revista FAEEBA**, Salvador: n.13, 2000.

G1. Obras da Transbrasil devem ficar prontas em dezembro de 2023. G1, 24 ago. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/08/24/obras-da-transbrasil-devem-ficar-prontas-em-dezembro-de-2023.ghtml>. Acesso em: 28 out. 2024.

HORN, M. **Brincar e interagir nos espaços da escola infantil**. Porto Alegre: Penso, 2017.

LAMOUNIER, A.; CARVALHO, T.; YAMAKI, H. Atmosferas de preferências e paisagens cotidianas: a cidade através de múltiplos sentidos. In: **Anais do Workshop Ressensibilizando Cidades**, Rio de Janeiro: UFRJ, 2021. p. 84-91.

LIMA, M. **A cidade e a criança**. (Coleção cidade aberta). São Paulo: Editora Nobel, 1989.

LOPES, J.; FERNANDES, M. **A criança e a cidade:** contribuições da Geografia da Infância. Educação, v. 41, n. 2, p. 202-211, 17 set. 2018.

LOPES, J.; FICHTNER, B. O espaço de vida da criança: contribuições dos estudos de Marta Muchow às crianças e suas espacialidades. **Revista de Educação Pública**, Cuiabá: UFMT, v. 26, n. 63, p. 755-774.

LOPES, J.; VASCONCELLOS, T. Geografia da infância: Territorialidades Infantis. **Currículo sem Fronteiras**, Niterói: E1135, v. 6, ed. 1, p. 103-127.

MAGALHÃES, P. Aula pública In: [LOEB, R.; LIMA, A.] **Cidade, gênero e infância**. São Paulo: Romano Guerra, 2021. p. 284-301.

MARICATO, E; OGURA, A; COMARU, F. **Crise urbana, produção do habitat e doença. Meio ambiente e saúde:** o desafio das metrópoles. São Paulo: Ex-Libris, 2010.

MEMÓRIA, Globo. Eleição do Rio como sede dos jogos de 2016. Memória Globo. Rio de Janeiro: Globo Comunicação e Participações, [data de publicação não informada]. Disponível em: <https://memoriaglobo.globo.com/jornalismo/coberturas/eleicao-do-rio-como-sede-dos-jogos-de-2016/noticia/eleicao-do-rio-como-sede-dos-jogos-de-2016.ghtml>. Acesso em: 28 out. 2024.

MODLER, N.; CARVALHO, R.; RHEINGANTZ, P. Espaço-ambiente na Educação Infantil: diálogos entre Arquitetura e Pedagogia da Infância. In: [AZEVEDO, G.] **Diálogos entre arquitetura, cidade e infância:** territórios educativos em ação. Rio de Janeiro: UFRJ, 2019. p. 85-102.

RABELO, J.; BARGUIL, P. A organização dos espaços compõe o currículo na Educação Infantil. 233-243. In: ANDRADE, Francisco Ari de; GUERRA, M.; JUVÊNCIO, V.; FREITAS, M. (orgs.). **Caminhos da Educação: questões, debates e experiências**. Curitiba: CRV, 2016.

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

TÂNGARI, V. **Rupturas ou continuidade**. Rio de Janeiro: UFRJ. 03 de jun 2024. Notas de aula.

TORRES, P. Avenida Brasil - Tudo Passa Quem Não Viu? Formação e ocupação do subúrbio rodoviário no Rio de Janeiro (1930-1960). **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Rio de Janeiro: ANPUR, v. 20, n. 2, p. 287-303.