

PRUMO



#3

Revista do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio
Ano 3 | Nº 03 | julho de 2017

AMÉRICA DO SUL: cidades em desenvolvimento

Adriana Sansão
Alejandro Echeverri
Cauê Capillé

Guilherme Lassance
Horacio Torrent
Ignácio Lira

Manuel Herce
Mauricio Puentes

Maurício Ricardo Cabas Garzon
Roberta Edelweiss

A revista PRUMO, do Departamento de Arquitetura e Urbanismo (DAU) da PUC-Rio, tem como objetivo reunir reflexões críticas de profissionais de diferentes áreas do conhecimento sobre os desafios e as soluções para a construção de ambientes socialmente justos, economicamente viáveis, ecologicamente responsáveis e com grande qualidade arquitetônica, refletindo, assim, os princípios que estruturam os nossos programas de Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Pós-graduação em Arquitetura.

A PRUMO é resultado da dedicação de professores e alunos do DAU/PUC-Rio, assim como de autores e colaboradores de diferentes universidades, tanto brasileiras quanto estrangeiras, que, generosamente, dividem conosco seus saberes e seus questionamentos.

Estruturada em diferentes seções, a revista busca estimular a reflexão sobre os desafios contemporâneos do projeto de arquitetura e urbanismo, e discutir temas muitas vezes polêmicos e sempre de grande impacto sobre a vida cotidiana e o futuro das cidades. Além disso, a revista promove o debate sobre projetos atuais e oferece para o leitor textos emblemáticos de teoria da arquitetura e urbanismo que, até então, não possuíam tradução para a língua portuguesa.

Desejo a todos uma ótima leitura.

Maria Fernanda Campos Lemos

Diretora do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Puc-Rio

PRUMO Nº 3

Revista do Departamento de Arquitetura
e Urbanismo da PUC-Rio



Departamento
de Arquitetura
e Urbanismo
PUC-Rio

Editoria

Editora responsável

Ana Paula Polizzo

Editor adjunto

Silvio Dias

Editor deste número

Fernando Espósito

Colaborador deste número

Antonio Sena

Conselho editorial

Abílio Guerra

Ana Luiza S. Nobre

Ana Paula Polizzo

Claudia P. Costa Cabral

Fernando Betim

Horacio Torrent

James Shoiti Miyamoto

João Masao Kamita

José Kipper Kós

Maria Fernanda Lemos

Rachel Coutinho

Renato Anelli

Roberta Krahe Edelweiss

Rosângela Cavallazzi

Sylvia Ficher

Tamara Cohen Egler

Teresa Valsassina Heitor

Autores dos artigos

Adriana Sansão

Alejandro Echeverri

Aline Couri

Bárbara Lopes

Cauê Capillé

Guilherme Lassance

Horacio Torrent

Ignácio Lira

Joy Till

Lucas Di Gioia

Manuel Herce

Marcos Favero

Marcelo Carnevale

Maurício Puentes

Maurício Ricardo Cabas Garzon

Michel Masson

Priscila Luzardo

Roberta Edelweiss

Victor Cattete

Estagiários / Equipe Prumo

Kamissy Poletto

Lucas Coelho Netto

Luciana Moreira

Mariana Netto

Diagramação

Equipe Prumo

Capa

Equipe Prumo

Tradução / Revisão de texto

Tema Editoração

Algo Mais Soluções Editoriais

Fotografias

Alejandro Lema Correa

Lucas Clementino

Marco Aurélio Cunha

Margarida Raposo

Maria Eduarda Lessa

Rafaella Cosenza

E-mail: arqprumo@puc-rio.br

Pontifícia Universidade Católica

Departamento de Arquitetura e

Urbanismo PUC-Rio

Rua Marquês de São Vicente, 225, Gávea, Rio
de Janeiro, Brasil – CEP 22451-900

As opiniões e informações expressas nos
artigos aqui publicados são da exclusiva
responsabilidade de seus autores.

Sumário

EDITORIAL **04**

Fernando Espósito Galarce

ENTREVISTA **06**

com Fernanda Arêas Peixoto e Maria Alice Rezende

DEPOIMENTO **16**

Construir áreas verdes para criar comunidades: Fundação Mi Parque e a recuperação participativa de espaços públicos
por Ignácio Lira

ARTIGO **28**

Medellín rescreve seus bairros. Urbanismo Social 2004-2011
por Alejandro Echeverri

ARTIGO **42**

Arquitetura como dispositivo político
por Cauê Capillé

ARTIGO **64**

O porquê de Valparaíso
por Maurício Puentes

ARTIGO **76**

Sobre a oportunidade de um legado olímpico para o RJ
por Guilherme Lassance

ARTIGO **86**

A ausência de projeto urbano nas obras de mobilidade no RJ
por Manuel Herce

ARTIGO **98**

A resignificação do espaço público de Porto Alegre a partir da apropriação efêmera da cidade
por Roberta Edelweiss e Maurício Ricardo Cabas Garzon

ARTIGO **110**

Táticas de reconquista do espaço: o #becomaravilha como construção coletiva de um lugar
por Adriana Sansão e LABIT

ARTIGO **128**

Arquiteturas da grande cidade: modernidades iintermediárias
por Horacio Torrent

ENSAIO **152**

São Paulo: novas formas de vizinhança
por Marcelo Carnevale

RESENHA **162**

Livro Guerra dos Lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças, de Raquel Rolnik
por Michel Masson

ARTIGO TRADUZIDO **176**

Urbanismo Infraestrutural, de Stan Allen
por Marcos Favero, Lucas Di Gioia e Victor Cattete

OLHARES **190**

Editorial

Fernando Espósito Galarce

O primeiro número da revista PRUMO teve como tema o Rio de Janeiro, colocando em questão algumas das iniciativas públicas e privadas desenvolvidas a partir da escolha da cidade como sede de grandes eventos de porte internacional nos últimos anos. Neste terceiro número, a revista enfoca novamente a cidade.

Com o intuito de promover uma discussão mais integradora, o tema se estende a toda América do Sul com a apresentação de artigos que tratam de pontos de vista e escalas de algumas cidades sul-americanas, valorizando suas semelhanças e, também, suas particularidades, no contexto contemporâneo de desenvolvimento urbano.

Abrindo este número, se apresenta o livro *Ciudades Sudamericanas como Arenas Culturales*, através de uma entrevista com Fernanda Arêas Peixoto, organizadora e uma das autoras, e a socióloga Maria Alice Rezende de Carvalho, também autora. Organizado pelo arquiteto Adrián Gorelik e por uma das entrevistadas, a antropóloga Fernanda Arêas Peixoto, o livro propõe diversos olhares sobre a vida cultural urbana em diferentes cidades da América do Sul e discute a cidade como lugar de germinação de tendências artísticas, projetos intelectuais e disputas político-ideológicas.

A revista continua com artigos que tratam o desenvolvimento da cidade a partir de outras perspectivas e experiências.

O arquiteto Alejandro Echeverri apresenta sua vivência e análise do trabalho desenvolvido nos últimos quinze anos

em Medellín, na Colômbia, período no qual a cidade experimentou um processo de transformação urbana e social, principalmente, nas favelas. Essas áreas deixaram de ser lugares marginais para se transformar em pontos de referência de inclusão de inovação urbana.

Com um olhar mais específico, também em Medellín, o arquiteto Cauê Capillé observa o projeto de Parques-Biblioteca como parte da agenda política de transformação urbana da cidade, atribuindo à arquitetura a capacidade de funcionar como dispositivo de fortalecimento sócio-político.

Continuando com os processos de reforma urbana participativos, o arquiteto Ignacio Lira compartilha o trabalho desenvolvido pela Fundação *Mi Parque* em Santiago do Chile, que tem como missão criar e reforçar comunidades, por meio da recuperação participativa das áreas verdes nos bairros que mais o necessitam.

A partir de Valparaíso, no Chile, o arquiteto Mauricio Puentes apresenta o caso desta cidade portuária observando seu processo de povoamento e morfologia urbana relacionada diretamente à topografia, onde a autoconstrução deu forma à complexa trama urbana que, até hoje, persiste nos relevos da cidade e que não responde a um modelo oficial aplicado.

Guilherme Lassance, por sua vez, discute a reinauguração da Praça Mauá, localizada no centro do Rio de Janeiro, analisando criticamente a condição de cidade desigual, ao

considerar a intervenção como parte de uma série de ações, que privilegia a área central e os bairros com população de maior renda da Zona Sul e parte da Zona Norte, em detrimento dos subúrbios.

Também tratando o tema do desenvolvimento urbano, mas focado na mobilidade, Manuel Herce pontua criticamente algumas das propostas apresentadas para o Rio de Janeiro, e algumas das obras que foram realizadas para atender aos Jogos Olímpicos de 2016.

Seguindo a temática do desenvolvimento e planejamento urbano, outro grupo de autores aborda a questão da cidade tendo como ponto de partida, a escala dos usos e apropriações do espaço.

Roberta Edelweiss e Mauricio Cabas apresentam o caso de Porto Alegre, a partir de seus processos de transformação, compreendidos como a construção de uma identidade através de ações da sociedade civil, os quais geram valores de memória. Estas características são observadas nos eventos efêmeros de apropriação do espaço público.

Por sua vez, Adriana Sansão, Joy Till, Aline Couri e o LABIT (Laboratório de Intervenções Temporárias, do Programa de Pós-graduação e Urbanismo da FAU-UFRJ), apresentam uma ação de “urbanismo tático” de reconquista de um espaço esquecido no Rio de Janeiro, questionando o papel do cidadão nas transformações da cidade. O sítio da intervenção foi a Travessa do Liceu, espaço público relegado no recente processo de transformação da Praça Mauá.

Em São Paulo, Marcelo Carnevale discute sobre as novas formas de vizinhança, definidas a partir do cotidiano em que muitas coisas acontecem simultaneamente. Algumas mais explícitas, próprias da megalópole e outras mais sutis, à escala da rua, entre as quais sempre é possível descobrir relações.

No Chile, Horacio Torrent nos fala da arquitetura moderna, no período entre 1930 e 1960, e de como ela fez parte de um processo de transformação social e de renovação do país, em que as grandes obras do estado de bem-estar adquiriram um sentido civilizatório e determinaram o processo de concentração urbana. Estabeleceu-se uma tradição moderna que gerou uma legitimidade social em prol de uma vida melhor e que se expandiu pelo país, tanto pela ação pública, como pela privada.

Michel Masson apresenta o livro *Guerra dos Lugares: A colonização da terra e da moradia na era das finanças*, de Raquel Rolnik. Acompanhando este ensaio-resenha, está uma série fotográfica do próprio autor chamada *Salve-Salve*, realizada no Horto, na cidade do Rio de Janeiro. Hoje afetada pela desapropriação, o Horto é uma das comunidades abordadas no livro por Raquel Rolnik.

Finalmente, Marcos Favero, Lucas Di Gioia e Victor Catete apresentam a tradução do texto *Urbanismo Infraestrutural*, de Stan Allen, como parte do trabalho desenvolvido no Laboratório de Arquitetura, Infraestrutura e Território (LAIT) do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da PUC-Rio.

ENTREVISTA

Fernanda Arêas Peixoto e Maria Alice Rezende de Carvalho
Concedida a Fernando Espósito em 08 de julho de 2016

FERNANDO ESPÓSITO

Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio
Contato: fernando.esposito@ead.cl

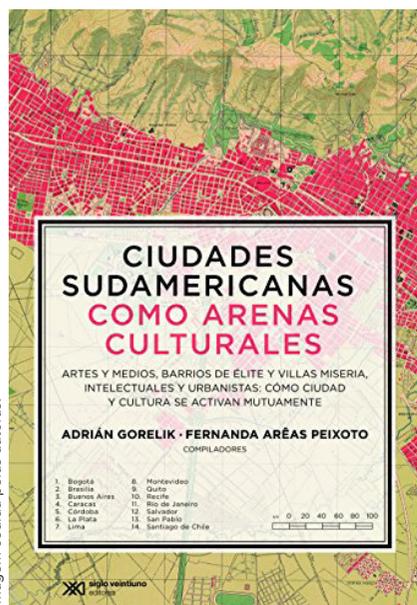
A Revista PRUMO teve a oportunidade de entrevistar Fernanda Arêas Peixoto, organizadora e uma das autoras de *Ciudades Sudamericanas como Arenas Culturales*¹, e Maria Alice Rezende de Carvalho, também autora do livro. O volume apresenta diversos olhares sobre a vida cultural urbana da América do Sul, todos de grande interesse, sobretudo pelo foco colocado na cidade como lugar de germinação de tendências artísticas, projetos intelectuais e disputas político-ideológicas.

Como indicado pelos organizadores na apresentação do livro, o trabalho realizado lança múltiplas perspectivas sobre a vida urbana no sul do continente a partir da consideração de “episódios” de diferentes cidades, entre finais do século XIX e inícios do XXI. São Paulo, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Recife, Montevideu, Santiago do Chile, entre outras, são observadas por meio de recortes variados, alguns relacionados a um lugar (uma rua ou um bairro, por exemplo) e outros relacionados à produção cultural propriamente dita, entre as quais, obras teatrais e televisivas.

As cenas e laboratórios urbanos oferecidos por cada um dos ensaios funcionam como “dispositivos de observação” capazes de aproximar o leitor de uma das muitas camadas que compõem a cidade, sejam elas físicas, sociais e históricas, sem esquecer as dimensões imaginativas, afetivas e memorialísticas que constituem e produzem a vida urbana.

1.

GORELÍK Adrián, PEIXOTO Fernanda Arêas (Org.).
Ciudades sudamericanas como arenas culturales. 1ed.
Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2016.



Ciudades sudamericanas como arenas culturales.

Artes y medios, barrios de élite y villas miseria, intelectuales y urbanistas: cómo ciudad y cultura se activan mutuamente.

Por Adrián Gorelik e Fernanda Arêas Peixoto (orgs.)

Siglo XXI Editores, Argentina, 2016.

Edição em espanhol.

Brochura, 464 p. 15 x 23

ISBN: 978-987-629-639-7

Autores: Ana Clarisa Agüero, Gonzalo Aguilar, Pablo Ansolabehere, Alexandre Araújo Bispo, Fernanda Arêas Peixoto, Anahi Ballent, Gonzalo Cáceres, Lila Cairmari, Ximena Espeche, Paulo César Garcez Marins, Gustavo Guerrero, Adrián Gorelik, Beatriz Jaguaribe, Eduardo Kingman Garcés, Nísia Trindade Lima, Germán Rodrigo Mejía Pavony, Jorge Myers, Julia O'Donnell, Heloisa Pontes, Maria Alice Rezende de Carvalho, Silvana Rubino, José Tavares Correia de Lira, Gustavo Vallejo, Tamara Rangel Vieira e Guilherme Wisnik.



No título do livro, a ideia de *arena* pode evocar a imagem de um lugar de confrontos, de choques. No entanto, a dimensão “cultural” que a acompanha parece resgatar uma visão mais amigável do confronto. Vocês poderiam falar dessa figura e de como o livro a apresenta, ou se desdobra, a partir dela?

FP: A imagem surge de um texto de Richard Morse no qual ele pensa a cidade precisamente como arena cultural ². Essa imagem foi por nós tomada, não como mera metáfora, mas como um instrumento de análise; afinal, Morse propõe que olhemos a cidade como um espaço de embates e de criações novas. Foi a partir dessa inspiração que nós autores nos envolvemos em uma reflexão sobre as relações entre cidade e cultura. Como é possível capturar tais relações pensando-as como relações de dupla mão, de retroalimentação? Esta é a bússola analítica que orienta todos os ensaios reunidos no volume. Se não há receitas para percorrer o caminho traçado, a figura das *arenas culturais* nos pareceu frutífera, capaz de iluminar possibilidades originais; pensar a cidade como um espaço de germinação de ideias e proposições novas em diversos campos, processos marcados por embates e tensões, este era o desafio. E os autores aceitaram a proposta, converteram a imagem em um instrumento reflexivo, experimentando-a de maneiras diversas. A figura da arena cultural foi, então, testada a partir de diferentes aproximações: uma rua, um edifício, um jornal, circuitos intelectuais, bares, cafés, festivais de cinema, peças de teatro etc.

MA: O uso do termo *arena* descontextualizado, ou seja, sem a referência à nossa inspiração original que foi o texto de Richard Morse, pode suscitar uma compreensão um pouco equivocada, já que as cidades estão na ordem do dia exatamente pelos índices de “conflitividade” que têm apresentado em todo o mundo. A *arena* no sentido por nós utilizado possui um significado diferente. Estamos pensando as tensões, mas não necessariamente as tensões sociais e sim as tensões presentes na ordem da imaginação, das narrativas, das experimentações e, inclusive, a maneira como diferentes perspectivas analíticas lidam com a cidade. São dois planos diferentes: um remete ao conflito entre atores sociais e o outro ao conflito que funda uma reflexão; e os dois planos são igualmente importantes. Para nós, porém, nesse livro, são os experimentos da ordem da imaginação literária e sociológica que interessava enfrentar.

2.

MORSE, Richard M. As cidades “periféricas” como arenas culturais: Rússia, Áustria, América Latina. In: Revista Estudos Históricos, v. 8, n. 16, p. 205-226, 1995. Publicado originalmente em Journal of Urban History, vol. 10, nº 04, ago. 1984. Tradução de Francisco de Castro Azevedo, e revisão de Dora Rocha e Gilberto Velho.

Isso me leva a pensar a imagem da *arena* relacionada à ideia de embate em um sentido positivo. Uma possibilidade de pensar a cidade como *arena* de debates, compreendendo tensões, obstáculos a partir de um ângulo positivo e propositivo, que permite enxergar diversas dimensões. Considerando que estas podem ser muitas, vemos que o livro se constrói a partir de 23 textos, produzidos por um total de 25 autores das mais diversas áreas do conhecimento, entre elas, as ciências sociais, a arquitetura, a história, os estudos culturais. Quais foram as inquietações que deram início a essa pesquisa, que atravessou fronteiras disciplinares, e como foi o processo para dar origem ao livro?

FP: O livro é resultado de um processo de trabalho iniciado em 2011, mas amparado em interlocuções e parcerias antigas entre o Centro de História Intelectual da Universidade de Quilmes (Argentina) e universidades brasileiras, entre as quais a USP e a PUC/RJ. Quer dizer, o projeto deste livro nasce também de outros projetos que fizemos juntos, eu, Adrián, Maria Alice e alguns dos colegas presentes no volume. Se isso é verdade, estamos diante de um projeto novo, em sua concepção e modo de implementação. Evidentemente, os autores foram sendo convidados a dele participar em função de relações pessoais e intelectuais já existentes, mas sobretudo em função da sensibilidade para o urbano que seus trabalhos anteriores revelavam. Não buscamos necessariamente especialistas nas cidades, embora eles também estejam presentes. Há arquitetos, por exemplo, mas eu diria que um tipo particular de arquiteto que os perfis do José Lira, Adrián Gorelik e Guilherme Wisnik permitem entrever: aqueles envolvidos com a história, a crítica da arte e da cultura, e de clara vocação interdisciplinar. Reunimos, assim, pessoas que já trabalhavam com temas urbanos e outras que se não trabalharam diretamente sobre as cidades mas indicavam interesse por elas, perceptível nas reflexões que empreenderam antes. Mas, vale sublinhar, todos produzimos reflexões inéditas para o projeto, ensaiamos perspectivas novas em função das demandas feitas e das discussões realizadas durante a elaboração dos ensaios.

Sobre o modo como atravessamos as fronteiras disciplinares com a ajuda dos colegas de vários campos do

conhecimento, que se refere à segunda parte de sua pergunta. Não parece demais lembrar que a cidade é um objeto complexo e que o enfrentamento das relações entre cidade e cultura – que nos conduz à cidade praticada, imaginada, produzida e consumida - nos colocava diante de uma tarefa da qual, dificilmente, um especialista poderia dar conta. A constituição de um grupo com formações variadas foi o que permitiu o projeto e o seu êxito. Cada um de nós, com seus instrumentos e suas histórias profissionais específicas, acabou manejando a figura da arena cultural desde um ângulo próprio, iluminando um aspecto das relações entre vida urbana e criação cultural.

MA: Chamaria a atenção para algo que também nos preocupava desde a origem do projeto (ou pelo menos preocupava a alguns de nós), que diz respeito ao fato de as cidades sul-americanas não serem mais passíveis de uma representação sintética, comum a todas, tal como ocorria até os anos de 1960/1970. Naquela época, a expressão “cidades sul-americanas” era uma espécie de senha para o tratamento de temas muito vastos, como, por exemplo, o do subdesenvolvimento. Ou seja, predominava uma agenda cognitiva e política que lidava com a cidade entendida como um dos elementos que compunha o contexto da modernização periférica. É a partir dos anos 80 do século passado que a cidade começa a ganhar autonomia, começa a se tornar uma “variável independente” – e Morse foi decisivo nesse processo de conferir alma à cidade.

Portanto, quando da realização desse livro, sabíamos que seria necessário escapar daquela forma antiga (mas ainda influente em alguns círculos) de tratamento das cidades sul-americanas. Queríamos testar abordagens, recortar objetos, reconstruir analiticamente as cidades, porém com outros óculos. Inclusive porque os narradores da cidade, nesse início do século XXI, são em maior número e mais diversificados do que os do século passado. Índios nas cidades andinas, moradores de favelas no Rio de Janeiro, estudantes universitários nas cidades-campi são autorais, “produzem” a cidade em que vivem e sobre a qual escrevem. Então era sobre isso que queríamos falar e o livro nasceu de preocupações que têm a ver com esse percurso, percurso que cada um de nós conheceu mais ou menos de perto.

Na apresentação do livro feita no Instituto Moreira Salles ³, ficaram claras a riqueza e motivações do projeto. Percebe-se que não há a intenção de impor uma ideia, mas a proposta de olhar a cidade desde diversas disciplinas. Cada capítulo apresenta, assim, uma espécie de “dispositivo” para olhar a cidade que toma a forma de narrativas que visibilizam, por exemplo, o morador de rua e a própria rua, possibilitando enxergar a cidade também em sua materialidade. Outra característica do livro é a forma de pensar os processos urbanos temporalmente, como cronologias da cidade. Isso porque as escolhas apontam para uma divisão temporal, que abrange casos desde 1910 até praticamente 2010. Ao lado disso, existe um recorte espacial perceptível nas cidades escolhidas, embora eu mesmo desconheça o critério de escolha. Mas cidades como Buenos Aires, São Paulo e Rio de Janeiro se repetem em mais de um texto. Qual a intenção de organizar o livro dessa forma? De que maneira essa ordem de tempos e cidades foi planejada?

FP: Além de tomarmos a figura das *arenas culturais* como instrumento analítico fundamental, como dissemos, elegemos alguns momentos-chave como balizas para as análises. Tais divisões temporais, como você diz, forneceram parâmetros para que pudéssemos pensar como, em alguns períodos, as relações entre cidade e cultura se apresentaram de maneira particular: a passagem do século XIX para o XX; os anos 1910-1930; os anos 1940-1970; os anos 1990-2010. A hipótese norteadora dessas escolhas, como eu e Adrián escrevemos na introdução, esteve orientada pela seguinte indagação: seria possível reconhecer momentos determinantes nos quais as relações entre cidade e cultura teriam se apresentado de forma particularmente produtiva? E, como você bem observou, esses períodos acabaram funcionando como patamares de observação para o exame da trama dessas relações, a cidade se revelando de diversos modos: na sua materialidade, na sua história e em função da produção cultural, entendida em sentido amplo. Mas o livro não é uma história das cidades da América Latina, nem tampouco uma obra de consulta. Não se trata de buscar nos capítulos sobre Córdoba ou sobre Quito, por exemplo, informações a respeito das cidades, não é esse o propósito. Os marcos temporais funcionaram com parâmetros reflexivos, como outro instrumento de análise e composição. Menos do que desenhar uma linha cronológica ou uma história, eles serviram como pontos de apoio para que lançássemos uma reflexão sobre a mútua produção da cidade e da cultura.

Em relação à escolha das cidades, havia cidades que, naturalmente, não podíamos deixar de fora do projeto, e nos demos conta, também, que algumas delas deveriam figurar mais de uma vez, como Rio de Janeiro, São Paulo e Buenos Aires. Mas por que Santiago não figurou em diferentes épocas? Ou por que Belém não foi contemplada? São lacunas, evidentemente, ainda que o propósito, insisto, não fosse realizar uma obra exaustiva. Assim que, a partir de alguns consensos básicos, fomos tentando encontrar pessoas que aceitassem o desafio central do projeto, concordando em produzir uma reflexão inédita a partir dele. E nem sempre encontramos essas pessoas, e

3.

No dia 7 de julho de 2016 o Instituto Moreira Salles do Rio de Janeiro (em parceria com o CENTRAL - Núcleo de Estudos e Projetos da Cidade, do Centro de Ciências Sociais da PUC-Rio) promoveu uma mesa-redonda intitulada *Cidades sul-americanas como arenas culturais*, com a presença do arquiteto argentino Adrián Gorelik, diretor do Centro de História Intelectual da Universidad de Quilmes, e da antropóloga brasileira Fernanda Arêas Peixoto, professora do Departamento de Antropologia da Universidade de São Paulo com mediação de Ana Luiza Nobre (IMS/PUC-Rio).

isso não porque elas não existam, mas porque trabalhamos no interior de redes mais ou menos conhecidas, como sempre ocorre, redes que embora fossem se alargando ao longo do processo de trabalho nem sempre permitiram preencher certos vazios. Mas, volto a dizer, não se tratava de dar conta das cidades sul-americanas na sua integralidade, mas de pensar casos e situações, pensando-os, lado a lado, de modo que um exemplo pudesse rebater e ecoar no outro.

MA: O que esse livro ensina, entre outras coisas, é que é possível construir uma coletânea em moldes mais orgânicos, ainda que seus autores morem em países diferentes e sejam muitos. Nas coletâneas, em geral, o organizador sabe, de antemão, que temas gostaria de ver reunidos e convida pesquisadores adequados ao seu projeto. No livro organizado por Adrián e Fernanda o desenho do projeto conheceu um andamento distinto: havia uma intenção original que, após muitos encontros e conversas, foi adquirindo uma forma. Realizamos alguns seminários que tiveram grande importância na definição dessa modelagem final. O volume, portanto, não foi organizado tendo por base um mapa de navegação dado a priori. Ele foi sendo construído e, no percurso, houve também desistências, pessoas que não conseguiram atender os prazos, alguns eventos que obrigaram autores e editores a fazer ajustes.

Quando vocês falam do processo de trabalho, dos encontros e seminários como espaços de exercício e experimentação, fica claro que se tratou de uma metodologia: ir encontrando o material a partir da pesquisa dos autores (eles mesmos em processos de descoberta), e posteriormente organizá-lo de forma coerente com o que se discutia. Assim, parece não ter havido um roteiro fixo predeterminando esse caminho.

FP: Só para complementar o que disse a Maria Alice sobre as coletâneas, e sem desmerecer as coletâneas existentes (há diversas que são excelentes), quando somos convidados a delas participar, em geral, reaproveitamos pesquisas e textos que já possuímos. No caso deste livro, nós efetivamente produzimos reflexões novas, motivados pelo projeto inicial. Nesse sentido, o livro não reúne estudos existentes sobre cidades da América Latina, mas é fruto de um desafio intelectual proposto a profissionais que, de algum modo, já exercitavam em seus trabalhos anteriores uma perspectiva urbana sobre os estudos culturais. A intenção era tirar a cidade do pano de fundo, trazendo-a para o primeiro plano e pensando-a em sua articulação íntima e inextricável com a cultura, em certos momentos-chave.

E para voltar à sua observação, Fernando, o projeto primeiro tinha sim diretrizes e coordenadas, mas elas foram sendo testadas, redefinidas e calibradas em função das pesquisas e das discussões sistemáticas realizadas sobre as primeiras versões dos ensaios que fizemos ao longo do processo de trabalho.

Os autores apresentam as diferentes cidades no livro a partir de episódios (o que antes chamamos de “dispositivos para olhar a cidade”) ocorridos em cada uma delas. Nesse sentido, a cultura, aparentemente, é compreendida em relação à construção do cotidiano, à interpretação da cidade como espaço de encontros. Percebo que a escolha dos autores, ao falar desses “episódios” como vocês denominam, tem a intenção de gerar uma proximidade com uma determinada situação e cena urbana analisada. Sendo assim, qual é o papel da cultura na interpretação do espaço urbano e sua relação com a imagem da *arena*?

MA: Em função de nossas formações variadas, a noção de cultura possui inclinações e assentamentos diferentes para cada um de nós. O antropólogo, por exemplo, jamais fala em cultura no singular, mas em culturas no plural. O sociólogo, por sua vez, prefere o singular, porque tem a pretensão de produzir uma visada mais sintética. Beatriz Jaguaribe, outra autora do livro e crítica da cultura, diz que a cidade hoje é muito mais disputada, mista e mesclada do que já foi. Ela lembra, por exemplo, que, embora no século XIX proliferassem distintas narrativas sobre a rua, é apenas hoje que a autoria dessas falas compete a todos os tipos de transeunte, mesmo os mais pobres e marginalizados, e não apenas aos literatos. Estamos, pois, diante de uma cultura em mudança, que se democratizou e que produz formas de entendimento da cidade muito diferentes entre si. Isso, de um lado. Do ponto de vista das ciências sociais, a coisa é ainda mais complicada. Porque para os cientistas sociais não interessa apenas o embate de narrativas, mas também as narrativas teóricas sobre a cidade. Como uma determinada teoria interacionista, atenta a encontros, constrói a cidade? Como uma teoria da estruturação, interessada na morfologia urbana, constrói a cidade? Estamos falando, também aí, de um padrão de cultura, de um padrão de cultura acadêmica que se projeta sobre a compreensão da cidade. Assim que ao longo da elaboração de nossos ensaios percebemos que o que a cultura projeta no entendimento da cidade varia em razão das tradições distintas a que estamos referidos. Cada um de nós, afinal, consulta a sua tradição. A minha, por exemplo, como socióloga, remonta ao século XIX; a de um filósofo político remontaria ao Renascimento ou antes ainda; os antropólogos recuariam, provavelmente, à passagem do século XIX ao XX. Enfim, a nossa cultura disciplinar é revisitada cada vez que nos deparamos com um objeto. E com a cidade não seria (e não foi) diferente.

FP: A Maria Alice respondeu magnificamente. Só gostaria de acrescentar um ponto. Acho que o livro também está interrogando a própria categoria de cultura urbana. O que que é isso que chamamos de cultura urbana? Evidentemente, cada autor está interrogando essa categoria de um lugar, mas, insisto, creio que um dos méritos do livro é interpelar as próprias categorias, não só a de cultura urbana, mas também a de modernidade e mesmo a de cidade. Em relação à cultura e à produção cultural, estamos falando de produções cultas e “eruditas”, mas também de práticas cotidianas, da indústria cultural, da música popular e da cultura acadêmica. Falar em cultura urbana e em produção cultural urbana é se referir a tudo isso e, talvez, a mais alguma coisa. Creio que esta é mais uma contribuição do volume.

O livro, como já foi dito, trata de várias cidades, como Montevideú, Santiago do Chile, Córdoba, La Plata, Buenos Aires, entre outras. Portanto, existe uma interessante diversidade geográfica, o que leva, também, a uma rica diversidade cultural. No entanto, cada uma, evidentemente, possui suas particularidades. Mas as temáticas (e voltando ao tema dos “episódios”, ou o que chamamos anteriormente de “olhares”), também são muito diferentes. Como vocês avaliam essa diversidade? Sentiram falta de alguma outra cidade que poderia ter entrado na discussão? Consideram que essa diversidade gerou um panorama suficientemente abrangente em relação ao que é a nossa cultura sul-americana urbana? Existiram surpresas ao longo da pesquisa e do processo, dos encontros entre os autores, dos exercícios e das experimentações? Talvez, além de inserir alguma outra cidade, ter inserido alguma outra categoria, algum outro episódio ou algum outro prisma de observação da cidade. Porque, se por um lado, o objetivo não era inserir todas as cidades sul-americanas no volume, por outro, as categorias e os episódios poderiam ser infinitos, certo? De fato, durante a apresentação do livro no Instituto Moreira Salles, me lembrei da cidade onde estudei Arquitetura, Valparaíso, no Chile. Imaginei Valparaíso a partir da perspectiva dos estudantes. Esse poderia ser um episódio, um “dispositivo” de observação da cidade de que falávamos no início.

MA: Fernando, nesse sentido, eu acho que muita coisa deve ter ficado de fora e a questão, me parece, foi de certo modo respondida na apresentação do livro. Mas para quebrar a ideia de “América do Sul”, de “cidades latino-americanas” ou “sul-americanas”, teria sido muito útil se tivéssemos abordado a “Paris latino-americana”, a “Nova York latino-americana” ou a “Miami latino-americana”...

FP: E nós queríamos fazer exatamente isso, a ideia fazia parte do projeto original.

MA: Íamos fazer isso, mas não foi possível. Se o plano inicial fosse realizado, talvez ficasse mais clara a articulação entre cultura e espaço, cultura e territorialidade, cultura e cidade...

FP: Subvertendo a geografia...

MA: Subvertendo a geografia, exatamente, e chamando a atenção para o fato de que, na verdade, a cidade sul-americana é uma perspectiva. E como perspectiva, ela pode estar em Miami ou em Paris. Esse pulo-do-gato que, infelizmente, não pode ser dado, teria deixado claríssima a nossa intenção. Se acho que ela está clara, teria ficado ainda mais evidente.

Ficou muito claro. E de fato, quando pergunto se “faltou” algo, alguma cidade, alguma categoria, não quero dizer que percebo o projeto como incompleto, pelo contrário. Fiz a pergunta, na verdade, por curiosidade. Identifiquei-me com esse exercício e, na hora, pensei na minha cidade natal, do ponto de vista dos estudantes, como disse antes, porque, acredito, seja outra Valparaíso, diferente das muitas Valparaísos que, certamente, podem ser narradas.

FP: A lacuna assinalada pela Maria Alice talvez tenha sido a grande lacuna do projeto do ponto de vista das nossas intenções primeiras, pois pensar as cidades latino-americanas descoladas da geografia - essas “cidades latino-americanas” que se constituíram fora do mapa - auxiliaria a deslocar a perspectiva sobre as cidades e sobre a própria América Latina. O que não quer dizer que não tenhamos pensado em outras dimensões que terminaram não contempladas. A universidade de Brasília e sua relação com a cidade é outra delas. A universidade como um agente e um ator fundamental na vida urbana se faz presente em vários dos ensaios. A experiência da universidade de Brasília teria sido uma ótima contribuição, pensamos nela e, por uma série de razões, não conseguimos inclui-la.

Simplificando bastante, é possível observar que, de forma geral, a cidade é um contexto que se configura a partir de duas dimensões principais. A primeira, uma racionalidade que se expressa na tentativa de organizar e planejar o espaço, e a segunda, a tradição e a cultura, que se expressam como interpretações, apropriações e usos da cidade, dimensão que, muitas vezes, não é reconhecida pela primeira e vice-versa. No livro, a diversidade de olhares e de episódios tratados trazem essa ideia de valorização da experiência urbana, da vivência, da autenticidade do local *versus* a racionalidade espacial. É nesse encontro, ou desencontro, entre o esforço por organizar e planejar e a experiência cidadã e urbana, que a arena cultural se apresenta? Como vocês veriam a relação, aparentemente antagônica, entre o planejado, de um lado e, de outro, o uso, a experiência e a vivência urbana?

FP: Eu não acredito nessa dicotomia, na oposição entre a racionalidade do planejador e a experiência do usuário, analiticamente falando. Sem desconsiderar as diferenças aí implicadas, inclusive de escala, me parece fundamental superar essas dicotomias. E os ensaios reunidos no livro contribuem nessa direção, na medida em que mostram, pela análise detida de casos, que os projetos modernos assumiram feições particulares, muito distintas entre si. Além disso, indicam como esses projetos de modernização produzem alteridades, que recebem nomes diferentes: pode ser “o campo”, pode ser “o estrangeiro”, “o índio”, pode ser o léxico popular das ruas, ou o “passado”. Mas esses outros não são antagônicos ao polo primeiro – ao “moderno” – mas são por ele produzido. Assim que há uma solidariedade, uma inseparabilidade, entre esses termos. Superar essas dicotomias do ponto de vista analítico, não significa desconhecer diferenças entre as dimensões, igualando-as, mas visa tentar encontrar outros lugares de onde olhar e analisar o que são os projetos de modernização: projetos abortados, redefinidos em função de seus modelos, realizados de forma mais ou menos bem sucedida etc. Tais projetos são inseparáveis da produção, sistemática e permanente, dessas alteridades variadas que os constituem, e que não são, de modo algum, exteriores a eles.

MA: Gostaria de dar um exemplo nessa mesma direção e, tomando a última parte da resposta da Fernanda, que me parece muito importante. Foi no final do século XIX e começo do século XX, quando já se esboçavam as reformas de racionalização urbanística promovidas por Pereira Passos no Rio de Janeiro, que emergiu a figura de uma Rua do Ouvidor suja, boêmia e popular. Em outras palavras, o moderno produziu o seu “outro” – este é o ponto para o qual a Fernanda estava chamando a atenção. Além disso, Fernando, reconheço na sua questão uma conotação um tanto negativa conferida à racionalidade planejadora (risos). Estou certa? Acho que a crítica atual ao projeto moderno tem demonstrado certo desprezo ao planejado, o que me parece politicamente inábil nesse contexto em que as grandes empresas de construção civil (no Brasil, mas não apenas aqui) querem exercer suas atividades com total autonomia e nenhum limite. E o projeto é sempre um limite, não?

Quanto ao ponto que você levantou sobre o “espírito” dessa coletânea, gostaria de fazer uma observação. Trata-se de uma coleção de ensaios de aproximadamente 15 laudas, que ocupam, cada um, apenas nove ou 10 páginas do livro, abordando temas muito complexos. Uma missão, portanto, difícil. Otávio Paz tem, sobre o ensaio, sobre essa forma expressiva, uma bela e esclarecedora definição. Ele diz que o ensaio trata do que, a princípio, conhecemos comunitariamente, mas não necessariamente conseguimos traduzir. O ensaio, portanto, bem-sucedido, é aquele que restaura nossa conexão com uma linguagem comum, com um tema comum, sabido por todos. Esse é o jogo do livro: recompor o conhecimento comunitário sobre cada cidade a partir de uma única ideia. Uma pequena ideia, um tiro curto – o ensaio é um convite à cumplicidade. E foi com a ajuda dessa forma expressiva *sui generis* que é o ensaio que (re) descobrimos eventos, pontos, encontros, momentos, espaços, obras, paisagens etc.

O seu comentário leva a uma conexão especial com o arquiteto. Porque ele observa e projeta objetos, prédios, mas, também, formas e espaços que abrigam usos, lugares, para uma ou várias pessoas. O livro permite a possibilidade de pensar a cidade através de um...

FP: De um episódio.

De um episódio, exatamente. Porque o arquiteto é formado para projetar lugares, então, nesse ato de pensar lugares, o episódio surge como um mecanismo para se encontrar com o contexto da intervenção.

FP: Sim. E para acrescentar algo ao que disse a Maria Alice sobre o ensaio como forma, gostaria de observar que os ensaios que compõem o livro são experimentos com materiais diferentes. Isso me parece fundamental. Cada um de nós escolheu um material, fossem obras literárias, fossem imagens, festivais de cinema, mapas, peças de teatro, jornais, não importava. E, de novo, não se tratava de aplicar uma grade teórica que domesticasse esses materiais, mas se tratava, justamente, de experimentá-los, analiticamente, de modo que eles deixassem ver o tramado das relações entre cidades e cultura em um momento específico. Acho que esse foi o nosso esforço e, por isso, foi tão importante para nós como exercício e como aprendizado. E ao leitor abre-se a possibilidade de percorrer nossos experimentos de diversos modos, comparando os exemplos tratados em função de temas, períodos e problemas, seguindo ou subvertendo a ordem proposta pelo índice do livro. As leituras variadas que serão feitas, esperamos, abrirão outras indagações e desenharão novos caminhos.



mipa

Construir Áreas Verdes para Criar Comunidade
Participativa de Espaços Públicos no Chile

IGNÁCIO LIRA

Fundação Mi Parque, Santiago, Chile

Contato: ilira@miparque.cl



Parque

ades. Fundação Mi Parque e a Recuperação

Introdução

O crescimento de grande parte das economias latino-americanas mostrou um trajeto ascendente e estável durante os últimos anos, o que impulsionou um importante desenvolvimento e crescimento de suas cidades. No Chile e na América Latina, hoje somos testemunhas de cidades modernas e com um bom padrão de vida e investimento, embora não possamos esquecer a realidade de um crescimento desproporcional e desigual. Esta desigualdade se traduz de maneira literal e crua no território ou no espaço urbano.



Imagens cedidas pelo autor



A problemática

Durante anos, no que concerne à cidade, a prioridade das políticas públicas foi o tema da habitação, tendo como primeiro objetivo “dar um teto” a todos os chilenos. Entretanto, no caminho nos damos conta de que oferecer um lugar para habitar é muito mais que dar um teto e que construir cidade não é sinônimo de construir casas. Trata-se de construir bairros. Se uma das maiores contribuições que o Estado pode dar a seus habitantes mais necessitados é o acesso à moradia, é importante garantir que esta ajuda não acabe por marginalizá-los, deixando-os de fora das oportunidades oferecidas pela cidade a seus supostos beneficiários. Ao contrário, é necessário assegurá-los do “acesso à cidade”, a seus serviços, equipamentos, através de acessibilidade e conectividade. Lamentavelmente esta não foi a realidade, já que grande parte das soluções habitacionais dadas pelo Estado é de habitações individuais, em bairros monofuncionais, socialmente homogêneos, isolados e com escasso acesso a serviços e equipamentos. Nestes, o espaço público foi visto com menos importância em relação à habitação, sendo deixado como “o que sobra”, “a terra de ninguém”, quando, pelo contrário, deveria ter um papel central na formação destes novos bairros.

Por outro lado, a manutenção do espaço público é de responsabilidade de cada município. Estes, por sua vez, geram as suas receitas, em grande parte, por meio de impostos territoriais que podem recolher. Mas muitos municípios não são capazes



1

De acordo com o Instituto Nacional de Estadísticas (INE, Ciudades, Pueblos, Aldeas y Caseríos. Santiago, Chile, 2005, p.9) Comuna é o território definido legalmente para fins de administração local que a província está dividida. É o nível básico da estrutura do Estado. Sua autoridade judicial é o município, cuja sede é determinada por lei. (Nota da tradução)

“ Se a capital é composta por 34 comunas, 9 delas concentram a metade das áreas verdes, sobretudo as do setor norte-leste, onde se alcançam índices de até 20 m² de áreas verdes por habitante, enquanto em outras comunas, do sul e oeste de Santiago, com sorte se alcançam 1 ou 2 m² de superfície verde.”

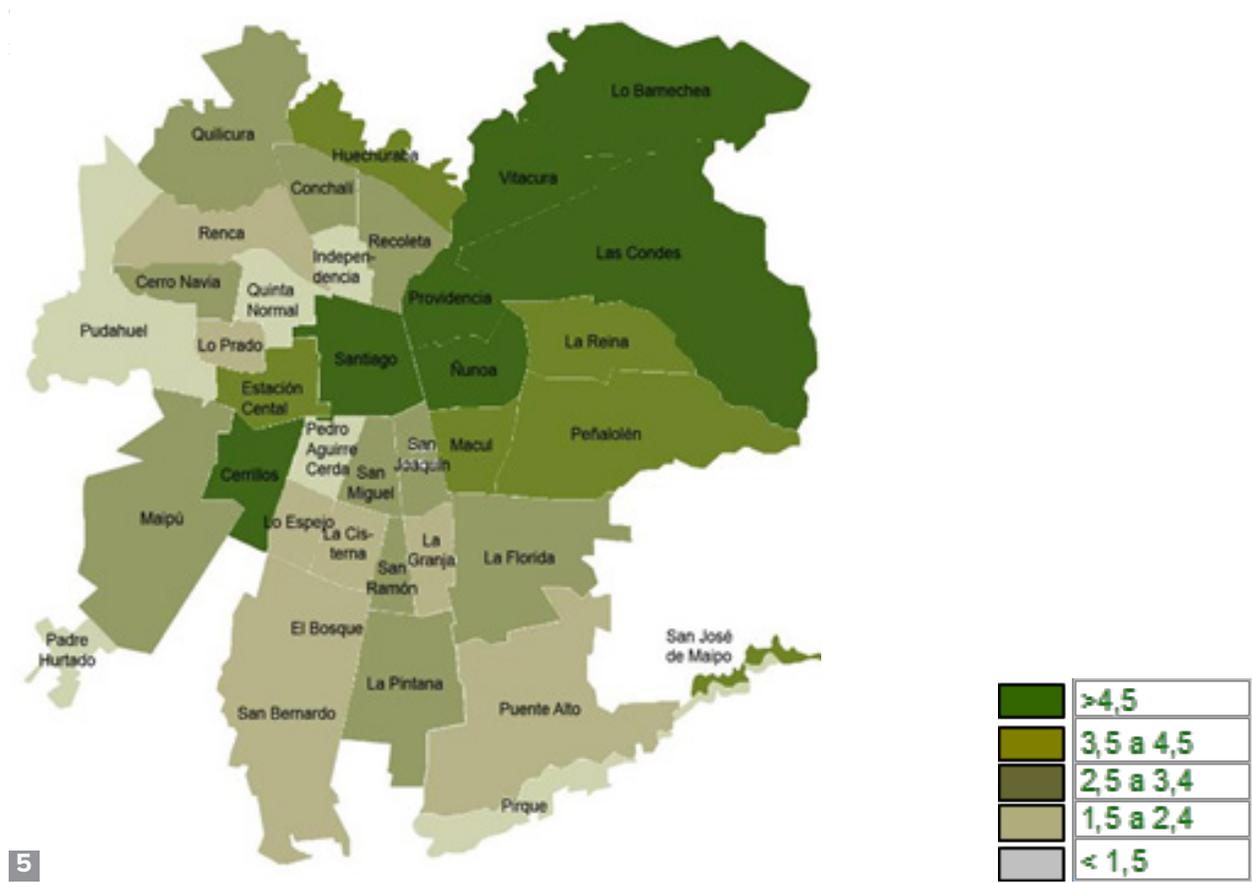


de responder a esta responsabilidade que recai sobre eles, já que os recursos que conseguem recolher são escassos devido a grande parte de seus habitantes estar isenta do pagamento de impostos territoriais.

Sob estas condições, os espaços públicos das diferentes cidades do país apresentam grandes níveis de desigualdade. Isto não somente em termos quantitativos, uma vez que as *comunas* ¹ com mais recursos têm maiores percentuais de áreas verdes por habitante, mas também em termos qualitativos. Um mesmo metro quadrado de espaço público pode ser muito diferente em termos de qualidade, dependendo do nível socioeconômico da *comuna* em que se encontra. O caso de Santiago é emblemático para representar esta desigualdade. Se a capital é composta por 34 *comunas*, 9 delas concentram a metade das áreas verdes, sobretudo as do setor norte-leste, onde se alcançam índices de até 20 m² de áreas verdes por habitante, enquanto em outras *comunas*, do sul e oeste de Santiago, alcançam no máximo 1 ou 2 m² de superfície verde. A média da cidade é 4,5 m² por habitante e, se se toma como referência a recomendação da Organização Mundial da Saúde, que estabelece um padrão de 9 m² por habitante, constatamos que ainda temos muito trabalho por fazer. Diante desta realidade é que queremos que ninguém se envergonhe do lugar

1 e 2. Diferentes condições do espaço público em Santiago do Chile. Fotos tiradas na mesma tarde, mas em diferentes comunas da capital, Vitacura e San Bernardo.

3 e 4. O espaço público como “terra de ninguém” nas comunas periféricas de Santiago (Puente Alto e San Bernardo, respectivamente).



5

Sistema Nacional de Indicadores Municipais (Simim)

Finalmente, quando o espaço público não é mantido e sofre abandono, transforma-se no lugar onde se acumulam lixo e escombros; em vez de ser um espaço que potencializa a vida comunitária, converte-se em um foco de conflitos que passa a ser evitado no dia a dia. Isso faz que as famílias vivam cada vez mais reclusas ao interior de suas casas, enfraquecendo ainda mais as redes de vizinhança, enquanto o espaço de todos serve para qualquer coisa.

Diante desta realidade é que a Fundação *Mi Parque* almeja como meta que todos os chilenos se sintam orgulhosos do lugar onde moram. E não apenas orgulhosos pelo aspecto físico e pela qualidade de equipamentos, mas, sobretudo, orgulhosos da comunidade de moradores da qual fazem parte. Neste sentido, as áreas verdes e os espaços públicos podem ter um papel fundamental, a partir do momento em que são entendidos como uma ferramenta social que permite o encontro entre



Imagens cedidas pelo autor

5. Porcentagem de superfície de áreas verdes com manutenção por habitante das comunas de Santiago. A OMS sugere 9m²/hab (Fonte: Sistema Nacional de Indicadores Municipais)
6. Comuna de Vitacura 20,3 m²/hab.
- 7 e 8. Comuna de Puente Alto 2,3 m²/hab.

“Neste sentido, as áreas verdes e os espaços públicos podem ter um papel fundamental, se são entendidos como uma ferramenta social que permite o encontro entre vizinhos, a geração de sentido de comunidade e conexão.”

vizinhos, a geração de sentido de comunidade e conexão. Para alcançar estes objetivos é que *Mi Parque* tem como missão criar comunidades por meio da recuperação participativa das áreas verdes nos bairros do país que mais necessitam.

Para conseguir isto, o modelo de trabalho incorpora a atuação de três atores principais, que formam uma aliança público-privada: a comunidade, a empresa privada e os municípios. A Fundação *Mi Parque* desempenha as funções de facilitadora e coordenadora. Cada um destes atores tem um papel com responsabilidades e deveres definidos da seguinte maneira:

A comunidade de moradores: é o ator fundamental e o beneficiário direto. A comunidade participa tanto das etapas do projeto, quanto de construção para então ser capaz, em certa medida, de autogerir a manutenção de seus próprios parques e praças em colaboração com a municipalidade. Se em um projeto não se consegue que a comunidade se aproprie positivamente da intervenção, ele não será um projeto bem-sucedido, que tenha sustentabilidade no tempo.

A empresa privada: muitas empresas se somaram à nossa missão contribuindo não somente com financiamento para a execução dos projetos, mas também se comprometendo com voluntariado corporativo para o momento da construção do parque.

Os municípios: os municípios ou governos locais são as entidades do setor público encarregadas da manutenção das áreas verdes de cada localidade. Portanto, é indispensável integrá-los no projeto, porque serão eles os últimos responsáveis pela posterior manutenção das intervenções. Os municípios também participam da escolha dos terrenos onde se realizarão os projetos.

Com esta parceria buscamos injetar recursos em municípios com menos recursos, que não são capazes de manter adequadamente seus espaços públicos devido aos custos que isso implica e, ao mesmo tempo, aproximar os bairros de seus municípios para estabelecer compromissos, responsabilidades mútuas e vias mais diretas de comunicação, que permitam uma co-gestão sustentável dos parques e praças.

A relação entre *Mi Parque*, a empresa, o município e a comunidade é uma relação entre sócios, abandonando a concepção de beneficiário que implica uma atitude passiva por parte do que comumente se entende como beneficiário – a comunidade. Uma verdadeira participação implica que os moradores tenham um papel ativo no processo, encarregando-se de certas

1 diseño **VECINOS**

participación
cuidado

2 construcción **EMPRESA**

financiamiento
voluntariado

3 mantención **MUNICIPIO**

apoyo logístico
seguimiento



9

9. Modelo de trabalho Fundação Mi Parque.
10. Visualização do processo do projeto.
11. Diagnóstico do espaço público em campo.
- 12 e 13. Ateliê de projeto participativo e encerramento do processo de projeto.

responsabilidades para alcançar os objetivos comuns. Ao mesmo tempo, o sócio tem capacidade de exigir, não em função de uma relação de cliente, e sim de uma parceria pré-estabelecida.

O processo participativo

A. O projeto

Um dos aspectos diferenciadores de nosso modelo de intervenção em comparação com o realizado pelas municipalidades é a incorporação dos beneficiários ao longo de todo o processo, tanto em suas etapas de projeto (na difusão e validação comunitária do projeto), como em sua construção e até sua posterior manutenção.

Para promover apropriação positiva e empoderamento, o processo entrega espaços de participação ativa à comunidade,

de, permitindo-lhe tomar decisões e executar, já que, embora toda participação gere redes, vínculos e sentimento de pertencimento, só a participação ativa gera autoridade e possibilita controlar a própria vida e o entorno.

O objetivo principal do processo do projeto participativo não é alcançar o *design* de uma nova praça, e sim construir um sonho de comunidade para então definir um *design* de espaço, que contribua para concretizar esse sonho da comunidade. Por isso a primeira pergunta que fazemos a cada comunidade quando nos aproximamos para trabalhar não é “Com que praça sonham?”, e sim “Que comunidade sonham ser?”.

De forma prática se realiza um primeiro encontro chamado “Evento de Início”; em seguida, quatro oficinas prévias à jornada de construção e uma oficina de encerramento a um mês da construção.

O Evento de Início busca ser um primeiro detonador de ativação da comunidade e do espaço público, ao mesmo tempo



10



11



12



13

Imagens cedidas pelo autor

em que gera confiança e aproximação entre a equipe *Mi Parque* e a comunidade.

A primeira oficina tem como objetivo realizar este sonho de comunidade. Recordar o passado, valorizar a identidade do bairro e planejar os sonhos para o futuro. Isso nos serve para produzir espaços de conhecimento mútuo e confiança com os moradores, e também nos dá uma primeira aproximação da vida cotidiana da comunidade e das utilizações que dará aos espaços públicos para ajustar a intervenção à sua realidade, e não ser uma réplica de um processo padrão.

É muito importante visualizar o processo do projeto, para que seja compartilhado por toda a comunidade. Depois de cada oficina, por meio do jornal mural instalado em um local estratégico do bairro, deixam-se notas sobre os temas que foram debatidos durante o *workshop* e estipulam-se os tópicos avançados e os acordos que foram realizados. Assim, na oficina

seguinte, não se começa do zero, mesmo que cheguem novos moradores, iniciando-se a partir do que foi acordado na última sessão.

Na segunda oficina, são diagnosticados especificamente os problemas da praça e as necessidades para transformá-la. Para isso, se trabalha com os moradores para que possam chegar a um acordo sobre o futuro projeto no que diz respeito a solução de desenho e ao mobiliário, considerando também a visão e a experiência do município a respeito. Nesta etapa, é muito importante levar em consideração a futura manutenção do lugar. Não somente em termos econômicos ou de uso de recursos naturais, mas também com relação aos “recursos” ou capital social com os quais conta o bairro para sua futura manutenção. No fundo, o objetivo é planejar e construir considerando desde o início as condições para suas adequadas manutenção e sustentabilidade no tempo.



14. Obras prévias na Praça Villa San Luis, Renca.
 15. Jornada de construção participativa da Praça Villa San Luis, Renca.



16. Grupo voluntário (moradores + empresa + Mi Parque) na construção da Praça Sandro Escalona, San Bernardo. Fazer da construção uma festa.

Imagens cedidas pelo autor

Na terceira oficina, é apresentada uma proposta com base no que foi trabalhado nas reuniões anteriores e se busca ouvir opiniões e atingir consensos entre os moradores sobre a esta proposta, além apresentar à comunidade a metodologia de trabalho do dia da construção.

Na quarta oficina, se mostra o projeto final e se trabalha para que a comunidade, a empresa e a Fundação *Mi Parque* se coordenem para a jornada de reconstrução da praça. Solicita-se, portanto, à empresa e ao município, que algum representante seu (com poder de decisão) assista às oficinas com os moradores para que, mutuamente, possam compreender as razões e não haja elementos que sejam interpretados como imposições. Nesta última oficina, se forma um Comitê de Moradores encarregado da conservação e do futuro funcionamento da nova praça.

Todo esse processo participativo, que não leva mais de dois meses, objetiva criar um projeto de espaço público com o consentimento de toda a comunidade, para alcançar um “projeto feito sob medida” das necessidades dos moradores e que ajude a concretizar os anseios de comunidade que eles mesmos definiram.

B. A construção

Poder-se-ia dizer que o dia mais importante de todo o processo é o da construção participativa, em que toda a comunidade, juntamente com os voluntários da empresa patrocinadora e os voluntários do *Mi Parque* trabalham de maneira coordenada para recuperar o entorno físico e transformá-lo em um espaço público de qualidade. Esta *jornada de construção* geralmente acontece durante a manhã de um sábado, já que os moradores têm maior disponibilidade nesse dia. Depois de um intenso trabalho, consegue-se “mudar a cara” do lugar e celebrar o orgulho da comunidade pelo trabalho realizado de forma conjunta.

A grande mudança de antes / depois é vista após esta jornada, quando a vegetação, o verde, a sombra, a cor e a vida assumem, por fim, seus lugares.

Para a comunidade, o dia da construção é muito simbólico e emocionante, porque é uma aproximação que permite que todos trabalhem juntos e sejam atores ativos na transformação positiva de seus próprios espaços públicos. O encerramento da construção ocorre com uma comunhão entre moradores, vo-





luntários da empresa e voluntários *Mi Parque*. Um representante de cada explica o que essa experiência significou para todo o grupo.

A recuperação da praça, em certo sentido, significa um retorno à comunidade. Os moradores começam a se conscientizar de que, organizando-se e trabalhando juntos, podem alcançar grandes objetivos, e isso produz um sentimento de orgulho por aquilo que se conseguiu ao longo de todo o processo, tanto nas fases de projeto, como de construção, aprofundando a sustentabilidade da intervenção no decorrer do tempo. Nas visitas de acompanhamento, realizadas a projetos construídos, na maior parte das vezes, as praças se encontram em muito bom estado, já que as comunidades conseguiram se apropriar positivamente desses espaços.

Consolidação

Uma vez terminada a construção da praça, há uma etapa na qual a comunidade assume o papel principal. A partir daí a ideia é que ela seja capaz de autogerir seus novos espaços

públicos e obter máximo proveito em benefício de todos os moradores.

O comitê de moradores para a conservação e o funcionamento da praça, formado na última oficina de projeto, trabalha em conjunto com uma equipe de voluntários do *Mi Parque* ao longo de três meses por meio de um programa de Acompanhamento Comunitário, com a missão de potencializar este novo espaço como o coração da vida comunitária do bairro.

Sabe-se que a melhor manutenção de um espaço público é o seu uso constante e inclusivo. É por isso que uma das principais missões da comunidade é ser capaz de se organizar, para que a praça se transforme em uma infraestrutura fundamental para a vida comunitária. Somente nessa condição, a nova praça se converte em um verdadeiro aparato social que tem um impacto direto na qualidade de vida da comunidade.

Neste sentido, o papel dos líderes dentro do bairro é fundamental. Pessoas que saibam convocar, que não sejam egocêntricas, que transfiram responsabilidades e, o mais importante, que sejam reconhecidos por toda a comunidade. Identificar pessoas com esse perfil é um dos objetivos da intervenção.



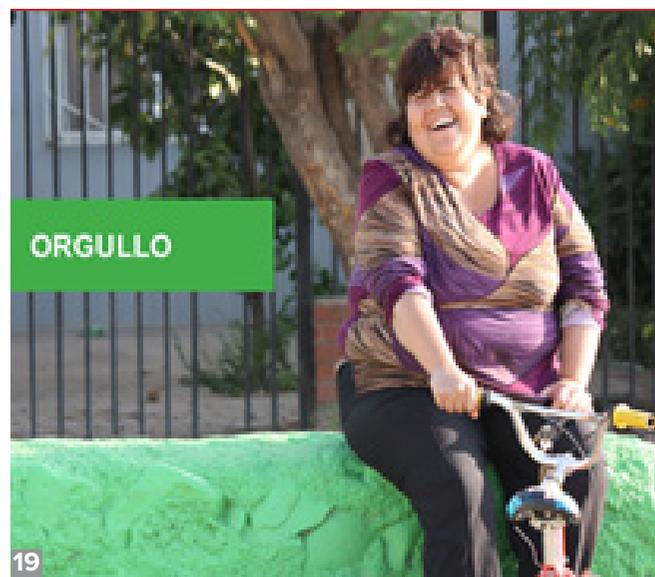
No processo de consolidação do espaço público, os moradores não estão sozinhos, pois é importante contar com uma forte rede de apoio, na qual a municipalidade é um dos agentes mais importantes, tendo a responsabilidade legal de manter o que se construiu. Para assegurar isso, é importante construir esta relação entre comunidade e municipalidade para que, na eventualidade de qualquer conflito, ou problemas na manutenção da praça, todos saibam a quem recorrer e de quem são as responsabilidades. Por outro lado, para a municipalidade, o trabalho de manutenção da praça fica muito mais fácil, já que a apropriação positiva desta por parte dos moradores faz com que cuidem do espaço, diminuindo em enormemente a deterioração e o vandalismo. Finalmente, forma-se uma parceria

entre moradores e municipalidade para a manutenção dos espaços públicos.

O fato de contar com um órgão com o qual todos os moradores podem trabalhar em parceria de igual para igual, faz com que se transformem em atores ativos das melhorias de seus próprios arredores, impactando positivamente nas relações entre vizinhos. Finalmente, a transformação no bairro não é só física, ou seja, não se conta apenas com um espaço para desfrutar, mas também, e o mais importante, com uma comunidade para se conviver. Essa é uma mudança importante na qualidade de vida, é o que desperta o sentimento de orgulho pelo lugar onde se vive e pela comunidade da qual se faz parte.



“O fato de constar com um órgão no qual todos os moradores podem trabalhar juntos de igual para igual, em que se transformam em atores ativos das melhorias de seus entornos, impacta positivamente as relações entre vizinhos.”





Imagens cedidas pelo autor

- 17 e 18. Construção participativa da Praça Sandro Escalona, San Bernardo.
- 19. Orgulho pelo que se alcançou, Parque Ouro Olímpico, Colina.
- 20. Antes e depois da Praça Sandro Escalona, San Bernardo.
- 21 e 22. Apropriação positiva dos moradores de seu novo espaço público.



ARAV. A
Amazónica
En su
a-nido
roge sus crías

MEDELLÍN REESCREVE SEUS BAIRROS¹

Urbanismo Social
2004-2011

ALEJANDRO ECHEVERRI R.

URBAM, Universidade EAFIT, Medellín, Colômbia
Contato: aecheverri@aevarquitectos.com

1.

Este artigo foi escrito a partir do texto elaborado para o livro "Shaping Cities: Emerging Models of Planning Practice" organizado por Mohammad Al-Asad e Rahul Mehrotra, editado por Hatje Cantz e Aka Khan Foundation, em 2016.



Foto Luigi Baquero

Medellín vista a partir de Santo Domingo Savio, Comuna 1, 2014.

Durante os últimos quinze anos Medellín passou por um processo de transformação urbana e social que despertou o interesse em todo o mundo. Deixou de ser um lugar “invisível”, depois de ser considerada uma das cidades mais violentas do planeta, para se transformar em um ponto de referência ou de encontro para os processos e inclusão de inovação. Mas a análise da experiência de Medellín, que poderia ser útil para outras cidades com condições similares, deve ser feita com prudência, com a consciência de que é um processo que está apenas começando, em um contexto social ainda de grande desigualdade e em um território com imensas ameaças ambientais.

Medellín é a segunda cidade em importância comercial e industrial da Colômbia e tem três milhões e quinhentos mil habitantes em sua área metropolitana. Está situada sobre um vale atravessado pelo rio Aburra, cercada por montanhas. Sua geografia é desenhada por uma grande quantidade de riachos que descem de 2.200 m acima do nível do mar, na parte alta das cordilheiras de ambos os lados do rio, até 1.400 m no fundo do vale. A partir de 1950, quando a cidade possuía 350.000

habitantes, ocorreu um processo de crescimento explosivo originado pela migração rural deslocada pela violência, ocupando informalmente as duas encostas do norte do Vale.

Reação à violência

Durante as décadas de 1980 e 1990, o narcotráfico se apoderou de grande parte da cidade, tornando mais visível e evidente a segregação social. Os cartéis da droga dominavam as gerações de jovens que moravam nos bairros das encostas do Norte, popularmente chamados “Comunas”. ² Em 1991 Medellín alcançou extremos inimagináveis, tendo sido a cidade mais violenta do mundo, com 381 mortos por 100.000 habitantes, quase 6.700 mortos, a maioria com menos de 26 anos. O retrato do drama desses anos originou alguns dos testemunhos mais duros e belos, como os filmes de Víctor Gaviria, “Rodrigo D: No Futuro” e “La Vendedora de Rosas”, e o livro “No Nacimos Pa Semilla”, de Alonso Salazar, entre outros. Estes documentos permitiram a muitos de nós enxergar a cidade real, entender seu espaço, sua geografia, seus ritos e tragédias. Também o

“ É importante notar que, entre 1995 e 2003, Bogotá esteve imersa em um excepcional processo de transformação urbana e cultural. Os prefeitos Antanas Mockus e Enrique Peñalosa lideraram, por três governos sucessivos, em um momento de violência, uma nova luz na política colombiana.”

2.

Termo utilizado na Colômbia para se referir a uma unidade administrativa na qual é subdividida uma área urbana de uma cidade.

3.

Programa Integral de Mejoramientos de Barrios Subnormales de Medellín

programa semanal de televisão “Arriba mi Barrio”, da Consejería para Medellín, dirigido por Alonso Salazar e Jorge Melguizo, que começou a ser transmitido em 1991, tornou visíveis, para toda a cidade, a vida e a cultura dos habitantes das “Comunas” do norte da cidade.

Durante os anos 1990, foram produzidos diferentes processos que buscavam ações que respondessem ao drama que se vivia na cidade, liderados pela sociedade civil, setor privado, instituições de ensino e organizações não governamentais. Entretanto é o programa do Governo Nacional da Consejería Presidencial para Medellín (1990-1997) que compõe um espaço para o diálogo, o trabalho colaborativo e ações reais de inclusão na cidade. Por intermédio da Consejería se engendraram ações concretas que seriam a origem de alguns dos futuros modelos de transformação da cidade, como o PRIMED ⁸, um programa de melhoramento integral de bairros desenvolvido entre os anos de 1992 e 1996 e que, com o apoio do governo alemão, foi o precedente fundador da estratégia de Urbanismo Social que viria posteriormente.

Ao final dos anos 1990, foram realizados dois projetos de espaço público de grande qualidade como instrumentos de mudança e inclusão social. O bom projeto e a arquitetura apareceram pela primeira vez depois de muitos anos. São exemplos individuais isolados em lugares deteriorados do centro da cidade. Os dois casos mais representativos, deste momento, foram o Parque dos Pés Descalços (1999) e o Parque dos Desejos (2002), ambos promovidos por Empresas Públicas de Medellín (EPM) e pelo governo da cidade.

É importante notar que, entre 1995 e 2003, Bogotá esteve imersa em um excepcional processo de transformação urbana e cultural. Os prefeitos Antanas Mockus e Enrique Peñalosa lideraram, por três governos sucessivos, em um momento de violência, uma nova luz na política colombiana. Mockus deixou um legado de programas e ações de gestão cultural e social que terminaram de forma inovadora e criativa. O governo de Peñalosa realizou uma transformação urbana sem precedentes, tendo como prioridades a mobilidade e o espaço público. Estes excelentes governos criaram um desafio para outras cidades do país. O exemplo e o valor desta experiência foram fundamentais para o processo posterior que teria Medellín.

Simultaneamente, em 2002, teve início o mandato presidencial de Alvaro Uribe Vélez, com uma política nacional de enfrentamento contra a guerrilha e a delinquência, chamada Segurança Democrática. A presença do exército e da polícia foi intensificada tanto em áreas rurais como urbanas. O momento mais doloroso da aplicação desta política em Medellín, aconteceu na Comuna 13, com a Operação Orión, através de uma guerra urbana que afetou grande parte da população civil. Em 2003, enquadrado na Lei de Justiça e Paz, o governo nacional assinou um tratado para a desmobilização das autodefesas rural e urbana – um grupo armado paramilitar. A desmobilização e entrega de armas começa em Medellín, dando início a um complexo processo de reintegração à sociedade.

As instituições de ensino

Nos anos 1990, a Universidade Nacional e a Universidade Pontificia Bolivariana (UPB) decidiram direcionar uma parte importante de seus projetos e programas de pesquisa para os bairros das encostas do Norte, as “Comunas”. Este território da cidade, até aquele momento pouco estudado, onde ocorriam muitos dos problemas sociais e de violência com questões de

desigualdade e exclusão, se transformou em um laboratório de inovação e aprendizado principalmente para as escolas de arquitetura e urbanismo. Em 2001, com um grupo de professores e estudantes da Faculdade de Arquitetura da UPB, fundamos a “Oficina de Projetos do Norte”, no qual, com um grupo de pesquisa interdisciplinar, buscávamos soluções de média e pequena escalas para alguns dos bairros emergentes e com problemas estruturais de violência nesses setores da cidade.

Em 2003, o então candidato do movimento cívico Compromisso Cidadão à prefeitura, o matemático Sergio Fajardo, nos convidou a auxiliá-lo na elaboração de seu plano de governo no componente urbano. Ao ganhar as eleições, nomeou-me diretor da Empresa de Desenvolvimento Urbano (EDU). Ali formamos um escritório de projetos urbanos integrado por funcionários da instituição, especialistas externos e parte da equipe da Oficina do Norte. A EDU é uma instituição pública da prefeitura de Medellín que havia sido criada anos antes para gerenciar projetos de renovação urbana para o centro da cidade.

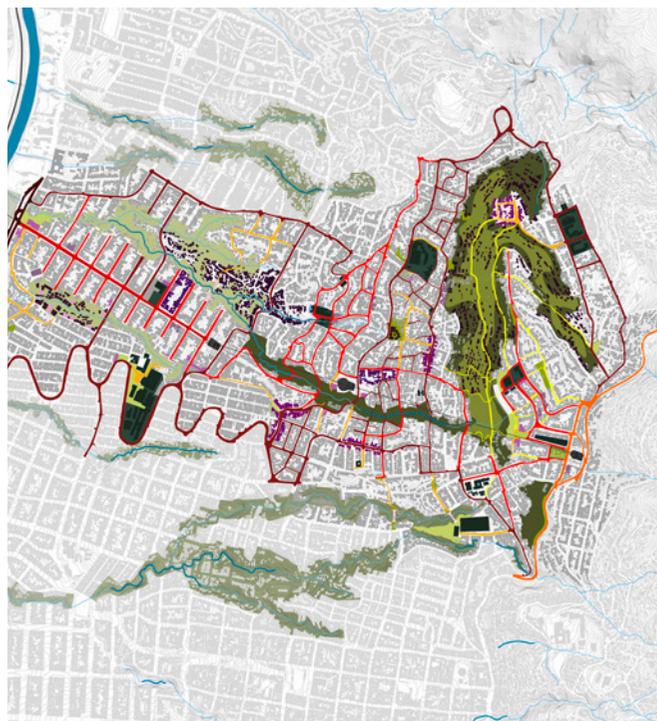
Em parceria com a equipe de governo da prefeitura, redefinimos a EDU para transformá-la em um escritório de projetos urbanos e em uma agência de execução de obras estratégicas de infraestrutura. A articulação e coordenação entre os diferentes departamentos dentro do governo foram possíveis a partir de uma equipe com dedicação exclusiva para a gestão destes projetos estratégicos, que dependiam diretamente do prefeito. Na EDU lideramos a estratégia de Urbanismo Social, além da implementação e do desenvolvimento dos Projetos Urbanos Integrados (PUI), dos programas dos Parques Bibliotecas, do Projeto da Zona Norte, entre muitos outros.

A política

As forças sociais, que tinham começado a se formar enquanto a cidade suportava a violência dos anos 1980 e 1990, teriam a oportunidade de executar as propostas formuladas na busca por uma cidade mais inclusiva. O ano de 1999 foi o da fundação do Compromisso Cidadão, o movimento cívico liderado pelo acadêmico Sergio Fajardo e pelo escritor Alonso Salazar, acompanhados por pessoas de instituições de ensino, da empresa privada e de organizações sociais. Fajardo participou das eleições para prefeito da cidade de Medellín nesse ano, ficando



Capa do livro *No Nacimos pa Semilla*, de Alonso Salazar, 1990.



Plano do PUI, Empresa de Desenvolvimento Urbano (EDU).

Imagens cedidas pelo autor

do em segundo lugar, disputando com os partidos e grupos de poder tradicionais. Continuou liderando o movimento cívico e ganhou as eleições de 2003 com o número de votos mais elevado na história das eleições municipais, assumindo o cargo em janeiro de 2004.

Esta reforma política foi vital para que ocorresse a transformação urbana e social, para começar a escrever a nova história de Medellín e muitos dos processos que hoje continuam. Fajardo, como prefeito da cidade, lidera um processo ao qual, entre os anos 2004 e 2007, se juntaram líderes e especialistas de diferentes ideologias. Compartilhavam a urgência de efetuar uma mudança estrutural, resgatando a ética como razão central na política e tendo como objetivo recuperar a confiança no poder público por meio de programas de inclusão, educação e projetos urbanos, próximos à realidade das pessoas. O escritor Alonso Salazar se elegeu prefeito da cidade para o período 2008-2011, dando continuidade aos programas de governo.



Projeto Urbano Integral Nordeste, Comunas 1 e 2. 2014.

Um dos atributos essenciais de Fajardo, Salazar e outros protagonistas importantes destes dois períodos de governos cívicos foi a capacidade de construir pontes e espaços de colaboração. O relato que se começou a escrever partiu de uma realidade simples, mas essencial: a sensibilidade e capacidade para se aproximar e se comunicar com a cidade dando respostas aos habitantes dos setores excluídos. Medellín se transformou em um laboratório vivo, em um espaço de inovação, por meio de programas sociais de educação e cultura, focados nos bairros do norte da cidade, onde estavam os problemas de desigualdade mais estruturais.

Porém são a arquitetura e o urbanismo as ferramentas estratégicas para tornar visíveis os programas de governo nos bairros da cidade. A crise e a violência fizeram que muitas das ruas da cidade fossem territórios de grupos à margem da lei, onde se dava a expressão do temor. A grande aposta foi tornar a cidade transparente, abri-la, produzir confiança e fazer uma troca de percepção para construir um mapa total da cidade. A transformação do espaço público foi uma das ferramentas estratégicas para a recuperação da confiança da população em Medellín. Fajardo costumava dizer em relação a esta transformação urbana: “estamos trocando a pele dos bairros de Medellín”. A esta estratégia de “troca de pele” que combina de forma simultânea programas sociais, culturais e de educação com projetos de arquitetura e urbanismo, damos o nome de Urbanismo Social.

Urbanismo Social 2004-2011

A transformação física que Medellín reconheceu é a expressão tangível de uma mudança que, ainda que frágil, teve um impacto fenomenal nos habitantes da cidade. Esta transformação parte de uma posição ética que dirige os processos para dar respostas a contextos sociais excluídos da cidade. Os desenhistas, arquitetos e urbanistas se viram confrontados com realidades de alta complexidade, o que lhes exigiu uma sensibilidade especial para valorizar e entender as dinâmicas locais.

A necessidade de construir espaços de mediação entre os programas e projetos do governo – top down – e as dinâmicas e comunidades locais – bottom up –, exigiram maior inovação e criatividade. A transformação do espaço urbano se converteu em uma ferramenta efetiva e visível para coordenar os diferen-

tes programas e projetos nos bairros selecionados. Os projetos de arquitetura e urbanismo a partir da grande quantidade de ações de diferentes escalas tornaram tangíveis, no território, os diferentes programas do governo e ajudaram a organizar os espaços de articulação entre as instituições, os diferentes atores e as comunidades.

A estratégia de Urbanismo Social liderou a confluência desses processos em zonas estratégicas, buscando articular harmonicamente os diferentes programas com os projetos de transformação física. Nós nos apoiamos muito no sentido comum, definindo como tática principal, restaurar a dignidade dos itinerários urbanos mais intensamente utilizados pelas pessoas dos bairros e usá-los como uma sequência encadeada de ações e programas.

Esta experiência de transformação urbana e social de Medellín foi também um meio para criar ferramentas práticas e desenvolver novas capacidades institucionais. Desses oito anos de governos cívicos ficam muitos aprendizados e algumas ideias.

Sete ideias

Entre os anos de 2004 e 2011, por meio da estratégia de Urbanismo Social, foram realizadas importantes inovações. Este programa se concretizou como uma ferramenta de intervenção urbana que denominamos de Projetos Urbanos Integrais (PUI). Um instrumento operacional que, mediante projetos urbanos de escala intermediária, retrata um processo holístico para desenvolver a concepção, o projeto e a execução de obras de infraestrutura, articulados com diferentes programas governamentais.

Os PUIs foram liderados na EDU e concebidos para romper a dinâmica trágica que historicamente apresenta o Plano de Ordenamento Territorial (POT) de Medellín, um plano sem

“A necessidade de construir espaços de mediação entre os programas e projetos do governo – top down – e as dinâmicas e comunidades locais – bottom up –, exigiram maior inovação e criatividade.”

possibilidades de aplicação prática em contextos urbanos extremos. O desafio era passar do plano para a ação, para um processo de transformação integral centrado em ações concretas sobre o território que pudesse ser escalado em etapas.

Posteriormente, em 2010, com o objetivo de consolidar e sistematizar os processos urbanos da cidade e abordar novos desafios e perguntas, cofundamos o URBAM, um centro de estudos urbanos e ambientais na Universidade EAFIT. Nossos principais focos de trabalho são os territórios emergentes com problemas de desigualdade e exclusão. Entendemos a experiência de Medellín como um laboratório de aprendizado contínuo e, depois de vários anos desde que se implementou a estratégia de Urbanismo Social em Medellín, cremos que são sete as ideias nas quais se fundou o programa. Estas ideias podem servir como referência metodológica para outros processos com características semelhantes, mas principalmente abrem espaço para dirigir a experiência de Medellín para novas perguntas e desafios. Estas sete ideias são as seguintes:



Ponte Bairros Andaluzia e França, Comunas 1 e 2.

Zonas em Ação – Enquadramento

Era prioritário ser estratégico e seletivo para definir com clareza quais seriam as Zonas em Ação no processo de implementação dos PUIs. A capacidade dos governos é limitada em recursos econômicos e humanos para a alta dificuldade dos problemas a se resolver. O tamanho e a definição dos limites das áreas funcionaram como estratégias de enquadramento que foram singulares em cada um dos casos. Estes processos são de alta complexidade e requerem uma grande convicção e determinação política para manter o foco de atenção nestas zonas estratégicas.

Era determinante ter sucesso nos primeiros exemplos de intervenção e selecionar lugares reconhecidos, na memória urbana, como problemas históricos da cidade. Em Medellín, os primeiros a serem identificados foram o setor Nordeste e a Zona Norte em Moravia, que representavam zonas vulneráveis afetadas por altos índices de violência, mas também tinham



Fonte: Empresa de Desenvolvimento Urbano (EDU)

a possibilidade real de se integrar à cidade. Foi necessário desenvolver uma articulação institucional eficiente para fazer confluir nessas zonas uma grande diversidade de programas e projetos coordenados harmonicamente.

Projetos Holísticos – Confluência

Os Projetos Urbanos Integrais (PUI) implementados nas Zonas em Ação se transformaram na ferramenta mais eficiente para poder conceber, desenhar e coordenar um processo holístico de grande complexidade, tentando articular harmonicamente os diferentes programas de governo no âmbito dos diferentes processos de transformação física. Os PUIs tentavam fazer com que as políticas públicas se confluíssem nestas zonas, combinando a implementação dos programas estratégicos do governo, como educação e cultura, com um processo de construção de obras de arquitetura e urbanismo em diferentes escalas.

Esta estratégia implementou projetos de grande impacto e magnitude, como o Metrocable (Teleférico) e os projetos de habitação, ou o programa dos Parques Biblioteca, combinados de forma simultânea com intervenções de menor tamanho e escala local, como a reurbanização das ruas e passeios. A união dos projetos de transformação física de diferentes escalas e usos com uma grande diversidade de programas governamentais se ordenou em um processo definido em fases precisas e ações visíveis e verificáveis. Foi concebido um processo desenvolvido a partir de projetos relacionados com a vida cotidiana das pessoas. A combinação simultânea de políticas governamentais com ações de iniciativa local multiplicou as oportunidades reais dos processos de colaboração.

Projetos de conexão – União

Uma característica das zonas de intervenção selecionadas é que são lugares segregados e com graves problemas de integração com a cidade. A prioridade foi mudar sua condição de isolamento em relação ao processo de desenvolvimento social e econômico da cidade e convertê-las em parte integrante da mesma. Tentava-se desfazer as fronteiras visíveis e invisíveis que o causavam, unindo as comunidades e seus bairros à cidade formal.

Modificar o preconceito sobre estas zonas e vê-las como parte integrante da cidade, mas com condições temporárias de isolamento, permitiu um olhar mais completo e transparente sobre o território em geral. Isso possibilitou a identificação de oportunidades estratégicas para localizar novos projetos e programas de conexão e união.

Dois tipos de ações de conexão foram estabelecidos em Medellín: os projetos para criar novas conexões e os programas para localizar novas atividades de integração. O primeiro tipo respondeu a intervenções como os novos sistemas de transporte público por cabo combinados com projetos de escala local, como as novas pontes, passeios e calçadas, buscando uma ação capilar de conexão. O segundo tipo buscou a inserção de novos programas de atividades e serviços, com equipamentos de grande impacto localizados estrategicamente. Deste fizeram parte projetos como o Museu de Ciência e Tecnologia Explora, o Centro Cultural de Moravia ou o Parque Biblioteca La Quintana.

Cidade Transparente – visibilidade

O reconhecimento da cidade real, que procura estender as dinâmicas urbanas, culturais e econômicas a algumas das áreas segregadas de Medellín, foi um dos aspectos mais valiosos da estratégia de Urbanismo Social. Foi uma decisão política corajosa ter definido como prioritárias estas zonas na agenda do governo e tê-las feito visíveis por meio de debates públicos e projetos estratégicos. O processo de mudança da cidade se inicia quando o mapa mental de grande parte de seus habitantes começa a incluir toda a cidade, e não apenas um fragmento dela.

O governo municipal aumentou a rede de mobilidade com novos corredores de transporte público de média e alta capacidades, que, como o Metrocable (Teleférico) ou o Metroplús (uma espécie de BRT), conectaram estes bairros isolados ao sistema integrado do metrô de Medellín. A experiência de atravessar a cidade e torná-la visível foi uma ferramenta física e psicológica muito potente para iniciar o processo de inclusão das comunidades marginalizadas. Este primeiro passo de tornar visível a cidade real foi essencial na busca da transformação urbana e social de Medellín.



Fotos: EDU

Passeio da rua 106 em Santo Domingo Savio, Comuna 1, antes da intervenção, 2003.

Novos projetos de arquitetura emblemáticos foram construídos nas áreas de intervenção estratégica com programas integrados de educação, cultura e serviços para serem usados por todos os habitantes da cidade. A presença destes novos pontos de referência foi importante para tornar mais transparente e intenso o intercâmbio das pessoas que vivem nesses bairros com o resto dos habitantes da cidade. Contudo, é a ressignificação da identidade destas comunidades o aspecto que possibilita uma integração real com a cidade. E para isso foram essenciais a recuperação e a transformação de uma quantidade significativa de rua, passeios, calçadas, praças e parques.

Dignidade Social – Qualidade

A mudança de paradigma relacionada com o esforço de melhorar a qualidade do projeto e da elaboração das obras de infraestrutura teve um papel chave na criação de uma alteração



Passeio da rua 106 em Santo Domingo Savio, Comuna 1, depois da intervenção, 2008.

positiva de percepção da cidade, em relação às comunidades e das comunidades em relação ao resto da cidade. Foi estratégico aumentar o padrão de exigência na concepção dos projetos. A obra pública passou a ser um atributo que tentou dar um novo sentido de identidade e significado aos habitantes desses bairros marginais.

O sentimento de dignidade tem um papel importantíssimo nos processos de inclusão social. A autoestima e o orgulho estão relacionados diretamente com o subconsciente das crianças, dos jovens e dos adultos e com o sentimento de admiração e apreço pelos lugares que se frequentam cotidianamente. O governo da cidade buscou elevar a qualidade, melhorando o nível das equipes internas de projeto e promovendo uma cultura de convocatórias e concursos públicos de arquitetura e urbanismo para suas obras mais representativas.

A qualidade dos projetos de arquitetura e urbanismo, com-

binada com a integralidade e a pertinência dos programas de educação, cultura e empreendedorismo, está relacionada diretamente com a apropriação das comunidades sobre esses projetos e com a corresponsabilidade para a sua administração e manutenção. Elevar o padrão de qualidade tanto nos grandes projetos quanto nas pequenas obras garante que a população as adotem como próprias, reduzindo o risco de vandalismo.

A “pele” do bairro – Proximidade

A recuperação da “pele” dos espaços públicos produziu, em alguns dos bairros que sofreram intervenções em Medellín, um forte e profundo impacto, devido à devolução para a população da oportunidade de usar a rua e se encontrar nos espaços públicos de uso cotidiano sem medo, trazendo de volta a confiança no outro. Geralmente estas ações de pequena escala, têm um impacto positivo mais estrutural do que os grandes proje-

tos de infraestrutura, pela sua proximidade com o usuário. Um fator de indicação de civilidade está relacionado à qualidade e quantidade de lugares onde crianças, jovens e adultos possam desfrutar e habitar com segurança os espaços públicos.

Os melhores exemplos de recuperação cívica a partir de projetos integrais como o Passeio Andaluzia, a rua 106 e o Parque Mirador de Santo Domingo foram concebidos mediante o conhecimento detalhado do tecido urbano e dos processos locais. O tom dessas intervenções é mais próximo de um sistema cuidadoso de adição de novas peças e usos a um tecido existente, do que de um projeto de renovação urbana buscando uma mudança total. Procurou-se inserir novos meios de colaboração e ações urbanas para ajudar a tecer e conectar as realidades existentes, assim como para estimular novas dinâmicas de melhoramento e desenvolvimento.

A rua vizinha, a esquina para o encontro, o parque do bairro e onde quer que as pessoas passem parte de sua vida diária, devem se transformar em peças estratégicas de uma intervenção integral. O ensinamento mais poderoso que nos deixou a experiência da estratégia de Urbanismo Social em Medellín é a valorização do local. É este conceito de proximidade que demanda o maior desafio: de como usar a memória e os sonhos individuais e coletivos, a habilidade de recordar e, ao mesmo tempo, imaginar o cotidiano.

Projeto dos processos – Cocriação

Os novos projetos de arquitetura e urbanismo fizeram parte de uma ideia que seleciona zonas críticas da cidade para estabelecer novos meios de diálogo e colaboração. A ampla gama de atores, instituições e etapas em seu desenvolvimento tornou

obsoleto o desejo de um sistema perfeito e fechado e, por outro lado, esta realidade exigiu uma grande inteligência prática e senso comum. Foram processos imersos em uma realidade dinâmica e por isso foi essencial desenhá-los com grande flexibilidade e agilidade para serem ajustados.

É fundamental nestas zonas de conflito construir espaços de mediação em parceria com grupos culturais locais e líderes comunitários. Necessitou-se destas sociedades para construir uma plataforma de confiança e para ampliar a base de novas lideranças. É por isso que nos melhores exemplos, como fo-

“ Novos projetos de arquitetura emblemáticos foram construídos nas áreas de intervenção estratégica com programas integrais de educação, cultura e serviços para serem usados por todos os habitantes da cidade. ”



Escadas rolantes da Comuna 13, 2014.

“ É fundamental, nestas zonas de conflito, construir espaços de mediação em parceria com grupos culturais locais e líderes comunitários.”



Foto:Luigi Baquero

ram o Projeto Urbano Integral Nordeste ou o da Zona Norte, o projeto do processo de colaboração para desenvolvê-los foi tão importante quanto as próprias obras de transformação física.

Para cada “Zona em Ação” se definiu um líder, um cabeça do grupo que organizou e representou a equipe de governo com as comunidades locais. Sua maior responsabilidade foi firmar acordos e compromissos com os grupos locais e fazê-los cumprir por meio de uma coordenação interinstitucional eficiente. A construção de confiança desse dá nas relações pessoais e no cumprimento dos acordos; esta é a chave que garante qualquer processo de colaboração.

Lições

A base do sucesso dos meios de colaboração entre as comunidades e o governo, entre as equipes técnicas e os líderes locais está na habilidade para se construir espaços fundamentados no respeito e em uma linguagem comum. Em uma realidade repleta de preconceitos de ambos os lados é imprescindível que todos compreendam da mesma forma o significado das palavras, sendo esse o primeiro passo para se realizar um processo transparente. Afinal, comunicação e confiança compõem a base de qualquer processo de colaboração.

A capacidade de reconhecer os valores e atributos das realidades sociais e físicas dos bairros deve ser o ponto de partida, principalmente quando se está trabalhando em setores com altos níveis de precariedade. Aprender mais de suas preexistências, sonhos, códigos, formas de construção e representação local, uma informação valiosíssima para que se possa adaptar de diferentes maneiras. A cidade não é uma folha em branco.

A noção do projeto urbano como um processo finito, em que a transformação das infraestruturas se concebem como momentos congelados, desenvolvidos com um plano de trabalho predefinido e rígido, e no qual o físico está separado das dinâmicas sociais, é um equívoco. A realidade da cidade, especialmente a dos bairros informais, é um processo vivo de múltiplas camadas. Pertence mais à noção de um processo progressivo e simultâneo, no qual deve ser permitido retirar ou adicionar peças. Esta posição redefine muitos princípios da concepção clássica do projeto urbano que busca uma segurança disciplinar mais simples.

O princípio da transformação da cidade deve se apoiar mais na ideia da adição e na noção de um processo de múltiplas



Foto: Luigi Baquero

Parque Mirador em Santo Domingo, Comuna 1, 2014

ações de pequena escala conectadas, ao contrário da forma convencional de pensamento a partir de grandes infraestruturas ou grandes projetos urbanos como soluções dominantes. Pode-se transformar uma cidade ou criar um novo sistema urbano por meio de uma estratégia viral de repetição de projetos e ações de pequena e média escalas. Este princípio nos permite construir espaços de mediação e colaboração com as comunidades e desenhar um processo mais flexível e inclusivo de cocriação com vários atores.

A sustentabilidade dos programas será garantida ao se elaborar um processo que inclua, desde sua fundação, múltiplos parceiros corresponsáveis por eles. Dependerá da capacidade de implicar atores e instituições diversas desde o momento de sua concepção até a sua ativação e administração, gerando projetos e programas escaláveis com capacidade de crescer ao longo do tempo e, fazendo parte, assim, de um processo de constante reinvenção.

A priorização de áreas com problemas sociais e de exclusão para serem integradas às dinâmicas da cidade foi o método no qual se apoiou a estratégia de Urbanismo Social. Os melhores exemplos, em Medellín, uniram harmonicamente transfor-

mações em infraestruturas físicas, programas e atividades a processos de colaboração local. Esta recente experiência em Medellín deixa algumas lições, sendo a principal delas o fato de que pode se transformar uma realidade, ou melhor, iniciar o caminho de uma transformação quando se consegue construir um relato comum, uma narrativa que responda a desejos e a objetivos coletivos e que, quando seus líderes se unem em torno de uma ideia próxima à realidade da população desenvolvem-na com convicção e criatividade. Mas o ponto de ruptura, no caso de Medellín, foi uma posição ética e moral como resposta a um problema de exclusão e violência.

É claro que esses processos de transformação e inclusão ainda são muito frágeis e incompletos e se encontram ameaçados por duas razões. A primeira é a falta de continuidade pela incerteza característica da política. A segunda é a falta de uma distância que nos permita ver com maior clareza o que se conseguiu e quais são as lacunas desse processo no complexo contexto da realidade de Medellín.

Mas estes serão temas para outra reflexão.

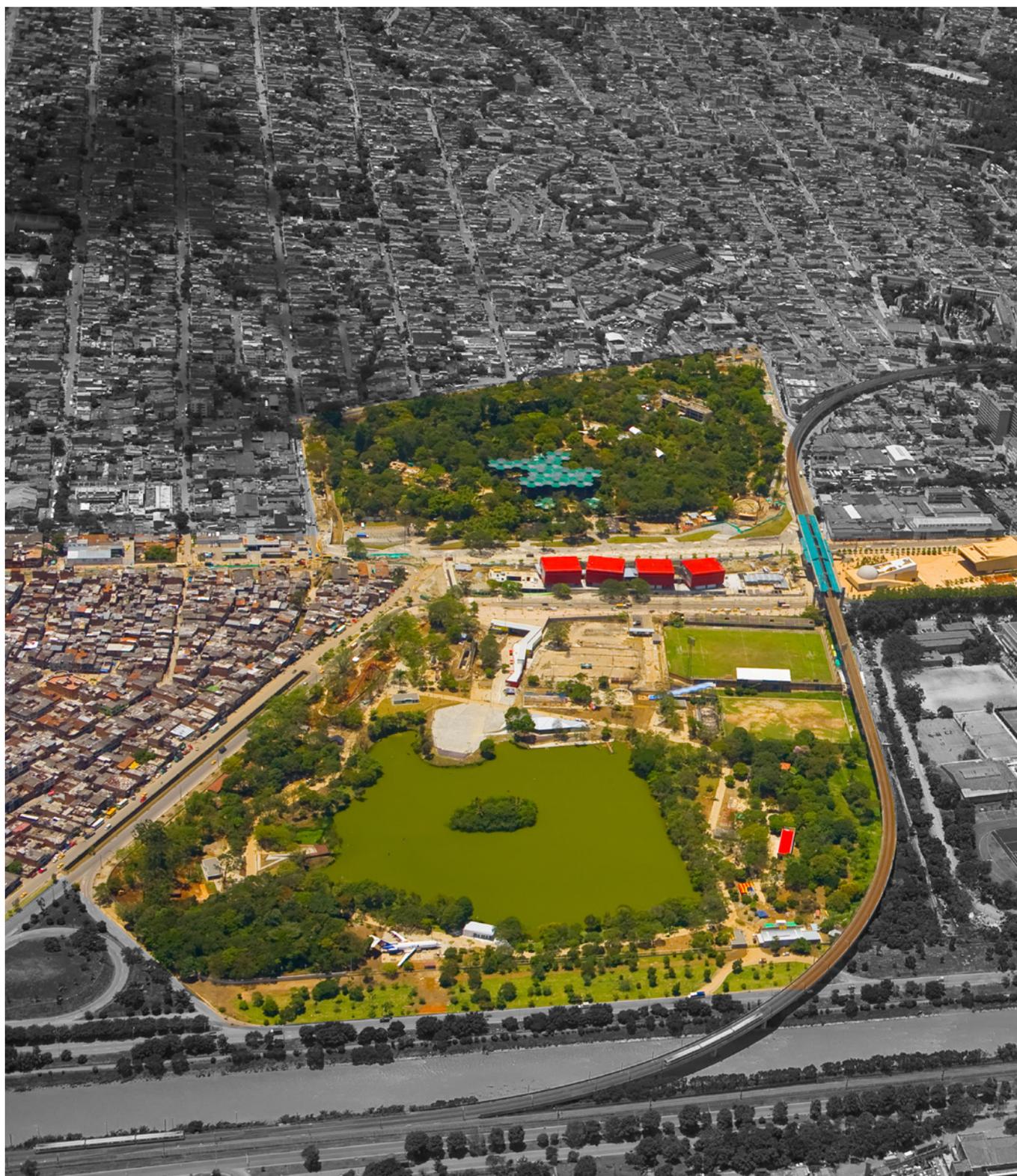


Foto aérea Explora.

Parque Explora de Medellín para Ciência e tecnologia, Zona Norte, 2007



Imagem 1: Parque Biblioteca España em Santo Domingo Savio, Medellín.

ARQUITETURA COMO DISPOSITIVO POLÍTICO

INTRODUÇÃO AO PROJETO DE PARQUES BIBLIOTECA EM MEDELLÍN



Foto: Alcaldía de Medellín.

ICO
ELLÍN

CAUË CAPILLÉ
Escola de Arquitectura The
Bartlett, UCL, Londres
cauecapille@gmail.com

Introdução

Medellín, a segunda maior cidade colombiana, tem passado por mudanças urbanas e sociais importantes desde o início dos anos 1990. Infraestruturas de transporte, habitação e educação foram construídas, afetando especialmente as áreas da cidade com as populações mais carentes de recursos e oportunidades. Essas áreas foram estigmatizadas como locais de tráfico de drogas violento, uma imagem que é constantemente substituída por uma prática de planejamento que se concentra em “modernizar” (upgrade) a condição espacial dos assentamentos informais, bem como a integração desses assentamentos com a cidade “formal”. Um dos efeitos mais importantes que se espera a partir desses desenvolvimentos de “modernização urbana” (urban upgrading) é o fortalecimento das comunidades locais (ALCADIA DE MEDELLÍN, 2004; DÁVILA, 2013; MONTOYA, 2014), que é um objetivo frequentemente associado com o Projeto de Parques Biblioteca (BRAND & DÁVILA, 2011; EMPRESA DE DESARROLLO URBANO, 2014; PEÑA GALLEGO, 2011).

Os Parques Biblioteca são equipamentos públicos construídos para promover práticas educativas, culturais e sociais de seus bairros circundantes (PEÑA GALLEGO, 2011; RODRÍGUEZ, VALENCIA, & ARIAS, 2013), bem como atuar como “centros de encontro das comunidades locais” (imagem 1). Os organizadores do Projeto de Parques Biblioteca afirmam que “co-habitação” é a *raison d’être* destes edifícios (FAJARDO VALDERRAMA, 2007; MONTOYA, 2014). Considerando-se que os Parques Biblioteca estão situados em bairros que, historicamente e culturalmente, se desenvolvem dentro de uma lógica de auto-organização e autogestão (ARCINIEGAS, 2014b), uma primeira questão que emerge se refere a como essas duas condições são manifestadas nas bibliotecas, particularmente em relação à organização dos seus espaços.

A ideia de conhecimento está incorporada nas bibliotecas através da organização do espaço arquitetônico e acesso ao conteúdo informativo (FORGAN, 1986; KOCH, 2004; MARKUS, 1993). Da mesma forma, valores coletivos fazem parte da estruturação das relações espaciais e sociais em edifícios de bibliotecas públicas. No caso dos Parques Biblioteca, como é que a arquitetura responde simultaneamente às necessidades de uso educacional e às agendas políticas de mu-

dança urbana e social de Medellín, considerando o contexto político local das comunidades onde estão situadas?

Este artigo apresenta uma contextualização do Projeto de Parques Biblioteca dentro das propostas da agenda política de transformação urbana de Medellín, expondo as principais questões que emergem da explícita intenção de atribuir à arquitetura a capacidade de funcionar como dispositivo de fortalecimento político. Desse modo, a proposta neste trabalho é menos averiguar se (ou de que modo) os Parques produzem tal efeito e, mais, indicar a complexa interrelação entre arquitetura, programas culturais e envolvimento político (entre comunidades e Estado). Assim, procura-se argumentar que a aplicação dos Parques Biblioteca como referência para outros contextos – como acontece, por exemplo, no caso do Rio de Janeiro – deve tomar consciência de uma série de fatores, se a intenção for obter a mesma “eficiência” que Medellín aparentemente conseguiu com as bibliotecas. Este artigo pode ser visto como introdução a uma série de trabalhos nos quais avalio o funcionamento dos Parques Biblioteca de Medellín e sua interrelação entre arquitetura, programa, uso e agendas políticas.



Imagem 2: Medellín vista de cima, expondo a expansão da cidade subindo os morros do vale

O “Modelo de Medellín”

As cidades latino-americanas cresceram exponencialmente na primeira metade do século XX devido, principalmente, à intensa industrialização e migração rural (ECHEVERRI & ORSINI, 2010, p. 148). Esse crescimento resultou em diversas questões urbanas, como, por exemplo, a expansão generalizada de áreas “informais” (BRAKARZ, GREENE, & ROJAS, 2002; FIORI, RILEY, & RAMIREZ, 2000) (imagem 2). Em geral, essas áreas informais carecem de infraestrutura básica e correspondem aos lugares mais violentos das cidades (ECHEVERRI & ORSINI, 2010, p. 131). A primeira tentativa dos governos latino-americanos para resolver esses problemas foi a de realocar as populações das áreas consideradas informais para as bordas das cidades, usando de força coerciva como meio de erradicar a informalidade urbana (ECHEVERRI & ORSINI, 2010, p. 136). No entanto, o último quarto do século XX viu o surgimento de uma nova estratégia: a da melhoria (ou upgrading, na terminologia de estudos urbanos) dos assentamentos urbanos existentes (BRAKARZ et al., 2002; ECHEVERRI & ORSINI, 2010, p. 136; FIORI et al., 2000). Medellín é considerada por muitas agências públicas, especialistas e acadêmicos como modelo por ser um caso de sucesso da estratégia de urban upgrading.

“ Medellín, a segunda maior cidade colombiana, tem passado por mudanças urbanas e sociais importantes desde o início dos anos 1990. Infraestruturas de transporte, habitação e educação foram construídas, afetando especialmente as áreas da cidade com as populações mais carentes de recursos e oportunidades.”

“ Medellín é considerada por muitas agências públicas, especialistas e acadêmicos como modelo por ser um caso de sucesso da estratégia de urban upgrading.”



Imagem cedida pelo autor.

1.

Em verdade, BRAND & DAVILA (2013) observam que os objetivos sociais dos projetos do “Modelo de Medellín” foram “além do nível convencional de explicitação”, destacando uma ligação direta entre problemas urbanos muito complexos e as intervenções que os resolvem.

De fato, “Modelo de Medellín” é justamente o termo que, muitas vezes, a literatura atual usa para se referir à coleção de mudanças urbanas recentes nessa cidade (ARCINIEGAS, 2014b; por exemplo, BRAND, 2013; COLAK & PEARCE, 2015; SIMPSON, 2013). De forma resumida, podemos dizer que o que caracteriza o “Modelo de Medellín” é a ênfase explícita das narrativas projetuais em promoverem “mudança social”. Em outras palavras, esses projetos afirmam que – devido a uma série de transformações administrativas e de infraestrutura urbana – ambientes que costumavam ser pobres e violentos se tornam “inteligentes” (smart), “inovadores”, “melhorados” (upgraded) (HENLEY, 2013; VULLIAMY, 2013; WALL STREET JOURNAL, 2012). Essa ligação explícita entre problemas e soluções é o que fez a mídia, especialistas urbanos internacionais e agências sociais tornarem Medellín um modelo¹ para o re-fabricação de áreas urbanas na América Latina e no chamado “Sul Global” (ARCINIEGAS, 2012, p. 33, 2014b).

O Rio de Janeiro, por exemplo, ilustra o uso de Medellín como um modelo de renovação urbana. A cidade seguiu muitas das estratégias de Medellín durante o contexto de preparação para os grandes eventos internacionais que ocorreram nos últimos anos (GONZÁLEZ VÉLEZ & CARRIZOSA ISAZA, 2011; SILVA, 2013). Em 2011, a primeira linha de teleférico aéreo para fins não turísticos foi aberta, seguido da renovação de várias estações de linhas de trem. Em 2010, duas Bibliotecas Parque foram abertas e uma terceira foi aberta em 2014. Essas bibliotecas também são parte de um projeto maior de modernização urbana em áreas de ocupação informal do Rio de Janeiro. No entanto, os impactos sociais e econômicos de tais projetos são ainda pouco claros, pelo fato de muitos destes ainda não estarem concluídos (SILVA, 2013).

De todo modo, por observarmos o constante uso de Medellín como referência para importantes projetos de renovação urba-

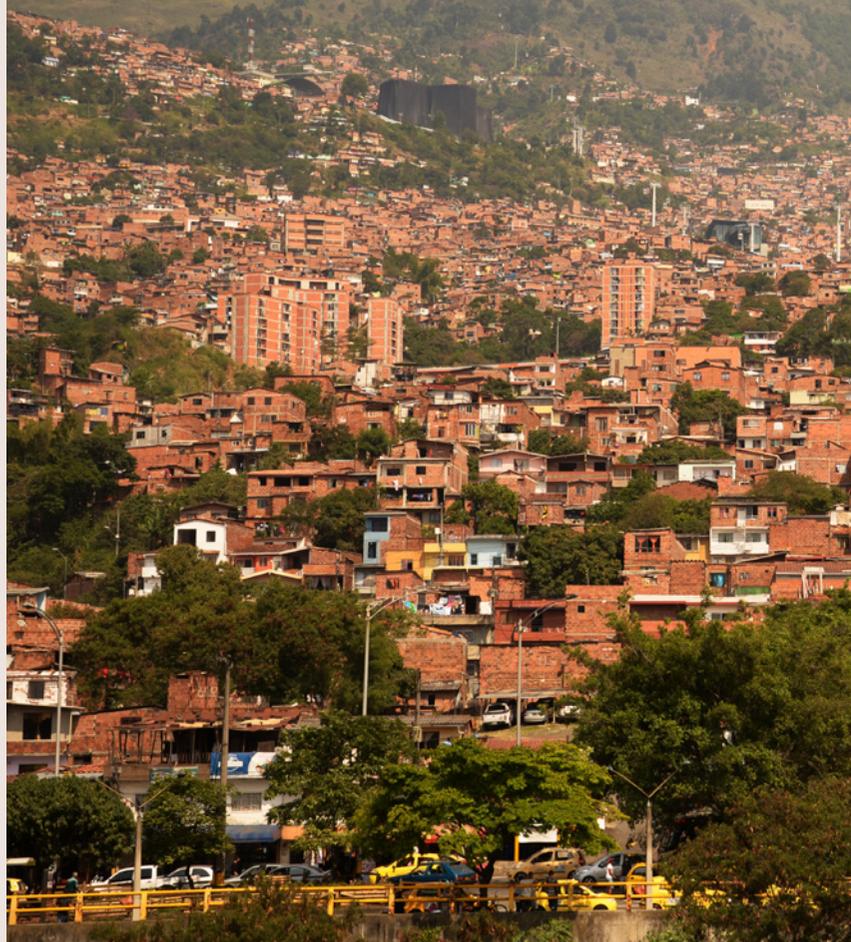


Imagem 3: Teleférico de Medellín.

na na América Latina, considera-se de extrema relevância que sejam expostos os fatores que, em conjunto com as transformações físicas (visíveis), formaram o “Modelo de Medellín”. Entre os fatores “menos visíveis”, ECHEVERRI & ORSINI (2010) destacam que a mudança de estratégia de planejamento – de ações coercivas que visavam realocar moradores de áreas pobres, para a melhoria ou “modernização” (upgrading) dessas áreas – como uma das principais razões para a sucesso do “Modelo de Medellín”. Os autores explicam que as estratégias coercivas foram ineficientes porque não abordaram a origem do problema. Governos gastaram tempo e recursos públicos em ações repressivas incapazes de garantir habitação e infraestrutura para a população, ou incluindo essas comunidades dentro do estado de direitos construído na “cidade formal”. ECHEVERRI & ORSINI (2010) explicam que a estratégia de urban upgrading se opõe às “coercivas”, pois vê a informalidade urbana como parte da solução, ao invés de parte do problema. Desse modo, o projeto de urban upgrading concentrou-se na oferta de infraestruturas, equipamentos públicos e programas que pudessem melhorar, ao invés de erradicar, a informalidade urbana.



Imagem cedida pelo autor.

2.

Um dos prefeitos de Medellín enfatizou a importância da qualidade arquitetônica nesses projetos, elaborando que o objetivo dos Parques Biblioteca era o de “ativar o poder da estética como motor para a mudança social” (SALAZAR apud BRAND & DÁVILA, 2013).

Integração entre projetos, participação popular e agendas políticas

Entre as principais estratégias utilizadas no projeto de urban and social upgrading de Medellín, podemos incluir: em primeiro lugar, uma estratégia de transporte com a implementação dos “Metrocables” (teleféricos), o que permitiu o acesso à principal linha de metrô para populações de áreas informais da cidade (imagem 3). Em segundo lugar, a construção de projetos de habitação social nos mesmos bairros. Em terceiro lugar, bibliotecas públicas de “grande impacto arquitetônico” ² foram construídas (os Parques Biblioteca), que oferecem uma ampla gama de serviços para as comunidades do entorno. Em quarto lugar, o programa de urban upgrading incluiu a reforma de escolas e outras instalações públicas. Uma quinta e última estratégia refere-se à renovação do espaço público urbano, ligando todos os projetos de modo a expor e garantir a integração de investimentos (imagem 4).

As intervenções foram ligadas administrativamente pelos Projectos Urbanos Integrales (PUI) e coordenadas pela Empre-



Imagem cedida pelo autor.

Imagem 4: Espaços públicos renovados na Comuna 1 (Popular), onde se encontram uma escola nova, o Parque Biblioteca España e a estação de teleférico de Santo Domingo Sávio.

sa de Desarrollo Urbano (EDU), que é uma empresa da Alcaldía (Prefeitura) de Medellín. No entanto, apesar de ter sido uma empresa estatal que coordenou a construção dos novos edifícios e espaços urbanos, um aspecto interessante a ser destacado é a participação das comunidades locais nas decisões de planejamento e financiamento dos projetos.

COUPÉ, BRAND & DÁVILA (2013) esclarecem que mecanismos de planejamento e orçamento participativos são parte da Constituição Colombiana desde 1994, funcionando como um fator fundamental para a promoção e o fortalecimento das comunidades locais. ECHEVERRI & ORSINI (2010, p. 142) destacam que as comunidades locais foram convidadas a participar em todas as fases de planejamento, do diagnóstico à construção. Os autores explicam que “grupos locais” foram organizados para lidar com o processo participativo. Esses grupos foram então associados às Juntas de Acción Comunitaria, que existiam antes dos projetos de renovação urbana. Os autores argumentam que essa ligação era importante para garantir a representação política dessas comunidades no processo participativo. No entanto, como Fiori et al (2000) argumentam, embora “participação pública” possa ser considerada como o pilar das políticas de redução de pobreza, avaliar como ela é integrada no processo democrático continua a ser um desafio complexo.

De fato, alguns autores criticam a extensão da “participação comunitária” nos projetos de renovação de Medellín (ARCINIEGAS, 2014b; por exemplo, GONZÁLEZ VÉLEZ & CARRIZOSA ISAZA, 2011). Eles argumentam que o modelo de cidade que foi construído é sintonizado mais com interesses políticos e econômicos da elite local do que com as necessidades mais recorrentes ou urgentes da maioria da população da cidade. Isso se deve ao fato de que foi em áreas de populações desfavorecidas que a maioria dos projetos teve lugar ³ – um fator que é visto como uma característica positiva do “Modelo de Medellín” –, mas os mecanismos de participação popular permitiram pouco para ser realmente alterado nos projetos por parte dos habitantes dessas áreas (MONTROYA, 2014) ⁴. Ademais, além de melhorar as condições de infraestrutura desses bairros em locais muito específicos ⁵, esses projetos tornaram possível a inclusão dessas áreas em uma economia urbana que alguns grupos de elite têm controle – tudo sob o lema de um “bem maior” (ARCINIEGAS, 2014a, 2014b; GONZÁLEZ VÉLEZ & CARRIZOSA ISAZA, 2011).

ARCINIEGAS (2014b) sugere que, como resultado desta falta de participação real dos habitantes das áreas transformadas na produção do “Modelo de Medellín”, um fator importante que essas “grandiloquentes infraestruturas do Estado” ignoram é autogestão comunitária. Isso fica evidente pelo fato de muitos desses espaços serem regulados por regras sociais prescritas e que definem como deve ser a “ocupação cívica correta”. Dois exemplos ilustram essa prescrição: a “Cultura Metro” e o “Manual de Convivência Cidadã”. A “Cultura Metro” é um conjunto de normas que visa “modelar a construção de uma nova cultura cívica (METRO DE MEDELLÍN, 2015) nos espaços do metrô de Medellín e que são reforçados através de campanhas públicas e por membros da equipe (AGUDELO, MEJÍA, ORDOSGOITIA & CÓRDOBA, 2013). Os regulamentos versam sobre os usos do metrô (“dar lugar aos mais necessitados”, “não comer nos trens e plataformas”), mas também sobre a vida urbana em sociedade (“coexistência harmoniosa, o bom comportamento, a solidariedade, o respeito pelas regras básicas para o uso do bem público, autoestima”) (imagem 5). Esse conjunto de regulamentos estende-se aos Metrocables (os teleféricos urbanos), pois fazem parte do sistema de metrô de Medellín. Portanto, além de um impacto sobre a mobilidade urbana – um aspecto amplamente investigado por DÁVILA et al (2013) – os Metrocables têm o potencial de expandir a influência da “Cultura Metro” na vida cotidiana das áreas da cidade que se desenvolveram na base de autogestão.

3.

Na verdade, a construção de um discurso de “áreas de desordem” na cidade é um precedente fundamental para o sucesso do “Modelo de Medellín” (GONZÁLEZ VÉLEZ & CARRIZOSA ISAZA, 2011). Pobreza, violência e tráfico de drogas coincidem nessas “áreas de desordem”.

4.

MONTROYA (2014) explica que os processos participativos foram aprimorados para o que ele chamou de “segunda geração” de Parques Biblioteca.

5.

Os projetos do “Modelo de Medellín” utilizam a estratégia de renovação chamada “acupuntura urbana”, que promove a ideia de que uma área urbana pode ser totalmente afetada por operações pequenas, mas precisas (PEÑA GALLEGOS, 2011).

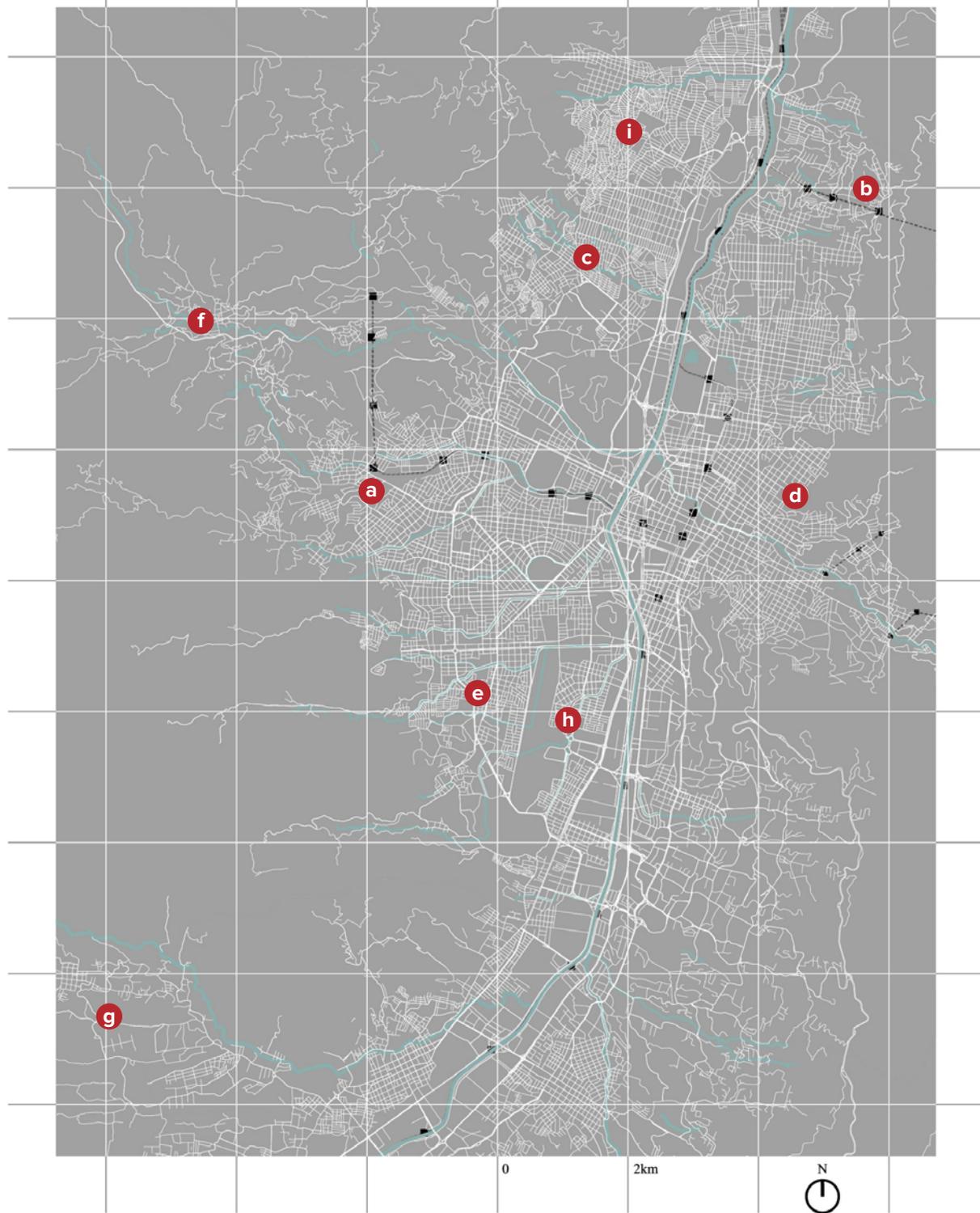


Imagem cedida pelo autor.

Imagem 5: Propaganda no metrô se apropria da ideia de “melhoria de comportamentos”.

O “Manual de Convivência Cidadã” é um documento que ilustra uma prescrição de um conjunto de regras para a “melhoria” de comportamentos nos espaços públicos e privados da cidade. Destina-se a “trabalhar como um projeto de cidade” (ALCÁDIA DE MEDELLÍN, 2007, 2013), que regulamenta, por exemplo, como vizinhos devem resolver som alto, quando e onde álcool deve ser consumido, e como os motoristas devem proceder em caso de emergência. Curiosamente, ao mesmo tempo que prescreve meticolosamente os comportamentos corretos para uma variedade de conflitos urbanos, o Manual promove a ideia de autorregulação das relações sociais entre os cidadãos (GONZÁLEZ VÉLEZ & CARRIZOSA ISAZA, 2011). A ideia de uma “sociedade autorregulada” incorpora um processo duplo: ser regulado por todos os outros e se engajar em um processo de ação participativa e regulação. O que é evidente nesses dois exemplos – a “Cultura Metro” e o “Manual de Convivência Cidadã” – é que os objetivos das intervenções urbanas do “Modelo de Medellín” estendem-se além de melhorar os espaços da vida cotidiana dos cidadãos: eles pretendem transformar comportamentos através de conjuntos de regras. Por sua vez, essas regras materializam uma ideologia explícita de vida coletiva cotidiana que parece (de forma ambígua) restringir e promover a autorregulação.

Podemos, então, interrogar se essas ideologias expostas por esses dois exemplos estão circunscritas ao Metrô, Metrocables e novos espaços públicos, ou se também fazem parte dos outros projetos de requalificação urbana de Medellín. Entre todos os projetos de requalificação urbana, os Parques Biblioteca se encontram em uma posição crítica, pois se tornam a manifestação arquitetônica



- a** San Javier (2006)
- b** España (2007)
- c** La Quintana (2007)
- d** La Ladera (2007)
- e** Belén (2008)
- f** Fernando Botero (2009)
- g** José Betancur (2011)
- h** Guayabal (2012)
- i** Doce de Octubre (2013)

Imagem cedida pelo autor.

Imagem 6: mapa localizando os Parques Biblioteca em Medellín.

da propaganda ideológica top-down⁶ e da participação coletiva cotidiana. Compreender a implementação e o funcionamento dos Parques Biblioteca parece, portanto, implicar o estudo de mecanismos de controle/resistência entre a administração do Estado e as sociedades auto-geridas, expondo os efeitos do “Modelo de Medellín” na vida cotidiana.

Bibliotecas públicas como dispositivo político?

Os Parques Biblioteca foram construídos para promover práticas educativas, culturais e sociais de seus bairros circundantes (PEÑA GALLEGO, 2011; RODRÍGUEZ et al., 2013), funcionando como pontos⁷ de transformação e fortalecimento das comunidades e culturas locais – ou como “dispositivos políticos”, da forma que sugeri no título do artigo. Ao todo, são nove Parques Biblioteca construídos até hoje, localizados de forma a atender aos vários bairros e comunas de Medellín (imagem 6). Como desenvolveremos mais adiante, a implementação dos cinco primeiros Parques Biblioteca (San Javier, España, La Ladera, La Quintana e Belén) está associada fortemente com a intenção de alterar simbolicamente a imagem de Medellín como exemplo de violência urbana: os lotes de cada um desses edifícios estão diretamente relacionados a histórias recentes de extrema violência.

Dois documentos sustentam o desenvolvimento do Projeto de Parques Biblioteca: o “Plan de Desarrollo 2004 - 2007” (ALCANTARA DE MEDELLÍN, 2004) e o “Plan Nacional de Lectura y Bibliotecas” (Ministerio de Cultura & Ministerio de Educación Nacional, 2003). O primeiro está ligado ao projeto de renovação de Medellín, integrando os Parques Biblioteca na retórica de “modernização social e urbana”. O segundo estabelece recomendações administrativas que visam melhorar as práticas editoriais, de biblioteconomia e a cultura de leitura colombianas (GIRALDO GIRALDO & ROMÁN BETANCUR, 2011; MONTOYA, 2014). O Projeto de Parques Biblioteca é parte de um grande programa de bibliotecas digitalmente conectadas (Red de Bibliotecas e Medellín Digital), que inclui a Biblioteca Pública Piloto (UNESCO, 1957) e todas as suas filiais. Os programas Red de Bibliotecas e Medellín Digital oferecem acesso aberto a uma ampla gama de recursos on-line, como livros, vídeos e outras formas de conteúdo digital. Nesse sentido, os Parques Biblioteca podem ser considerados como integrados dentro de um programa digital.⁸

6.

Como será discutido em profundidade na seção que se segue, BRAND & DÁVILA (2013, p. 42) argumentam que, no caso dos Parques Biblioteca, a presença do Estado nas áreas populares da cidade é essencialmente “arquitetônica”, particularmente devido aos contrastes entre os edifícios e seus contextos. Além desse tipo de contraste, os edifícios também constroem contrastes históricos: os locais escolhidos são referências a uma “Medellín dos cartéis” (MONTOYA, 2014) – de modo que os edifícios funcionem como símbolos de uma “modernização social bem-sucedida”.

7.

Como menciono em outra nota, os projetos do “Modelo de Medellín” utilizam a estratégia de renovação chamada “acupuntura urbana”, que promove a ideia de que uma área urbana pode ser totalmente afetada por operações pequenas, mas precisas (PEÑA GALLEGO, 2011).

8.

Neste ponto, devemos lembrar que a função de coletar e organizar um conteúdo educacional das bibliotecas foi profundamente influenciada pelo surgimento da internet (aspecto que desenvolvo mais adiante no artigo).

Além disso, esses edifícios também oferecem uma combinação de programas que visam incluir essas comunidades nas lógicas econômicas e cívicas da “sociedade da informação” – oferecendo cursos de informática, administração de pequenos negócios, idiomas, artes etc. (EMPRESA DE DESAROLLO URBANO, 2014; JARAMILLO, 2012; PEÑA GALLEGO, 2011). Estudos (por exemplo, ORTIZ, 2012) indicam que os Parques Biblioteca têm um efeito positivo na educação da população dos bairros circundantes, principalmente devido aos seus programas culturais e acesso aberto aos serviços de internet e de computadores (imagens 7 a e b).



Imagem cedida pelo autor.

Imagem 7 a: Salas de computadores no Parque Biblioteca España (Santo Domingo Sávio).

Entretanto, os Parques Biblioteca foram construídos para além desses programas educativos, funcionando principalmente “para a vida coletiva, como extensões de espaço público urbano” (FRANCO CALDERÓN & ZABALA CORREDOR, 2012; GIRALDO GIRALDO, ROMÁN BETANCUR, & QUIROZ POSADA, 2009; JARAMILLO, 2012). Em outras palavras, os espaços dessas bibliotecas são liberados para outros tipos de programas e usos que não fazem parte da noção tradicional de biblioteca. No entanto, apesar da ênfase que é dada para esse “uso urbano” e “relevância política”, poucos estudos avaliam os Parques Biblioteca para além de seus programas culturais.

Metáfora e metonímia

Em uma entrevista realizada em 2014, Herman Montoya, líder do Projeto de Parques Biblioteca na Prefeitura de Medellín (Alcaldía de Medellín), explicou que o próprio nome do projeto (Parques Biblioteca) enfatiza a ideia de que esses edifícios são espaços públicos em primeiro lugar. Ele também destacou que o principal objetivo do projeto é “usar a arquitetura pública como meio para alcançar uma reinvenção das práticas sociais” (MONTROYA, 2014). Ele explicou que esse “papel social” é construído através de duas estratégias principais: em primeiro lugar, o uso da arquitetura para representar uma sociedade “modernizada” (upgraded); e, em segundo lugar, o uso da arquitetura para produzir um novo senso de comunidade e cidadania por meio de coabitação e interação informais.

Em relação à primeira estratégia, BRAND & DÁVILA (2013, p. 42) argumentam que o contraste arquitetônico entre os Parques Biblioteca e seus arredores trazido pela escala, materiais e forma dos edifícios enfatiza a presença do estado nessas áreas (imagem 1). De fato, um dos prefeitos de Medellín destacou a importância da qualidade arquitetônica nesses projetos, formulando que a arquitetura poderia “ativar o poder da estética como motor para a mudança social” (SALAZAR apud BRAND & DÁVILA, 2013). Brand e Dávila sugerem que esse contraste abre o debate sobre a qualidade da arquitetura pública para as cidades latino-americanas. Podemos adicionar que esse contraste também introduz o tema do planejamento participativo e como o Estado é feito “presente” em bairros populares. Além desse “contraste arquitetônico dos prédios da biblioteca com os seus arredores, os edifícios também pretendem construir ‘contrastos históricos’” (MONTROYA, 2014). Esses “contrastos históricos” são expressos pelos locais escolhidos para esses edifícios: todos eles estão em lugares que têm uma história recente de extrema violência (campos de execução, bases de tráfico de drogas, prisões) que lembram a “Medellín dos cartéis” (MELGUIZO & CRONSHAW, 2001; MONTROYA, 2014). A intenção do projeto é usar os locais e a “arquitetura monumental” dos edifícios das bibliotecas como símbolos de modernização social (social upgrading) bem sucedida. Essa ideia é transmitida internacionalmente, influenciando outras cidades (por exemplo, o Rio de Janeiro) que passaram a usar estratégias semelhantes nos seus próprios contextos (GONZÁLEZ VÉLEZ & CARRIZOSA ISAZA, 2011; SILVA, 2013).

A segunda estratégia utilizada pelo Projeto de Parques Biblioteca refere-se à ideia de que os edifícios devem não só representar mudança urbana através de suas monumentalidades midiáticas, porém o mais importante é que devem produzi-la através do arranjo de espaços que podem gerar um novo senso de comunidade e cidadania por meio de coabitação e interação informal (EMPRESA DE DESARROLLO URBANO, 2014; FRANCO CALDERÓN & ZABALA CORREDOR, 2012; MONTROYA, 2014). Como foi mencionado acima, o termo “Parque” no título do projeto “vem em primeiro lugar precisamente devido ao fato de que essas instalações

9.

Nos anos 1970 e 1980, Medellín costumava sofrer com o controle de grandes grupos de tráfico de drogas conhecidos como cartéis. Esses grupos de tráfico de drogas ocupavam particularmente as “comunas”, os bairros pobres que cresceram nas colinas de Medellín (ECHEVERRI & ORSINI, 2010, p. 134).



Imagem cedida pelo autor.

Imagem 7 b: Ateliês multiuso no Parque Biblioteca España (Santo Domingo Sávio).

são espaços públicos, em primeiro lugar” (MONTROYA, 2014). Em outras palavras, grande importância é dada para as formas de apropriação e uso das bibliotecas, e as potenciais interações sociais que essas formas de uso podem produzir. Consequentemente, podemos sugerir que essas formas de uso e interação social adquirem uma “função metonímica”, pois, para além do mero uso de uma biblioteca, são a manifestação visível da sociedade transformada de Medellín.

No entanto, como pode a mudança social depender do uso público de um edifício? Intuitivamente, podemos sugerir que “uso público” implica, a um certo nível, que formas de ocupação, movimento e interação são imprevistos e não programados. Nesse sentido, se considerarmos todo o investimento em assegurar que os Parques Biblioteca funcionem como extensões de espaço público, isto é, abertos a todos (acesso livre) e permitindo um certo nível de liberdade de uso, eles não podem ser considerados como meras instalações educacionais ou culturais. Como mencionado acima, os estudos (por exemplo, ORTIZ, 2012) indicam que os Parques Biblioteca têm um efeito positivo nos níveis de educação nos bairros vizinhos, principalmente devido aos seus programas culturais e devido ao acesso aberto à internet e computadores. No entanto, como essas instalações funcionam para além de suas finalidades educacionais? Em particular, como o uso público das bibliotecas é associado às intenções sociais e políticas do projeto?

10.

No hemisfério norte, muito se tem debatido sobre o fechamento de bibliotecas públicas de bairro e a construção ou melhoria de grandes bibliotecas. Esse debate incluiu a participação popular, principalmente em casos como o da renovação da New York Public Library (BRAKE, 2015; FREARSON, 2012, 2014; NAZARYAN, 2012; POGREEBIN, 2012), que menciona em outra publicação (CAPILLÉ & PSARRA, 2014).

A hipótese de que existe uma “relação metonímica” entre o uso do espaço e os objetivos sociais do projeto também está presente em um estudo realizado por FRANCO CALDERÓN & ZABALA CORREDOR (2012). Investigando sobre o impacto das intervenções urbanas do Modelo de Medellín no sentido de cidadania e participação das comunidades locais, os autores sugerem que as duas principais funções das intervenções arquitetônicas são a representação e a reprodução de mudança social. Eles argumentam que os edifícios são primeiramente “objetos”, uma condição que “contribui para a consolidação do sentimento de pertencimento e de identidade cidadã” através de sua função como pontos de referência. Em segundo lugar, eles são de “uso coletivo”, funcionando como “centros de encontros” para a comunidade. Dessa forma, os edifícios funcionariam como “instrumentos para a construção da cidadania”. Apesar de os autores não explicarem como os edifícios podem funcionar como “instrumentos”, o que é evidente no estudo é que a agenda política do “Modelo de Medellín” transforma a relação espaço / programa / uso nos Parques Biblioteca para além de um uso educacional. O estudo sustenta que a relação de espaço / programa nesses edifícios é instrumental em “modernizar comportamentos sociais”. Ao mesmo tempo, o pano de fundo da agenda política do “Modelo de Medellín” transforma as culturas de uso do espaço – ou seja, a relação uso / espaço – como metonímias dessa “sociedade modernizada” (upgraded society).

Da organização de informação à organização de pessoas e encontros

De modo geral, as questões levantadas sobre os Parques Biblioteca visam a compreensão da relação entre espaço arquitetônico e função social em bibliotecas públicas.¹⁰ Esse tópico está atualmente sob grande debate público, principalmente porque o valor das bibliotecas públicas está sendo questionado à luz das novas tecnologias de comunicação (por exemplo, a internet e as tecnologias móveis). A literatura mostra que bibliotecas abrigam hoje muito mais atividades do que tradicionalmente consistia o seu repertório programático. Originalmente, bibliotecas públicas serviam principalmente para a organização do conhecimento e o acesso irrestrito à informação.

Desde que as tecnologias digitais têm oferecido a todos um acesso rápido e amplo à informação, as bibliotecas têm sofrido transformações programáticas (SEARS & CRANDALL, 2010; VERHEUL, 2010). IMHOLZ (2008) argumenta que a internet liberou a biblioteca da tarefa de recolher um conteúdo educativo, mudando seu foco para a experiência social de tal conteúdo, especialmente porque “uma experiência social é o que diferencia a biblioteca de sentar-se em casa na frente da tela de computador” (2008). Ela sugere que “a biblioteca do século 21 será um lugar para acessar pessoas e, não, informação” (2008). A esse respeito, no entanto, podemos interrogar como é que as bibliotecas públicas adaptam seus espaços em resposta às suas recentes mudanças organizacionais? A literatura do campo da biblioteconomia é rica em detalhar o impacto da internet e de outros programas na administração organizacional das bibliotecas públicas. Em resumo, essas mudanças influenciam a localização das filiais da biblioteca (HAPEL, 2012), as funções de bibliotecários (KINNEY, 2010; SHOHAM & YABLONKA, 2008), o tráfego e demografia de visitantes (KINNEY, 2010; TAYLOR, JAEGER, MCDERMOTT, KODAMA, & BERTOT, 2012), o uso de coleções de materiais (Kinney, 2010) etc. No entanto, o campo da biblioteconomia não analisa os aspectos espaciais das recentes mudanças organizacionais em bibliotecas.

Além disso, antes de analisarmos a transformação das bibliotecas públicas, é fundamental compreendermos a sua formação como um tipo arquitetônico, uma vez que pode revelar como originalmente manifestava suas intenções sociais na organização do espaço arquitetônico. A análise detalhada da formação política do espaço da biblioteca pública é assunto de outro artigo (CAPILLÉ, 2017). Em resumo, podemos dizer que, semelhante a museus, lojas de departamento e exposições internacionais, as bibliotecas públicas surgiram no século XIX. Como BENNETT (1995, p. 6-71) explica, essas instituições estavam associadas com a intenção de educar a sociedade através do fornecimento de acesso público a artefatos de forma a “comunicar valores e significados culturais específicos”. “Acesso público” e “função educativa” são de fato fundamentais na formação das bibliotecas públicas. Em uma narrativa sobre a história do surgimento de bibliotecas públicas, HARRIS (1999, p. 148–161) destaca que o que é geralmente entendido como “biblioteca pública” no mundo ocidental é “a biblioteca geral que não só é propriedade estatal e financiada por impostos, mas é também aberta a qualquer cidadão que queira usá-

-la” (1999, p. 149). No entanto, esse “acesso aberto” não deve ser considerado como “sem controle”. Pelo contrário, além de comunicar significados e valores culturais através da ordenação de artefatos, BENNETT explica que as bibliotecas públicas, museus, lojas de departamento e exposições internacionais, também intencionam educar visitantes através da regulação de seus movimentos e comportamentos (1995, p. 100).

BENNETT formula que essas instituições eram “herdeiras de concepções utópicas anteriores de uma sociedade perfeitamente transparente a si mesma e, como consequência, auto-regulada” (1995, p. 47). Por conseguinte, essas instituições têm demonstrado uma preocupação semelhante em relação ao uso de técnicas de controle que sejam simultaneamente discretas e de autopropagação. Assim, esse controle acontecia de forma implícita, usando, principalmente, o arranjo arquitetônico como aparato de regulação. Nesse sentido, através de sua capacidade de educar comportamentos simplesmente por meio de seu acesso aberto, as bibliotecas públicas têm um “papel positivo no processo de governo” (HARRIS, 1999, p. 148), um argumento também construído por BENNETT, no caso de museus (1995, p. 6, 47).

No entanto, como é que bibliotecas públicas combinam acesso aberto e controle comportamental na organização de seus espaços na sua formação como uma tipologia? Quais são os mecanismos espaciais que induzem a discrição no exercício de controle? No caso de museus, BENNETT (1990, 1992, 1995) traça a origem das técnicas de controle discreto das táticas disciplinares desenvolvidos na formação do sistema penitenciário no século XVIII. Ele faz referências diretas às ideias descritas por Foucault, tais como “vigilância panóptica”, “controle disciplinar da mente” e “autorregulação” (imagem 8). Essas ideias fazem parte do que Foucault chama de “disciplinas”: o conjunto de tecnologias de controle social que transforma o corpo da pessoa submetida em uma força social dócil, eficiente (econômica) e útil (1975).

Apesar de considerar que uma leitura foucaultiana da formação das bibliotecas públicas seria um exercício pertinente, esse não é o escopo do presente artigo. O que pretendo expor com essa breve revisão da literatura sobre o surgimento das bibliotecas públicas (e outros tipos arquitetônicos semelhantes, como museus) é que seus arranjos espaciais estão fortemente



Fonte: MARKUS, 1993, p.181

Imagem 8: Sala de leitura da British Library no British Museum, em Londres, 1857. De acordo com MARKUS (1993, p. 177), os visitantes foram controlados de duas formas principais: em primeiro lugar, tiveram que se submeter a uma burocracia hierárquica para solicitar um determinado livro (que só era acessível aos bibliotecários); em segundo lugar, estavam sob intensa vigilância nas salas de leitura, devido aos locais privilegiados em que os bibliotecários se sentavam.

11.

No artigo “Space and planned informality” (CAPILLÉ & PSARRA, 2014), elaboramos como alguns tipos de arranjos espaciais dão suporte a determinadas práticas culturais informais, enquanto outros tipos de arranjos restringem certos usos informais, tornando a biblioteca um espaço de estudo silencioso e concentrado apenas.

associados a tecnologias de controle social, de forma a estruturar uma sociedade “polida” e “instruída” (“instrumentalizada”) culturalmente.

Desse modo, considerando-se o caso das bibliotecas públicas, as atuais mudanças programáticas dessa tipologia engendram mais do que uma mera transformação na maneira como a informação é organizada e acessada: elas podem indicar mudanças fundamentais na forma como as relações de poder entre a sociedade e o Estado se manifestam e como as tecnologias de controle social são aplicadas. Arquitetura, como tenho argumentado no conjunto de trabalhos sobre os Parques Biblioteca, tem um papel pivotal nessas transformações. Em resumo, em bibliotecas tradicionais, a função de coletar e organizar um conteúdo educacional é um de seus propósitos fundamentais, implicando em arranjos espaciais que traduzem uma determinada epistemologia e taxonomia de assuntos do conhecimento. Já em bibliotecas integradas dentro de um programa digital, o espaço é liberado dessa função. Desse modo, como descrevo em outro trabalho (CAPILLÉ & PSARRA, 2014), o espaço da biblioteca se torna generativo de usos e encontros que, apesar de serem semelhantes aos que ocorrem no espaço público urbano, são organizados pelas restrições arquitetônicas do interior desses edifícios. ⁴¹

Encontros urbanos no interior dos edifícios

Nesse sentido, os Parques Biblioteca podem ser considerados como manifestações de um processo semelhante ao observado na formação de tipologias do século XIX na Europa: trata-se da utilização de arranjos arquitetônicos para organizar comportamentos no sentido de uma “sociedade disciplinada”. Esse processo foi estudado na formação de prisões (por exemplo, FOUCAULT, 1975; STEADMAN, 2014), museus (por exemplo, BENNETT, 1995), lojas de departamentos (BENNETT, 1995; por exemplo, MARKUS, 1993), hospitais (por exemplo, STEADMAN, 2014) e bibliotecas (por exemplo, MARKUS, 1993). No caso dos Parques Biblioteca, a hipótese de que esses edifícios são capazes de produzir mudança social através do uso de seus espaços e programas é evidente em muitos documentos oficiais (EMPRESA DE DESAROLLO URBANO, 2014; por exemplo, FAJARDO VALDERRAMA, 2007) e estudos (FRANCO CALDERÓN & ZABALA CORREDOR, 2012; GONZÁLEZ VÉLEZ & CARRIZOSA

ISAZA, 2011; por exemplo, PEÑA GALLEGO, 2011). Esses documentos e estudos não fazem referência direta a uma “sociedade disciplinada”. No entanto, a ideia de que os edifícios são capazes de “organizar comportamentos” e “atualizar práticas sociais” é semelhante em muitos aspectos à proposição de uma “sociedade disciplinada”. No entanto, nenhum desses estudos e documentos analisa como os Parques Biblioteca organizam comportamentos através de seu uso público.

Considerando-se os casos da “Cultura Metro” e do “Manual para Convivência Cidadã” que mencionamos acima, uma resposta possível é que os comportamentos nos Parques Biblioteca podem ser organizados através de prescrições de regras. De fato, o prefeito de Medellín, Sergio Fajardo Valderrama, publicou o “Pacto Ciudadano de cuidado y apropiación de los Parques Biblioteca” na mesma época de abertura do primeiro Parque Biblioteca (FAJARDO VALDERRAMA, 2007). González Vélez e Carrizosa Isaza (2011) explicam que a Prefeitura de Medellín fez grande uso de “pactos” para implementar as suas transformações de modernização social. Os “Pactos” são documentos que endossam contratos sociais entre o Estado e a população (GONZÁLEZ VÉLEZ & CARRIZOSA ISAZA, 2011).

O Pacto que diz respeito aos Parques Biblioteca afirma que esses edifícios são principalmente para “encontros e conversas” (FAJARDO VALDERRAMA, 2007). Em seguida, afirma que os usuários devem visitar os edifícios “unidos pelo sentimento de pertencimento”. Finalmente, ele lista “compromissos” que os usuários deverão respeitar, entre os quais podemos citar: os usuários devem ter uma relação respeitosa com outros usuários e coWwM os funcionários; os edifícios têm regulamentos internos; os usuários devem fazer os Parques Biblioteca funcionarem como pontos de ligação entre as comunidades do entorno e o Município; nos Parques Biblioteca, o interesse público prevalece sobre os privados etc.

Curiosamente, o Pacto omite o fato de que esses edifícios também são bibliotecas. A única referência a esse papel educativo/cultural é encontrado quando o Pacto lembra aos usuários de devolverem os livros e outros materiais em bom estado e no tempo certo. Em outras palavras, o uso público dos edifícios é o que, verdadeiramente, o Pacto está organizando. Como resultado, o que o Pacto constrói é um modelo para identificar os tipos legítimos ou ilegítimos de utilização. Portanto, previamente à utilização real dos edifícios, o Pacto possibilita a distinção entre comportamentos desejáveis e indesejáveis.



Imagem cedida pelo autor.

IMAGEM 9: Parque Biblioteca Belén sendo usado como extensão do espaço público urbano.

No entanto, a apropriação da comunidade é o que verdadeiramente “endossa” o valor coletivo e político dessas bibliotecas públicas (RODRÍGUEZ et al., 2013). Nesse ponto, podemos ver que o uso dos espaços dos Parques Biblioteca carrega um valor político duplo: por um lado, eles dão materialidade às ideologias cívicas do projeto (se as bibliotecas forem esvaziadas de usuários, não poderiam manter sua qualidade de representantes e produtores de uma “sociedade melhorada”). Por outro lado, esse mesmo “status da representação da coletividade” (ou “função metonímica”, como chamamos anteriormente) que é dado aos Parques Biblioteca estimula uma consciência política em seus usuários, uma vez que torna a comunidade visível para si mesma (JARAMILLO, 2012).

Essa “autovisibilidade” pode acontecer através de meios programáticos – como cursos de formação, festividades e encontros – e através das práticas sociais cotidianas nos espaços desses edifícios. As segundas, em oposição às primeiras, tornam-se uma entidade coletiva somente enquanto ocorrem no espaço e são, portanto, condicionadas e estruturadas pelo arranjo arquitetônico. Eu argumento em dois trabalhos a serem publicados em breve que essa “autovisibilidade arquitetônica” tem uma enorme importância política, pois garante que visitantes se encontrem formando um “palco social” (ZOOK & BAFNA, 2012) no qual eles não são meros “usuários” (GEE, 1994), mas participantes da formação de uma cultura política de constante autorregulação e negociação. Nesses trabalhos, eu demonstro como determinados arranjos espaciais são capazes de facilitar o controle institucional-burocrático de visitantes, enquanto outros arranjos promovem a interação informal não-programada e não-controlada, mas “carregada politicamente” (politically charged).

Considerações finais e questões em aberto

Para concluir, considerando toda a atenção e apoio manifestado pelos meios de comunicação, organizações internacionais e trabalhos acadêmicos, os Parques Biblioteca podem ser considerados bem sucedidos em sua função representativa dessa “mudança urbana”. No entanto, as formas em que esses edifícios estão sendo utilizados e as maneiras pelas quais a arquitetura dá estrutura a essas formas de uso como um “todo coletivo” ainda não são plenamente compreendidas. Coabitação que se espera nas bibliotecas é fundamentalmente diferente da que acontece naturalmente em espaços públicos desses contextos informais, já que a primeira é abrigada pelo espaço arquitetônico em vez do espaço urbano. Esse fato abre uma série de questões a respeito de como os espaços interiores de um edifício podem servir como uma plataforma para uso público. Em outras palavras, como a arquitetura pode ser tão pública quanto um “parque”? Além disso, é importante considerar que o termo “biblioteca” do título do projeto refere-se a um conjunto de diferentes programas que visam educar os utilizadores locais, para que possam ser integrados em um “processo democrático do século 21”, nas bases da “sociedade da informação” (PEÑA GALLEGO, 2011). Como vimos, por esse motivo, as bibliotecas oferecem cursos de informática, administração de pequenas empresas, idiomas, artes etc. Implícita nesses programas é a ideia de que a biblioteca deve ajudar a organizar essa “nova sociedade” em uma que seja produtiva e polida. Além desses programas de educação, o município de Medellín estabeleceu um conjunto de regras que pode ser usado para identificar formas legítimas e ilegítimas de uso público.

Em resumo, a questão exposta anteriormente – “como o programa da biblioteca interage com a ênfase na oferta de espaço público para fortalecimento político comunitário?” – torna-se ainda mais relevante quando se considera o contexto social e cultural de Medellín, como revisamos brevemente. Como explicado no início do artigo, a proposta foi menos tentar responder todas essas questões, mas sim, construir uma introdução à complexa interrelação entre arquitetura, programas culturais e envolvimento político nas comunidades de Medellín. Sugere-se, portanto, que a aplicação dos Parques Biblioteca como referência para outros contextos deve minimamente considerar os fatores que descrevemos. Por fim, reforço que esse artigo pode ser visto como introdução a uma série de trabalhos nos quais avalio o funcionamento dos Parques Biblioteca de Medellín e sua interrelação entre arquitetura, programa, uso e agendas políticas.

Agradecimentos

O artigo apresenta parte da minha pesquisa de doutorado na Bartlett School of Architecture, UCL (Londres), para a qual recebi bolsa da CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior). Agradeço a Herman Montoya pela entrevista cordialmente cedida quando em meu estudo de campo em Medellín.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUDELO, L. MEJÍA, Á., ORDOSGOITIA, I. S. & CÓRDOBA, J. E. Users' Daily Experience of Aerial Cable-Cars. In J. Dávila (Ed.), *Urban mobility and Poverty: Lessons from Medellín and Soacha, Colombia*. Londres: DPU-UCL and UNC-Medellín, 2013. p. 104–114.
- ALCADIA DE MEDELLÍN. *Plan de Desarrollo 2004-2007: Medellín, compromiso de toda la ciudadanía*. Medellín, 2004.
- ALCADIA DE MEDELLÍN. *Manual de convivencia ciudadana*. Medellín, 2007.
- ALCADIA DE MEDELLÍN. *Manual de convivencia ciudadana*. Medellín, 2013.
- ARCINIEGAS, C. O. *Bargaining space: deal-making strategies for large-scale renewal projects in Colombian cities*. PhD Thesis, University of Illinois at Chicago, Chicago, 2012.
- ARCINIEGAS, C. O. Anclajes territoriales de los circuitos del capital financiero transnacional: Políticas, Planes y Proyectos Urbanos Hegemónicos en Disputa. *Bitacora*, 24(1), 2014(a), p. 79–83.
- ARCINIEGAS, C. O. Designing from the cracks: exploring the potentials of the Medellín Model drawbacks. In C. Boano & G. Talocci (Eds.), *DPU Summer Lab 2014: Leveraging the city as a laboratory for developing socially responsive design strategies*. Londres: UCL - The Bartlett Development Planning Unit, 2014(b). p. 8-11.
- BENNETT, T. The Political Rationality of the Museum. *Continuum*, 3(1), 1990. p. 35–55.
- BENNETT, T. Useful Culture. *Cultural Studies*, 6(3), 1992. p. 395–408.
- BENNETT, T. *The birth of the museum: history, theory, politics*. Nova York: Routledge, 1995.
- BRAKARZ, J., GREENE, M., & ROJAS, E. *Cities for all: Recent experiences with neighbourhood upgrading programs*. Washington DC: Inter-American Development Bank, 2002.
- BRAKE, A. Mecanoo replaces Foster + Partners on New York Public Library renovation. *Dezeen Magazine*, 2015.
- BRAND, P. Governing inequality in the South through the Barcelona model: “social urbanism” in Medellín, Colombia. In *Interrogating Urban Crisis: Governance, Contestation, Critique*. Leicester: De Montfort University, 2013.
- BRAND, P., & DÁVILA, J. Mobility innovation at the urban margins. *City*, 15(6), 2011. p. 647–661.
- BRAND, P., & DÁVILA, J. Metrocables and “Social Urbanism”: two complementary strategies. In J. Dávila (Ed.), *Urban mobility and Poverty: Lessons from Medellín and Soacha, Colombia*. Londres: DPU-UCL and UNC-Medellín, 2013. p. 46–54.
- CAPILLÉ, C. Political interiors: the case of public libraries. *Space and Culture*, (no prelo).
- CAPILLÉ, C., & PSARRA, S. Space and planned informality: Strong and weak programme categorisation in public learning environments. *AIZ ITU Journal of Architecture*, 11(2), 2014. p. 9–29.
- COLAK, A. A., & PEARCE, J. Securing the global city?: an analysis of the “Medellín Model” through participatory research. *Conflict, Security & Development*, 15(3), 2015. p. 197–228.
- COUPÉ, F., BRAND, P., & DÁVILA, J. Medellín: Institutional Context and Urban Paradigm Change. In J. D. Dávila (Ed.), *Urban mobility and Poverty: Lessons from Medellín and Soacha, Colombia*. Londres: DPU-UCL and UNC-Medellín, 2013. p. 55–67.
- DÁVILA, J. Introduction. In J. Dávila (Ed.), *Urban mobility and Poverty: Lessons from Medellín and Soacha, Colombia*. Londres: DPU-UCL and UNC-Medellín, 2013. p. 9–15.
- DÁVILA, J., BRAND, P., ACEVEDO, J., & BOCAREJO, J. P. What we have learned from Medellín and Soacha. In J. D. Dávila (Ed.), *Urban mobility and Poverty: Lessons from Medellín and Soacha, Colombia*. Londres: DPU-UCL and UNC-Medellín, 2013. p. 201–207.
- ECHEVERRI, A., & ORSINI, F. Informalidad y Urbanismo Social en Medellín. In M. H. Arboux, A. E. Restrepo, & J. G. Ramírez (Eds.), *Medellín: Medio Ambiente, Urbanismo y Sociedad*. Medellín: Universidad EAFIT & Centro de Estudios Urbanos y Ambientales - urbam, 2010. p. 130–152.
- EMPRESA DE DESARROLLO URBANO. *Proyectos Parques Biblioteca*, 2014.
- FAJARDO VALDERRAMA, S. *Pacto Ciudadano de cuidado y*

apropiación de los Parques Biblioteca. Alcaldía de Medellín – Sistema de Bibliotecas Públicas, 2007.

FIORI, J., RILEY, L., & RAMIREZ, R. *Urban Poverty Alleviation Through Environmental Upgrading in Rio de Janeiro*. Development Planning Unit - UCL, 2000.

FORGAN, S. Context, Image and Function: a preliminary enquiry into the architecture of scientific societies. *The British Journal for the History of Science*, 19(1), 1986. p. 89–113.

FOUCAULT, M. *Surveiller et punir: naissance de la prison*. Paris: Gallimard, 1975.

FRANCO CALDERÓN, Á. M., & ZABALA CORREDOR, S. K. Los equipamientos urbanos como instrumentos para la construcción de ciudad y ciudadanía. *Dearq - Revista de Arquitectura de La Universidad de Los Andes*, 2012. p. 8 –13.

FREARSON, A. Foster + Partners unveils plans for New York Public Library. *Dezeen Magazine*, 2012.

FREARSON, A. New York Public Library abandons Foster's contentious renovation plans. *Dezeen Magazine*, 2014.

GEE, M. Questioning the Concept of the "User." *Journal of Environmental Psychology*, (14), 1994. p. 113–124.

GIRALDO, Y. N., Román Betancur, E. G., & Quiroz Posada, R. E. La biblioteca pública como ambiente educativo para el encuentro ciudadano: un estudio en la Comuna 1 de Medellín. *Revista Interamericana de Bibliotecología*, 32(1), 2009. p. 47–84.

GIRALDO, Y. N., & Román Betancur, G. E. La Biblioteca pública como mediadora en la construcción de la ciudadanía. *Em Questão*, 17(1), 2011, p. 211–230.

GONZÁLEZ VÉLEZ, M. E., & CARRIZOSA ISAZA, C. Entre la planeación urbana, la apropiación del espacio y la participación ciudadana. Los pactos ciudadanos y el Parque Biblioteca España de Santo Domingo Savio. *Estudios Políticos*, 39, 2011, p. 117–140.

HAPPEL, R. The Library as a Place. *Public Library Quarterly*, 31(1), 2012. p. 48–55.

HARRIS, M. H. *History of Libraries in The Western World* (4 ed.). Lanham, Maryland e Londres: The Scarecrow Press, 1999.

HENLEY, J. Medellín: the fast track from the slums. *The Guardian (Online)*. Acceso em 24 set. 2013.

IMHOLZ, S. *Public Libraries by Design: Embracing Change at Low*

Cost. Public Library Quarterly, 27(4), 2008. p. 335–350.

JARAMILLO, O. La formación ciudadana, dinamizadora de procesos de transformación social desde la biblioteca pública. *Revista Interamericana de Bibliotecología*, 35(1), 2012, p. 73–82.

KINNEY, B. The Internet, Public Libraries, and the Digital Divide. *Public Library Quarterly*, 29(2), 2012. p. 104–161.

KOCH, D. Spatial Systems as Producers of Meaning - *the idea of knowledge in three public libraries*. Licentiate Thesis, KTH School of Architecture, 2004.

MARKUS, T. A. *Buildings and Power - Freedom and Control in the Origin of Modern Building Types* (1 ed.). Londres: Routledge, 1993.

MELGUIZO, R. C., & CRONSHAW, F. The Evolution of Armed Conflict in Medellín: An Analysis of the Major Actors. *Latin American Perspectives*, 28(1), 2001. p. 110–131.

METRO DE MEDELLÍN. La Cultura Metro, 2015.

MINISTERIO DE CULTURA, & MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL. *Lineamientos del Plan Nacional de Lectura y Bibliotecas*. Bogotá, 2003.

MONTOYA, H. Interview by author. Medellín: Unpublished, 2014.

NAZARYAN, A. New York Public Library's flagship branch is getting an airy, majestic makeover. *Daily News (Online)*. Acceso em 01 mai. 2013.

ORTIZ, L. C. *El Parque Biblioteca España como agente generador de capital cultural en el Barrio Santo Domingo de la Comuna 1*. Tesis de Maestría. Universidad Pontificia Bolivariana, 2012.

PEÑA GALLEGU, L. E. Las bibliotecas públicas de Medellín como motor de cambio social y urbano de la ciudad. *Textos Universitaris de Biblioteconomia I Documentació*, (27), 2011. p. 11.

POGREEBIN, R. Public Library Head Faces Critics of Renovation Plan. *The New York Times (Online)*. Acceso em 01 mai. 2013.

RODRÍGUEZ, J. C., VALENCIA, J., & ARIAS, A. V. Las bibliotecas públicas como escenarios de participación ciudadana e inclusión social. *Rastros Rostros*, 15(29), 2013. p. 73–81.

SEARS, R., & CRANDALL, M. Bridging between libraries and information and communication technologies for development. *IFLA Journal*, 36(1), 2010. p. 70–73.

SHOHAM, S., & YABLONKA, I. Monumental Library Buildings in the Internet Era: the future of public libraries. *IFLA Journal*, 34(3), 2008. p. 266–279.

SILVA, V. R. A. da. Context and Potential Impact of the Aerial Cable-Car on the Population of Complexo do Alemão, Rio de Janeiro. In J. D. Dávila (Ed.), *Urban mobility and Poverty: Lessons from Medellín and Soacha, Colombia*. Londres: DPU-UCL and UNC-Medellín, 2013. p. 191–207.

SIMPSON, M. D. Urbanising favelas, overlooking people: Regressive housing policies in Rio de Janeiro's progressive slum upgrading initiatives. *The Bartlett Development Planning Unit*, (155), 2013.

STEADMAN, P. *Building Types and Built Forms*. Londres: Matador, 2014.

TAYLOR, N. G., JAEGER, P. T., MCDERMOTT, A. J., KODAMA, C. M., & BERTOT, J. C. Public Libraries in the New Economy: Twenty-First-Century Skills, the Internet, and Community Needs. *Public Library Quarterly*, 31(3), 2012. p. 191–219.

UNESCO. *Report on the Pilot Public Library for Latin America, Medellín*. Paris, 1957.

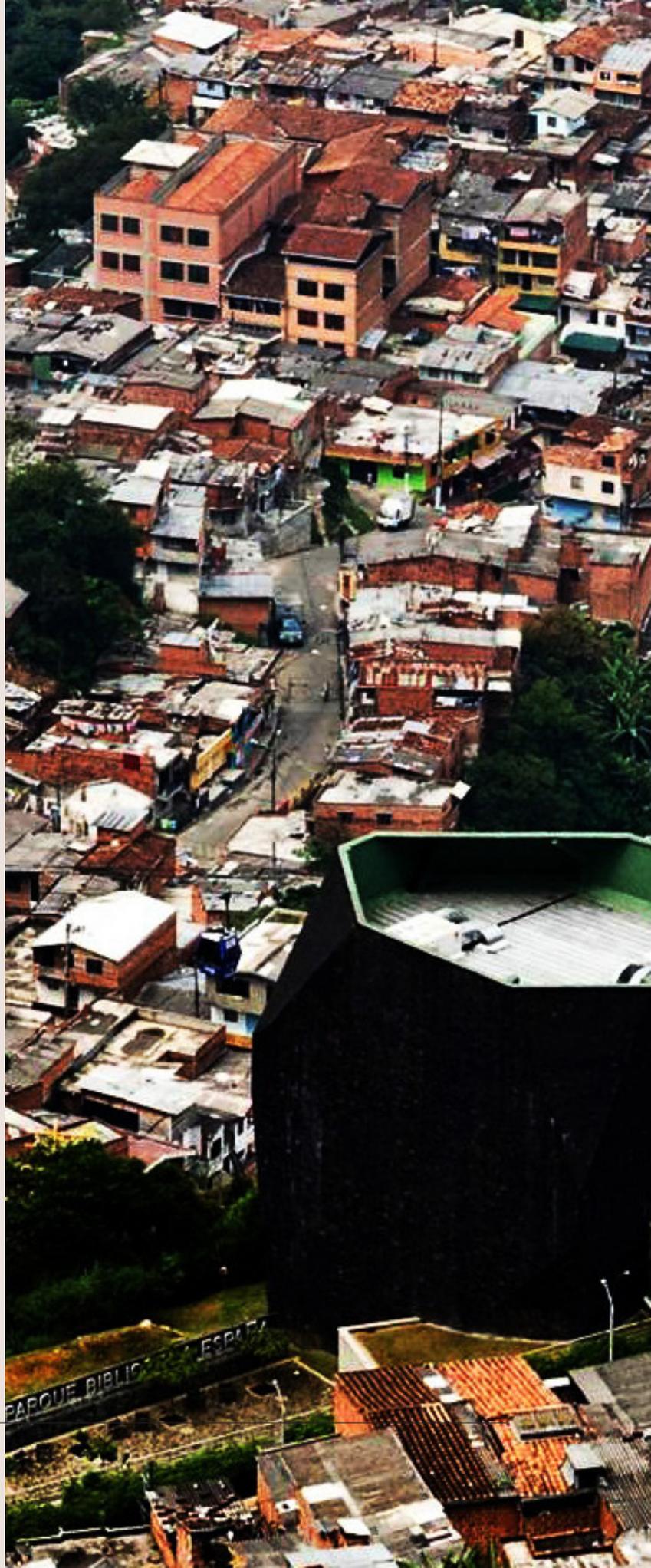
VERHEUL, I. *The Digital Library Futures Conference and the future of digital libraries within IFLA*. IFLA Journal. Sage, 2010.

VULLIAMY, E. Medellín, Colombia: reinventing the world's most dangerous city. *The Observer (Online)*. Acesso em 24 set. 2013.

WALL STREET JOURNAL. Medellín: awarded "Innovative city of the year." *The Wall Street Journal (Online)*. Acesso em 24 set. 2013. p. 1–4.

ZOOK, J. B., & BAFNA, S. Imaginative Content and Building Form in the Seattle Public Library. In *Proceedings of the 8th International Space Syntax Symposium* (p. 1–24). Santiago: PUC, 2012.

Parque Biblioteca España em Santo Domingo Savio, Medellín.







O porquê de Valparaíso

MAURICIO PUENTES

Pontificia Universidade Católica de Valparaíso, Chile

Contato: mauriciopuentes@ead.cl



O porquê de Valparaíso

Valparaíso é uma cidade-porto particularmente peculiar. Escolhida como embarcadouro para abastecer por mar a crescente cidade de Santiago, capital do Chile, foi se estabelecendo fora dos cânones urbanísticos proporcionados pela Coroa Espanhola. Em princípio, Juan de Saavedra ¹ buscava uma baía tranquila onde pudesse atracar o navio Santiaguillo que vinha de Callao para guarnecer a nova cidade de Santiago. O que importava eram as águas calmas e, por isso, determinou que essa pequena enseada era propícia. Não buscava território, e sim “maritório”. ² Um ancoradouro, pois ali não se devia constituir uma cidade, apenas um porto natural. No entanto, não foi assim. As oportunidades de trabalho geradas pela atividade portuária atraíram imigrantes, que foram se instalando nos terrenos mais favoráveis e construindo suas precárias habitações na complexa e difícil topografia da nova e incipiente cidade junto ao porto.

Mais tarde, quando os censos indicavam que sua população já superava a de outras cidades fundadas sob os preceitos da Coroa — a seguir compilados nas Leis das Índias —, Valparaíso adquiriu status suficiente para que a Igreja implantasse ali uma paróquia (LE DANTEC, 2003). A jurisdição dessa nova paróquia foi chamada de Nossa Senhora das Mercês de Portos Claros, sendo logo depois renomeada para Valparaíso por causa da cidade natal de Juan de Saavedra, Valparaíso de Arriba, na região de Cuenca, na Espanha.

Enquanto os imigrantes que chegavam para engrossar o contingente de trabalhadores na atividade portuária se estabeleciam, na medida do possível, nas encostas e vales, aqueles que controlavam a atividade portuária e comercial tentavam dar uma ordem primária ao estabelecimento dos edifícios comerciais e administrativos. Em meio a isso, o Estado instalava seus serviços básicos e determinava que as autoridades ordenassem o desenvolvimento urbano da já evidente cidade.

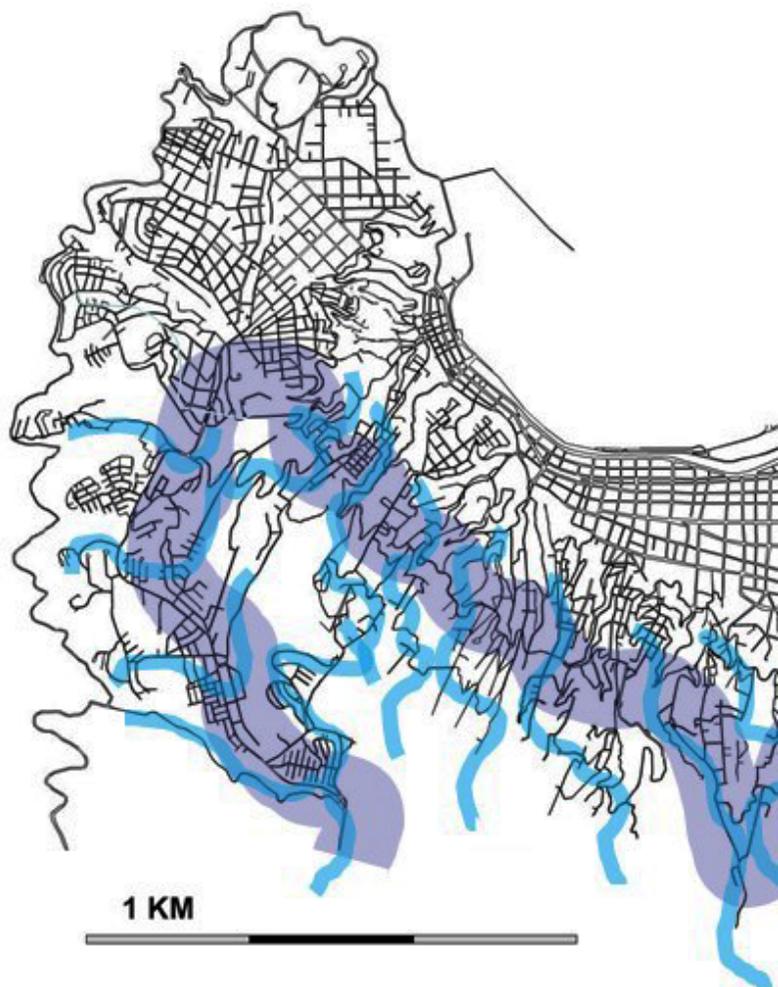
Desde então, Valparaíso já expressava duas ordens estruturais em sua forma urbana: uma área plana entre as montanhas e o mar, e outra área, incipiente, de limite difuso, das encostas dos morros que desciam para a baía. Por um lado, um traçado organizado e ordenado e, por outro, um proto-ordenamento errático que, dentro do possível, se elevava pelas encostas e pelos fundos dos vales até os cumes dos morros. Entre esses dois for-

1.

Juan de Saavedra foi um conquistador espanhol que participou da conquista do Peru e é considerado o descobridor de Valparaíso.

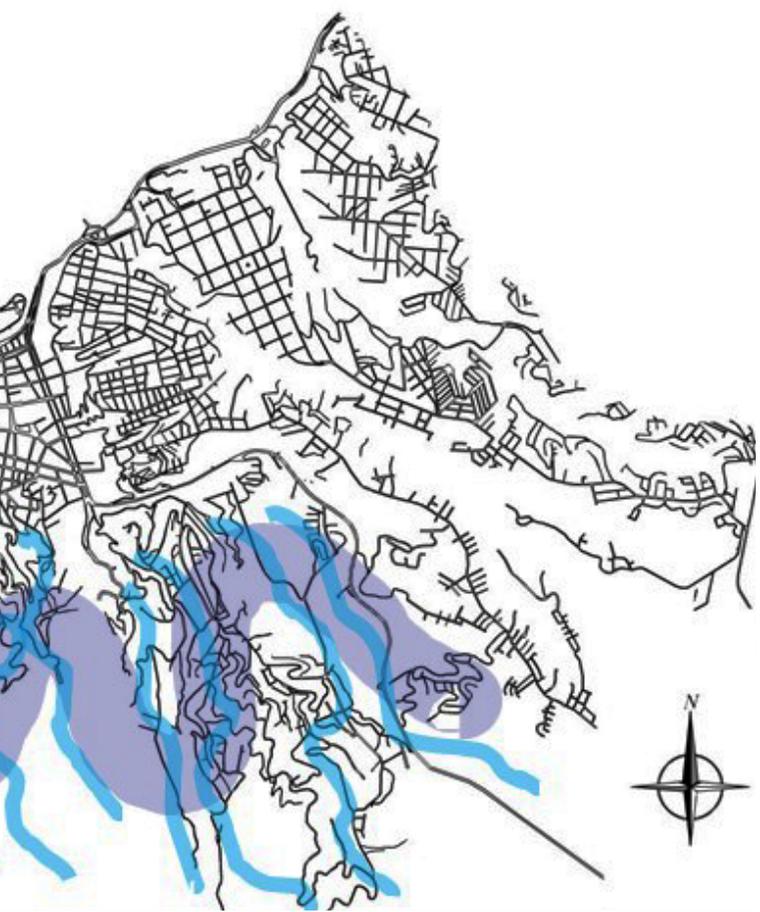
2.

Maritório é uma forma de nomear à extensão marítima, dando assim um significado equivalente em importância que o território.



Faixa atual de ocupação na periferia e as transversais de acessos construídas pelos moradores.

“ Ainda que o crescimento de Valparaíso tenha sido constante, entre meados do século XVI e final do XVIII esse movimento foi lento. No início do século XIX, porém, Valparaíso passou por um processo vertiginoso e acelerado de expansão e densificação, assimilando novos territórios em direção ao mar por meio de aterramentos e anexação de áreas contíguas, como a do atual bairro El Almendral. ”



mos habitantes, embora não consolidadas.

matos, outra ordem: a implantação organizada das casas dos imigrantes estrangeiros, tanto nos novos bairros planos que se assemelhavam à cidade, como o Bairro El Almendral, quanto nos terrenos mais convenientes dos morros próximos do porto, como Alegre, Concepción e Cordillera. Cada um deles mantém, até hoje, uma ordem preestabelecida e provavelmente inspirada em um processo de planejamento urbano com esquemas convencionais de loteamentos, mas que, entretanto, teve que ser adaptado a essa topografia complexa.

Enquanto isso, entre esses morros, no fundo de seus vales, estabeleciam-se os camponeses imigrantes. Em saliências escavadas surgiam casas que, precárias, se constituíam do mais básico que poderia ser qualificado como uma edificação: cabanas, casebres, choupanas (URBINA, 2002, p. 64). Esses foram escalando e se espalhando pelas encostas, apesar da complexidade e da dificuldade dos íngremes acíves, para estar o mais perto possível do centro ou do porto. O objetivo era localizar-se de forma a avistar a chegada dos vapores ao porto, e estar perto o suficiente para buscar trabalho nas estivas. Surgia então uma cidade independente e ordenada, evidenciada na área plana e em alguns topos de morros próximos ao porto, ao mesmo tempo que ia se configurando uma primeira periferia, por meio de um protourbanismo. A bem dizer, sem o mínimo para ser considerado planejamento urbano, mas que mantinha alguma comunicação com a cidade propriamente dita.

Ainda que o crescimento de Valparaíso tenha sido constante, entre meados do século XVI e final do XVIII esse movimento foi lento. No início do século XIX, porém, Valparaíso passou por um processo vertiginoso e acelerado de expansão e densificação, assimilando novos territórios em direção ao mar por meio de aterramentos e anexação de áreas contíguas, como a do atual bairro El Almendral.

A ocupação massiva dos morros se explica tanto pela chegada de famílias vindas de áreas rurais como também pela adoção de novas normas que foram dando complexidade à ação dos entes públicos e privados. Os regulamentos originados nas leis sanitárias e nas leis relativas ao alojamento dos trabalhadores aumentavam radicalmente os custos de construção e urbanização, não sendo possível dar lugar à crescente demanda de moradias, como sinaliza MILLÁN:

Desenho do autor

Como se pode observar, o número de demolições foi muito maior que o de reparações. A remoção destes quartos provocou um aumento da pressão social e de demanda por um teto, com o conseqüente aumento dos preços dos quartos existentes. A maior parte dos desalojados subia os morros, onde ocupariam novas áreas por meio da autoconstrução. (MILLÁN, 2016, p. 283).

Verifica-se, historicamente, uma série de datas possíveis para a origem de Valparaíso, considerando ocasiões como a primeira paróquia, o primeiro forte, o primeiro censo ou a primeira atracagem no ancoradouro natural da baía de Quintil. No entanto, se poderia inferir que tanto sua origem quanto sua consolidação não podem estar atreladas a datas concretas pois, de certa maneira, Valparaíso, seja porto ou cidade, continua se formando. Afinal, esses tempos que se estendem até hoje continuarão amanhã, mas o embrião de sua origem permanece, e pode ser encontrado na sua periferia.

Periferia Efêmera

Em geral, nas cidades latino-americanas, a periferia foi um elemento constantemente presente e que persiste nas estruturas da forma urbana. Um elemento que vai além de ser apenas o limite da cidade, pois se manifesta em uma densidade, uma faixa perimetral, um anel citadino em condições infraurbanas, precárias, carentes de serviços e debilmente conectado às redes da cidade. Por isso, depois que a cidade, em seu processo de planejamento, a assume, regulariza, formaliza e, finalmente, a insere na trama da cidade formal estabelecida e consolidada, não ficam rastros dessa faixa perimetral que por algum tempo foi marginal e informal (PUENTES, 2013, p. 290).

Entretanto, em Valparaíso ocorre uma situação particular. Não foi o desenvolvimento de um processo de planejamento urbano que deu forma à trama da cidade, e tampouco o exercício de modelos urbanísticos. A construção do tecido urbano de Valparaíso é a própria consolidação da trama efêmera, mas persistente, da periferia. Trama sem motivações urbanísticas. Esta é a evidência: a periferia de Valparaíso, presente nos morros, encostas, colinas e barrancos da cidade mostra um complexo tecido de circulações, com malhas primárias, secundárias e terciárias.

As primárias correspondem aos primeiros assentamentos,

localizados sobre as colinas, como um traçado reto que ascende desde a parte plana da cidade até os níveis mais altos. Essas tramas se configuram como as geratrizes das quais derivam as secundárias.

As tramas secundárias buscam certa perpendicularidade com o eixo gerador, dando-lhe a forma de uma espinha de peixe. São vias curtas, transversais ao sentido da elevação do morro, indo do topo para as encostas. São curtas porque, indo em direção à encosta, esta se torna íngreme, inibindo qualquer processo de urbanização possível, ou pelo menos racional.

As seções terciárias normalmente se apresentam de duas maneiras, e podem ser encontradas no estado atual da periferia da cidade de Valparaíso. De um lado, evidencia-se a continuação do caminho da elevação, mas já em níveis muito altos e à grande distância do seu centro, levando-se em consideração o tamanho da cidade. Nesses locais foram se assentando os últimos a chegar, tanto de uma imigração do interior da região como da emancipação familiar — novos grupos que necessitam de um lugar para construir sua primeira casa. No entanto, este último agrupamento está mais associado à segunda derivação dessas seções terciárias: encostas ou declives de maior complexidade topográfica. Esses grupos evitam se separar da cidade e procuram assentar-se próximos a suas famílias, nos locais disponíveis por terem sempre sido evitados: as ribanceiras íngremes que exigem maiores aventuras construtivas, na maioria das vezes associadas à falta de recursos materiais. Por outro lado, nota-se a ocupação dos fundos de encosta, espaços em constante situação de risco por conta das inundações provocadas pelos poucos, mas bastante torrenciais, dias de chuva.

Cada uma dessas seções configura-se na forma urbana dos morros. Entretanto, não são equivalentes. Cada morro apresenta particularidades, e por isso todo trecho é singular. Aqui reside uma das maiores complexidades para se levar em conta em qualquer processo de planejamento urbano: a impossibilidade de se aplicar modelos ou sistemas estruturais padronizados. Mas essa complexidade é exatamente o motivo da diversidade formal da cidade.

Enquanto atualmente nossas cidades demonstram um franco processo de homogeneização, resultante da aplicação de modelos convencionais de planejamento urbano, Valparaíso parece ter repellido todo e qualquer arquétipo.

Apenas três morros mostram processos anteriores de implementação de modelos de forma urbana semelhantes a um tabuleiro de xadrez: os montes Barón, Los Placeres e Playa Ancha. Cada um deles dá conta de um tipo de situação própria, tentando vincular-se à trama do lugar ao mesmo tempo em que buscam se adaptar ao contexto imediato. Resultam em esquinas truncadas, pequenos vales entre as tramas cortando as ruas e as passagens, e ruas que não se conectam ou não chegam a parte alguma.

Não há dúvida de que, apesar da íngreme e diversa topografia de Valparaíso, é viável a implementação de certas morfologias de tramas urbanas. Entretanto, essa aplicação não é possível a partir de uma simples implantação mas, antes, deve ser avaliada, modificada e adaptada. Isso permite sustentar que nesta cidade surgiu uma linguagem própria na forma urbana, uma linguagem vernacular. O não reconhecimento dessa linguagem provocou algumas rupturas nas relações formais dos bairros, de modificação do território, para se adaptar a um planejamento e a um desenho urbanístico exógeno, e pelo qual foram gerados setores segregados e desconexos da cidade. Eis aqui uma das premissas: mesmo sendo uma cidade pobre — apesar de seu passado apogístico —, Valparaíso é uma cidade que não segrega, posto que o tecido urbano dos morros integrou os diferentes setores da população e os obstáculos naturais não representam uma setorização sócio-econômica. Mesmo que quase não existam setores da cidade exclusivos para segmentos de faixa de renda elevada, as classes média-alta, média, média-baixa e baixa parecem conviver em relativa proximidade, verificando-se certa mistura social nos morros da cidade. Com certeza, é necessário assinalar que os setores menos privilegiados são os que se assentaram nos últimos tempos: ocupando justamente os níveis mais altos e distantes do centro da cidade e as encostas alcantiladas dos fundos de vales. Não apenas correspondem aos setores mais pobres e carentes, como, além disso, localizam-se à margem de todo urbanismo e serviços: não contam com sistemas básicos, como abastecimento de água potável e coleta de esgoto, raramente possuem rede elétrica e, mormente, quando as têm, é de modo irregular.



Valparaíso, c1940. Valparaíso com suas encostas e vales já ocupados. Em seguida, o crescimento se estendeu horizontalmente para as partes mais elevadas dos montes.



Imagem cedida pelo autor

Praça Vitória, 1863. Depois de ocupadas as áreas mais horizontais dos morros, inicia-se a ocupação das encostas, evitando-se as mais íngremes.

Nessas camadas da periferia é que se manifesta profundamente a total falta de planejamento urbano. A cidade caminha muito mais além do que qualquer processo ou projeto possa acompanhar. Conforme o tempo passa, depois de urbanizar certos estratos da periferia para constituí-las em cidade, a nova periferia já estará mais além. A urbanização está sempre atrás do crescimento da cidade, e não tem sido capaz de chegar antes. Muitas tentativas de planejamento nesse sentido não foram totalmente bem-sucedidas. Além disso, as periferias configuraram-se praticamente como guetos sociais, difíceis de se considerar elementos inseridos na trama urbana da cidade.

Os conjuntos habitacionais, oferecidos pelo Estado por meio dos programas sociais de habitação, costumam ser construídos em áreas distantes do centro da cidade e, na maioria dos casos, em zonas desconectadas das redes urbanas, como as vias de acesso à cidade. Os motivos são variados: propriedades passíveis de urbanizar, propriedades do Estado ou de suas instituições, proximidade ao sistema viário troncal de acesso. Entretanto, e sem dúvida, a razão principal é o baixo valor do

solo. Dessa maneira, os programas habitacionais otimizam os recursos construindo casas com material barato, em blocos de edifícios que maximizam a construtividade do local, relegando os espaços públicos e serviços à sua mínima e quase vergonhosa expressão. Claramente o objetivo é favorecer a quantidade em detrimento da qualidade, com o argumento de que se necessita urgentemente de uma solução para o problema da carência de moradia definitiva. No entanto, esses conjuntos habitacionais não são mais do que um mecanismo de deslocamento de massivos grupos familiares para áreas extraurbanas, longe das redes. Passaram de acampamentos de moradias precárias a incontáveis conjuntos de edifícios em zonas fora ou nos limites da cidade. Sem dúvida, reconhece-se uma solução real para a falta de moradia por meio de alternativas com melhores padrões materiais, mas está longe de ser uma real solução em termos sociais. Provoca-se um forte processo de superlotação. Os espaços públicos, reduzidos, são governados pelos grupos dominantes. Esses conjuntos, portanto, configuram-se como novos guetos, produzidos pelos programas habitacionais do Estado.

Tecido Social

A formação de guetos, no caso de Valparaíso, não costuma ocorrer na periferia, onde há praticamente apenas autoconstrução. O tecido social que se produz nessas instâncias sustenta fortemente a vida desses setores. Os morros se distinguem uns dos outros por essas relações de identidade. Mesmo quando há conflitos entre seus habitantes, devido principalmente a problemas domésticos, os grupos sociais continuam a construir seus vínculos além dos exclusivamente familiares. Isto se percebe pela constante formação de associações de moradores, muitas delas bastante precárias, mas que se fortalecem com o tempo. Em geral, a constituição dos bairros nos morros tem origem nas redes familiares. A partir desses núcleos se vão constituindo inter-relações entre elas. Poderia se afirmar, então, que a base social que sustenta os morros de Valparaíso se origina nos vínculos familiares, que por sua vez determinam os primeiros segmentos formais de ocupação: caminhos, escadas, passagens e, então, ruas.

Situação Atual

Nos dias 12 e 13 de abril de 2014 ocorreu, nas áreas altas de Valparaíso, o que foi considerado o pior incêndio da história da cidade. Esse incêndio começou nas florestas de eucalipto, localizadas nas altas encostas, pelo lado sul, para além da atual periferia de implantação de moradias.

Mesmo que as causas do incêndio não tenham sido claramente determinadas — provavelmente resultou de uma soma de fatores —, ele teria se iniciado em um cabo elétrico rural de média tensão, localizado ao sul da estrada La Pólvora, se espalhado pelos pastos e, então, chegado à floresta. Por ser o eucalipto madeira de fácil combustão — é seu mecanismo de renovação —, o fogo se espalhou rapidamente para o norte, logo alcançando as primeiras casas localizadas entre a divisa norte da floresta e os vales da cidade. Então, com a alta temperatura, a baixa umidade e o forte vento, incentivado pelo calor do fogo, o incêndio avançou de maneira incontrolável pelos cumes, encostas e fundos de vales, atingindo trechos da cidade totalmente consolidados e constituídos. A floresta de eucalipto, portanto, agiu como um verdadeiro agente acelerador do fogo, que associado ao tipo de material das casas, predominantemente madeira, não teve dificuldade para avançar até a Avenida Alemania —transversal aos morros e a uma altura de 100 metros sobre o nível do mar—, região da cidade já há várias décadas totalmente formalizada.

Os serviços de emergência tiveram sérios problemas de acesso às áreas afetadas pelo fogo, principalmente devido à complexidade das vias e às altas encostas das ruas estreitas. A estratégia utilizada foi, então, entrar nessas áreas pela parte superior da cidade, acessos que nunca foram reconhecidos pelas autoridades como possíveis vias a serem desenvolvidas como parte da estrutura viária. Esses acessos, sendo a maioria informais e produto da ação dos próprios habitantes, são periodicamente interrompi-

dos para evitar que estes os utilizem para chegar ao caminho La Pólvara. O objetivo é evitar esses cruzamentos, que afetariam a circulação dos caminhões de carga pesada, pois a via foi projetada praticamente para uso exclusivo do transporte portuário.

Controlado o incêndio, viu-se o enorme dano que ele provocou: mais de três mil casas destruídas, infraestrutura pública, redes e serviços danificados, além de dezesseis vítimas fatais. O processo de limpeza de escombros e reconstrução foi iniciado rapidamente, em paralelo à criação de programas especiais de subsídios e moradias, incluindo a remoção dos que habitavam as áreas de alto risco, e a fixação daqueles localizados em áreas urbanizadas, a maioria proprietária de seus terrenos. A ação mais intensa foi de iniciativa voluntária junto aos vitimados pela tragédia, o que demonstrou a potente ligação social existente nos morros de Valparaíso.

Enquanto isso, as conclusões mais controversas têm a ver com a situação atual de Valparaíso, como resultado da ação de

políticas públicas, ou da total inexistência delas. A floresta de eucalipto não deveria estar quase invadindo a cidade, e esta situação foi lembrada por diversos meios em muitas ocasiões. Por outro lado, as atribuições do Estado são cerceadas por um sistema legal que protege o proprietário privado, muitas vezes mesmo diante das claras negligências cometidas. O acesso, limitado, aos morros se dá por baixo, apesar de haver vias precárias pelo alto, mas que são fechadas para proteger os interesses privados e o caminho para o porto. A cidade exibe um urbanismo deficiente nos morros, e hoje muitos assentamentos se localizam em áreas cuja altitude é muito superior aos níveis viáveis para o fornecimento de água potável.

A área afetada foi praticamente toda reconstruída. Os mecanismos utilizados foram a autoconstrução com recursos próprios, investimentos maiores para elevar o padrão das construções e a utilização de subsídios para reconstrução em diferentes modalidades.



Vale São Francisco, 1863. Casas construídas apenas em trechos mais favoráveis dos terrenos. Moradias de camponeses com suas tipologias, casas de adobe e telha, as quais seriam, mais tarde, substituídas pelo tipo palafítico e mais leves.

Imagem cedida pelo autor

Finalmente

O grande incêndio de Valparaíso aparece, dentro da magnitude da calamidade, como uma oportunidade de se observar certos aspectos do urbanismo dos morros da cidade. O Estado, por meio de suas instituições e regulações, negou-se a reconhecer o protourbanismo construído pelos imigrantes como a origem da forma urbana consolidada nos morros. A ação tardia de urbanizar o já feito, que por décadas tem sido a forma de lidar com a cidade, vai se revelando ineficiente com o tempo.

Sem dúvida, hoje estamos diante de uma grande oportunidade para reconhecer a origem do articulador da forma urbana da cidade. Está evidente a necessidade de abordar o acesso à cidade pelo alto, como já realizado por trilhas construídas por seus próprios habitantes.

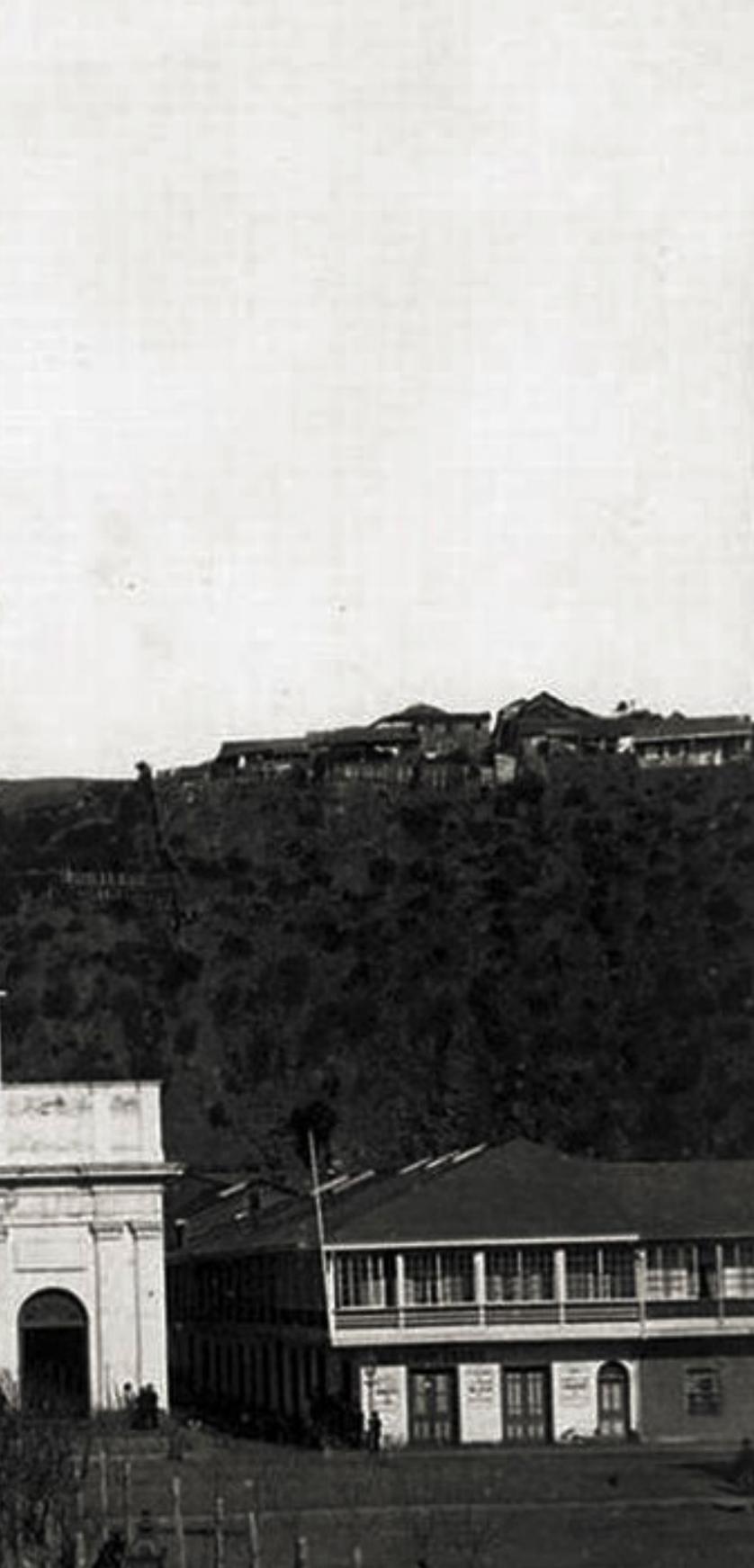
O Estado teve responsabilidade na criação das condições que resultaram na catástrofe de Valparaíso, ao permitir a implementação de modelos forâneos que necessitariam de uma adaptação da cidade. O certo é que a criação da floresta de eucalipto foi produto de uma política florestal. A carência da rede de água potável nas áreas altas se deve ao fato de que o município não estende a fronteira urbana até determinadas áreas em que a cidade, ainda que de maneira informal, já existe. Por isso, as empresas de serviços sanitários não são obrigadas a abastecê-las.

Esta é uma oportunidade ímpar para se conhecer a real extensão da cidade e para que a autoridade oficial reconheça e inclua a periferia dentro de suas divisas.

Para isso, é fundamental aceitar que Valparaíso não é uma cidade padronizável, não sendo ela mesma um padrão, e, definitivamente, compreender que ela é, em si mesma, seu próprio modelo.



Praça Vitória, 1865. Percebe-se claramente a ocupação nos topos dos morros, onde os terrenos são mais horizontais.



Fonte: Fotos Históricas do Chile.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LE DANTEC, F. *Crônicas del viejo Valparaíso*. Valparaíso: EUV; 2003.

MILLÁN-MILLÁN, P. Aplicación e impacto de la Ley de Habitaciones Obreras de 1906: el caso de Valparaíso (Chile). *EURE*, Santiago, 2016, v. 42, n. 125), p. 273-292. Disponível em: <<https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612016000100012>>.

PUNTES, M. *La observación arquitectónica de Valparaíso: su periferia efímera*. Valparaíso: EUV, 2013.

URBINA, MX. *Los conventillos de Valparaíso 1880-1920. Fisonomía y percepción de una vivienda popular urbana*. Valparaíso: EUV, 2002.

**Sobre a
oportunidade
de um legado
olímpico para**



ORIO

GUILHERME LASSANCE

Universidade Federal do Rio de Janeiro
Contato: glassance@gmail.com

A reinauguração da Praça Mauá, localizada no centro da cidade do Rio de Janeiro, nos lembrou, com pompa e circunstância, a condição de cidade e sociedade desigual com a qual nos acostumamos desde sempre a conviver.

O projeto é parte integrante de uma série de ações que podem ser, de certa forma, consideradas como legítimas herdeiras da “política de distribuição de investimento no território municipal que, sistematicamente, privilegiará a área central da cidade e os bairros onde reside a população de maior poder aquisitivo da Zona Sul e parte da Zona Norte, em detrimento dos chamados subúrbios” (FERNANDES, 2010, p.15). No Rio, a origem dessa política coincide, segundo o autor, com o momento seguinte à Reforma Passos em que se tratou, então, de dar solução “ao urgente problema das habitações na capital da república” (BENCHIMOL apud FERNANDES, 2010, p.14), utilizando o subúrbio “para tirar da cena urbana as classes populares da cidade”, negando-lhes “até mesmo a possibilidade de estar, no nível das representações, dentro da cidade”. Assim, a própria persistência do uso da palavra subúrbio constrói, segundo o autor, “um dos eixos do imaginário e da ideologia da segregação socioespacial na geografia do Rio de Janeiro” (FERNANDES, 2010, p.8), no sentido em que utiliza a referência a um termo que, convencionalmente, remete à ideia de subordinação política, econômica e cultural de arrabaldes ou vizinhanças da cidade caracterizadas pela descontinuidade de construções.

Citando MORRIS (1973), FERNANDES nos lembra assim que, “na linguagem do Rio, o termo suburbano é pejorativo e indica falta de cultura e sofisticação” (2010, p.12). Daí a urgência de ultrapassarmos a dicotomia centro-periferia e as representações pejorativas que nela se estabelecem, criando nova atratividade para as áreas já urbanizadas e infraestruturadas mas ainda negativamente percebidas como “subúrbio” (leia-se “sub-cidade”, “não-cidade”).

Essa nossa relação específica com o conceito de subúrbio explica a dificuldade de aplicar diretamente ao Rio as referências da regeneração urbana em bairros centrais, principal mantra da definição de “cidade sustentável” (LEITE & AWAD, 2012) a elas associada. De fato, no mundo dito “desenvolvido”, principalmente norte-americano, os subúrbios são geralmente ricos, enquanto os centros concentram áreas monofuncionais de escritórios (o chamado CBD - Central Business District), rodeadas de antigos distritos industriais decadentes que se tornaram pobres e degradados. É nessas periferias imediatas do centro que as operações de regeneração têm sido desenvolvidas no sentido de atrair uma jovem população de alta renda, vendendo-lhe um “estilo de vida” diferenciado graças à criação de novas tipologias residenciais resultantes, entre outros, da renovação de instalações industriais ociosas.

Ora, no Rio, existem dois grandes obstáculos a tais projetos: primeiramente, o nosso subúrbio concentra, em sua maioria, uma população de baixa renda que, não tendo como arcar com os custos elevados de um produto imobiliário mais central, não constitui o “perfil de consumidor” desejado pelo mercado. Diferentemente de algumas realidades europeias, como a francesa, por exemplo, a administração pública brasileira também não tem meios para subsidiar uma política de habitação social capaz de equi-

librar e regular os ímpetus do mercado imobiliário e, assim, garantir um nível suficiente de “mixidade” social nas áreas mais centrais e valorizadas da cidade como meio de combater a expansão das periferias carentes (sobre isso, vale lembrar que nossos governos têm, inclusive, atuado no sentido contrário, promovendo a habitação de baixa renda - como, por exemplo, no Programa Minha Casa Minha Vida do Governo Federal - em áreas distantes, pouco urbanizadas e mal infraestruturadas, corroborando, assim, com o histórico processo de segregação socioespacial).

Em segundo lugar, o mercado imobiliário carioca, que vive há décadas da reprodução de fórmulas concebidas para geração do maior lucro, tornou-se adverso à inovação tipológica necessária para atrair consumidores de maior renda, capazes de pagar por um imóvel em bairros centrais, mas que, hoje, preferem a segurança e a liquidez de empreendimentos localizados nas áreas já valorizadas junto à orla oceânica – atitude conservadora que acaba perenizando uma oferta pouco diversificada (a proximidade da praia, a vista para o mar, as amenidades e a paisagem natural de lagoas, montanhas e florestas acentuam, no Rio – como nas demais metrópoles brasileiras situadas no litoral –, o fenômeno da polarização socioespacial). Nos raros exemplos em que o mercado lançou produtos em áreas centrais, verificou-se a reprodução de modelos barateados dos condomínios da periferia praiana e o total desperdício da oportunidade de se imaginar e valorizar um modo diferenciado de se morar. Com isso, o que se produz junto ao centro é mais área construída de escritórios, único programa capaz de concorrer pelos altos custos dos terrenos inflacionados por operações consorciadas como a do Porto Maravilha. .

Nesse sentido, as iniciativas e projetos de regeneração urbana teriam que favorecer a criação de centralidades alternativas e pujantes no subúrbio, e não num centro já hipervalorizado, inclusive para aliviar esse centro que vive hoje sob alta pressão. Essa situação vem, de fato, afetando a integridade física do patrimônio de alto valor artístico e cultural ali situado.

Há, ainda, que se considerar, nessa mesma conta, a degradação dos bairros ditos “de passagem” cuja paisagem, ambiência, patrimônio e modos de vida foram sendo degradados pela sucessiva implantação de linhas de trem, viadutos e, mais recentemente, corredores expressos de ônibus que os atravessam impunemente e os segregam especialmente em prol da ne-

“ Assim, a própria persistência do uso da palavra subúrbio constrói, segundo o autor, “um dos eixos do imaginário e da ideologia da segregação socioespacial na geografia do Rio de Janeiro” (FERNANDES, 2010, p.8), no sentido em que utiliza a referência a um termo que, convencionalmente, remete à ideia de subordinação política, econômica e cultural de arrabaldes ou vizinhanças da cidade caracterizadas pela descontinuidade de construções.”

“ O resultado é a concentração ainda maior da oferta de emprego sem moradia no centro e da moradia sem emprego na periferia, situação que acaba acentuando, também, o problema da mobilidade.”

cessária mobilidade, mas cujos modais mostram-se altamente ineficientes e, ao mesmo tempo, inevitavelmente saturados já que funcionam basicamente em mão única e em horários restritos, determinados pelos fluxos de chegada matinal ao local trabalho no centro da cidade (inbound) e de retorno vespertino ao lugar de moradia na periferia (outbound).

Acreditamos, assim, que somente com uma real mudança na área-foco das políticas de investimento como na capacidade de se considerar a perspectiva de uma redistribuição das funções centrais na cidade é que o caminho da regeneração urbana poderia ser então perseguido. Mas se a presença de um patrimônio histórico excepcional tem sido usada muitas vezes como chamariz das operações localizadas no centro, como fazer do nosso subúrbio carente e degradado algo atraente e desejado, capaz de rivalizar com os atrativos naturais da orla praiana, redistribuindo, assim, mais equitativamente as riquezas, ofertas de emprego e serviços de qualidade nos territórios não apenas municipais, mas também metropolitanos do Rio de Janeiro?

Em um texto redigido e publicado em um momento em que se tratou de reconstruir a área do World Trade Center em Nova Iorque que havia sido afetada pelo atentado às torres gêmeas, o crítico norte-americano SORKIN (2003) nos fornece uma pista. A cidade de Nova Iorque possui, como no Rio, uma periferia majoritariamente carente e totalmente dependente do transporte público de massa para se deslocar diariamente em direção a Manhattan. Apesar de mais densa do que a carioca, a rede de metrô desempenha em Nova Iorque um papel semelhante ao dos trens de subúrbio no Rio, que é o da manutenção de uma situação de flagrante segregação socioespacial e polarização funcional. De fato, como no Rio, a rede de transportes de massa existe, basicamente, para interligar os polos de negócios situados em Manhattan que concentram a maior oferta de empregos às vastas e cada vez mais longínquas periferias-dormitório dos demais boroughs (Bronx, Queens, Brooklyn e Staten Island). Apostando na capacidade de se tirar melhor partido da infraestrutura já instalada, o autor vislumbra um futuro policêntrico para a cidade de Nova Iorque, graças ao fortalecimento de centralidades a partir de identidades locais, algumas já existentes e tradicionais, outras a serem criadas, e sua transformação em “bairros autossuficientes, nos quais as pessoas fossem a pé ao trabalho, à escola, à recreação e às

“Apostando na capacidade de se tirar melhor partido da infraestrutura já instalada, o autor vislumbra um futuro policêntrico para a cidade de Nova Iorque, graças ao fortalecimento de centralidades a partir de identidades locais, algumas já existentes e tradicionais, outras a serem criadas, e sua transformação em “bairros autossuficientes, nos quais as pessoas fossem a pé ao trabalho, à escola, à recreação e às atividades culturais” (SORKIN, 2003, p.25).”

atividades culturais” (SORKIN, 2003, p.25). À semelhança do que ocorre no caso das redes regionais de cidades na Europa (como por exemplo, na Randstad holandesa), a infraestrutura metroferroviária e os demais modais troncais de transporte coletivo passariam, assim, a funcionar para deslocamentos de maior distância, induzidos por necessidades eventuais associadas a uma lógica de complementaridade de serviços entre os diferentes polos de atividade, e não mais em uma relação cotidiana de estreita dependência entre centro e periferia.

Uma oportunidade para a reinvenção da periferia no Rio de Janeiro

A urbanização da vasta planície oceânica da Barra da Tijuca, para onde foi direcionada a parte mais expressiva dos investimentos relacionados aos Jogos Olímpicos de 2016, poderia ser, de certa forma, comparada àquela que outrora dera origem à urbanização dos subúrbios praianos da Zona Sul. Ela segue uma lógica basicamente semelhante, impulsionada pelas pressões de dominante residencial do mercado imobiliário e da construção civil, e influenciada por modelos importados, definidos pelo próprio mercado como atual “sonho de consumo” da parcela de maior poder aquisitivo da população. Entretanto, instalando-se em um território muitas vezes maior do que aquele da cidade de quatro séculos que a precedeu, o desenvolvimento da Barra inaugura uma nova espécie de paradigma urbanístico. Uma enorme planície que se prestou bem aos anseios do urbanismo modernista e, é claro, do mercado imobiliário que o promoveu. De fato, e mesmo que modificado pela atual ocupação urbana, é preciso sublinhar aqui que os princípios previstos pelo plano usado para urbanizá-la, idealizado por Lúcio Costa, propunham ali um novo estilo de vida. Assim, a região da Barra ganhou atratividade não apenas pela praia e proximidade do mar, mas, também, e sobretudo, por ser radicalmente diferente das demais áreas da cidade.

O mercado imobiliário soube, assim, capitalizar o sonho modernista de um novo estilo de vida naquela vasta e “virgem” planície, articulando-o a referências importadas e com ele sintonizadas, como principal argumento de sua estratégia de marketing.

Por que, então, não operar de forma análoga para reinventar um sonho de consumo alternativo para as periferias norte e oeste, hoje desvalorizadas e socioeconomicamente segregadas? Afinal, como nos lembra ASCHER (2010, p.136-138), na cidade plural contemporânea, coexistem diferentes tipos de ambiente urbano e modos de vida a eles associados – um amplo leque que vai daqueles que preferem viver na hiperdensidade de áreas centrais aos que buscam a vida mais campestre nas margens ainda rurais da cidade. Isso significaria a possibilidade de se pensar e desenvolver ambientes de vida urbana e atividade econômica diferenciados e, por isso mesmo, complementares, concebendo produtos imobiliários especificamente voltados para cada um desses diferentes tipos de consumidores e “cidades”.

Nesse sentido, vale aqui lembrar a crítica feita por SOLÀ-MORALES (1995, p.109-125) à vinculação estreita que costuma ser estabelecida entre a própria construção do conceito de lugar e a cidade de um passado histórico romantizado enquanto única e soberana guardiã da memória coletiva. Essa vinculação torna-se insustentável ao tratarmos de grandes aglomerações urbanas como o Rio. Assumi-la como tal, significaria afirmar que, desde então, a cidade não teria produzido história digna de ser respeitada e valorizada, uma atitude denunciada por Rem Koolhaas e sua equipe na Bienal Internacional de Arquitetura de Veneza em 2010. Na ocasião, o conceito de “cronocaos” foi usado para discutir as derivas das políticas de preservação do patrimônio, movidas pelo afã de se privilegiar o que as sociedades tradicionais produziram como cidade e arquitetura em um passado pré-moderno, obliterando, assim, todo o registro cultural das gerações que as sucederam, dentre as quais inclui-se a nossa própria.

Quando nos referimos ao centro histórico da cidade como lugar da memória, vale, portanto, nos perguntar de que “memória” estamos falando exatamente. Outra pergunta relevante para o nosso propósito aqui diz respeito ao grau de comunidade cultural que, de fato, existiria entre um morador do privilegiado Leblon e outro do segregado Bangu. Afinal, teríamos ainda alguma ilusão de que os famosos cartões postais do Rio de Janeiro representariam mesmo um só tipo de cidade, paisagem urbana e modo de vida? E mais: caberia, nesse sentido, dizer que o que é hoje considerado como alto nível de qualidade de vida no Leblon serviria de referência para se pensar o futuro de Bangu? Se dissermos não, estaríamos, então, refutando a hipótese de, um dia, também alcançarmos um alto nível de qualidade de vida em Bangu sem para isso termos que, necessariamente, transformá-la em um Leblon? Isso implica em diversificar nossas referências de qualidade, recusando a atitude hipócrita que consiste em nos contentar apenas em providenciar os serviços básicos e viabilizar melhor acesso das populações residentes dessas periferias carentes de tudo às áreas mais valorizadas e bem equipadas da cidade.

Ora, é justamente essa discrepância geográfica de investimentos e a dificuldade de reconhecimento por parte da administração pública, do papel econômico estratégico que áreas ainda não ou pouco ocupadas podem desempenhar para a cidade se permanecerem assim, que a situação acaba se trans-

formando no principal combustível da expansão urbana não planejada e capitaneada pelo mercado imobiliário, seja ele formal ou informal. Atraídos pela perspectiva de maximização de suas margens de lucro, incorporadores e construtoras partem em busca dos terrenos de menor custo para seus empreendimentos residenciais, justamente aqueles que se encontram, hoje, situados nas periferias mais distantes e desvalorizadas, por serem áreas sem papel estratégico ou econômico claramente definido para a cidade, sendo, por isso, desprovidas de qualquer infraestrutura urbana ou serviço, e também muito afastadas dos polos geradores de empregos. Isso ocorre tanto com produtos imobiliários destinados à classe média e média alta na periferia oceânica, quanto em projetos ditos de “interesse social”, como no caso do Programa Minha Casa Minha Vida, que vem, impunemente, povoando zonas ainda rurais sem nenhuma articulação com elas.

Os problemas ambientais e as deficiências da infraestrutura sanitária e de transporte, comumente apontados como efeitos diretos da expansão urbana, são invocados para “criminalizar” o próprio conceito de urbanização menos densa, negando-lhe, assim, qualquer valor e, por tabela, a capacidade dessas mesmas áreas de se desenvolverem de maneira diferenciada e complementar ao resto da cidade.

Assim, ao mantê-las em sua condição de “erro”, tal visão acaba contribuindo para a manutenção da situação precária em que se encontram, reforçando sua atratividade para o mercado imobiliário. Nesse sentido, podemos dizer que os problemas ambientais e insuficiências da infraestrutura são, na realidade, decorrências diretas desse ciclo vicioso propulsado pela inabilidade da instância planejadora em projetar funções urbanas suficientemente robustas para agregar valor econômico e papel estratégico a essas periferias, e torná-las, assim, mais capazes de resistir à ação predatória do mercado imobiliário e da urbanização selvagem.

“ E mais: caberia, nesse sentido, dizer que o que é hoje considerado como alto nível de qualidade de vida no Leblon serviria de referência para se pensar o futuro de Bangu? ”

Infraestrutura de mobilidade e geração de centralidades alternativa

Nesse sentido, a decisão de implantar a quase totalidade das instalações destinadas aos Jogos Olímpicos de 2016 na Barra da Tijuca pode ser criticável por ter sido, em grande parte, resultante das mesmas pressões associadas a esses processos predatórios aos quais nos referimos acima. Entretanto, tal decisão nos permite, aqui, não propriamente reconhecer seu papel para o sucesso do atual plano estratégico da cidade, mas imaginá-la muito mais como uma oportuna e, talvez, até mesmo inesperada contribuição para um potencial redirecionamento do paradigma de planejamento do município do Rio de Janeiro e sua região metropolitana.

Para explicar nosso raciocínio, é preciso lembrar o destaque que a prefeitura tem dado à mobilidade como principal legado dos Jogos, justificando, assim, sua decisão de instalar os Jogos em uma região periférica e antes muito carente nesse aspecto. Florão do novo Plano de Mobilidade Urbana (PMU), as novas linhas de BRT (Bus Rapid Transport) têm sido, no entanto, alvo de críticas contundentes sobre sua pertinência como solução de transporte coletivo, tanto por parte de especialistas, quanto pela própria população que as utiliza. Todos denunciam o rápido esgotamento da capacidade de público atendido pelas linhas já implantadas, sobretudo nos horários de pico e, também, a baixa eficiência desse tipo de modal para percorrer as grandes distâncias que separam os locais de residência e trabalho de seus usuários. Se o princípio da faixa segregada de circulação constitui uma nítida melhoria em relação às condições anteriores de transporte, a concepção do sistema parece, no entanto, desprezar ou mesmo desperdiçar o papel das infraestruturas de transporte enquanto dispositivos potencializadores de centralidades econômicas distribuídas em rede.

A falta de articulação urbana de suas estações e vias segregadas atestam sua incapacidade de contribuir com a criação de espaços públicos significantes, quando não resultam na eliminação daqueles poucos ambientes que desempenhavam algum papel nesse sentido. Tal situação denuncia as intenções de um projeto de infraestrutura eminentemente voltado para o atendimento da pura necessidade funcional de deslocamento cotidiano entre residência e trabalho, reproduzindo, assim, o processo de segregação socioespacial e afirmação da condição de dormitório dos bairros situados na periferia da cidade.

Apesar dessas deficiências de concepção, acreditamos que seja possível enxergar nas novas infraestruturas de transporte projetadas em regiões distantes do centro urbano um importante legado olímpico para a cidade. Na medida em que essas infraestruturas foram previstas para atender as sedes dos Jogos na Barra e em Deodoro, a rede para elas criada tem, nesses sítios ou próximo a eles, seus principais nós e estações terminais, seja como origem-destino das viagens, seja como pontos de baldeação entre linhas e modais de transporte. Além disso, sua implantação em grandes e ainda raras reservas fundiárias de domínio público e relativamente livres de ocupação urbana (como no caso das vastas áreas militares de Deodoro) confere suficiente flexibilidade e envergadura espacial para viabilizar a criação de equipamentos e ser-

viços de escala metropolitana. Reúnem-se, assim, condições favoráveis à definição de um plano possível de distribuição geográfica mais equânime da oferta de empregos, propulsando o desenvolvimento de uma rede de centralidades alternativas e efetivamente complementares ao centro da cidade.

É preciso, portanto, frisar que estamos tratando aqui de um tipo de centralidade bastante diferente da que costuma estar associada ao conceito de “centro de bairro” usado pela legislação para se referir à possibilidade de implantação de atividade comercial e usos não residenciais de caráter local, ao longo de corredores de trânsito ou ao redor de estações de transporte.

O padrão de centralidade que pode ser gerado a partir das estruturas olímpicas se distingue também daquelas que, por circunstâncias favoráveis locais ou regionais, se desenvolveram de forma espontânea e não planejada, adquirindo certa expressividade na escala mais abrangente da cidade. Algumas delas foram intensificadas pela integração às novas linhas de BRT, como no caso de Madureira, cuja proeminência também se beneficiou com a recente criação do parque de mesmo nome, raro investimento público em um equipamento de lazer de escala metropolitana em todo o subúrbio carioca. O notável sucesso desse projeto e o efeito de valorização por ele produzido para toda aquela área permite sublinhar a importância do fator escala e a dimensão simbólica e ele vinculada na produção de centralidades alternativas ao centro histórico. Apesar disso, Madureira constitui o que poderíamos chamar de “centralidade esgotada”. Como muitos outros centros de bairro situados em entroncamentos viários e ferroviários historicamente importantes para a cidade, sua capacidade para continuar se desenvolvendo esbarra, justamente, na inércia que lhe é hoje imposta pelo seu próprio processo de formação histórica. Nesses subúrbios consolidados, a microparcelização do solo resultante da função residencial original do bairro-dormitório não somente aponta para a condição física precária de um parque imobiliário que foi se adaptando de maneira lenta e informal às oportunidades da atividade comercial, mas revela, também, a grande complexidade inerente a qualquer plano que vise a remodelação urbanística desses centros suburbanos a fim de transformá-los em polos de maior grandeza.

Vale, de fato, lembrar que intervenções urbanas de grande envergadura e qualidade artística foram essenciais à afirmação e manutenção das funções centrais do núcleo histórico da cidade ao longo do tempo, inclusive para tornar o Rio menos dependente e subordinado à antiga metrópole colonial. Entretanto, elas se restringiram sempre a ele, ficando o restante da cidade basicamente entregue à urbanização por parcelamento genérico de lotes com dimensões reduzidas e caráter residencial. Daí a dificuldade, hoje, para fazer com que, em meio a essa urbanidade “sem rosto nem índole”, onde se justapõem impunemente padrões individuais de ocupação amparados por códigos urbanísticos desarticulados, possam surgir polos de atividade e representatividade com suficiente magnitude para serem capazes de transcender a escala de seus respectivos contextos locais. Por isso, é uma oportunidade ímpar que a realização dos Jogos Olímpicos na Zona Oeste oferece para uma mudança na forma de pensarmos o desenvolvimento da cidade como um todo.

“É preciso, portanto, frisar que estamos tratando aqui de um tipo de centralidade bastante diferente da que costuma estar associada ao conceito de “centro de bairro” usado pela legislação para se referir à possibilidade de implantação de atividade comercial e usos não residenciais de caráter local, ao longo de corredores de trânsito ou ao redor de estações de transporte.”

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASCHER, François. *Les nouveaux principes de l'urbanisme, suivi de Lexique de la ville plurielle*. Paris: l'Aube, 2010.

BENCHIMOL, Jaime L. *Pereira Passos: um Haussmann tropical*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1992.

FERNANDES, Nelson da N. *O conceito carioca de subúrbio: um raptó ideológico*. Subúrbios Cariocas, Revista da FAU-UFRJ, n. 2, 2010.

LEITE, Carlos; AWAD, Juliana di C. M. *Cidades sustentáveis, cidades Inteligentes: desenvolvimento sustentável num planeta urbano*. Porto Alegre: Bookman, 2012.

MORRIS, Frederic. *A geografia social do Rio de Janeiro*. Revista Brasileira de Geografia, n. 35. Rio de Janeiro: IBGE, 1973.

SOLÀ MORALES, Ignasi de. Lugar: permanencia o producción. In: *Diferencias. Topografía de la arquitectura contemporánea*. Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 1995. p. 109-125.

SORKIN, Michael. O centro não se sustém. *De tudo um pouco. Sobre edifícios e cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2014, p. 20-27 (originalmente publicado em Sorkin, M.; Zujkin, S. (orgs.) *After the World Trade Center: Rethinking New York City*. Nova Iorque: Routledge, 2003).





**A ausência de projeto urbano
nas obras de mobilidade no**

RIO DE JANEIRO

MANUEL HERCE

Universidade Politécnic da Catalunha, Espanha
Contato: mhercev@gmail.com

As obras realizadas com motivo dos Jogos Olímpicos de 2016 constituem um bom fato para refletir sobre urbanismo, projetos urbanos e construção do espaço público da cidade.

Deixo claro, de início, que a crítica construtiva contida neste escrito não se estende às decisões do tipo de obra ou a locação delas. Mesmo achando absurda a aposta pela expansão da cidade até o final da Barra, que consolida um continuado processo nesse sentido, entendo que as decisões de locação das instalações olímpicas correspondem à prefeitura e respeitam o que foi oferecido no dossiê da candidatura olímpica.

A principal crítica a ser realizada se refere ao fato de que essas obras, cujo custo total foi enorme, pouco ajudaram a resolver os problemas urbanísticos da cidade e, sobretudo, dos lugares onde foram construídas. E será assim porque as obras foram concebidas pensando no seu objeto principal, o transporte, e não nos requerimentos dos lugares que atravessam, dos espaços urbanos construídos, mesmo sem ter consciência desse fato.

As cidades têm, ao longo da sua história, momentos críticos nos quais um salto de patamar importante é produzido. São momentos especiais, que só se estabelecem com cadência aproximada de cada meio século, nos quais se concentram investimentos públicos enormes que as transformam e marca as regras do seu crescimento por décadas.

Assim, no caso de Rio moderno, foi paradigmática a atuação do primeiro Governo Republicano, construindo a sua moderna capital com a reforma do Centro, a construção do Porto e as concessões de bondes e ferrovias, que marcaram a expansão da cidade e as obras infraestruturais da Light.

Outro momento de grandes investimentos na cidade se deu nos anos 1960 e 1970, quando o governador Lacerda iniciou a política de consolidação do Estado de Guanabara, com o encargo do Plano Doxiadis e a criação da Secretaria Estadual de Obras, que aprovou o Plano Quinquenal de Vias do Estado, que a ditadura militar adotou como modelo de cidade, integrando os investimentos na estratégia do GEIPIT (Grupo Espacial de Integração das Políticas de Transporte). Os investimentos, especialmente rodoviaristas, da época da ditadura, marcaram o desenvolvimento da cidade por décadas: autoestrada Lagoa-Barra (1971), Ponte de Niterói (1974), Túnel Rebouças (1969), Elevado Perimetral do Porto (1971), viadutos da Praça da Bandeira (1972) Elevado Freyssinet na Avenida

Paulo de Frontin (1978), Túnel Zuzu Angel (1971) e início da Linha Vermelha (inaugurada em 1984). Também se construiu o primeiro trecho do metrô (1979) e o calçadão de Copacabana (1970). Da época, são o Plano de Lúcio Costa para a Baixada de Jacarepaguá (1969) e o PUB-Rio (1977).

É com o breve parêntesis do governo municipal de Maia-Conde que se chega ao momento atual, mas não é comparável ao volume de investimentos realizados recentemente, com o pretexto dos acontecimentos olímpicos. Possivelmente nunca, na história da cidade, os Governos federal, estadual e municipal tenham abordado um nível análogo de investimento. Embora na época citada tenham sido realizadas as emblemáticas obras de Rio-Cidade, Favela-Bairro, construída a Linha Amarela, privatizada, estendida e melhorada a rede de Metrô, e completadas as obras do Rio Orla, o investimento total não alcançou a quinta parte do investimento do período pré-olímpico.

Este enorme investimento deveria ter sido realizado com um enorme capricho sobre a cidade. O setor público construiu o espaço público da cidade, o que perdurará por décadas e cuja principal característica é ter uma via muito mais comprida do que o espaço privatizado, que muda constantemente pela facilidade de renovar a edificação e mudar as atividades. Mas, pelo contrário, assim como o espaço privado é objeto de projetos caprichados, analisados pela prefeitura antes da aprovação e difundidos nas revistas especializadas, o espaço público parece não precisar de projeto urbano.

“ O setor público construiu o espaço público da cidade, o que perdurara por décadas e cuja principal característica é ter uma via muito mais comprida do que o espaço privatizado, que muda constantemente pela facilidade de renovar a edificação e mudar as atividades.”

Na realidade, o que acontece na cidade é a exacerbação de um modo de fazer do setor público no país, produto da conjunção de vários fatos, que se resumem em:

1º) municípios com orçamentos muito magros (não tanto o do Município do Rio), tão escassos que apenas dão para a despesa ordinária em funcionários, educação, guarda municipal, limpeza e saúde - suas responsabilidades principais;

2º) consequente concentração da capacidade de investimento nos governos estadual e federal, cujas visões das obras desprezam o espaço urbano;

3º) esses fatos terminam por marcar uma pauta: só se investe em obras de grande porte, porque são aquelas que esses governos entendem que são da sua competência;

4º) como esses organismos são mais permeáveis às influências dos grandes grupos de empreiteiros, acaba por serem esses os que decidem como se investe e em quais obras;

5º) A parceria público-privada é a fórmula encontrada para as obras de construção de cidade. O problema reside no fato de que é uma parceria desigual, porque a parte privada decide o que construir, as soluções formais, a qualidade e o custo, de modo que, finalmente, consegue com a sua estratégia econômica disfarçar o balanço orçamentário e que a parte pública financie a totalidade do custo.

Com o aparente objetivo de acelerar as obras programadas para a Copa do Mundo de futebol, esquivando-se da complexa burocracia de licitações, foi aprovado o Regime Diferenciado de Contratação, abjudicando-se obras apenas com um anteprojeto básico que, muitas vezes, era simplesmente um rascunho traçado sobre um mapa da Google acompanhado de um vídeo, como fotomontagem promocional. Com isso, definiam-se os custos, deixando a qualidade e as decisões de projeto nas mãos do empreiteiro.

Nem se conseguiu acelerar as obras, nem custos menores. Mas a falta de projeto prévio trouxe a destruição de muitos espaços urbanos, o desaproveitamento das externalidades da obra e uma roubalheira generalizada que deixou o país paralisado. Devia parecer tão eficaz o método, que se expandiu aos projetos do PAC, às obras olímpicas e a muitos outros investimentos. Finalmente, a Presidência da República aprovou a Medida Provisória 678, que acabou por entregar o

público nas mãos das empreiteiras privadas; um velho sonho delas, que receberam a medida como prêmio à “discrição” mostrada nos escandalosos processos judiciais.

O Rio de Janeiro já sabe disso; porém, muitas das obras olímpicas tiveram projeto, alguns adjudicados por concurso público de profissionais. Mas quando se observam as realizações, nota-se demais o protagonismo dos técnicos da empreiteira correspondente, alterando soluções, qualidade e preços, para desespero dos impotentes funcionários fiscalizadores.

A realidade, denunciada por poucos e, timidamente, é que o enorme investimento público feito com motivo dos Jogos Olímpicos foi uma grande oportunidade perdida, sobretudo desde a perspectiva da construção do espaço público da cidade, o autêntico legado que era de se esperar.

Vamos exemplificar tudo isso na construção dos corredores de transporte público.

1. Os projetos dos corredores BRT

Resulta em um paradoxo que o novo paradigma da mobilidade sustentável, que permitiu uma melhoria importante do espaço público das cidades europeias, esteja sendo usado não só no Brasil, como também em muitos países da Ásia e da América Latina, para criar ruas ainda menos atrativas do que as construídas na época do paradigma do automóvel.



Imagem1: Ruas resultantes da construção do metrô elevado em Bangkok.

Imagem cedida pelo autor.

Porque a mobilidade sustentável descansa sobre a combinação de três políticas: restrições à circulação dos carros nas áreas centrais das cidades, melhorias no transporte coletivo e recuperação do espaço da caminhada e dos veículos não motorizados.

Pouco adianta investir muito no transporte coletivo e, ao mesmo tempo, incrementar o espaço destinado aos veículos privados, com projetos que estragam o espaço dos pedestres. Quase todos os cariocas se mostram satisfeitos com a construção dos corredores de *Bus Rapid Transit* (BRT), porque significam uma grande atenção ao transporte coletivo, até agora suprido por milhares de ônibus velhos, semivazios, indisciplinados, incômodos e barulhentos. E eles têm razão. Porém, cabem as seguintes perguntas: tinham que ser construídos sobre viadutos elevados que estragam as ruas que ficam abaixo? Precisavam ter novas pistas rápidas de carros no entorno das estações, dificultando seu acesso?

Talvez as soluções implementadas sejam produtos das estratégias dos grupos empreiteiros que preferem infraestruturas elevadas, porque são incapazes de resolver os problemas do subsolo das ruas (antes desapropriar pobres do que brigar com as companhias de serviços públicos) e porque se justifica melhor o elevado custo da obra (as estações com passarelas e pilares de concreto são muito mais caras do que a simples pintura de faixas de pedestres no asfalto).

Os argumentos utilizados são contraditórios: o acesso à estação se fez por passarelas para evitar acidentes com carros que circulam por vias rápidas construídas pela mesma obra, embora a tecnologia BRT, precisamente, se justifique porque a sua regularidade e o controle informático permitem abrir os semáforos de pedestres ao mesmo momento em que está chegando o ônibus, parando os carros e diminuindo sua velocidade.

Tampouco deve-se esquecer que as maquetes e fotomontagens de obras complicadas são do gosto dos políticos, que vendem “modernidade”, mesmo que não se importem com o sentido comum, do qual parecem carecer.



Imagem 2. Proposta de “Monotrilho” para uma linha de transporte coletivo em São Paulo

Imagens cedidas pelo autor.

O projeto olímpico do Rio de Janeiro concentrou o foco principal dos Jogos no extremo sul da Barra de Tijuca, a 25 km do centro da cidade. O pretexto para essa decisão, que reforça a expansão da cidade burguesa para as praias do Sul-Oeste, era que a iniciativa privada financiaria grande parte do investimento, construindo a Vila Olímpica e financiando parte do parque olímpico.

Para apoiar a decisão, era necessária uma importante melhoria da acessibilidade dessa região que, naquele momento, descansava na congestionada autoestrada Lagoa-Barra e na autoestrada do pedágio 9 da Linha Amarela. A solução era simples: levar até lá o metrô (em uma extensão de 12 km) e construir três corredores BRT; dois deles desde o norte e centro da cidade, financiados, isso sim, pelo setor público, mesmo que tenha sido privatizada a exploração dos sistemas.

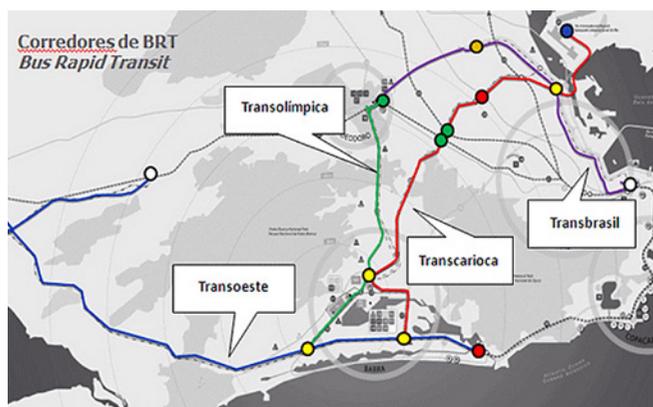


Imagem 3. Corredores de *Bus Rapid Transit* (BRT) concebidos como legado olímpico.



Imagem 4. Proposta ganhadora do concurso de Villa Olímpica no Porto Maravilha.

O belo discurso da aposta pelo transporte público caiu bem entre a população, mesmo que algumas vozes críticas tenham sinalizado que esse enorme investimento beneficiaria uma região pouco povoada, retirando recursos das áreas mais ocupadas da cidade e mais necessitadas de melhorias no transporte. Para calar essa crítica, foi lançada, com grande publicidade, a reforma da área portuária (o Porto Maravilha) na cidade central, mas deixando claro que a conexão com o projeto olímpico era somente temporal.

Como o Instituto de Arquitetos denunciou tal incoerência, a prefeitura aceitou locar lá a Vila Olímpica da Mídia e apadrinhou um concurso internacional para seu desenho. O ganhador do concurso foi um arquiteto carioca associado a um time catalão.

Pouco restou do projeto ganhador quando ele passou pelo crivo das empreiteiras concessionárias da Operação Urbana Consorciada do Porto Maravilha. O prédio não tem nada a ver com a proposta ganhadora e o abandono final da obra levou a prefeitura a tirar de lá a Vila Olímpica da Mídia.



Imagem 5. Projeto para Vila da Mídia em construção, atualmente parada.

Voltemos aos corredores BRT. A engenharia urbana significa uma maneira diferente de entender o projeto de infraestruturas dentro das cidades, onde o espaço tem características que o diferenciam - e muito - do espaço rural. No espaço urbano, os aspectos funcionais da infraestrutura têm que ser respeitados, mas devem se adequar às limitações que outras funções urbanas estabelecem e a solução da sua implantação formal deve estar a serviço da construção de um novo tipo de espaço público. Assim, uma rua é muito mais do que um conjunto de pistas para o tráfego rodado. Uma interseção tem que ser concebida não simplesmente pela resolução dos conflitos do trânsito, mas, também, como a futura praça a ser configurada. A estação é uma importante centralidade urbana a ser aproveitada na consecução de uma cidade melhor.

Esses elementares princípios de desenho parecem esquecidos nos projetos dos corredores de BRT construídos no Rio de Janeiro, possivelmente porque esses projetos foram elaborados pela Secretaria de Transporte, com escassa colaboração da Secretaria de Urbanismo. Dessa maneira, os elogios às obras são mais pelo espetacular do que pela utilidade que elas poderiam ter tido na organização dos bairros que os BRT atravessam.

Não se pode defender a sustentabilidade, por exemplo, do corredor Transcarioca, que une o aeroporto com o Parque Olímpico, em um percurso de quase 40 km. Primeiro, porque ele mal se conecta com outras linhas de transporte que diz alimentar; segundo, porque significou a desapropriação de quase 3 mil moradias; e terceiro, porque no corredor desapropriado, tem sido construída uma autoestrada nova com 6 pistas de circulação expressa de carros.



Imagem 6. Seção do corredor BRT Transcarioca.

Imagens cedidas pelo autor

Essa nova autoestrada trouxe um difícil acesso para muitas das estações do próprio BRT, com passarelas de cruzamento das pistas que incomodam e atrapalham o acesso dos usuários para que os carros não precisem parar. Bela solução para a sustentabilidade!

No primeiro dos corredores construídos, o Transoeste, que transcorre pela Avenida das Américas na Barra, a opção de acesso às estações foi a correta: no mesmo nível das pistas, com faixas de cruzamento. O problema esteve na falta de proteção aos acessos, sem semáforo muitas vezes e sem pré-aviso de parada nos carros. Os múltiplos acidentes decorrentes provocaram todo tipo de protestos, mas a “culpa” foi colocada nos pedestres, e não no sacrossanto carro, de modo que, nos outros novos corredores, começaram a aparecer soluções (por sorte não de modo generalizado) de acesso com passarelas sobre as pistas.



Imagem 7. Estação na Transoeste e cruzamento com carros.



Imagem 8. Protestos pelos acidentes.



Imagem 9. Passarelas para pedestres nas últimas estações construídas.

Essa volta a padrões calcados no paradigma de respeito ao carro e do desprezo pelo pedestre parece ter iluminado a concepção das obras do BRT Transcarioca, que liga o aeroporto com a Área Olímpica da Barra. São mostrados alguns exemplos como provas claras da oportunidade perdida de construir praças e espaços urbanos de qualidade.



Imagem 10. Estação terminal do BRT Transcarioca no aeroporto, atrás das pistas de acesso de carros.



Imagem 11. Estação da Transcarioca que desaproveita a ocasião de gerar uma centralidade urbana.



Imagem 12. Acesso à uma estação do BRT na Transcarioca.

No mesmo sentido, assombra a incapacidade mostrada na resolução das transferências entre o BRT e os outros modos de transporte coletivo, quando está claro que, na rapidez e na comodidade dessa operação, reside grande parte da eficácia de um sistema integrado de transporte. E não é apenas isso: as cidades mais desenvolvidas estão aproveitando a grande quantidade de passageiros que por lá passam diariamente para estruturar, sobre esses espaços, políticas de requalificação urbana. Mostram-se, também, algumas imagens da maneira como se vem resolvendo esses intercâmbios: passarelas, desníveis, percursos absurdos e áreas destinadas a cada modo de transporte distantes e dissociadas entre elas.

Seria quase cruel comparar essas soluções com análogas realizações europeias, como, por exemplo, as estações do Ave espanhol ou francês e suas conexões com metrô e ônibus, organizadas com diferentes níveis e transbordos verticais. Mas, de todas as maneiras, os urbanistas cultos cariocas sabem bem que as soluções adotadas pertencem a um passado já superado nas cidades ocidentais. O problema é que eles não foram consultados.



Imagem 13. Integração de estações do BRT e o metrô na Transcarioca.



Imagem 14. Estação de intercambio BRT-Supervia ferroviária no BRT Transbrasil.

2. A reforma das Avenidas Brasil e Francisco Bicalho e o BRT Transbrasil

O projeto do BRT Transbrasil, que circula na Avenida Brasil desde Deodoro ao Centro, merece um comentário específico.

Esse comentário vai permitir comparar a visão das obras atuais com o abortado projeto de transformação da Avenida do Prefeito Luís Paulo Conde, que contratou, em 1997, um time constituído pelo engenheiro José Franklin, o arquiteto Tiago Holzman e o engenheiro autor deste artigo. A preocupação fundamental do encargo do prefeito era aproveitar o investimento para três finalidades:

1^a - Dotar urbanidade a uma autoestrada que organiza e atravessa os bairros da Zona Norte da cidade, introduzindo nela calçadas, praças e arborização.

2^a - Ordenar o tráfego rodado, diferenciando pistas centrais, destinadas ao tráfego de acesso ao Centro, das pistas laterais, que passariam a ser ruas dos bairros, com os ônibus nelas trafegando, para aproximá-las dos bairros aos quais servem.

3^a - Destinar uma parte do investimento à geração de praças identificadoras de cada bairro, lugares onde concentrar as paradas de transporte público e as passarelas de cruzamento da Avenida (melhorando as já existentes).

Nas imagens a seguir, mostra-se a solução proposta para a reforma da Avenida, na qual se destinavam 13m em cada sentido para pistas expressas nas faixas centrais e 9m nas ruas laterais com calçadas de largura variável, no mínimo de 2,5m. Tudo isso dentro da faixa existente na atualidade.

O aspecto mais marcante do projeto foi a decisão da ordenação de praças (uma dúzia) nos espaços de acesso a cada bairro, coincidentes com as passarelas existentes (a serem remodeladas) e as paradas de ônibus. Todas essas praças procuravam a mesma imagem, embora a sua forma e seu tamanho dependessem do espaço existente.

O pavimento escolhido para as calçadas das ruas foi o paralelepípedo vermelho, cortado por sarjetas perpendiculares ao meio fio (coincidentes com as copas das árvores a serem plantadas), segundo o modelo mostrado na figura 16.



Imagens cedidas pelo autor

Imagem 15. Seção da proposta no projeto de reforma da Avenida Brasil de 1997.

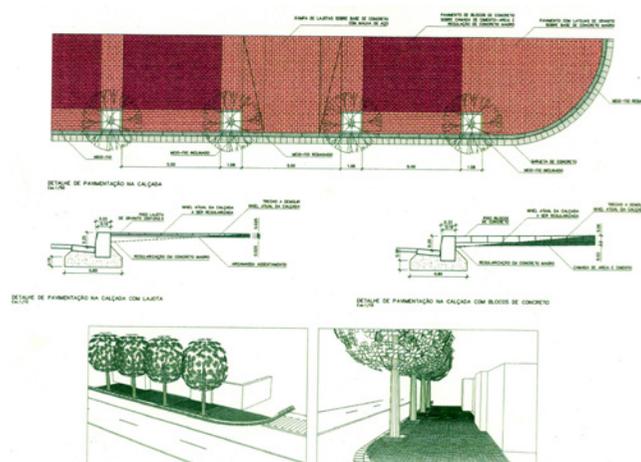


Imagem 16. Proposta de ordenação de calçadas.

A decisão de diferenciar o espaço da praça foi a de utilizar pedra portuguesa de três cores, com idênticas figuras desenvolvidas desde o canto da praça, segundo se mostra na imagem, com a intenção de mostrar aos passageiros a sua chegada no espaço central do bairro, levando em consideração que a pedra portuguesa é o material das praças “nobres” da cidade.

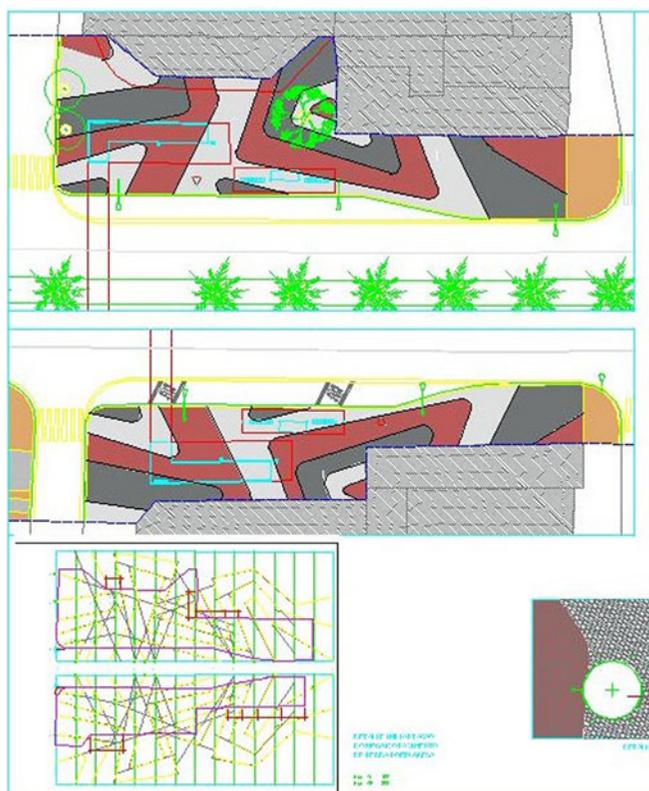


Imagem cedida pelo autor.

Imagem 17. Conformação do pavimento das praças.

As futuras praças estariam, assim, constituídas por quatro elementos comuns identificadores: pavimento diferente do resto das calçadas, passarelas com o nome do bairro, baias para paradas de ônibus nas bases das passarelas e abrigos uniformizados com elementos identificadores do bairro, conforme a imagem 18.

O projeto foi muito cuidadoso com o custo das obras, sendo o das praças aproximadamente 5% do total. Só foram executadas obras de calçadas em um trecho de 300m no Caju, e plantadas quase 2000 palmeiras nos canteiros separadores de praças e ruas; com a mudança na administração municipal, as obras pararam. Não é objetivo deste texto falar de mais um dos projetos abortados na história da cidade, mas sim, comparar o cuidado tido em aproveitar o investimento, melhorando o espaço urbano dos bairros com a estratégia de simplesmente passar um corredor de transporte coletivo BRT. São mostradas a seguir algumas imagens das obras para reforçar a argumentação.

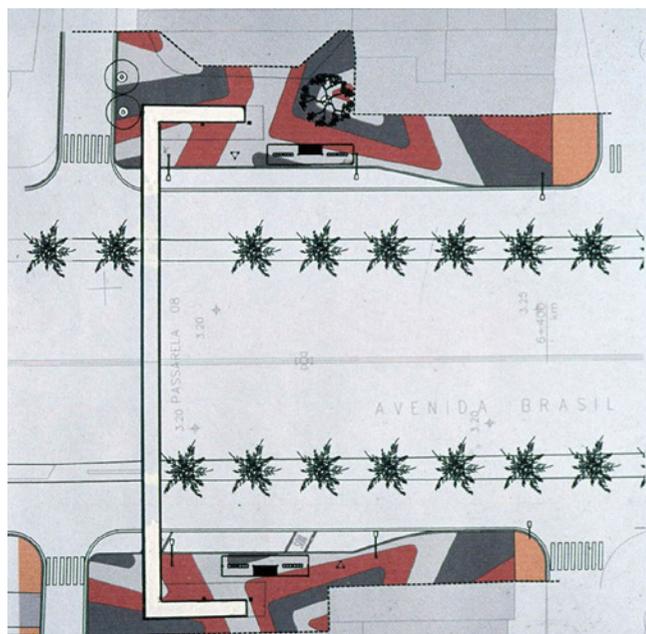


Imagem 18. Ordenação proposta para as praças.

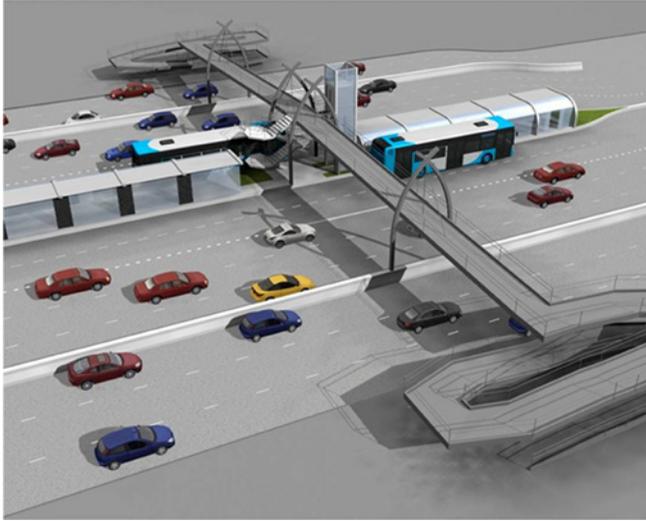


Imagem 19. Proposta de ordenação das estações.



Imagem 20. Obras de construção de espaço público. Quais as melhorias? Qual o legado?



Imagem 21. Recuperação da Avenida Francisco Bicalho segundo a Empresa Olímpica.



Imagem 22. Proposta de estações no canal da Avenida Francisco Bicalho.

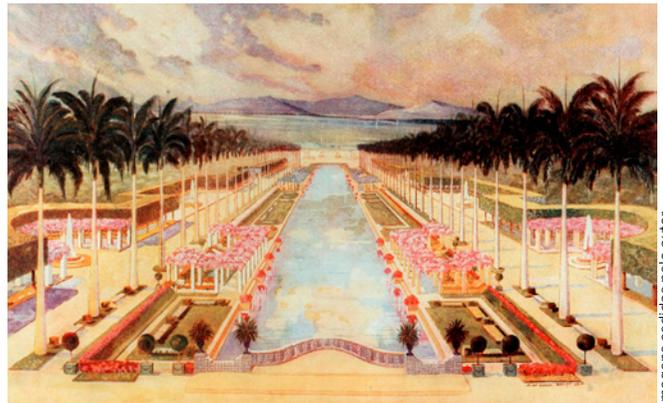


Imagem 23. O projeto de construção do canal pela República Constituinte.

Imagens cedidas pelo autor.

Entretanto, o aspecto mais irritante que mostra um tal desprezo pela cidade e que deveria ter arrancado protestos indignados não só dos profissionais, mas de todos que amam a cidade, é a proposta de acabar para sempre com o Canal do Mangue no trecho que já foi símbolo do poder da República na construção da sua moderna capital, na nobre e, hoje, deteriorada Avenida Francisco Bicalho.

O discurso do Porto Maravilha apoiou a recuperação da Avenida e do Canal, lembrando que os pisciões da Praça da Bandeira foram construídos para acabar com as enchentes e para a limpeza do canal.

Assim, o projeto de obras do BRT optou por instalar as estações sobre o próprio canal, enterrando-o parcialmente.

E, inclusive, com passarelas de acesso sobre as pistas laterais, para não atrapalhar o tráfego (parado já pelos engarrafamentos) da Avenida. Quem recorda como o canal já foi?

Poderiam ser feitas ainda muitas outras considerações sobre a ausência de projeto de espaço público nas obras olímpicas e sobre o erro de uma política de mobilidade que só atende ao transporte coletivo sem tocar no carro, esquecendo dos pedestres. Creio que o que foi aqui comentado tenha sido o suficiente para suscitar um debate necessário sobre o futuro da cidade, que já fora iniciado por alguns destacados urbanistas cariocas. Enquanto isso, a sociedade civil fica desconcertada perante o discurso oficial de realizações, obras e legados de uma realidade da qual sempre desconfiou.

Mas por que temos que ser diferentes dos outros países? A nossa tradição cultural exige críticas mais acirradas e menos “panos quentes”. Estamos falando do nosso espaço, do espaço público da nossa cidade.

As Olimpíadas foram um grande momento, porém, depois da “farra”, o que restou? Não basta falar que se seguiu o modelo Barcelona, Seul ou Londres, porque isso não é verdade. Vejo mais o reflexo do modelo de Atlanta ou de Atenas, lembrando de dois eventos que também não devem ser esquecidos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BROTO, Carlos. *Arquitectura para el transporte*. Barcelona: Ed. Links, 2012.
- HERCE, Manuel. *Sobre la movilidad en la ciudad*. Barcelona: Ed. Reverté, 2009.
- HERCE, Manuel. *El espacio de la movilidad urbana*. Buenos Aires: Ed. Cafedelasiudades, 2013.
- HERCE, Manuel. *O negócio da cidade*. Rio de Janeiro: Ed. Mauad, 2015.
- MAGALHÃES, Sergio; JANOT, Fernando. Diversos artigos no jornal O GLOBO.
- SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS. *Brasil, utopias y realidades*. Revista de Arquitectura n. 255, 2015.



PORTO

ALEGRE

e apropriação efêmera



ROBERTA KRAHE EDELWEISS

Centro Universitário Ritter dos Reis, Porto Alegre
Contato: robertaedelweiss@gmail.com

MAURICIO RICARDO CABAS GARZON

Universidad de la Costa, Barranquilla, Colômbia
Contato: mauricio@cabasgarzon.com

Imagem cedida pelos autores.

1. Introdução

O entendimento da cidade como um organismo vivo é capaz de colocar à prova as hipóteses lançadas pelo planejamento urbano, validando tais hipóteses ou rechaçando-as. É a partir do uso da cidade que se faz possível, portanto, uma compreensão da evolução de seu significado ao longo do tempo. As possibilidades de reunião entre cidadãos é o que atribui a um contexto urbano sua identidade. E é nos espaços públicos onde esse encontro ocorre. Sendo assim, os espaços públicos têm grande responsabilidade como palco do diálogo entre cidadãos. A apropriação efêmera do espaço urbano pode ser entendida como uma experimentação de hipóteses ou como um modo flexível de uso da cidade. Conforme o autor de *A cidade na História*:

Antes da cidade, houve a pequena povoação, o santuário a aldeia; antes da aldeia, o acampamento, o esconderijo, a caverna, o montão de pedras; e antes de tudo isso houve uma certa predisposição para a vida social que o homem compartilha, evidentemente, com diversas outras espécies animais. (MUMFORD, 1995, p.11).

Mumford retrata a cidade como resultado do habitar. Já o habitar conforme HEIDEGGER (1994) entende a cidade e as edificações como resultado de um gesto ou de uma necessidade criados pela sociedade. O uso da cidade no tempo é capaz de conformar novas transformações a partir das necessidades do habitar e, portanto, se faz passível de ressignificação. O entendimento da sociedade como elemento motivador das transformações urbanas, bem como o patrimônio imaterial construído na cidade, são o foco principal deste trabalho.

“ O uso da cidade no tempo é capaz de conformar novas transformações a partir das necessidades do habitar, portanto, se faz passível de ressignificação. ”

“ O caso de apropriações efêmeras como bem intangível coloca-se como um importante desafio para a administração pública em atuar em prol da preservação e construção de memória cultural. ”

Os espaços multifuncionais da cidade devem ser entendidos na contemporaneidade através de sua multiplicidade funcional e, por consequência, de sua multiplicidade de significados sociais. A partir do cenário contemporâneo, o artigo centra-se no significado atual do espaço público no cenário urbano. Como base teórico-metodológica recorre-se à teoria do lugar proposta pelo arquiteto e teórico da arquitetura Josep Muntanola e à aplicação da narrativa ao campo de Arquitetura e Urbanismo elaborada pelo filósofo e antropólogo Paul Ricoeur. No primeiro caso, trata-se do entendimento da construção da cidade como um processo dialógico onde todos os elementos são contribuintes da construção do lugar; e, no segundo, de uma estrutura de interpretação do contexto urbano a partir de sua complexidade espaço-temporal. Nesse sentido, o artigo aborda a apropriação efêmera da cidade contemporânea, entendida como ato de habitar e construtora de lugar, portanto, atribuída de significado social.

Compreendendo tanto a vitalidade da cidade a partir de seus processos de transformação, quanto a construção de uma identidade a partir de ações da sociedade civil constituintes de valores de memória, a abordagem centra-se nos eventos efêmeros de apropriação do espaço público realizados e aplicados ao estudo de caso de Porto Alegre. Os objetos abordados no artigo são as feiras de bairro e os movimentos sociais de ocupação dos parques urbanos, ruas e calçadas. Esses eventos podem ser compreendidos por uma apropriação efêmera da cidade e têm importante significado como parte integrante da complexidade urbana. O artigo, nesse sentido, aborda o estudo de caso da resignificação do espaço público aplicado à cidade de Porto Alegre.

2. A teoria do lugar e o emprego da narrativa para a interpretação do espaço público

Com base em uma visão interdisciplinar, a Topogênese, ou Arquitetura como Lugar, busca compreender a construção de lugares a partir de um ponto de vista arquitetônico. Para tal, Josep Muntanola propõe o uso de outras disciplinas como aporte instrumental. Nessa busca, são válidas contribuições dos campos da Ética, da Estética e da Ciência. MUNTANOLA (2007, p. 136) define a Topogênese como “o estudo do desenvolvimento da arquitetura, considerada sempre como lugar habitado, desde sua tripla e simultânea natureza dialógica: estética, científica e política”.

A Escola Hermenêutica, segundo RICOEUR (1995), deve ser vista como um sistema de interpretações que proporciona uma leitura ou visão de mundo a partir da existência humana, ou seja, dentro desse sistema o indivíduo é considerado uma das partes de um sistema maior. A narrativa, segundo o autor, pode ser desmembrada em partes distintas de um sistema complexo, representando suas diferentes etapas. Essa decomposição apresenta um caráter temporal. O desmembramento das etapas de prefiguração, configuração e refiguração da narrativa, conforme proposto por Ricoeur, é capaz de ser estendido à interpretação de Arquitetura e Urbanismo.

Em Arquitetura e Urbanismo verifica-se um fenômeno semelhante ao da narrativa: a arquitetura ocorre também como uma necessidade; no caso, a de gerar um espaço físico de proteção para o simples ato de habitar. É premissa da arquitetura o fato de oferecer um lugar físico no qual se possa habitar, seja qual for a sua função específica. Nesse sentido, está implícita tanto a dimensão espacial da narrativa quanto a dimensão temporal da arquitetura. Essa afirmação de RICOEUR (2003) se comprova a partir do fato de que, necessariamente, a narrativa ocorre em um determinado espaço-tempo relatado, e a arquitetura, por sua concepção de objeto físico real, está à mercê da ação do tempo.

A partir de um olhar contemporâneo, e a fim de estabelecer uma reflexão acerca das transformações de significado no espaço público, é importante considerar a relevância da memória como construtora de lugar. É fundamental para o presente trabalho o entendimento da relação indivisível entre as estruturas de memória cultural, sejam elas bens tangíveis ou intangíveis. Conforme o professor emérito

“ Em Arquitetura e Urbanismo verifica-se um fenômeno semelhante ao da narrativa: a arquitetura ocorre também como uma necessidade; no caso, a de gerar um espaço físico de proteção para o simples ato de habitar. ”

da FFLCH/USP e Conselheiro Consultivo do Patrimônio Cultural, MENESES (2009), a cultura, entendida como a manifestação por parte da sociedade, se difere do ato cultural uma vez que aquela pertence a uma sociedade e este pode englobar as demais sociedades na vivência de uma cultura específica. A cultura do lugar, entendida por seus gestos e folclore, exemplifica a diferença entre a cultura e o ato cultural, bem como o risco da perda de identidade da mesma em exemplos de espetacularização da cultura do lugar. Segundo o antropólogo americano Clifford Geertz, a cultura pode ser entendida como:

[...]um padrão de significados incorporados nos símbolos, o qual é transmitido historicamente, num sistema de concepções herdadas, expressas nas formas simbólicas por meio das quais os humanos comunicam, perpetuam e desenvolvem seu conhecimento acerca da vida e de suas atitudes diante dela. (GEERTZ, 1978, p. 66).

A valorização da identidade local, entendida como manifestação cultural por parte da sociedade civil, apresenta-se através da apropriação do espaço público. Eventos efêmeros tomam espaço no contexto urbano e geram lugares de manifestação de cultura, preservação de memória e construção de identidade.

Nesse sentido, fica clara a relação indivisível entre o patrimônio imaterial e o meio físico. O caso de apropriações efêmeras como bem intangível coloca-se como um importante desafio para a administração pública em atuar em prol da preservação e construção de memória cultural. A ressignificação de espaços onde ocorrem manifestações culturais é um importante desafio também para o poder público, cuja responsabilidade é de salvaguarda da memória cultural.

Conforme supracitado, é importante ressaltar a compreensão da cidade a partir de um sistema de relações, entendendo-a através de seu contexto e em sua complexidade, e atentando para a relevância das interações entre partes, lugares, objetos construídos, culturas e técnicas. Trata-se, assim, de compreender o tecido urbano como um conjunto que abriga obras edificadas pertencentes à memória coletiva e que, isoladas ou não, por sua vez fazem parte de uma totalidade complexa que representa fatos urbanos, constituindo o seu patrimônio cultural. Dessa maneira, a leitura de cada tempo considera todos os aspectos postos em diálogo, como por exemplo, as vozes de memória histórica, políticas públicas, interesses privados ou as vozes do ativismo urbano.

3. Espaço público e eventos de apropriação efêmera em Porto Alegre – reconhecimento e diálogo entre sociedade civil e poder público

Porto Alegre tem apresentado, nas últimas décadas, uma tradição de participação cidadã. Desde 1989, durante o mandato do prefeito Olívio Dutra (Partido dos Trabalhadores/PT), com o projeto do Orçamento Participativo — cuja metodologia consiste em considerar a sociedade como parcela de decisão nas votações das plenárias do governo municipal —, a capital se constitui em um modelo de construção de diálogo entre os agentes público e privado e a sociedade civil. O capital humano, no caso de Porto Alegre, tem forte atuação na participação cidadã, considerando os processos colaborativos.

Com base no pressuposto de que as transformações urbanas são uma resposta às transformações sociais, sejam elas locais ou globais, é relevante a consideração dos atuais movimentos sociais urbanos como os ocorridos em Porto Alegre. Na atualidade, a participação da sociedade civil porto-alegrense nos processos decisórios tem se dado a partir da manifestação em massa, com forte presença de redes sociais e formatos de coletivos urbanos.

O espaço público exerce papel fundamental como palco da vida urbana. É no espaço público que as práticas sociais têm oportunidade para acontecer. As praças, como espaços de permanência e de acontecimentos sociais, têm papel estruturador na identidade da cidade: são lugares de convívio social e também de manifestação da cultura. Porto Alegre apresenta uma relação direta entre atuação da sociedade civil a partir de movimentos sociais e o espaço público. Nesse sentido, a capital é cenário de apropriação efêmera do espaço público. Essa apropriação se dá não somente por iniciativas da sociedade civil, mas, também, por iniciativas do poder público. A partir de exemplos de eventos efêmeros de apropriação do espaço público realizados em Porto Alegre, com o consequente reconhecimento pelo poder público e diálogo entre agentes, é possível discutir o significado contemporâneo do espaço público.

A partir dos exemplos a seguir, de atuação dos movimentos sociais, coletivos urbanos e das feiras orgânicas, é possível detectar, além da apropriação efêmera do



Imagem cedidas pelos autores

espaço público, no caso de Porto Alegre, a complexidade expressa a partir da relação dialógica entre os agentes construtores da cidade. A relação de diálogo entre poder público e sociedade civil em cada exemplo é diferente, sendo questão relevante as transformações sociais e a apropriação efêmera do espaço como resultantes do habitar contemporâneo.

As manifestações de junho de 2013, em Porto Alegre, tomaram potencial espaço nas praças e grandes avenidas da cidade (Figura 1). A geografia do movimento afirma a existência de uma ‘centralidade’ entendida como espaço democrático de atuação. A rota das manifestações tem por principais pontos referenciais a área central, compreendendo os espaços públicos da Praça da Matriz, diante do Palácio do Governo, e do Largo dos Açorianos, diante da prefeitura e grandes avenidas.

O desenho da atuação do movimento denota a importância do espaço público como espaço de manifestação. No exemplo de Porto Alegre, as manifestações, surgidas das redes sociais, reafirmam o protagonismo desses espaços que, historicamente, já foram palco de diálogo entre sociedade civil e poder público, e reconhecem a existência de centralidades físicas na organização social e política urbana.

O segundo exemplo de atuação da sociedade civil é o projeto do coletivo *Shoot the Shit* (2016) “Que ônibus passa aqui”, que consiste em colar adesivos nas paradas de ônibus para que seus usuários os preencham com informações sobre a rede de transporte coletivo (Figura 2). Nesse caso, observa-se a melhoria das condições de habitabilidade oferecidas pelo poder público a partir da colaboração da sociedade. O projeto apresenta-se como uma crítica à falta de informação aos usuários por parte do transporte público e estimula a construção coletiva por parte dos usuários.

Também do coletivo *Shoot the Shit*, o projeto “Paraíso do Golfe” consistiu na elaboração de um vídeo humorado que revelou as más condições das vias de Porto Alegre (Figura 3). O projeto transformou a malha viária em um campo de golfe e utilizou buracos em situação crítica como uma analogia aos buracos de uma partida de golfe. O vídeo acumulou, em uma semana, mais de 80 mil visualizações e, conforme relatado na página web do coletivo, “a prefeitura resolveu tapar todos os buracos que apareciam no vídeo” (PARAÍSO DO GOLFE, 2016).

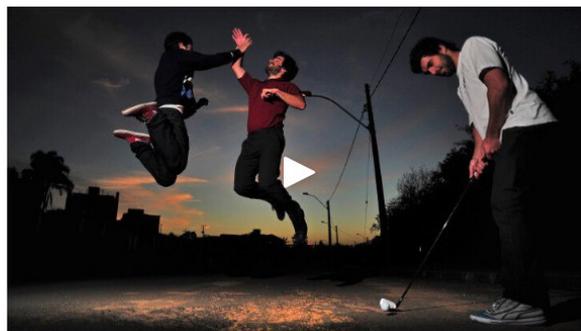


O humor transforma.

Para mostrar o péssimo estado das ruas de Porto Alegre, transformamos o asfalto esburacado em um grande campo de golfe. Vestidos como golfistas, carregando tacos de verdade, bolas e uma bandeira profissional, caminhamos por ruas dos bairros mais nobres da cidade enquanto jogávamos golfe.

O vídeo que mostrava todo o protesto viralizou rapidamente, chegando a **80 mil visualizações em apenas uma semana**. Após muitas entrevistas nos maiores canais da TV brasileira e um grande apoio dos moradores da cidade ao projeto, a Prefeitura decidiu tapar todos os buracos que apareciam no vídeo.

3



O coletivo *Shoot the Shit*, com início em 2010 e foco em projetos de comunicação, tem atuação no território urbano porto-alegrense e sua missão é gerar valor para as pessoas, deixando um legado positivo para a cidade. No exemplo do vídeo “Paraíso do Golfe”, observa-se o sucesso dessa iniciativa tanto por parte do coletivo quanto da atuação da sociedade através das redes sociais, que resultou no registro de mais de 80 mil visualizações do protesto em uma semana. No caso do projeto “Que ônibus passa aqui”, observa-se o papel da sociedade como construtora direta da melhoria no espaço público. De diferentes maneiras, a atuação do coletivo tem como resultado de seus projetos a melhoria do espaço público, colocando o usuário como o foco principal de sua intervenção e promovendo ações que tenham o envolvimento da coletividade como agentes de transformação.

Já as Serenatas Iluminadas (2016), encontros organizados a partir das redes sociais, têm por propósito ocupar os parques e redescobrir a cidade de Porto Alegre (Figura 4). Cada serenata ocorre em um lugar diferente da cidade, criando um evento de convívio social e manifestação de cultura e, dessa maneira, coletivamente em segurança. Uma vez que há insegurança no cenário noturno de Porto Alegre, se reconhece a cidade à noite, o que seria uma prática inconcebível sem a mobilização coletiva. A apropriação urbana dos espaços públicos, nesse caso, ocorre como uma solução alternativa à insegurança.

A atuação do movimento Cais Mauá de Todos, com mais de treze mil seguidores, tem por objetivo travar a construção de um shopping e de torres comerciais no setor (Figura 5). O movimento atua em resposta contrária à proposta do projeto Viva Cais Mauá (2016). Em sua página no Facebook, afirma:

Porto Alegre só existe por causa do porto, que aliás dá nome à cidade. Se não fosse o porto, a capital seria Viamão, como de fato foi. Obviamente que nós não



queremos que aquela área continue abandonada e degradada. Nós queremos sim progresso e desenvolvimento, geração de empregos, tudo isso. Mas não aceitamos shopping e torres naquela área da cidade. E queremos envolver a população nessa discussão.

O exemplo do Cais Mauá demonstra a vontade de uma grande parcela da sociedade de participar e de decidir sobre os usos do espaço público. A demanda do movimento por um processo decisório democrático envolvendo a população confirma a relação afetiva dos usuários com a cidade e, portanto, justifica sua manifestação, sua apropriação e sua participação.



Por fim, as Feiras Ecológicas de Porto Alegre oferecem produtos vindos da área rural de Porto Alegre e do interior do Estado para a comercialização direta ao consumidor (Figura 6). A busca contemporânea por um *modus vivendi* mais sustentável nas grandes cidades tem um importante pilar na cadeia da alimentação. A relação de dependência entre cidade e campo, e o reconhecimento do valor do produto saudável, comprova-se em Porto Alegre com a organização de feiras ecológicas com o apoio da prefeitura.



Imagens cedidas pelos autores.

O espaço de apropriação das feiras orgânicas de Porto Alegre é o espaço da rua. O mapeamento dos bairros, a logística urbana e a divulgação de agenda via internet, bem como sua fiscalização, estão sob responsabilidade da prefeitura (SMIC, 2016). Entendendo que o reconhecimento do espaço efêmero impacta na dinâmica da mobilidade urbana e na estrutura social e comercial local, acredita-se que o exemplo surge do reconhecimento tanto de uma necessidade quanto de uma prática informal. O reconhecimento do espaço urbano em sua complexidade por parte do poder público, bem como a configuração da estrutura efêmera, colocam-se à prova no momento atual que, em constante releitura, vem se remodelando a partir de novas necessidades, sejam elas produtoras ou novas demandas de bairros.

4. Conclusão

Os exemplos apresentados neste artigo afirmam a apropriação efêmera do espaço público na cidade de Porto Alegre. Seja por parte das manifestações de junho de 2013, capazes de traçar uma geografia política da cidade; do coletivo *Shoot the Shit*, capaz de transformar a cidade através de incentivos à participação cidadã; das Serenatas Iluminadas, que constituem eventos de defesa à insegurança a partir da coletividade; ou por parte das feiras ecológicas, que promovem o encontro entre sociedade urbana e produtores rurais, a capital gaúcha demonstra ser um organismo vivo, onde todos os agentes têm voz e constroem a cidade.

A breve descrição desses eventos em Porto Alegre demonstra a apropriação do espaço público de maneira efêmera. Na busca pelo equilíbrio entre sociedade, poder público, aspectos ambientais e aspectos econômicos, deve ser promovido o diálogo entre todos os agentes. Nesse sentido, é importante ter em mente os entraves entre poder público e sociedade civil, uma vez que entre os agentes construtores da cidade observa-se diálogo e manifestação, como no exemplo do Cais Mauá, a partir de uma sociedade com tradição participativa. Prova-se a importância do diálogo, mesmo que os processos sejam mais lentos, na construção de uma sociedade democrática.

A afirmação da cultura do lugar por parte dos usuários, configurados na apropriação urbana, integra o patrimônio imaterial de Porto Alegre. O reconhecimento e a afirmação da cultura do lugar constituem, por sua vez, as transformações urbanas. As diferentes atuações dos coletivos, movimentos e feiras de bairro citados demonstram a construção da memória do lugar tendo como base a cultura. Essas iniciativas traçam uma perspectiva de futuro a partir da busca de uma organização entre capital humano, planejamento e incentivos. O reconhecimento de formas de apropriação do espaço e da vitalidade da cidade através de seus processos de transformação são a base para uma melhor organização social, e a sua implementação e melhoria poderão possibilitar gestão e práticas inteligentes e mais sustentáveis.

“O reconhecimento e a afirmação da cultura do lugar constituem, por sua vez, as transformações urbanas.”

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CAIS MAUÁ DE TODOS. Disponível em: <<https://www.facebook.com/caismaua-detodos>>. Acesso em: 16 mai. 2016.
- GEERTZ, C. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.
- HEIDEGGER, M. Conferencias y artículos. In: _____. *Construir, habitar, pensar*. Barcelona: Serbal, 1994. cap. 6.
- MENESES, U. B. O campo do patrimônio cultural: uma revisão de premissas. In: FORUM NACIONAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL, 1., 2009, Ouro Preto. *Anais...* Ouro Preto: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2009. p. 127-137.
- MUMFORD, L. *A cidade na história*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- MUNTAÑOLA J. La arquitectura de la narrativa, la narrativa de la arquitectura. In: _____. *Topogénesis*. Fundamentos de una nueva arquitectura. Barcelona: Edicions UPC, 2000.
- _____. *Las formas del tiempo*. Barcelona: @becedario, 2007.
- PARAÍSO DO GOLFE. Disponível em: <<http://www.shoottheshit.cc/projetos/>>. Acesso em: 15 jul. 2016.
- RICOEUR, P. *Tiempo y narración*. México: Siglo Veintiuno Editores, S.A., 1995. p. 161-165. v. 1.
- _____. *Arquitectura y narratividad*. Barcelona: Edicions UPC, 2003.
- SERENATAS ILUMINADAS. Disponível em: <<https://www.facebook.com/SerenataIluminada/>>. Acesso em: 18 ago. 2016.
- SHOOT THE SHIT. Disponível em: <<http://www.shoottheshit.cc/>>. Acesso em: 18 ago. 2016.
- SMIC. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smic/default.php?p_secao=206>. Acesso em: 16 ago. 2016.
- VIVA CAIS MAUÁ. Disponível em: <<http://vivacaismaua.com.br/>>. Acesso em: 16 mai. 2016.

TÁTICAS DE RECONQUISTA DO ESPAÇO: o
#becomaravilha
como construção coletiva de um lugar

ADRIANA SANSÃO
ALINE COURI
JOY TILL
BARBARA LAPOS
PRISCILA LUZARDO

Universidade Federal do Rio de Janeiro
Contato: adrianasansao@gmail.com





Imagem cedida pelas autoras

Introdução

“O balé da boa calçada urbana nunca se repete em outro lugar e, em qualquer lugar, está sempre repleto de novas improvisações” (JACOBS, 2001, p. 52).

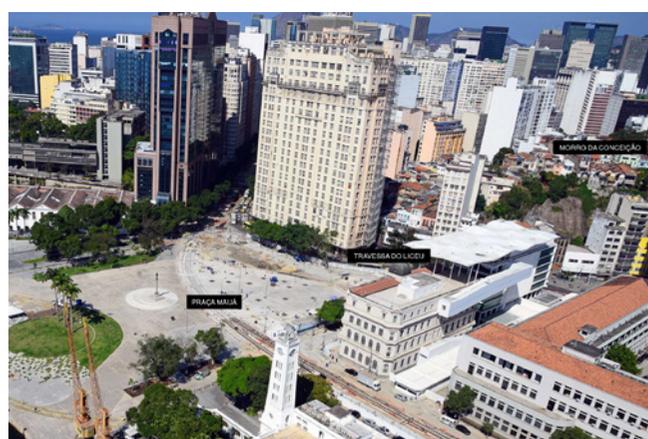
O objetivo deste artigo é apresentar uma ação tática de reconquista de um espaço esquecido da cidade do Rio de Janeiro através de uma intervenção temporária realizada por estudantes de Arquitetura, Artes e Design, no âmbito da I Oficina de Intervenção Temporária¹.

A oficina teve como objetivos apresentar aos participantes as intervenções temporárias (intervenções de arte pública, apropriações espontâneas do espaço público e festas de rua) e discutir sobre sua capacidade de promover transformações graduais dos espaços públicos. A partir das discussões teóricas e das imersões na área-objeto de estudo, a intervenção temporária #becomavilha foi desenvolvida e executada com o objetivo de ativar a Travessa do Liceu, localizada próximo à Praça Mauá, entre o Edifício A Noite e o Morro da Conceição. Este “beco”, como denominaremos a partir de agora, é um espaço público que ficou esquecido após a revitalização recente da praça, dentro do contexto da Cidade Olímpica.

Ao longo do artigo, iremos contextualizar o **lugar** da intervenção no âmbito maior da cidade do Rio de Janeiro, conceituar a **ação tática** empregada, apresentar o **método** adotado na intervenção e levantar alguns **desdobramentos** possíveis dessa construção coletiva.

1.

A oficina foi um curso de extensão idealizado pelo LabIT-PROURB-FAU/UFRJ (Laboratório de Intervenções Temporárias e Urbanismo Tático), iniciativa interdisciplinar que envolve o PROURB-FAU/UFRJ (Programa de Pós-graduação em Urbanismo -FAU/UFRJ), a EBA/UFRJ (Escola de Belas Artes/UFRJ) e o Departamento de Artes e Design da PUC-Rio, e foi realizada em parceria com a AME - Associação dos Amigos da Escola Padre Dr. Francisco da Motta e com o Colégio Sonja Kill, localizados no Morro da Conceição - RJ, onde se desenvolveu. Ministrado pelas professoras Adriana Sansão (PROURB/FAU/UFRJ), Aline Couri (EBA/UFRJ) e Joy Till (Design/PUC-Rio), tendo como convidado Fernando Espósito (DAU/PUC-Rio), a oficina foi realizada em sete encontros, de setembro a novembro de 2015, totalizando uma carga horária de 30 horas.



Vistas aéreas da região em torno da Travessa do Liceu, delimitada pelo edifício *A Noite* e por uma das encostas do Morro da Conceição.

Fonte: Google Earth.

1. Lugar

Segundo JACOBS (1961), fronteiras tendem a formar hiatos de uso em suas redondezas, sendo, muitas vezes, vistas como passivas ou pura e simplesmente como limites. No entanto, elas podem exercer uma influência ativa em seus contextos (2001, p. 285).

Para falar sobre o futuro do beco, espaço fronteiro, esquecido e subutilizado da “emergente” área central do Rio de Janeiro, vale a pena resgatar brevemente a história de seus dois importantes vizinhos: o Morro da Conceição e a Praça Mauá.

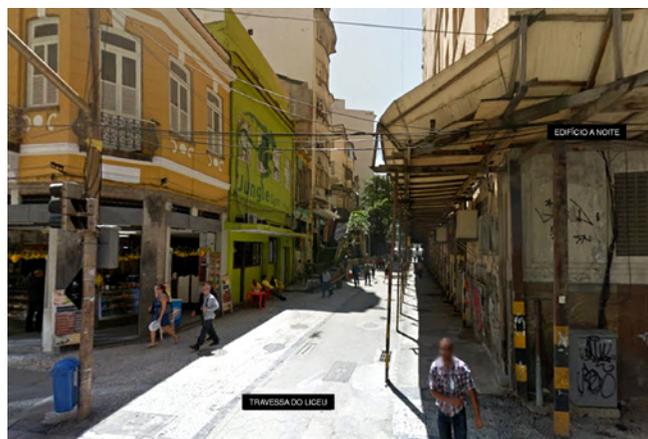
O Morro da Conceição é um dos quatro morros que delimitaram o núcleo originário da cidade e o único que permanece, de alguma forma, preservado. Sua primeira construção, a ermida Nossa Senhora da Conceição, data ainda do século XVII, mas, somente no século XVIII, o morro começou a ser ocupado por edificações, como o Palácio Episcopal e a Fortaleza da Conceição, tendo, no entanto, caráter predominantemente residencial (SIGAUD & PINHO, 2000), feição que se mantém até hoje ao longo de suas ruas estreitas, ladeadas por casas térreas e sobrados.

Até a década de 1990, o morro ainda era desconhecido por muitos, porém, nas últimas décadas, vem despertando maior interesse da sociedade e do poder público. Assim, suas bordas foram objeto de algumas intervenções, como projetos residenciais para áreas intersticiais desocupadas, projetos de reurbanização de áreas públicas, além das importantes restaurações dos Jardins Suspensos do Valongo e da Igreja de São Francisco da Prainha, na Rua Sacadura Cabral.

Já a Praça Mauá, área bem mais popular da cidade, foi urbanizada na década de 1910 como parte das obras do Porto do Rio de Janeiro, no âmbito das reformas urbanas de Pereira Passos. Antigo Largo da Prainha, estreita faixa de areia existente desde a fundação da cidade e que foi se alargando em sucessivos aterros, a praça foi o coração comercial do capitalismo escravista e do comércio do café desde o início do século XIX (CEZAR & CASTRO, 1989).

Épocas de glória e de decadência sucederam-se nesse lugar. Foi lá o local da construção da estação de passageiros, na década de 1920, quando a praça se converteu no cartão

de visitas da cidade. Foi também o local da construção do edifício A Noite, erigido sobre a demolição do Liceu Literário Português e de outros imóveis localizados entre a praça e uma das subidas do morro (Ladeira João Homem), originando a Travessa do Liceu em seus moldes atuais. O edifício A Noite foi o primeiro arranha-céu da América Latina, projeto de Joseph Gire e Belisário Pena, concluído em 1930, e que abrigou por 75 anos a Rádio Nacional. Juntamente com a estação de passageiros, essa construção transformou a área em um local cosmopolita e boêmio da capital, o que perdurou por algum tempo.



Vistas do beco a partir das suas duas extremidades.

Fonte: Google Earth.

Alguns fatos colaboraram com a progressiva degradação da praça, como a construção do terminal rodoviário que potencializou sua característica de passagem e a proliferação de estacionamentos nas áreas livres do píer Mauá e da própria praça. Na década de 1950, a área sofreu grande impacto com a construção do elevador da Perimetral, que fechou parcialmente a vista da Baía de Guanabara e ocultou alguns edifícios importantes do entorno da praça, como o Mosteiro de São Bento (originário do século XVII) e o Arsenal da Marinha, de 1872.

A área do porto, ao longo dos últimos 50 anos, foi objeto de uma série de projetos urbanos e pesquisas acadêmicas, que sempre ressaltam a degradação causada pelo elevador nesse contexto histórico. Recentemente, tendo em vista a Copa do Mundo (2014) e os Jogos Olímpicos (2016), foi decidido que o polêmico viaduto deveria ser demolido para que a conexão visual perdida fosse resgatada. Em abril de 2014, a estrutura foi finalmente implodida, oferecendo uma nova perspectiva da praça e a sensação de maior espaço aberto. Um “novo” espaço público surgiu, assim, para a cidade.

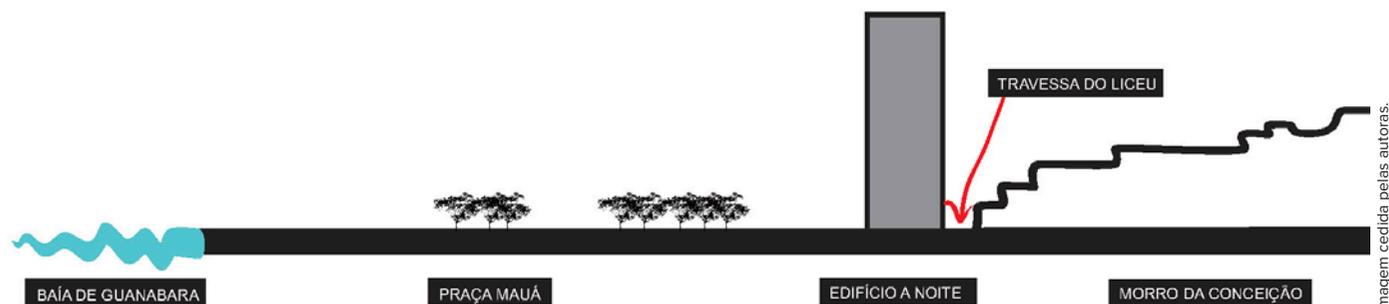
O Projeto Porto Maravilha é o motor da transformação atual do lugar. Este prevê, além da demolição da Perimetral e da criação da via Binário do Porto, novo sistema de mobilidade baseado em VLTs, reurbanização de vias, nova legislação edilícia considerando a verticalização do solo, construção de equipamentos culturais e abertura da frente marítima através de bulevar peatonal (DIAS, 2010).

Objeto de um novo projeto urbano, a cargo do escritório associado B + ABR – Backheuser e Riera Arquitetura, a praça foi *pedestralizada* e passou a articular os edifícios históricos com os novos edifícios culturais, como o Museu de Arte do Rio e o Museu do Amanhã. Sobre a Praça Mauá, KAMITA (2015) comenta que “os verbos fundamentais do partido são todos subtrativos: implodir a perimetral, desfazer as ruas limitrofes que cerceavam o livre movimento, destituir a prerrogativa do automóvel frente ao pedestre” (KAMITA, 2015).

Enquanto todas essas obras estavam em curso, o edifício *A Noite* também entra em processo de revitalização e a Travessa do Liceu, nesse contexto de grandes transformações, se mantém inalterada, exceto pela retirada do comércio ambulante que lá permaneceu ao longo dos últimos 40 anos, em uma operação de tábula rasa que coincide com a proximidade da inauguração da praça². Consolida-se, portanto, como um território de fronteira entre essas duas cidades - a antiga e local, e a moderna e global. Um vazio de uso e significado que ganha a possibilidade de conectar os tecidos “grão fino” do Morro da Conceição e “grão grosso” dos equipamentos da nova Praça Mauá.

2.

Em conversa com alguns poucos vendedores que continuam no local, foi informado que os ambulantes, mesmo tendo autorização para ali trabalharem até dezembro de 2015, foram expulsos violentamente pela Guarda Municipal, que quebrou trailers e apreendeu mercadorias.



Perfil da área: mar, praça, edifício, beco, morro.

Imagem cedida pelas autoras.

2 .Tática

“Cidades precisam de grandes projetos, mas também de pequenas táticas”

(LYDON & GARCIA, 2015).

Apresentamos algumas das grandes transformações que deram forma à nossa cidade, advindas de decisões em grande parte políticas, fato que levanta questões sobre seu reverso: que formas de intervenção são possíveis quando o Estado se retira e como as transformações urbanas podem refletir os interesses de todos. Falta incluir o cidadão no processo, inventando novas alternativas de atuação que tragam à tona o valor do pequeno como forma de reação à política convencional que, normalmente, deseja construir o grande. Como diria HARVEY, “há no urbano uma multiplicidade de práticas prestes a transbordar de possibilidades alternativas” (HARVEY, 2014).

É necessário expandir a arquitetura. Precisamos de uma teoria que seja praticável, que convoque os cidadãos a participarem, os arquitetos a reinventarem, os acadêmicos a repensarem e os políticos a se responsabilizarem (BELL & WAKEFORD, 2008). O trabalho da oficina, nesse sentido, foi o de explorar alternativas, buscando potencializar situações existentes, intensificar a experiência urbana cotidiana, reconquistar lugares e dar identidade a espaços degradados, colaborando para transformações efetivas a médio e longo prazo.

A abordagem tática, através da intervenção temporária no beco, foi a maneira escolhida para materializar essa experiência, abordando o espaço público como lugar para o engajamento democrático e não enquanto um negócio (FERGUSON, 2014), propondo espaços-tempo suspensos, distintos da lógica de produção-consumo comumente empregada nos Grandes Projetos Urbanos (GPUs); por sua vez, instrumentos apropriados por governos para reestruturação de espaços degradados dentro do contexto da competição entre cidades (ANDREOLI & MOREIRA, 2015).

Recorrendo ao conceito de LYDON & GARCIA (2015), urbanismo tático é a abordagem para construção e ativação de vizinhanças, que usa intervenções e políticas de curto

prazo e baixo custo. Abordagens táticas contemplam um universo de atuações com foco no pequeno (escala PP) e de caráter *bottom-up* (de baixo para cima). Identificadas como processos de atuação emergentes, permitem que profissionais como arquitetos, designers e artistas trabalhem “perto do chão”, reforçando sua responsabilidade social e incentivando a cooperação com outros profissionais e com a sociedade. LYDON & GARCIA (2015) ressaltam que essas intervenções ainda têm como características serem descentralizadas, extraordinárias, ágeis, conectadas, “mão na massa”, de baixo custo e “*low tech*”, o que as tornam respostas rápidas e de fácil execução para circunstâncias específicas do século XXI, escapando da morosidade dos projetos urbanos convencionais que buscam um caráter permanente.

As cidades são um imenso laboratório de tentativa e erro, e fracasso e sucesso em termos de construção e desenho urbano (JACOBS, 2001, p. 5). Assumindo essa condição, optamos pela realização de uma intervenção tática de caráter transitório, cientes de que, apesar de temporárias, as intervenções podem desencadear processos mais duradouros, conduzindo a transformações permanentes (FONTES, 2013) em função da receptividade e adequabilidade à situação existente. Dessa forma, a cidade passa a ser vista como um laboratório para testar ideias em tempo real, que podem se estabelecer no futuro. KRONENBURG (2008) já dizia que “a utilização não oficial de determinados espaços chama a atenção sobre o valor dos mesmos e os conduz a investimentos e melhorias mais formalizadas”.

A reivindicação do espaço público atravessa a necessidade urgente de disseminação do conhecimento útil e de práticas efetivas. Reivindicar o espaço público requer engajamento criativo de uma ampla gama de cidadãos e redes, e a reapropriação e reavaliação crítica dos espaços de reconhecimento e engajamento (BELL & WAKEFORD, 2008, p. 91). Baseados nessa iminência, criamos a I Oficina de Intervenção Temporária, ambiente interdisciplinar onde se materializou a intervenção #becomaravilha, como veremos a seguir.

3. Método

No sentido de construir um projeto com multiplicidade de visões e conhecimentos, apostamos na mistura entre vinte e oito estudantes de todas as instituições envolvidas. Alunos da FAU-UFRJ, EBA-UFRJ, Design e Arquitetura da PUC-Rio e do curso de nível médio da Escola Padre Dr. Francisco da Motta compuseram o grupo.

Apresentamos aos alunos um problema aberto: identificar um lugar para produzirmos uma intervenção temporária colaborativa, a ser definida a partir do pensamento do grupo interdisciplinar. A dinâmica da oficina conformou-se como um processo projetual exploratório, mesclando aulas expositivas, reconhecimento da região, trabalhos práticos em grupo, pesquisas de referências e construção material da intervenção.

Como observa CROSS (2011), em um projeto de design, o *briefing* não deve ser encarado como uma especificação para uma solução, mas como um ponto de partida para uma viagem exploratória. Nesse sentido, o designer “parte para explorar e descobrir algo novo, ao invés de alcançar um lugar já conhecido, ou retornar com outro exemplo que já lhe é familiar” (CROSS, 2011, p. 8).

Enquanto os universitários detinham maior conhecimento de aspectos técnicos e projetuais, os alunos da Escola possuíam a experiência de moradores do Morro da Conceição e arredores: a vivência do lugar. Para estimularmos a troca dos diferentes

3.

Expressão popularizada por David Kelley e seu colega Tim Brown, da consultoria de *design* e inovação IDEO. Caracteriza a abordagem de *design* baseada na produção de soluções criativas, através de trabalho colaborativo e experimental, em algumas fases de desenvolvimento, tais como descoberta (entendimento do problema), interpretação (aprofundamento do conhecimento), idealização (geração de ideias, pensamento colaborativo), experimentação (geração de alternativas e prototipação), escolha (definição e refinamento), implementação (produção e entrega, aplicação e gestão) e evolução (aprendizado e aperfeiçoamento).

4.

Aula expositiva ministrada pela professora Adriana Sansão.

saberes, exercícios para o desenvolvimento do pensamento coletivo foram realizados, apoiados por conteúdo teórico abordando o tema das intervenções urbanas temporárias. As atividades geradoras de ideias foram articuladas com as imersões no local e com as referências pesquisadas por todos, no sentido de identificar oportunidades de ações e construir situações de mudança.

Técnicas e ferramentas utilizadas em abordagens de *Design Thinking*³ centradas na cocriação, tais como *brainstorming* e mapas mentais, observação e interpretação coletiva e equipes interdisciplinares foram aplicadas ao longo da oficina. Dessa forma, estimulou-se o pensamento crítico e criativo, tanto na aproximação do tema e entendimento do contexto, como na conceituação do projeto e definição de alternativas de abordagem. Nesse sentido, o processo projetual iniciou-se com um problema aberto, foi alimentado com conhecimento teórico e referências para gerar inspiração e suscitar interesse em novas pesquisas e levou os participantes à imersão no local, apontando para a definição de oportunidades de atuação. Nas primeiras oportunidades, o pensamento colaborativo foi estimulado em equipes interdisciplinares que afinaram as ideias iniciais e desenvolveram as propostas, considerando as condições efetivas para a sua produção.

O curso iniciou-se com a exposição do tema da intervenção temporária⁴ através dos critérios que a caracterizam – pequena, transitória, particular, subversiva, interativa, ativa, participativa e relacional; das tipologias de intervenções - apropriações espontâneas, arte pública e festas locais, assim como o conceito de amabilidade urbana, ou seja, a qualidade que surge da articulação entre as características físicas do lugar, as pessoas que o utilizam e as intervenções temporárias que conectam as pessoas nesse espaço. Foram abordados temas como o urbanismo tático, voltado a ativar locais esquecidos ou subutilizados; o ativismo urbano, como forma de reivindicação do espaço público e a sustentabilidade, baseada na ideia do reaproveitamento e cooperação.

O encontro seguinte foi dedicado a conhecer o contexto em torno do Morro da Conceição, buscando a aproximação com o lugar e a compreensão de seus problemas e potencialidades. Os alunos da escola tiveram a oportunidade de apresentar muito do que viviam cotidianamente a todo o grupo, enquanto a visita também os fez descobrir lugares nunca frequentados.

O percurso partiu do Largo São Francisco da Prainha e seguiu pela Rua Sacadura Cabral até a Travessa do Liceu. Os alunos da escola nos descreveram as recentes modificações e seus impactos na comunidade local, especialmente a preocupação quanto à retirada dos vendedores ambulantes há muitos anos ali instalados. De lá, o grupo se desviou para a Praça Mauá, onde os estudantes puderam conhecer a praça recém-inaugurada, as obras e os novos edifícios da região. Nessa visita, o Museu do Amanhã e a infraestrutura do VLT ainda não estavam finalizados. Desse ponto, retornou-se à Rua Sacadura Cabral em direção à Rua Camerino, onde pudemos observar novas ocupações do casario com atividades culturais. De lá, o grupo alcançou os Jardins Suspensos do Valongo, desconhecidos por muitos e, finalmente, acessou o Morro da Conceição por esse ponto, percorrendo parte de seu cume e retornando à escola pela Rua do Jogo da Bola.

Dois locais polarizaram a turma: os Jardins do Valongo e a Travessa do Liceu. Enquanto os jardins traziam como questão fundamental sua falta de visibilidade e pouca integração com a cidade, a área do beco mostrou-se muito instigante quanto à diferença de tratamento obtida em relação à Praça Mauá revitalizada.

Diversas observações e registros foram realizados, gerando o primeiro mapa de ideias do grupo. O que havia sido livremente vivenciado por todos na visita começou a receber as primeiras associações.

Com a experiência da imersão, da aula teórica inicial e das pesquisas propostas para realização individual, os estudantes puderam amadurecer as ideias iniciais para a intervenção. Através da utilização da comunicação em rede, via grupo criado no Facebook⁵, sugerimos que todos compartilhassem referências de intervenções comentadas, para que gerássemos um pensamento constante e coletivo. O espaço virtual ofereceu condições para a articulação de tarefas durante a semana, fora do espaço de sala de aula, possibilitando uma produção contínua de novos conhecimentos e inter-relações.

“Cada vez que o ser humano organiza ou reorganiza sua relação consigo mesmo, com seus semelhantes, com as coisas, com os signos, com o cosmo, ele se envolve em uma atividade de conhecimento, de aprendizado” (LÉVY, 2003, p. 121). Para o autor, a inteligência coletiva (IC) é, basicamente, a partilha de funções cognitivas, como a memória, a percepção e o aprendizado. O autor destaca o papel dos sistemas tecnológicos ora existentes, nos oferecendo ambientes que favorecem a troca e interação entre seus participantes.



Fonte: Google Earth.

Percurso realizado coletivamente, saindo da escola e reconhecendo seu entorno.

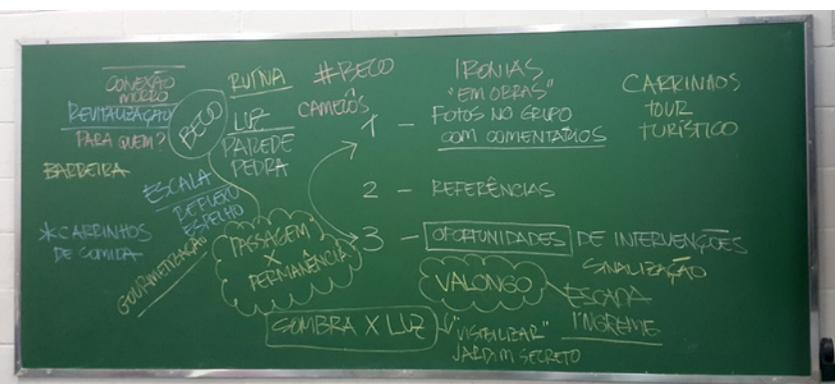
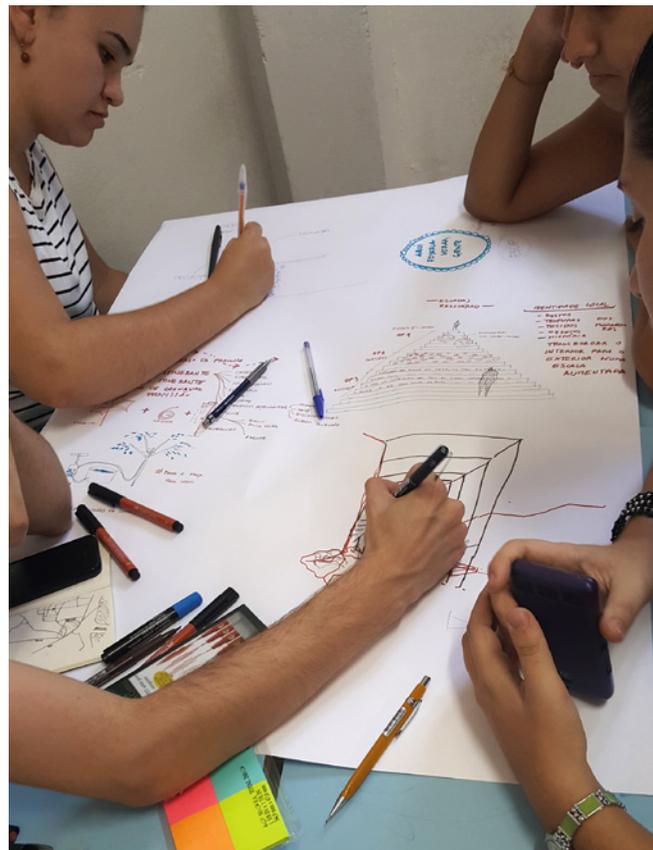


Imagem cedida pelas autoras.

Mapa de ideias pós imersão: questões relacionadas aos dois locais mais destacados na visita.

5.

Grupo na rede social em: <https://www.facebook.com/groups/oficialabit2015>.

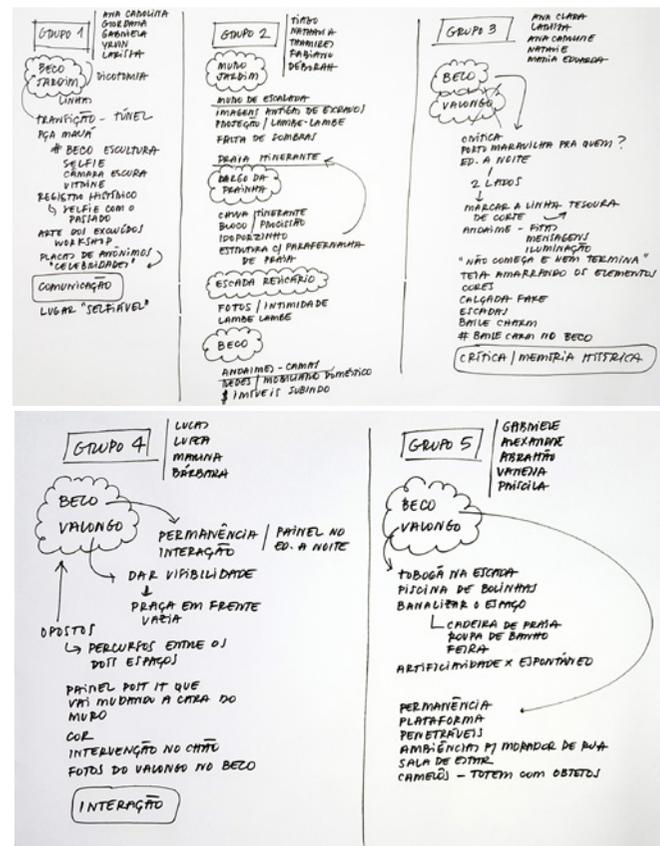


Grupos trabalhando em sala, na organização e associação de ideias.

O suporte do ciberespaço nos permitiu a revisão semanal das definições de sala de aula, a publicação e a discussão de referências, e o uso como suporte de produção, organizando registros, documentos e as distribuições de tarefas.

A partir das aulas seguintes, as referências pesquisadas e trazidas para os encontros presenciais foram articuladas com o olhar sobre o lugar e com os possíveis tipos de intervenção de interesse do grupo. Realizamos dinâmicas gráficas em grupos heterogêneos, estimulando a interação de diferentes repertórios. Os mapas mentais produzidos por cada grupo permitiram que os alunos organizassem suas propostas e as apresentassem como um conjunto de possíveis abordagens.

A apresentação de cada grupo estimulou o surgimento e o aprimoramento de novas ideias pela discussão coletiva, o que acabou culminando na definição do local de intervenção: a Travessa do Liceu, ou “beco”.



Resumo das primeiras propostas de locais para as intervenções e seus conceitos.

A intervenção foi pensada por todos os grupos como um conjunto de ações, sendo as atividades principais concentradas no próprio beco, acompanhadas por outros movimentos na área em torno.

Após a definição do local de intervenção, retomamos as aulas expositivas com a apresentação de algumas intervenções realizadas no âmbito acadêmico⁶. As ações táticas de pequeno porte apresentadas caracterizam-se por baixo custo e são produzidas coletivamente, colocando a mão na massa, elaborando desde seus respectivos conceitos e temas até a produção final do evento. Os métodos de produção utilizados nessas ações buscaram exemplificar materiais e processos previamente testados, no sentido de aprimorar o desenvolvimento da intervenção da oficina. As intervenções produzidas de forma colaborativa utilizam-se também das ferramentas disponíveis no espaço virtual, seja para a organização ou para

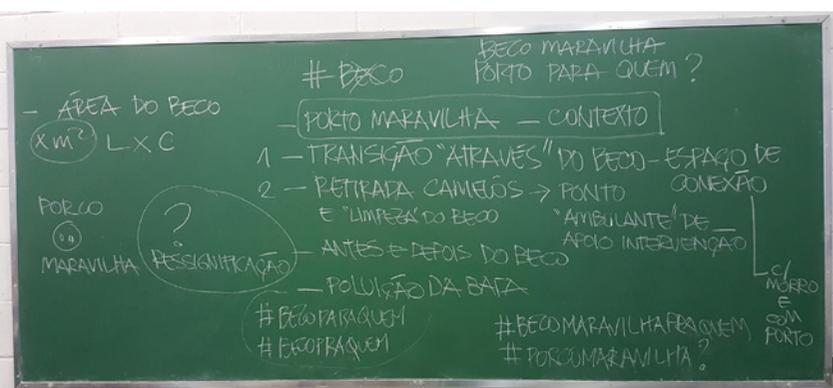
a divulgação dos eventos, e são voltadas para o cotidiano urbano carioca, tendo como foco comum instigar a curiosidade dos cidadãos, provocando a reflexão sobre o papel de cada um na luta por uma cidade mais humana (GEHL, 2013).

O debate seguinte articulou as pesquisas realizadas individualmente durante a semana com as exposições em sala, estabelecendo novas definições. Essa abordagem ao final de cada encontro permitiu que fosse afinado o conjunto de propostas, de acordo com a análise das condições para a produção do evento. Desse modo, à medida que o grupo avançava, desenvolvendo ideias e aprofundando nas soluções, eram também discutidas questões relativas aos processos construtivos.

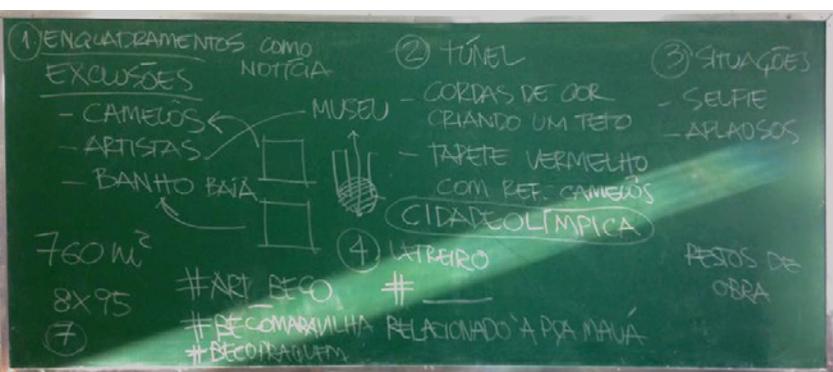
Assim, as preocupações principais em relação ao beco foram sendo desenhadas e o conceito da intervenção foi sendo definido.

A aula expositiva seguinte⁷ abordou cronologicamente alguns movimentos artísticos no mundo, importantes para o embasamento da proposta de intervenção. A principal questão tratada foi a arte realizada em espaços públicos, fora de espaços institucionalizados. Dentro desse campo, foram apresentadas obras e ações que lidam com diferentes formas de agir e construir o espaço de vida cotidiano, ou seja, que, de algum modo, se posicionem criticamente em relação a um modo espetacular de vida nas cidades. Essas ações vão desde derivas, *happenings* e construções efêmeras a usos do vídeo em instalações e manifestações.

Novamente, ao final da exposição, fizemos os cruzamentos das questões, agora já iniciando o pensamento sobre possíveis materiais e processos relacionados com as alternativas propostas.



Abordagens principais: beco como espaço de conexão e importância dos frequentadores esquecidos nas reformas recentes da área.



Começam a ser delineadas quatro frentes de abordagem da intervenção.

Imagens cedidas pelas autoras.

6. Aula expositiva ministrada pela professora Joy Till.

7. Aula expositiva ministrada pela professora Aline Couri.

A última aula expositiva da oficina⁸ focou no processo de produção de uma intervenção, abordando suas etapas: “O QUÊ, QUANTO e COMO”, usando como exemplo algumas intervenções já realizadas. A fase do “O QUÊ” se baseia na conceituação, na ideia inicial da intervenção e sua intenção; o “QUANTO” significa a quantificação dos materiais, recursos, pessoas, orçamento, escolha do lugar, transporte etc.; o “COMO” é o projeto final, com desenhos, maquetes, detalhamento e gestão do processo como um todo.

Após a apresentação das definições elaboradas na semana anterior, foi possível listar detalhes e necessidades para a execução da intervenção: o letreiro #becomaravilha, os materiais a serem comprados, os itens a serem produzidos conforme as propostas de cada grupo (túnel, quadros de madeira, banners, cartaz, hashtag tridimensional), a publicação nas redes sociais *Instagram* e *Facebook* com a hashtag #becomaravilha e as ações que aconteceriam no dia do evento.

8.

Aula expositiva ministrada pelo professor Fernando Espósito.



Pré-produção no ginásio da escola.

Imagens cedidas pelas autoras.

Ações	Intenção	Definições/conteúdo (ao longo das aulas)	Pré-produção (segunda imersão)	Produção do evento (terceira imersão)
Enquadramentos	Trazer ao público os problemas e as potencialidades da área.	Estruturas de madeira vazadas com legendas, simulando notícias de jornais. Sobre rodinhas, os quadros circulam, levando as notícias aos transeuntes.	Montagem de todos os painéis de madeira para posterior fixação das mensagens impressas.	Fixação dos painéis em pallets com rodinhas, aplicação dos banners com as notícias de jornal.
Túnel	Delimitar o espaço da intervenção e chamar a atenção dos passantes à distância.	Cobertura vazada de fitas coloridas, áreas de estar com tapetes e <i>pallets</i> .	Execução de maquete do beco para estudo de fixação das faixas, disposição de tapetes para performances e áreas de estar; corte das faixas coloridas.	Fixação das faixas coloridas nos andaimes do edifício A Noite e nas laterais do beco; distribuição dos tapetes e dos <i>pallets</i> , designando espaços de convivência e estar.
Situações	Valorizar os passantes do beco, entrevistar os frequentadores e questionar a qualidade da água da baía.	Performances divididas em três atuações principais: entrega de passaportes aos passantes do beco, entrevistas e performance aquática na área da Praça Mauá.	Produção dos passaportes e carimbos, organização do material para as performances e definição de acessórios.	Entrega de “passaportes” carimbados; performances perto da baía com trajes de banho e máscaras de gás.
Comunicação	Convidar para a intervenção, divulgá-la em redes sociais e registrar o evento. Produzir o letreiro #BECO (contraponto ao #CIDADEOLÍMPICA na Praça Mauá).	Cartaz de divulgação, evento na rede social Facebook (convite para intervenção), conta no Instagram: @becomaravilha (divulgação dos registros no dia).	Impressão dos cartazes, criação das contas e da imagem nas redes sociais; produção das letras tridimensionais.	Finalização e instalação do letreiro #BECO; filmagem e entrevistas com os transeuntes; divulgação das imagens em tempo real nas redes sociais.

Distribuição das tarefas pelas equipes em quatro frentes de produção, de acordo com as propostas em sala.



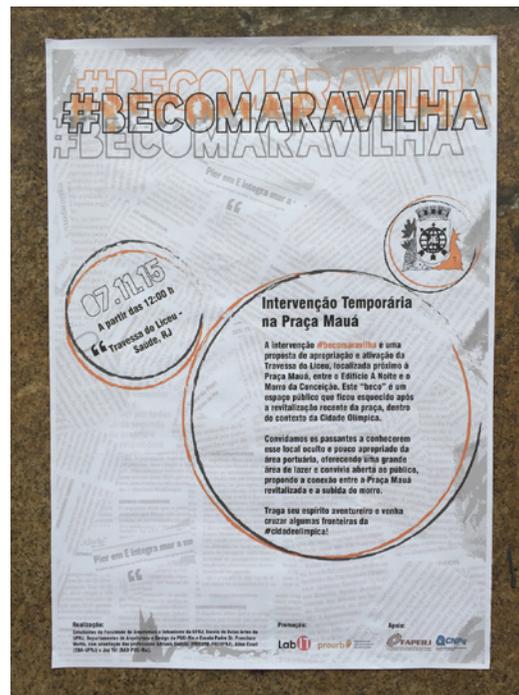
Registros da intervenção #becomaravilha: maquete de referência para a ocupação do beco.



Registros da intervenção #becomaravilha: passaportes carimbados.



Registros da intervenção #becomaravilha: performance na Praça Mauá.



Cartaz convidando para o evento.

Imagens cedidas pelas autoras.

Imagem cedida pelas autoras.



Parte do grupo de realizadores em um dos espaços de convivência criado com *pallets* e tapetes coloridos.

Finalmente, a terceira imersão consistiu na intervenção #becomaravilha em si: uma grande área de lazer aberta ao público, definida por uma cobertura-túnel que estabeleceu a conexão da Praça Mauá com a subida do Morro. O letreiro #BECO proporcionou um diálogo irônico com o letreiro da #CIDADEOLÍMPICA, convidando os passantes a conhecerem esse local oculto e pouco apropriado do centro. Três pórticos localizados em pontos estratégicos criaram alguns enquadramentos da paisagem, chamando a atenção para problemas e potencialidades da região, e para o projeto implantado. Por fim, a intervenção ofereceu um pequeno espaço para shows e algumas áreas de estar, comércio e permanência para os moradores e usuários da zona portuária, além de algumas performances em vários pontos da região.

A intervenção teve início, de fato, com a entrega de “passaportes” carimbados a quem passava nos dois lados do beco. A ideia foi fazer uma crítica sutil ao Porto Maravilha, área revitalizada com limites físicos muito claros. O passaporte, nesse sentido, registrava um momento de “entrada” e “saída” de uma zona marginalizada do processo, que é o beco.

Foram também realizadas entrevistas com os transeuntes sobre a revitalização na Praça Mauá; se ela de fato provocou melhorias, se foi inclusiva ou exclusiva, entre outras questões, além de performances perto da baía com trajes de banho e máscaras de gás simulando um mergulho em uma piscina com lixo seco, fazendo alusão à água poluída da Baía de Guanabara. De fato, alguns jovens moradores das redondezas estavam mergulhando na baía e, com isso, alguns dos participantes da oficina também se arriscaram a entrar.

Para completar, uma estrutura de som foi montada no acesso ao beco, próximo à praça, onde aconteceram apresentações de DJs e um grupo de samba/chorinho por toda a tarde. No largo de acesso, foi posicionado o letreiro #BECO, quase em frente à #CIDADEOLÍMPICA, fazendo uma crítica à não apropriação do beco na revitalização da área.

A experiência participativa de construção coletiva do evento, através de ações *sitespecific*, mão na massa, baixo custo e baixa tecnologia, considerando responsabilidades específicas, desenvolvimento de tarefas interdependentes e um grande grau de ativismo gerou uma união grande entre os participantes, cada qual contando com o coletivo para o sucesso do evento.

4. Resultados e desdobramentos

Uma intervenção urbana temporária, um *flash mob*, um *happening*, nunca podem ter seus desdobramentos previstos. Uma grande dose de acaso configura essas ações. É aí que está o seu potencial. Cria-se, projeta-se algo, que é construído fisicamente em grande parte como projetado. Porém, como é um tipo de intervenção pensado com e para pessoas, são elas, tanto as da equipe quanto as das ruas, que acabam improvisando de acordo com o que ocorre em cada momento. E – usando o próprio vocabulário situacionista – criam situações. Sendo assim, é impossível mensurar os resultados, apenas avaliar quais pontos se desdobraram em tantos outros que não eram previstos, mas que colaboraram para a diversidade de resultados e *feedbacks*.





Imagens cedidas pelas autoras.



O artista local Alexandre Vital, interferindo na *hashtag* tridimensional produzida para a intervenção.

A ação mostrou-se com grande poder na ativação de agenciamentos entre o grupo e a população local, tanto de moradores quanto de transeuntes. Tratando-se de um sábado, foi cogitado que não haveria muitas pessoas no local e que, talvez, isso fosse um obstáculo para o sucesso da experiência. Mas não: constatamos um fluxo constante de transeuntes através do beco. Um artista local adotou o projeto e se propôs a desenhar e pintar as letras da *hashtag* para fazer frente à versão maior e pasteurizada do logotipo “Cidade Olímpica”, que faz parte da revitalização da Praça Mauá. Já diria JACOBS (1961) que, aparentemente despreziosos, despropositados e aleatórios, os contatos nas ruas constituem a pequena mudança a partir da qual pode florescer a vida pública exuberante na cidade (2001, p. 78).



A notícia trazida pela intervenção é registrada ao vivo.

A apropriação de um beco degradado com fitas e tapetes coloridos, inicialmente, pareceu estranha aos transeuntes, que desviavam o percurso evitando “interferir” na obra em construção. Porém, através das situações criadas, logo se constatou a organicidade da proposta com o lugar. Os passaportes mostraram-se uma ferramenta muito adequada na criação de triangulações (WHYTE, 1980), sejam conversas informais, debates rápidos e identificação mútua entre os participantes/executores da intervenção e os passantes. Tanto esses fatos quanto as entrevistas com moradores e usuários colaboraram na criação de efêmeros grupos de discussão sobre as mudanças que ocorrem na área, sobre as experiências de vida de quem utiliza o local e, principalmente, sobre política, arte e espaço público.

A música é sempre uma catalisadora na quebra de barreiras comportamentais, funcionando como um ótimo agregador de movimentos. Já chegando ao término da intervenção, uma pista informal de forró estava formada. Pessoas comiam, dançavam, conversavam, bebiam e aproveitavam um lugar que foi totalmente esquecido no processo institucional de revitalização.

O controle estético literal nas cidades é, geralmente, enfadonho, porque não abre espaço para a descoberta, a organização ou a participação cidadã (JACOBS, 2001, p. 421). Na contramão dos Grandes Projetos Urbanos (GDUs) e da revitalização que, muitas vezes, pressupõe o controle e o uso padronizado dos espaços públicos, a intervenção no beco subverteu a lógica se abrindo ao imprevisto. Assim se movendo, foi capaz de reconquistar um espaço degradado, mesmo que temporariamente.

Ao fim do evento, publicamos registros em vídeo⁹ ampliando o potencial de divulgação da intervenção #becomaravilha, de modo que possa inspirar outras ações na busca de uma cidade mais humana.

Para os que participaram, a pergunta que surgiu foi: quando haverá outra?

9.

Os vídeos produzidos pelo grupo, registrando a montagem, entrevistas e interações com os passantes podem ser encontrados em <<https://youtu.be/kxSdQAVgDPo>> e <<https://youtu.be/cbYUOdIqOOY>>.

Considerações finais

Ao longo do artigo, apresentamos uma ação tática de caráter “faça você mesmo” (DIY) advinda da articulação entre academia e sociedade civil, que, apesar de realizada com poucos recursos, foi capaz de dar relevo a um contexto degradado.

Intervir no espaço público através de ações temporárias requer o exercício de posturas que, muitas vezes, não são as mais utilizadas em projetos urbanos, que se propõem mais perenes e contínuos. É preciso entender e jogar com a imprevisibilidade de processos humanos, condições climáticas, criação de empatia com o outro, entendimento da cultura e dos hábitos

dos habitantes e praticantes daquele espaço.

Configura-se um tipo de arquitetura e urbanismo curiosamente muito mais imaterial do que material. Se o espaço físico é criado a partir de vontades dos sujeitos, é justamente por tentar fazer vir à tona essas vontades, críticas e sonhos das pessoas, que pouco a pouco vão sendo construídos novos espaços de vida. É através da troca e dos agenciamentos interpessoais que se fomentam novas reflexões e imagens futuras que representarão eixos ou destinos que definem onde se quer chegar. E, para se construir, é preciso que esteja claro o que queremos. Qual é a matéria desse novo urbanismo?

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDREOLI, M.; MOREIRA, T. *Uma análise histórico conceitual dos megaeventos esportivos e seus desdobramentos na cidade contemporânea*. EURE, mai. 2015. p. 289-307.
- BELL, B.; WAKEFORD, K. *Expanding Architecture. Design as activism*. New York: Metropolis Books, 2008.
- BROWN, T. *Design Thinking: uma metodologia poderosa para decretar o fim das velhas ideias*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010.
- CEZAR, P. B.; CASTRO, A. R. *A Praça Mauá na memória do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Ed. Libris, 1989.
- CROSS, N. *Design Thinking: Understanding How Designers Think and Work*. New York: Berg, 2011. p. 150.
- DIAS, S. Rio de Janeiro e o Porto Maravilha. In: V. Andreatta, *Porto Maravilha Rio de Janeiro + seis casos de sucesso de revitalização portuária*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.
- FERGUSON, F. *Make_Shift City. Renegotiating the Urban Commons*. Berlim: Jovis Verlag, 2014.
- FONTES, A. S. *Intervenções temporárias, marcas permanentes. Apropriações, arte e festa na cidade contemporânea*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2013.
- GEHL, J. *Cidades para Pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- HARVEY, D. *Cidades Rebeldes. Do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- KAMITA, J. M. A nova Praça Mauá: o Rio do espetáculo. *Vitruvius Arquitectos*, dez. 2015.
- KRONENBURG, R. *Arquitetura subversiva*. In: *Post-it City. Cidades Ocasioneis*. Barcelona: CCCB, 2008.
- LÉVY, P. *A inteligência coletiva: por uma antropologia do ciberespaço*. São Paulo: Edições Loyola, 2003.
- LYDON, M.; GARCIA, A. *Tactical Urbanism: short-term action for long-term change*. New York: Island Press, 2015.
- SIGAUD, M. F.; PINHO, C. M. *Morro da Conceição: da memória o futuro*. Rio de Janeiro: Sextante, 2000.
- WHYTE, W. *The Social Life of Small Urban Spaces*. New York: Project for Public Spaces, 1980.

ARQUITETURAS DA GRANDE CIDADE

**MODERNIDADES
INTERMEDIÁRIAS**

HORACIO TORRENT

Pontifícia Universidade Católica do Chile
Contato: htorrent@uc.cl



PARQUETS
KÜPPER

SE ARR
DEPART

1. Introdução

No Chile, entre 1930 e 1960, a arquitetura moderna fez parte de um projeto de transformação social e manteve uma íntima relação com as ideias propostas para a modernização da sociedade e do país; nesse sentido, as grandes obras do Estado voltadas para o bem-estar social se converteram em novas formas carregadas de significações próprias, dotadas de um sentido civilizatório, fazendo com que seus códigos pudessem ser compartilhados socialmente, já que não eram apenas figurativos mas passavam a ser transformadores da própria vida das pessoas. Estabeleceu-se uma tradição moderna na qual a forma arquitetônica, ainda que com forte carga de abstração, mantinha relação com a legitimidade social, com a convicção da ação democrática e com as aspirações de uma vida melhor, se expandindo pelo país tanto pela ação pública quanto pela ação privada. É por isso que, muitas vezes, é difícil diferenciar ou identificar as ações da iniciativa pública das empreendidas por operadores privados (inclusive pelo setor imobiliário mais voltado à especulação), tanto na cidade capital como nas cidades intermediárias, nas quais as formalizações, segundo as aspirações dos ideais modernos, foram frequentemente concentradas em uma área central.

A historiografia se descuidou desse campo e amiúde repete os argumentos do ambiente internacional sem uma verificação efetiva, efeito, sobretudo, da difusão do discurso crítico pós-moderno sobre o urbanismo moderno. Assim, a defesa de alguns lugares-comuns — como a desagregação da cidade, o desaparecimento da rua, a desintegração do tecido urbano —, desde meados dos anos 1970, ainda que efetivamente tenha ocorrido, acaba por mascarar a sua correspondência com certas formas de desenvolvimento, obscurecendo a dimensão arquitetônica significativa de outras operações urbanas que consolidaram a cidade e os imaginários urbanos de modernidade.

Propõe-se esclarecer que, durante o século XX, desenvolveu-se no Chile uma dimensão da arquitetura moderna capaz de dar forma, caráter e expressão ao processo de concentração urbana, relacionada à sua escala e importância na estrutura territorial e na rede urbana, que aconteceu tanto nas grandes metrópoles como em algumas cidades intermediárias, e que, associado a isso, se desenvolveram ideais que alimentaram a

1.

Este trabalho faz parte do Projeto Fondecyt 1140964, A arquitetura da grande cidade, Chile 1930-1970, do qual o autor é o pesquisador responsável. Agradecemos a Fondecyt o financiamento concedido.

2.

Este trabalho foi parcialmente apresentado no XII Fórum de História e Crítica da Arquitetura Moderna: Cidade e Arquitetura na América Latina e Europa no período 1945-1975, realizado na Universidade Autônoma Metropolitana, Unidade Xochimilco, México, em setembro de 2014.



Praça de Osorno.

dimensão político-técnica e profissional. ¹ Nesse sentido, é fundamental a leitura das transformações produzidas em algumas cidades intermediárias — como Osorno, Chillán, Arica — em relação à capital do país, considerando particularmente como essas motivaram formas de revisão da disciplina do urbanismo, demonstrando um especial encantamento com a cidade moderna, que se concretiza em uma particular configuração tipológica e morfológica da arquitetura urbana, reflexo da relação entre arquitetura e cidade intermediária. ²

3.

Ver TORRENT (2009).



Kurt Grassau Coleção Museu Histórico Nacional.

2. Arquitetura Moderna e Cidade

A arquitetura moderna esteve, desde as suas origens, relacionada a uma condição urbana, seja como resposta direta à situação das cidades no início do século seja como resposta ao fenômeno do crescimento explosivo, que as transformou em metrópoles, iniciado na Europa, mas de alcance global. ³

No Chile, a arquitetura moderna esteve diretamente associada à produção do fenômeno urbano durante o século XX, e deu forma à cidade para além do espaço construído, refletindo as condições de um novo Estado atento à situação social e capaz de promover novas formas de vida possibilitadas pelo desenvolvimento técnico, econômico, material e social.

As novas formas da arquitetura estiveram diretamente associadas a um novo modelo de forma urbana, expresso na substituição dos projetos de embelezamento da cidade pela crença na arquitetura enquanto ferramenta de transformação e de geração de um novo momento capaz de impulsionar as cidades. Esse impulso esteve relacionado de modo direto ao papel da indústria da construção na reativação econômica posterior à crise de 1930. Ou seja, mais concretamente, com os esforços empreendidos pelos setores modernizadores da sociedade levados adiante para estabelecer a cidade como máquina produtiva contra o domínio da dimensão rural, que até então havia caracterizado os padrões da formação social chilena assim como seus modelos de produção. Esse processo não se concentrou apenas na cidade capital; a confiança em uma arquitetura que refletisse as aspirações construtivas das grandes cidades se reproduziu com diferentes intensidades e características por todo o território chileno.



N.º 68 - Osorno, Hotel Burnier
Hotel Burnier, Osorno.

E. Karl © Coleção Museu Histórico Nacional

4.

“A população urbana, ou seja, a que vive em centros de dois mil habitantes ou mais, aumentou sua participação na população total em 48%, em 1930, para 64% em 1960. O aumento da população urbana se localizou, sobretudo, nas três maiores cidades do país e em seus arredores, especialmente próximo à cidade de Santiago. A população urbana residente nas províncias de Santiago, Valparaíso e Concepción aumentou de 37%, em 1930, para 46% em 1960, e a porcentagem que morava na cidade de Santiago aumentou de 34%, em 1930, para 40% em 1960” (RUIZ-TAGLE, 1966).

Em 1907, aproximadamente 58% da população do Chile era rural. Em 1930, a população rural superava a urbana, quadro que se reverteria durante aquela década; em 1940, mais de 52% da população era urbana, chegando, nos anos 1950, a mais de 60%, e aproximando-se de 70% em 1960. ⁴ Cabe considerar que o crescimento da população urbana no Chile, entre 1930 e 1970, se concentrou em Santiago e nas principais cidades do país, mas o fenômeno foi se ampliando e promovendo outras áreas urbanas enquanto beneficiárias de projetos de habitação e equipamentos.

A expansão WWda arquitetura moderna no Chile se insere em um curso geral de aceleração do desenvolvimento urbano em todo o país (garantido tanto por uma parte do setor privado como pelo próprio Estado), refletido na metropolização da cidade e posicionando-a agora como agente estratégico do desenvolvimento econômico, em um processo cuja origem remonta ao início do século XX, mas que se potencializa ao lon-



Enrique Mora © Coleção Museu Histórico Nacional

Osorno, uma perspectiva da cidade

go da década de 1930. Se, por um lado, o Chile foi o país que sentiu a crise de 1930 com maior impacto, ele apresentou, paradoxalmente, um processo de transformação da arquitetura proveniente do investimento econômico na cidade. Uma parte importante da estratégia de recuperação econômica foi gerar emprego por meio do estímulo das indústrias que representavam o setor da construção. A partir de 1933 ocorre um maior investimento em obras públicas, um estímulo da ação privada por meio da suspensão dos impostos sobre os capitais aplicados em construção urbana. Além do incentivo aos investimentos dos fundos de pensão em habitação, o que motivou uma inusitada prosperidade da indústria da construção.

É sintomático que, nessa orientação, a arquitetura moderna tivesse um papel fundamental. A historiografia tradicional viu sua adoção no Chile como um efeito da recepção de modelos arquitetônicos estrangeiros, quando, na realidade, ela provém principalmente dos esforços para transformar a cidade em

motor capitalista da economia local, um fenômeno que, por sua vez, não deixa de ter um caráter bastante internacional. A década de 1930 foi, no Chile, o momento de reorganização capitalista, no qual a cidade começou a ter o controle econômico da produção e, portanto, devia ter uma constituição adequada para esse fim, tanto em sua conformação quanto para seu crescimento.

O edifício Oberpaur (Sergio Larraín e Jorge Arteaga, 1929-1931), tradicionalmente considerado a primeira obra de arquitetura moderna no país, deu a diretriz para um tipo de construção que consolidava a forma urbana tradicional. Uma série de edifícios construídos pela iniciativa privada, fosse por meio da isenção de impostos ou por investimentos dos fundos de previdência, demonstram correspondências formais e tipológicas entre si que indicam a existência de uma lógica projetual em relação à cidade tradicional, que dá conta de uma ideia de cidade moderna e de um paradigma de transformação urba-

na. Os edifícios do Fundo de Previdência de Estradas de Ferro (Eduardo Costabal, Alfredo Garafulic e Ambrosio del Río, 1934), do Fundo de Previdência dos Funcionários do Banco do Chile (José Carles e Guillermo Kaulen, 1936), do Fundo de Previdência dos Carabineiros de Chile (Carlos Puyó León, 1938), e o do Teatinos 666 do Fundo de Seguro Obrigatório (Departamento Técnico, 1949) — que apresenta um movimento interno exclusivo em rampa —, assim como o edifício Garrido Matte (Vadim Fedorov e D. A. Jayme, 1937), em frente ao Parque Florestal, são exemplos de um tipo de arquitetura que buscava afirmar novas concepções de planta, além de novas composições volumétricas e de fachadas.

O edifício Santa Lucía (Sergio Larrain e Jorge Arteaga, 1933-1936) é um dos primeiros exemplos privados desse tipo, fruto de um conjunto de operações arquitetônicas. Construído com capital próprio, aproveita totalmente as possibilidades de um terreno longo e estreito, dando forma a uma das esquinas mais significativas do centro de Santiago. Embora construído utilizando estrutura de concreto armado, a distribuição do interior dos apartamentos, altamente compartimentada, responde ainda a critérios tradicionais de organização. Um caso singular é o Edifício Santa María (José Carlés, 1937-1939), parte de um conjunto de construções promovido pelo Banco do Chile, resposta direta da aplicação da Lei de Venda por andar ou domínio horizontal aprovada em 1937. Situado na margem norte do rio Mapocho, em frente ao tradicional Parque Florestal, a peça monolítica de quase 100 m de comprimento é uma afirmação precisa das possibilidades de uma nova arquitetura capaz de construir a grande cidade. A confiança na potência das operações arquitetônicas, capaz de superar o processo tradicional de incorporação lote a lote próprio do tecido urbano do outro lado do rio, se manifesta também no caráter compacto da construção, reforçado pela repetição e pelo ritmo das janelas, assim como pela unidade material. Além do mais, o edifício está situado em continuidade às edificações desenvolvidas por Costabal e Garafulic para o mesmo Banco do Chile no terreno adjacente (Edifícios na Avenida Santa María, 1936), constituindo uma nova frente urbana em relação ao rio.

Assim, foram lançadas as possibilidades técnico-formais que ofereceriam, posteriormente, as edificações em altura como alternativa para o centro da cidade, desenvolvidas em obras como os edifícios La Marina (Covo, 1946), da Praça Bello (Sergio Larraín, 1954), Arturo Prat (Sergio Larraín e Emilio



Edifício Serviços Públicos de Chillán



“A maioria se concentra em estudos de caso e são poucas as aproximações que consideram seu papel na rede urbana nacional e em relação à difusão da inovação.”

Duhart, 1956), da Praça Baquedano (Santiago Roi e Manuel Marchant Lyon, 1953-1957), ENACO (Jaime Larraín, Osvaldo Larraín, Roberto Müller e Jaime Rodriguez, 1964), para citar alguns.

Mas não se trata de uma arquitetura que tem apenas Santiago como campo de experimentação. Ao contrário, a ideia de construir uma arquitetura para a cidade grande se difunde pelo território de maneira excepcional. Em Valparaíso, uma série de prédios modernos ocupam os principais lugares da trama urbana, como o conjunto da Praça Victoria (1936) e o edifício da Cooperativa Vitalicia (1937), ambos de Alfredo Vargas Stoller. A partir dessas obras iniciais, as estratégias se reproduziram em diversas cidades intermediárias, mesmo que muito mais tarde, como o edifício Plaza, em Temuco (Searle, 1959); o edifício Prales, em Valdivia (Anwanter e Cerda, 1952-56); o edifício Baburizza (Mitrovic, 1953) ou o edifício Las Palmas (Bolton, Larraín, Prieto e Lorca, 1955), em Viña del Mar.

Quase todas essas obras indicam, na verdade, a existência de concepções comuns, uma recorrência de características, um repertório mais ou menos sistemático de opções formais. Mantêm entre si uma essência lógico-formal, que poderia se entender ainda como um modo do projeto responder ao traçado da cidade constituída. São obras que têm uma importância urbana garantida por suas dimensões, seja pela aceitação do traçado urbano pré-existente, seja pela alteração desse traçado por meio de uma imposição arquitetônica que busca afirmar uma nova forma urbana. Novas ideias urbanas que serão postas em prática não apenas nas grandes cidades, mas também em uma série de centros de menor relevância, são fundamentais para dar sentido à rede urbana nacional: as cidades intermediárias.

3. As cidades Intermediárias

A maioria da população urbana do mundo vive em cidades intermediárias. As cidades intermediárias têm sido habitualmente vistas como alternativas ao crescimento das megalópoles, porque podem contribuir para estruturas territoriais mais equilibradas; estabelecem relações mais diretas com seu entorno territorial, econômico e social; permitem uma maior participação da população no governo da cidade; e, sobretudo, porque podem oferecer melhor qualidade de vida para sua escala urbana. ⁵

Uma das variáveis habituais para a definição da cidade intermediária costuma ser o número de habitantes e, embora haja grandes diferenças em sua consideração, quase todas as definições costumam se iniciar em uma escala que abrange vinte mil habitantes. Algumas outras considerações por exclusão são: que não seja capital e que não faça parte de uma área metropolitana. São escassas as análises sobre as cidades intermediárias. ⁶ A maioria se concentra em estudos de caso e são poucas as aproximações que consideram seu papel na rede urbana nacional e em relação à difusão da inovação.

Entretanto, a aproximação mais conclusiva para sua definição está em que tenha um papel territorial claro. Um estudo sobre esse tipo de cidade estabeleceu que “as cidades médias articulam o território e funcionam como centros de referência para um território mais ou menos imediato”; “são centros servidores de bens e serviços mais ou menos especializados para a população do mesmo município e de outros municípios (assentamentos urbanos e rurais), mais ou menos próximos e sobre os quais exercem certa influência”; “são centros de interação social, econômica e cultural”; “são assentamen-



Antonio Quintana. Coleção do autor.

Catedral de Chillán.

5.

Ciudades intermedias y urbanización mundial = intermediate cities and world urbanisation = villes intermédiaires et urbanisation mondiale. Lleida: Ajuntament de Lleida, 1999, p. 34. Ver también: SANFELIU; SPOSITO (2009).

6.

BLITZER; CAPUTO; HARDOY (1983).

tos ligados a redes de infraestrutura que conectam redes locais, regionais e nacionais”; “são nós que articulam fluxos de referência”; “são centros que costumam acomodar níveis da administração pública e que têm menor competitividade econômica em comparação com a metrópole ou grande aglomeração urbana que tende a concentrar as funções superiores do sistema...”(UIA, 1996).

Nesse estudo, notava-se que algumas das características que poderiam assegurar uma dinâmica bem-sucedida e um bom posicionamento na rede urbana seriam, entre outras: o grau de coesão social, cooperação e vontade dos principais agentes sociais da cidade; a gestão institucional local-territorial do meio e de seus recursos; a capacidade para melhorar a qualidade física e ambiental da cidade e seu território e garantir níveis mínimos de habitabilidade a seus cidadãos; a vontade de levar adiante um projeto cidade; as estratégias de especialização competitiva e de complementaridade que estas desenvolvam; a capacidade criativa do meio e a capacidade de adoção de inovações; a capacidade local e territorial de criar identidade própria (UIA, 1996, p. 45).

As cidades intermediárias foram a base de difusão das inovações. MOSELEY (1977) desenvolveu particularmente esse tópico em um texto clássico no qual interpreta o valor que os centros de crescimento têm em relação à inovação. Assumiu a definição de Friedmann, que indicava que “a inovação é a introdução de ideias percebidas como novas em um sistema social dado” (MOSELEY, 1977, p. 79), o que também pode ser uma ideia emprestada ou copiada, que inclui a incorporação de conhecimentos práticos e técnicos e que ocupariam o lugar das formas mais tradicionais de fazer as coisas. A difusão da inovação, esclarece, “se refere unicamente à aceitação, ao longo do tempo, de alguma ideia específica ou prática” e que se realiza tanto no tempo como no espaço. MOSELEY cita um trabalho particularmente interessante “sobre a adoção, no Chile, de serviços contra incêndios, hospitais, purificadores, estações de rádio etc., no século passado e começo do século XX, que confirma uma relação significativa, embora débil, entre a data de adoção e o tamanho da cidade” (PEDERSEN, 1970). Segundo o autor, 70-85% das adoções ocorreram em pequenas cidades depois que uma grande cidade próxima a houvesse adotado, ou seja, agiu em alguma combinação dos efeitos hierárquicos e de vizinhança (MOSELEY, 1977, p. 82).

4. Cidades intermediárias e Arquitetura Moderna no Chile

No Chile, as cidades intermediárias tiveram participação chave na conformação urbana do país durante o século XX, propiciando um desenvolvimento que atualmente se pode chamar, por suas características, de sustentável. Além disso, desempenharam um papel fundamental na estrutura territorial, principalmente porque se converteram em alternativa ao crescimento expansivo das grandes cidades, particularmente na capital e em grandes portos.

As cidades ou áreas urbanas que concentraram maior população durante o século XX foram principalmente três: Santiago, Valparaíso-Viña del Mar e Concepción-Talcahuano. Em geral, tendeu-se a estabelecer o domínio de uma grande cidade sobre o resto do território, provocando uma hierarquização fortemente estruturada das funções urbanas. De modo semelhante, as antigas capitais provincianas e as sedes do poder regional concentraram funções e população em grande medida; portanto geraram, historicamente, alguma capacidade econômica para desenvolver um ambiente urbano em consonância com seu papel territorial.

A situação de predomínio das grandes cidades foi frequente na quase totalidade de campos, tanto nos do desenvolvimento quanto nos da cultura. De modo particular, a noção de predomínio se estendeu também à historiografia da arquitetura e do urbanismo e aos estudos sobre o patrimônio moderno. É comum se observar que as narrativas historiográficas identificam fortemente as condições da capital com as outras cidades do país. É certo que uma parte importante do debate profissional estava assentado em Santiago, sobretudo porque era ali que se situavam as duas escolas que formavam arquitetos até os anos 1950. 

As concepções da arquitetura moderna integraram ideias claras sobre um novo tipo de cidade que se estendia sobre o território. A recorrente interpretação do fenômeno urbano e a transformação positiva operada nas cidades tiveram por objeto de tratamento a cidade capital ou as cidades grandes, ofuscando a consideração da extensão do fenômeno a todo o país. Historicamente, as cidades intermediárias exerceram papel de concentração de população que não conseguiu, por comparação, influir no processo de hierarquização urbana polarizado



, p. 131.

Catedral de Chillán.

7.

As escolas de Arquitetura da Universidade do Chile e da Católica do Chile, em Santiago, foram criadas no final do século XIX; enquanto a da Universidade Católica de Valparaíso foi na década de 1930, gerando um impacto cultural que avançou até os anos 1950.

A Lei 4.563 e o Decreto Geral de Construções e Urbanismo n° 345, de 1931, reuniam a experiência do terremoto de Talca, obrigando a formular planos diretores para as cidades com mais de 8 mil pessoas em suas primeiras disposições e com mais de 20 mil em revisões posteriores.

em grandes cidades, porém desempenharam função relevante na estruturação territorial das diferentes áreas geográficas imediatas.

De modo frequente, é nos casos menos relevantes que se pode enxergar a relação entre a aspiração do futuro urbano e as possibilidades da arquitetura de lhe dar forma e de qualificá-lo harmonicamente. Ao menos assim verifica-se, em uma escala, o tamanho urbano quase similar e em momentos de significativos desafios para o futuro das cidades em cada situação. Os casos de Osorno nos anos 1930, Chillán na década de 1940 e Arica entre 1950 e 1960, são lucernas no trânsito temporal das ideias e da relação dialética entre arquitetura moderna e cidade. Nas três cidades, o planejamento urbano foi essencial no momento de formar o ambiente adequado para o desenvolvimento. Além disso, a relação entre projeto urbano e arquitetura foi realmente importante na formação do espaço cidadão e, por conseguinte, da qualidade de vida das cidades.

5. Cidade Moderna: Osorno, 1929

Osorno foi fundada em 1558, com o modelo da planta regular da cidade hispano-americana; abandonada, foi posteriormente repovoada em 1793 com traçado similar, mas com um deslocamento angular nas ruas, o que originou quarteirões em paralelogramos. Durante o século XIX, a cidade se tornou centro da atividade rural e pecuária da zona sul administrada por colonos e imigrantes europeus e, a partir do início do século XX, transformou-se em destino turístico nacional. Havia sido uma cidade formada por arquiteturas com algum caráter proveniente das diferentes coletividades, muitas delas em madeira; o aumento da atividade econômica a colocou na frente de um processo de renovação urbana, que adquiriu caracterís-

ticas inusitadas para o ambiente chileno da arquitetura e do urbanismo da época.

Em 1929, as autoridades municipais, de início fazendo eco às disposições nacionais para contar com projetos regulamentares nas grandes cidades, **B** encomendaram um dos primeiros projetos urbanos do país e, sem dúvida, o primeiro que consolidou uma imagem urbana francamente moderna.

O projeto, desenvolvido por Oscar Prager, orientava o desenvolvimento da planta urbana em relação às novas atividades econômicas, principalmente no tocante ao porto e à estrada de ferro, setorizando de forma clara as atividades econômicas e industriais, corrigindo os problemas do traçado e, sobretudo, configurando morfologicamente um centro urbano homogêneo e altamente qualificado por seu caráter (BARRÍA, 2014). Prager apresentou seu “Projeto de Transformação de Osorno” em junho de 1930, que, além da setorização em termos funcionais, caracterizava a forma urbana. As estratégias para isso eram três: o traçado de três diagonais, a configuração de locais específicos — como a praça central, o largo de San Francisco ou a Alameda Mackenna — e a homogeneidade da edificação por setores. Em todas elas, em maior ou menor medida, a arquitetura era fundamental. As diagonais eram projetadas com um sentido funcional inicial, mas também por suas qualidades representativas empregadas pelo urbanismo do século XIX; a conexão diagonal entre a estação da estrada de ferro e a praça principal era uma tática para valorizar o espaço urbano ante a afluência de turistas. As operações sobre locais particulares eram parte de uma estratégia de qualificação urbana, como as que a arte cívica vinha propondo naqueles anos. Nos três casos, as operações urbanas eram dominadas pela concepção arquitetônica. O projeto para a Alameda Mackenna, baseado em uma formalização paisagística do jardim central, a partir de um edifício do Centro Cultural ou Cívico, era “uma obra puramente arquitetônica” (PRAGER, 1930). O novo projeto para a praça estava traçado em relação a suas margens e orientava magistralmente a simetria entre os prédios.

Contudo, o mais significativo é a concepção da ligação entre arquitetura e forma urbana que o projeto viabilizava. Para as áreas residenciais, propunha edificação descontínua, enquanto que para as áreas comerciais, ou seja, o centro da cidade, sugeria agrupamento contínuo “adaptando-se melhor a um efeito arquitetônico” (PRAGER, 1930). As alturas deviam ser uni-



Fondo BVCH. Centro de Documentação. PUC Chile.

Conjunto habitacional Chinchorro, Arica.

“E a particularidade de contar com uma comunidade com origem na imigração alemã e uma série de arquitetos recém-formados fizeram com que a arquitetura moderna protagonizasse a realização do projeto.”

formes, sobretudo “para ter um conjunto arquitetônico mais harmonioso e homogêneo”, o que não “impediria a construção de arranha-céus... (que) cumprindo as novas especificações para construção, podem dar à cidade novos atrativos do ponto de vista arquitetônico” (PRAGER, 1930). Com efeito, as novas construções alcançaram novas alturas, ainda que sem contrastes. E a particularidade de contar com uma comunidade com origem na imigração alemã e uma série de arquitetos recém-formados fizeram com que a arquitetura moderna protagonizasse a realização do projeto.

Mas este também atribuiu outras características singulares à forma urbana, principalmente em relação à articulação de volumes nas esquinas e ao estabelecimento de um dispositivo adequado à situação climática — a marquise —, que se propôs de forma contínua e à mesma altura para cada quadra, de “execução rigorosamente horizontal” e de concreto armado, “com apoio exclusivo na parede da qual se originam” (PRAGER, 1930). Essa adequação havia surgido na consideração do projeto do hotel Burnier, de Carlos Buschmann (1930-1932), que

iniciou as construções que foram dando forma à cidade a partir do projeto. Um processo que foi seguido pelos edifícios do governo (1934), pela Sociedade Agrícola e Pecuária (1937), ambos também de Buschmann, no entorno da praça, assim como pelo Colégio Alemão de Freitag (1929-1935), ou pelas novas edificações da Rua Ramírez, além de outros construídos posteriormente (como os edifícios Hott e Plaza), que representam um dos conjuntos urbanos de maior importância patrimonial (TORRENT ET AL., 2013).

6. Desastre e oportunidade: urbanismo e arquitetura moderna da reconstrução de Chillán, 1939

A cidade de Chillán havia sido fundada em 1580, como parte da ocupação territorial espanhola no vale central do Chile. Desde suas origens esteve submetida a terremotos sucessivos — sendo o mais importante dessa série o de 1835, que destruiu a cidade. Depois disso, foi transferida e estabelecida definitivamente em 1836 — ou refundada pela quarta vez —, ocasião em que se utilizou uma planta feita pelo engenheiro Lozier que compreendia uma estrutura regular de doze quarteirões quadrados por lado, entre quatro avenidas perimetrais, com uma praça central e quatro em direção às extremidades.

A cidade se restabeleceu e prosperou durante quase todo o século XIX, transformando-se, no início do século XX, em uma das cidades intermediárias de maior importância na estrutura territorial do centro do país, atingindo inclusive cerca de 35 mil habitantes. Culminando com a construção definitiva das quatro avenidas previstas na planta de Lozier, em 1890, foi se configurando de forma contínua uma verdadeira fábrica urbana no Centro. Em sua maioria, eram edifícios feitos em alvenaria ou barro, mas que mostravam uma significativa diferença em relação ao modo de se construir em adobe do passado colonial, revestindo-se de uma arquitetura surgida dos manuais do estilo neoclássico.

Foram esses edifícios, de uma tecnologia pouco apta para um solo sem capacidade estrutural, os totalmente destruídos no terremoto de 24 de janeiro de 1939, que reduziu a cidade a escombros (TORRENT, 2013a). O desastre foi um dos mais importantes da história do país, com maior destruição e perda de vidas humanas, que alguns registros de época mostram próximo a 23 mil habitantes. Seu impacto foi tal que sensibilizou



Conjunto habitacional Lastarria, Arica.



©Coleção Arquivo Histórico Vicente Dagnino.

a estrutura institucional e suscitou um definitivo avanço na legislação urbana e sobre construções, que, embora se tivesse estabelecido havia quase uma década, tomou forma definitiva apenas em 1939.

A partir do terremoto de Chillán, se propôs também uma nova concepção do planejamento em nível nacional, e foram criadas duas instituições que seriam essenciais para a reconstrução e o desenvolvimento econômico e urbano posteriores: a Corporação de Fomento da Produção (CORFO) e a Corporação de Reconstrução e Auxílio (CRA). A CORFO assumiu o desenvolvimento do país, inicialmente com a substituição de importações, e desempenhou papel fundamental na realização das diferentes condições econômicas na estrutura territorial. A CRA, por outro lado, foi a encarregada direta da recuperação das cidades e, nesse contexto, ficou com as atribuições de, entre outras, formular um plano de reconstrução da área devastada; determinar quais aldeias e cidades seriam reconstruídas; desenvolver os projetos reguladores, fossem totais ou parciais; conceder empréstimos hipotecários às vítimas; aprovar as construções de obras fiscais; ditar as normas para as obras que se realizassem na área; além de um encargo que particularmente causaria polêmica: expropriar, comprar, vender ou permutar propriedades para cumprir os projetos, incluindo ruas, praças e bens de uso público (MUÑOZ MALUSCHKA, 1940).

A cidade havia sido destruída principalmente pela qualidade de seu solo, mas também pelas tecnologias utilizadas até aquele momento para a sua construção. O aniquilamento foi quase total, e representou a ocasião para a realização de uma nova planta da cidade: uma oportunidade que quem defendia a transformação moderna do mundo urbano não deixaria de aproveitar. Por um lado, o processo de modernização já tinha, no Chile, um curso traçado a partir dos anos 1930; por outro, o fenômeno da urbanização crescente e os ideais e representações da cidade moderna estavam já plenamente instalados, propiciando uma reconstrução material diferente da que tivera lugar em terremotos anteriores. Entretanto, e principalmente, o instrumental para pensar e administrar o desenvolvimento urbano, assim como o correspondente para regular sua construção, já tinham uma década de elaboração e poderiam ser postos em prática, ou melhorar, como efetivamente ocorreu. As normas de construção, que haviam surgido a partir do terremoto de Talca, já estavam em plena vigência. As correspondentes ao planejamento urbano, apesar de vigentes, ain-



Guía Turística, Chile 1967, p.06.

Casino de Arica.

da eram sistematicamente solicitadas pelas autoridades, que insistiam na realização dos projetos reguladores das cidades com mais de vinte mil habitantes.

Com efeito, a necessidade da reconstrução foi conveniente ao estabelecimento dos projetos em torno dos quais havia uma controvérsia generalizada, que questionava alguns dos conteúdos e as orientações do planejamento urbano, como a postulação da figura de Le Corbusier para a realização dos projetos urbanos para Chillán e Concepción. O fato levantou polêmica (BANNEN; PÉREZ; VÁSQUEZ, 2009) e dividiu os arquitetos e urbanistas locais, que discordavam não só quanto à figura e ao pensamento utópico, mas também, e principalmente, quanto às questões programáticas fundamentais do urbanismo moderno, como a propriedade do solo ou as condições de setorização. O urbanismo instituído sobre as noções mais tradicionais enfrentava uma nova forma de conceber o projeto da cidade.

O momento era vantajoso para que os impulsores do urbanismo moderno no país alcançassem destaque. O projeto de reconstrução da cidade de Waldo Parragués (1939) negava a possibilidade de manter seu traçado; reproduzia, em parte, algumas das ideias da Ville Radieuse (TORRENT, 2013b), que propunha um sistema circulatório para automóveis, um centro administrativo hierárquico, em uma cidade setorizada, com gabarito de dois andares de altura, com habitações idênticas rodeadas de verde e com predomínio de um sistema de organização urbano-arquitetônico igualitário para a população.

A reconstrução de Chillán se baseou em critérios bem mais tradicionais que os aspirados. O projeto urbano estava abandonando, gradualmente, toda a característica inovadora em termos de design ou forma. Em um primeiro momento, o projeto desenvolvido por Muñoz Maluschka na Seção Urbanismo da Direção Geral de Obras Públicas, embora mantivesse o esquema tradicional da cidade de doze por doze quarteirões, previa

“ Em sua maioria eram edifícios feitos em alvenaria ou de barro, mas que mostravam uma significativa diferença em relação à fábrica de adobe do passado colonial, revestindo-se de uma arquitetura surgida dos manuais da arquitetura neoclássica. ”

uma transformação na planta (LA DISCUSIÓN, 1939a). Mantinha os quarteirões regulares em oito por oito, com a transformação das ruas que uniam as quatro praças intermediárias em avenidas com a retirada da edificação; incorporava a extensão de uma das ruas centrais para convertê-la em avenida de três pistas — o que foi realizado em parte —, de modo a reunir em um eixo a estação de trens (com um entorno monumental), a praça principal e um dos acessos à cidade. Propunha, também, a inclusão de três diagonais menores e áreas verdes que cercavam cursos de água e canais pré-existentes. O fato mais notável na relação entre arquitetura e cidade talvez tenha sido um sistema monumental que integrava a praça principal a um parque linear de quinhentos metros que contava com uma avenida traçada em meio aos quarteirões e na qual se erguiam edifícios públicos.

O projeto foi perdendo sua força frente aos embates dos proprietários das terras, que promoveram uma campanha contrária, chegando a divulgar informações falsas sobre as expropriações. As propostas foram se reduzindo aos poucos e, finalmente, terminaram em uma série de medidas razoáveis, que consolidavam a estrutura urbana anterior, com a incorporação de algumas das propostas ao nível viário. Em síntese, e no que compete às relações entre arquitetura e urbanismo, o projeto definiu principalmente o “Bairro Administrativo” ao redor da praça, o centro comercial da cidade em torno do mercado e sobre a avenida, uma área industrial ao sul, e propôs uma série de pomares (áreas de produção agrícola) familiares na periferia. As edificações do bairro administrativo seriam recuadas, com gabarito de três ou quatro andares e principalmente de agrupamento contínuo, mantendo-se os jardins frontais; na área comercial, seriam de dois ou três pavimentos; e na área residencial, com o mesmo gabarito, porém dispersas,

com possibilidade de dispor-se de imóveis de acordo com as condições financeiras dos proprietários.

Confrontado pela deterioração de suas ideias diante das posições contra o projeto, foi o próprio Luis Muñoz Maluschka que afirmou, no contexto de uma exposição do projeto às autoridades regionais e municipais, que:

(...) não nos atrevemos a tentar outras mudanças que seriam de enorme importância e transcendência, porque vimos que se trata de fazer predominar o interesse criado antes que as conveniências gerais. Isso é lamentável do ponto de vista da modernização de Chillán. Estamos aqui em um ambiente hostil às inovações que o planejamento moderno exige (LA DISCUSIÓN, 1939b).

Uma enorme confissão do abandono das expectativas do planejamento urbano e, particularmente importante, quando se entende que a posição do próprio Muñoz era moderada em comparação às possibilidades que o urbanwismo já possuía contemporaneamente.

O projeto, em suma, registrou algumas das grandes ações que poderiam se desenvolver em um vasto contexto, sobretudo aquelas que se realizariam com os recursos do poder central, que foram, diretamente, para a arquitetura pública ou, indiretamente, às obras privadas por meio de empréstimos imobiliários. O plano tomou forma definitiva em uma dialética da afirmação da forma urbana contínua para o centro e a dispersão de residência no resto do tecido urbano.

A operação central foi destinada a formar o centro, principalmente o Bairro Administrativo. O prédio dos Serviços Públicos e Intendência, de Benavente e Morales (1940), compôs um dos lados da praça, ocupando um quarteirão completo, com uma planta simétrica que libera espaço interior e deixa um grande pórtico com pilares livres, estabelecendo continuidade ao vazio, provavelmente um resquício de sua participação no sistema monumental que as versões anteriores do projeto propunham. Também em frente à praça, a Prefeitura, o Teatro Municipal e o Liceu Técnico de Müller e Cooper (1940) formaram uma peça unitária de escala e composição notáveis. Do outro lado ficava a Catedral, projetada por Hernán Larraín (1939-50), que completava o conjunto patrimonial. No mesmo contexto se projetaram também algumas obras, como a Estação de Trem de Chillán, de G. Bustos, do Departamento de Arquitetu-

ra F.F.C.C (1940). Em torno da área do Mercado se consolidou uma forte imagem urbana de continuidade, caracterizada por sua arquitetura moderna.

A arquitetura residencial — em grande parte produto da concessão de empréstimos — configurou um ambiente urbano de exceção, tanto nas áreas em que assumiu continuidade formal como naquelas em que as obras apareceram unitariamente ou casadas (CERDA, 1990). Em geral, a continuidade está evidenciada pela repetição de alguns elementos da arquitetura, principalmente as articulações entre os planos, as curvas e as janelas contínuas, com algumas características próprias da arquitetura moderna.

O desafio da reconstrução de Chillán marcou particularmente a relação entre as concepções urbanas e a produção da arquitetura moderna. Embora as alternativas do planejamento pretendessem estabelecer um novo modo de conceber a cidade, o domínio da constituição formal tradicional fez com que a concentração patrimonial de arquitetura moderna assumisse traços de particularidade e exceção.

7. Arquitetura, região e transformação substancial: Arica, 1959

Arica foi fundada em 1536 sobre a costa e declarada cidade em 1570. Contava com uma estrutura urbana baseada em um tabuleiro de jogo de damas, e adaptada à topografia de um solo com terraços e ondulações que fazem com que as ruas sejam inclinadas em direção ao mar. Tinha sido parte do Peru até a Guerra do Pacífico. Em território chileno desde 1883, teve um crescimento paulatino, provocado pela condição de fronteira com sua vizinha Tacna. Desde 1929 definitivamente incorporada ao país, sofreu com terremotos, ressacas e ciclones, que transformaram seu aspecto físico.

Vários autores consideram que tanto a cidade quanto sua região sofreram durante décadas o abandono da administração (ARRAU, 1953). Entretanto, no começo dos anos 1950, iniciou-se uma mudança substancial. O Estado promoveu o desenvolvimento regional por meio do incentivo à atividade econômica, estabelecendo o Porto Livre em 1953, o que durou até 1962. Desde o momento de sua declaração como porto livre e concedidas as isenções, a situação de letargia mudou substancialmente e desencadeou-se uma atividade urbana inusi-

tada, levando a uma importante migração que provocou um inicial crescimento desmedido e desorganizado da cidade pela cessão de terras. Alguns esforços imediatamente posteriores, como uma proposta de projeto, permitiram que a situação fosse controlada. O Plano Regulador de 1954, que havia sido realizado por Jorge Poblete Grez, estabeleceu uma estrutura viária básica e uma setorização, atendendo principalmente às atividades do porto.

Em 1958 foi criado um órgão de características particulares, próprio do planejamento desenvolvimentista, a Junta de Progresso de Arica, que teve por objeto manter na região os recursos econômicos gerados pelo porto livre. A Junta promoveu o desenvolvimento da cidade e da região de um modo inusitado; a população assentada na cidade rapidamente se multiplicou por três e a atividade econômica teve um aumento proporcional, o que alterou profundamente as demandas por habitações e materiais, e suscitou a necessidade de planejamento urbano (BALCARCE, 2008).

No projeto desenvolvido em 1960, a disponibilidade de terras para a extensão e a viabilidade foram fundamentais para a formulação de uma estratégia que estendeu o limite urbano. Mas também orientou a ação da autoridade municipal e levou à realização de dois planos diretores, um para o “ajuste do novo porto marítimo à cidade e toda a zona costeira ao pé do histórico morro” (GONZÁLEZ MONTECINOS, 1960) e outro para o Bairro Cívico que, assentado sobre quarteirões na maior parte vazios, se propunha a renovar o setor e a orientar o crescimento em direção ao norte, com a concentração de prédios públicos. A realização da IV Convenção do Colégio de Arquitetos do Chile, em 1967, foi um claro reconhecimento da importância que a cidade possuía no contexto profissional. Àquela

“ Com efeito, a necessidade da reconstrução foi conveniente ao estabelecimento dos projetos, em torno dos quais havia uma controvérsia generalizada, que questionou alguns dos conteúdos e orientações do planejamento urbano. ”

época já se havia desenvolvido um amplo conjunto de obras de grande valor. Posteriormente, o estudo de pré-investimento desenvolvido por Emilio Duhart, em 1969, consolidou a relação entre cidade e região e reafirmou as características do projeto (DUHART; SUÁREZ, 1968).

A atividade da Junta consolidou um “poder que mantém os cidadãos plenos de imagens de edifícios e construções necessárias para o desenvolvimento da vida ariquenha” (GONZÁLEZ MONTECINOS, 1960). A Junta desenvolveu de maneira intensiva a construção de edifícios que mudaram a imagem urbana rapidamente:

(...) a incipiente materialização desta multidão de sonhos de renovação de edifícios pode ser apreciada antes ainda de se pisar em terra firme, quando se viaja de avião, pois do ar, sobre os tetos cinzas e planos da antiga construção, se erguem diversos edifícios novos, de cores chamativas e diferentes formas (GONZÁLEZ MONTECINOS, 1960).

A arquitetura moderna foi a protagonista da transformação urbana (ALTIKES, 2012), tanto pela significação da novidade que veiculava como pelas capacidades que podiam. A planta livre, a forma aberta, a relação entre interior e exterior, a porosidade e também a experimentação construtiva e maiores graus de liberdade na configuração estrutural foram estratégias chave do projeto e que aproximaram arquitetura e cidade “numa eterna primavera”.

Desde 1953, principalmente de 1958 até 1975-1978 aproximadamente, foram desenvolvidos os projetos mais emblemáticos marcados por sua qualidade arquitetônica (TORRENT ET AL., 2013). Tanto a População Chinchorro (1955-1956), como o Conjunto Habitacional Estádio (1957), de Bresciani Valdés

Castillo e Huidobro, marcaram as apostas iniciais em torno da habitação com uma aproximação formal e urbana de grande qualidade, que seria continuada na População Lastarria de Saint Jean, Moraga e Vallejo (1961-1963). Também da equipe Bresciani Valdés Castillo e Huidobro, o estádio para o Mundial (1957-1962) é uma magnífica exploração estrutural e funcional, assim como o Cassino de Jogos (1961-1965), inicialmente um Centro Cultural, foi uma exploração formal avançada para a arquitetura chilena. No mesmo âmbito urbano, a sede da Universidade do Chile, de Mauricio Despouy (1966), pesquisou as relações climáticas do brise soleil e a configuração do edifício com alta densidade e baixa estatura.

Outras pesquisas aconteceram em obras, como a sede da Universidade Católica do Norte, de Garretón e Calvo (1969), e o Balneário La Lisera, de Gastón Saint Jean (1960-1961), com uma aproximação paisagística de vanguarda que se verifica também em algumas obras posteriores, como a Piscina Olímpica, de Berthelon, Meza, Román (1971-1974). Em resumo, a Junta abrangeu a associação total da arquitetura moderna ao desenvolvimento da cidade, portanto seu legado foi um conjunto patrimonial de excelência, que atua na dimensão urbana por meio de pontos estratégicos que dão caráter à imagem urbana e criam a identidade da cidade.

Durante cerca de duas décadas Arica mudou radicalmente e se consolidou como cidade intermediária. Nesse caso, a vontade de levar adiante um projeto-cidade havia tomado forma institucional e alcançaria um desenvolvimento fortalecido que durou até a troca da política econômica do país, no início dos anos 1980. O trabalho da Junta de Progresso pode ser registrado como um caso chave no desenvolvimento do instrumental do planejamento moderno.

8. Arquitetura e cidade: uma nova tradição

Em Osorno, a relação entre projeto urbano e arquitetura moderna chegou ao seu ponto máximo muito cedo. Em uma ordenação inicial dominada pelas ideias urbanas da arte cívica, a relação direta propiciada com a arquitetura moderna causou uma das formações patrimoniais mais marcantes.

Em Chillán firmou-se a forma mais pragmática do urbanismo local; os escopos do projeto urbano foram, paulatina-

“Uma enorme confissão do abandono das expectativas do planejamento urbano e particularmente importante se, entende-se que a posição do próprio Muñoz era moderada, em comparação com as possibilidades que o urbanismo já possuía contemporaneamente.”

mente, revisados em comparação às condições e possibilidades impostas pela realidade da gestão. Apesar disso, a determinação de uma administração pública forte e organizada impulsionou a configuração de um ambiente urbano de condições modernas, dominado por um conjunto de arquiteturas públicas no Centro e com uma dispersão de arquiteturas residenciais de excelente qualidade, fazendo com que quase toda a cidade assumisse o patrimônio moderno.

Em Arica, as formas do planejamento urbano se relacionaram com a dimensão regional e com a gestão de um organismo descentralizado, e resultaram em uma

forma urbana protagonizada pelas arquiteturas modernas e uma cultura firmada em torno do futuro da cidade.

As três cidades possuem um patrimônio moderno de excelência, surgido a partir da relação entre planejamento urbano e definição edilícia que, na atualidade, parece estar ausente da concepção urbana dos agentes públicos, dos operadores privados e dos profissionais que exercem ambas as funções. Uma dialética entre arquitetura e cidade, como a que gerou esses conjuntos patrimoniais modernos, e que se confirma na tradição cultural de ambas as disciplinas no país seria, sem dúvida, bem-vinda novamente.



Piscina de Arica.

© Coleção Arquivo Histórico Vicente Dagnino.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALTIKES, P. La junta de Adelanto de Arica. Ciudad y proyectos, 1958-1976. In: MUÑOZ, M. D.; ATRIA, M.; PÉREZ, L.; TORRENT, H. (Ed.). *Trayectorias de la ciudad moderna*. Docomomo Chile, Universidad de Concepción; Dirección de Extensión; División Publicaciones; Concepción: Chile, 2012. p. 95-99
- ARRAU, E. Conozcamos Chile. Arica. *Boletín del Colegio de Arquitectos*, v. 25, p. 17-21, ago. 1953.
- BALCARCE V., Esteban. *Proceso de modernización del espacio urbano en Arica-Chile durante el período del puerto libre y la junta de adelanto, (1953-1976)*. Tese de Doutorado; Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 2008.
- BANNEN, P.; PÉREZ, F., VÁSQUEZ, C. Alternativas del frustrado viaje de Le Corbusier a Chile en 1939. In: TORRENT, H.; FERRADA, J. (Ed.). *Patrimonio moderno y ciudad: Actas 3er Seminario Nacional Docomomo Chile*. Valparaíso, Chile: Docomomo Chile – Pontificia Universidad Católica de Valparaíso; 2009.
- ARRÍA, Tirza. Preexistencias y transformaciones de la ciudad: El Hotel Burnier y el Plan de Osorno en la década del treinta. Tese de Doutorado; Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 2014.
- BLITZER, S.; CAPUTO, M. G.; HARDOY, J. E. Satterthwaite, D. *Las ciudades intermedias y pequeñas en América Latina: Una bibliografía comentada*. Buenos Aires: Ediciones CEUR, 1983.
- CERDA, A. *El surgimiento de la arquitectura moderna en Chillán, después del terremoto de 1939*. Chillán, Chile: Universidad del Bío Bío, 1990.
- DUHART, E.; SUAREZ, H.; *Estudio pre-inversional: Arica*. Chile: Ministerio de la Vivienda y Urbanismo: Santiago, Chile. 1968.
- GONZÁLEZ MONTECINOS, V. Arica, la ciudad naciente. *Boletín del Colegio de Arquitectos*, v. 46, n. 25-27, 1960.
- LA DISCUSIÓN. Dice el Alcalde: Anheló ver a Chillán convertida en una ciudad moderna y viril, *La Discusión, Chillán*, 20 ago. 1939a.
- ____. Plan Regulador de Chillán fue estudiado ayer por el Consejo Provincial de Reconstrucción. *La Discusión, Chillán*, 18 maio 1939b.
- MOSELEY, Malcolm J. Centros de crecimiento en la planificación espacial. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1977.
- MUÑOZ MALUSCHKA, L. Corporación de Reconstrucción y Auxilio Ley 6334, *Urbanismo y Arquitectura*, v. 2, n. 7, p. 55-56, abr. 1940.
- PARRAGUES, W. *Estudio de reconstrucción de la ciudad de Chillán. Suplemento Dominical La Hora*, 26 mar. 1939.
- PEDERSEN, P. O. Innovation diffusion in a national urban system. The case of Chile. *Geographical Analysis*, v. 2, p. 203-254. 1970
- PRAGER, O. Plan de transformación de Osorno. In: _____. *Municipalidad de Osorno*. Actas Municipales, libro 12, 1930.
- RUIZ-TAGLE, Carlos Hurtado. Concentración de población y desarrollo económico – El caso chileno. Santiago: Instituto de Economía, Universidad de Chile, 1966.
- SANFELIU, Carmen Bellet; SPOSITO, Maria Encarnação (Ed.). Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado. Lleida: Eds. de la Universitat de Lleida, 2009.
- TORRENT, H. Patrimonio moderno y ciudad. *Patrimonio Moderno y Ciudad, Tercer Seminario Docomomo. Chile*, Valparaíso, 2009.
- ____. Otras trayectorias de la ciudad moderna: La arquitectura de la gran ciudad. In: MUÑOZ, M. D.; ATRIA, M.; PÉREZ, L.; TORRENT, H. (Ed.). *Trayectorias de la ciudad moderna*. Docomomo, Chile. Universidad de Concepción; Dirección de Extensión; División Publicaciones; Concepción Chile, 2012. p. 47–51.
- ____ et al. *Patrimonio moderno chileno, valoración y preservación*. Informe Final. Proyecto Fondart n. 32856, Chile. 2013.
- ____. Ciudades de barro: Experiencia urbana y cultura material en la arquitectura chilena del siglo XX. In: COMAS, Carlos Eduardo; CABRAL, Claudia Costa; CATTANI, Airton. *Pedra, barro e metal: norma e licença na arquitetura moderna do cone sul americano. 1930-1970*. Porto Alegre, Brasil: PROPAR/UFRGS; 2013a.
- ____. Ciudades en papel: Teorías arquitectónicas y urbanas en Chile 1930-1940. *Revistas, Arquitectura y Ciudad: Representaciones en la Cultura Moderna*, Pamplona, España, T6 Ediciones, p. 127-155, 2013b.
- ZIG-ZAG. Urbanismo en Osorno, *Revista Zig-Zag*, n. 1601, nov. 1935.



Edifício Serviços Públicos de Arica.



©Colección Archivo Histórico Vicente Dagnino.

SÃO PAULO:

novas formas de vizinhança



MARCELO CARNEVALE
Universidade de São Paulo
Contato: mcarnev69@gmail.com



Imagens cedidas pelo autor.



Imagem cedida pelo autor

Espera.

Coisas acontecem simultaneamente, numa intensidade inimaginável na cidade de São Paulo. Algumas barulhentas, explícitas, retratam a condição de megalópole. Outras sutis e imperceptíveis aos olhos dos que estão condicionados à dinâmica que alterna excesso de trabalho e recolhimento egoísta. Mas, entre o ambiente dos integrados e o mundo dos segregados, existem paralelismos e alguns encontros surpreendentes.

Enquanto uma família da classe média estabelecida na capital cumpre uma rotina padrão, tal qual: casa, crianças na escola, trabalho, retorno da escola, casa, no mesmo período dessa jornada de 24 horas, segundo dados publicados pelo jornal O Estado de São Paulo, em 30 de agosto de 2016, 192 pessoas chegam na cidade em busca de oportunidades.

A variedade dos perfis dos recém-aportados abarca uma gama que inclui do executivo transferido pela lógica do capitalismo global (que, rapidamente, vai inserir-se no consumo de serviços como educação, lazer e saúde) ao migrante que pede auxílio à Fundação Cáritas, organismo da Confederação Nacional dos Bispos do Brasil. Esses chegam sem nenhum tipo de garantia de permanência e, talvez, nem consigam se estabelecer.

Variedade de vivências no desafio da escala que se impõe a todos. Afinal, falamos da capital mais populosa do país que ultrapassou os 12 milhões de habitantes, conforme estimativa divulgada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2016.

Questões relacionadas ao direito da infância e da juventude, à mobilidade urbana e ao descarte dos resíduos sólidos, também fazem parte das dificuldades gerais de ocupação do espaço público, sem exceção.

Situações recorrentes como as enchentes de verão, por exemplo, podem atingir subitamente as casas dos moradores do Jardim Romano, zona leste da cidade, ou serem lembradas pelas placas que alertam motoristas sobre os alagamentos recorrentes, como os do bairro da Pompéia na zona oeste.

São partes de um mesmo território e sofrem com a urbanização que, historicamente, escondeu os rios sob o asfalto. Na hora da tempestade, alaga a zona leste pobre e a zona oeste rica.

Se imaginarmos um temporal caindo sobre essa vizinhança com 12 milhões de pessoas na urbe, entre desabrigados e protegidos da intempérie, a situação pode variar muito: encontramos as barracas disponibilizadas para os moradores de rua, passando pelas marquises de antigos prédios do centro, chegando aos condomínios residenciais ou empresariais – nos quais o isolamento parece deixar a chuva mais difusa, delicada e distante. Nesses últimos, a água quase nunca molha alguém.

Entretanto, as enxurradas sempre alteram os fluxos dos rios canalizados e promovem um tipo de conexão. Todos são afetados de algum jeito.

As redes sociais, como outro tipo de fluido, assemelham-se na transposição de barreiras e permitem, por exemplo, que o coletivo de teatro do Jardim Romano amplie a divulgação do espetáculo *A Cidade dos Rios Invisíveis* para muito além da rede local.

A internet possibilita uma aproximação desse teatro da periferia com o sujeito que se submete ao mais forte esquema de vigilância, numa área nobre da cidade. A partir do convite compartilhado, ele toma ciência do trabalho na comunidade e decide conferir pessoalmente ou não.

Tipo de intercâmbio que estreitou as distâncias e criou articulações inimagináveis, como o turismo ecológico na área de proteção ambiental (APA) Bororé-Colônia, arquipélago no extremo sul do município, distante 25 km do centro. Reúne a diversidade da Mata Atlântica e uma quantidade de rios e mananciais que contribuem para a formação das represas Billings e Guarapiranga, sendo a primeira responsável pelo abastecimento de 30% da população da região metropolitana de São Paulo.

Outro exemplo foi o lançamento da cartografia afetiva do Quadrilátero do Pecado, mapeamento de todos os moradores do entorno da sede do Teatro do Pessoal do Faroeste, no bairro da Luz, área conhecida também como a Boca do Lixo: entre as avenidas Mauá, Ipiranga, São João e Duque de Caxias. Região central da cidade marcada pela presença de grupos marginalizados durante todo o século XX, com lavas de ocupação que incluíram a presença de pretos, estivadores, prostitutas e, posteriormente, reduto do cinema independente brasileiro nos anos 1960 e 1970.

“ A internet possibilita uma aproximação desse teatro da periferia com o sujeito que se submete ao mais forte esquema de vigilância, numa área nobre da cidade. ”

Ecoturismo, teatro, bazares, música... São várias as conexões que permitem o entendimento e o reconhecimento de um novo padrão espacial (virtual ou real) como lugar.

“Em realidade, não há apenas novos objetos, novos padrões, mas igualmente, novas formas de ação. Como um lugar se define como um ponto onde se reúnem feixes de relações, o novo.”

(SANTOS, 2006, p. 62).

Repensar a noção de vizinhança inclui abolir fronteiras físicas para lidar com múltiplas narrativas. Se avizinhar pode representar esse tipo de deslocamento improvável (do morador do condomínio rumo ao espetáculo na periferia), mas, sobretudo, através desse novo fluxo que mistura o presencial com o virtual revelar camadas históricas, paralelismos, encontros e compartilhamento dos mais variados enredos da arena paulistana.

Dos coletivos de periferia aos grupos ligados às questões ambientais, passando pelos que se engajam como representantes da sociedade civil no planejamento urbano, a possibilidade da soma dos saberes formais e populares traz à tona o resgate do valor comunitário e novas formas de solidariedade.

Essas comunidades se apoiam também em tradições e hábitos populares (especialmente de origem real) que resistiram ao processo de urbanização e modernização, mas elas não são uma simples reprodução de relações sociais pré-modernas. Como observa muito pertinentemente Harvey Cox, essas comunidades contêm aspectos de escolha individual tipicamente modernos, o que produz novas formas de solidariedade que nada têm a ver com as estruturas arcaicas tribais ou vilarejos. Por esse aspecto moderno, podemos considerá-los agrupamentos voluntários modernos, no sentido que Jean Séguy dá a esse conceito, quer dizer, agrupamentos dos quais os membros participam por livre e espontânea vontade e que visam (implicitamente) mudar – de maneira ao menos optativamente radical – os sistemas globais existentes (LÖWY, 2015, p. 218).

Ao pensarmos em escolhas individuais como possibilidade de novos feixes de relações no espaço urbano, exercitamos uma aproximação intuitiva, acidental. O novo não se estabelece como novo em nenhum endereço, mas aparece/desaparece no caminho de quem está disposto a reinventar a cidade, o bairro, o pedaço e a se repensar como sujeito coletivo.

Dois situações na Vila Madalena, zona oeste da cidade, colaboram para experimentar esse fluxo ora visível, ora invisível: recentemente, a artista plástica Regina Parra expôs na galeria Millan, sob curadoria do pesquisador da Fundação Nabuco, no Recife, Moacir dos Anjos.

O conjunto dos trabalhos atraiu pela provocação explicitada na pergunta que nomeou a exposição: *Por que tremes, mulher?* Verso de poema de Castro Alves que descreve o temor de uma mulher escravizada de que lhe roubem o filho ainda pequeno para ser vendido.

“ Repensar a noção de vizinhança inclui abolir fronteiras físicas para lidar com múltiplas narrativas. ”

Seu Vital, Seu Zé.





Imagens cedidas pelo autor

Na mesma região, composta por ladeiras numa topografia ondulada, outra cena: poucos pedestres se aventuram nas escadarias que cortam a parte alta da Vila Madalena ao cair da tarde.

Diariamente, esse caminho ganha um comércio matutino de ambulantes para alimentar os trabalhadores que prestam serviços no bairro. A oferta de café da manhã inclui: barracas de tapioca, bolos caseiros, pão com manteiga, café na garrafa térmica e um tanto de conversa.

No final do dia, o retorno pelo mesmo trajeto é muito diferente. Não conta com o comércio efêmero e se dá de maneira dispersa na hora do lusco-fusco. O esvaziamento da via provoca uma tensão entre as mulheres que necessitam fazer esse percurso. Elas têm medo de assaltos nas escadarias que levam à estação do metrô.

Nas duas situações, nenhum desses atores mora no bairro: ambulantes, diaristas, artista plástica e curador. Eles transitam na mesma área de maneiras diferentes e compõem o retrato dessa vizinhança improvável que ocupa e revela como se vive, o que se fala, o que não está posto.

Os que frequentam a Millan são chancelados pela identidade cultural projetada da Vila Madalena como bairro da boêmia, dos artistas e intelectuais. Estilo de vida que já sofreu mudanças consistentes com a chegada de novos moradores de alto padrão financeiro e que impuseram outra perspectiva: comércio de luxo, muitos carros e serviços de manobristas para estacionar.

Os que optam pelas escadas que levam ao metrô promovem outro tipo de ocupação, passam despercebidos pelas calçadas, geralmente prestam serviços domésticos, trabalham nos balcões de atendimento ou nas portarias de condomínio. Também são estudantes, jovens profissionais e os que escolheram a interação direta com o espaço público.

“ Ao pensarmos em escolhas individuais como possibilidade de novos feixes de relações no espaço urbano, exercitamos uma aproximação intuitiva, acidental.”

“ São feixes de relações, lampejos que alumiam zonas obscuras que obedecem dinâmica similar à que promove o diálogo entre o real e o virtual.”

A inquietação de Regina nos devolve a possibilidade de repensar esse tão perto, tão longe das distâncias sociais e o que isso implica naquele lugar.

Um trabalho artístico que reverbera a condição dessas mulheres que se expõem na circulação pelas calçadas e, também, das que frequentam a Millan.

Ambas estão unidas pelo sentimento que transcende o status social e que se conecta sem distinção de classe.

“(..) é mais ambiente que ressoa incômodos difusos do que coleção de coisas de significados precisos. Considerando isoladamente cada um dos trabalhos expostos, não fica, logo evidente o que moveu para elaborá-los como conjunto. Desde o título interrogativo da mostra – Por que tremes, mulher? – há uma deliberada aposta na imprecisão do que é comunicado, como se apenas através da opacidade da linguagem empregada fosse possível falar claro. É somente quando se passa de um a outro deles que uma teia de sentidos vai sendo tramada em ricochete entre pinturas, desenhos, vídeos, texto e áudio” (ANJOS, texto de abertura da exposição, 2016).

Podemos incluir as escadarias do bairro no conjunto tramado em ricochete descrito pelo curador. Essas vias escapam ao espaço da galeria e, tal qual os rios soterrados por ruas e construções, transbordam uma invisibilidade insistente. O estranhamento aqui passa a ser o afeto comum a essas mulheres, independentemente de integradas ou não ao *mainstream*.

Tanto as diaristas que servem à classe média, como as estudantes, as balconistas e as frequentadoras das galerias de arte, experimentam algum tipo de situação que as oprimem como gênero.

São feixes de relações, lampejos que alumiam zonas obscuras que obedecem dinâmica similar à que promove o diálogo entre o real e o virtual.

Mesmo que a galeria não leve o conjunto dos trabalhos de Regina para a escadaria da Vila Madalena, de alguma forma, a aproximação já se deu na provocação proposta pela artista. Entre o desejo de expor o medo como reflexão e a necessidade de enfrentá-lo na volta para casa, essas mulheres se avizinham sob o céu de São Paulo.



Caretas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANJOS, Moacir. *Por que tremes, Mulher?* Disponível em: www.reginaparra.com.br. Acesso em: 2016.

LOWY, Michael. *Revolta e melancolia: o romantismo na contracorrente da modernidade* / Michael Lowy, Robert Sayre. São Paulo: Boitempo, 2015.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

GUERRA DOS LUGARES: a colonização da terra e da moradia na era das finanças.¹

MICHEL MASSON
PPGARq PUC-Rio
Contato: mnlmasson@gmail.com

Professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, arquiteta e urbanista especializada em política habitacional, planejamento e gestão da terra urbana, Raquel Rolnik foi Diretora de Planejamento da Cidade de São Paulo (1989-1992), Coordenadora de Urbanismo do Instituto Pólis (1997-2002), Secretária Nacional de Programas Urbanos do Ministério das Cidades (2003-2007) e, mais recentemente, Relatora Especial do Conselho de Direitos Humanos da ONU para o Direito à Moradia Adequada por dois mandatos (2008-2011, 2011-2014). Resultado dessa última experiência, que lhe rendeu um ponto de vista privilegiado, *Guerra dos Lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças* delinea um panorama amplo e profundo do problema da moradia em escala global a partir da pesquisa de casos ocorridos em diferentes contextos sociopolíticos, em países tanto desenvolvidos quanto subdesenvolvidos. Tendo isso em vista, a autora constrói uma narrativa que articula relatórios produzidos por ela e apresentados ao Conselho de Direitos Humanos (CDH) da ONU, referências teóricas, dados técnicos, bem como relatos pessoais, ora dela mesma, ora de pessoas ao redor do mundo. Bem-sucedida, a estratégia de lançar mão de tais testemunhos não apenas oxigena e torna o debate mais plural, mas também o enriquece ao aproximar o leitor da realidade empírica.

Com texto direto e bem dosado em seu entrelaçamento de fontes, em linhas gerais, o livro procura demonstrar o impacto do complexo imobiliário-financeiro sobre as políticas habitacionais e, por extensão, sobre as economias políticas da urbanização, assumindo, para tanto, os vínculos que passam a ser

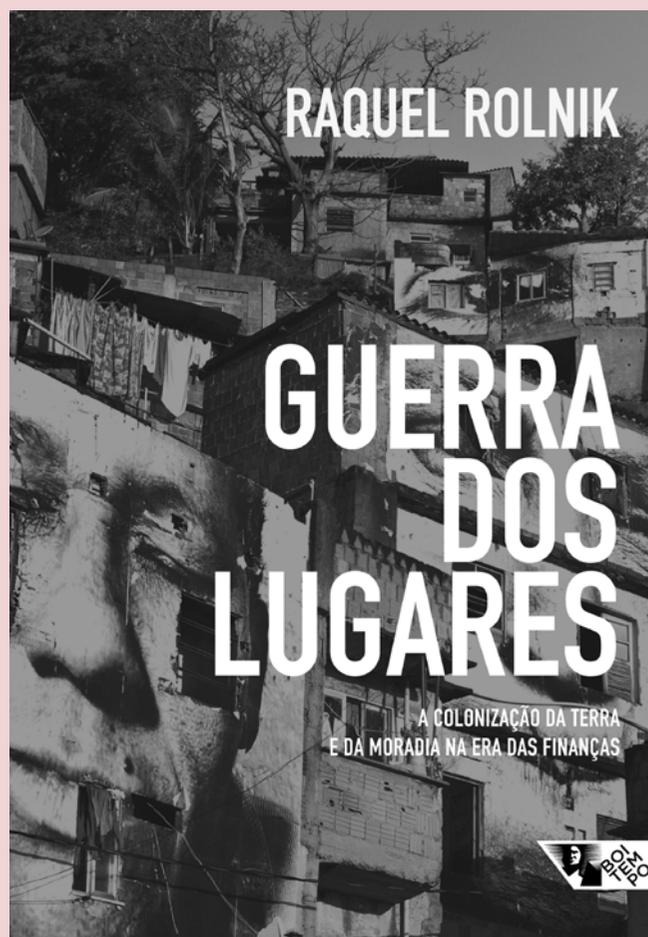


Imagem cedida pelo autor.

estabelecidos entre os mercados fundiários e a regulação urbanística. Em síntese, o tema central de Rolnik é o denominado processo de financeirização da moradia: a transformação da casa em mercadoria, sua transmutação de bem de uso em capital fixo. Implícito a esse mecanismo, afirma a autora, está a construção da hegemonia, tanto ideológica quanto prática, de um modelo de política pública de habitação - com lastro neoliberal - fundamentado na promoção do mercado e do crédito habitacional para a aquisição da casa própria. Segundo Rolnik, tal modelo dominante está diretamente atrelado aos conflitos urbanos que emergem atualmente em diversas regiões do planeta. Na apresentação do livro, a autora expõe sua hipótese:

1.

ROLNIK, Raquel. *Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças*. São Paulo: Boitempo, 2015. 424p.

“ Em síntese, o tema central de Rolnik é o denominado processo de financeirização da moradia: a transformação da casa em mercadoria, sua transmutação de bem de uso em capital fixo. ”

A hegemonia da propriedade individual escriturada e registrada em cartório sobre todas as demais formas de relacionamento com o território habitado constitui um dos mecanismos poderosos da máquina de exclusão territorial e de despossessão em marcha no contexto de grandes projetos (...). Na linguagem contratual das finanças, os vínculos com o território são reduzidos à unidimensionalidade de seu valor econômico e à perspectiva de rendimentos futuros, para os quais a garantia da perpetuidade da propriedade individual é uma condição. Desta forma, enlaçam-se os processos de expansão da fronteira da financeirização da terra e da moradia com as remoções e deslocamentos forçados (Pag.13).

Atenta às especificidades de cada contexto abordado, Rolnik desvela como a tomada do setor habitacional pelo setor financeiro resultou em perdas, no que diz respeito ao direito à moradia adequada dos mais pobres e vulneráveis ao redor do mundo, pois a redução do déficit de moradias é obtida às custas de “aspectos mais amplos desse direito, como habitabilidade, localização, disponibilidade de serviços e infraestrutura” (Pag. 127). Ao interligar os atores centrais do sistema financeiro global aos sistemas domésticos de financiamento habitacional - fundos de pensão, bancos de investimento, instituições de crédito e instituições públicas -, o processo de mercantilização da moradia termina vinculando diretamente a macroeconomia com os indivíduos e famílias. O efeito desse movimento, de acordo com a autora, é a “constituição e consolidação de uma base popular conservadora, em que cidadãos são substituídos por consumidores no mercado de capitais.” (pag. 29). A bem da verdade, vale lembrar que isso ocorre sem

que sejam oferecidas alternativas. Sobrepondo-se às demais formas de posse estabelecidas - como a habitação para aluguel e algumas formas de propriedade cooperativa e coletiva -, o paradigma da “casa própria” se consolidou como modelo praticamente único de política habitacional, fazendo do acesso aos esquemas de crédito estabelecidos pelos mercados financeiro e imobiliário algo vital para as famílias de baixa renda.

Guerra dos Lugares se organiza em três capítulos. Intitulado “Financeirização global da moradia”, o primeiro se vale da abordagem histórica para expor a estrutura do processo de financeirização da economia política da habitação em escala mundial. Predominante a partir da segunda metade do século XXI em regiões distintas como Europa, Estados Unidos, América Latina, Oriente Médio e Ásia, a “colonização da terra e da moradia na era das finanças” - enunciada no subtítulo do livro - tem origem na crise do desenvolvimentismo fordista e no declínio do *welfare state*. Com a emergência do neoliberalismo e por extensão à hegemonia do livre mercado, tem início de modo generalizado uma série de políticas de desmonte ideológico e econômico dos componentes institucionais básicos que, desde a Segunda Guerra Mundial, sustentavam o arranjo dos Estados de bem-estar social, entre eles, o princípio da provisão pública de habitação.

Para Rolnik, a privatização do estoque de moradia pública, o corte drástico de verbas destinadas às políticas de habitação e a redução dos subsídios para aluguéis constituíram um conjunto de medidas responsável por fazer ruir um dos pilares que havia garantido “um pacto redistributivo entre capital e trabalho que sustentou décadas de crescimento”, qual seja, a ideia da habitação como “bem comum que uma sociedade concorda em compartilhar ou prover para aqueles com menos recursos.” (Pag. 35). Trata-se, nos termos da autora, da desconstrução da ideia de habitação como um bem social e sua transmutação em ativo integrado a um mercado financeiro globalizado de capitais, com ampla liberdade de circulação.

Implícito a tal mudança no sentido da moradia, formulada em Wall Street e na City de Londres, e implantada por políticos norte-americanos e ingleses no final dos anos 70, está a transferência da responsabilidade de provisão da habitação do Estado para o mercado. Ao primeiro, cabe, a partir de então, facilitar a gestão do setor habitacional - leia-se, estimular condições, instituições e modelos de (des)regulação destinados

“ O efeito desse movimento, de acordo com a autora, é a ‘constituição e consolidação de uma base popular conservadora, em que cidadãos são substituídos por consumidores no mercado de capitais.’ (pag. 29). ”

a viabilizar mercados privados voltados para a compra da casa própria. Não obstante, Rolnik salienta o papel dos bancos na progressiva implantação e disseminação do modelo de financeirização da moradia no mundo a partir dos anos 1980. Adotado por governos ou mesmo imposto como condição para a concessão de empréstimos internacionais por instituições financeiras multilaterais como o Banco Mundial, o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o Banco Central Europeu e o Fundo Monetário Internacional (FMI), o novo paradigma de política habitacional transformou “a moradia, antes inerte, imóvel e ilíquida do período de Bretton Woods”, em mais uma mercadoria fictícia no “‘balé fantástico’ do período neoliberal”. (Pag.30)

Segundo Rolnik, o processo de financeirização da moradia visando a compra de unidades produzidas pelo mercado assume três principais formas: a) sistemas financeiros de hipotecas; b) sistemas baseados na associação de créditos financeiros a subsídios governamentais; c) esquemas de microfinanciamento. A autora examina de maneira mais detida a transformação da habitação em ativo financeiro inicialmente a partir dos exemplos pioneiros do Reino Unido e nos Estados Unidos, procurando demonstrar como, nesses países, houve uma considerável regressão das condições de moradia para as atuais gerações. Em relação ao sistema de hipotecas, o caso norte-americano mostra-se emblemático, justamente por expor os limites do modelo habitacional financeirizado. Convertido em capital financeiro, o excedente de capital global de natureza macroeconômica penetra na esfera doméstica das finanças do mercado imobiliário residencial, ocasionando uma expansão de fluxos monetários que, por sua vez, permite ao crescimento de crédito extrapolar para além da capacidade dos mercados internos, criando as chamadas bolhas imobiliárias.

De maneira esquemática, a ampliação das possibilidades de financiamento imobiliário residencial viabiliza a compra de propriedades mais caras, ao mesmo tempo em que contribui para a elevação generalizada do preço dos imóveis. Com efeito, o aparente aumento de riqueza revela-se para as famílias como dívidas, que, acumuladas, levam às execuções hipotecárias e à perda das casas. O saldo são *débâcles* como a ocorrida em 2007, que atingiu os Estados Unidos, mas também países europeus como a Espanha, em que sobram imóveis vazios e pessoas sem teto e endividadas. A despeito do desfecho trágico, lembra Rolnik, o dado perverso é que a crise hipotecária que assolou o sistema financeiro internacional e o estado de emergência habitacional que a sucedeu em alguns países não resultaram em mudança de paradigma. Pelo contrário, ao invés da implementação de outros modelos de provisão e gestão de moradia, as respostas governamentais consistiram na massiva injeção de recursos públicos nos bancos privados e nas instituições de crédito, com o objetivo de evitar sua bancarrota e promover nova rodada de estímulos à produção de habitação pelo setor privado, resultando na maior operação de liquidez dos mercados de crédito da história. Sem a imposição de qualquer tipo de condição, conclui a autora, tais recursos seguiram a lógica financeira e, em vez de se dirigirem para a recuperação dos mercados habitacionais locais, procuraram investimentos em áreas mais lucrativas nos mercados emergentes, como a China. Por fim, o exemplo norte-americano demonstra, também, que o argumento neoliberal da redução do gasto público com moradia via financeirização é falacioso, à medida que este não cessou de crescer nos Estados Unidos durante o período anterior ao colapso acima descrito, sendo, na verdade, direcionado para os setores de mais alta renda.

Quanto ao modelo de subsídios à demanda - presente também nos sistemas hipotecários -, em que recursos públicos são dirigidos diretamente aos compradores de imóveis construídos e vendidos no mercado por empresas privadas, Rolnik dedica especial atenção ao caso paradigmático do Chile. Promovido ao final dos anos 1970 por agências de cooperação bilaterais e multilaterais, particularmente pelo BID, o modelo chileno de subsídios para habitação foi incorporado a partir do final da década de 1980 por países em desenvolvimento na América Latina onde os assentamentos informais eram regra, entre eles, México, Guatemala, Bolívia, Equador, El Salvador, Colômbia, Venezuela e Brasil.

Ao fim do primeiro capítulo, Rolnik investiga o microfinanciamento, derradeira estratégia de financeirização da moradia, que equivale, como define a autora, na abertura da última fronteira para o investimento e a acumulação de capital: as favelas da periferia do capitalismo. Se antes as famílias de baixa renda que habitavam territórios populares das cidades não eram consideradas um mercado para serviços financeiros em razão da impossibilidade econômica de arcarem com a dívida do financiamento da moradia, essa realidade muda a partir da década de 1980, quando os mercados de capitais nacionais e internacionais se convencem da rentabilidade de integrar os favelados aos seus sistemas de crédito. Afinal, como bem ilustra a epígrafe do subcapítulo, “é preciso procurar o dinheiro onde ele está: com os pobres. Eles não têm muito, mas são muitos”. Não por acaso, aponta Rolnik, a América Latina possui a maior carteira de microfinanciamento habitacional do mundo.

Denominado “Os sem-lugar ou a crise global de insegurança da posse”, o segundo capítulo prossegue na análise acerca do impacto do complexo imobiliário-financeiro sobre o direito à moradia nas cidades, mantendo o foco, contudo, no tema da ausência de segurança de posse. Manifesto sob formas distintas, em diferentes contextos, esse problema tem como face mais visível e cruel as remoções forçadas, que atingem, sobretudo, as populações mais pobres. *Grosso modo*, Rolnik divide em dois os principais mecanismos mobilizados nos processos globais de deslocamento populacional e despossessão: a) os grandes projetos de infraestrutura e renovação urbana por conta das reconstruções pós-desastres naturais e das preparações para sediar megaeventos; b) a exploração econômica em

função da expansão das áreas de mineração, agronegócio, turismo, pesca e incorporação imobiliária.

Em ambos os casos, os maiores impactos tendem a incidir sobre favelas, assentamentos informais e *slums*, por serem territórios marcados pela precariedade habitacional e por ambiguidades em relação ao direito de posse. Para Rolnik, está claro que a crise global de insegurança de posse é uma questão de economia política, à medida que os mecanismos de inclusão/exclusão na cidade são tecidos no interior da trama jurídico-administrativa que regulamenta a gestão do solo e as estratégias de planejamento urbano, tratando-se, em última instância, de reformas fundiárias atravessadas por estruturas de poder existentes na sociedade. Conforme a autora, com a hegemonia do capitalismo financeirizado e rentista, as terras urbanas e rurais no mundo todo tornaram-se menos um meio de produção do que ativos altamente disputados. Como parte desse movimento, descrito como “*a global land rush*”, as dinâmicas de liberalização de mercados aumentaram a pressão sobre as favelas e assentamentos populares, acirrando os processos de despossessão. Eis mais claramente o ponto-chave no argumento do livro.

Rolnik afirma que a predominância da propriedade privada individual titulada e registrada sobre os demais vínculos com a terra e a moradia aumenta a vulnerabilidade dos mais pobres, uma vez que as políticas massivas de titulação e os programas de reforma fundiária que, em princípio, garantiriam a segurança de posse e promoveriam a redução da pobreza, na verdade, nada mais fazem do que expandir as fronteiras do capital: servem à captura dos territórios habitados por comunidades tradicionais ou de baixa renda e sua conversão em novas e vastas reservas para a extração de renda, fragilizando ao invés de fortalecer as condições de acesso à terra e moradia dos mais necessitados. Um dos principais mecanismos acionados pelo Estado e pela regulação urbanística para desatar os nós que impedem a livre circulação desses territórios no mercado internacional, afirma Rolnik, é a transitoriedade permanente. A partir de pressões, mediações políticas e camadas de legalidade jurídica, são formadas zonas ambíguas entre legal/ilegal que estigmatizam territórios e criminalizam comunidades populares, justificando a expulsão de seus habitantes.

Sob essa ótica, Rolnik aborda o tema dos megaprojetos de renovação urbana e de reconstrução de cidades pós-desastres

“A despeito do desfecho trágico, lembra Rolnik, o dado perverso é que a crise hipotecária que assolou o sistema financeiro internacional e o estado de emergência habitacional que a sucedeu em alguns países não resultaram em mudança de paradigma.”

naturais. Aqui, a engrenagem da despossessão funciona como estratégia de multiplicação do valor da terra, vide as remoções no Morro da Providência, por conta dos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro em 2016, ou o rearranjo de populações para a construção de empreendimentos lucrativos como *resorts* turísticos nas Ilhas Maldivas, após a devastação do tsunami de 2004, para ficarmos em apenas dois exemplos. No momento oportuno, sob a alegação de razões de interesse público, os assentamentos informais autoproduzidos são expropriados para dar lugar a empreendimentos econômicos privados, funcionando como reserva de terra mobilizada a custo muito baixo pelos governos, constituindo, assim, uma frente de expansão fundária para o complexo imobiliário-financeiro. Entra em pauta o modelo de “urbanismo especulativo” proposto pelo planejamento estratégico. Espécie de consenso geral no mundo capitalista avançado, vinculado à plataforma neoliberal de resposta à crise econômica, o novo paradigma da política urbana postula a substituição da visão administrativa/gerencial pela ação empreendedora, a competição global através da atração de investimentos internacionais, enfim, a ideia de cidade-empresa. Nesses termos, sentencia Rolnik, não se trata do urbanismo como instrumento de planos de desenvolvimento futuro das cidades, definidos por e a partir das necessidades dos cidadãos, mas de projetos que privilegiam a negociação e o contrato em detrimento da regra majoritária e da lei: é a necessidade de remuneração do capital financeiro investido nos processos de transformação urbanística que define o conteúdo urbanístico. Em última análise, a autora vê nisso uma nova forma de colonização, que opera por meio da superimposição sobre territórios de projetos estruturados a partir de um modelo de negócios, os quais substituem as formas de vida ali existentes via remoções e demolições. Ao fim, num único movimento, a capacidade dos mais pobres de participar

ativamente na definição dos destinos da cidade é diminuída, ao mesmo tempo em que eles são transformados em veículos para o alargamento do mercado financeiro globalizado.

Nomeado “Financeirização nos trópicos: moradia e cidade no Brasil emergente”, o terceiro e último capítulo discorre sobre o processo de mercantilização da moradia e do solo urbano em âmbito brasileiro, situando-o no contexto das transformações que ocorreram no país entre o final do século XX e início do século XXI, período marcado por ambiguidades e contradições, que abrange processos de redemocratização política, momentos de estagnação (1980-1998) e retomada do crescimento econômico. Concomitantemente, a ascensão ao poder de uma coalizão liderada pelo Partido dos Trabalhadores (PT), comprometida com uma agenda onde o acesso à moradia adequada era central na construção de um Estado de direitos, fortalecem a hegemonia dos circuitos globalizados das finanças e as agendas neoliberais, especialmente no campo das políticas de habitação. Atenta às relações com o panorama internacional, Rolnik aborda os efeitos político-territoriais da experiência econômica brasileira de “inclusão via ampliação do mercado” a partir de duas frentes: a) o modelo de produção massiva da casa própria via mercado: o programa Minha Casa Minha Vida; b) os projetos urbanos mais claramente identificados com as novas formas de financiamento e governança: as operações urbanas em São Paulo e os projetos ligados aos megaeventos Copa do Mundo e Olimpíadas no Rio de Janeiro.

Rolnik retraza a relação entre produção habitacional e capital financeiro existente no Brasil desde o governo militar dos anos 1960 e 1970. Instrumentos privilegiados de financiamento interno da economia do país, o Banco Nacional de Habitação (BNH, 1964-1986) e o Sistema Financeiro da Habitação (SFH) implementaram, sob apoio da Aliança

“ Atenta às relações com o panorama internacional, Rolnik aborda os efeitos político-territoriais da experiência econômica brasileira de ‘inclusão via ampliação do mercado’ a partir de duas frentes. ”

para o Progresso¹, uma política de construção de moradias responsável pela construção de conjuntos habitacionais através da Cohab (Companhia de Habitação) e por remoções em massa de favelas. Depois do desenvolvimentismo autoritário e socialmente perverso do regime militar, com sua estrutura de regulação fundiária excludente, o país passa por um processo de democratização que culmina com a promulgação da Constituição Federal de 1988, a qual incorpora um capítulo sobre política urbana. Sem embargo, com a eleição de Fernando Collor para presidência no ano seguinte, ascende, em meio à crise financeira e reformas fiscais ortodoxas, um projeto neo-liberal-conservador. Em seguida, objetivando controlar a inflação, o governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2003) adota o Plano Real (1994), nova moeda e reforma no sistema financeiro que inclui, entre outras coisas, a abertura do mercado aos bancos estrangeiros. As reformas liberalizantes repercutem no setor imobiliário. Inspirado no mercado de hipotecas norte-americano, é criado, nesse período, o Sistema Financeiro Imobiliário que, ao fazer uso de inovações como as operações de securitização e o regime de alienação fiduciária (1997), amplia a participação do capital de finanças no setor imobiliário. Ainda na gestão de FHC, são lançados os Programa de Arrendamento Residencial (PAR), em que o empreendedor privado passa a ser responsável por toda a operação, da compra do terreno à construção, incluindo o projeto, e o Programa Social de Habitação (PSH), em que o Estado leiloava subsídios por região e bancos podiam adquiri-los para construir casas em parceria com os municípios. No final dos anos 1990, operações como fusões, aquisições e entrada de fundos de investimento internacionais sinalizam no Brasil o processo de tomada do setor de incorporação residencial pelo setor financeiro.

Por outro lado, aponta Rolnik, com a aprovação do Estatuto da Cidade em 2001, são obtidos avanços legais no campo da

1.

Programa norte-americano de cooperação orientado para a América Latina como o objetivo oficial de promover desenvolvimento econômico, mudanças sociais e democratização política. Lançado no governo John F. Kennedy (1961-1963) no contexto da Guerra Fria e da Revolução Cubana, o plano na verdade intencionava conter o avanço do comunismo soviético, além de proporcionar abertura ao investimento das empresas de capital estadunidense nos países latino-americanos.

política habitacional em termos de reconhecimento do direito à cidade como riqueza social, portanto, de “quebra do controle excludente do acesso à riqueza, à renda e às oportunidades geradas no (e pelo) uso e ocupação do solo urbano”. A partir de “emenda popular” à Constituição, é proposta uma reforma urbana que leva em conta os assentamentos informais e sua integração à cidade. Instrumentos como as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) são retomados e aperfeiçoados, bem como são propostos planos diretores municipais participativos. Desafiando a máquina burocrática pública e os interesses conflitantes dos partidos políticos, o planejamento territorial participativo encarna “a utopia da cidade para todos” ao propor uma agenda que assume o espaço público em sua dupla acepção: tanto como campo de interações políticas, quanto expressão territorial do acordo dessas interações. Na prática, entretanto, tais planos não chegaram a lograr pleno êxito, resultando na derrota política da plataforma de reforma urbana. Fracasso este, afirma a autora, indissociável da emergência do planejamento estratégico em solo brasileiro nos anos 1990, modelo que, por sua estrutura negocial verticalizada, inviabiliza modelos horizontais democráticos calcados na participação comunitária, desconsiderando anseios, aspirações e especificidades locais. Espoliar, gentrificar, enfim, homogeneizar.

Durante o governo Lula (2003-2011), é criado, em 2003, sob bastante expectativa, o Ministério das Cidades, órgão governamental encarregado de formular a política urbana nacional e fornecer apoio técnico aos governos locais². Na esteira dessa iniciativa, são instituídos, entre outras coisas, o Conselho Nacional das Cidades, o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS, 2005) e o Sistema Nacional de Habitação (SNH), que elabora uma Política Nacional de Habitação (PNH). Em 2007, é lançado o Programa de Aceleração do Cres-

2.

Integravam o Ministério das Cidades: Olívio Dutra (Ministro de Estado), Ermínia Maricato (Ministra Adjunta e Secretária-Executiva), Jorge Hereda (Secretário Nacional de Habitação), Raquel Rolnik (Secretária Nacional de Programas Urbanos), Abelardo De Oliveira Filho (Secretário Nacional de Saneamento Ambiental), José Carlos Xavier (Secretário Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana), João Luiz Da Silva Dias (Presidente da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU), Ailton Brasiliense Pires (Diretor do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran) e Marco Arildo Prates Da Cunha (Presidente da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – Trensurb).

cimento (PAC), responsável por grandes obras de infraestrutura - incluindo saneamento, energia, siderúrgicas, aeroportos e obras viárias -, viabilizado, em larga medida, graças à aprovação em 2004 da lei das parcerias público-privadas (PPPs), inspirada no modelo britânico e proposta pelo Ministério do Planejamento. Visando a inclusão de extratos mais baixos de renda e a redução da pobreza, o governo adota a estratégia da expansão do mercado interno via consumo, amparada, entre outras ações sociais, pelo aumento do valor do salário mínimo, pela concessão de incentivos para a produção e aquisição de bens duráveis (por meio de isenções fiscais e da ampliação de linhas de crédito via taxas de juros baixas e subsídios diretos) e pela implementação de políticas públicas, como o programa de transferência de renda Bolsa Família. Nesse contexto de inclusão via consumo, hegemônico a partir de 2006, portanto, concomitante à crise financeira internacional deflagrada pela derrocada do crédito *subprime* no mercado hipotecário norte-americano, é lançado, em 2009, o Minha Casa Minha Vida ³. Pautado no modelo único de promoção da casa própria acessada via mercado e crédito hipotecário, o programa passou de pacote de salvamento de incorporadoras financeirizadas, com escala razoavelmente modesta, à política habitacional do país. Cabe ainda ressaltar que essa conjuntura coincide com a preparação de 12 cidades brasileiras para receber a Copa do Mundo de 2014 e, no caso do Rio de Janeiro, para a preparação da cidade para as Olimpíadas de 2016.

3.

O programa se dividia em quatro modalidades: MCMV-Entidades, PHH-Rural, MCMV-Sub 50 e MCMV-Empresas. As três primeiras representavam menos de 10% do total de unidades e recursos previstos, enquanto a última funcionava como núcleo duro dessa política e era, por sua vez, subdividida em três faixas. A primeira faixa (até 1,6 mil reais de renda familiar) oferece um produto quase totalmente subsidiado, construído por empresas privadas e distribuído para beneficiários definidos pelos governos locais. A segunda faixa (famílias com renda mensal entre 1,6 mil reais e 3,1 mil reais) é beneficiada por subsídios diretos menores, cerca de 20% do valor da unidade, assim como por linhas de crédito com taxas de juros abaixo das condições de mercado e pela concessão de garantia por um fundo público (Fundo Garantidor da Habitação - FGHab). Os benefícios da terceira faixa (renda familiar mensal até 5 mil reais) são apenas crédito mais barato e a garantia do FGHab. Para as faixas 2 e 3, tanto a construção como a comercialização das unidades habitacionais são feitas diretamente pela empresa privada que construiu os imóveis. A Caixa Econômica financia a produção e fornece subsídios para a compra das unidades, mas os riscos e as responsabilidades são da empresa.

4.

Criado em 1966, o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) consiste em um fundo arrecadado pela União por meio do recolhimento compulsório mensal de 8% do salário dos empregados, destinado a indenizar trabalhadores demitidos sem justa causa. Desde os programas do BNH até os dias de hoje, ele é a grande fonte de recursos da política habitacional.

Sem dúvida, afirma Rolnik, as incorporadoras foram salvas da derrocada pelo MCMV durante crise financeira mundial, assim como tiveram impulsionadas o valor de suas ações. O efeito contracíclico do programa sobre a indústria da construção civil também é indiscutível, de modo que, do ponto de vista do crescimento econômico e da geração de empregos, a estratégia foi bem-sucedida. Daí o apoio de setores empresariais e sindicais. Dito isso, Rolnik elenca os pontos fracos do programa. Se, por um lado, o MCMV traz como inovação a superação do “federalismo partidário”, ao delegar a promoção de empreendimentos habitacionais a empresas, driblando eventuais resistências oferecidas por partidos de oposição em governos locais, por outro, o papel assumido pelos municípios se resume, exclusivamente, à indicação dos beneficiários a partir de um cadastro, o que implica baixo investimento do ponto de vista financeiro e institucional, mas também à “manutenção das velhas gramáticas políticas de interação entre poder público e eleitores no plano local”. (Pag.308). E mais: desenhado para incentivar empresas privadas a se comprometerem com a produção de habitação de baixa renda, o programa não apenas permanece dependente, como também amplia o uso de recursos oriundos da esfera pública para subsidiar a aquisição da propriedade, reiterando os padrões históricos de apropriação de fundos públicos por atores privados no país ⁴. Para Rolnik, trata-se de um arranjo financeiro ambivalente, que implica a transferência de riscos para as instituições públicas e a manutenção dos lucros com agentes privados.

Outro efeito colateral do MCMV, segundo a autora, é a atribuição do poder de decisão sobre a localização e o projeto aos agentes privados. Tendo em vista que o teto dos preços e as dimensões das unidades são previamente estabelecidos, o critério para orientar as decisões do empreendedor não pode ser outro senão o da rentabilidade. “O resultado dessa equação financeira”, aponta Rolnik, “é a construção de megaempreendimentos padronizados inseridos nas piores localizações das cidades, isto é, onde o solo é mais barato”. (Pag. 310). Com efeito, se é lícito afirmar que o programa atinge uma camada populacional historicamente não atendida, também é verdade que ele termina agravando aspectos da crise urbana brasileira⁵, pois, ao invés de impactar sobre a segregação socioespacial existente, o MCMV a reforça ao reproduzir o padrão periférico, “produzindo novas manchas monofuncionais ou aumentando a densidade populacional de zonas guetificadas já existentes” e, ao se valer do modelo do condomínio fechado, contribuindo desse modo para a criação de um espaço público caracterizado pela separação entre enclaves fortificados e favelas. Por fim, Rolnik demonstra que o programa interrompe a construção de uma incipiente política habitacional diversificada. Na verdade, detecta a autora, há um grave descolamento entre o PAC e o MCMV, visto que o primeiro prioriza a promoção do desenvolvimento urbano via grandes projetos de infraestrutura sem levar em conta, no entanto, o planejamento habitacional, o que faz do MCMV um programa desprovido de política fundiária.

Na busca por identificar dinâmicas no Brasil que conectam capital financeiro e capital imobiliário e impõem sua lógica rentista às formas de uso e ocupação dos territórios, Rolnik analisa as operações interligadas, as avenidas imobiliárias e as operações urbanas, todas implementadas em São Paulo, sendo as últimas responsáveis pela introdução dos chamados Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepacs)⁶. (Pag. 333). Em seguida, a autora examina as parcerias público-privadas, o regime diferenciado de contratação e as concessões urbanísticas no âmbito dos grandes projetos de preparação das cidades para a Copa do Mundo e as Olimpíadas. *Grosso modo*, tratam-se de mecanismos que estreitam a histórica relação entre o estado brasileiro e as empreiteiras, os quais, em última instância, terminam por institucionalizar o complexo imobiliário-financeiro. Desde os anos 2000, lembra a autora, com a reforma do marco regulatório das relações

entre empresas e Estado, a responsabilidade de definir e executar projetos e de fazer a gestão de espaços e serviços é transferida progressivamente para as primeiras. “Dessa forma, vão se constituindo espaços cada vez mais regidos por relações contratuais privadas, recortados do conjunto da cidade” (Pag. 354), a exemplo do projeto Rio Olímpico, definido e implantado de maneira paralela e sem diálogo com o Plano Diretor da cidade. “As empreiteiras definem os projetos, constroem e fazem a gestão pelo menor preço. O Estado só paga a conta.” Na esteira desse conluio, em que “atores privados passam a ter também exercício de governo, ampliando, portanto, a zona de indefinição entre o público e o privado e reconfigurando a ordem política” (Pag. 355), vêm as remoções e reassentamentos. A um só tempo, os moradores são deslocados da frente de expansão de fronteiras do “complexo” e transformados em mercado de consumo cativo do produto casa própria, de baixa qualidade e em territórios precários. Ao fim, Rolnik expõe as raízes de um “modelo de Estado capturado por interesses privados e conformado por uma cultura de opressão e exclusão, simultaneamente tensionado por um processo de combate à pobreza e inclusão via consumo e pela tomada da terra urba-

5.

A crise das cidades é caracterizada por uma série de fatores, entre eles: o problema da mobilidade, causado por uma política de suporte à circulação de carros em detrimento do transporte coletivo de massa; um tipo de espaço público marcado pela separação entre enclaves fortificados e favelas, por conta da violência; a precariedade e o déficit habitacional, evidenciados pelo contínuo crescimento dos assentamentos informais, pelas ocupações de terrenos e edifícios vazios, acirrado pelo recente boom no preço dos imóveis e aluguéis, e sua elevação muito acima da renda dos mais pobres.

6.

Os Cepacs são títulos financeiros de base imobiliária emitidos pela prefeitura e correspondem a um volume futuro de metros quadrados adicionais. Serviram de base para o texto que define as operações urbanas consorciadas no Estatuto da Cidade. Os certificados são leiloados em “pacotes” e negociados no mercado secundário através da Bolsa de Valores. Segundo Rolnik, “a introdução do Cepac avança na financeirização: modifica a forma jurídica da propriedade imobiliária e, conseqüentemente, amplia as possibilidades de apropriação de renda, ao aproximar renda e juros em um único ativo financeiro”.

na e da moradia pelas finanças globais”. (Pag.368). Na versão brasileira do complexo imobiliário-financeiro, ela conclui, empreiteiras e incorporadoras seguem comandando a lógica de expansão das cidades, através de entrelaçamentos cada vez mais complexos e de operações financiadas por um fundo público: o FGTS⁷.

Longe de realizar um simples inventário, *Guerra dos Lugares* faz um balanço pessimista acerca do modelo habitacional financeirizado, afirmando-o como um retrocesso no que tange ao direito à moradia adequada. De maneira clara e precisa, mas com algum grau de repetição dos argumentos, o livro lança luz sobre os danos inerentes a um sistema de habitação existente há quase duas décadas, astuto em vincular moradores e investidores, inábil, no entanto, em manejar a assimetria de interesses entre as partes. Daí o sentido ambíguo assumido pela moradia, ilustrado por Rolnik: “casas de cimento e tijolos” para os moradores, “abstrações, frações de unidades de valor, uma especulação entre tantas” para os investidores. Diante desse desequilíbrio e das inúmeras consequências nefastas sempre para o lado mais vulnerável, uma série de questões se impõem. (Pag. 78).

O sistema habitacional financeirizado é passível de ajustes, no sentido de melhor equalizar, digamos, as forças encarnadas pelos termos “público” e “privado” ou, de fato, “interesse comum” e “construção especulativa do lugar”, “gerenciamento” e “empresariamento”, “direito à cidade” e “mercantilização da

terra urbana” se constituem antinomias inconciliáveis? Tendo em vista o profundo arraigamento do anseio por propriedade na cultura capitalista, seria viável nos dias de hoje a promoção em larga escala de modelos alternativos à casa própria? Cabe a atualização do modelo de habitação social originalmente desenvolvido no contexto do pós-guerra, ou sua retomada representa total anacronismo? Afinal, como suprimir o enorme déficit habitacional existente no mundo, produzindo em quantidade sem comprometer a qualidade? Valioso quadro de referência para enfrentar os dilemas da política habitacional no Brasil e no mundo no século XXI, *Guerra dos Lugares* também atesta os atuais impasses da esquerda: não fornece propostas concretas, mas, sim, apresenta lições, incita a reflexão, aponta direções. Sem dúvida, seu maior mérito é expor as vísceras de um modelo “excludente, predatório e patrimonialista” (Pag. 266), evidenciando a extrema urgência em redirecionar as políticas de habitação vigentes. Induzido por Rolnik, me arrisco a afirmar, o caminho é integrá-las plenamente às políticas urbanas, articuladoras, por definição, de pensamentos sobre habitação, política fundiária e cidade. Enquanto as políticas habitacionais não forem efetivamente públicas, não serão produzidos ambientes urbanos mais justos, inclusivos e democráticos. Muito pelo contrário, será mantida uma perversa geografia da desigualdade.

7.

Durante o período militar brasileiro, o BNH se constituiu instrumento privilegiado de financiamento interno da economia do país. A arrecadação líquida do FGTS, por sua vez, se tornou a principal fonte de recursos para a política habitacional, fortalecendo a dimensão financeira do programa, à medida que as decisões relativas à habitação passaram a ser subordinadas à necessidade de remuneração do fundo. Responsável pela implementação do MCMV, a recente Política Nacional de Habitação tem como principal elemento o Sistema Financeiro de Habitação (SFH) e seu principal fundo, o FGTS, ambos sob a gestão da Caixa Econômica Federal, que está subordinada ao Ministério da Fazenda. Eis a matriz do problema da moradia no Brasil para Rolnik: o estabelecimento, desde sempre, de um campo de convergência e conflito de interesses decorrente da definição de um organismo financeiro como locus de formulação e implementação de uma política habitacional que depende e incide sobre as estratégias monetárias e fiscais do país.

“Longe de realizar um simples inventário, *Guerra dos Lugares* faz um balanço pessimista acerca do modelo habitacional financeirizado, afirmando-o como um retrocesso no que tange ao direito à moradia adequada.”

Salve Salve

2016

Fotografias realizadas por Michel Masson no Horto, Rio de Janeiro.

Para ver a série completa, acesse www.michelmasson.com

Com origens que remontam a um Engenho de cana-de-açúcar do século XVI, posteriormente desapropriado pelo príncipe regente D. João em 1808 para a construção de uma fábrica de pólvora e a fundação do Jardim Botânico do Rio de Janeiro, o Horto é lugar de gente simples e tradições fortes. Grotão, Morro das Margaridas, Hortão, Vila São Jorge. Reminiscência da cultura afro-brasileira, do tempo dos terreiros de candomblé e de umbanda, dos escravos e da roça. Resquício do modo de vida rural, espécie de pastoral idílica em meio à cidade. *Quasi-campo, quasi-subúrbio*. Gente integrada, arraigada em meio à mata. Região literalmente de raízes, onde se misturam a ruína da senzala e os aquedutos, o casario colonial da feitoria e as crianças jogando bola, o caminhão de gás e a missa improvisada aos domingos, a prosa das senhoras do lado de fora das casas e os rios e árvores que sempre estiveram lá. Sabedoria e sobrevivência. Cordialidade e solidariedade. Lugar bucólico que desperta minha memória afetiva. Hoje, sob iminente processo de desapropriação, o Horto é uma das comunidades abordadas no livro por Raquel Rolnik. Salve Salve é cumprimento, saudação, reverência popular, mas, também, celebração, homenagem.



Foto: Michel Masson



Foto: Michel Masson



Foto: Michel Masson



Foto: Michel Wasson



URBANISMO **INFRA-ESTRUTURAL**

Stan Allen

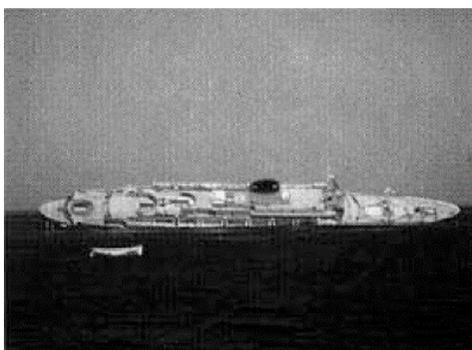
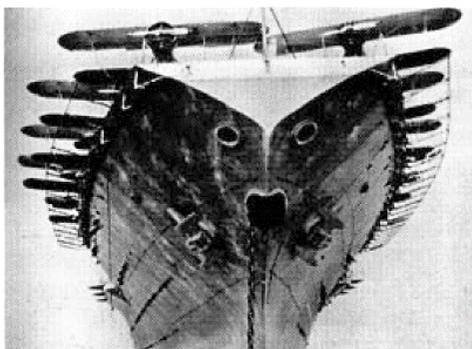
Tradução do texto publicado originalmente em inglês sob o título *Infrastructural Urbanism*, no livro *Points + Lines: Diagrams and Projects for the City*. Nova York: Princeton Architectural Press, 1999,

Tradução:

MARCOS FAVERO, VICTOR CATTETE E LUCAS DI GIOIA

Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio

Contato: favero@puc-rio.br



Imagens do artigo original.

Apresentação da tradução

MARCOS FAVERO

Infra-estrutura certamente é um tema que está na “pauta do dia”. Ao longo dos últimos anos, uma série de publicações e eventos relacionados ao campo da arquitetura, bem como seminários, *ateliers* de projeto e pesquisas com foco em infra-estrutura realizadas em diversas escolas de arquitetura e urbanismo não deixam margem para dúvidas.

Infra-estrutura surge (novamente!) como um tema central em qualquer discussão mais ampla sobre arquitetura.

Mas, o que esse (re)encontro significa para os arquitetos? Ou melhor, o que esse (re)encontro significa para o campo disciplinar da arquitetura?

É neste contexto que podemos localizar a importância do ensaio *Urbanismo Infra-estrutural* de Stan Allen, originalmente publicado no livro *Points + Lines: Diagrams and Projects for the City*, lançado em 1999 com uma série de ensaios e projetos elaborados por Allen no período entre 1990 e 1997.

Este ensaio abre a terceira seção do livro, acompanhado por projetos que explicitam as ideias colocadas em discussão. Reconstrução dos Souks de Beirute (1995) e Zona de Atividades Logísticas em Barcelona (1996)¹ configuram, portanto, a contrapartida prática ao discurso teórico, caracterizando a busca por efetiva transividade entre essas duas instâncias como questão intrínseca e indissociável.

A partir da reflexão sobre a transição da modernidade para a pós-modernidade, colocando em relevo, sobretudo, o esgotamento, a partir do final dos anos de 1960, do modelo de modernização orientado para a produção, e correlacionando os desdobramentos desse fenômeno com o “período de 25 anos simultâneo à ascensão do pós-modernismo na arquitetura”,² Allen apresenta a infra-estrutura como um meio de restabelecer a arquitetura como prática material.

Nesse sentido, discute a necessidade da renovação do campo disciplinar, sobretudo frente ao que Rem Koolhaas, em citação do próprio Allen, aponta de maneira altamente crítica como “pesadelo semântico”³; indubitavelmente uma referência direta a um ponto central para toda uma geração de arquitetos pós-modernos: a questão do significado na arquitetura.

Allen defende, de maneira contundente, uma prática que trabalhe “dentro e entre o mundo das coisas, e não exclusivamente com significado e imagem”,⁴ comprometida com tempo e processo, operando a partir de estratégias *bottom-up* produzidas

1.

ALLEN, Stan. *Points + Lines: Diagrams and Projects for the City*. Nova York: Princeton Architectural Press, 1999, p. 58-89.

2.

No original: “*twenty-five year period coinciding with the rise of postmodernism in architecture*” (ALLEN, 1999, p.51).

3.

No original: “*semantic nightmare*” (KOOLHAAS, 1992 *apud* ALLEN, 1999, p.54).

por agentes os mais diversos. Consequentemente, prática que deve procurar distanciar-se daquela que se constituiu de maneira extremamente discursiva ao longo do período pós-moderno e, por outro, daquela caracterizada por relações de figura e fundo, pelo planejamento de massas e espaços abertos que, na maioria das vezes, tem como foco objetos e espaços proeminentes nas cidades, colocando a infra-estrutura em um papel subordinado, a despeito da interdependência direta entre esta e o planejamento urbano.

O urbanismo infra-estrutural, (re)considera, e sobretudo (re)qualifica, a infra-estrutura como um dispositivo de estruturação que opera à escala da cidade, considerando desde os sistemas mais tangíveis aos menos visíveis, ou mesmo invisíveis (fundamentais na nossa atual cultura de rede) que sustentam o tecido urbano, a partir de uma perspectiva na qual a arquitetura é reconhecida como uma prática material, portanto, como algo que “não trabalha inicialmente com figuração ou significado, ou mesmo com objetos, mas sim com desempenho”.⁵

Trata-se de (re)assumir que as questões (talvez as mais difíceis) de desempenho urbano são inseparáveis do funcionamento e do projeto de infra-estruturas (o que torna mais do que justificável o “chamado” de Allen à participação dos arquitetos!), pois estas são “processos sociotécnicos”⁶ que oferecem oportunidades para refletir sobre a relação entre intervenção projetada e os mais diversos “fluxos” (biótico, abiótico, sociocultural, econômico entre outros) e conexões (próximas ou longínquas, virtuais ou não), por fim, sobre a formação da vida urbana.

4.

No original: “*in and among the world of things, and not exclusively with meaning and image*” (ALLEN, 1999, p.52).

5.

No original: “*They do not work primarily with images or meaning, or even with objects, but with performance*” (ALLEN, 1999, p.52-53)

6.

GRAHAM, Stephen; MARVIN, Simon. *Splintering urbanism*. Londres, Routledge, 2001.

Nota do autor: é oportuno mencionar que a tradução do ensaio *Infrastructural Urbanism* é parte integrante das atividades em desenvolvimento no Laboratório de Arquitetura, Infra-estrutura e Território (LAIIT), vinculado ao Programa de Pós-Graduação da PUC-Rio e sob a coordenação do prof. Marcos Favero. Especificamente, atividade caracterizada pela tradução de ensaios teóricos, contemporâneos e, logicamente, relevantes, relacionados aos temas: infraestrutura-arquitetura, infraestrutura-urbanismo, infraestrutura-paisagem. Esta, além de fomentar a criação de referencial teórico comum e a discussão deste entre os integrantes do laboratório (professores, mestrandos e estudantes de graduação/bolsistas de iniciação científica), e configurar elaboração de material didático (sobretudo para a graduação), tem como objetivo final a publicação de um livro, no qual cada ensaio traduzido terá, assim como neste caso, um texto de apresentação específico.

Urbanismo Infra-estrutural²

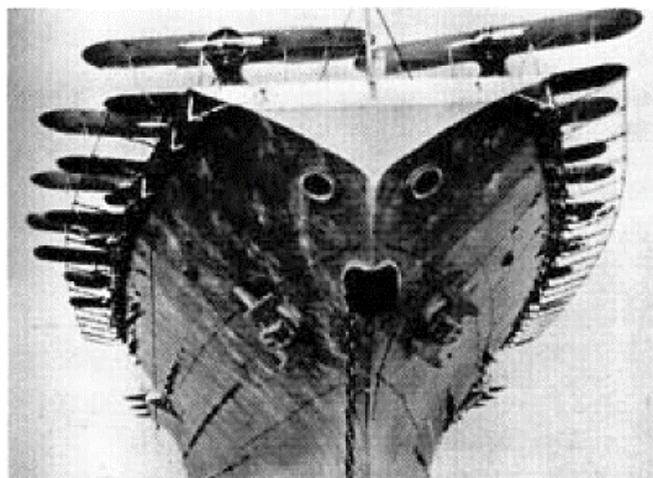
Stan Allen

Pense apenas no essencial: a física do giroscópio, o fluxo de fótons, a arquitetura de estruturas muito grandes.

(J.G. Ballard)

Começo com uma sequência de três imagens abrangendo seis décadas do século XX:

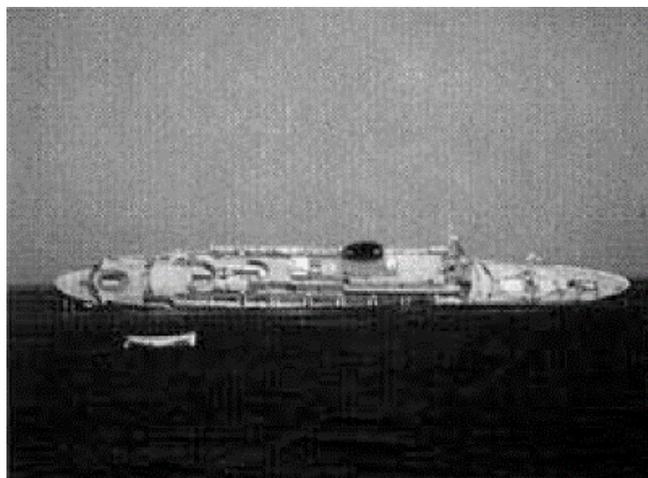
PRIMEIRA IMAGEM: A proa de um porta-aviões fotografada de baixo para cima. A maior parte da embarcação paira sobre um horizonte invisível, um rosto em branco de boca aberta olha de volta para o observador. Publicado em 1935, em uma coletânea editada por Le Corbusier, o título diz Netuno ascende do mar, coroado com guirlandas estranhas, as armas de Marte ². Essa foto do porta-aviões americano USS Lexington representa um momento no qual técnica e estética formam um todo unificado. Este expressa à instrumentalidade do projeto de engenharia avançada e a organização das forças de produção que tornaram possível construção nesta escala – processos inevitavelmente ligados à máquina de guerra – como algo totalmente integrado em um significativo quadro cultural e estético, até mesmo ao ponto de estabelecer uma continuidade com a mitologia clássica.



Porta-aviões USS Lexington.

Imagem do artigo original.

SEGUNDA IMAGEM: o transatlântico Andrea Doria naufragando na costa de Nantucket em 1956 (tirada vinte anos após a primeira imagem, continua mais perto no tempo do inebriante mundo do modernismo pré-guerra do que para o nosso pós-modernismo cínico do fim do século XX). Lembrando o icônico status do transatlântico nas teorias da arquitetura moderna, essa imagem pode ser considerada emblemática no que diz respeito ao naufrágio do projeto modernista no período pós-guerra. Em 1956, sob a sombra da Guerra Fria, o sonho modernista de integração entre tecnologia e estética já havia perdido credibilidade. As forças sociais e técnicas da modernidade estavam prestes a se tornar independentes da produção, tanto na cultura popular quanto na alta cultura.



Transatlântico Andrea Doria naufragado na costa de Nantucket, 1956.

Imagem do artigo original.

TERCEIRA IMAGEM: A fábrica do bombardeiro B-24 em Fort Worth, Texas. Esta visão aérea da fábrica documenta a implementação do sonho modernista da produção racional sob as pressões da economia de guerra: a calibragem precisa do material de matérias, corpos, e tempo que permitiu essa produção extraordinariamente eficiente – “na linha de frente, e na linha de produção”, conforme dito na mensagem publicitária: “Um bombardeiro B-24 a cada quatro horas”: um balé mecânico realizado neste límpido espaço de produção. O espaço é a contrapartida exata para as máquinas racionais nele produzidas; organizado pela perspectiva infinita de uma perfeita transparência panóptica, abrigada pela racionalidade tectônica da própria estrutura da fábrica. No entanto, é importante notar que esta imagem não é apresentada no seu contexto original, os anos 40, mas no início dos anos 90; ilustrando um anúncio cujo objetivo era promover a arrecadação de dinheiro para a reconstrução de um único bombardeiro B-24 para fins expositivos. Como tal, ele marca uma mudança de tecnologias de produção para tecnologias de reprodução e exibição. Se o chão da fábrica é o espaço ideal do começo do modernismo, então o museu é o espaço emblemático da pós-modernidade.



Imagem do artigo original.

Fábrica de Bombardeiros B-24, Fort Worth, Texas, 1944.

É este aparente fracasso do projeto modernista que serve para legitimar a virada em direção a uma cultura pós-moderna de signos e superfícies abstratas sem profundidade. Na arquitetura, a consequência da mudança de tecnologias de produção para tecnologias de reprodução promoveu uma arquitetura que produziu significado por meio da inserção de signos convencionais em um quadro técnico neutro. Estas imagens marcam uma mudança de modelos de organização formal e significado que operam com transparência e profundidade, para uma condição de superfícies rasas, nas quais o significado reside na informação gráfica que se encontra na superfície.

Não obstante, igualmente plausível conceber essa mudança não como fracasso do modernismo, mas como um sucesso paradoxal? Considerando que a modernidade voltou-se para sistemas abstratos de troca e produção em série, a passagem do concreto, das coisas materiais, para os signos efêmeros – a dissolução de objetos em fluxos de informação – foi, em muitos aspectos, antecipada pelas lógicas abstratas da própria modernidade. No entanto, a forma particular dessa transformação não era previsível, portanto não poderia ser totalmente controlada dentro do próprio modernismo. Algumas reavaliações são, dessa forma, necessárias.

1.

Tradução do texto original em inglês: ALLEN (1999, p. 46-57). Traduzido por Marcos Favero (prof. DAU / coordenador do Laboratório de Arquitetura, Infraestrutura e Território do PPGArq PUC-Rio), Lucas Di Gioia (aluno DAU / bolsista PIBIC CNPq do Laboratório de Arquitetura, Infraestrutura e Território do PPGArq PUC-Rio) e Victor Cattete (aluno DAU / bolsista TEPP do Laboratório de Arquitetura, Infraestrutura e Território do PPGArq PUC-Rio).

2.

LE CORBUSIER (1988, ilustração 18). Nota dos tradutores: livro originalmente publicado pela editora inglesa The Studio Publications, em 1935, na coleção *The New Vision* organizada por Le Corbusier.

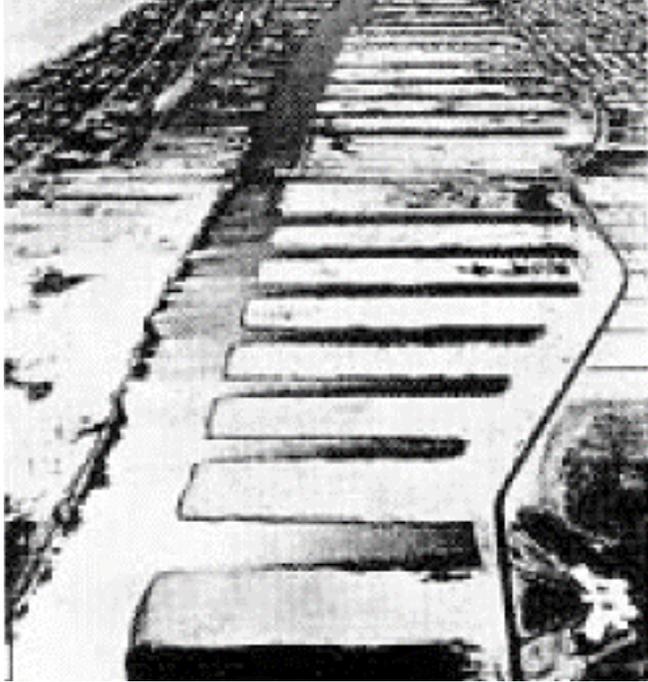


Imagem do artigo original.

Hidrovia, Fort Lauderdale, Florida, 1956-57.

O pós-modernismo na arquitetura é frequentemente associado a uma redescoberta do passado da arquitetura. Contudo, uma mudança igualmente importante precedeu e, em muitos aspectos, subscreveu a virada pós-moderna para a história no final dos anos 1960 (VENTURI, 1966; ROWE; KÖSTER, 1978).³ O pós-modernismo não respondeu somente a um chamado para reinscrever a arquitetura na história; respondeu também uma demanda contemporânea de significado na arquitetura. A história forneceu um “catálogo pré-fabricado”⁴ de formas “significativas”, mas, para o passado ser apropriado e utilizado, ele teve que ser retirado do seu contexto original e convertido em um signo. Mais do que a referência histórica, é a presença desse modelo semiótico/estruturalista que identifica o pós-modernismo na arquitetura. Mas, uma vez que a capacidade de significação da arquitetura foi sendo aberta, nenhum limite pôde ser colocado sobre o conteúdo significado. “História” é apenas uma das muitas coisas que uma arquitetura semiótica pode significar.

Essa mudança em direção a uma arquitetura semiótica no final dos anos de 1960 e início dos anos 1970 tem sido objeto de intenso escrutínio crítico – tanto de um ponto de vista formal quanto ideológico. No entanto, mesmo as críticas mais radicais deixaram intacto o seguinte pressuposto fundamental: a arquitetura se comporta como um sistema discursivo. A reivindicação radical da desconstrução no sentido de contestar a própria possibilidade de significado na arquitetura foi, por exemplo, uma reivindicação realizada sobre o território do significado e da representação, dando pouca atenção à instrumentalidade da arquitetura, ou para o complexo trânsito entre representação e materialidade. O significado hoje pode ser múltiplo, contestado, contaminado e parcial, mas o significado ainda é a questão.

Apesar disto, uma arquitetura que trabalha exclusivamente no registro semiótico e define o seu papel como crítica, comentário, ou até mesmo “questionamento”⁵ (desvelando os meandros da arquitetura com o poder e a política), de certo modo desistiu da possibilidade de *intervir*⁶ nessa realidade. Sob o domínio do modelo representacional, a arquitetura abandonou sua capacidade de imaginar, de propor, ou de construir realidades alternativas. Como Robin Evans observou, um edifício foi outrora “uma oportunidade para melhorar a condição humana”; agora ele é concebido como “uma oportu-

3.

Observa-se que o texto para Collage City foi finalizado em 1973 e circulou amplamente antes da sua publicação como livro.

4.

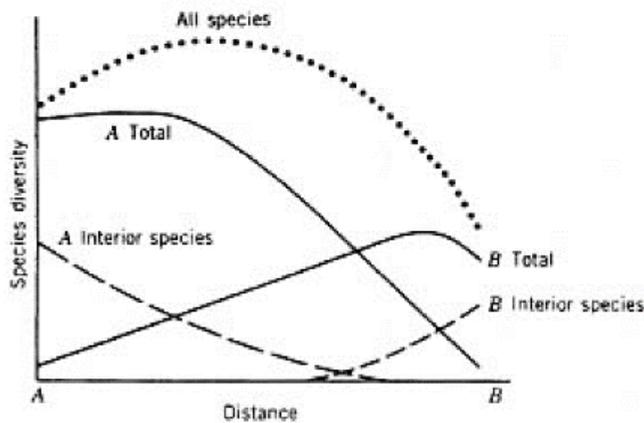
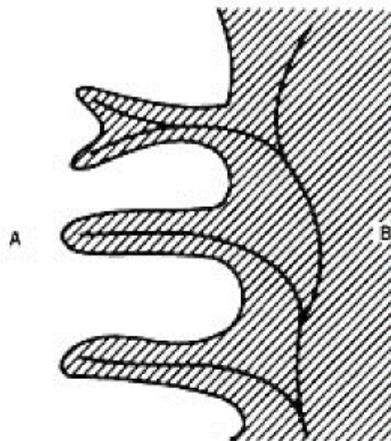
Grifo dos tradutores. Termo original: *ready-made catalog*.

5.

Nota dos tradutores: grifo do autor.

6.

Grifo do autor (nota dos tradutores).



Richard T. T. Foreman, diagramas de ecologia da paisagem.

Imagem do artigo original.

tunidade para expressar a condição humana”.⁷ Arquitetura é entendida como um sistema discursivo que expressa, crítica, ou torna evidente a dura realidade de um mundo que é mantido de forma segura à distância. Um dos efeitos dessa mudança em direção a imagens e signos é que caracteriza certa mudança intrínseca ao quadro disciplinar da arquitetura. Este se encontra em concorrência com outras mídias discursivas – pintura, cinema, literatura, internet, arte performática – um campo no qual a arquitetura frequentemente parece estar aquém. Todavia, o que falta nessas outras mídias, certamente, é a poderosa instrumentalidade da arquitetura – sua capacidade não somente como instrumento crítico, mas também como veículo concreto de transformação da realidade. O relacionamento da arquitetura com seu material é, no entanto, indireta. Ao contrário de atividades como jardinagem ou carpintaria, nas quais algo de concreto é feito pelo contato direto com o material, o arquiteto (como o engenheiro, o urbanista ou o ecologista) opera em uma realidade à distância e pela mediação de sistemas abstratos como notação, projeção ou cálculo. O contato indireto é a contrapartida necessária à maior escala de intervenção. A arquitetura trabalha simultaneamente com imagens abstratas e com realidade materiais, em uma interação complexa. É uma prática material.



Represa Watauga, Vale Tennessee, local proposto, 1946.

Imagem do artigo original.

7.

“Palavras como *investigação, inquérito e interrogação*, muito usadas como meio de descrever o que os designers fazem, sugere que fazer design é uma forma de descobrir algo, como se o processo de design fosse conduzido em algum tipo de laboratório mental no qual as fronteiras do conhecimento estivessem se desenvolvendo lentamente, mas certamente progredindo.” Robin Evans, palestra *Bad News* ministrada na Conference on Theory and Practice in the Work of John Hejduk, no Centro Canadense de Arquitetura, em Montreal, no dia 15 de maio 1992.

Não é mera coincidência que o período de 25 anos, simultâneo à ascensão do pós-modernismo na arquitetura, foi marcado por um massivo desinvestimento em infra-estrutura urbana. Nos Estados Unidos, o investimento público em obras civis – rodovias, ferrovias, abastecimento de água, recuperação de áreas degradadas, transporte de massa – foi o menor de todos os tempos. Logicamente, os arquitetos não podem ser responsabilizados por essas mudanças políticas e econômicas complexas; porém, se pode argumentar que por meio da produção de um quadro teórico para justificar uma arquitetura de superfície e signo, os arquitetos, conscientemente ou não, participaram da sua própria marginalização. Se arquitetos afirmam que signos e informação são mais importantes que infra-estrutura, por que burocratas ou políticos iriam discordar? Por mais que os arquitetos tenham sido excluídos do desenvolvimento da cidade, eles próprios se retiraram de questões relacionadas à função, implementação, técnica, finanças e prática material. Enquanto os arquitetos são relativamente impotentes para provocar as mudanças necessárias para gerar novos investimentos em infra-estrutura, podem começar a redirecionar seus próprios esforços criativos e técnicos para as questões de infra-estrutura. Uma caixa de ferramentas de procedimentos novos e existentes pode ser expandida em função da tradicional aliança da arquitetura com a organização territorial e funcional.

Este é o contexto no qual quero situar a mudança na prática contemporânea em relação à infra-estrutura. Indo além de questões formais ou estilísticas, o urbanismo infra-estrutural oferece novo modelo à prática e sentido renovado do potencial da arquitetura para estruturar o futuro das cidades. O urbanismo infra-estrutural entende a arquitetura como prática material – como uma atividade que trabalha dentro e entre o mundo das coisas, e não exclusivamente com significado e imagem. É uma arquitetura dedicada a propostas concretas e estratégias de implementação realistas em contraposição a comentários e críticas distantes. É uma maneira de trabalhar em grande escala que foge das suspeitáveis noções de *masterplanning* e do heróico ego do arquiteto individualista. O urbanismo infra-estrutural marca um retorno à instrumentalização e um distanciamento do autoritarismo da representação como um imperativo na arquitetura.

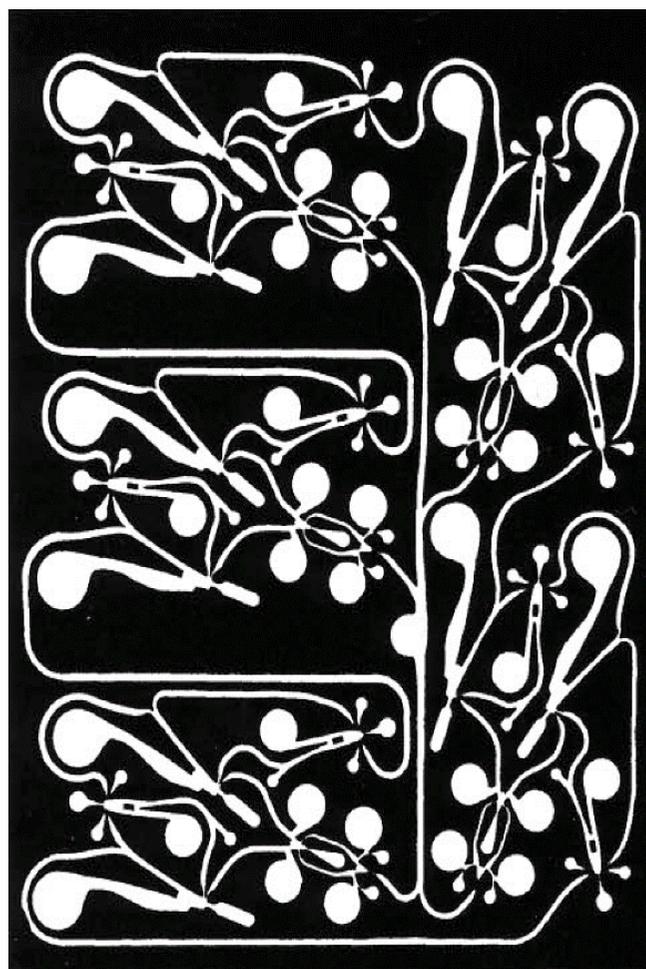


Diagrama fluxo do Computador.

Imagem do artigo original.

Isto não implica no simples retorno às já desacreditadas certezas do modernismo. Duas reivindicações podem ser feitas: a primeira, que a instrumentalidade da arquitetura pode ser reconcebida – não como característica da demanda moderna por eficiência, mas como lugar de contato da arquitetura com a complexidade do real. Ao imergir a arquitetura no mundo das coisas, se torna possível produzir o que Robin Evans, parafraseando Lyotard, se refere a “comunicação volátil, desordenada e despolicada que sempre irá despistar o domínio jurídico da linguagem” (EVANS, 1995, p. 91-92). A segunda reivindicação é por uma prática comprometida com o tempo e o processo – uma prática que não seja voltada para a produção de objetos autônomos, mas sim para a produção de campos direcionados nos quais programa, evento e atividade possam se desenvolver.

Em uma entrevista há 15 anos, Michel Foucault apontou que “arquitetos não são os engenheiros ou técnicos das três variáveis mais significativas: território, comunicação e velocidade” (FOUCAULT, 1984, p. 244). Embora seja difícil assumir plenamente o ponto de vista de Foucault em uma análise da condição atual, vale destacar que, historicamente, esse não tem sido o caso. Levantamento topográfico, organização territorial, ecologias locais, construção de estradas e pontes, construção naval, hidráulica, fortificações, máquinas de guerra e redes de comunicação e transporte eram parte da competência tradicional do arquiteto antes do processo de especialização disciplinar.

Território, comunicação e velocidade são propriamente

problemas *infra-estruturais*,⁸ e a arquitetura como disciplina desenvolveu meios técnicos específicos para lidar eficazmente com essas variáveis. Mapeamento, projeção, cálculo, notação e visualização estão entre as ferramentas tradicionais do arquiteto para operar em grandes escalas. Estes processos podem ser reivindicados para a arquitetura e complementados com novas tecnologias de projeto e simulação disponíveis.

Mas, repensar a infra-estrutura é apenas um aspecto de um distanciamento maior em relação ao modelo representacional, uma das muitas implicações da arquitetura compreendida como uma *prática material*.⁹ Práticas materiais (ecologia ou engenharia, por exemplo) estão preocupadas com o comportamento, ao longo do tempo, do agenciamento de grande escala. Estas não trabalham inicialmente com figuração ou significado, ou mesmo com objetos, mas sim com *desempenho*:¹⁰ entrada e saída de energia, calibragem de força e resistência. Estão menos preocupadas com a aparência de coisas e mais com o que conseguem fazer. Embora essas práticas materiais trabalhem instrumentalmente, não estão limitadas a manipulação direta de materiais. Em vez disso, projetam transformações da realidade por meio de técnicas abstratas tais como: notação, simulação ou cálculo. Práticas materiais organizam e transformam agregados de trabalho, materiais, energia e recursos; mas trabalham necessariamente por meio da mediação de procedimentos – operações de desenho e projeto, por exemplo – que deixam o seu vestígio no trabalho. As práticas materiais compreendem um catálogo de técnicas sem objetivos formais preconcebidos.

8.

Grifo do autor (nota dos tradutores).

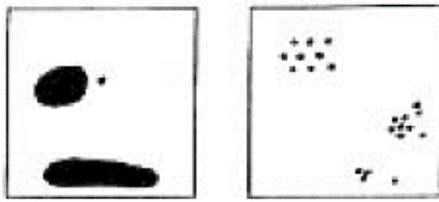
9.

Grifo do autor (nota dos tradutores).

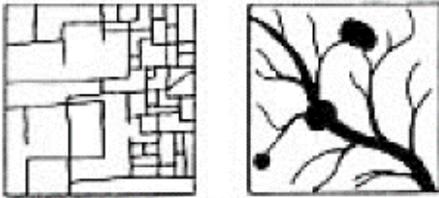
10.

Grifo do autor (nota dos tradutores).

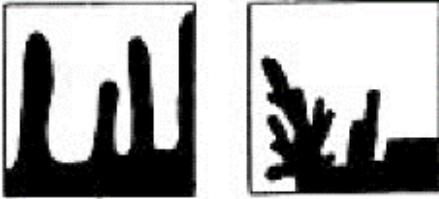
a. Scattered patch landscapes



b. Network landscapes



c. Interdigitated landscapes



d. Checkerboard landscapes

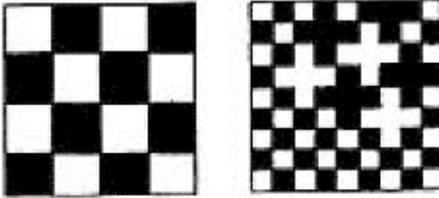


Imagem do artigo original.

Richard T. T. Foreman, diagramas de ecologia da paisagem.

“ O pós-modernismo não respondeu somente a uma chamada para reinscrever a arquitetura na história; respondeu também uma demanda contemporânea de significado na arquitetura. ”

Ponte Carquinez. Acessos, Crockett, California, 1958.



Imagem do artigo original.

Em arquitetura e urbanismo, a técnica não pertence a um único indivíduo, mas à disciplina como um todo. Como Foucault nos lembra, as técnicas, antes de serem tecnologias, estão primeiramente relacionadas ao social. Consequentemente, pensar a arquitetura como prática material não consiste em deixar totalmente de lado questões de vinculadas ao âmbito da significação. A arquitetura trabalha com variáveis culturais e sociais, assim como com materiais físicos, e sua capacidade para denotar significados é uma das ferramentas disponíveis para o arquiteto que trabalha com a cidade. Todavia, práticas materiais *a priori* não tentam controlar ou pré-determinar qualquer significado. Em vez disso, vão além dos paradoxos da linguística para investigar os efeitos de caracterizar práticas significativas relacionadas à performance e comportamento. Práticas materiais não tratam de expressão – ou seja, não tratam de expressar o ponto de vista do autor ou a vontade coletiva da sociedade, mas sim de condensar, transformar e materializar conceitos.¹¹

A arquitetura é capaz de estruturar a cidade de maneiras não acessíveis para disciplinas como literatura, cinema, política, instalação ou publicidade. Mas, por causa da sua capacidade de atualizar conceitos sociais e culturais, a arquitetura consegue contribuir com algo que disciplinas técnicas, como a engenharia, simplesmente não conseguem. Quando Walter Benjamin escreve que “a construção satisfaz o papel do inconsciente”,¹² ele expressa a capacidade de certas estruturas agirem como uma armação para uma complexa série de eventos não antecipados pelo arquiteto – significados e desejos existentes fora do controle de um único autor e que evoluem continuamente com o passar do tempo.

11.

Nos termos da distinção proposta por Gilles Deleuze (1989, p.97), práticas materiais estão mais preocupadas com a atualização do virtual do que com a realização do possível. Sobre o assunto virtualidade e sobre uma série de outros pontos, me refiro a palestra *Redirecting the Global Spaces of Flow*, ministrada por Michael Speaks no Instituto Berlage, em Amsterdã, no dia 28 de outubro de 1997.

12.

Original sem indicação de referência bibliográfica (nota dos tradutores).

13.

Nota dos tradutores: original com referência bibliográfica parcial no corpo do texto indicando o ano de 1991, porém como referência completa somente foi localizada a mencionada nesta nota.

SETE PROPOSIÇÕES

*Em retrospectiva, realmente penso que, agora, após o “pesadelo semântico”, estamos lidando com os mesmos problemas (KOOLHAAS, 1992, p. 82-113).*¹³

1. Infra-estrutura não opera tanto na proposição de edifícios específicos em lugares determinados, mas para construir o próprio lugar. Infra-estrutura prepara o terreno para futuros edifícios e cria condições para eventos futuros. Seus principais modos de operações são: a divisão, alocação e construção de superfícies; o fornecimento de serviços para dar suporte a programas futuros; e o estabelecimento de redes de movimento, comunicação e troca. O domínio da infra-estrutura é a geografia.

2. Infra-estruturas são flexíveis e antecipatórias. Trabalham com o tempo e são abertas a mudanças. Ao especificar o que deve ser fixo e o que está sujeito a mudanças, é possível, ao mesmo tempo, ser preciso e indeterminado. Infra-estruturas funcionam por meio de gerenciamento e desenvolvimento, mudando lentamente para se ajustar a condições instáveis. Elas não progridem em direção a um estado predefinido (como por exemplo, *masterplanning*), mas estão sempre em evolução e mudança dentro de um envoltório no qual restrições são instáveis, pressupondo uma espécie de “ajuste frouxo”.

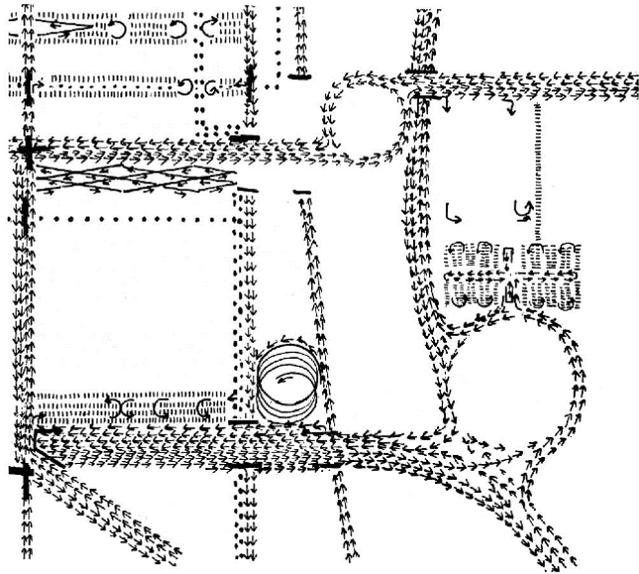


Imagem do artigo original.

Louis Kahn: diagramas de movimento, Estudo de Planejamento da Filadélfia

3.O trabalho infra-estrutural reconhece a natureza coletiva da cidade e permite a participação de múltiplos autores. Infra-estruturas direcionam futuras obras em uma cidade, não pelo estabelecimento de regras ou códigos (*top-down*), mas pela fixação de pontos de serviço, acesso e estrutura (*bottom-up*). Infra-estrutura cria um campo direcionado no qual diferentes arquitetos e designers podem contribuir, porém ela define limites técnicos e instrumentais para seus trabalhos. Infra-estrutura *per se* funciona estrategicamente, mas também encoraja a improvisação tática. O trabalho infra-estrutural se afasta da autorreferência e da expressão individual em direção à enunciação coletiva.

4.Infra-estruturas acomodam contingências locais enquanto mantém continuidade global. Em projetos de autopistas, pontes, canais ou aquedutos, por exemplo, um catálogo extensivo de estratégias para acomodar irregularidades do terreno (*doglegs*, viadutos, trevos rodoviários, ziguezagues, etc.) são empregados, de forma criativa, para ordenar condições existentes mantendo, simultaneamente, a continuidade funcional. Todavia, a condição padrão de qualquer infra-estrutura é a regularidade – no deserto, a autopista segue em linha reta. Infra-estruturas são, acima de tudo, pragmáticas. Na medida em que elas operam instrumentalmente, o projeto infra-estrutural é indiferente aos debates formais. Não estando investido pela (ideal) regularidade nem tampouco pela (disjuntiva) irregularidade, o projetista é livre para empregar o que melhor funciona frente a qualquer condição particular.

5.Embora estáticas em si mesmas, infra-estruturas organizam e ordenam sistemas complexos de fluxo, movimentos e troca. Elas não só fornecem uma rede de caminhos, mas trabalham por meio de um sistema de fechos, barreiras e válvulas – uma série de controles que verificam e regulam o fluxo. Consequentemente, é um erro pensar que infra-estruturas permitem novas liberdades e que, portanto, existe possibilidade de um ganho concreto por meio de novas redes. O que parece ser crucial é certa indefinição projetada no sistema, espaços deixados desocupados, espaços deixados livres para desenvolvimento imprevisto. Isto abre também a questão relacionada à descrição formal dos sistemas infra-estruturais: infra-estruturas tendem a ter uma estrutura hierárquica em forma de árvore. No entanto, existem impactos devido à escala (capilaridade quando os elementos ficam muito pequenos) e efeitos sinérgicos (quando ocorre sobreposição e intercâmbio de sistema), ambos os quais tendem a produzir condições de campo que rompem a tendência geral dos sistemas infra-estruturais de se organizarem linearmente.

6. Sistemas infra-estruturais operam como ecologias artificiais. Eles gerenciam fluxos de energia e recursos em um local, e direcionam a densidade e distribuição de um habitat. Eles criam condições necessárias de resposta para ajustes incrementais considerando a disponibilidade de recursos; consequentemente modificando a condição do habitar em resposta às mudanças nas condições ambientais.

7. Infra-estruturas permitem o projeto detalhado de elementos típicos ou de estruturas repetitivas, tornando possível uma aproximação arquitetônica ao urbanismo. Ao invés de sempre se mover, no que diz respeito à escala, do geral para o específico, o projeto infra-estrutural começa com o traçado preciso de elementos arquitetônicos específicos dentro de limites específicos. Ao contrário de outros modelos (códigos de planejamento ou normas tipológicas, por exemplo) que tendem a esquematizar e regular a forma arquitetônica e o trabalho por meio de proibição, os limites do projeto arquitetônico em complexos infra-estruturais são técnicos e instrumentais. No urbanismo infra-estrutural, forma importa, porém mais pelo que ela consegue fazer do que pelo que parece.

*Chegou a hora de aproximar a arquitetura urbanisticamente e o urbanismo arquitetonicamente.*¹⁴

14.

SMITHSON (1968, p. 73). Embora uma seção inteira do *Primer* seja dedicada a “Infraestrutura Urbana”, o tema principal é o problema de autoestradas em grande escala. Todavia, a atenção do Team X para questões de escala, uso, movimento e fluxo, e a evolução da paisagem urbana ao longo do tempo faz com que seus pensamentos sejam ponto de partida, exemplar e obrigatório, em qualquer discussão sobre arquitetura e infra-estrutura.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- ALLEN, Stan. Infrastructural urbanism. In: _____. *Points + Lines. Diagrams and projects for the city*. Nova York: Princeton Architectural Press, 1999. p. 46-57.
- DELEUZE, Gilles. *Bergsonism*. Nova York: Zone Books, 1989, p. 97.
- EVANS, Robin. *The projective cast*. Cambridge: MIT Press, 1995.
- FOUCAULT, Michel. Space, Knowledge and Power. In: RABINOW, Paul. *The Foucault reader*. Nova York: Pantheon Books, 1984.
- KOOLHAAS, Rem. Urbanism after innocence. Four projects: The reinvention of Geometry. In: _____. *Assemblage*. Cambridge, v. 18, 1992.
- LE CORBUSIER. *Aircraft*. Nova York: Universe Books, 1988. ilustração 18.
- ROWE, Colin; KOETTER, Fred. *Collage city*. Cambridge: MIT Press, 1978.
- SMITHSON, Alison (Ed.). *Team 10 primer*. Cambridge: MIT Press, 1968. p. 73.
- VENTURI, Robert. *Complexidade e contradição na Arquitetura*. Nova York: MOMA, 1966.

Olhares

MARCO AURÉLIO CUNHA

Nullum-Não existe pecado ao Sul do Equador
Buenos Aires, Argentina

Papa Francisco

*El Papa que nos une
a todos los argentinos.*

ame
Asociación Argentina de la Mediana Empresa

FECOPA
Federación Argentina de Cooperativas

Buenos Aires
Gobierno de la Ciudad



SALI de LA DRUGA



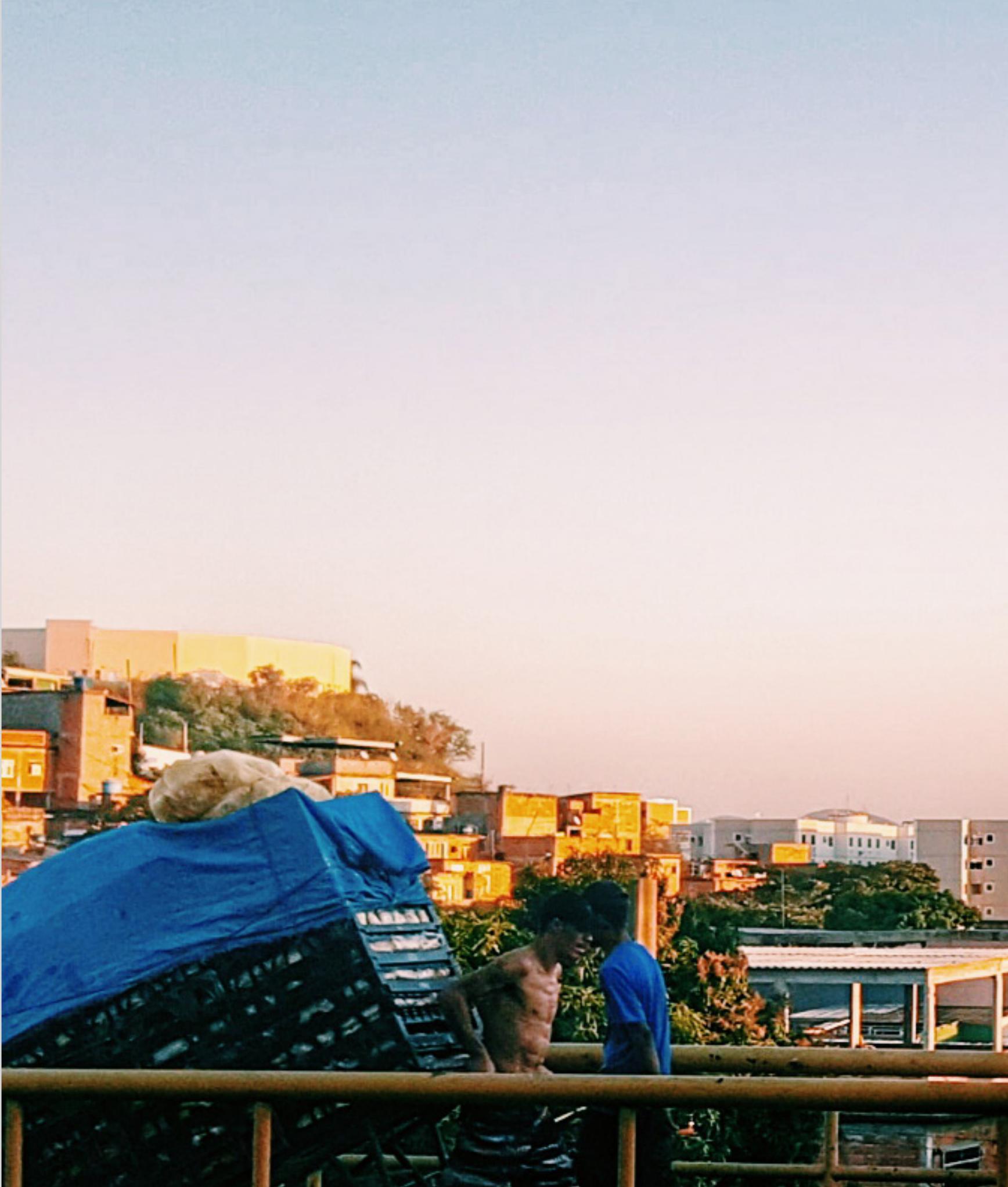


ALEJANDRO LEMA CORREA

Medellín à noite

Zona noroeste de Medellín - Colômbia





LUCAS CLEMENTINO

Pavuna-Baixada. O Rio de Janeiro da América Latina
Metrô da Pavuna, divisa com São João de Meriti, Baixada
Fluminense





MARGARIDA RAPOSO

Lago Titicaca, visto da Isla del Sol
Bolívia



MARGARIDA RAPOSO

Deserto de Uyuni
Bolívia



MARIA EDUARDA LESSA

Estação da Luz
São Paulo



MARIA EDUARDA LESSA

Bairro de La Boca
Argentina



RAFAELLA CONSENZA

Através - Edifício Copan
São Paulo



RAFAELLA CONSENZA
Através - Edifício Argentina
Rio de Janeiro



Departamento
de Arquitetura
e Urbanismo
PUC-Rio