

PRUMO

#1

Revista do Departamento de Arquitetura
e Urbanismo da PUC-Rio /

Rio de Janeiro: em obras



LEMBRANÇAS DO RIO
Nuno Portas

ENTREVISTA
com Fernando de Mello Franco

CIDADE COMO PROBLEMA PÚBLICO
Marcelo Baumann Burgos e
Maria Alice Rezende de Carvalho

PRUMO N º 1

Revista semestral do Departamento de
Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio”

ISSN 2446-7340



Departamento
de Arquitetura
e Urbanismo
PUC-Rio

Editoria deste Número

Editor Responsável

Ana Paula Polizzo

Editor Adjunto

Silvio Dias

Conselho Editorial

Alder Catunda Timbó

Ana Luiza Nobre

Ana Paula Polizzo

Fernando Betim

João Masao Kamita

Maria Fernanda Lemos

Silvio Dias

Vera Hazan

Colaboradores deste Número

Ana Luiza Nobre

Ernani Freire

Fernando Betim Paes Leme

Fernando Espósito

Francesco Perrotta-Bosch

Luciano Alvares

Mariana Vieira

Pedro Lobão

Pierre-André Martin

Vera Hazan

Verônica Gomes Natividade

Autoria dos Artigos

Leonardo Name

Pedro Cláudio Cunca Bocayuva

Marcelo Baumann Burgos

Maria Alice Rezende de Carvalho

João Masao Kamita

Nuno Portas

Ricardo Esteves

Estagiária

Patrícia Rodrigues

Edição / Revisão

Tema Editoração

Fotografias

Felipe Caetano

Ana Altberg

Clara Sampaio

Projeto Gráfico e Diagramação

Estúdio Insólito

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.

O Departamento de Arquitetura e Urbanismo (DAU) PUC-Rio lança agora a revista PRUMO cujo primeiro número tem como tema a cidade do Rio de Janeiro.

O objetivo desta revista é reunir as 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 o nosso Programa de Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

A revista está estruturada em cinco seções: entrevistas, artigos, traduções, projetos e a estante de ideias. Ao longo delas busca-se 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, tais como a insustentabilidade do modelo de mobilidade urbana e da governança em escala municipal, a inserção global da produção da cidade e a sua comercialização ou a memória acumulada em espaços urbanos e nos edifícios que os constituem. 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 o português.

Este número é resultado da dedicação de um grupo de professores do DAU/PUC-Rio, assim como de autores e colaboradores da revista, com destaque especial à dedicação dos professores Ana Paula Polizzo e Silvio Dias que coordenaram a elaboração desta publicação.

Desejo a todos uma ótima leitura.

Maria Fernanda Campos Lemos
Diretora do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Puc-Rio

Índice

EDITORIAL**05**

ENTREVISTA

Jorge Jáuregui

06

ARTIGO*Rio de Janeiro: modernidade global e intensidade no espetáculo urbano do século XXI* por Pedro Cláudio Cunca Bocayuva**10**

ARTIGO*Por uma arquitetura filosófica* por João Masao Kamita**22**

ARTIGO*Lembranças do Rio – Primeiro as ruas, depois as casas... e não o contrário* por Nuno Portas**30**

PROJETO

Casa Daros

36

PROJETO

Repensando His

44

PROJETO

projeto para uma nova base brasileira na Antártica. O desafio do escritório-modelo de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio

56

ENTREVISTA

Fernando de Mello Franco

68

ARTIGO*A mobilidade urbana em tempos de acessibilidade olímpica* por Ricardo Esteves**74**

ARTIGO*Cidade como problema público* por Marcelo Baumann Burgos e Maria Alice Rezende de Carvalho**86**

ARTIGO*O Maraca é de quem?* por Leonardo Name**98**

CONCURSO

Reperimetral

104

TRADUÇÃO*Terra Fluxus* de James Corner**118**

TRADUÇÃO*O que aconteceu com o urbanismo?* de Rem Koolhaas**130**

OLHARES**134**

PRUMO RECOMENDA**138**

Editorial

Não há dúvidas de que o Rio de Janeiro está em amplo processo de transformação. A cidade tem sido foco das atenções das iniciativas públicas e também privadas, principalmente por sediar grandes eventos de porte internacional nos próximos anos. Mas, afinal, que tipo de transformação está em curso na cidade? Quais são as condições para que ela efetivamente ocorra? Em busca não necessariamente por respostas concretas, mas pela possibilidade de reflexão através da análise crítica e do debate, o primeiro número da **Revista Prumo** terá como foco temático estas profundas modificações pelas quais está passando a cidade do Rio de Janeiro, bem como os fatores que têm desencadeado novas articulações sociais e que vêm se concretizando nos projetos em curso na cidade. Neste sentido, entendemos este como sendo um momento chave para nos colocarmos questões relevantes não só para a arquitetura que vem sendo produzida como também para a cidade e para a paisagem que vem sendo remodeladas.

Iniciamos as discussões com o artigo de Pedro Cláudio Cunca Bocayuva “Rio de Janeiro: modernidade global e intensidade no espetáculo urbano do século XXI” acerca de um possível processo de privatização da cidade juntamente com a criação de grandes imagens no cenário urbano, gerando, por conseguinte a completa fragmentação e desarticulação da cidade. João Masao Kamita, em “Por uma arquitetura filosófica – Considerações sobre um estado atual

da arquitetura carioca” acrescenta dentro desta lógica, um fundamental olhar crítico à produção arquitetônica que vêm se desenvolvendo no Rio de Janeiro. O arquiteto português Nuno Portas traz uma releitura, vinte anos depois, de suas experiências na década de 80 na cidade do Rio de Janeiro com o artigo “Lembranças do Rio – Primeiro as ruas, depois as casas... e não o contrário”, ajudando-nos a refletir sobre a maneira como olhamos para nossas cidades e também para a questão da habitação. Em todo este processo de transformações urbanas, torna-se essencial um olhar para a questão das políticas de mobilidade e a acessibilidade na cidade, trazido por Ricardo Esteves através de “A mobilidade urbana em tempos de acessibilidade olímpica”. Já em “Cidade como problema público. Reflexão sobre o futuro do Rio de Janeiro” Marcelo Baumann Burgos e Maria Alice Rezende de Carvalho trazem à tona a dualidade presente entre os grandes investimentos e a completa falta de participação popular. E por fim, praticamente exemplificando todo este processo, fechamos com o artigo de Leonardo Name “O Maraca é de quem? Sobre novas tecnologias de informação e comunicação. E sobre resistência.”

Apesar deste longo percurso, certamente muitos temas igualmente urgentes ficaram de fora. Nossa intenção é poder abrir as possibilidades de discussão sobre a construção da cidade de forma multidisciplinar. Ainda há muito que refletir.

Entrevista

J O R G E J Á U R E G U I



Acervo equipe Atelier Metropolitano

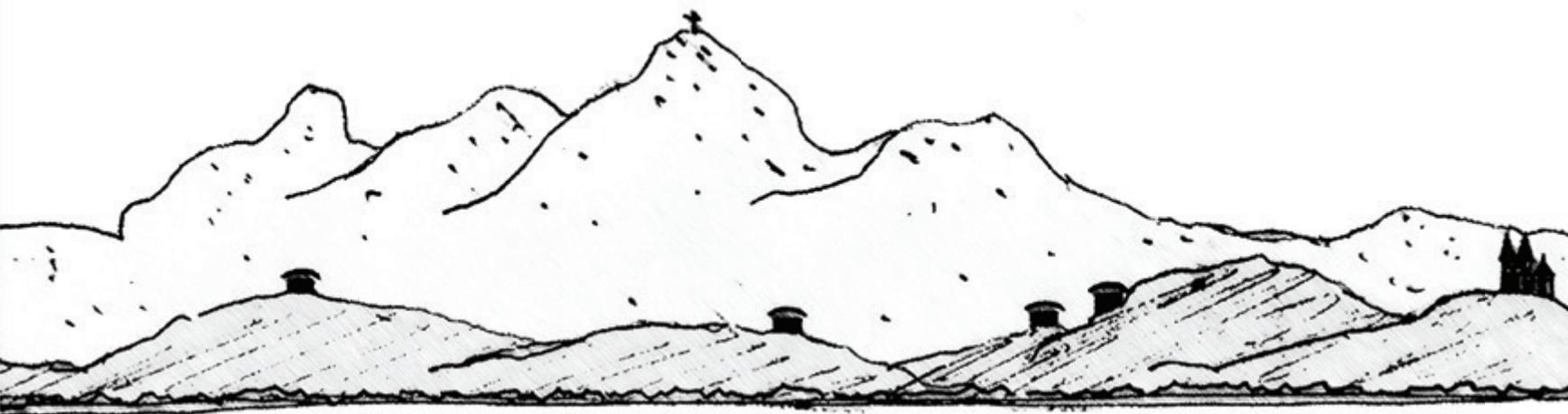
O Município do Rio de Janeiro possui 54% do total da população da região metropolitana (6,1 milhões de habitantes aproximadamente), sendo a segunda maior concentração urbana do Brasil. Em torno de 1,3 milhão mora em favelas. Neste sentido, o problema da mobilidade, associado ao problema do crescimento sem planejamento e à concentração da pobreza em áreas periféricas da cidade, tem gerado a procura de soluções alternativas em relação ao movimento de pessoas e a integração urbana, o que pode responder, em parte, alguns destes problemas.

Concedida a:

FERNANDO ESPÓSITO GALARCE
Arquiteto, doutor em Arquitetura pela Universidade Politécnica de Cataluña (UPC).
Professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio).
Contato: fernando.esposito@ead.cl

Nesta entrevista, o arquiteto e urbanista Jorge Mario Jáuregui detalha alguns aspectos relacionados ao teleférico do Complexo do Alemão, projeto inaugurado no ano de 2011 como resposta à periferização deste conjunto de favelas, caracterizado, entre outros pontos, pela deficiente infraestrutura urbana e conectividade. Hoje, com outros projetos similares inaugurados ou em estudo no Rio de Janeiro e em outras cidades latino-americanas, o teleférico do Complexo do Alemão aparece como uma referência que permite manter aberta a discussão com as tais variáveis que entram em jogo no momento de desenvolver intervenções destas características.

Jorge Mario Jáuregui, arquiteto formado na Faculdade de Arquitetura da Universidade Nacional de Rosario, Argentina, destaca-se pela dedicada trajetória a serviço de projetos no espaço público e em favelas, em diferentes locais da cidade do Rio de Janeiro



Vista do aeroporto internacional do Rio de Janeiro incluindo o Complexo do Alemão na paisagem.

Jorge Jáuregui

Percebe-se no traçado do teleférico que as estações se localizam nos pontos altos dos morros e com certa equidistância entre elas, o que demonstra que a dimensão geográfica foi considerada importante no projeto. Como foram abordadas estas e outras variáveis que determinaram o desenho e o traçado? Além disso, é possível observar que as estações também são lugares que oferecem uma infraestrutura de caráter público, tanto no seu interior quanto no seu entorno por meio de serviços, equipamentos esportivos, praças, mirantes etc. Como surge esta característica do projeto e como se decide que tipo de infraestrutura oferecer à comunidade?

JJ: O projeto do teleférico faz parte do projeto de articulação socioespacial para o Complexo do Alemão. Em particular, da proposta de reconfiguração da mobilidade dentro do Complexo e sua articulação com o transporte metropolitano, especificamente com as linhas de trens da Supervia.

O projeto envolveu a reorganização dos espaços existentes e a introdução de novas e potentes centralidades como o Centro Cívico, projetado para atuar como conexão entre o Complexo e os bairros do entorno. No Centro Cívico somente foi construída a Escola Profissionalizante, ficando de fora as edificações projetadas correspondentes ao Hospital Público, o Centro de Atendimento Psiquiátrico, o Centro de Apoio Jurídico, o Centro de Serviços, o Centro de Geração de Trabalho e Renda e a grande Marquise para conectar todos estes equipamentos, previstos para serem localizados no terreno da ex-fábrica da Poesi.

O projeto do teleférico surgiu como solicitação do governador do Estado do Rio de Janeiro, Sérgio Cabral, após uma visita a Medellín. A proposição deste tipo de transporte de massa para o Complexo do Alemão se inscreveu na busca da facilitação dos acessos aos pontos mais inacessíveis dos diferentes morros existentes e, especialmente, aos topos destes, locais caracterizados por serem redutos de traficantes antes da obra.

O objetivo de instalar as estações sociais, incluindo além da própria estação serviços públicos e uma agência bancária no alto dos morros, tinha um duplo objetivo: funcional (tornar acessíveis os pontos com maior dificuldade de contar com ruas carroçáveis) e, ao mesmo tempo, simbólico (“desbunquerizar” esses morros colocando “a vista” o novo sistema de mobilidade). As estações ficaram tão visíveis que “localizaram

no mapa” o Complexo do Alemão. Hoje as estações são vistas por quem trafega pela Linha Amarela e pela Linha Vermelha e são visíveis desde o Aeroporto Internacional Tom Jobim.

Cada uma delas possui equipamentos diferentes: na estação do Adeus existe uma agência bancária e uma sala para uso comunitário; na Baiana, um Pouso (Posto de Orientação Urbanística e Social); na do Alemão, um Centro de Referência da Juventude (CRJ) e um estúdio de música; na estação Itararé, uma sala de dança e um centro de serviços; na Fazendinha, uma biblioteca pública. Esta estação tem se constituído no lugar de visitação mais frequentado e conta com um mirante sobre o complexo. Pelo fato de estarem no topo dos morros, cada estação desfruta de visuais de 360 graus. Paralelamente, a implantação do sistema do teleférico tem provocado uma adaptação espontânea das residências em torno das estações e no trajeto das linhas deste, transformando estas áreas, em vários casos, em locais comerciais e de serviço.

A decisão sobre que tipo de equipamento público deveria ser instalado em cada estação obedeceu aos resultados do trabalho social desenvolvido com os moradores e as diferentes secretarias de Estado.

O trabalho social foi realizado mediante o emprego de enquetes e *workshops* com a população local e, a partir daí, foram definidos os programas a serem implantados em cada estação.



Gabriel Jáuregui

Vista do teleférico do Complexo do Alemão.

Quais foram os principais desafios e dificuldades abordados durante o estudo e o projeto? Você já os considera atingidos ou requer um tempo maior para observar os resultados definitivos?

JJ: O primeiro desafio foi contar com uma topografia confiável para poder tomar decisões de implantação das estações e de cada pilar de sustentação dos cabos. Para tal, foi contratado um helicóptero e utilizado um equipamento específico para essa tarefa. A partir da definição dos locais de implantação foi realizado um trabalho minucioso de identificação das residências a serem relocadas e das ruas que precisariam ser abertas para dar acesso aos caminhões que levariam os equipamentos a cada estação e a cada pilar. Como se sabe, o processo de negociação para as remoções é lento e complexo e a busca de equilíbrio entre interesse público e direito individual demanda um trabalho social cuidadoso e respeitoso em relação aos direitos dos moradores.

O segundo desafio foi estudar os requerimentos técnicos específicos desse tipo de transporte (público). Além das visitas ao teleférico de Medellín, foram contratados serviços de assessoria técnico-econômica do Metrocable de Medellín.

Considerando que a implantação de um sistema de teleférico no Brasil é inédita, acredito que os objetivos foram alcançados plenamente e que isto abre espaço para a utilização desse sistema, quando pertinente, em outros pontos da cidade e do país.

No que se refere à utilização do sistema pelos moradores, entendo que é um processo de absorção que tem demonstrado a paulatina aceitação e adaptação dos residentes, passando, inclusive, a se transformar em fonte de geração de trabalho e de renda, além de promover a valorização das propriedades, como demonstrado no artigo da Revista O Globo, de 5 de fevereiro de 2012, intitulado “A laje está em alta”, no qual se descrevem as diferentes formas de utilização das lajes das construções para usos comerciais e de lazer.

O sistema do teleférico vai permitindo cada vez mais a conexão entre os moradores da cidade (os bairros e a “cidade formal”) com os das favelas (a “cidade informal”). Conforme o tempo passa, novos usos e novas influências vão surgindo. Assim, além da geração de trabalho e renda, houve a contribuição para a autoestima da população do Complexo e o intercâmbio com outras pessoas vindas de diferentes partes da cidade e mesmo do exterior. Esta interação possui um caráter bastante positivo tendo em vista que ajuda a “desencravar” o lugar, considerado antes da intervenção como “irrecuperável”. A mudança provocada no imaginário dos cidadãos, dos cariocas, é muito importante para a transformação do Complexo em bairro popular normal. Esse processo está em curso e o teleférico tem dado uma contribuição importante neste sentido. Por outro lado, o processo de absorção do sistema já se adapta aos meios de mobilidade tradicionais na comunidade, como moto-táxi e kombis, gerando uma simbiose.

Claramente, as estações do teleférico já funcionam como marcos (“mojones”, nas palavras de Kevin Lynch) no entorno macro da cidade. A “pontuação” desses morros por estações contribuiu tanto de dia quanto de noite, sem sombra de dúvida, como uma presença do poder público no privado e um elemento de “valorização” do lugar.

Conforme minha experiência e observação, todas as vezes que tenho ido ao lugar e utilizado o teleférico, só tenho encontrado aprovação e orgulho de o Complexo do Alemão ter sido o primeiro local do país a contar com esse serviço.

Rio de Janeiro: modernidade global e intensidade no espetáculo urbano do século XXI

PEDRO CLÁUDIO CUNCA BOCAJUVA
Doutor em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade
Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).
Professor do Núcleo de Estudos de Políticas Públicas em Direitos
Humanos da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).
Contato: cunca-bocayuva@nepp-dh.ufrj.br

O objetivo deste artigo é argumentar em favor da necessidade da formulação de uma nova metodologia para a leitura crítica da conjuntura internacional com foco nas dinâmicas espaciais, tendo em vista o momento atual de conformação de uma reestruturação urbana na cidade do Rio de Janeiro. Nele procuramos identificar as tendências características das ações de grande impacto urbano, apoiadas em políticas governamentais orientadas por padrões hegemônicos no plano transnacional. A partir da sua projeção na dimensão da definição dos modos

de produção do espaço, pela apropriação das condições de reprodução social sob a hegemonia do capital que busca sua conexão ao ciclo global. Nossa proposta é indicar elementos para a análise situacional do fenômeno urbano na atualidade a partir de pensar a cidade do Rio de Janeiro como fronteira da acumulação global enquanto uma consequência lógica do percurso desenvolvido pelas políticas governamentais locais desde meados dos anos 1990. A agenda dos grandes eventos acabou se impondo como parte de um conjunto de diretrizes de governo para a cidade.





Desmonte do segundo trecho demolido do elevado da Perimetral.

Divulgação, fonte site <www.cidadeolimpica.com.br>.

O novo paradigma e sua difusão

O lugar é maior e menor que o mundo, nosso olhar informado pela análise do momento atual do Rio de Janeiro deve levar em conta a rede real, virtual e metafórica presente na noção de globalização do fenômeno urbano. Na Cidade Maravilhosa se desdobra na semiótica criada pelo padrão de planejamento, do chamado *City Marketing*, inventando e copiando o processo de mudança que ocorreu em outras cidades. Nas pegadas em que se destacaram Barcelona, passando por Xangai até Londres, vemos os grandes negócios e as iniciativas corporativas moldarem a imagem da cidade, por meio de transformações do tipo “water front”, na construção de viadutos, na ampliação do sistema metroviário, na construção de grandes torres e numa enorme *gentrificação* da paisagem (re)construída. Vemos no Rio de Janeiro a reafirmação do deslocamento geográfico dessa lógica de pós-modernização para lugares mais ao sul do planeta, como ocorreu na África do Sul, como ocorreu em Beijing. O que antes foi um movimento de aproximação e conexão com as redes transnacionais, que partiu da tentativa de se aproximar da lógica das chamadas cidades globais, acabou virando um fenômeno de proliferação de pacotes e modelos de economia urbana.

Vemos se implantar a lógica voltada para uma arquitetura de negócios e de mídia, que se liga de forma complexa com as outras camadas de interesses empresariais e blocos sociais locais. Os modos de governar as grandes cidades seguem uma espécie de bolsa de apostas para promover uma agenda de projetos e construções para eventos, em nome da criação da imagem, do fortalecimento da marca, da geração de negócios e da economia dos serviços, da comunicação, da informação e do turismo, que se ligam aos processos de mobilização e criação de objetos orientados para realizar os vários objetivos de rentabilidade do capital. A reprodução social de certo tipo de sociedade se espalha numa lógica labiríntica e circular de espelhamento, a partir da realização das formas extremas da hipermodernidade.

O novo paradigma da suposta introdução na rede da cidade global é a forma de conexão possível com os fluxos e as demandas do capital global na anexação de novos territórios. Lógica do capital que agora vem sendo deslocada espacialmente, pela sua reorientação para países na frontei-

ra da renda mundial, na semiperiferia do sistema global. O processo que ocorre no Rio de Janeiro faz parte de um ajuste espacial global (dirigido ao Sul e ao Oriente geográficos), que completa a difusão dos processos de transnacionalização por meio de um ciclo de produção de eventos projetado nas formas de apropriação dos espaços. O que serve para a montagem dos dispositivos de uma nova grande transformação, ou de novos cercamentos, dando grande atualidade para a obra de Karl Polanyi que descreveu o efeito da radicalização da forma mercantil capitalista (na gênese do capitalismo e na formação do fascismo), sobre o que chamou as mercadorias fictícias, a moeda, o trabalho e a natureza. O processo da grande transformação e dos cercamentos agora se dá pelas redes e nas cidades, com impacto decisivo nas grandes cidades regiões, nas megacidades dos países ditos em desenvolvimento, aqueles que representam novas fronteiras para a acumulação mundial (Brasil, China, Índia, Indonésia, África do Sul e México).

O ajuste espacial global

No país da grande mudança geográfica e demográfica do século XX, na direção da urbanização acelerada com suas desigualdades e violências intensas, no Brasil, passamos por um novo momento de reconfiguração dos espaços urbanos metropolitanos, com a intensificação de pressões verticais por reestruturação social e espacial conforme os termos da agenda globalista. Não vamos, necessariamente, na direção de uma configuração típica de cidade global, mas sim, na de uma forma de interação e inserção mediada de globalidade dentro de uma espacialidade complexa. As formas clássicas de modernização desenvolvimentista, autoritária e conservadora, se davam pela linha da “fuga para diante”. Hoje continuamos mimetizando as transfigurações e metamorfoses próprias do mundo do consumo, dos serviços e das ideologias de segurança e urbanização que resultam na agenda de competição entre as cidades para participarem da promessa de conquista de uma fatia do excedente da riqueza mundial. Na busca da oportunidade de ser o centro virtual do ciclo volátil de atratividade dos *business* propostos pelos grandes eventos. Na esperança de sua projeção permanente pela via do urbanismo de negócios sustentado na produção imagético-comunicativa.

“ Nos antigos “segundo” e “terceiro mundo” vemos a urbanização como uma ampliação da fronteira produtiva de sustentação da globalização, no momento mesmo em que ela encontra limites nos países centrais. ”

A estrutura de longa duração das “cidades partidas” é impactada pelo triplo processo: do empreendedorismo urbano, do controle das áreas periféricas e da formação de novos espaços propícios para a produção e o consumo, direcionado para grupos sociais emergentes a partir da nova relação entre crédito pessoal e público. Difundindo a subjetividade e o projeto de uma “nova classe média”, que marca em especial o mundo das redes corporativas globais e, além disso, que faz parte dos contornos dos países chamados BRICS objetivado pelas relações sociais de produção e consumo já presentes nas suas megacidades como São Paulo ou Mumbai. Os processos de ajuste espacial global, quando vistos por dentro do fenômeno urbano, têm suas contradições intensificadas nas megacidades. O que pode ser visto pela periferação dos centros no Norte do planeta, bem como na reterritorialização da centralidade global em antigas semiperiferias. Nos antigos “segundo” e “terceiro mundo” vemos a urbanização como uma ampliação da fronteira produtiva de sustentação da globalização, no momento mesmo em que ela encontra limites nos países centrais.

A profusão de projetos

As cidades, como Rio de Janeiro, são cenários de uma experimentação que marca esse momento de transição e retorno ao urbano. A flexão na mundialização através do ajuste espacial global e das megacidades expande a fronteira da acumulação do capital em escala mundial. Nos países de dimensões continentais e nas megacidades, a pressão das redes corporativas globais se dá dentro do quadro específico das dinâmicas e pressões internas por ingresso no mercado de consumo de massas. A luta distributiva e a lógica especulativa tornam esses territórios (sobre) investidos em todos os aspectos, acentuando os padrões e características dos pacotes econômicos emergenciais. As (des) medidas das alianças entre governos e

grandes empresas se legitimam pelas imagens que se difundem apoiando o discurso, “a escrita” de profusão de projetos. Os governos nacionais, regionais e locais vão fabricando projetos, espalhando objetos e simulacros, produtos materiais e virtuais sobre o cenário urbano (com seus teleféricos, museus, torres, *shoppings*, condomínios).

A agenda pós-industrial poderia ser considerada uma agenda do tipo urbano, indicando claramente a transição contemporânea do projeto nacional de inserção na direção do global (a rede vertical pela corporativa). O atual projeto produtivo vai na direção do agir pelo poder de mobilizar, realizar e concentrar interesses via empreendedorismo imobiliário (produção do espaço no sentido amplo). Os projetos no Rio de Janeiro, da Vila Olímpica, do Velódromo, do Centro de Mídia, do Parque Aquático, do Estádio são todos bastante concentrados na Zona Oeste, na Barra da Tijuca e no Maracanã. Os projetos contam ainda com a expressão mais ligada à nova tradição de transformação do velho centro das cidades, aqui pela via de um conjunto de transformações orientadas pelas intervenções urbanísticas ligadas ao chamado Porto Maravilha, encravado e sustentado em terras públicas, com garantias jurídicas especiais, concessões e empréstimos para gerar as parcerias empresariais. Os investimentos nos BRTs, nas três vias expressas e no Metrô, ligando a Zona Sul à Barra da Tijuca, consolidam esses recortes territoriais privilegiados.

A política de segurança segue uma geografia orientada pelos interesses articulados no mapa mercantil, com seus traçados definidos pelos eventos. O peso relativo e diferenciado desse projeto modifica as correlações entre zonas centrais, zonas periféricas e zonas de exclusão na cidade, estabelecendo relações entre espaços e interações no que diz respeito aos seus efeitos sobre populações. O que define posições para a qualidade e o conceito de centralidade variável que acompanha as intervenções no território da parte dita informal da cidade. Passando do Programa Favela-Bairro para o PAC-Urbano em algumas grandes favelas, e agora para a fórmula variada de diversos projetos no âmbito do conceito do Programa Morar Carioca. O balanço desses projetos para a periferia deveria ser registrado nas contradições dessas políticas, como resposta *sintomal* ao desafio de urbanização das áreas ditas de ocupação irregular. As iniciativas esboçadas

nos projetos do Morar Carioca são parte dos dispositivos de respostas parciais (contratadas pela Prefeitura com base em concurso de qualificação realizado pelo IAB) de pequena, média e grande escala na tentativa de integrar a cidade informal como bairro da cidade. Mas esse projeto que vem sendo enfraquecido e contido, embora fosse fator de mobilização crítica de movimentos de moradores lutando por participação, bem como, vinha mobilizando um primeiro esforço de cultura arquitetônica e inovação construtiva, num quase-diálogo com a demanda legítima de direito à cidade.

Empreendedorismo urbano

O processo de urbanização das favelas vem sendo revertido pela ótica subordinada aos conceitos ligados à área de segurança e ao processo de formalização e privatização das respostas, com fortes campanhas de contenção e controle que ganham respaldo na cultura do medo e na questão das emergências e riscos como deslizamentos e destruição de áreas de reserva. Os efeitos de contenção da verticalização e as remoções promovidas nas áreas de ocupação informal popular são desigualmente distribuídos. A cidade dita formal foi sempre desenvolvida na velha lógica da grilagem garantida por regras fora dos marcos da legalidade constitucional. As classes populares enfrentam conjunturas diferentes entre a remoção, o empate e o reconhecimento. Mas hoje existe um ambiente que justifica intervenções e legitimas apropriações nas áreas informais em direção de novas diretrizes regulatórias, que combinam alianças público-privadas. Para isso, basta ver o financiamento privado das instalações da UPP no Complexo do Alemão.

Por isso, vale parafrasear um velho ditado, para os pobres a lei (o choque de ordem), como vem ocorrendo na repressão ao comércio ambulante e ao comércio informal nas favelas, assim como, com a aplicação de indenizações de baixo valor e outras medidas ligadas à remoção forçada em nome dos grandes eventos, nos mais variados contextos locais. Tudo por força das necessidades estabelecidas e dos critérios definidos pelos acordos entre tecnocratas e empresas, nos quais os episódios de remoção de moradores são considerados transtornos “menores”, não merecendo grande destaque da mídia. As notícias não tratam dos grandes problemas de custos sociais da formalização nas áreas paci-



Obras do complexo do Parque Olímpico, na Zona Oeste do Rio.

ficadas na cidade assim como da seleção dos privilegiados e escolhidos para gerir e investir, dos problemas na formação de grupos e consórcios, da fragilidade técnica de opções nas políticas de mobilidade, do caráter provisório de ações e da pouca transformação nas políticas sociais e de segurança (unificadas de forma provisória sob o rótulo da UPP). Pouco se fala das descaracterizações, abandono e improviso com relação aos resultados de concursos e projetos realizados para a região portuária e para o Programa Morar Carioca da Prefeitura do Rio que reúne um conjunto de escritórios de arquitetura com seus projetos.

A formulação das novas políticas de empreendedorismo e *marketing* urbano, a nova economia em rede e os novos padrões de consumo e reprodução social se interligam através do *design*, da arquitetura através de certa lógica caótica de produção de objetos, equipamentos e edificações que pretendem ser renovadores e estimuladores de forças de inovação, como ocorreu com a antiga Cidade da Música rebatizada Cidade das Artes. A análise crítica do quadro da agenda pública da cidade, que torna o espaço urbano um objeto ou meio de produção do capital, pode ser a oportunidade para desencadear um importante debate no âmbito das opções técnico-científicas e profissionais, pela arquitetura e pelo urbanismo, em especial na Universidade. Mas o

processo se acelera na direção do jogo corporativo, no silêncio e na contenção da demanda pela reforma social urbana. A chamada oportunidade para a cidade vai se convertendo num conjunto de processos acelerados de ocupação e apropriação de recursos e privatização de espaços da cidade, onde perde força a agenda da periferia que deve se dirigir para as aspirações do consumo e não da reconfiguração das políticas pela via do *habitat*.

A fabricação da opinião majoritária

A agenda dos grandes eventos é conduzida pela lógica instrumental, pelo pragmatismo, pelo improviso, apoiada na retórica nacional de atrair o “espírito animal dos empresários”. As políticas de ajuste global se orientam pela necessidade de gerar impacto e resposta por parte dos governantes e das tecnocracias, num ambiente onde vemos certo tipo de fetichismo, com certa ilusão coletiva que não para de se alimentar da mistura de sentimentos, temores e desejos maximizados pela dimensão dos espetáculos e pela grandeza dos números e valores que fazem explodir o preço do metro quadrado do solo urbano. No meio de um tiroteio e de uma pirotecnia de ações, projetos, números e prazos, a crítica política é entorpecida pela opinião favorável para a aposta na grande oportunidade para a cidade. A relação entre uma visão da cidade, suas necessidades e os tempos de negociação é atropelada pelos prazos e exigências de adequação legal, as prioridades são deslocadas e, reafirmados projetos que possam se harmonizar com os efeitos visuais esperados. O que vai fragmentando, atrasando, protelando e modificando as propostas e as potencialidades urbanísticas e arquitetônicas voltadas para as periferias, esboçadas na primeira fase do PAC Urbano e nas primeiras ações do Morar Carioca. O quadro institucional se dá rompendo com esperanças de participação dos moradores, desfazendo supostos consensos de garantias e rompendo acordos técnicos realizados de forma precária com parte das entidades de bairro e de classe. Em processos desse tipo não é novo o silêncio dos vencidos e a aparente unanimidade.

O quadro institucional da coalizão de governo (nos três níveis do sistema federativo) se apoia na mobilidade social de certos grupos e no “quase pleno emprego”, com a ampliação da renda e do crédito para setores mais pobres da popu-

lação que são parte de um momento preciso do ciclo econômico interno, com efeito importante na estrutura urbana pela via do consumo de bens e serviços. Uma circulação de crédito e uma aplicação de parte da renda das famílias em obras de melhoria e reforma nas suas moradias nas periferias, num quadro que se cruza com as políticas distributivas e o aumento do salário mínimo. A periferia está mobilizada e se beneficia de obras públicas intensivas em trabalho durante certos períodos, como em Manguinhos e no Alemão. Mas ao lado disso, os custos de formalização das atividades, o valor dos imóveis e as violações de direitos se ampliam com novas políticas. O quadro político apresenta nuances, mas sem quebrar o quadro favorável para a opinião majoritária, mesmo com o efeito crítico de uma manifestação de oposição eleitoral e de redes sociais, numa relação que se expressou numa faixa próxima de 70% de votos para o atual prefeito e 28% para a oposição. No Rio de Janeiro vemos, no início de 2013, uma intensificação dos aparatos informados pela ótica das necessidades impostas pela lógica inexorável na grande imagem das oportunidades abertas, pela participação no espetáculo das cidades que podem aproveitar a visibilidade dada pelos megaeventos. As reflexões e análises a partir de outras experiências sugerem mais cautela e melhor estruturação dos programas e projetos com base em políticas e planejamento de caráter metropolitano.

Modernidade e linhas de fuga

A modernidade se define pela relação entre os dispositivos técnicos e a dimensão da reprodução social pela estrutura do cotidiano. A produção e o consumo se desdobram pela formação do espaço urbano com suas contradições, fruto da disputa por meios e pela afirmação de certos contextos ou situações, com suas tensões entre repetição e criação, entre mimetismo e obra, entre os horizontes cristalizados e programados e as rupturas e conquistas de direitos. Se para Walter Benjamin os cenários da história têm o alto custo da violência e devem ser lidos pela visão de suas ruínas, e a utopia nasce de escrever a história no contrapelo do progresso pela recuperação da forçada memória dos vencidos na qual a revolução tem algo de messiânico; na leitura da modernidade de Henri Lefebvre, a relação entre forma social e a técnica pode abrir caminhos para novos possíveis. Na escala

macro os complexos urbanos que resultam da modernidade devem ser lidos por uma perspectiva crítica *metafilosófica*, isto é, de reflexão sobre a utopia realista de outros possíveis. A cidade e a técnica estão no centro das questões que precisam ser abordadas para desvendar as possibilidades de emancipação humana pelas metamorfoses do urbano na grande escala. Monumentos de progresso e cultura técnica podem ser monumentos de barbárie com alto custo humano, mas também podem ser sintomas de movimentos a partir dos quais a mobilização política nasce dos efeitos, dos resíduos, capazes de gerar demandas e necessidades que reabrem os horizontes de transformação. Por isso, a leitura à contrapelo dos momentos e movimentos da produção social do espaço é parte da perspectiva metodológica necessária para a crítica da modernidade.

A experiência de atravessar pelo alto, via teleférico, parte do Complexo do Alemão no Rio de Janeiro dá uma das medidas da vertigem gerada pela intensificação dos conflitos, conceitos e experiências sobre a construção inacabada e a relação descontínua e oportunista com as zonas trazidas para a nova periferia da megacidade. Na limitação e falha dos projetos urbanos governamentais, na sua fragmentação e inacabamento, vemos o vigor da permanência



Vista do Teleférico da Providência, inaugurado em 2/7/2014.

Divulgação. fonte site <www.cidadeolimpica.com.br>.

“As novas políticas de controle e segurança e a espetacularização midiática da produção cultural geram um novo regime de transformação das fronteiras, territórios e cidades, apoiado no ciclo de longa duração da revolução urbana no plano mundial.”

da autoconstrução da cidade informal popular. Uma leitura do território construído e um olhar de adequação social e técnica apoiada em criatividade estética podem indicar as enormes possibilidades para os desafios da urbanização em áreas ditas faveladas. As demandas parecem reprimidas e silenciadas diante das falsas necessidades e falsas escolhas formuladas enquanto ordenamento, regulação, repressão e controle. Por isso, vemos uma diversidade de linhas de força, de linhas de fuga, de potencialidades da zona de fronteira, das mediações e articulações entre favela e asfalto, que são atravessadas pelas redes e forças desorganizadas da sociedade, de um lado, e pelas forças de ocupação policial e privatização do território apoiadas pelo Estado.

Projeto urbano e comando do capital

A arquitetura e o urbanismo são decisivos como disciplinas técnico-científicas, como saberes e práticas que organizam e sustentam processos de produção do espaço. Na sua articulação com a sua dimensão econômica, política, cultural e ambiental são estruturantes de ações e discursos de construção formal, funcional, estética e institucional com impacto decisivo na definição dos diferentes momentos da conformação da experiência da modernidade. A contemporaneidade e os modos de produção e consumo possuem expressão material e simbólica intensa e cristalizada do ponto de vista antropológico, temporal e espacial, que impulsionam as dinâmicas de territorialização, desterritorialização e reterritorialização que cristalizam as configurações históricas na geografia das formações econômico-sociais.

Na modernidade os modos de reprodução social e a acumulação do capital se materializam na construção e reprodução do espaço geográfico intensificado e ampliado pelas metamorfoses do espaço urbano difuso. As metrópoles da

semiperiferia capitalista, como o Rio de Janeiro, parecem estar explodindo por força da combinação dos processos de globalização, reestruturação e constituição do meio geográfico marcado pelo domínio das tecnologias, da informação e da comunicação. A lógica financeira abstrata, os processos de consumo de massas, a passagem para o primado dos serviços, a privatização do público, a precarização do trabalho, a criminalização das populações e territórios periféricos, a compressão técnica e produtiva sob o comando de redes corporativas globais. As novas políticas de controle e segurança e a espetacularização midiática da produção cultural geram um novo regime de transformação das fronteiras, territórios e cidades, apoiado no ciclo de longa duração da revolução urbana no plano mundial. As novas geografias contemporâneas definem recomposições espaciais e temporais que se traduzem em novas divisões sociais marcadas pelo choque da aproximação acelerada entre o local e o global, que se intensifica com a adesão dos agentes do Estado ao processo de (des)nacionalização, numa transição que gera novos regimes de fronteira, novos contextos institucionais e embates no plano dos direitos e do acesso aos bens e serviços e aos processos de decisão que são alienados nos padrões de gestão tecnocráticos e na força dos blocos sociais relacionados às dinâmicas de transnacionalização.

No quadro descrito neste artigo podemos compreender o alcance da reflexão espacial com foco na arquitetura e no urbanismo como expressão de escrita organizadora, produtora e criadora de espaços. Enquanto desenho das formações sociais urbanas deve ser vista como uma tecnologia social que serve de suporte de vida. Arquitetura é arte, tecnologia, poder de sugerir, propiciar, projetar os modos de ocupar, usar e aprimorar o espaço habitável. A territorialização e seus usos enquanto olhar educado e informado pela arquitetura se estende através do urbanismo. Uma disciplina técnico-científica que articula o social, o humano, o biológico, o físico e o químico, manejando os materiais e os valores propiciadores de movimentos, de distribuição, circulação e mobilidade das populações no espaço. É um suporte decisivo de criação e conhecimento, meio de produção do tempo instituído, um suporte para o visível e o invisível, que sobredetermina as dimensões do poder urbano. No que ele se traduz em esferas e espaços nas várias escalas de

produção, de construções com diferença quanto aos pesos e significados simbólicos. Nas formas que vão do banal ao monumental ou nas diferentes funções de moradia, do lazer, quer na esfera pública quer na esfera privada.

O desafio

A nossa reflexão procura destacar a leitura da conjuntura urbana enquanto dimensão de disputa institucional e da orientação das políticas urbanas num quadro estrutural marcado pela reestruturação mundial do capital, através de sua implicação com a produção e as contradições no espaço. Para o que tomamos por objeto a cidade do Rio de Janeiro como um espaço intensificado da experimentação de um tipo de utilitarismo, da aplicação de um pragmatismo na estratégia do governo do território, com certa biopolítica de controle social e espacial.

A relação entre forma, função e estrutura está no centro da abordagem arquitetônica da análise do fenômeno urbano. O modo de ver a cidade é guiado pela experiência do ator informado que é limitado pelos condicionamentos e possibilidades criativas e construtivas de um dado período histórico. Numa dada situação ou correlação de forças os conflitos se dão em meio a uma dialética que se abre num momento político determinado, ou seja, numa conjuntura cuja leitura crítica pode ser propiciadora da construção de outros possíveis nos modos de vida coletivos. Uma teoria social crítica do espaço deve ser apoiada numa pesquisa em que a dimensão fenomenológica, a objetivação e a subjetivação dos processos existenciais coletivos, na qual o vivido é captado por uma metodologia que reconstrua os momentos, como a conjuntura de reestruturação urbana via produção do espaço para a atração do capital utilizando a lógica do global para ativar todo o processo de reprodução ampliada.

Através das conjunturas e dos seus ritmos e intensidades, podemos medir os efeitos das práticas espaciais pela via da observação das disciplinas, como a geografia, o planejamento urbano e a arquitetura que dão destaque para o peso do espaço construído do que se escreve pelo desenho dos recortes do território usado, do ocupado, do construído. Nessa ótica o olhar informado pelo urbanismo como dimensão teórica e prática do conhecimento dos fenômenos e processos da cidade leva em conta as forças que circulam e se

distribuem à riqueza, à presença dos objetos e dos agentes, medidos pela relação entre sistemas de ação e sistemas de objetos, entre fixos e fluxos que configuram relações sociais de produção e as dimensões ecológicas próprias ao urbano.

As esferas e configurações do urbano são vistas enquanto resultado da atividade humana, enquanto espacialidades que condensam e são atravessadas por graus e qualidades distintas de temporalidades. A sociedade é atravessada pela reflexividade (conhecimento elaborado com efeito sobre a ação), a partir do território organizado e da sua fragmentação derivada dos ciclos e do conflito resultante do agir humano individual e coletivo. A arquitetura inclui entre as suas exigências a capacidade de leitura dos territórios usados, um modo de ver as muitas tensões, aberturas e as potencialidades que permitem ampliar a experiência da ecologia humana. Permite uma práxis sobre o habitar, na expressão funcional, formal e estrutural que produz, distribui e dispõem os objetos, as construções, os equipamentos e outros fixos que permitem o bem viver localizado, com todas as suas consequências de *design* do social. Daí sua relevância para o diálogo entre as várias modalidades de saber técnico e científico que nos permite atuar econômica, política e esteticamente sobre as reconfigurações e materialização dos modos de vida e em especial das artes de desenhar e projetar o uso dos espaços, com destaque para o espaço comum, social e público com o qual lida o urbanismo enquanto dimensão estratégica das práticas espaciais, da programação e do planejamento para lidar com as demandas de concretização do acesso aos direitos na sua relação com os usos do território.

A escrita

Uma cidade se escreve pelos traçados que se cristalizam nos objetos, nas práticas e nas imagens que habitam a cena contemporânea que se materializa diante dos seus habitantes. A megacidade explode na sua impossibilidade de se organizar desde uma centralidade, desde uma linha de força dominante. A diversidade de agendas e temporalidades se traduz nas espacialidades que desde muitos ritmos faz uma escrita, pelos corpos e pelas mentes. O tempo histórico se cristaliza na geografia, nos territórios definidos pelos seus usos. O que podemos observar nos lugares onde se registram os trajetos e a incidência das práticas espacializadas dos habitantes da cidade.

Cabe trabalhar analiticamente o fenômeno urbano desde uma teoria da ação, o que implica em desvendar intenções, desvendando os sentidos que lhe são dados pela combinação entre verticalidade e horizontalidade, entre as forças da dominação e as práticas diárias dos habitantes. Como construir o mapa desses traçados sem partir de uma conjuntura concreta, de um momento histórico preciso como condição de lidar com a longa duração? O momento da mudança define as condições de reprodução da estrutura (longa duração) que só existe nas suas atualizações e mudanças.

O imperceptível, o repetitivo e a materialidade do cotidiano podem ser lidos pelas forças da descontinuidade. Perguntar sobre a nova conjuntura do Rio de Janeiro nos permite falar das metamorfoses e da duração da forma periférica, da cidade informal e popular parte da megacidade (plural, desigual e diversa). A centralidade da periferia como problema e solução para o desafio colocado pelo retorno do espaço como uma manifestação decisiva da era das redes transnacionais, da lógica financeira, do poder cibernético e da revolução promovida pelas NTIC. Trabalhar sobre a relação entre as agendas estratégicas contemporâneas para a produção social do espaço urbano, sobre a conjuntura de implantação de um paradigma hegemônico, nas suas traduções e adaptações para uma megacidade determinada, é o caminho para pensar a estrutura em movimento. Trabalhar sobre a forma, a função, a duração, a intensidade para desvendar uma escrita, os discursos, as narrativas e as práticas que constituem os usos e as apropriações do território exige a construção de um esquema de leitura, um mapa das contradições do movimento das novas centralidades.

A análise da situação se dá pela identificação das correlações, as linhas de força e as expressões fenomênicas das temporalidades, pelas espacialidades. Onde os processos de formação dos projetos, no interior das políticas, singularizam as experiências e definem os contornos do conhecimento das dinâmicas espaciais. Onde as lutas entre centro e periferia se travam na reprodução ampliada do social e na produção do cotidiano, por deslocamentos no mundo da vida, nas práticas, nos ritos, nas imagens e nos mitos que habitam a vida de cada cidade, como o Rio de Janeiro, estão no olho do furacão. Megacidades atravessadas pela dimensão explosiva do urbano na contemporaneidade. Esse método pode ser

aplicado ao entendimento do que se passa na reestruturação do espaço urbano condicionado pela crise e transição do regime global de acumulação na relação entre as suas diferentes espacialidades (globais, nacionais e locais).

O modo de governar a cidade

No Rio Janeiro a conjuntura passa a estar marcada pela existência de uma arquitetura de resultados, de um urbanismo de segregação funcional e produtiva. A produção de políticas do poder local é marcada por um novo regime de governo voltado para uma combinação de clientelismo eleitoral, de um lado, e de empreendedorismo urbano de outro, seu cruzamento na agenda nacional gerou dois blocos de forças e tendências que dominam a cena pública e se combinam de forma paradoxal, um bloco de forças centrado na relação entre empreendedorismo global e fisiologismo nacional e um bloco de forças que afirma, sem romper com o primeiro no plano da economia e da política urbana, dentro de uma visão mais moralizante e antipolítica. O processo e as tendências da conjuntura fortalecem a reestruturação do espaço para o



Ana Altberg

Vista da Praça XV e do antigo Mergulhão, já sem o elevador da Perimetral.

capital, por força da nova institucionalidade e das medidas de exceção e emergência voltadas para tornar os territórios lugares capazes de incorporar objetos, monumentos, edificações e equipamentos capazes de gerar negócios, entendidos como uma condição primeira para a realização da vida social. Vimos que é na análise de situação que podemos visualizar os processos de mudança de modo a poder demarcar as estratégias espaciais molares e moleculares dos diferentes grupos sociais na cidade. O cotidiano é fortemente modificado em tempos de reestruturação mundializada do capitalismo, realizada através da incorporação crescente de lógicas territoriais, de apropriação e produção social do espaço como dimensão reprodutiva do capital. No século XXI vivemos sob o impacto da lógica abstrata da valorização do capital que acelera a passagem da era industrial para a era urbana. A mundialização em arquipélago é uma das metáforas que descrevem as condições de implosão e transformação das metrópoles e de formação dos sistemas de redes de cidades, duas tendências imanentes ao movimento da fragmentação e da difusão do espaço na forma da cidade região e da megacidade. Os processos pós-metropolitanos se apresentam como um conjunto de espacialidades, novas relações e processos condicionados pelo ciclo global do capital.

A leitura dos processos sociais projetados enquanto práticas e relações de apropriação, distribuição e presença no espaço exigem a mobilização de um conjunto de saberes. Na confluência das relações internacionais, da geografia e da arquitetura, a análise das dinâmicas urbanas contemporâneas deve se somar para apreender as tendências e identificar as formas sócias e de poder que derivam das práticas e lutas no espaço urbano, em particular nas megacidades dos países da semiperiferia global. O convite de Prumo nos levou a buscar a trama, o teatro das operações definidas pelas agendas políticas, pelas táticas que constituem a situação (conjuntura e espetáculo) que singulariza os ritmos, os estilos e os eventos presentes na cidade do Rio de Janeiro.

Na tensão entre a fenomenologia da globalização com fragmentação e as estratégias de controle e disciplina para a acumulação capitalista global, os ritmos e intensidades ampliados pelas inúmeras intervenções, programas e projetos fazem da cidade do Rio de Janeiro um objeto do desejo, no qual um discurso se traduz em formas precisas de ação

nos termos do *novo espírito do capitalismo*. O que se dá por meio de projetos e ações pragmáticas e instrumentais, que partindo de uma unidade discursiva se implica e se traduz em práticas de produção imanente do espaço com a fabricação de objetos e signos mercantis. O que vem acentuando o desenvolvimento desigual e bloqueando um avanço no horizonte da consistência em matéria de qualidade do desenvolvimento urbano na cidade.

Na era histórica conduzida pelo capital financeiro através da relação entre credor e devedor, pela dívida pública, pelo investimento governamental. Os tributos e o consumo se articulam com a mesma estrutura que converge para o ganho com a construção imobiliária, a produção do espaço urbano conduzida para o alongamento combinado das bases materiais e da reprodução no tempo do ciclo do capital. As técnicas relacionadas ao sistema de crédito se projetam na coordenação do ciclo temporal e das dinâmicas espaciais, pela via da privatização do público e pela apropriação do que é comum (natureza, trabalho e linguagem). O modo de reprodução do capital se articula no espaço das redes de informação e comunicação e das redes de circulação de bens e mercadorias pela estrutura do cotidiano e pela vida urbana, as expressões e intervenções urbanísticas e arquitetônicas se relacionam com as necessidades de controle social e rentabilidade, segurança e atratividade para o investimento estão no centro das lógicas e tecnologias que comandam os aparelhos de governo. As disputas entre as práticas coletivas de sobrevivência e ocupação do espaço urbano acompanham e pressionam o espaço da cidade formal ao serviço do capital, onde uma lógica de apropriação para a valorização exige a flexibilidade do espaço, dos corpos e das mentes para definir os territórios segundo a apropriação para fins de rentabilidade.

A política de atração, função e produção do espaço para o capital

No século XXI entramos na era urbana acelerada pelas mudanças tecnológicas e pela mundialização do capital, contexto que gerou o que denominamos de novas espacialidades. No período atual a conjuntura urbana é marcada por intensidades empiricamente verificadas na produção social do espaço flexível para o capital financeirizado. O mercado de terras, a indústria de construção, as obras públicas e o

consumo privado se entrelaçam pela via dos sistemas de crédito e endividamento, acompanhando o processo de deslocamento para a produção imaterial-comunicativa e para a industrialização dos serviços. No âmbito da sociedade a cidade substitui a fábrica, onde a luta pelo espaço e as práticas cotidianas se relacionam com a busca antecipada do endividamento de empresas e indivíduos. O processo especulativo que incide sobre o mercado de terras e os imóveis é expressão do poder da máquina de endividamento. A inflação é o resultado das disputas distributivas que expressam a pressão resultante das forças da acumulação intensificada.

A produção do espaço atrativo e flexível na cidade se apoia na continuidade das mesmas políticas construtivas e de anexação de novos espaços, sustentada pelos mesmos registros de mimetismo em matéria de arquitetura monumental. As administrações locais e os Estados Nacionais apoiam esse modelo de políticas atrativas para o capital, através de sua panóplia de intervenções tópicas em matéria de tecnologias de poder, de comunicação e de produção de infraestrutura urbana e equipamentos. As divisões dos espaços em territórios se dão em conformidade com uma divisão vantajosa para os consórcios bancários e construtivos. No Rio de Janeiro se repete o padrão de articulação entre a institucionalidade e espetáculo. A planificação da ação governamental é o resultado da soma de projetos orientados pelo paradigma hegemônico (pelas regras favoráveis aos monopólios, marcas e registros de propriedade intelectual e compra de serviços), com a adequação das normas jurídicas que delimitam as condições de exploração dos espetáculos e a venda de bens e serviços no território. A transmissão de imagens nas redes de comunicação opera ao lado do pagamento e da compra de máquinas, de sistemas, de programas e de instrumentos que servem de meios de produção e consumo conforme as delimitações e contratos internacionais da FIFA e do COI.

As alianças entre os grupos sociais e as forças políticas dominantes estão voltadas para explorar as vantagens construídas e as ilusões coletivas da agenda dos grandes eventos. As cidades que melhor aproveitam as agendas de atração de eventos internacionais são aquelas que possuem uma melhor programação e *estruturação do seu planejamento urbano estabelecido ex-ante*. As cidades que se adaptam e im-

provisam em matéria de política e projetos tendem a gerar custos maiores com efeitos crescentes em matéria de desigualdade socioespacial e de endividamento público e privado. Prevalece uma programação econômica condicionada pelas regras proprietárias de captura da mais-valia (social) territorial, com um efeito especulativo e rentista desencadeado pelos grandes eventos globais.

No Rio de Janeiro o movimento das formas globais vai atropelando os tempos e ritmos da construção de infraestruturas. As forças do capital tentam pilotar a reestruturação urbana, buscando adequação relativa aos termos da programação contratada no plano internacional gerando uma verdadeira contrarreforma na cidade do Rio. O planejamento estratégico movido pelo *marketing* urbano se relaciona com o pragmatismo utilitarista da construção de inúmeras reservas de mercado, que se projetam em recortes espaciais, com o monopólio de atividades e outros privilégios concedidos a grupos nacionais e transnacionais, que passam a ter legitimidade por legislação especial, pelas formas jurídicas de exceção e pelas políticas de controle e segurança.

Os deslocamentos imateriais e as construções ideológicas e simbólicas são parte da disputa semiótica. O que encobre o fato de que as transformações são intensificadoras do mesmo, o eterno retorno em matéria de transporte, em matéria de distribuição espacial de benefícios, com um reforço de práticas da gentrificação. O que suspende a perspectiva de estabelecer um tipo de planejamento e de modo de governar conforme expectativas inscritas na Constituição Brasileira e no Estatuto da Cidade.

Conclusão

A cidade do Rio de Janeiro é objeto de um conjunto amplo de ações que combinam a dimensão simbólica e a dimensão arquitetônica de projetos urbanos, que acentuam suas características de negociações de porteira fechada, de acordos de cúpula e de criação de legislação especial. A velocidade com que se modificam prazos, contratos e, até mesmo, os traçados de projetos, se relaciona com o caráter improvisado e imediatista de certas (in)decisões, que se refletem com mais intensidade na definição fetichista voltada para os grandes objetos, como as torres que se pretende colocar no “Porto Maravilha”. Os impactos sociais como as remoções são modificados a

todo tempo, sem margem de negociação ou de atendimento adequado das populações e setores da população afetados como na área do Maracanã. Os movimentos sociais e as denúncias de custos das obras, inadequação de traçados e de opções, como no caso do Metrô e de outras áreas definidas para a passagem da Transolímpica, vão se acumulando.

Nesse quadro, todas as implicações das divisões do território e das concessões de porteira fechada criam enclaves. Nas áreas escolhidas são montados os canteiros de produção de espaços de valorização do capital em prol das grandes empreiteiras. As políticas, programas e projetos beneficiam os agentes privados nacionais, os agentes internacionais, algumas famílias de renome e personagens que colocam suas placas nos vários canteiros que se espalham pela cidade. Os seres empresariais de vocação “animal” fazem parte do *novo espírito capitalista de destruição criativa do espaço urbano, refazendo a cidade como arquipélago, por pedaços e por traçados dentro de um planejamento de ocupação*.

A economia da circulação e da comunicação e as políticas de mobilidade acentuam as tendências de polarização e fragmentação que desarticulam a cidade, sem aproveitar as possibilidades para qualificar o território usado, construído com suas densidades e proximidades, sem enfatizar e aproveitar de maneira mais consistente o espaço construído. Essas observações longe de ser resultados de uma avaliação radical de alguns grupos políticos fazem parte de um discurso corrente da representação nacional dos arquitetos. Nitidamente estamos perdendo a capacidade de retomar a relação entre os instrumentos de planejamento e participação com controle social previstos no Estatuto da Cidade. Fica distante a perspectiva de uma visão do espaço urbano-metropolitano que lida com estratégias de proximidade. Estreitando as possibilidades de uma melhor qualificação da cidade realmente existente, para o adensamento em matéria de construção de equipamentos na relação com a leitura da cidade que leve em conta a necessidade de uma centralidade da periferia.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- COCCO, Giuseppe; SARITA, Albagli (Org). *Revolução 2.0: e a crise do capitalismo global*. Rio de Janeiro: Garamond, 2012.
- DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo. Comentários sobre a sociedade do espetáculo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.
- HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.
- HESS, Remi; DEULCEUX, Sandrine. *Henri Lefebvre. Vie. Oeuvre. Concepts*. Paris: Ellipses, 2009.
- JAUREGUI, Jorge. *Estrategias de articulación urbana*. Buenos Aires: Nobuko, 2012.
- LEFEBVRE, Henri. *La production de l'espace*. 4 ed., Paris: Anthropos, 2000.
- MATTELART, Armand. *La globalisation de la surveillance. Aux origines de l'ordre sécuritaire*. Paris: LaDécouverte/Poche, 2008.
- PERULLI, Paolo. *Visões da cidade: as formas do mundo espacial*. São Paulo: Editora Senac, 2012.
- POLANYI, Karl. *A grande transformação. As origens da nossa época*. 2 ed., Rio de Janeiro: Campus, 2000.
- RIBEIRO, Ana Clara Torres. *Por uma sociologia do presente: ação, técnica e espaço*. Rio de Janeiro: Anpur-Letra Capital, 2012.
- SANTOS, Milton. *Espaço e método*. 5 ed., São Paulo: Edusp, 2008.
- SASSEN, Saskia. *Critique de l'État. Territoire, autorité et droits de l'époque médiéval à nos jours*. Paris: Le Monde Diplomatique-Demópolis, 2009.
- SOJA, Edward. *Geografia pós-moderna: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993.

P O R U M A
A R Q U I T E T U R A
F I L O S Ó F I C A
C O N S I D E R A Ç Õ E S
S O B R E U M
E S T A D O A T U A L
D A A R Q U I T E T U R A
C A R I O C A

JOÃO MASAO KAMITA

Arquiteto, doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP). Professor do Departamento de História e do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio).

Contato: masao@puc-rio.br

“ Já se disse que a cidade é muito mais do que a arquitetura consegue conceber, mas sempre que temos momentos de construção a arquitetura de algum modo volta a ser comentada, o que reabre a discussão sobre a sua contemporaneidade. ”

O Brasil, e em especial a cidade do Rio de Janeiro, experimenta um novo ciclo construtivo. Fortes transformações urbanas estão em curso, sobretudo, na área de infraestrutura, mais particularmente, na questão da mobilidade. Simultaneamente, a questão urbana ganhou inesperada inflexão em decorrência da série de protestos que ocorreram ao longo deste ano e que colocam em xeque a pretensa liberdade de movimento que uma metrópole democrática moderna faculta.

Por conta disto, a cidade volta a ser o centro do debate e o direito a ela o ponto de convergência. Já se disse que a cidade é muito mais do que a arquitetura consegue conceber, mas sempre que temos momentos de construção a arquitetura de algum modo volta a ser comentada, o que reabre a discussão sobre a sua contemporaneidade. Ou mais precisamente, sobre a qualidade da produção atual.

Vamos colocar esse tema em perspectiva histórica. O Rio Cidade-Capital viveu ciclos construtivos marcantes, que sintetizam a própria história edilícia do Brasil. De início o ciclo colonial tendo nos monumentos religiosos a principal representação; depois o período eclético que praticamente desenhou a cidade *belle époque* do século XIX e do início do século seguinte; por fim o momento modernista, de recente memória e sem dúvida o momento de maior glória. Nessa perspectiva, a pergunta é inevitável: e o momento contemporâneo apresenta alguma arquitetura que lhe seja singular e expressiva?

A resposta é, infelizmente, não!

Apesar do grande canteiro de obras que a cidade (e o país) se tornou, isso não significa a emergência de um período ou ciclo de arquitetura que tenha algo a dizer. Verdade seja dita, isto não é nenhuma novidade, mesmo antes do recente surto de prosperidade econômica, a sensação de vacuidade já era sentida. Certa tibieza misturada com contentamento com o pouco que se tem, certo descompromisso estético com simplificação tacanha, certa confiança no discurso tecnológico com subserviência pragmática ao mercado, certos dogmas morais com incapacidade de encarar dilemas éticos atuais, tudo, enfim, parece configurar pobreza de pensamento e imaginação associada ao conformismo e à omissão.

Todo problema parece ser que essa arquitetura que hoje se faz não tem uma cara, não parece ter posição alguma sobre a realidade, não apresenta uma forma expressiva ou imagem forte, não demanda temas reflexivos e, entre a irrelevância estética e o pragmatismo técnico, demonstra o quão a arquitetura encontra-se afastada dos temas atuais, o quanto não mais pertence à cidade, a uma cidade que não mais é objeto da arquitetura.

Ela – a arquitetura – surge ora pontualmente, seja como ornato ou imagem espetacular, ora genericamente consolidando a mediocridade da paisagem urbana, ora como forma pobre e simplista legitimada por um discurso social e coletivista.

Poucas obras se destacam nesse contexto pela intensidade, novidade ou ressonância pública. Algumas notáveis exceções são, inclusive, de autoria de arquitetos estrangeiros, mas, no geral, não identificamos uma arquitetura que tenha personalidade poética, que tenha um posicionamento radical, seja de que ordem for (so-

cial, cultural, construtiva, filosófica), um partido inusitado, uma estilística contundente, uma instância qualitativa diferenciada.

Reconheçamos, não há em nosso meio há muito um arquiteto forte, um grande projetista, uma inteligência estética mobilizadora. O grande personagem continuou sendo Lucio Costa. Niemeyer nunca assumiu, nem tinha condições para tanto. Sua arquitetura é nesse sentido antiarquitetônica, vive à parte. Sergio Bernardes poderia ter sido um *turning point*, mas, por razões que a crítica e a história ainda não esclareceram, não o foi. Pode ser que ainda precise ser descoberto, mas...

Aí, a meu ver, se localiza uma diferença com o ambiente paulista, que ainda conta com um arquiteto forte como Paulo Mendes da Rocha. Tardia, a modernidade arquitetônica em São Paulo ainda colhe seus (derradeiros?) frutos. Mas a presença de um grande mestre não significa apenas uma influência que intimida e produz imitadores. Uma grande obra pressiona o meio, interpõe um padrão qualitativo alto, exige posicionamento crítico, não se contentando com o simples e o imediato. Não é fácil ser arquiteto em São Paulo, é preciso assumir um partido.

Outra diferença, contudo, pode ser apontada e diz respeito ao desenvolvimento histórico da cidade de São Paulo. A pressão da modernização nunca cessou, não se interrompeu e quanto mais avançava mais as contradições urbanas afloravam. O tempo do simbólico lá não tinha muita chance, não havia como um agente estruturador como o Estado assumir e legitimar a forma da modernização que a modernidade arquitetônica podia fornecer, como o foi no caso do Rio de Janeiro.

Tenho a impressão que, na conjunção desses dois diferenciais, a conclamada arquitetura paulista, nos seus momentos mais inspirados e inspiradores, até onde consigo acompanhar, caminha para a definição de uma *forma metropolitana*, e por esse caminho pode chegar a uma tensão contemporânea.

Voltando à realidade da produção arquitetônica no Rio de Janeiro, gostaria de apontar alguns impasses que, acredito, enquanto não forem claramente colocados e confrontados não sairemos desse beco sem saída, desse estado de letargia e latência.

Um grande limite que a tradição carioca de projeto não consegue superar é a ideia de arquitetura como objeto, do edifício como forma compositiva, ou seja, voltada para a articulação interna e autojustificada. Mesmo com a emergência do modernismo quando a forma da arquitetura começava a se pautar pela urbanística, esse modo de projeção se abalou. A opção por Le Corbusier, ao contrário, só acentuou essa tradição, na medida em que o próprio do mestre franco-suíço era articular as particularidades dentro de um todo unificado e ideal. Há algum tempo já se sabe dos débitos para com a tradição clássica que Le Corbusier possui. Em artigo célebre, John Summerson indicava que o que confere unidade ao clássico-moderno é ainda uma questão de geométrica, da ideia de forma como figura geométrica – “sólidos euclidianos puros”. E ainda que a extraordinária mobilização cubista de espaços e volumes abra o edifício deixando que o espaço continue sem interrupções, a prerrogativa da Gestalt geométrica se mantém. A cidade então que

decorre desse módulo não poderia ser outra senão um campo esvaziado de densidade no qual o objeto nela reine soberano. Um espaço-jardim atravessado por pistas de circulação, cujo desenho obedece à ordem de uma razão proporcional entre cheio e vazio, entre o ocupado e o livre, entre horizontal e vertical e assim por diante. Não é preciso ser óbvio para “visualizar” tal modelo de cidade modernista...

Em parte, isso explica a visão antiurbanística de nossa arquitetura, calibrada pela ideologia do objeto arquitetônico autossuficiente e para uma cidade do futuro que nunca passou de mera imagem retórica. A única oportunidade que teve para se realizar foi em condições absolutas de exceção artística e de concentração de autoridade, conjunção que não dá para ser tomada como base de realidade.

E quando o Estado dispensou a forma cultural da arquitetura, preferindo a imagem da eficiência tecnológica, nos anos do milagre econômico, a profissão não conseguiu sequer esboçar um mínimo de autocrítica, ficando acuada por não conseguir assumir uma forma política, justamente no momento que se exigia. Nas artes plásticas das décadas de 1960-1970, esse duplo movimento é nítido, críptico e corrosivo, como se percebe nas poéticas de Cildo Meireles, Antonio Dias, Antonio Manuel, Helio Oiticica, Barrio, entre outros. E mesmo antes do acirramento político causado pelo Golpe Militar, a arquitetura brutalista de Artigas e Cia. já definia o teor da arquitetura como “atitude crítica” diante da realidade.

Erradicada do campo de batalha pelo simbólico, alienada do campo de batalha urbano que nunca foi a sua “guerra”, a arquitetura carioca se viu intimidada e reduzida à condição de prática “pequena”, pragmática, acrítica.

Enquanto se apequenava, a cidade passava por crises institucionais decorrentes da transferência da Capital Federal, e sem nenhum mecanismo eficaz de leitura e controle, o Rio só viu acentuar a segregação espacial e social. Oceanos de favelas cercaram o maciço da Tijuca, deixando a área central para o Regime Militar impor edifícios monumentais para abrigar “estatais” e realizar o grande feito da engenharia – a ponte Rio-Niterói –, deixando o novo território da Barra da Tijuca para a especulação imobiliária.

Deveria e poderia nesse instante ter se voltado finalmente para a cidade, mas preferiu deixar ao Planejamento Urbano a responsabilidade. Mas esta já era uma disciplina questionada, atacada pelo pós-modernismo até o ponto de definhar e falecer.

Sem o tradicional objeto, sem o novo objeto, sem metodologia, a arquitetura se viu sem horizonte e ambição.

Deveria e poderia nesse instante ter voltado para si mesma e se perguntado com toda a honestidade que limites enfrentava, quais as suas reais possibilidades de sobrevivência, que práticas e valores se inviabilizavam e quais se mostravam superados. Em suma, tudo o que se poderia fazer era um exercício de crítica e imaginação crítica.

Preferiu, ao invés, virar as costas para a teoria e voltou suas últimas forças para esgotar aquilo que já se tornara um cadáver: torres *international style*.

Nessa dupla recusa – tudo o que a alternativa pós-modernista queria afastar, tudo o que o debate pós-moderno poderia trazer de posicionamento crítico e reflexivo –, o meio brasileiro perdeu o lugar na história.

Tempo demais se passou (meio século para ser exato) e a crise da arquitetura brasileira só se acentuou. E agora que a cidade voltou a ser assunto de discussão, percebemos o quanto ficamos paralisados e defasados.

Tem se tornado comum, inclusive no plano internacional, após o ciclo das grandes obras, da arquitetura conceitual e do mundo do *star architects*, o elogio à pequena prática, o reconectar-se com a verdade da construção, a presença do peso e a abrangibilidade dos materiais, a pressão da força da gravidade forçando a matéria, a poesia da tectônica definindo espaços concretos, a escala doméstica e a preexistência.

Essa volta às origens inspiradas e sinceras do ofício me parece sinceramente uma atitude nostálgica e ingênua, mas não tenho dúvida de que esse tipo de mentalidade é uma das poucas coisas em que parece haver certo consenso. Não é de surpreender, afinal, se o objeto, os métodos, a teoria e a crítica, os valores e princípios ideológicos parecem falidos, pelo menos os valores da prática são confiáveis – é o que faz com que projetistas e professores de projeto confiem na mesma e velha máxima: não é necessário conhecimento, basta a experiência de fazer para ensinar e projetar. Todos conhecemos o tipo “deixa comigo que eu vou lá e faço”, orgulhoso de sua sabedoria prática, de seu dom natural, de sua capacidade intuitiva inata, que acha que toda teoria ou pensamento conceitual é repressivo: para que conhecer o significado da terminologia envolvida (disposição, partido, programa, implantação, tipo, planta, corte, axonométrica, ordem, função, forma, espaço...), para que ter clareza dos procedimentos adotados e de sua historicidade (humanismo, funcionalismo, academicismo, regionalismo, pós-modernismo, deconstrutivismo, contextualismo, parametrismo...), para que articular conceitos complexos e complicados (representação, caráter, retórica, abstração, linguagem, tectônica, dobra, liso e estriado...) se o imprescindível é apenas saber fazer.

Cômuda e fácil, essa mentalidade é, como apontou o crítico de arte Ronaldo Brito¹, um “culto à ignorância”, porque dispensa a consciência crítica, o trabalho de reflexão e o risco de experimentar caminhos desconhecidos.

Enquanto a arquitetura continuar a se ver exclusivamente como ofício, seja no conceito tradicional de prática inspirada nos moldes medievais dos grêmios de artesãos, seja como inteligência prática como atualmente se tem defendido, não passará de mero serviço técnico, prática instrumental carente de dimensões e ambições culturais, cívicas, ideológicas, éticas e estéticas. O máximo a que se pode chegar é a um nível de competência técnica e bom gosto formal, algo que estaria mais alinhado ao design, com seus padrões de eficiência tecnológica, elegância e leveza.

Entre tantos méritos da arquitetura moderna brasileira, um deles é inquestionável: conceber o projeto de modernidade como forma cultural, ou seja, como uma forma particular, mas com ressonâncias universais, forma que falava de nossa particularidade pelo diálogo com o universal.

“Tempo demais se passou (meio século para ser exato) e a crise da arquitetura brasileira só se acentuou. E agora que a cidade voltou a ser assunto de discussão, percebemos o quanto ficamos paralisados e defasados.”

1.

BRITO, Ronaldo. Contra o culto da ignorância. In: _____. *Experiência crítica*. São Paulo: Cosac & Naify, 2005. p. 104-110.

Nessa estrutura feita de diferenças não há hierarquia de sentidos, como se o significado original fosse indiscutível e se impusesse em contextos distintos – o mito do eurocentrismo. O que define sentido é a posição e o modo de funcionamento em cada contexto. O vocabulário abstrato da arquitetura moderna não tinha proprietário, nem muito menos pertencia a um lugar único. A forma de articulação, portanto, era o que a diferenciava, por isso o que importou foi a definição do partido: como em dada circunstância, em dado lugar, tal modo de ser moderno se realizava. Assim se compreendeu: o moderno não era apenas uma sintaxe, mas uma semântica aberta, que podia falar do tempo novo e ao mesmo tempo ser expressão de um projeto cultural – o novo no Brasil. Na fórmula hegeliana: o universal no particular, o particular no universal.

Ante a crise do idealismo moderno, a partir dos anos 1970, a arquitetura no Rio de Janeiro se viu navegando à deriva, sem bússola de tempo e espaço.

A pergunta de novo: qual o lugar da arquitetura hoje? Qual o seu modo de ser contemporâneo?

Não se trata aqui de reivindicar algo semelhante ao um *zeitgeist* da contemporaneidade que as formas culturais deveriam expressar. Ninguém mais acredita que esse tipo de decodificação das estruturas da realidade seja possível, nem que a arte teria essa capacidade de sintetizar na forma estética a forma da totalidade. Mas, de qualquer modo, não podemos abrir mão de tentar entender nosso tempo e aí, talvez sob a forma de uma “sintomatologia” do contemporâneo, tal como na proposta teórica de H. U. Gumbrecht, se possa chegar a algum lugar.

Fora do tempo historicista, no qual o passado é apenas contraponto, o futuro aquilo que se projeta e o presente o caminho para tal fim, Gumbrecht adverte que o domínio da temporalidade talvez tenha chegado a um limite em nossos dias da ordem da simultaneidade, ou seja, quando a espacialidade se tenha tornado dominante. Contudo, tal regime da simultaneidade significa verdadeiramente a convivência de todos os tempos – lógicas historicistas, escatologias de futuro apocalíptico, expansão do presente amplo – num mesmo espaço.

A meu ver, entre nós, a lógica historicista insiste em afirmar prerrogativas que já não tem condições de sustentar: a ótica do progresso. Daí tentar levar a lógica do modernismo ao limite, procurando estendê-lo ao ponto do impasse e do esgotamento, mantendo certos axiomas morais básicos como a crença na capacidade de leitura e identificação de problemas, de elaboração de soluções que produzam transformações positivas não apenas à esfera específica que deflagra a demanda, mas à sociedade como um todo. Esse efeito potencializador, regenerador, é o dado de heroísmo de uma prática que ainda confia em si mesmo. Nessa tensão entre irrelevância e autoconfiança se desvela o drama da arquitetura nos nossos dias.

Se a cidade é o foco da arquitetura, é preciso compreendê-la simultaneamente à invenção de meios para lidar com ela. Não adianta sair correndo “em busca do tempo perdido” com os velhos esquemas de interpretação e projeção. O Rio de Janeiro passa por transformações que não podem ser reduzidas às dimensões

“ Se a cidade é o foco da arquitetura, é preciso compreendê-la simultaneamente à invenção de meios para lidar com ela. ”

físicas, àquelas que dizem respeito ao traçado, à morfologia, às infraestruturas e edificações. Esse é o modo tradicional.

É preciso se perguntar se nessa nova tessitura urbana, que começa a desfazer as fronteiras da “cidade partida”, das divisões históricas, das territorialidades impostas pela violência e pela segregação social, uma nova “cultura urbana” estaria também se moldando, “cozinhando” uma nova mistura feita de combinações, oposições, mesclas, divisões, separações, amálgamas de todo modo distintas da celebrada “Cidade Maravilhosa abençoada por Deus”.

Entender, participar, transitar por essa nova continuidade talvez seja o primeiro e fundamental passo nessa inédita entidade metropolitana. Derivas programadas, desprogramadas, aleatórias; lógicas atemorizantes, tediosas, agonizantes, surpreendentes são modalidades necessárias para desarmar o espírito e experimentar o urbano como se fosse pela primeira vez.

Talvez só agora possamos olhar a *cidade tal como ela é*, sem o mito do paraíso perdido, da dádiva divina, sem o véu da natureza generosa em estado de eterno verão, que apazigua as mazelas e as contradições num estado de bem-estar e *joie de vivre*. Agora, que até os marcos naturais se converteram em imagens turísticas, a cidade concreta se impõe de modo irrevogável.

Nessa nova cidade do presente a arquitetura precisa perder sua soberba e aceitar o apoio e o debate com a economia, com a política, com as ciências sociais, com a antropologia, com o direito, com a biologia, com a geografia, com as engenharias, enfim, com todas as áreas e disciplinas necessárias e participantes da construção dessa nova urbanidade.

Porém, se a experiência da cidade é ainda fundamento da arquitetura, é preciso com igual intransigência e radicalidade colocar em xeque o princípio que definiu o seu modo de ser desde a época da Renascença aos nossos dias: o conceito de projeto. É o projeto que precisa ser redefinido, reelaborado, mas fazer isso implica desconfiar, de saída, do autor do projeto. Como manter a mesma confiança ingênua no sujeito como o agente motivador de processos e formas se não temos nenhuma certeza da efetividade e ressonância de nossas ações.

Antecipar o futuro, organizar geometricamente usos e espaços, privilegiar o programa social, atribuir a forma adequada às necessidades, criar uma forma plasticamente agradável, conciliar concisão espacial com justeza e economia estrutural, coordenar o processo, implantar com justeza o edifício, estas e tantas outras proposições têm em comum a confiança e positividade do gesto arquitetônico. Mas como sustentar tal idealismo se a disciplina enfrenta o risco de irrelevância e extinção? No mínimo, estas crenças precisam ser colocadas em questão, não para desacreditá-las, antes para verificar as suas condições efetivas de possibilidade. Acredito piamente que a incerteza, a indeterminação, a ansiedade, a hesitação não são inimigos do projeto, não fragilizam o autor ou seu processo. Ao contrário, podem ser poderosos mobilizadores expressivos, estímulos poéticos para desatar os nós do funcionalismo, do pragmatismo, da tecnocracia, da mentalidade simplista e passiva vigentes.

Por isso, creio, o mundo da arquitetura (arquitetos projetistas, críticos, historiadores, pesquisadores, formuladores de políticas urbanas, responsáveis por órgãos de classe, gerenciadores das estruturas urbanas, administradores do patrimônio) precisa urgente assumir uma atitude filosófica, que se coloque como verdade incontornável para a reflexão sobre o lugar e o modo de ser da arquitetura hoje.

Mais do que qualquer outra tarefa, pensar esse novo modo de ser e o lugar da arquitetura exige rigor conceitual que não admite a preguiça intelectual vigente no meio. É preciso superar as limitações do conformismo, da aceitação passiva da convenção e do habitual, em suma, desnaturalizar as verdades dadas e investir numa radical reflexividade filosófica em que tudo é posto em dúvida, tudo é posto sob o crivo da crítica. Isso significa levar a questão a um grau de intransigência irreduzível, decidir-se por uma prática crítica e autocrítica que seja a um só tempo experimental, para liberar a imaginação de novos caminhos, e *conceitual*, para se perguntar sobre seu sentido e limite.

E para aqueles que acham que num país com parca tradição intelectual essa postulação pareceria infrutífera, fadada mesmo ao fracasso, diria que essa é justamente uma daquelas verdades naturalizadas das quais é preciso duvidar, criticar e superar. A tarefa é árdua e temerária, mas a arquitetura brasileira, nos seus momentos mais elevados, conseguiu realizar tal comprometimento entre o pensar e o projeto.

Toda época de crise é época de crítica, mas também toda crítica pode colocar em crise um dado sistema, como já demonstrou Reinhardt Koseleck, no célebre livro *Crítica e crise*². O que se inicia como uma divisão entre moral e política, entre esfera pública e esfera privada, na qual a dimensão da subjetividade é o *locus* dos valores e convicções e a política, o domínio do cidadão. Mas a comunidade de cidadãos só age com base nas convicções assumidas publicamente. O juízo crítico dos cidadãos legitima a si mesmo e se torna força de mobilização e ação política. Ou seja, ele se expande da esfera privada para afirmar-se no domínio público.

Uma atitude crítica é a afirmação de um ato de independência, por isso implica no direito de ver as coisas de outra maneira, advoga o dever de não ser governado por outro. Crítica, aquilo que se dá inicialmente em foro íntimo, é a subjetividade tornada pública. E se tem algo que causa pânico no sujeito-arquiteto, verdadeiro horror e temor, é a exposição da subjetividade. Por isso, o autor se refugia de trás dos discursos pretensamente objetivistas, pragmatistas, sociológicos, tecnológicos (e mesmo tecnocráticos), construtivos, que justificariam suas decisões. Nunca é o gosto, o valor estético, a preferência da forma ou mesmo a falta de clareza ou certeza. É justamente por essa razão que uma crítica dirigida apenas ao *status* quo da arquitetura é insuficiente e incompleta se não voltar seu julgamento sobre o sujeito-autor da ação e da crítica e ao campo disciplinar que ele define como de sua especificidade. Ou seja, toda crítica tem de ser autocrítica.

Proponho, a título de provocação, o seguinte postulado crítico: toda proposição de arquitetura deve ser uma definição da arquitetura.

De que outro modo ela poderia ser reinventada?

2.

KOSELECK, Reinhardt. *Crítica e crise: uma contribuição à patogênese do mundo burguês*. Rio de Janeiro: Contraponto, 1999.

Lembranças do Rio

NUNO PORTAS
Arquiteto, professor emérito da Faculdade de
Arquitetura da Universidade do Porto, Porto, Portugal

Primeiro as ruas,
depois as casas...
e não o contrário



Bingmaps



Daniel Casas Valle - Arquivo pessoal.

Lisboa: exemplo de projeto evolutivo do Programa S.A.A.L. apoiado pela equipa de F. Silva Dias em substituição de “bairro de lata”, 1975.



Desde os anos 1960 procurei aprender com a política e a urbanística da América Latina em geral e do Brasil em particular. Fixando-me, nesse tempo, nos casos do Rio de Janeiro e de Brasília – o descendente e o ascendente –, ambos pondo à prova as políticas urbanas para além dos êxitos brasileiros antecedentes da arquitetura em sentido estrito.

Os percursos sucessivos que as universidades sul-americanas me proporcionaram (entre democracias e ditaduras, cá e lá) permitiram discutir o “housing” do “maior número” das áreas centrais às periferias, das legais às abusivas.

1.

Os modelos europeus do pós-guerra estavam nos seus limites e os Estados ao Sul não podiam responder às necessidades da metade sulista do globo, populosa e pobre, i. e., socialmente dualista e em marchas massivas para as grandes aglomerações.

Tratava-se, nesse período, de encontrar soluções alternativas e realistas para o alojamento de massas de baixas rendas em meios urbanos com características de “low cost” ou “evolutivas”, suportadas por espaços públicos infraestruturados que deveriam “fazer cidades” para durar mais do que as casas que se construía.

Recordo a presença no Rio de personalidades como John Turner ou Carlos Nelson que, a propósito das favelas e dos bairros sociais, avisou que “havia soluções que viravam problemas e problemas que podiam virar soluções”, visão crítica que nos conduzia nesse final dos anos 1960 a privilegiar *a priori* o desenho infraestrutural, de modo a poder servir sucessivas fases de construção e usos ao longo do tempo e às possibilidades das regiões ou cidades ou, simplesmente, a evolução dos próprios moradores: o *habitat* evolutivo com participação material ou a gestão dos próprios recursos. A favela de Brás de Pina, conduzida por Nelson, viria a influenciar o nosso trabalho científico em Portugal, nomeadamente os estudos realizados no Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) (1969) e, após a revolução de 1974, o programa Serviço de Apoio Ambulatório Local (S.A.A.L.¹).

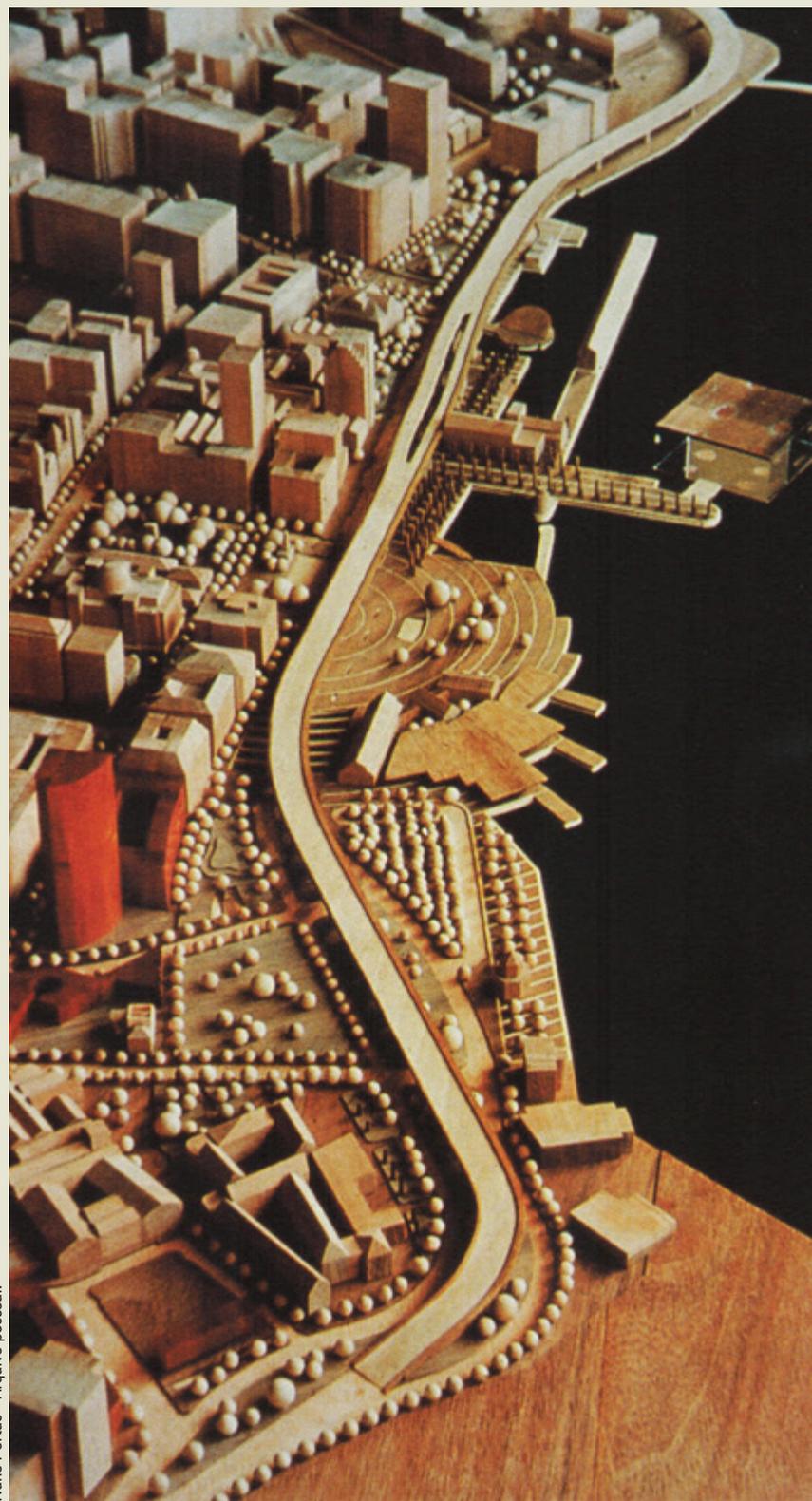
Alguns anos mais tarde, no Rio, o trabalho municipal voltou às favelas pela orientação de Luís Paulo Conde e Sérgio Magalhães com o programa exemplar (também de curta duração) Favela-Bairro e, também com intenções semelhantes, na legalização extensiva dos loteamentos periurbanos, menos espetaculares mas igualmente deficitários.

Também em Portugal, após a reposição democrática (anos 1975/1985), empreendeu-se a “reurbanização” dos bairros ditos “clandestinos”, sobretudo na área metropolitana de Lisboa: “*infraestruturar e equipar*”, já que os conjuntos de habitações periféricas (chegando nos anos 1960 a um terço da nova construção!) eram na sua maioria aceitáveis, de média e baixa densidade, embora construídos sem licenciamento e “sem arquiteto” (em autoconstrução e por pequenos promotores/construtores). Esses loteamentos, uma boa parte desse fenómeno (na Europa só nas áreas mediterrânicas), são hoje irreconhecíveis como tal e já integrados no sistema metropolitano com participação municipal na pós-urbanização e legalização.

Estranhamente a habitação social viria a ser esquecida no último quarto de século pela União Europeia: os nativos

1.

John Turner e Carlos Nelson viriam a Portugal nesse período de lançamento do programa, além de Busquets, de Solà-Morales e de técnicos suecos das cooperativas.



Nuno Portas - Arquivo pessoal.



Rio de Janeiro: arranjo do Centro Antigo.

e migrantes insolventes “desapareceram” das prioridades e os Estados mais liberais passaram o problema para o crédito hipotecário, até as “*sub-prime*” eclodirem com a recente crise. Assim as várias formas de “empowerment” (J. Friedman) e de prioridade da “re-urbanização” (N. Portas, M. Solá-Morales e J. Busquet, entre outros) foram se perdendo, lá e cá, como se o problema estivesse resolvido.

Em suma, a suspensão da participação pública no acesso à habitação urbana da classe média e jovem, confiando no sistema bancário, foi fatal quando o desemprego atingiu tais classes, sobretudo na Europa do Sul, em perda de competitividade da produção diante da globalização.

Esta situação não só sul-americana tinha que enfrentar a pressão demográfica e a mobilidade da pobreza e, em consequência, a questão do acesso à casa teria que começar pela precedência da urbanização (comunicações e equipamentos acessíveis), ou seja, que só o Estado pode dispor para as maiorias carentes.

2.

Por outro lado, a reorganização extensiva destes novos territórios urbanos não poderia ser resolvida pelos chamados “projetos urbanos” que a partir dos anos 1980 abrilhanta-



Rio de Janeiro: quatro layers do Projecto SÁS, desenvolvido com os serviços da Prefeitura, 1998.

ram numerosas cidades capitais, não só na Europa como nas Américas, e mais tarde no Oriente, mobilizando arquiteturas e economias globais, em alguns casos com resultados interessantes embora restritivos.

Assim, voltei ao Rio já na virada do século para um desses projetos urbanos (com a equipe de Oriol Bohigas), que infelizmente não sobreviveria ao afastamento político do então prefeito Luís Paulo Conde. Apesar de a área ser central, histórica e com frente de água (como a maioria dos projetos urbanos por esse mundo), destinava-se a *city-users*, escritórios, turismo e eventos internacionais em geral, não se alargando às vastas áreas do crescimento espontâneo. O meu “ganho” foi ter podido acompanhar em paralelo vários outros “projetos urbanos”, mais low-cost e populares,

já mencionados: estudar o Favela-Bairro e lançar o projeto “SÁS”² na área central socialmente misturada.

Pela primeira vez, a “reurbanização” foi o critério dominante, antecipando os espaços públicos aos edifícios e alojamentos convencionais que, aliás, poderiam não ser projetados em simultâneo. Como sempre defendi, para se assegurar a polivalência dos programas e a variação das linguagens arquitetônicas (eruditas ou populares) limitando-nos a propor algumas regras para os conteúdos político-sociais e operativos.

2.

John Turner e Carlos Nelson viriam a Portugal nesse período de lançamento do programa, além de Busquets, de Solà-Morales e de técnicos suecos das cooperativas.

3.

Estas experiências limitadas, envolvendo equipes da própria Prefeitura, procuravam superar as questões em que os arquitetos (e paisagistas) não se sentiam urbanisticamente preparados, sem treinos em trabalho conjunto com outras especialidades indispensáveis à urbanística e ao ordenamento territorial. Aliás, não eram só os arquitetos que estavam em *déficit*: eram também outras disciplinas operativas que não nos entendiam como não se entendem entre si quando se trata de malhas de infraestruturas, de espaços de atividade e lazer, de resposta aos modos de vida das populações, em suma de (re)construções de paisagens. Daí que nos países emergentes se recorra com tanta frequência a empresas ou gabinetes internacionais (supostos pluridisciplinares) treinados em estudos e propostas complexas para as questões territoriais. E apesar dessas aparentes garantias, na maior parte dessas opções as transferências de *know-how* são mínimas ou mesmo inadequadas às situações que as equipes locais teriam de enfrentar. De fato, só as buscas conjuntas de resposta aos problemas em questão poderão encontrar soluções realistas e multiplicáveis.

E nessas práticas, de êxitos variáveis, aprendi nas paisagens pelo Rio com os sucessos e insucessos que também pude aplicar em Portugal.

Nuno Portas - Arquivo pessoal / Atelier Risco



Roma: Projeto escolhido para Romanina, na periferia de Roma, em colaboração com M. Salgado - Atelier Risco, 2005.

Arquitetos: Ernani Freire, Isabel Ballesté,
Rodrigo Mandarino, Bernardo Pereira,
Branca Rabello (projeto de interiores)

Colaboradores

Estrutura:
Kurkdjijian Fruchtingarten Eng. Associados
Cerne Engenharia

Projeto Luminotécnico:
Matí / LD Studio

Projeto de ar-condicionado:
Contractors Eng. Associados

Projeto de Instalações Prediais:
Caiuby Projetos
Instal Engenharia

Projeto de Instalações Elétricas:
CEMOPE Consultoria e Projetos

Projeto de Automação:
Bosco & Associados

Consultoria de Restauro:
Regina Mattos Arquiteta

Execução da Obra:
Lafem Engenharia

Restauro:
Atelier Histórica

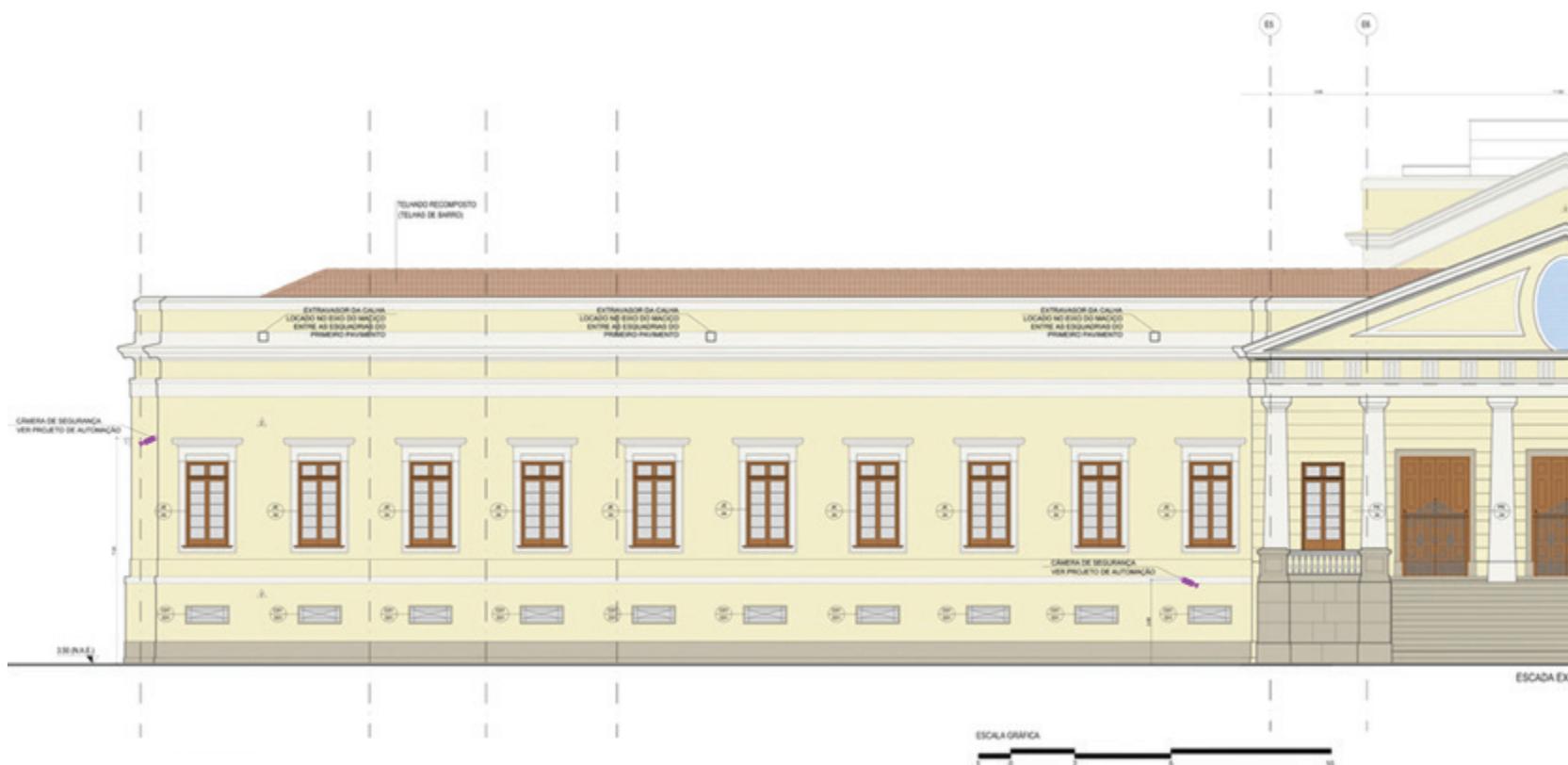


Cidade, arquitetura e patrimônio

O PROJETO DA CASA DAROS

ERNANI FREIRE
Arquiteto IAB/RJ
Contato: ernani.freire@efarquitectos.com.br

Imagens:
ARQUIVO DA EQUIPE DO ESCRITÓRIO EF & A



Elevação Norte

O Rio de Janeiro, além da geografia peculiar e da força da paisagem natural, detém um acervo arquitetônico importante. Por ter sido capital da Colônia, do Império e da República, foi, por séculos, objeto de grandes investimentos tanto em infraestrutura urbana quanto na construção de edifícios públicos, institucionais e corporativos de alta qualidade arquitetônica e construtiva. O que se conseguiu preservar, exemplares que vão de construções coloniais à arquitetura moderna dos anos 1930/1960, constitui parte importante do patrimônio histórico e arquitetônico do país.

Com o passar do tempo, as mudanças na economia, nos processos produtivos e no comportamento nas grandes cidades geraram, por um lado, uma enorme demanda por espaços novos e, por outro, uma sobra, cada vez maior, de grandes espaços ociosos. É a partir dessa ótica que a requalificação de edifícios e espaços públicos vem ocorrendo com maior frequência em todo o mundo. Esta tem sido, em

muitos casos, a melhor solução para produzir espaços de qualidade em áreas já consolidadas das cidades. A reciclagem pode prolongar por muito tempo a vida de prédios importantes – ociosos ou subutilizados – uma vez que o uso é a melhor maneira de garantir a preservação da arquitetura.

De modo geral, o projeto de requalificação de um edifício existente deve partir, sempre, da observação e da leitura detalhada do objeto em que se vai intervir. Quando se trata de um edifício de interesse histórico e arquitetônico, o entendimento pleno do seu caráter construtivo é o ponto de partida para assegurar a qualidade do trabalho a ser desenvolvido. Ao mesmo tempo, a adequação das funções e o pré-dimensionamento dos ambientes, que se pretende implantar na nova utilização do edifício, devem ser objeto de análise cuidadosa na avaliação de sua “capacidade de suporte”. Um projeto de requalificação é um caminho que deve ser rígido, continuamente, pela busca do equilíbrio



entre as necessidades funcionais e o respeito ao valor cultural da edificação.

O edifício que hoje abriga a Casa Daros, em particular, é um expressivo exemplar da arquitetura neoclássica carioca. Construído nos anos 1870, com projeto atribuído ao arquiteto Francisco Joaquim Bethencourt da Silva – um dos últimos alunos de Grandjean de Montigny – e tombado pela Secretaria de Patrimônio da Cidade do Rio de Janeiro. Após quase seis anos de intenso e minucioso trabalho – no qual nosso Escritório esteve envolvido desde 2008 – a Casa foi aberta ao público em março de 2013 com a exposição “Cantos Cuentos Colombianos”, que faz parte da coleção Daros Latinamérica – maior acervo de arte latino-americana da Europa.

O projeto de arquitetura elaborado e desenvolvido pela equipe do nosso Escritório teve como ponto de partida, pelo menos, três referências importantes:

A releitura minuciosa do caráter construtivo do edifício original; a análise detalhada do projeto de arquitetura do Escritório Paulo Mendes da Rocha que estava sendo desenvolvido e já estava com as obras iniciadas para sua implantação; e ainda a revisão (e o enxugamento) do programa de necessidades proposta pelas equipes técnicas e administrativas da Casa Daros.

Na nova versão do projeto foram adotadas, de saída, algumas diretrizes básicas: procurar abrigar todos os ambientes do novo programa (alguns redimensionados) na volumetria do casco original, recuperando a integridade dos pátios internos – espaço emblemático nessa tipologia de construção – e incorporar conceitos, soluções e detalhes do projeto anterior (PMR) que se ajustavam à nova realidade projetual. As soluções tiveram como foco, sempre, o ajuste do edifício antigo aos novos usos por meio da reorganização espacial, da definição de percursos e da utilização de tecnologias con-



À esquerda: vista do pátio interno do museu.
À direita, em sentido horário: vista da fachada norte e café; vista interna; vista interna da sala de exposição.

temporâneas, ao mesmo tempo que se procurava identificar e potencializar espacialidades e elementos arquitetônicos característicos da sua construção. Dos estudos iniciais à solução final foi percorrido um longo caminho em busca de soluções que compatibilizassem, de um lado, as inúmeras exigências técnicas da museografia e, de outro, os ajustes solicitados pelos órgãos de proteção e licenciadores envolvidos.

Tiveram também especial importância no projeto de revitalização os rigorosos trabalhos de restauro e o estabelecimento dos conceitos e diretrizes dos inúmeros e sofisticados projetos complementares: sua coordenação e compatibilização pela equipe de arquitetura privilegiaram sempre as soluções mais adequadas a um prédio de valor histórico e arquitetônico e à facilidade de manutenção dos sistemas.

O projeto foi continuamente revisto, ao longo de sua implantação, para atender às inúmeras demandas dos clientes e ajustá-lo à legislação dos diversos órgãos públicos sempre à luz dos princípios que conduziram, desde o início, a sua formulação: o conceito e o desenho das soluções propostas, em todas as escalas, deveriam ser claramente legíveis a qualquer olhar, sem deixar dúvidas de quem é quem entre os componentes construtivos da edificação original e os elementos do projeto de intervenção. Nesse novo objeto arquitetônico,

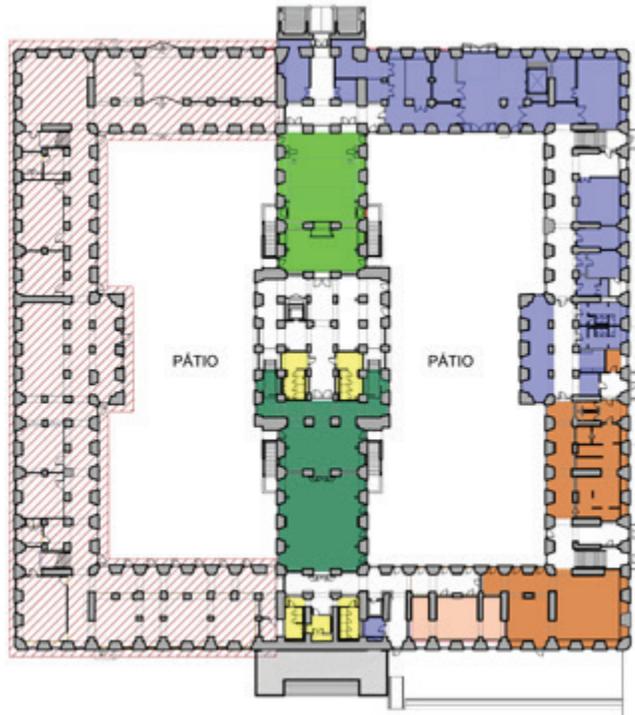
resultado de seus dois diferentes tempos, o antigo e o novo devem coexistir, contar uma história e ter significado.

A trajetória desse projeto foi para nós uma experiência profissional extraordinária e uma enorme responsabilidade intervir em um prédio importante da cidade a partir de um projeto formulado inicialmente pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha, grande expressão da arquitetura brasileira contemporânea. Em todas as fases do nosso trabalho seus conceitos e propostas estiveram sempre presentes.

A Casa Daros, sendo uma instituição inteiramente dedicada à arte contemporânea latino-americana, agrega ainda a função adicional de nos aproximar mais intensamente dessa “latinidade” que, por razões culturais e políticas, pouco participamos historicamente.

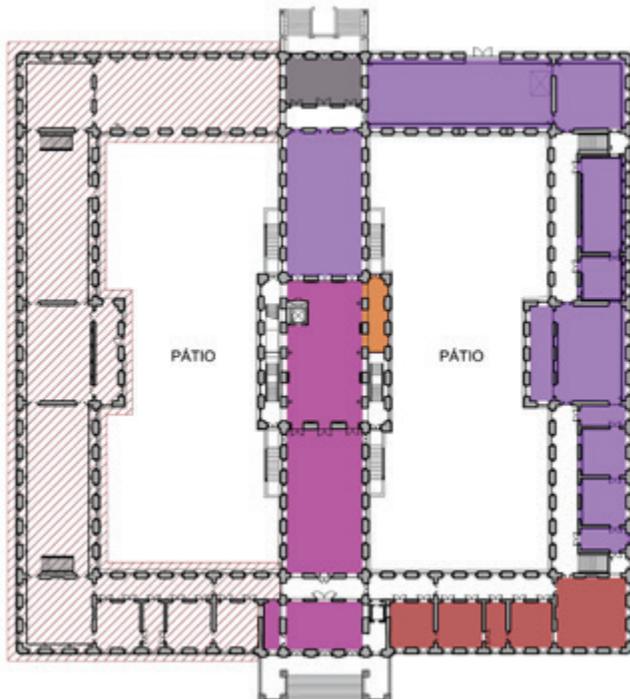
O projeto e a obra devolvem ao importante acervo arquitetônico do Rio um prédio de grande expressão e impregnado de memória, estabelecendo um diálogo instigante com uma coleção de vanguarda. Nesses tempos de renascimento cultural do Rio de Janeiro, a experiência do projeto Casa Daros sugere alternativas e aponta um caminho para a recuperação do nosso patrimônio arquitetônico: por intermédio da requalificação e da adaptação aos novos usos, os antigos e sólidos cascos históricos, invólucros do passado, podem se tornar artefatos do futuro, numa cidade que por natureza é aberta às transformações.





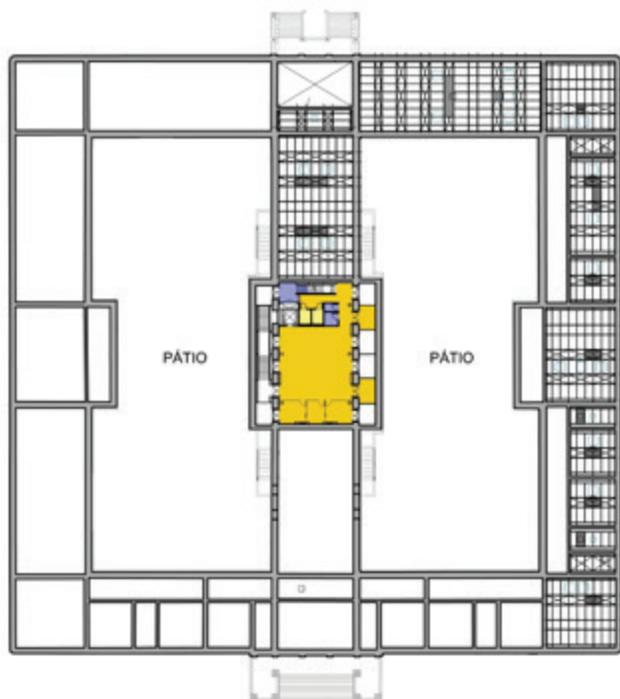
Pavimento térreo

- ATELIER DE CRIAÇÃO
- AUDITÓRIO
- ÁREA TÉCNICA
- CAFETERIA E RESTAURANTE
- LOJA
- FASE 3



Primeiro pavimento

- RECEPÇÃO
- GALERIAS DE EXPOSIÇÃO
- ESPAÇO DE LEITURA
- ARTE E EDUCAÇÃO
- FASE 3



Segundo pavimento

 ADMINISTRAÇÃO



Terceiro pavimento

 BIBLIOTECA



REPENSANDO

HIS

VERÔNICA NATIVIDADE

Arquiteta, mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP). Professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio).
Contato: veronica.natividade@puc-rio.br

A atual política nacional de oferta de habitação de interesse social está baseada num intrincado jogo de interesses entre Estado e iniciativa privada, no qual fica claro que oferecer projetos arquitetônicos e urbanísticos de qualidade passa longe de ser o foco principal. O resultado geral são projetos com soluções arquitetônicas medíocres, construções de baixa qualidade e sem identidade, geralmente implantados em áreas inóspitas e afastadas do núcleo urbano das cidades.

Foi justamente para questionar não só a qualidade arquitetônica do Projeto Minha Casa Minha Vida (MCMV), mas também os conceitos envolvidos na produção de habitação de interesse social (HIS) no Brasil, que a Finep montou uma rede de pesquisadores de nove universidades para discutir desde políticas de promoção de HIS até análises de pós-ocupação desse tipo de empreendimento. Coube à equipe liderada pelos arquitetos Luiz Carlos Toledo, Verônica Natividade e Petar Vircibradic desenvolver projetos de arquitetura alternativos à prática atual.

O projeto MCMV é a primeira tentativa em décadas de enfrentamento do déficit habitacional cada vez mais crescente no país. Além disso, foi o primeiro programa de HIS a incluir a faixa de zero a três, além de estimular a indústria da construção civil, importante segmento econômico brasileiro que tem ajudado a manter índices razoáveis num cenário de crise mundial. Mas a lista de críticas expedidas por arquitetos e urbanistas é longa e, geralmente, direcionada a aspectos conceituais do programa, no entanto, não invalidando sua existência. Em parte, isso se deve ao fato de que o MCMV na realidade não é um programa de HIS propriamente dito, mas um programa de financiamento a longo prazo para construtoras, que se encarregam dos projetos.

Arquitetos:

Adauto Cardoso (coordenação), Luciana Lago (coordenação), Luiz Carlos Toledo, Petar Vircibradic, Verônica Natividade

Estagiários:

Bernardo Soares, Fernanda Giannini, Fernanda Petrus, Frances Sansão, Maria Isabel Pedro, Marina Di Biasi

Colaboradores:

Arquitetura - Luiz Claudio Franco, Thais Velasco, Vera Tangari
Fotografia - Julio Ferreti

Em geral, não há projeto arquitetônico ou urbanístico envolvido. As construtoras se utilizam basicamente de dois modelos de plantas disponibilizados na Cartilha da Caixa Econômica Federal – repassadora dos recursos: um para habitação unifamiliar e outro para pequenos edifícios com quatro unidades por pavimento. Esses modelos são reproduzidos maciçamente, resultando no que parece uma ‘plantação de casas’, com residências umas ao lado das outras, e o conseqüente mal aproveitamento da infraestrutura urbana. Além disso, o atual modelo do MCMV impossibilita eventuais expansões e não considera a diversidade da composição das famílias que ocuparão o imóvel, já que o programa só prevê um único tipo de habitação de sala e 2 quartos, com área média em torno de 42m². É virtualmente impossível imaginar que, num país de dimensões continentais como o Brasil, as mesmas soluções habitacionais sejam eficazes desde o interior do Piauí até a região metropolitana de uma grande cidade como o Rio de Janeiro. Tal modelo ignora a cultura local, seja sob o ponto de vista arquitetônico seja pelas atividades diversas que podem ocorrer nas habitações como, por exemplo, um negócio familiar que funcione em casa.

A má qualidade construtiva também tem sido frequente em relatos de estudiosos de pós-ocupação. Em alguns casos, os moderadores têm abandonado as casas construídas no MCMV. Em casos mais drásticos, algumas construções colapsaram antes da conclusão. Para além da questão estrutural, há até registros de revestimento cerâmico assentado com adesivo plástico.

Um cenário, muitos problemas

A favela da Rocinha foi escolhida como cenário da pesquisa por diversas razões: muitos conceitos importantes já haviam sido desenvolvidos no Plano Diretor da Rocinha (2006) pelo coordenador do núcleo, Luiz Carlos Toledo, gerando dados abundantes sobre o local; seria mais interessante e desafiador trabalhar com terrenos e situações reais do que partir de uma tábula rasa fictícia; a complexidade e diversidade da Rocinha possibilitariam cobrir grande parte das situações encontradas em pontos diferentes da cidade e até do país; acreditamos que as HIS devem ser implantadas e mimetizadas em tecidos urbanos já consolidados. (Imagem 1)



Imagem 1: Vista da Rocinha desde São Conrado. Em destaque, a Área de Planejamento 2.

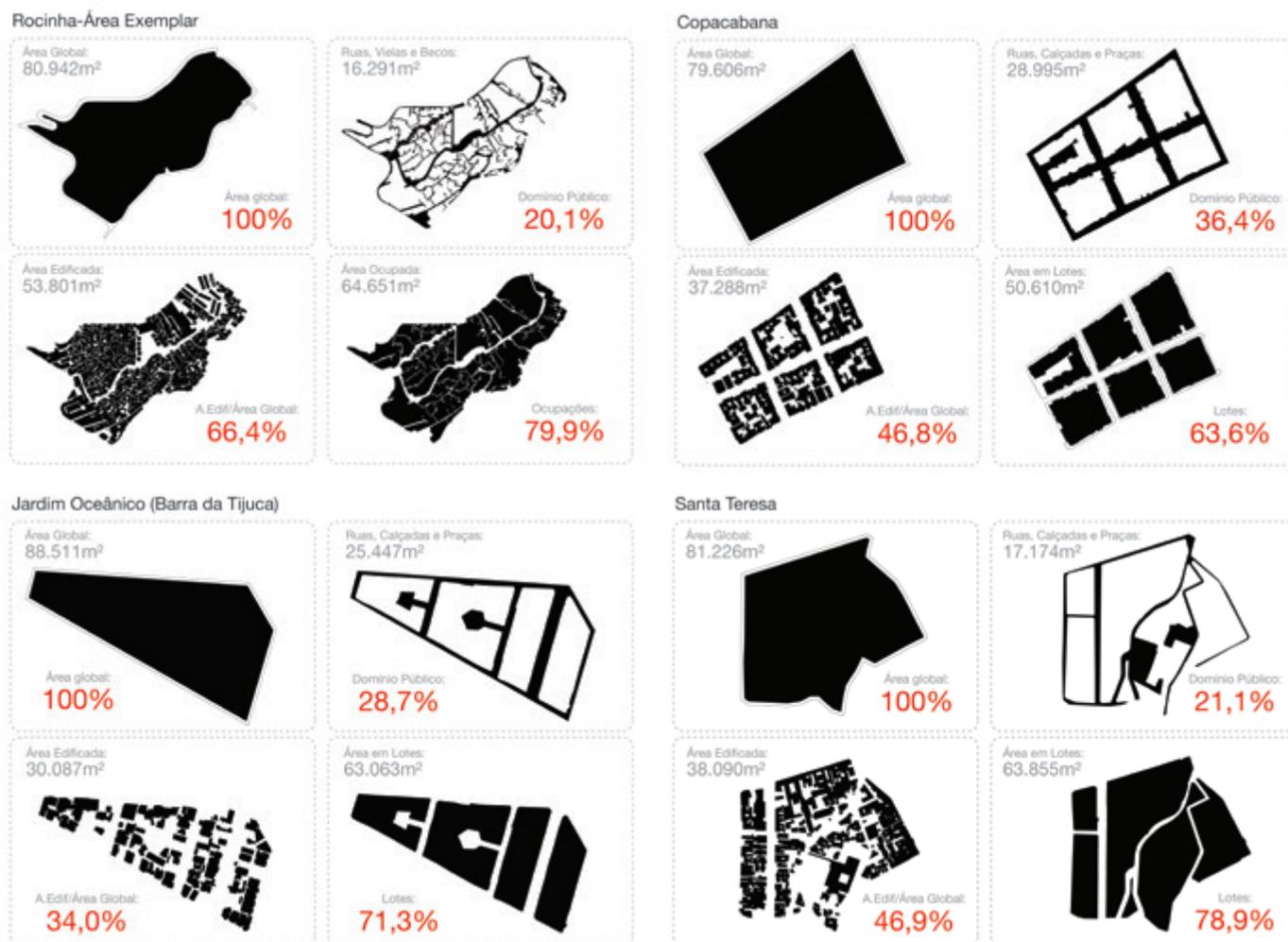


Imagem 2: Estudo comparativo de taxa de ocupação do solo.

Os problemas da Rocinha são compartilhados por quase todas as comunidades: baixa oferta de espaço público e de lazer, infraestrutura precária, mobilidade reduzida, apropriação indevida do espaço público. Mas a Rocinha tem peculiaridades que a tornam particularmente desafiadora: a intensa verticalização, sem ganho de espaço público e a altíssima densidade.

Comparamos a ocupação do solo em quatro áreas na cidade do Rio de Janeiro, com morfologias urbanas bem distintas: a localidade Jardim Oceânico na Barra da Tijuca, Copacabana, Santa Teresa e Rocinha. A partir dela, constatamos a excessiva ocupação do solo na Rocinha, até mesmo quando comparada à Copacabana, bairro caracterizado por

ter uma das mais elevadas taxas de ocupação do solo na cidade do Rio de Janeiro. (Imagem 2)

A série a seguir ilustra um estudo teórico sobre a relação entre a taxa de ocupação do solo da área de estudo da Rocinha (AI-2) e o número de pavimentos das edificações nela implantadas. Na primeira figura da série está representado o número médio de pavimentos das edificações existentes nessa área (3,15 pavimentos) e o percentual da ocupação do solo pelas edificações (66,4%). Nas figuras seguintes, à medida que o número de pavimentos aumenta, esse percentual cai, chegando na última ilustração da série a apenas 4% com edificações de 50 pavimentos.

Verticalização x Área edificada

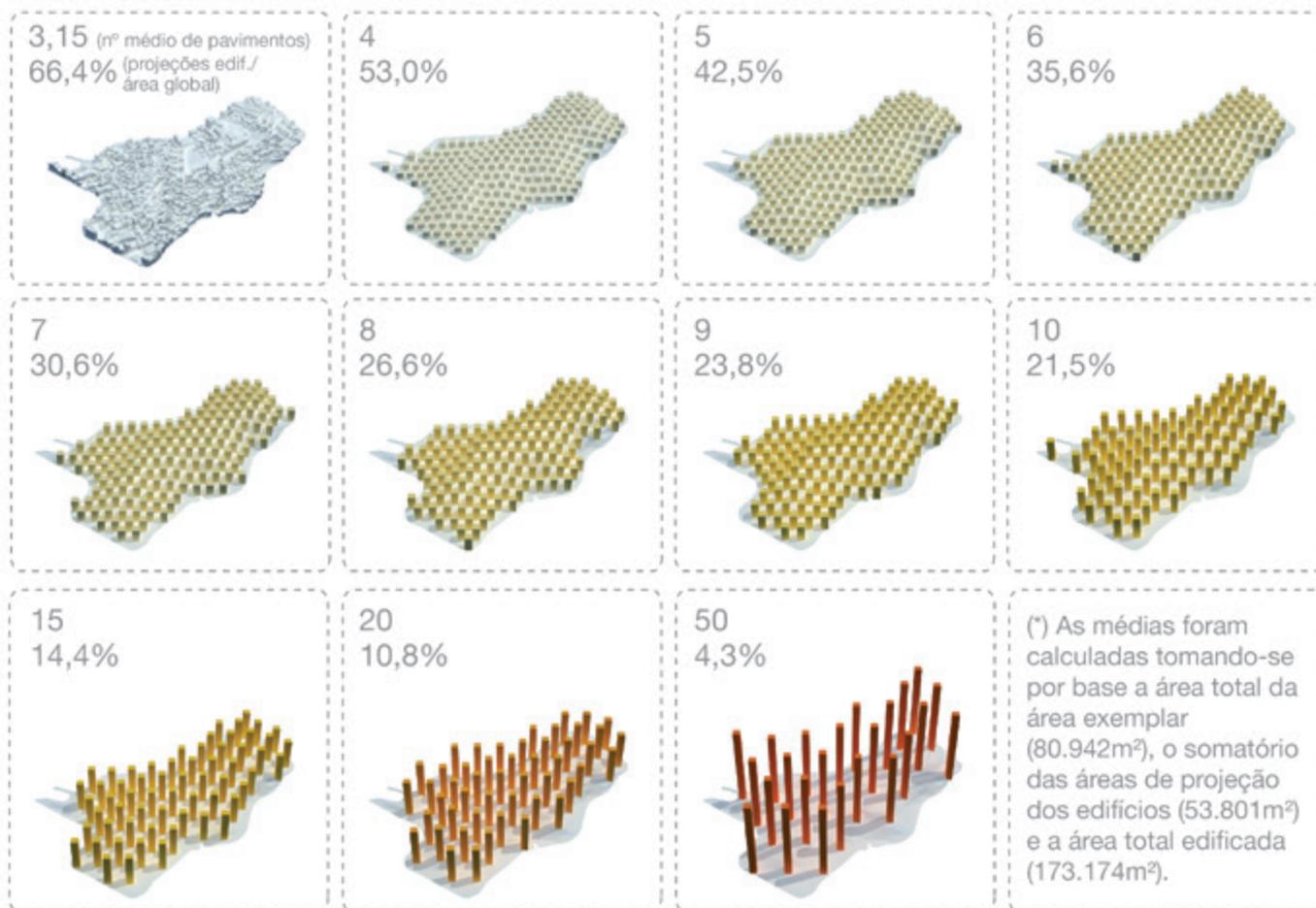


Imagem 3: Estudo teórico de verticalização da Rocinha.

Com base nesses dois estudos, ficou claro que a verticalização pontual poderia ser um caminho para promover a liberação de espaço público no denso tecido da Rocinha e que uma única escala de edifício não seria adequada às diversas condições urbanas e até topográficas da área.

A observação do sistema viário e da disposição das quadras revelou que, depois do alargamento de algumas vias realizado no Plano Diretor, algumas vias passaram a ter até 5m de largura, ao passo que a maior parte das vielas permanecia estreita, com trechos de 80cm de largura. No último caso, edifícios de gabarito mais baixo seriam mais adequados, incorporando-se mais facilmente à escala e ao tecido existentes. Chamamos esses casos de microintervensões. Para chegar

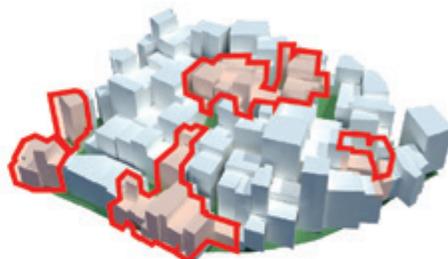
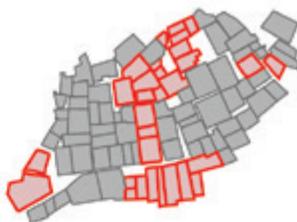
mos o mais próximo possível de um saldo positivo entre edificações que precisariam ser relocadas e unidades construídas, o gabarito das microintervensões foi determinado em 4 pavimentos, acima da média da AI-2. (Imagem 3)

Por outro lado, seria fundamental aproveitar as vias alargadas e as partes mais planas para verticalizar os tipos e ganhar unidades habitacionais para equacionar as reduções ocasionadas pelas microintervensões. Essas edificações de maior porte foram batizadas de macrointervensões, com gabarito variável de 6 a 10 pavimentos em função da ambiência urbana, para que houvesse adequação entre a escala da edificação em proporção aos afastamentos das edificações vizinhas e à largura da via. (Imagem 4)

CONDIÇÃO EXISTENTE



EDIFICAÇÕES A SEREM REMOVIDAS



QUADRAS COM NOVOS ESPAÇOS A SEREM REOCUPADOS



DESADENSAMENTO PONTUAL

- Aumento de gabarito pontual
- Melhoria de acesso aos domicílios
- Criação de novas circulações públicas
- Melhoria das condições de iluminação e ventilação

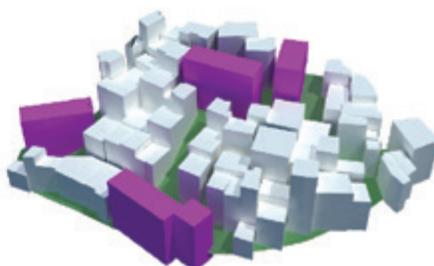
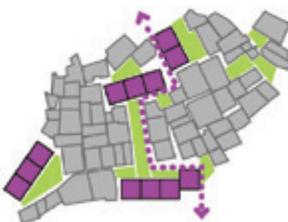


Imagem 4: Exemplo de requalificação urbana promovida pelas microintervensões.

Um papel ampliado para as HIS

O conceito essencial que norteou o projeto dos tipos foi a reflexão sobre o potencial das Habitações de Interesse Social (HIS) como agentes de transformação do espaço urbano e como indutoras de um esforço de renovação da forma de projetar e construir que transfira os avanços projetuais e tecnológicos à população. Isso significa que as HIS deveriam ter sua função ampliada de forma a proporcionar, além de moradia, a organização do espaço urbano onde fossem implantadas ou que atuassem como instrumento de reorganização espacial em assentamentos informais já consolidados, combatendo a excessiva ocupação do solo, criando novos espaços públicos, melhorando a mobilidade e as condições sanitárias da favela, com um mínimo de desapropriações.

Flexibilidade arquitetônica alcançada com a modulação

A adoção de uma arquitetura modular conferiu aos tipos estudados um alto grau de flexibilidade programática e construtiva, permitindo plantas variadas numa mesma edificação e facilitando a incorporação às HIS de componentes industrializados, sejam eles estruturais (pilares, vigas e lajes), os painéis utilizados para fechamento da fachada, paredes internas, entre outros.

Diversidade programática

Os programas arquitetônicos dos diferentes tipos variam desde um estúdio, de 22m², a apartamentos de quatro quartos, de 85m², estudados para atender aos diversos tamanhos e composições familiares. Foram projetados de modo a dar às unidades habitacionais a maior diversidade programática, admitindo diversos arranjos dos cômodos em uma mes-

ma edificação. No caso das HIS evolutivas, as unidades contam com uma área livre na qual o morador pode expandir seu imóvel, podendo ali instalar uma atividade de geração de renda ou um novo cômodo para abrigar mais membros da família ou mesmo para alugar.

Uma montadora de HIS

A incorporação de avanços tecnológicos nas HIS exige novos processos construtivos. Para resolver as questões ligadas ao processo de construção em si, o projeto propõe o uso de componentes pré-fabricados. Além do ganho em agilidade, haveria uma aproximação entre o projetista, o construtor e o usuário, graças à flexibilização do programa arquitetônico, permitindo, inclusive, que o usuário participe da construção de sua moradia.

Nesse sentido, a equipe propôs uma alternativa à maneira de projetar e construir, utilizando-se de um vocabulário contemporâneo e da substituição dos métodos tradicionais de construir por um sistema de montagem aberto à participação dos que atuam na construção das HIS, na industrialização dos seus componentes, na produção dos materiais nelas utilizados, e à população a que se destinam. Desse modo, projeto e modo de construir caminharam juntos.

Influenciados pela obra de Lelé, idealizamos a Montadora de HIS, inspirada na “Fábrica de Escolas” por ele criada no Rio de Janeiro, durante o Governo Brizola, com uma diferença: enquanto o modelo de Lelé pode ser caracterizado como um sistema fechado, no qual o arquiteto-fabricante-construtor projeta, controla, fabrica e monta grande parte dos componentes da obra, o nosso é um sistema aberto, que busca no mercado componentes industrializados, sejam eles já existentes ou que venham a ser fabricados para atender ao modelo proposto. (Imagem 5)



Imagem 5: Montadora de HIS.

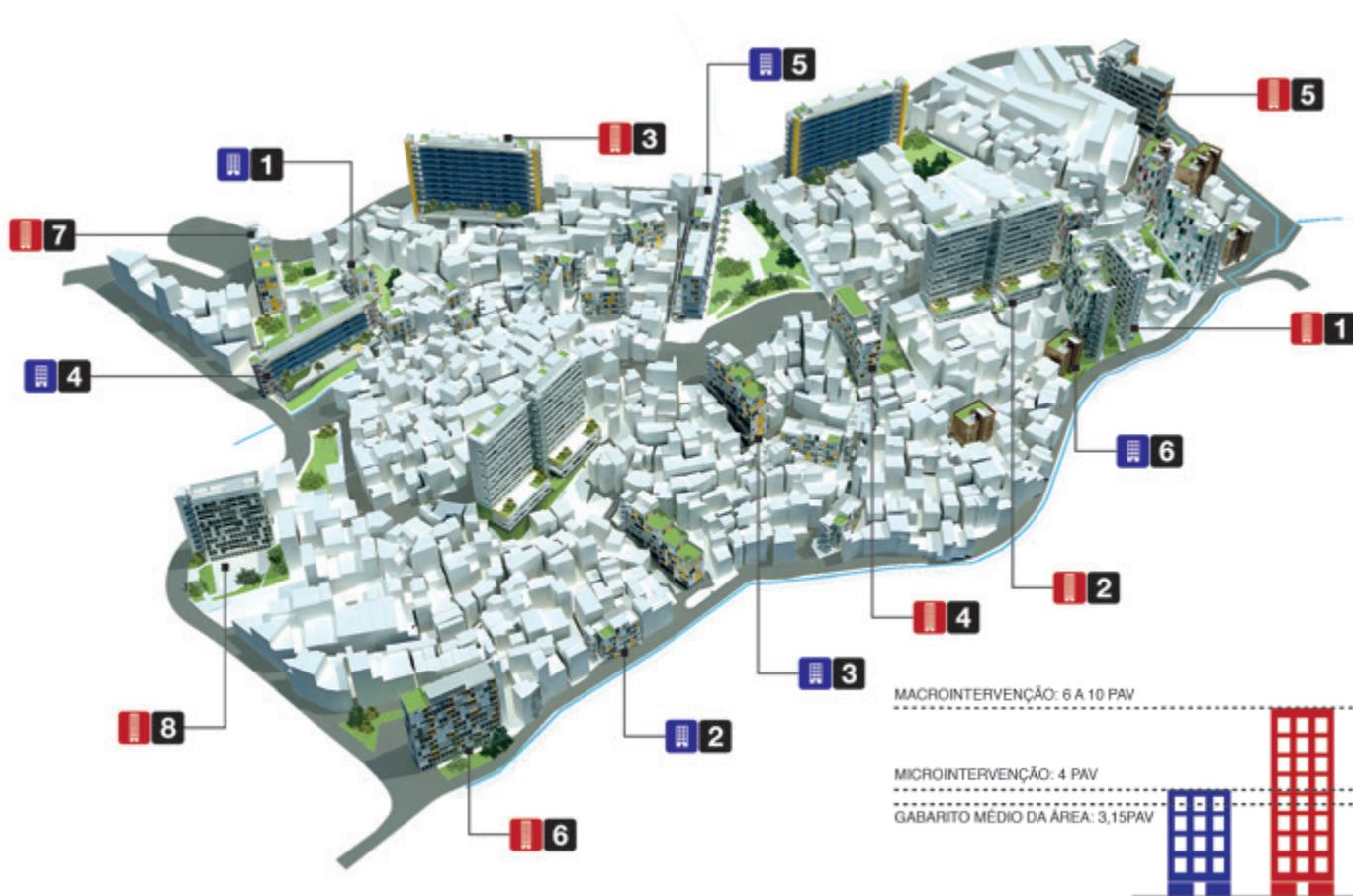


Imagem 6: Os 14 tipos inseridos na AI-2.

O projeto contempla, ainda, a montagem de uma fábrica dos painéis de fachada dentro da própria comunidade. Assim, o morador poderia encomendar seus painéis se quisesse modificar o apartamento. Além da apropriação da concepção de sua moradia, a fábrica promoveria a transferência tecnológica e capacitação e mão-de-obra. Ao dar acesso a essas duas etapas do processo, a população passa a ser protagonista da produção das HIS, e não agente passivo diante de programas rígidos e, por vezes, distantes das reais necessidades e expectativas daqueles para quem as habitações são construídas.

Os tipos projetados

Com base nos conceitos e princípios enumerados acima e utilizando-se dos mesmos elementos arquitetônicos (painéis de fechamento, estrutura modular, escadas etc.), os

três arquitetos da equipe projetaram 14 tipos de HIS muito diversos, distribuídos conforme a imagem 6.

Os 14 tipos não significam um projeto definitivo. Ao contrário, novos elementos arquitetônicos poderiam ser criados, novas famílias de plantas estudadas, mais composições modulares poderiam ser concebidas. Ou ainda, o simples rearranjo das arquiteturas projetadas poderia gerar novos projetos. Muito mais do que um projeto alternativo ao MCMV, o produto criado na pesquisa foi um novo sistema tanto de projetar como de construir, que pode ser apropriado por outros arquitetos para adaptar e criar novos projetos adequados a outras realidades.

Mais informações sobre a pesquisa e os projetos em: www.labhab24ts.wix.com/redemorarts.

1 MICROINTERVENÇÃO TIPO 1



2 MICROINTERVENÇÃO TIPO 2



3 MICROINTERVENÇÃO TIPO 3



A SISTEMA DE PLANTAS FLEXÍVEIS

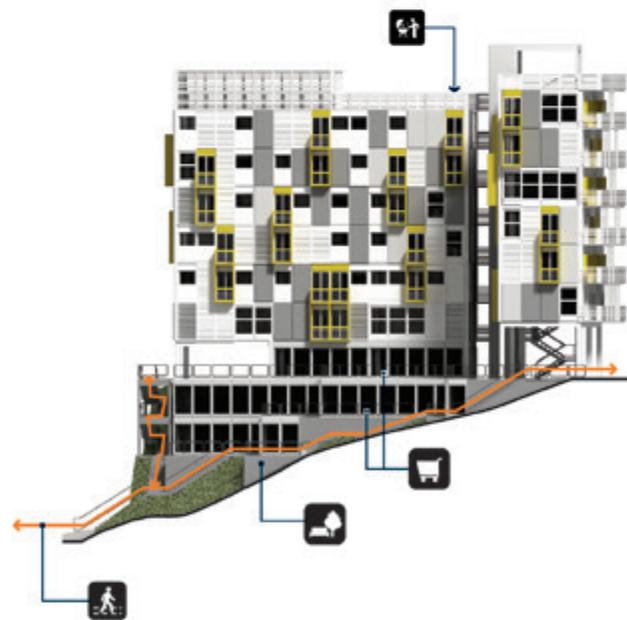


A macrointervenção Tipo 1 e as microintervensões Tipo 1, 2 e 3 compartilham o sistema de plantas flexíveis, que variam desde um conjugado de 22m² até apartamentos de quatro quartos com 85m² em uma mesma edificação. Esse sistema foi idealizado para atender aos diversos tamanhos e composições familiares.

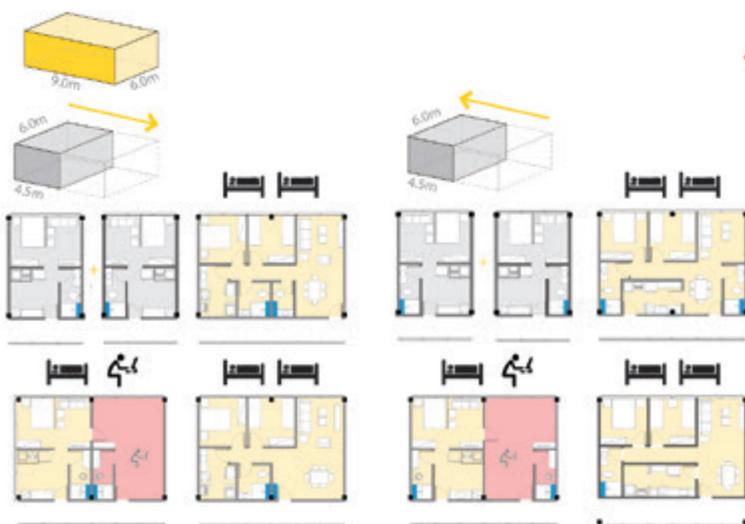
5 MACROINTERVENÇÃO TIPO 5



-  UNIDADE COMERCIAL
-  ESPAÇO DE GERAÇÃO DE RENDA
-  GERADOR DE ESPAÇO PÚBLICO
-  EXPANSÃO HORIZONTAL
-  PLANTAS FLEXÍVEIS
-  AMPLIADOR DE MOBILIDADE URBANA
-  ÁREA DE LAZER NA COBERTURA



PLANTA EVOLUTIVA E FLEXÍVEL



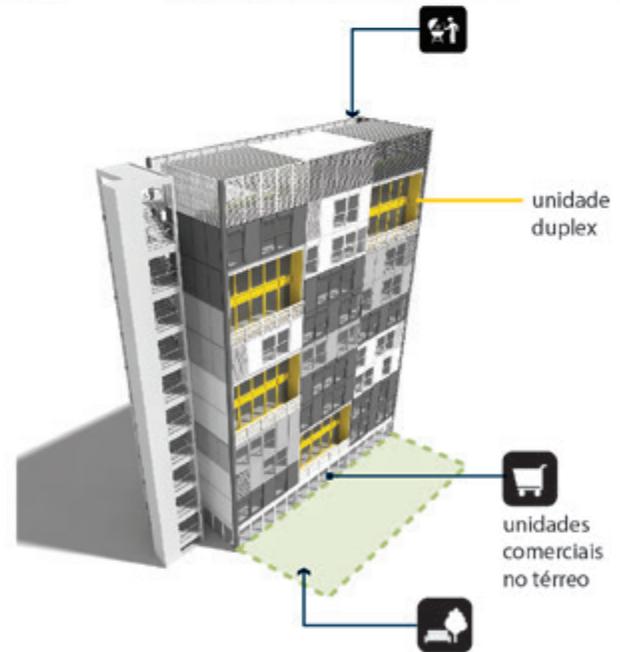
Na macrointervenção Tipo 5, o apartamento-tipo com um quarto foi projetado de modo que o morador pudesse adquirir o apartamento ao lado para expandir sua moradia ou incorporar um espaço de geração de renda.

8 MACROINTERVENÇÃO TIPO 8

-  UNIDADE COMERCIAL
-  GERADOR DE ESPAÇO PÚBLICO
-  EXPANSÃO VERTICAL
-  **E** PLANTAS FLEXÍVEIS
-  AMPLIADOR DE MOBILIDADE URBANA
-  ÁREA DE LAZER NA COBERTURA



E PLANTA EVOLUTIVA E FLEXÍVEL



A macrointervenção Tipo 8 foi concebida a partir de um sistema de plantas flexíveis, que variam desde um conjugado de 22m² até apartamentos duplex de três quartos com 85m² em uma mesma edificação, atendendo assim os diversos tamanhos e composições familiares.

Projeto para uma nova base brasileira na Antártica

O desafio do escritório-modelo de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio

Menção Honrosa no Concurso Estação Antártica Comandante Ferraz promovido pelo Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) e pela Marinha do Brasil destinado a selecionar o melhor projeto para as instalações da Estação Científica Brasileira na Antártica. A equipe do projeto foi composta pelos professores e alunos do CAU PUC-Rio.



VERA MAGIANO HAZAN

Arquiteta, Doutora em Urbanismo pelo PROURB/FAU/UFRJ. Professora adjunta do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade do Rio de Janeiro (PUC-Rio). Supervisora do Escritório Modelo de Arquitetura e Urbanismo.

LUCIANO ALVARES

Arquiteto, mestre em Design pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio). Professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade do Rio de Janeiro (PUC-Rio). Supervisor do Laboratório de Volumes e Canteiro Experimental.

FERNANDO BETIM PAES LEME

Arquiteto, doutor em Design pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio). Professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio).
Contato: betim@puc-rio.br

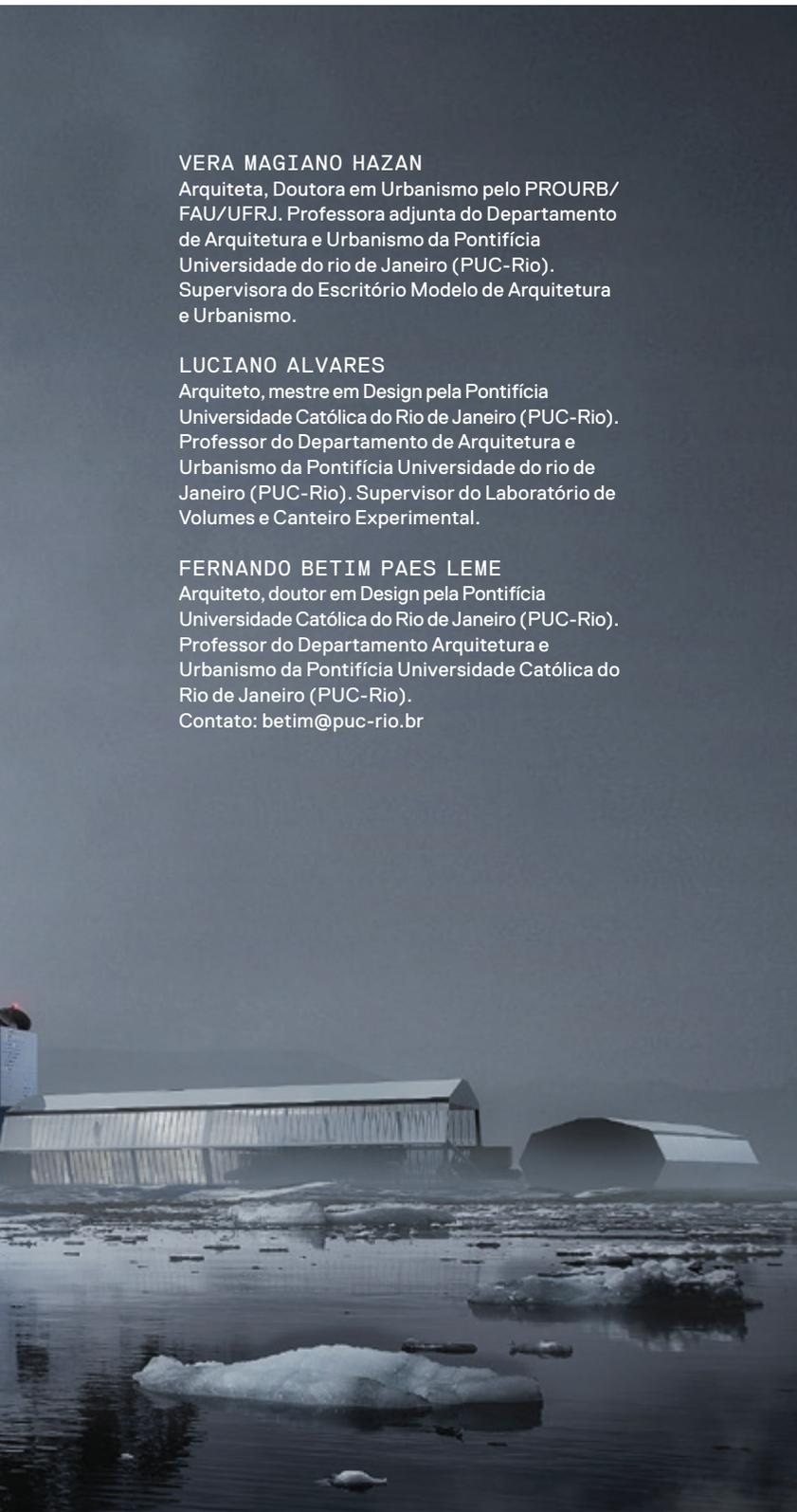
Em janeiro de 2013, a Marinha do Brasil (MB) e o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) lançaram o Concurso de Projetos de Arquitetura para a Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF). A oportunidade de trabalhar com um projeto tão desafiante atraiu, inicialmente, mais de cem escritórios brasileiros e estrangeiros, que investiram cerca de dois meses de trabalho no Concurso. Setenta e quatro escritórios entregaram suas propostas, a maioria com equipes de especialistas estrangeiros, experientes em projetos para áreas de baixas temperaturas.

Algumas equipes do Rio de Janeiro participaram do Concurso, entre as quais o Escritório-Modelo de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio, que recebeu menção honrosa, sendo a única representante do estado premiada no Concurso. O prêmio foi uma grande surpresa para a equipe, formada por alunos e professores dos cursos de Arquitetura e Urbanismo, Engenharia Civil, Design e Geografia da própria universidade, pois o intuito inicial era pesquisar a arquitetura de uma base científica em um ambiente único como a Antártica e introduzir aos estudantes, no caso os estagiários do Escritório-Modelo, estratégias de ação em um concurso internacional.

A participação no Concurso foi um grande desafio para toda a equipe. Por um lado, a busca por soluções técnicas viáveis; um sistema construtivo de simples montagem, transporte e fácil manutenção; eficiência energética; economia de recursos hídricos etc. Por outro, a necessidade de criar ambientes de pesquisa e vivência em um lugar ao mesmo tempo inspirador e inóspito.

O espírito desbravador dos cientistas e militares da base foi a nossa inspiração. O projeto Antártica abre perspectivas para o estudo da biodiversidade, através da cooperação científica entre nações, em um território sem fronteiras, formando uma grande rede de produção científica, na qual o contato humano se faz essencial.

Como pequenas cidades-base, ao mesmo tempo autossuficientes e complementares, os assentamentos das diversas nações estão ali para explorar o desconhecido, aprofundar os estudos sobre o continente e seus impactos em todo o globo terrestre, mostrar que um trabalho conjunto, formado pela contribuição das diversas nações, pode assegurar um futuro muito mais promissor para todo



Cristopher Malheiros

o mundo. Dentro deste espírito de rede, surgiu o nosso projeto, como um grande satélite, sempre pronto a captar novas informações de todos os lados.

A concepção

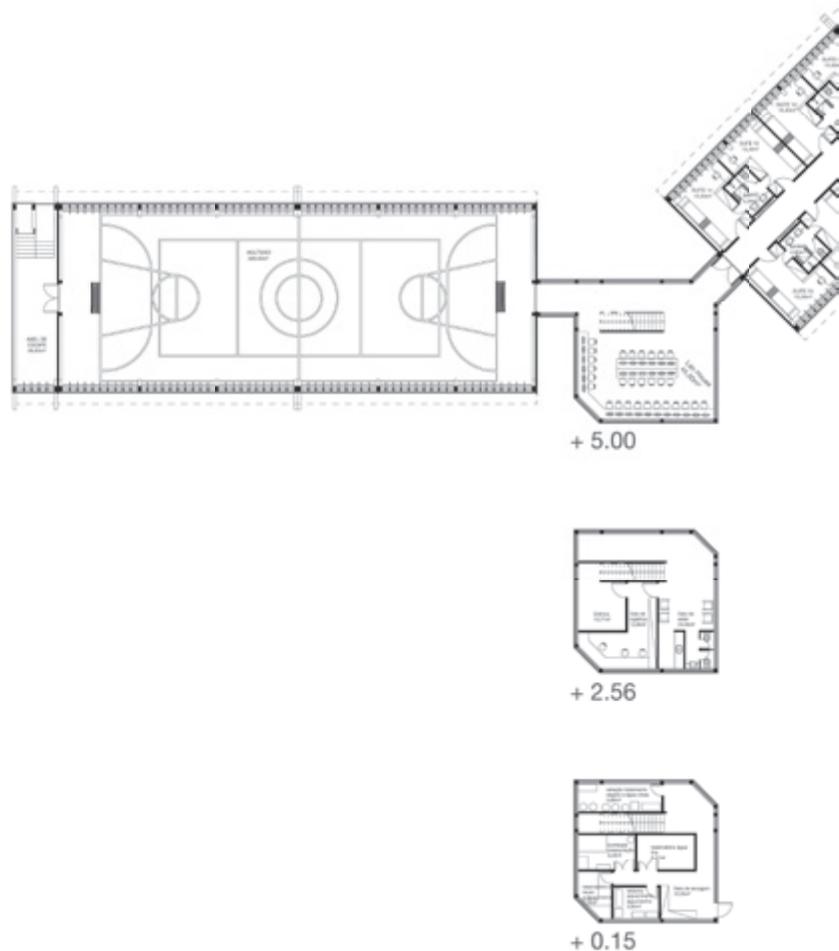
Apesar de o termo de referência do Concurso fornecer um programa muito específico e informações técnicas delineadoras do projeto, o Escritório-Modelo, em função de ser formado por professores e estudantes do curso de Arquitetura, viu nestas bases a oportunidade de repensar e reestruturar o programa e a forma de construir na Antártica. O trabalho foi fruto de muita pesquisa e discussão dos principais pontos elencados pela própria equipe. Por um lado, as preocupações com a técnica, a estabilidade estrutural da base, o conforto ambiental para seus usuários. Por outro, a importância de explorar o simbolismo de uma base do Brasil na Antártica em pleno século XXI, quando o país, através do Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR), tem um papel importante nas pesquisas e preservação do meio ambiente do continente.

A logística de montagem da própria base talvez tenha sido o maior desafio. A instabilidade do tempo, a intensidade dos ventos e as tempestades de neve limitavam as soluções técnicas e o tempo de construção à época do verão. Os cuidados com o meio ambiente, as preocupações com a especificação dos materiais não só na etapa de construção, como também de manutenção, foram outros pontos que indicaram alguns caminhos.

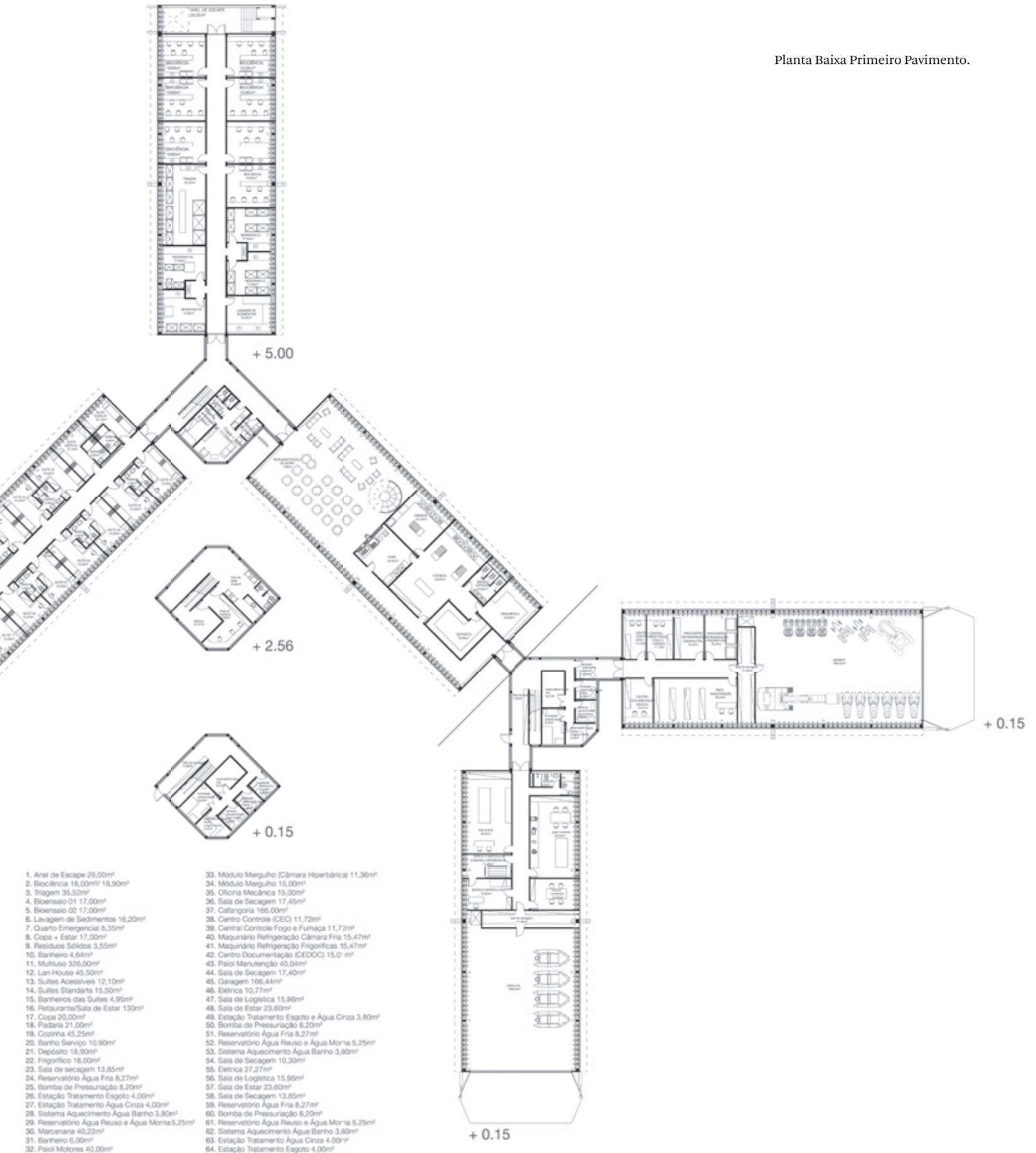
Em função do incidente ocorrido recentemente na antiga base brasileira da Antártica, era preciso investir em segurança e estanqueidade, não só na própria base principal, como também em suas unidades isoladas, com laboratórios e abrigos emergenciais. Vimos desta forma a oportunidade de tornar a estação brasileira um ponto de referência da Península Keller, um espaço que pudesse abrigar, com segurança, cientistas e militares a serviço do Brasil, e ainda visitantes e pesquisadores de outras nações em situações de risco, como aquela pela qual passaram os brasileiros.

O farol

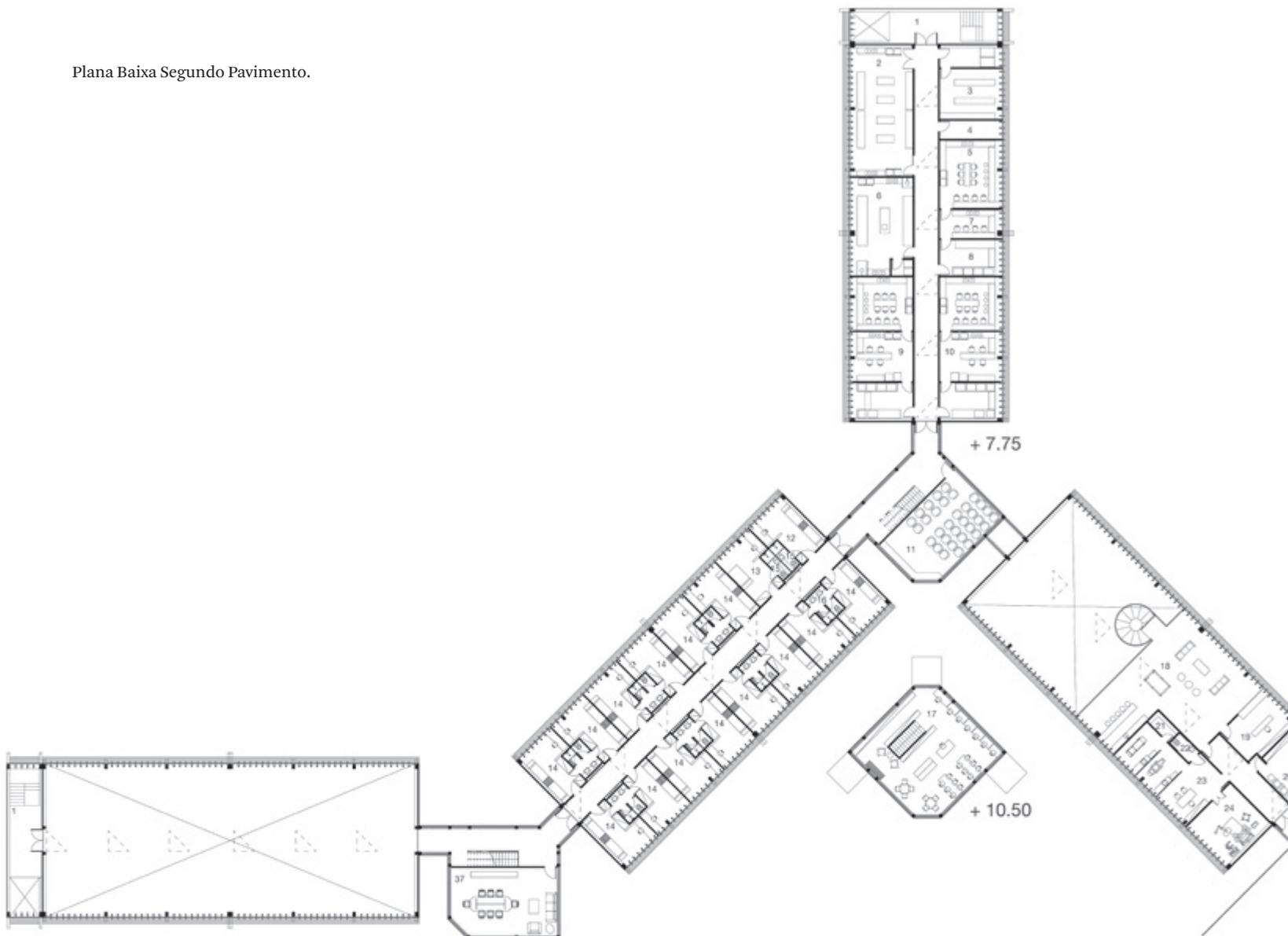
Os faróis iluminam os caminhos dos navegantes e daqueles que se perdem na paisagem etérea da neve. A base brasileira se apresenta como sinalizador, porto seguro, espaço de pro-



Planta Baixa Primeiro Pavimento.



Plana Baixa Segundo Pavimento.



POSSIBILIDADES DE APROPRIAÇÃO DO MÓDULO MULTIUSO



SEMINÁRIOS E PALESTRAS



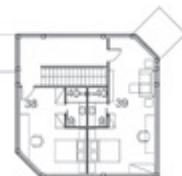
ESPORTIVO



ABRIGO DE EMERGÊNCIA PARA BASES DE OUTROS PAÍSES

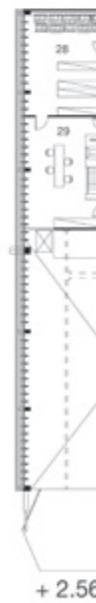


CELEBRAÇÕES E CONFRATERNIZAÇÕES



+ 10.50

1. Anel de Escape 15m²
2. Módulo Armazenamento e Pesquisa 52,50m²
3. Mód. Armazenamento de Amostras Congeladas 20,46m²
4. Mód. Armazenamento de Amostras Biológicas Geladas 7,53m²
5. Química 27,59m²
6. Lab. Uso Comum 40,00m²
7. Química 11,63m²
8. Química 14,69m²
9. Microbiologia 57,5m²
10. Biologia Molecular 57,5m²
11. Sala de Vídeo 44,69m²
12. Suite Visitante 17,00m²
13. Suite Institucional 17,00m²
14. Suites Standarts 15,50m²
15. Wc Visitantes 2,45m²
16. Wc Suites Standarts 4,95m²
17. Biblioteca/ Lan house 57,00m²
18. Mezzanino/Bar 85,85m²
19. Relações Públicas 18,28m²
20. SECOM 19,90m²
21. Paioi 2,85m²
22. Wc 2,60m²
23. Enfermaria 34,5m²
24. Sala Cirurgia 22,40m²
25. Paioi Central 154,40m²
26. Sala de Logística 14,43m²
27. Elétrica 10,85m²
28. Armazenamento de Resíduos Sólidos 31,31m²
29. Triagem, Pensagem e Etiquetação de Resíduos Sólidos 34,45m²
30. Oficina Elétrica 15,79m²
31. Paioi Eletrônica 16,18m²
32. Oficina Eletrônica 16,21m²
33. Incinerador 23,10m²
34. Wc 7,24m²
35. Depósito 14,37m²
36. Lavanderia 36,75m²
37. Sala de Conferência 27,14m²
38. Camarote Subchefe 18,50m²
39. Camarote Chefe 27,85m²
40. W.C. 3,25m²
41. Academia 64,08m²



+ 2.50

dução de conhecimento e encontro de pessoas de diversas nações. A proposta do Escritório-Modelo para a nova base reafirma o interesse do Brasil em investir na Antártica e consolidar seu papel na exploração deste continente.

Das cores da bandeira do Brasil destaca-se o azul, presente nas torres que conectam os diversos setores e funcionam como um farol que ilumina aquela área, através de sua pele perfurada. As células transparentes abrigam a maior parte do programa. Brises de madeira resgatam as referências da arquitetura moderna brasileira e protegem os espaços internos, promovendo uma maior qualidade dos ambientes.

Flexibilidade, adaptabilidade, expansibilidade

O ciclo de vida previsto de 40 anos exige um projeto que garanta flexibilidade do sistema, adaptabilidade dos espaços, fácil manutenção ou mesmo reposição de certas peças. O projeto modular, com três componentes – as torres, as células e os anéis –, permite diversas possibilidades de implantação, boa ocupação dos espaços internos, adaptabilidade ao longo do tempo e expansibilidade, caso seja necessário. O conceito serial mantém a integridade do conjunto, seja na formação inicial ou em novas configurações ampliadas. A eventual reposição de peças pode ocorrer sem grandes transtornos, uma vez que todas as partes são autônomas e sua montagem pode ser realizada de forma relativamente simples.

O programa estabelecido pelo Concurso sugere a setorização de forma muito estanque. Entretanto, acreditamos que para potencializar os contatos e aproximar as pessoas é importante repensar a organização de alguns espaços-chave do programa. Em função disto, inicialmente foram criadas três torres com visão panorâmica e uma ocupação que privilegia os espaços de vivência. A Torre Central, principal entrada da base e elo de ligação entre as células de alojamento, social e laboratórios, abriga a biblioteca e a sala de vídeo. A Torre Norte abriga uma parte da estrutura operacional da estação, mas em seus pisos superiores oferece dois espaços de encontro – a lavanderia, aqui considerada mais uma área de estar, e a academia de ginástica. A Torre Sul, por sua localização estratégica em relação à ocupação da base, abriga em seu topo os camarotes dos comandantes, permitindo maior visualização e controle operacional de todo o complexo.



As células abrigam a maior parte do programa e seguem a setorização sugerida pelo termo de referência. Uma delas destina-se exclusivamente ao alojamento, outra aos laboratórios, outra ao restaurante e áreas de estar, duas delas para a parte operacional e de maquinários e uma sexta, não prevista no programa, foi criada para proporcionar uma maior convivência entre pesquisadores e militares da base brasileira e de outras bases. Pensada como uma casca com pé direito duplo, esta célula pode receber diversas configurações e abrigar desde jogos de futebol a seminários, encontros científicos, confraternizações etc. Ela pode, ainda, servir de abrigo emergencial para outras bases em momentos de extrema necessidade, ou ser o ponto de partida para uma futura ampliação.

Os anéis foram criados para permitir a concentração integral de setores específicos dentro de uma mesma célula, conforme as normas de prevenção e segurança contra incêndio, bem como conectar verticalmente os níveis e possibilitar uma futura expansão linear.

Sistema construtivo – do casco da tartaruga às balsas

A dificuldade de montar a base *in loco* abriu novos horizontes de pesquisa. O frio intenso, os ventos fortes e as nevascas repentinas nos fizeram descartar vários tipos de construção e optar por um sistema serial pré-fabricado, com materiais de alta performance e durabilidade. No seminário, ouvimos alguns depoimentos importantes em relação à manutenção, ao uso de materiais de limpeza etc. Por isto, imaginamos ser fundamental investir em módulos que pudessem chegar à Antártica pelo mar, praticamente prontos.

O casco da tartaruga, os barcos e as construções flutuantes de pequenos e médios portes inspiraram a forma final das células. Verificamos a possibilidade de o módulo, já montado, desembarcar na Antártica com ajuda de uma embarcação chamada chata. Consultorias de rotomoldagem, navegação e sistemas pré-fabricados nos permitiram chegar à proposta apresentada no Concurso. Queríamos peças autônomas, que pudessem funcionar em conjunto ou isoladas, como os abrigos e laboratórios externos.

Além disto, pensamos em materiais leves e de fácil manutenção, como as estruturas e fechamento de alumínio, as vedações em vidros duplos e os brises em madeira, resultan-

do em um conjunto harmônico tanto em relação aos espaços internos, quanto aos externos.

Acessibilidade Universal

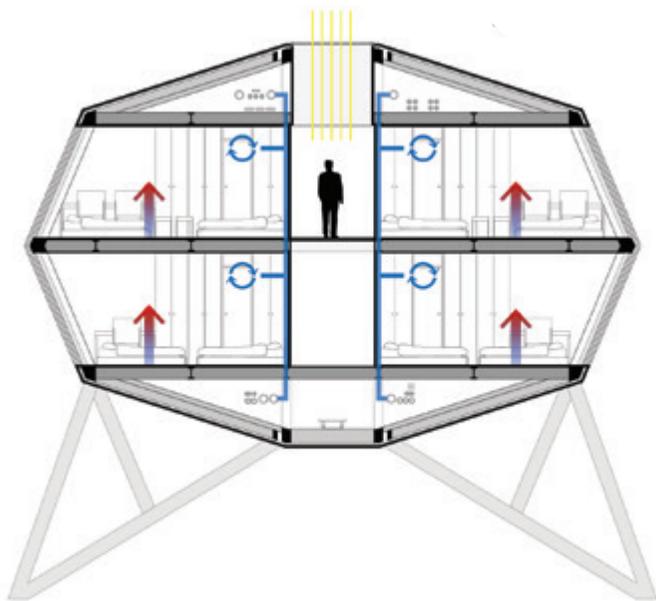
O Concurso não inseriu o conteúdo de acessibilidade em seu edital, provavelmente em função das dificuldades de acesso e permanência na Antártica. Acreditamos, entretanto, que seria interessante oferecer dois dormitórios acessíveis, com capacidade de abrigar até quatro pesquisadores portadores de deficiência, bem como conceber os laboratórios e espaços de vivência a partir do conceito de desenho universal, de forma a possibilitar uma futura ida de pesquisadores com este perfil à base brasileira na Antártica.

Como propusemos parte da base verticalizada através das torres, pensamos que seria interessante instalar elevadores/monta-cargas para facilitar o acesso destes pesquisadores e o conforto daqueles que frequentam diariamente os pavimentos superiores das torres. Inicialmente, tais elevadores poderiam ser instalados apenas na Torre Norte, que concentra uma série de maquinários, dá acesso à enfermaria e ao restaurante. De qualquer forma, há espaço destinado à instalação de novos equipamentos nas Torres Central e Sul, servindo não só ao fluxo de pessoas, como também de equipamentos e máquinas dos laboratórios, bem como de livros da biblioteca.

Meio Ambiente e Infraestrutura

Em função das preocupações com a preservação do meio ambiente na Antártica, pesquisamos cada material ou equipamento especificado no projeto. A Antártica é um continente de importância ímpar para todo o mundo. Sua biodiversidade permite prever o futuro, através dos estudos dos fenômenos naturais do ambiente glacial do continente que, de alguma forma, repercutem em boa parte do mundo. Por isto, pesquisadores de diversas nações e áreas de conhecimento, como a Meteorologia, a Biologia, a Geologia, a Oceanografia, a Física e a Arquitetura, entre outras, têm se dedicado a estudar as mudanças climáticas; a situação da camada de ozônio, da qualidade do ar e da água; a sobrevivência das espécies animais; bem como a possibilidade de construir e viver em um clima de inverno tão intenso.

A instalação de uma nova base brasileira na Antártica ocorre logo após um incêndio que, além de reduzir drama-



Seção Transversal.

O projeto prima pelo conforto ambiental: circulação com iluminação natural, vidro duplo cria colchão de ar que evita a perda de temperatura interna, filtragem e renovação de ar pelos dutos de ventilação, aquecimento através de radiador.

ticamente a produção científica do Brasil, deixou os militares e pesquisadores brasileiros em alerta e preocupados em minimizar os danos ao meio ambiente daquela área a partir do desmonte da antiga estação e construção das novas instalações. Por isto, pensamos em uma construção limpa, com o mínimo de trabalho a ser realizado *in loco*, de forma a reduzir os resíduos resultantes da construção.

A opção pelo alumínio para a estrutura e fechamento da base ocorreu em função da leveza, da facilidade de transporte e da baixa manutenção proporcionada por este material ao longo dos anos, visto que a futura base na Antártica tem previsão de uso de cerca de 40 anos. Para as demais especificações foram escolhidos materiais de baixo impacto ao meio ambiente, desde seu processo de fabricação até a fácil manutenção e pouco uso de materiais de limpeza.

Além disto, toda a infraestrutura da nova Estação foi pensada de forma ecologicamente viável, com utilização de recursos renováveis, captação de energias solar e eólica, e manejo correto dos resíduos.

Sistema Hidrossanitário

O sistema Hidrossanitário é composto de um ciclo de utilização partindo da captação, tratamento, de água potável (quente e fria), coleta de águas cinzas, tratamento, reúso,

tratamento de efluentes sanitários, reúso da água e descarte do lodo excedente.

O abastecimento de água ocorre a partir da coleta nos lagos próximos à Estação. Para ser usada na preparação de alimentos, higiene e ingestão, a água deve ser antes tratada de forma correta nos espaços térreos das torres, por meio de equipamentos instalados para esta finalidade. Estima-se que o consumo *per capita* seja de aproximadamente 30 litros de água por dia. Para maior conforto dos pesquisadores e militares, pensou-se também no aquecimento da água utilizada na higiene diária.

Esgotamento, Tratamento e Reúso

O reúso das águas é fundamental em uma base do porte da Estação brasileira na Antártica. As águas cinzas, provenientes de banho e higiene pessoal, devem ser tratadas para possibilitar sua reutilização na higienização de vasos sanitários. As águas provenientes da preparação de alimentos, também necessitam de tratamento, principalmente para a separação de gorduras, antes de serem reutilizadas na limpeza de equipamentos. Da mesma forma, as águas oriundas da lavagem de roupas devem receber tratamento para a retirada do sabão para que possam ser reutilizadas na lavagem de roupa e limpeza de equipamentos.

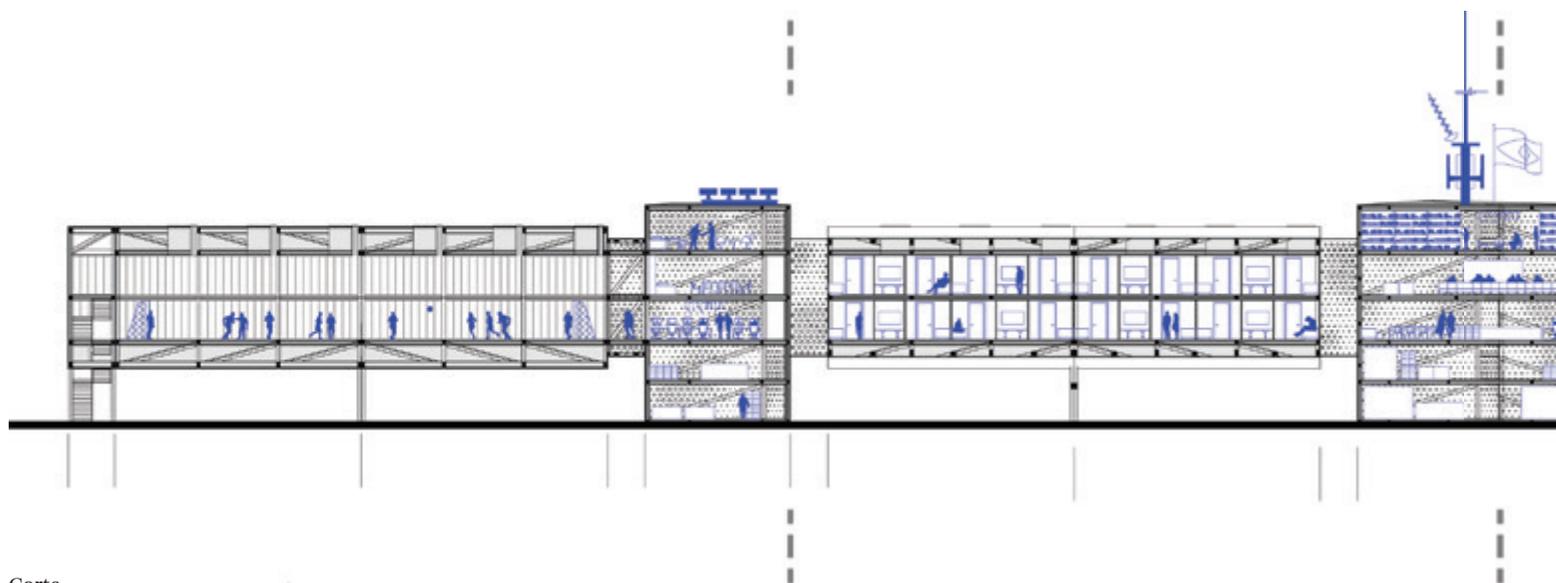
Todos os equipamentos de tratamento precisam ter fácil acesso e, por isto, estão localizados no primeiro e no segundo níveis das torres. Os espaços de tratamento e abastecimento de água possuem configuração similar e têm funções muito próximas. Há, entretanto, algumas especificidades como o sistema de aquecimento de água, utilizado na higiene pessoal dos habitantes da base; o tratamento de água potável, de águas de cozinha e uso de sabão.

Além dos equipamentos encontrados nas torres, há um espaço dedicado às instalações de infraestrutura, na parte inferior das células, que permite a passagem das tubulações de abastecimento e esgotamento, separadas da seguinte forma: abastecimento de água fria a 20° C com tubulação com 50 mm de diâmetro; abastecimento de água quente (38° C) com diâmetro de 50 mm; esgotamento de águas cinzas (20° C) com diâmetro de 100 mm; esgotamento sanitário com diâmetro de 100 mm e esgotamento de cozinha com diâmetro de 100 mm. Nesta área também passa o sistema de aquecimento do módulo com dois tubos com diâmetro de 150 mm. Como estimativa de cálculo, imaginamos descartes *per capita* de 10 litros por dia de água e 50 gramas de lodo.

Sistema de Geração de Energia

Em função da grande quantidade de ambientes e do número de pesquisadores e militares moradores da base em alguns meses do ano, a Estação tem necessidade de gerar tanto energia elétrica quanto térmica para a sua manutenção. Desta forma, imaginamos utilizar três sistemas de geração de eletricidade – geradores a diesel – com capacidade de suprir todas as necessidades da Estação: um gerador de emergência com 50 % da capacidade da Estação; geradores eólicos com 20 % da capacidade; painéis solares fotovoltaicos com 30 % da capacidade da Estação, todos instalados nas coberturas das células, algumas com 62°, seguindo a melhor insolação para este tipo de captação. Todas as energias geradas possuem um sistema de gerenciamento com o objetivo de minimizar a utilização de combustíveis fósseis (diesel) no cotidiano da Estação.

A energia elétrica e o sistema de comunicação (internet, TV, telefone, segurança) passam pelos módulos na parte superior em calhas, com acesso pelo forro do nível + 7.75. Os quadros elétricos devem estar situados em uma sala de controle com aproximadamente 30 m², situada na torre.



Corte.

Energia Térmica

Para possibilitar o bom funcionamento da base, em especial das áreas de laboratório e operações, imaginamos utilizar dois sistemas de geração de energia térmica – as caldeiras a diesel, com trocadores de calor, que permitem o aproveitamento do calor gerado no escapamento dos geradores a diesel e os painéis solares térmicos, cuja energia térmica obtida na Estação tem um circuito primário, que circula por todas as torres, e um circuito secundário, localizado no interior das torres.

Elevadores

Sabemos que normalmente os elevadores dispõem uma grande quantidade de energia. Por isto pesquisamos novos modelos, já disponíveis, como o Gen 2 da empresa Otis, sem casa de máquinas, que utiliza cintas planas de aço revestidas com poliuretano e uma máquina compacta sem engrenagem, que reduz em até 75 % o consumo de energia, com a utilização do drive ReGen, que expande a eficiência dos elevadores e capta a energia utilizada durante a frenagem, devolvendo-a para a rede elétrica do complexo para outros usos, como a ilu-

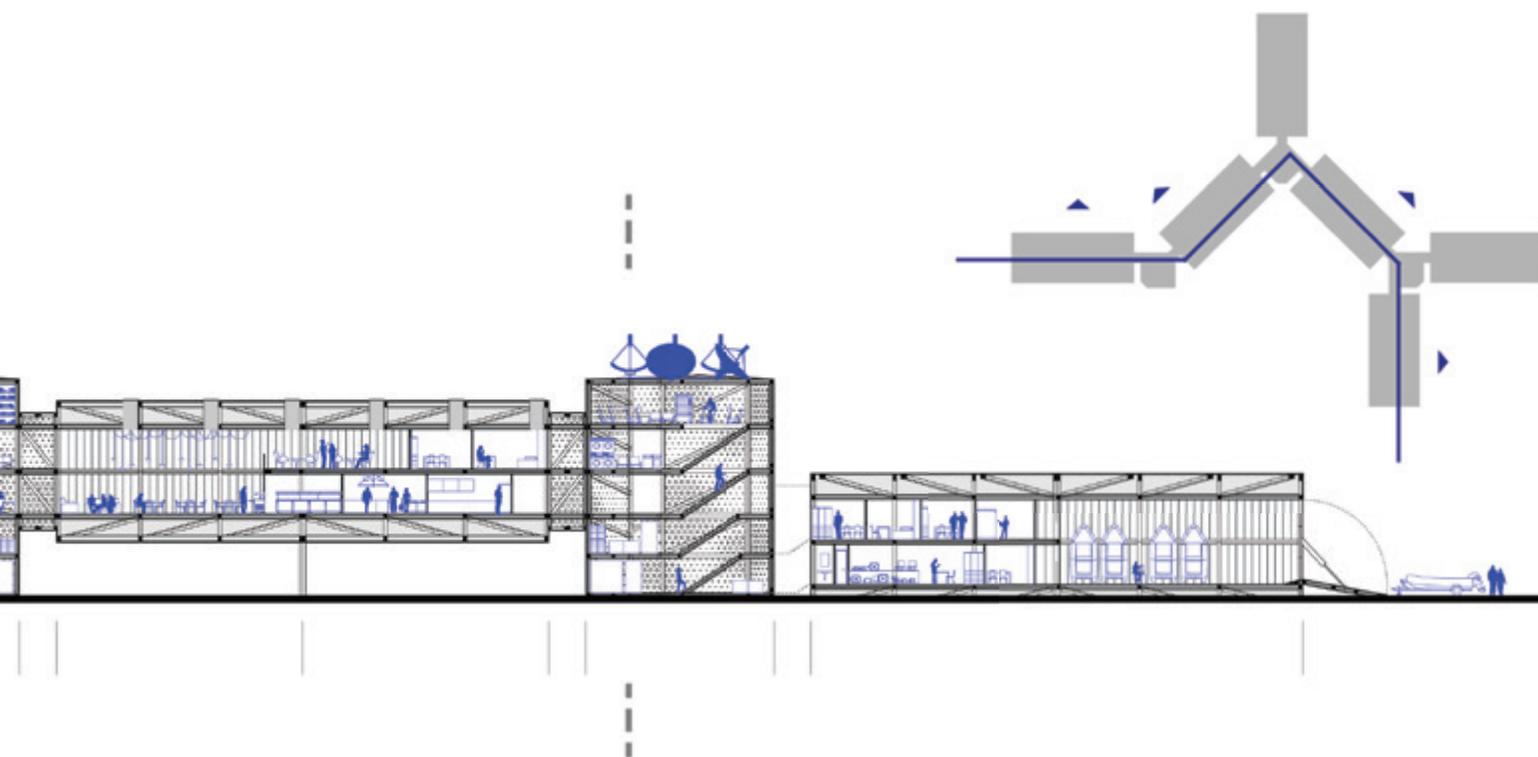
minação. Além disto, este sistema foi concebido de forma a dispensar qualquer lubrificação adicional, assegurando o cuidado necessário com o meio ambiente na Antártica.

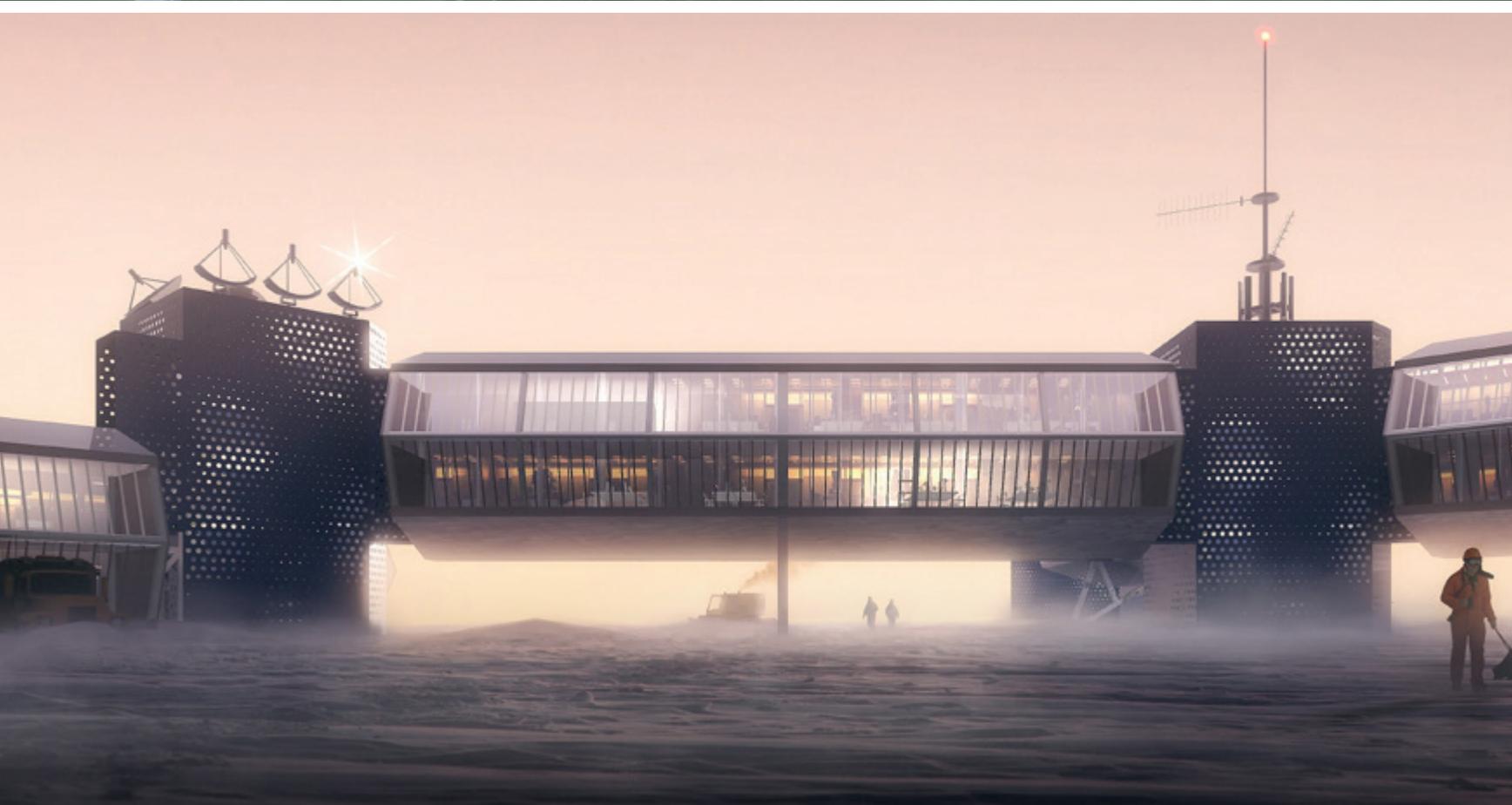
Sistema de Comunicação

Para que a base funcione como um satélite, conectado com todo o mundo, é fundamental o investimento no sistema lógico de dados com intranet e internet. São importantes, também, o sistema de segurança, com sensores de fumaça e fogo, bem como as câmeras de TV, o sistema de TV a cabo e o sistema de telefonia interna que devem estar localizados nas torres, assim como os demais sistemas.

Prevenção e Combate ao Incêndio

Para evitar que novos acidentes como o incêndio da antiga base brasileira se repitam, optamos por um sistema de combate a incêndio projetado segundo as especificidades das atividades realizadas nos setores. Nas células e nas torres foi utilizado o sistema tradicional, com extintores manuais, hidrantes e *sprinklers*. Nos depósitos de combustível foi usado o sistema de espuma, mais eficiente no combate ao fogo





neste tipo de espaço; na sala de geradores serão instalados extintores de pó químico. A casa de bombas de pressurização de água situa-se em área contígua à sala de geradores, e a reserva técnica utiliza-se de água do mar.

Unidades Isoladas

As unidades isoladas receberam o mesmo cuidado que a estação-sede em sua concepção, inclusive em relação ao sistema de prevenção e combate ao incêndio. Oriundas das torres, elas apresentam alguns pontos em comum, principalmente no que diz respeito à infraestrutura. Apesar de o programa não exigir sanitários em todas essas unidades, pensamos que para os cientistas e militares poderem permanecer um tempo maior de trabalho sem necessidade de deslocamentos para a sede, seria necessário provê-las de copas e sanitários, permitindo, assim, que funcionem de fato como refúgios seguros e espaços de extensão das atividades da base.

O resultado do Concurso

Apesar do grande empenho de toda a equipe, sabíamos que receber um prêmio no Concurso seria muito difícil em função do tamanho da equipe e da inexperiência dos estudantes. O trabalho foi realizado durante parte das férias e o primeiro semestre do ano letivo, quando os professores e estudantes tiveram que dividir seu tempo entre as obrigações acadêmicas e o Concurso. Além disto, a maior parte dos estudantes teve contato com este tipo de desafio pela primeira vez, havendo certa dificuldade inicial de ajustar o ritmo de trabalho necessário. A presença do arquiteto Gabriel Kozlowski, ex-aluno do curso de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio, com boa experiência em concursos, foi fundamental por motivar os estagiários e mostrar a eles a importância de participar de um concurso internacional como este para a nova base brasileira na Antártica.

O fato de sermos um Escritório-Modelo universitário e a única equipe carioca premiada no Concurso atraiu a atenção dos organizadores do evento, em especial da Marinha, que viu na nossa proposta pesquisa, arrojamento e preocupação com a arquitetura de um espaço mais humano para abrigar pesquisadores e militares em uma situação muito peculiar. Acreditamos que a oportunidade de participar de concursos como esse é muito importante para uma Universidade como

Arquitetos:

Vera Hazan, Luciano Alvares,
Fernando Betim, Gabriel Kozlowski

Estagiários EMAUD:

Anna Cristina Muniz, Carlos Zebulun,
Carolina Chataignier, Gabrielle Rocha,
Gustavo Felizardo, Leo Zajdenweber

Colaboradores:

Annie Eppinghaus - Arquitetura
Antonio Roberto Barbosa - Infraestrutura
Christopher Malheiros - Imagens
Isabel Thees - Design/ Programação visual
Jorge Lopes - Design
Luiz Bittencourt - Consultoria técnica
Marcelo Motta - Geografia

a PUC, pois, por um lado, possibilita a interação entre professores de diversos cursos e disciplinas, e, por outro, abre novas perspectivas para a própria Universidade e, principalmente, para os futuros profissionais em formação.

A contratação do Escritório-Modelo para a elaboração de uma base científica para a Ilha de Fernando de Noronha é o primeiro desdobramento deste prêmio. Para realizar este trabalho, em fevereiro e março de 2014, enviamos três pesquisadores — o prof. Luciano Alvares e os estagiários Carlos Zebulun e Anna Cristina Muniz — à expedição científica da Ilha de Trindade, onde realizaram pesquisas e conheceram, de perto, o cotidiano de uma estação instalada em ilha oceânica.

Sabemos que a realidade das duas ilhas é bastante diferente, mas sem dúvida esta experiência é de grande valor para o projeto que se inicia, além de ser uma oportunidade extraordinária na carreira dos futuros profissionais formados pelo Escritório.



Fernando de Mello Franco

Concedida a:
FRANCESCO PERROTTA-BOSCH
Arquiteto e ensaísta. Graduação na
Pontifícia Universidade Católica do Rio
de Janeiro (PUC-Rio) e mestrando em
Arquitetura e Urbanismo pela Universidade
de São Paulo (USP).
Contato: francescobosch@gmail.com

Certas mudanças ocorrem na cidade da noite para o dia. Quando saem de casa rumo ao trabalho, muitos paulistanos têm se deparado com o aparecimento repentino de linhas contínuas brancas sobre o asfalto, indicando uma nova faixa exclusiva para ônibus, ou de faixas pintadas em vermelho, que destinam partes de ruas para novas ciclovias. A ênfase na mobilidade, privilegiando o transporte coletivo, demonstra que o modo de gerir o espaço urbano da capital paulista mudou no último ano e meio. E muito se deve ao arquiteto e urbanista Fernando de Mello Franco, secretário municipal de Desenvolvimento Urbano de São Paulo.

O período foi marcado pelos protestos de meados de 2013 que evidenciaram a cidade como pauta central da sociedade. Recém-sancionado, o novo Plano Diretor definiu eixos de estruturação para São Paulo ao induzir o adensamento dos arredores das principais vias de transporte de massa – corredores de ônibus e estações de metrô e trem – com o aumento do gabarito das edificações, incentivo ao uso misto, comércio nos térreos e modos de ocupação dos lotes particulares que levem à criação de espaços públicos mais apropriados. Assim, intenta-se adequar o território, aproximando a moradia do emprego, dessaturando a malha viária dos demorados deslocamentos pendulares dos quais grande parte da população se vê refém no cotidiano. Nesta entrevista, Mello Franco demonstra que compreende seu cargo como posição capaz de arbitrar em favor do interesse coletivo para uma nova estruturação da urbe no porvir. Afinal, certas mudanças não ocorrem na cidade da noite para o dia.

Em sua trajetória como arquiteto, sócio-fundador do MMBB, curador do URBEM e professor universitário você lidou com o estudo de questões urbanas, projetos infraestruturais para cidades e de qualificação de espaços públicos. Agora, estando na posição governamental de responsável por criar as diretrizes, repropor pontos da legislação vigente (em especial no novo Plano Diretor) e realizar as transformações urbanas no próximo quadriênio, qual é a distância entre os estudos, as intenções da academia e de sua prática como arquiteto de escritório em comparação com as possibilidades de viabilização de suas ideias estando no cargo de secretário de desenvolvimento urbano da cidade de São Paulo? Dentro dessa percepção, quais seriam seus principais desafios?

FMF: Consigo reconhecer uma atuação coesa na minha trajetória profissional. Seja na academia, seja no escritório, sempre estive mais envolvido com as questões urbanas do que com as questões construtivas da edificação. E, mais especificamente, há anos venho me debruçando sobre as problemáticas da metrópole de São Paulo. Mas é evidente que estar momentaneamente à frente de uma secretaria de desenvolvimento urbano traz uma mudança de perspectiva. O grande desafio agora é a dimensão política que esse cargo requer. Porém, o desafio de operar o projeto como um campo privilegiado de negociação de conflitos e de articulação política não se restringe à atribuição do gestor público. Esse é um desafio que nós arquitetos temos que introjetar também na nossa atuação profissional.

“ (...) apenas o poder público tem legitimidade e capacidade de regular essa produção à favor do interesse coletivo. ”

Por outro lado, tenho consciência de que o “timing” de ação do poder público é muito distinto dos outros contextos nos quais trabalhei. Na gestão pública temos que dar respostas rápidas e precisas aos problemas urgentes que nos trazem todos os dias. Para conciliar esses dois momentos, o de investigação e o de ação, decidimos criar uma assessoria de fomento e pesquisa, responsável pela gestão do que chamamos Laboratório da Cidade. A ideia é que esse laboratório seja uma ponte entre o poder público, a academia e as empresas. Queremos que atue tanto como uma antena sintonizada com os processos em curso de inovação, quanto como uma fomentadora de pesquisas a serem aplicadas pela secretaria. Estamos com os primeiros convênios praticamente acordados com instituições como o IPEA, a FAUUSP, o URBAM de Medellín e a Bienal de Roterdã.

No caso da capital paulista, o quão capaz você considera o poder público de fazer transformações estruturais urbanas em comparação com outros agentes, em especial a iniciativa privada/especulação imobiliária?

FMF: Todos nós estamos presenciando um momento muito singular da nossa história. Por exemplo, um pequeno grupo de jovens, inicialmente sem poder político ou econômico, tem agido como catalisador de um movimento social cada vez mais abrangente, que se mostrou profundamente transformador do nosso cenário político.

O jogo me parece ser mais complexo do que as usuais dicotomias público x privado, urbanidade x especulação imobiliária e etc com as quais costumamos trabalhar. Por isso, a primeira questão é entendermos quais os reais atores e quais as contradições do campo político no qual cada ação de produção da cidade vai se inserir.

Porém, uma coisa é certa: apenas o poder público tem legitimidade e capacidade de regular essa produção à favor do interesse coletivo. A proposta de trabalho que me foi apresentada pelo Fernando Haddad é uma proposta comprometida com esse ideário. Aceitei o cargo porque acredito no desejo político dessa gestão, ainda que seja obrigado a admitir que as dificuldades são imensas.

Quais são as questões principais contidas na proposta do Arco do Futuro? Destas, quais você percebe como reflexões gerais acerca da lógica de reestruturação urbana que poderiam ser expandidas também a outras cidades, como, por exemplo, o Rio de Janeiro?

FMF: O Arco é um território específico de São Paulo, transformado historicamente pela concentração de vultosos investimentos na construção da base material de suporte ao processo de industrialização da metrópole. É nele que se encontram os principais rios canalizados para o abastecimento hídrico, para a geração de energia e para o saneamento de uma vasta várzea, antes inutilizada. É nele que se instalaram os feixes de infraestrutura metropolitana e regional,

“Assim como em São Paulo, (no Rio de Janeiro) industrialização e periferização podem ser explicadas pelo mesmo processo econômico e social que os trilhos da Central do Brasil direcionaram.”

em especial de transportes, como o sistema de rodoviais e ferrovias que desde sempre garantiu o fluxo de pessoas e de cargas. É nele que se encontra o patrimônio fabril subutilizado de uma metrópole que não tem mais a indústria como principal motor de sua economia.

A estratégia do Arco é pensarmos novas formas de uso desse território e de suas infraestruturas instaladas, de maneira a construirmos um novo modelo de desenvolvimento urbano compatível com as demandas sociais, econômicas e ambientais do século XXI. Ou seja, pensarmos um modelo em que a oferta de trabalho e moradia seja diretamente articulada com um sistema de mobilidade de massa, no qual a cidade se reconcilie com os seus recursos naturais.

Milton Santos afirma que a técnica é universal. Portanto, outras cidades industriais que se desenvolveram em ciclos econômicos análogos ao de São Paulo devem apresentar contextos muito semelhantes. É de se imaginar que as oportunidades também o sejam. Especificamente em relação ao Rio de Janeiro, a primeira semelhança que podemos traçar é com a renovação da sua área portuária. Mas o que sempre me chamou a atenção é a importância da malha ferroviária na estruturação da cidade e da metrópole carioca. Assim como em São Paulo, industrialização e periferização podem ser explicadas pelo mesmo processo econômico e social que os trilhos da Central do Brasil direcionaram.

Considerando que a temática da mobilidade tem sido, sem dúvida, uma das mais discutidas nas grandes metrópoles, inclusive em São Paulo, como você acha possível conciliar, de um lado, a necessidade prática de elaboração, gestão e implementação de um plano de mobilidade e, de outro, uma demanda política de se estabelecer isso em um prazo – quatro anos – que muitas vezes é insuficiente para o completo amadurecimento das propostas? Sendo assim, em quanto tempo imagina ser possível implementar um plano de mobilidade?

FMF: O tempo necessário para a elaboração de um Plano de Mobilidade pode ser muito breve. Na realidade, São Paulo discute o seu processo de urbanização associado à ampliação de sua rede de transportes públicos há décadas. Existem inúmeros planos e propostas competentes, que vão desde a implantação de uma rede ferroviária regional de transporte de passageiros até a demarcação de uma rede cicloviária de impacto local. O que faltou nesse tempo todo foi desejo político, não apenas de nossos governantes, mas também da sociedade. Precisou deixarmos a (i) mobilidade se tornar insuportável também para a classe média para que o tema ganhasse a prioridade que tomou.

O Programa de Metas da gestão Haddad é claro na priorização do transporte coletivo. A opção política já foi feita. Resta agora a liberação dos recursos federais necessários para o início das obras de ampliação da rede de corredores de ônibus e da rede cicloviária, ambos de competência do poder municipal. Em São Paulo, a rede sobre trilhos é de competência da gestão estadual.

Ainda sobre a questão da mobilidade, como seria possível pensar hoje, dentro da dinâmica da metrópole contemporânea, uma maneira de reduzir os conflitos entre veículos, pedestres e ciclistas? Ainda neste sentido, como se poderia pensar possibilidades de “humanizar” as grandes cidades, inclusive a cidade de São Paulo?

FMF: A gestão Haddad tem se organizado através do conceito de Projetos Integradores que são aqueles que incidem sobre os sistemas e redes estruturantes da cidade, que integram duas ou mais políticas setoriais e que articulam um conjunto de metas do programa de governo. Segundo estes critérios, buscamos integrar as políticas setoriais de transporte, equipamentos e habitação. O intuito é explorarmos potenciais sinergias que façam da construção dos corredores de ônibus um instrumento de produção de urbanidade.

Se articularmos os programas e compartilharmos os recursos existentes, poderemos integrar os esforços destinados aos alargamentos viários necessários para os corredores de ônibus à obtenção de novos lotes para a construção de equipamentos sociais e à aquisição de terra para produção de HIS. Ocuparmos o espaço do térreo e sobreloja com comércio e equipamentos, aproveitar o solo criado “aéreo” para habitação popular, tudo isso em contato direto com corredores de transporte de massa, nos parece um bom modelo urbanístico a ser ensaiado para São Paulo.

“Precisou deixarmos a (i) mobilidade se tornar insuportável também para a classe média para que o tema ganhasse a prioridade que tomou.”

“Temo que a Copa 2014 e as Olimpíadas 2016 não se estruturam pela lógica que pautou a exemplar renovação de Barcelona.”

No início da gestão do prefeito Haddad foi engavetado o projeto para a Nova Luz desenvolvido nos últimos oito anos pelos dois governos anteriores. Quais eram os problemas do projeto urbano já elaborado que fizeram vocês desistirem da sua implementação?

FMF: O Projeto Nova Luz é emblemático da carência de projetos estruturados que temos no Brasil. O problema não está no modelo urbanístico, mas sim na sua interface com os modelos jurídicos, econômico-financeiros e de participação popular. De um lado há o questionamento da constitucionalidade de conceder o poder expropriatório para o ente privado, previsto no instrumento de concessão urbanística que estrutura o projeto. De outro, não há uma modelagem financeira que aponte a estratégia de obtenção dos recursos necessários para esse empreendimento. Porém, o motivo que levou à judicialização do processo foi a compreensão de que o projeto não foi regido por um processo participativo popular legítimo. E o processo participativo é um compromisso dessa gestão com a população.

Quais condições da conjuntura contemporânea que facilitam ou dificultam o planejamento das cidades brasileiras pelo Estado?

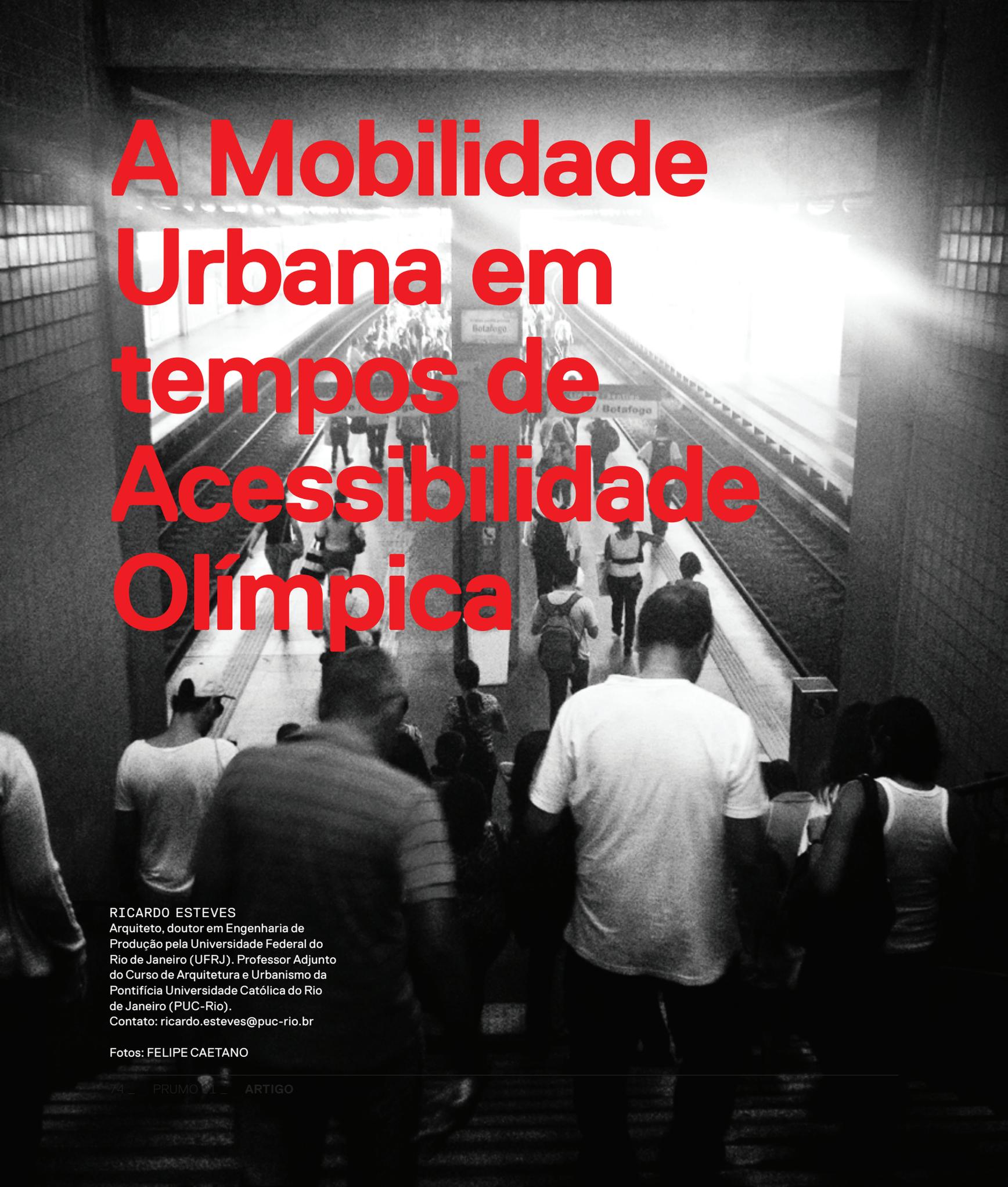
FMF: Apesar da crise política recentemente instaurada, a estabilização econômica dos últimos 20 anos, a redução da taxa de crescimento populacional e o fim do êxodo rural em massa indicam que, diferentemente dos anos 1950, 60 e 70, o planejamento urbano agora é possível.

Como você observa as transformações que ocorrem na cidade do Rio de Janeiro nesse período de preparação para os Jogos Olímpicos? Quais condutas do poder público carioca você considera que servem de exemplo positivo ou negativo para sua atuação em São Paulo?

FMF: Uma das grandes indagações dos recentes movimentos sociais é sobre o legado dos investimentos em grandes equipamentos e grandes eventos nas cidades brasileiras. De fato, tenho dúvida se nosso modelo se aproximará mais do legado de uma Barcelona 1992 ou de uma África do Sul 2010. Temo que a Copa 2014 e as Olimpíadas 2016 não se estruturam pela lógica que pautou a exemplar renovação de Barcelona.

Existe algum projeto do Rio de Janeiro pré-olímpico que pudesse ser aplicado a São Paulo?

FMF: Não penso a partir da aplicação direta de projetos de uma localidade para outra. Mas é certo que estamos atentos para aprender com as experiências em curso em outras cidades. O modelo do Porto Maravilha, por exemplo, traz questões importantes para se pensar, tanto nos seus acertos quanto na sua crítica.



A Mobilidade Urbana em tempos de Acessibilidade Olímpica

RICARDO ESTEVES
Arquiteto, doutor em Engenharia de Produção pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Professor Adjunto do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio).
Contato: ricardo.esteves@puc-rio.br

Fotos: FELIPE CAETANO

Sabe-se que independentemente da política urbana ou do projeto de intervenção na cidade, o seu sucesso dependerá e será diretamente proporcional aos graus de acessibilidade conferidos aos seus diversos locais, edificações e atividades, bem como da quantidade (e até da qualidade) de mobilidade oferecida aos diversos atores sociais e participantes envolvidos, além da logística de cargas e outros produtos (Esteves, 2003; 2012). Neste sentido, ganha grande relevância um sistema de transporte (tecnologia e serviço) que seja capaz de prover tanto acessibilidade quanto mobilidade, um sistema que deverá ser o resultado da decisão e implantação de uma política de circulação e deslocamentos através do ambiente urbano onde os locais, prédios e atividades se inserem (Rogers; Gumurchdjian, 2001; Vallejo, 2009). Além disso, ao se definir tal política, algumas diretrizes devem ser seguidas, incluindo a priorização da circulação a pé e não motorizada no uso dos espaços públicos e de meios públicos e coletivos sobre os automóveis particulares, no que se refere aos modos motorizados (Vasconcellos, 2014; 2012; Gehl, 2010; Vallejo, 2009). Adicionalmente, ações voltadas para a integração física, operacional e tarifária representam aspectos fundamentais para que esses sistemas sejam mais eficientes, atrativos e com custos operacionais menores por viagem, oferecendo maiores vantagens e possibilidades de circulação para todos os usuários, mesmo com uma frota bem menor do que a encontrada em circulação hoje

“ O Rio de Janeiro que se encontra bastante atrasado na definição e implantação de uma política de transportes capaz de distribuir melhor a mobilidade e a acessibilidade a todos os cidadãos, e não apenas àqueles possuidores e usuários de carros particulares. ”

nas grandes cidades, como o Rio de Janeiro. Ressalte-se também a necessidade de que essa política seja estrategicamente inclusiva, permitindo o acesso de todos, incluindo as pessoas com mobilidade reduzida (gestantes, obesos, pessoas portadoras de deficiências e necessidades especiais, crianças, idosos, mães com carrinhos de bebê ou crianças de colo, pessoas com pequenas cargas urbanas etc).

Esta panaceia não é uma receita particular para esta ou aquela cidade. Trata-se de uma política de circulação e transporte que tem sido adotada por cidades, no Brasil e no mundo, interessadas em recuperar e preservar a qualidade dos ambientes urbanos, especialmente das áreas públicas das cidades, aumentando, em igual proporção, as possibilidades de circulação através do tecido urbano, melhorando o acesso de todos às oportunidades e possibilidades que as cidades oferecem, atraindo novos negócios e atividades, criando novos postos de trabalho, aumentando as receitas das gestões

públicas além da prosperidade e qualidade de vida para todos os seus cidadãos (Esteves, 2003; Rosa; Herzog; Esteves, 2012). Assim sendo, este conjunto de diretrizes, com suas respectivas ações, deveria estar sendo seguido por todas as cidades, especialmente o Rio de Janeiro que se encontra bastante atrasado na definição e implantação de uma política de transportes capaz de distribuir melhor a mobilidade e a acessibilidade a todos os cidadãos, e não apenas àqueles possuidores e usuários de carros particulares.

O modelo atual de circulação, baseado na utilização intensiva de veículos particulares, com uma taxa média de ocupação bastante baixa (em torno de 1,2 passageiro por veículo, no caso da metrópole do Rio de Janeiro, segundo o Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU) de 2003), mostra-se cada vez mais economicamente inviável, socialmente injusto, ambientalmente insustentável e urbanisticamente inadequado. Trata-se de um modelo que demanda cada vez mais espaços públicos para circulação motorizada, especialmente de automóveis, produzindo mobilidades

“ Megaeventos, como a realização de partidas esportivas (especialmente em finais de campeonatos), grandes *shows* e encontros, configuram-se como casos críticos, requerendo, por parte das gestões das cidades onde ocorrem, investimentos substantivos para que situações como congestionamentos, entaves, mobilidade restrita, obstáculos e retenções não comprometam o seu sucesso nem inviabilizem o dia a dia da cidade. ”

atravancadas, atrasos, *stress* e perda de produtividade, acidentes com perdas materiais excessivas e danos pessoais (incluindo fatalidades), além de ruídos, poluições e outras contaminações.

Por outro lado, sabe-se que cidades orientadas para pessoas, em vez de focadas em veículos, mostram-se mais amenas, capazes de prover mobilidade sem comprometer a qualidade dos ambientes urbanos ou a qualidade de vida das pessoas (Vasconcellos, 2014; Gehl, 2010; Lamas, 1992; Mumford, 1966).

Além do cotidiano das cidades, das necessidades de circulação diária entre residências, locais de trabalho, escolas, comércio etc., alguns equipamentos prediais e atividades concentram a necessidade de viagens e deslocamentos urbanos, configurando-se nos Pólos Geradores de Tráfego (PGTs), que requerem necessidades especiais de acesso e um cuidadoso estudo e solução para os seus impactos nas vizinhanças. Algumas dessas atividades são permanentes, como *shopping centers* ou grandes unidades educacionais, por exemplo, enquanto outras ocorrem em determinados momentos da vida de uma cidade, como, por exemplo, durante *shows* ocasionais e eventos esportivos das mais diversas escalas e frequências (DENATRAN, 2001).

Megaeventos na Cidade

Megaeventos, como a realização de partidas esportivas (especialmente em finais de campeonatos), grandes *shows* e encontros configuram-se como casos críticos, requerendo, por parte das gestões das cidades onde ocorrem, investimentos substantivos para que situações como congestionamentos, entaves, mobilidade restrita, obstáculos e retenções não comprometam o seu sucesso nem inviabilizem o dia a dia da cidade (Miyamoto, 2006). Afinal, em casos como o do Rio de Janeiro, novas demandas por circulação na cidade, de escalas muitas vezes bastante significativas, somam-se às necessidades diárias de dimensões já metropolitanas. Como esses eventos normalmente ocorrem em outros países e sociedades, existe ainda o risco de, se não tomadas as devidas providências, arranharem a imagem de um país e a capacidade de uma nação resolver esse gênero de problema e de organizar eventos destas proporções.

O Rio de Janeiro, com outras cidades brasileiras, sediou, durante os meses de junho e julho, jogos da Copa do Mundo de Futebol de 2014 (conhecida também em outros países como as finais da Copa do Mundo, incluindo as fases eliminatórias como parte integrante deste torneio). Além disso, a cidade do Rio de Janeiro sediará também os Jogos Olímpicos e os Paralímpicos de 2016. Já no ano de 2013, o Brasil sediou, em menor escala, a Copa das Confederações, considerada uma espécie de ensaio geral para as finais da Copa do Mundo, com jogos na cidade do Rio de Janeiro.



Estação Alvorada do BRT Transoeste, com a Cidade das Artes ao fundo.

Normalmente, a busca por viabilizar a mobilidade necessária aos atores e recursos envolvidos nesses eventos e a acessibilidade aos seus diversos locais e edifícios, além de minimizar os transtornos sobre a cidade durante a realização desses eventos, se materializa em ações que, uma vez concluídos os jogos, configuram o seu legado à cidade. Tal legado, estrategicamente levado em consideração pelas diversas instâncias de organização dos eventos internacionais na hora de escolher a cidade sede, possui normalmente uma dimensão negativa, sob a forma de uma dívida que deve ser paga em um prazo de tempo alongado, mas também uma dimensão positiva, no formato de novos serviços urbanos e ações voltadas para a requalificação de áreas. Todavia, para que isto efetivamente aconteça é fundamental que a ocorrência de tais eventos se alinhe fortemente com o planejamento da cidade, bem como com o seu cotidiano. As medidas especiais de circulação, durante um megaevento, deverão ser coerentes com as estratégias de desenvolvi-

to da cidade, pois não podem correr o risco de, após o evento, deixarem para trás investimentos subutilizados.

A observação de quase todos os últimos Jogos Olímpicos, Paralímpicos, Pan-Americanos, Copas do Mundo etc. permite constatar tanto o legado negativo (a dívida) quanto o legado positivo (novos sistemas de transportes, novos marcos urbanos, novos equipamentos esportivos, inseridos em uma política de educação esportiva, e processos de requalificação de áreas urbanas anteriormente deterioradas).

Os eventos que irão ocorrer no Rio de Janeiro em 2014 e 2016 não configuram exceções. Assim, desde sua gestação, alguns projetos foram apresentados com o objetivo de materializar esse legado positivo no que se refere à circulação urbana.

A experiência dos Jogos Pan-Americanos e Parapan-Americanos

Por ocasião da preparação dos Jogos Pan-Americanos e Parapan-Americanos de 2007, e em atendimento ao seu caderno de encargos, vários empreendimentos foram apresentados à sociedade, discutidos e, em maior ou menor grau, aprovados e implementados. Equipamentos e edificações esportivas, como o Estádio João Havelange (Engenhão), o Parque Aquático Maria Lenk e a Arena Multiuso, entre outros, apesar de terem sua utilização e aproveitamento muito aquém do que seria desejado, estão presentes, uns mais e outros menos, em condições de atender às demandas cotidianas da cidade.

Na área de mobilidade e acessibilidade, a Linha 4 do Metrô foi proposta com o objetivo de melhorar a ligação entre a Zona Sul e a Oeste. Além deste, outro sistema totalmente novo, utilizando uma tecnologia sobre trilhos, o “TransPan”, buscava aprimorar as ligações entre os dois aeroportos, o Tom Jobim (internacional) e o Santos Dumont (doméstico) e destes com a região da Barra da Tijuca por meio de um corredor, conhecido como T5, que vem sendo intensivamente estudado e objeto de propostas ao longo dos, pelo menos, últimos 30 anos.

É bem verdade que nenhuma destas iniciativas anunciadas foi decidida por meio de processos participativos, nem se alinham (algumas delas) a um plano geral da cidade. No caso da Linha 4, pretendia-se apenas a implantação de um trecho, desconectado e integrado apenas parcialmente e inadequadamente – um sinal de que, mais uma

vez confundiram-se assuntos de Estado (investimentos de longo prazo) com questões de governos (que envolvem apenas a aprovação de investimentos e iniciativas capazes de serem concluídas e inauguradas em apenas um mandato). Entretanto, destaca-se a tentativa de deixar sistemas públicos coletivos, após a realização dos Jogos Panamericanos de 2007 no Rio de Janeiro, que pudessem melhorar as condições de circulação no dia a dia, retirando uma quantidade de veículos particulares das ruas, melhorando assim a qualidade ambiental da cidade. É bem verdade também que pouco ou nada do que foi proposto foi, de fato, realizado.

A observação da atual estrutura apresentada aponta para um estado de frustração da cidade e de seus cidadãos após a realização dos próximos eventos. Tivemos o legado negativo e, assim, comprometemos uma parte da nossa receita e dos impostos que pagamos por um horizonte de tem-

“As medidas especiais de circulação, durante um megaevento, deverão ser coerentes com as estratégias de desenvolvimento da cidade, pois não podem correr o risco de, após o evento, deixarem para trás investimentos subutilizados.”

po. Já o legado positivo (no aspecto circulação, mobilidade e transporte) foi frustrantemente nenhum. As soluções apresentadas foram essencialmente rodoviaristas e configuraram um cenário em que a cidade e suas necessidades pareceram representar um transtorno para a realização dos Jogos Pan-Americanos e Parapan-Americanos. Assim foi criada uma rede de faixas exclusivas, incluídas na malha de circulação cotidiana da cidade, apenas para as pessoas e a logística de cargas envolvidas na realização do Pan (a “família” pan-americana), estando excluídos os moradores dessa cidade, mesmo que trafegando no sistema público coletivo por ônibus. Além disso, moradores de alguns bairros foram encorajados a se retirar da cidade durante o evento, como se fossem intrusos e penetras que, com suas necessidades e formas de deslocamentos, fossem atrapalhar o sucesso de realização dessa festa.

Copa do Mundo e Jogos Olímpicos

A cidade do Rio de Janeiro passa por um momento de investimentos expressivos por conta dos grandes eventos esportivos programados para os próximos anos: os jogos da Copa do Mundo de Futebol de 2014 e os Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016. Projetos como a reforma do Estádio Mario Filho (o Maracanã, cujo processo pode ser muito questionado não apenas devido ao seu custo como também por causa de seus prazos de execução, deixando dúvidas inclusive quanto ao resultado final), o Porto Maravilha, o Porto Olímpico, a Vila da Mídia, a Vila Olímpica, o Parque dos Atletas e a Vila dos Atletas (lembrando que a Vila do Pan até hoje, 7 anos depois, ainda não está plenamente habitável) representam investimentos substantivos que, por um lado, deixarão uma conta (dívida) a ser paga ao longo do tempo e, por outro, poderão, se bem executados e alinhados a um planejamento consistente (que até o presente momento não se apresentou) da cidade, produzir resultados interessantes de renovação e requalificação dos aspectos físicos e da vida no Rio de Janeiro.

Com relação à mobilidade, desde que sua candidatura à sede dos Jogos foi aceita, em outubro de 2009, uma série de propostas, algumas já executadas ou em execução, gera expectativa e questionamentos (Rosa; Herzog; Esteves, 2012). Um aspecto fundamental nos modelos de mobilidade discutidos e propostos refere-se à dimensão da sustentabilidade.

Muitas cidades do mundo, independentemente da realização de megaeventos, já vêm investindo em mobilidade sustentável, entendendo que meios públicos coletivos são, ao mesmo tempo, alinhados ao próprio conceito de cidade como uma construção pública coletiva, produzindo viagens ou deslocamentos mais adequados por serem socialmente mais justos e economicamente mais viáveis. Em caráter complementar, a utilização mais intensiva de meios não motorizados, especialmente a bicicleta, seja para a realização de uma viagem plena (da origem ao destino final), seja para a conexão com sistemas públicos coletivos, assume uma dimensão especial devido ao amplo espectro de possibilidades que representa.

Em tempos de fontes de energia caras e finitas, a racionalização do consumo dessas energias por passageiro ou produto transportado, além de mudanças nas matrizes ener-



Pontes das linhas férreas de metrô e trem na Cidade Nova.

géticas, são imperativas para a mobilidade sustentável neste século XXI. Adicionalmente, no momento em que a fragilidade ambiental deste planeta se torna cada vez mais evidente e crítica, o controle e a redução (preferencialmente a eliminação) da produção de externalidades ambientais negativas, como poluições e contaminações diversas, alinham-se com o próprio desejo de sobrevivência viável da espécie humana (com qualidade de vida). O processo de mudança de paradigma, de transporte individual para coletivo, especialmente de grande capacidade, deixou de ser utópico para se tornar realidade (Rosa; Herzog; Esteves, 2012). No entanto, algumas outras cidades ainda se prendem a modelos ultrapassados, baseados no uso intensivo do automóvel particular, convivendo com congestionamentos, acidentes, poluições diversas, distribuição desigual dos espaços públicos entre cidadãos (especialmente os ambientes viários), especulação urbana e sedentarismo, bem como suas consequências. A cidade do Rio de Janeiro encontra-se entre estas últimas. O modelo de mobilidade vigente, centrado em meios individuais, reforça o egocentrismo na percepção e gestão da cidade e o descolamento da visão pública e coletiva desta, ao mesmo tempo em que engole os espaços públicos, reduzindo as amenidades ur-

banas e, por consequência, a atratividade das vizinhanças à presença de seus moradores e visitantes (Vasconcellos, 2014; 2012; Esteves, 2012; 2003). Moradores, trabalhadores e visitantes pedestres foram sendo historicamente empurrados para os lados, para o espaço remanescente da calçada, cada vez mais desvalorizada, no sentido de se atender às demandas por espaço para as circulações motorizadas, especialmente de automóveis particulares (Vasconcellos, 2012; Rosa; Herzog; Esteves, 2012).

O ativismo e a militância em defesa de cidades melhores, desde a década de 1970, na época da ditadura militar, ou mesmo antes, tiveram como uma de suas etapas mais importantes a inclusão do capítulo de políticas urbanas na Constituição de 1988. Após esta, a aprovação do Estatuto da Cidade, Lei Federal 10.257 de 2001, estabelece que a “política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana” mediante diretrizes como a “garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte (grifo do autor) e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações”.

Além disso, reforça diretrizes como a gestão democrática e o planejamento do desenvolvimento das cidades, incluindo o direito de todos os cidadãos à “oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte (grifo do autor) e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais”.

Em janeiro de 2012, após discussões nas Câmaras Legislativas federais e a sanção presidencial, o Ministério das Cidades apresenta a Política Nacional da Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587), definindo a Mobilidade Urbana Sustentável como “o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos (grifo do autor) de transportes de forma efetiva, que não gere segregações espa-



Estação do Metrô Cinelândia.

ciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável”.

A partir dessas considerações e assertivas pergunta-se: Quais dessas diretrizes, características e critérios estão planejados ou sendo executados para a cidade do Rio de Janeiro? (Rosa; Herzog; Esteves, 2012).

No portal da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, no que se refere à mobilidade urbana, destaca-se como o legado mais significativo a implantação do sistema BRT (de Bus Rapid Transit ou corredor exclusivo para ônibus). A promessa é que os usuários de transporte de alta capacidade passem de 18% para 63% quando os corredores estiverem operacionais (Rosa; Herzog; Esteves, 2012). Estão previstas também a expansão do Metrô até a Barra da Tijuca e a implantação de um sistema de Veículo Leve sobre Trilhos, ou Bondes (VLT) na área central da cidade, conectando a Vila da Mídia, na região portuária a ser requalificada, a outros sistemas já implantados na cidade, especialmente a Linha 1 do Metrô, às Barcas e ao Aeroporto (doméstico) Santos Dumont.

São quatro os corredores previstos: O Transbrasil, utilizando o eixo bastante saturado da Avenida Brasil; o Transoeste, ligando o Terminal Alvorada, na Barra da Tijuca, às estações de trem em Santa Cruz e Campo Grande, por meio da Avenida das Américas e do Túnel da Grota Funda, atravessando a região “das Guaratibas”; o Transolímpico, ligando a Avenida das Américas, no entroncamento com a Avenida Salvador Allende, à estação de trem em Deodoro; o Transcarioca, ligando o Terminal Alvorada, na Barra da Tijuca, até a Penha e o Aeroporto Internacional Tom Jobim, na Ilha do Governador, passando pela região de Jacarepaguá e Madureira.

O Corredor Transbrasil é uma reivindicação antiga de quem pensa a mobilidade sustentável no Rio de Janeiro. Apesar de operar em níveis de saturação, oferecer às linhas atuais e potenciais de ônibus na Avenida Brasil a prioridade na realização de viagens, com vários pontos de conexão (embarque, desembarque e complementações com linhas distribuidoras locais), especialmente se isto significar a redução do espaço de circulação do automóvel, alinha-se aos princípios de conferir vantagens aos meios públicos e coletivos, desencorajando e até penalizando o uso do automóvel particular, especialmente em viagens (pendulares) a trabalho. Note-se que, em paralelo à Avenida Brasil, em quase toda a sua extensão ao sul e ao oeste, encontram-se ramais

ferroviários que podem e devem (na verdade já deveriam ter sido há muito tempo) ser objeto de investimentos para atender a sua vocação de sistema de alta capacidade. Além disso, há a previsão, para o trecho ora mais adensado desse corredor, também em paralelo à Avenida Brasil, porém a leste, a partir da Ilha do Governador, de uma Linha 5 do Metrô, ligando os dois aeroportos, que também já poderia e deveria há muito tempo ter sido objeto de investimentos públicos. Em caráter adicional, a Linha Vermelha, também uma paralela à Avenida Brasil, poderia ter seu espaço mais dedicado ao transporte público coletivo de capacidade, em detrimento do automóvel particular, entendendo que cada metro de via e cada real investido em sistemas públicos coletivos são muito mais efetivos ao atenderem uma quantidade maior de cidadãos a custos menores por viagem do que quando são dedicados aos espaços para automóveis particulares.

O Corredor Transoeste, já em operação parcial, atende a ligação entre o Terminal Alvorada e as estações de trem de Santa Cruz e Campo Grande. Foi previsto para reduzir o tempo de viagem entre Santa Cruz e Barra da Tijuca, de 1 hora e 20 minutos para 50 minutos e atingiu seu objetivo. Entretanto, aumentou o tempo de espera em filas de cerca de 10 minutos para algo em torno de 1 hora, totalizando um tempo total de viagem de 2 horas (em comparação com a 1 hora e os 30 minutos gastos anteriormente). Além disso, os veículos lotados comprometem bastante a qualidade do serviço. Espera-se que a entrada em operação de (muito) mais veículos, especialmente considerando-se a utilização de ônibus biarticulados, com capacidades maiores, possa tornar a operação desse corredor mais efetiva e competitiva, especialmente ao automóvel particular. Note-se que, acertadamente, o corredor foi implantado em uma faixa anteriormente dedicada ao tráfego geral que teve reduzida a sua capacidade de circulação na Avenida das Américas.

O Corredor Transolímpico atende uma ligação, ora inexistente, entre a região da Barra da Tijuca e Deodoro. Deve atrair uma demanda razoável, permitindo o adensamento da ocupação de algumas áreas da cidade, em seu percurso, além de se conectar com o sistema de trens urbanos e o corredor Transbrasil na estação de Deodoro, com o corredor Transoeste na Avenida das Américas, e com o Transcarioca mais próximo à região de Jacarepaguá, nas proximidades da



Estação de trem terminal Santa Cruz.

prevista Vila Olímpica. Além disso, atende à região da Vila e do Parque dos Atletas.

O Corredor Transcarioca atravessa uma área que vem sendo estudada há décadas para a busca de uma solução consistente e sustentável de mobilidade. Já foi objeto de propostas de implantação de sistemas de VLTs (bondes); do sistema Transpan, por ocasião da preparação da cidade para a realização dos Jogos Pan-Americanos e Parapan-Americanos de 2007; e existe até a previsão, pela antiga Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro (antiga planejadora e gestora e não a atual operadora) de uma Linha 6 de Metrô. Sabe-se que um corredor de ônibus, apesar de ser de implantação mais rápida e mais barata, possui um limite bastante definido de capacidade para atendimento de demanda. Inúmeros técnicos, de diversas empresas públicas e privadas, além da academia, em vários momentos da história desta cidade, incluindo a própria Prefeitura em seu filme institucional sobre esse corredor, reconhecem a enorme demanda por circulação atual neste eixo (além de preverem uma demanda potencial ainda maior), a ponto de desenvolverem propostas de sistemas, de média e até de alta capacidade. Parece-me que

“ Os investimentos em transporte público e mesmo em soluções mais baratas como a bicicleta são incipientes, considerados muito altos, possivelmente não possuem maiores retornos partidários e podem ser considerados mesmo um estorvo para a circulação dos automóveis, tanto para a gestão pública quanto para boa parte da sociedade. ”

esse corredor já está fadado a ser inaugurado em seu grau de saturação. Assim, mesmo sendo de implantação mais rápida e barata, representaria certo desperdício de investimentos se não atendesse satisfatoriamente a demandas existentes e potenciais. Resta o consolo de que, com o corredor aberto, será mais fácil e barata a implantação de um sistema com capacidade mais compatível com a demanda, especialmente se for sobre trilhos, com ganhos adicionais para esta cidade.

A implantação da Linha 4 do Metrô no trecho até a Barra da Tijuca também é uma reivindicação antiga dos moradores da cidade, manifestada de maneira bastante explícita tanto por ocasião da licitação vencida pelo consórcio Rio Barra, realizada em 1998, quanto na audiência pública da ampliação da autoestrada Lagoa Barra, projeto felizmente natimorto, dada a sua dedicação exclusiva à circulação de mais automóveis particulares, sem maiores considerações acerca da absorção dessa demanda nas regiões das extremidades dessa autoestrada. Todavia, trata-se de um investimento acanhado e insuficiente para as demandas da cidade. No entanto, se por um lado não se deve, por isso, deixar de realizar esse investimento, preocupa o fato de terminar, numa extremidade, no Jardim Oceânico, a cerca de 4 Km do Terminal Alvorada, deixando um intervalo de atendimento entre Metrô e corredores de ônibus (Transoeste e Transcarioca), que deverá ser coberto pelo próprio corredor Transoeste, talvez em caráter precário e especial, além de não contemplar maiores considerações acerca da atração de usuários de automóveis que poderiam lá deixar seus carros (já que são deles dependentes reais e culturais) e seguir, a partir daí, de Metrô. Preocupa também a decisão equivocada das gestões atuais de desfigurar a malha proposta originalmente pela Cia do Metropolitano do Rio de

Janeiro, na qual a Linha 4 se conectava à Linha 1 na estação Gávea, permitindo que a demanda se espalhasse para a Zona Norte e a Zona Sul (através da Linha 1 original) ou seguisse para a estação Morro de São João, ora em fase de implantação nas proximidades do Túnel Novo e do *shopping* Rio Sul, um grande PGT (Polo Gerador de Tráfego) ou mesmo até o Centro, pela própria Linha 4 prevista. A atual decisão, de um Metrô “em linha” sem permitir que a demanda se espalhe, vai requerer urgentemente soluções operacionais, que seriam desnecessárias caso se mantivesse a rede originalmente planejada pelas próprias instâncias governamentais.

Neste momento cabe uma breve discussão acerca de custos. Não é segredo que o investimento necessário para a implantação desses sistemas é alto. O Metrô do Rio apresenta valores (compatíveis com esta tecnologia) da ordem 100 milhões de dólares o quilômetro. A Linha 4, por exemplo, foi orçada originalmente, por ocasião de sua licitação, em um valor próximo a R\$ 4 bilhões, dadas as especificidades de seu projeto. Hoje, dadas as necessidades de atualização de valores e considerando as extensões sobre a Linha 1 original, os valores divulgados já estão na ordem de R\$ 8 bilhões. Entretanto, deve ficar bastante claro para todos que a não realização desses investimentos não significa a economia destes recursos. Os custos da não realização desses investimentos, materializados sob a forma de congestionamentos com tempos perdidos, consumos de combustíveis, perdas de produtividade, acidentes, poluições e contaminações, ocorrências de doenças generalizadas e problemas de saúde pública, além de outras questões, como empresas que fecham ou deixam de abrir por problemas de mobilidade restrita de seus funcionários, custo de produtos e, conseqüentemente, custo

de vida mais alto nesta cidade, representam um montante muito mais alto. Estudos divulgados pelos jornais do Rio em 2004, há quase 10 anos, comparam um custo anual, apenas com tempo perdido, da ordem de 5 bilhões anuais contra um investimento necessário total de 12 bilhões, para a implantação de uma rede básica (<<http://www.rjtv.globo.com/>> em junho de 2004). Chamo a atenção para estes números: R\$ 5 bilhões **por ano** contra R\$ 12 bilhões, assim mesmo, sem adendos. É necessário considerar que esses valores devem ser atualizados, o que significa que, mesmo tratando de valores defasados, a cada três anos, os moradores desta cidade pagam R\$ 15 bilhões, mais do que seria necessário para a implantação da rede básica. Mas como todos nós dividimos esta conta, e pagamos todo dia um pouco, não nos damos conta desse fato e continuamos sem pressionar as gestões públicas para que economizem nossos recursos e façam melhor uso dos nossos investimentos.

Em cidades como São Paulo, onde os congestionamentos são ainda mais severos, apesar da gestão do trânsito e dos transportes ser mais organizada, o problema é ainda mais crítico. Estudos divulgados em 2008 apontavam o custo generalizado dos congestionamentos como algo da ordem de R\$ 34 bilhões **anuais** (<<http://viaciclo.org.br/>> em 19/5/2008). Reduções no IPI e políticas de incentivo à aquisição e ao uso do automóvel particular vão na contramão da busca por soluções para a redução dos custos dos deslocamentos. Matéria divulgada na edição de 29 de janeiro de 2013 do jornal *O Globo*, no caderno *Amanhã*, apresenta um cruzamento entre as estatísticas do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) que mostra que, enquanto a população brasileira aumentou em 20,9

milhões de pessoas (12,3% entre os censos de 2000 e 2010), a frota no país cresceu para 41,8 milhões (122%) entre 2002 e 2012. “Isto significa que circulam nas ruas dois novos veículos para cada bebê nascido”, segundo o jornalista. Enquanto isso os investimentos em transporte público e mesmo em soluções mais baratas como a bicicleta são incipientes, considerados muito altos, possivelmente não possuem maiores retornos partidários e podem ser considerados mesmo um estorvo para a circulação dos automóveis, tanto para a gestão pública quanto para boa parte da sociedade. Todos querem reduzir a frota desde que comecem pelos outros. Mesmo a utilização de etanol e de outros combustíveis menos sujos que os derivados de petróleo não é incentivada, enquanto a gasolina e o diesel “*ganham pesados subsídios*”, ainda segundo matéria de *O Globo*.

Conclusões

Voltando às questões relativas ao legado derivado dos investimentos realizados por ocasião da Copa do Mundo e, principalmente, dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos, a mobilidade urbana sustentável terá avançado após os eventos, assumindo-se que os empreendimentos serão de fato concluídos, mas será muito pouco e terá ainda muito a avançar.

Os corredores de ônibus (BRTs) e as faixas seletivas (BRSs, de Bus Rapid Services), por serem mais baratos e rápidos para serem implementados, e por mais que sejam melhores do que nada, não possuem a capacidade necessária nem para atender às demandas diárias por circulação em eixos mais densos nem para atrair usuários de automóveis. Representam apenas um começo, uma retomada de investimentos em priorização do transporte público rodoviário.



Estação do Metrô Cinelândia.

Quanto aos outros sistemas de ônibus, tanto municipais quanto metropolitanos, não apontam qualquer esforço no sentido de organização e operação mais eficiente, devendo continuar desorganizados, desarticulados, caros e não competitivos pelos próximos anos.

A implantação de trecho da Linha 4 do Metrô, além de insuficiente para as necessidades metropolitanas, vem desfigurando a malha proposta, requerendo soluções operacionais para não ter suas composições operando permanentemente saturadas, contaminando os trechos implantados (Linhas 1 e 2) que já estão bem próximos da saturação. Tais soluções seriam desnecessárias caso os investimentos na rede proposta para o Metrô fossem realizados, conforme planejados no final do século XX.

Os trens urbanos, ora operados pela concessionária Supervia, estão longe de receber os investimentos propostos por ocasião da licitação, ficando ainda bem longe de atender adequadamente a demanda que deveriam e poderiam na metrópole.

O transporte aquaviário, que poderia aliviar parte da demanda por deslocamentos metropolitanos, como na orla da Baía de Guanabara, principalmente na região de São Gonçalo, mas também em Guapimirim, Magé e mesmo em Duque

de Caxias, com possibilidades de atendimentos em vários pontos dos municípios do Rio de Janeiro (Ilha do Governador, do Fundão etc.) e de Niterói (Ponta de Areia, Gragoatá, Charitas etc.), não desperta o interesse e, conseqüentemente, nem a previsão de investimentos, tanto das gestões públicas quanto da empresa operadora (atualmente Barcas S.A.) que não vêem nessa modalidade nem a oportunidade de negócios nem o atendimento de necessidades metropolitanas de realização de viagens urbanas.

Nem mesmo as bicicletas e outras modalidades não motorizadas (como os triciclos, por exemplo) mais alinhadas ao espírito olímpico vêm recebendo a devida atenção, ficando bem mais exposta à adesão voluntária da sociedade, através dos cicloativistas, do que efetivamente parte de uma política pública de atendimento às demandas por circulação através do território do Rio de Janeiro.

Neste contexto, a abordagem sistêmica e abrangente, necessária à solução mais efetiva e articulada, através de uma agência metropolitana de transporte, que combinasse as demandas municipais na escala da metrópole, ainda não apresentou qualquer sinal de efetividade.

Quanto à valorização das calçadas e dos deslocamen-

tos a pé, através do remanejamento dos espaços públicos, realocando áreas originalmente destinadas à circulação e estoque (estacionamento) de automóveis para a utilização mais intensiva (confortável e segura) de pedestres, não repercute de forma significativa nem na classe técnica, nem nos meios políticos e nem na sociedade como um todo. Matérias recentemente publicadas em jornais de grande circulação mostram que nem mesmo os investimentos previstos para o fortalecimento da ligação entre o Maracanã e a Quinta da Boa Vista – reivindicação antiga dos moradores da cidade e que poderia até representar parte importante da solução para a questão da acessibilidade ao Maracanã – serão mais realizados. O investimento no equipamento conhecido como “praçarella”, destinado à circulação a pé e não motorizada, de forma vil será substituído por uma pequena e acanhada passarela convencional.

Finalmente, nem sequer a prática de um planejamento (instrumento necessário para a construção de um futuro

para esta cidade) que seja alternativo às tendências atuais, que seja capaz de produzir um sistema de circulação mais barato, eficiente e sustentável, tornando os investimentos em transporte como parte de uma política de Estado separada das ações de governo, parece ser retomada. Na falta de uma discussão mais consistente sobre o papel e o futuro desta cidade, na falta de ações efetivas voltadas para a educação urbana e para a educação de trânsito, nem mesmo a sociedade parece disposta a arregaçar as mangas e discutir um futuro melhor para todos.

Assim sendo, teremos, sim, legados dos investimentos para a realização dos eventos que se aproximam. Um negativo, este é certo, sob a forma de uma conta que iremos pagar ao longo do tempo. O positivo, contudo, de mudança na gestão dos investimentos públicos e de cultura urbana da sociedade, será insuficiente e incipiente apenas como um possível começo de discussão acerca do futuro da cidade (metrópole) do Rio de Janeiro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito. *Manual de procedimentos para o tratamento de polos geradores de tráfego*. Brasília: Fundação Getúlio Vargas, 2001. Governo Federal, Ministério da Justiça.
- ESTEVES, Ricardo. *Cenários urbanos e traffic calming*. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) –, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.
- _____. Transporte e comunicação: espacialidade urbana, paisagem e sociabilidade. In: MAIA, João; HELAL, Carla Leal (Org.). *Comunicação, arte e cultura na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FAPERJ/EdUERJ, 2012.
- GEHL, Jan. *Cities for people*. Washington, DC: Island Press, 2010.
- LAMAS, José M. Ressano Garcia. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian/Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1992.
- MIYAMOTO, James Shoit. *Os grandes eventos esportivos e a requalificação urbana*. Tese (Doutorado em Urbanismo) –, ProUrb FAU/UFRJ, Rio de Janeiro, 2006.
- MUMFORD, Lewis. *The city in History: Its origins, its transformations and its prospect*. New York: Pelican Books, 1966.
- PDTU, Plano Diretor de Transporte Urbano para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Material para divulgação, Governo do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.
- ROGERS, Richard; GUMURCHDJIAN, Philip. *Cidades para um pequeno planeta*. Rio de Janeiro: Gustavo Gili, 2001.
- ROSA, Lourdes Zunino; HERZOG, Cecília; ESTEVES, Ricardo. Mobilidade urbana sustentável para a cidade do Rio de Janeiro. *Revista Labverde*, n. 5, 2012.
- VALLEJO, Manuel Hercé. Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano. *Estudios Universitários de Arquitectura*, Barcelona v. 18, 2009.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Mobilidade urbana e cidadania. SENAC Editora, 2012.
- _____. Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente. Manole Editora, 2014.

Cidade como problema público

Reflexão sobre o futuro do Rio de Janeiro

MARCELO BAUMANN BURGOS
Doutor em Sociologia pelo Instituto
Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro
(IUPERJ).
Professor do Departamento de Sociologia da
Pontifícia Universidade Católica do Rio de
Janeiro (PUC-Rio).
Contato: burgos@puc-rio.br

MARIA ALICE REZENDE DE CARVALHO
Doutora em Sociologia pelo Instituto
Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro
(IUPERJ).
Professora do Departamento de Sociologia
da Pontifícia Universidade Católica do Rio de
Janeiro (PUC-Rio).
Contato: malice@puc-rio.br



Divulgação, fonte site <www.cidadeolimpica.com.br>.

Ainda que marcada pela constante resistência de sua população a comandos tecnocráticos, a cidade do Rio de Janeiro, historicamente, tem sido alvo de iniciativas voltadas para a redefinição de seu desenho urbano. Pois, se é verdade que o Rio ilustra o imprevisto urbanístico que Sérgio Buarque de Holanda atribuiu aos colonizadores lusos, também é verdade que, a partir de meados do século XIX, não faltaram ações empenhadas em corrigir sua forma. Orientadas por uma racionalidade abstrata, tais ações foram concebidas em gabinetes, despencando subitamente sobre a população, como no caso do Bota Abaixo de Pereira Passos, nos menos conhecidos Planos Agache e Doxiadis e nas intervenções que têm curso neste momento, subsidiárias da estética do espetáculo.¹ Portanto, no Rio de Janeiro, revoltas, motins ou mesmo o mal-estar silencioso que acomete a população diante desse tipo de empreendimento não traduzem um antiurbanismo, um culto à irracionalidade urbana ou uma opção pela desordem, mas, antes, a recusa ao decisionismo dos governantes, o protesto contra a ausência de um diálogo capaz de legitimar os projetos executados.

Vive-se, no Rio de Janeiro, um ciclo de grandes investimentos, que deverá redesenhar partes significativas do seu território, definindo novos circuitos econômicos e uma nova geografia de oportunidades.² Duas dessas intervenções são exemplares: a Barra da Tijuca, principal cenário de realização dos jogos olímpicos de 2016, e a região portuária, agora apresentada como Porto Maravilha. A primeira se prepara para receber, além de uma linha do Metrô, três novas artérias rodoviárias, ligando-a a Santa Cruz, ao Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim e a Deodoro; já o Porto Maravilha conhecerá um conjunto urbanístico composto por aparelhos culturais e empreendimentos imobiliários de grande porte. Em ambos os casos é previsível o impacto que causarão na cidade; mas, apesar disso, tais intervenções têm sido conduzidas sem debates e acordos prévios com a população. Sob o pretexto da urgência imposta pelos eventos internacionais, tais projetos não são discutidos nem mesmo pelo poder Legislativo da cidade.

Este artigo se vale da noção de problema público para sugerir que a cidade do Rio de Janeiro não tem realizado pactos amplos em torno de sua modernização urbanística. E que a ausência de um ambiente politicamente buliçoso na cidade – ora traduzido como “aprovação”, inclusive eleitoral, de seus gestores – pode se converter no pesadelo experimentado por tantos outros projetos de intervenção, que, sem a adesão dos destinatários, logo se corrompem, se degradam, elevando ainda mais a descrença social na política e nas instituições urbanas.

Um problema público é o ponto de passagem obrigatório de todo e qualquer ator que pretenda realizar seus interesses em um contexto democrático. A violência no Rio de Janeiro, por exemplo, se tornou um problema público quando deixou de interessar apenas às suas vítimas preferenciais – em geral, jovens pobres, moradores de favelas e loteamentos irregulares – e começou a interessar também a outros segmentos da população, notadamente os grupos empresariais e financeiros, diretamente ameaçados pelo esvaziamento econômico do município.³ O mesmo se

1.

Sobre o tema, Risério (2012) e Lessa (2000).

2.

Geografia de oportunidades, segundo Galster e Killen (1995), diz respeito à estrutura, qualidade e acesso às oportunidades existentes em cada região.

3.

Sobre o conceito aplicado ao Rio de Janeiro, ver Carvalho (2012).

pode dizer de territórios que vêm tendo suas dinâmicas alteradas pelas intervenções recentes. Tais intervenções, por enquanto, não têm consultado os interesses existentes, atendo-se à criação de “novos interessados” e fazendo tábula rasa do dinamismo preexistente nas áreas visadas. Mas alguém acredita que esse dinamismo já inscrito no espaço, uma vez recalçado e não reconhecido pelos atuais gestores permanecerá submerso, neutralizado para sempre? O mais provável é que, sem encontrar um caminho institucional de reconhecimento e afirmação, tais interesses se façam notar pela surda atividade do boicote ou mesmo pela destruição.

A reflexão que se segue contém um desdobramento normativo que consiste na defesa da ampla participação nos processos que envolvem a remodelação da cidade. Para isso, toma como ponto de partida a eleição municipal de 2012, procurando valorizar o material gerado no âmbito do embate entre os dois candidatos mais votados. Valoriza-se, sobretudo, o esforço empreendido pelo candidato de oposição em superar a visão fragmentada dos problemas urbanos – água, luz, saneamento etc. – e construir uma abordagem transversal, capaz de aproximar diferentes interessados na solução de cada um desses itens. Pois, afinal, a ausência de iluminação pública pode tornar os bairros populares mais inseguros e, em o fazendo, atrofiar o comércio local, que por sua vez fornece postos de trabalho para os jovens moradores, que, desempregados...

O processo eleitoral de 2012, no Rio de Janeiro

Processos eleitorais são, como se sabe, uma oportunidade para que a sociedade se repense, definindo ou redefinindo projetos e expandindo a imaginação acerca do seu futuro. E as eleições municipais, sob esse prisma, têm vantagens em relação aos pleitos federal e estaduais, pois colocam em debate a cidade – espaço em que se vive e sobre o qual, em princípio, todos os seus residentes teriam o que dizer. Trata-se, afinal, da esfera de poder mais próxima do cidadão e a que melhor propicia, ao menos em tese, sua participação. Mas nem sempre as eleições exercem esse papel virtuoso e, para isso, concorrem algumas razões.

A primeira razão diz respeito aos contextos em que transcorrem os processos eleitorais. Contextos tidos como amplamente favoráveis, com índices crescentes de bem-estar, ou, ao contrário, amplamente desfavoráveis, com um declínio acentuado das condições de vida, não costumam produzir bons debates públicos. Sobre os contextos adversos, Alexis de Tocqueville escreveu, em *O antigo regime e a revolução*, que onde grassam a deterioração social, a miséria e o despotismo não há ação coletiva que vingue, nem mesmo a revolução. Em outras palavras, contextos sociais muito desfavoráveis ensejam a indiferença, nunca a mobilização, o debate, a mudança. Quanto aos contextos faustosos, também não é certo que estimulem automaticamente a participação, sendo frequente, nesses casos, a disseminação do conformismo e a rendição dos cidadãos ao *status quo*. E, embora as teorias elitistas da democracia valorizem esse tipo de relação – entre cidadãos aquiescentes e gestores eficientes, – há que se considerar que, onde ela se instala, a política é, pro-

gressivamente, substituída pela administração das coisas e das pessoas. Em suma, contextos sociais influenciam a qualidade dos pleitos eleitorais; e a equação ideal parece ser aquela em que um “bom momento”, uma quadra de potencial prosperidade se associe ao debate sobre sua extensão e sustentabilidade.

A apatia que caracterizou o processo eleitoral de 2012, no Rio de Janeiro, revela uma equação muito distante da ideal. Parcela considerável de sua população demonstrou viver uma euforia irrefletida, satisfeita com o montante de investimentos voltados à adequação da cidade aos eventos globais dos próximos anos. Acreditou que tais recursos e as novas formas de gestão experimentadas pelo prefeito distribuirão efeitos benéficos para todos, bastando, para tanto, que os cidadãos não se movam e confiem cegamente na habilidade do “gerente”. Enfim, nada traduz mais claramente a intenção contemporânea de esvaziar politicamente o Rio de Janeiro do que a terminologia empregada na esfera governamental: gestão, eficiência, ações proativas, retorno etc. A tecnocracia que hoje concebe e imprime a agenda da cidade tem sido bem-sucedida na transformação de suas concepções em ideologia dominante.

Mas o quietismo político-eleitoral do Rio de Janeiro também deriva de circunstâncias estruturais. Como se sabe, é fenômeno mundial o deslocamento das instituições tradicionais de representação e participação, responsáveis por recolher

Clara Sampaio



Morro do Chapéu
Mangueira, Leme.

as queixas e expectativas da sociedade, operar sua tradução e as transformar em política. Dentre essas instituições, a principal era o partido político, cujos membros acorriam àquele tipo de agremiação após um longo processo de formação de suas respectivas visões de mundo. O partido expressava, desse modo, afinidades ideológicas, independente das clivagens sociológicas existentes entre seus afiliados. É certo que as chamadas “máquinas partidárias”, que emergiram com a democratização social do século XX, trouxeram o tema do interesse para os partidos, articulando-os, por exemplo, com o associativismo profissional ou de moradores. Mas, mesmo aí, mantinha-se a autonomia da esfera política e uma universalidade de crenças que cortava transversalmente diferentes segmentos da sociedade.

Ao final do século XX, porém, principalmente como resultado da prevalência da economia sobre as demais esferas da atividade humana, a política perdeu muitas de suas propriedades. Generalizaram-se os mecanismos de afirmação de identidades e demandas locais, articuladas diretamente ao sistema-mundo, o que enfraqueceu a capacidade de ação política dos Estados nacionais. O próprio tema urbano, em princípio mais próximo dos cidadãos, sofreu também uma inflexão, pois, sendo a cidade um nóculo potencial dos interesses econômicos globais, sua dinâmica passou a escapar à maioria dos seus residentes.

Na verdade, a democracia se complexificou, e uma das consequências disso é que, em todo o mundo, agências intelectuais vêm procurando contribuir para disseminar o entendimento dos processos em curso, tornar público o debate e, dessa forma, revitalizar e democratizar a política. De fato, tais agências – nessa quadra de declínio dos partidos e das formas convencionais de representação – buscam articular e alinhar interesses que, de outro modo, nem mesmo se tocariam, tal a sua distância social. Exemplo disso é, mais uma vez, a violência no Rio de Janeiro, tema que, uma vez agenciado pela pesquisa universitária e por diferentes ONGs, atravessou “públicos” diversos – dos trabalhadores ao empresariado – e se impôs como questão prioritária na agenda política da cidade.⁴

4.

Análise mais detida em Carvalho (2002).

Por certo, como se vê, a universidade não é a única agência intelectual que contém essa potencialidade. Mas ela talvez seja a mais importante para o propósito de revitalização das democracias contemporâneas, pois, como instituição, se nutre de controvérsias e não pode prescindir delas. Assim, onde a universidade assume o papel de promover o debate público, é comum que abrigue pesquisas referidas aos mais diversos interesses. Esse modelo de universidade se distancia daquela mais tradicional, atuando em franca sintonia com a sociedade. Entre nós brasileiros, esse caminho já é trilhado, pois, como se sabe, de planos econômicos a políticas públicas, os grandes temas nacionais vêm sendo crescentemente desenhados no âmbito de departamentos universitários de pesquisa. Contudo, esse caminho ainda não é objeto de reflexão e a universidade não emite sinais claros para a sociedade quanto ao que pode ou deve esperar dela.

Outro aspecto ainda não de todo percebido é que a pesquisa, desde a sua formulação, envolve um contingente não pequeno de atores, como financiado-

res, comitês avaliadores, gestores universitários, editores científicos, jornalistas especializados e uma franja enorme de técnicos, assistentes e interessados que, afinal, transformam a ciência em uma linguagem universal. Assim, a universidade pode ser entendida como uma das mídias contemporâneas, tendo também a atribuição de generalizar o acesso a informações, alinhando, sob a mesma linguagem, desde os patrocinadores da pesquisa até os objetos investigados. Quando esse alinhamento é bem-sucedido, é provável que se ponha em andamento a constituição de um problema público.⁵

A construção de um problema público

No processo eleitoral de 2012, ainda que a apatia tenha sido o traço dominante e que partidos, universidades e outras instituições formadoras de consenso não tenham ocupado consistentemente a cena pública, foi interessante observar o potencial de articulação de uma nova proposta para a cidade, esboçada no debate em torno de uma das linhas do Metrô. O descontentamento de parcela da população carioca com a proposta do governo estadual – logo encampada pelo municipal – levou a que se reunissem pesquisadores universitários, especialistas no tema, técnicos, membros do Clube de Engenharia e do Ministério Público, assim como uma numerosa gama de associações de moradores em oposição ao projeto governamental.⁶

Essa polarização social e técnico-científica entre a situação e a oposição encontraria, mais tarde, uma via de formalização e de afirmação política na campanha do deputado Marcelo Freixo (PSOL), que acabou por se destacar como principal adversário do projeto de reeleição do então e atual prefeito. A vitória deste, ainda no primeiro turno, deixou a impressão de que a cidade não chegou a esboçar qualquer consideração crítica ao modelo tecnocrático adotado por sua gestão. No entanto, a ampla mobilização da vida associativa e de diferentes instituições em torno da questão do Metrô e, mais tarde, a adesão ao candidato da oposição que, apesar de derrotado, obteve quase 30% dos votos válidos, não deixam de apontar para possibilidades de se pensar uma transformação do espaço público carioca.

A questão, então, consiste em saber o que deverá ser o eixo do debate sobre o Rio de Janeiro, isto é, que problemas poriam em conversação diferentes “interessados”.

Na moderna trajetória da cidade, apenas dois problemas têm essa marca: a violência, como já se disse, e, mais contundentemente, as favelas. Existentes há mais de um século e frequentando sistematicamente a opinião desde, pelo menos, os anos de 1910, as favelas condensam camadas de significação pelas quais passaram os diversos interesses presentes no processo de modernização do Rio de Janeiro – interesses ligados ao campo cultural, à institucionalização dos programas de pós-graduação na cidade, às vocações e práticas religiosas, ao associativismo de moradores, às empresas de comunicação, ao empreendedorismo, ao mundo do trabalho e assim por diante. Tornou-se, em suma, nos termos de Bruno Latour⁷, uma “caixa-preta”, ponto de “visitação” de todos quantos se refiram ao Rio.

5.

Sobre o tema, Carvalho (2012).

6.

Sobre esse processo de mobilização, Burgos (2012).

7.

Dentre outros textos do autor, Latour (1987).

A partir daí, tantos agenciamentos foram feitos que qualquer tentativa de resenhá-los seria inglória. Há, contudo, que reter o fato de que, nos últimos trinta anos, a reprodução da favela como problema público consagrou o paradigma da integração, que, como se sabe, se assenta em dualidades como dentro-fora, morro-asfalto etc. Esse paradigma conheceu o ápice da sua formulação no programa Favela-Bairro, que, como o nome indica, representou uma aposta na conversão da favela em cidade, levando ao limite as possibilidades desse paradigma. Compreendeu-se, afinal, que nossa cidade se caracteriza por uma morfologia mista, que compreende variadas figurações, inclusive as favelas, as quais, por isso, não se encontram “fora” da cidade, sendo esta, sim, a unidade a ser decifrada.

No contexto das eleições municipais de 2012 foram esboçados alguns movimentos cuja potencialidade política ajudou a estruturar a disputa eleitoral e a apontar novas formas de se pensar a cidade, abrindo caminho para uma construção coletiva, nos termos anteriormente indicados.

A cidade como problema público

Pensar a cidade “no momento em que ela se prepara para viver um ciclo de grandes transformações” – este foi o chamamento formulado pelo candidato de oposição, Marcelo Freixo, que acabou ecoando entre diferentes segmentos intelectuais da cidade, vindo a reunir um grupo de formuladores, composto, sobretudo, por engenheiros, arquitetos, urbanistas e sociólogos. Ao grupo, então, se impôs o desafio de construir uma leitura da cidade capaz de escapar daquela mais tradicional, que reduz o urbano à soma das políticas setoriais.

Essa forma tradicional é, aliás, legítima e bastante compreensível. Legítima porque animada, em geral, pelos destinatários – satisfeitos ou não com as ações setorizadas da administração municipal. Por exemplo, a agenda de questões conduzidas por professores e estudantes da rede municipal; ou de médicos e enfermeiros do serviço de saúde. Compreensível pois de algum modo o candidato a prefeito se candidata a administrar um sistema de serviços. O problema é que quando se reduz dessa forma o debate sobre a cidade ocorre uma despolitização da questão municipal, reduzindo-a a um problema de eficiência da gestão. Perde-se, assim, a capacidade de pensar a cidade em sua integridade, pois embora afetada pela administração municipal, a cidade não se confunde com ela.

O grupo se propôs, portanto, a construir uma forma de pensar a cidade que favorecesse, em linhas gerais, a democratização do acesso à cidade, aos seus serviços urbanos básicos e equipamentos culturais, e à mobilidade urbana. Convergiu-se para três eixos fundamentais:

1. relação entre poderes e autonomia municipal;
2. desigualdade territorial e democratização da participação política;
3. democratização da infraestrutura disponível.

A seguir, a exposição de cada um dos eixos será feita a partir da formulação de um diagnóstico da situação atual da cidade do Rio de Janeiro, seguido da su-

8.

O grupo foi liderado por Pedro Claudio Cunca Bocayuva, Jorge Borges, Luciana Lago e Marcelo Burgos.



Morro dos Prazeres, Santa Teresa.

gestão de alternativas que podem favorecer a experiência democrática da cidade. Esse exercício deverá tornar explícita a potencialidade contida no conceito de problema público, tal como apresentado até aqui.

1. Relação entre poderes e autonomia municipal

Ao tomar como ponto de partida a questão federativa e a autonomia municipal, a dimensão política assumiu posição central na reflexão. De fato, uma das marcas mais importantes da Constituição de 1988 talvez seja sua ênfase na autonomia municipal como forma de potencializar o poder do cidadão, vindo o Estatuto da Cidade a regulamentar as eventuais formas de atuação do cidadão na vida da cidade.

Todavia, por razões que extrapolam o escopo deste artigo, o Brasil vem gradualmente deslizando para um novo tipo de centralismo que, diferente do arranjo histórico que concedeu grande poder à União na era Vargas ou no Regime Militar, não encontra amparo na atual Constituição, mas sim na lógica das coalizões políticas que tendem a fazer das cidades instâncias subordinadas a alianças realizadas no âmbito dos estados e da União.

No Rio de Janeiro, um dos pontos enfatizados no processo eleitoral foi exatamente a crítica ao fato de a sua administração municipal encontrar-se fortemente condicionada por diretrizes oriundas da coalização PT/PMDB que torna um tanto indistintas as administrações municipal e estadual e faz, desta última, por seu turno, uma agência subsidiária da política formulada no plano federal. Uma das consequências desse arco de aliança é o prejuízo da capacidade de planejar e de pensar articuladamente as diferentes políticas públicas. Tal questão foi claramente identificada nas áreas do transporte público, do saneamento e do sistema único de saúde, marcadas, até agora, por intervenções desencontradas. Além da qualidade das intervenções, o tratamento setorializado dos serviços urbanos prejudica o exercício da cidadania na medida em que impede que a

população reconheça os responsáveis pelas tomadas de decisão e pelos problemas que afetam o bom atendimento de seus direitos.

Para transformar esse quadro seria necessário que todas as políticas públicas fossem negociadas com base em metas e atribuições de responsabilidades precisas para cada ente federativo, de modo que a população pudesse acompanhar a sua consecução. Seria igualmente necessário repensar a política de comunicação praticada pela administração municipal, de modo a informar sobre o sentido integrado das ações públicas. E, finalmente, que a escala metropolitana deixasse de ser um tema abandonado pela agenda pública-política, pois, para o Rio de Janeiro, seria fundamental valorizar a realização de ações integradas de planejamento e coordenação de políticas que levassem em conta sua função e vocação como centro da região metropolitana.

2. Desigualdade territorial e democratização da participação política

O território do Rio de Janeiro é um dos mais desiguais do país – aspecto que fica evidente quando se observa a distribuição socioeconômica da sua população pelo espaço urbano. Como se vê no mapa a seguir, elaborado com base em dados do ano de 2000, sua franja litorânea concentra, em uma exígua extensão territorial, praticamente todos os segmentos superiores da sociedade local, não havendo – diversamente de São Paulo, por exemplo – mais de uma área com presença significativa de segmentos abastados.

Ainda que atenuada pela presença de favelas nos bairros mais valorizados do Rio de Janeiro, a desigualdade territorial da cidade é fonte de múltiplos efeitos indesejáveis, afetando dramaticamente a distribuição do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), que varia entre 0,910 na Lagoa Rodrigo de Freitas, bairro situado na Zona Sul da cidade, e 0,657 no Complexo do Alemão, aglomerado de favelas localizado na Zona Norte.⁹ O IDH, como se sabe, inclui informações como “esperança de vida”, e dados de escolarização e de renda, portanto, a enorme variação desse índice nos territórios da cidade evidencia o alto grau de desigualdade do acesso à cidade.

Outro índice, agora de autoria do Instituto Pereira Passos, órgão da Prefeitura do Rio de Janeiro, é ainda mais preciso na mensuração do acesso à cidade, na medida em que inclui, além de renda e educação, dados concernentes a saneamento básico e qualidade habitacional. Com base nesse Índice de Desenvolvimento Social (IDS), a Lagoa segue no topo do *ranking*, com 0,854, enquanto o Complexo do Alemão tem um IDS de 0,474.¹⁰

Essa forma de abordar a cidade, que privilegia a leitura da distribuição territorial do acesso à riqueza e aos bens urbanos, tem sido politicamente pouco valorizada. Com isso, agindo no escuro, o poder público muitas vezes contribui para o agravamento da desigualdade. Evidência disso é o legado que deverá resultar dos grandes eventos internacionais, pois os investimentos em curso tendem a reforçar a lógica concêntrica da dinâmica urbana, fazendo com que a cidade gravite

9.

Comparativamente, o IDH do entorno da Lagoa Rodrigo de Freitas se equipara ao dos Países Baixos, sendo superior ao do Japão e um pouco inferior ao dos países melhor posicionados no *ranking*: Noruega e Austrália, cujos IDH são 0,943 e 0,923, respectivamente. Já o Complexo do Alemão tem IDH equivalente ao da Mongólia.

10.

Dados do IDS, discriminados por bairros e Regiões Administrativas, se encontram disponíveis em <<http://portalgeo.rio.rj.gov.br/indice/flanali.asp?codpal=54&pal=DESENVOLVIMENTO%20SOCIAL/HUMANO>>.

em torno de duas centralidades (a região portuária e a Barra da Tijuca), quando o mais desejável para a democratização do acesso à cidade seria o incentivo a uma lógica pluricêntrica.

As escolhas que nortearam o projeto do Metrô da Barra ilustram a questão: em vez de valorizar a noção de “rede”, que pressupõe a criação de diferentes linhas, optou-se por uma extensão da Linha 1, o que reforçará a lógica concêntrica. Rede, por princípio, favorece conexões, ao passo que o apelidado “linhão” deverá concentrar a mobilidade no eixo Barra-Centro, contribuindo para tornar relativamente mais “distantes”, do ponto de vista material e simbólico, as demais áreas da cidade. Essa é apenas uma das evidências de que os grandes eventos internacionais poderão conferir à metrópole uma geografia de oportunidades ainda mais desigual e excludente.

A desigualdade, contudo, não é apenas socioeconômica; é também política. O Rio de Janeiro está loteado por grupos que dominam, sobretudo, os territórios populares. A composição da Câmara de Vereadores tem sido um espelho disso na medida em que boa parte de seus componentes é eleita pelo voto hiperlocalizado, em geral construído segundo práticas clientelistas, de tutela e coerção, territorializadas.

Essa fragmentação da representação política não favorece a formação de uma leitura comum da cidade, estimulando, ao contrário, a disputa atomizada por recursos e, conseqüentemente, o maior controle do poder Executivo sobre essa pluralidade de microsociedades. Refaz-se, então, a cada eleição, a troca de recursos por votos, o que, independente da vontade dos governantes, beneficia a lógica dos “currais” em algumas áreas da cidade controladas por mandões locais.

Para reverter essa situação seria necessário criar e ampliar os mecanismos de participação da sociedade nos processos decisórios, bem como eliminar os pontos de contato entre os mandões e a administração municipal. Dessa postura do poder público municipal também poderia resultar um fortalecimento do papel democrático e republicano da Câmara de Vereadores.

Por fim, outra dimensão da desigualdade, além das já mencionadas socioeconômica e política, é a que concerne à informação sobre a gestão pública – pouco transparente para todos, porém menos apreensível para parcela majoritária dos cidadãos pobres. Aliás, o Rio de Janeiro, sob esse aspecto, tem retrocedido e, atualmente, nem mesmo a Câmara de Vereadores – como ficou demonstrado no último pleito eleitoral – tem informações sobre o perfil e o montante de investimentos feitos na cidade. A lei orçamentária aprovada pelo Legislativo local delega ampla margem de discricionariedade ao Executivo, e o resultado é a impossibilidade de se delimitar, por exemplo, o quanto a Prefeitura ou as parcerias público-privadas por ela agenciadas investem em cada região administrativa da cidade. Também é baixa a qualidade de informações disponíveis sobre os contratos entre o poder público e as Organizações Sociais, cada vez mais utilizadas na gestão de diferentes áreas do setor público, inclusive em setores essenciais, como o da saúde. O mesmo se aplica aos contratos envolvendo obras públicas.



Divulgação, fonte site <www.cidadeolimpica.com.br>.

Condomínio Aterrado I Minha Casa Minha Vida, Santa Cruz.

3. Democratização da Infraestrutura disponível

Um terceiro eixo de publicização da cidade diz respeito à necessidade de se realizar uma análise sistemática da infraestrutura disponível e das formas possíveis de otimização da capacidade instalada. Isso vale para equipamentos culturais como museus, bibliotecas e centros culturais; para áreas de lazer, como parques e praças; e também para equipamentos de educação, saúde, transporte e saneamento. Há, hoje, uma opacidade enorme quanto ao uso dos recursos, mas também sobre a melhor forma de utilizá-los. A ausência de investimentos na integração entre distintas modalidades de transporte, visando valorizar a rede ferroviária; o abandono de redes de saneamento já instaladas, como se verifica em parte da Zona Oeste da cidade, prestes a experimentar um colapso ambiental; o não reconhecimento do Porto Maravilha como área vocacionada à construção e melhoria de habitações populares e, inversamente, a destinação de recursos federais do Projeto Minha Casa Minha Vida para o assentamento de famílias em locais ainda desprovidos de infraestrutura urbana são tristes exemplos de desconhecimento e desperdício exibidos pelo poder público.

Reverter esse quadro implicaria levar em conta e aprimorar os diagnósticos já realizados sobre a infraestrutura instalada; realizar investimentos estratégicos em áreas já estruturadas, sobretudo na Zona Norte da cidade; aprofundar a experiência de urbanização das favelas; reabrir a discussão sobre a revitalização da região portuária, valorizando a oportunidade que aquele território enseja para a construção de habitação popular em larga escala. Mas essa forma de ler a cidade pressupõe

uma perspectiva que a torne lugar de conversação entre diferentes interesses, em que o tema do saneamento, por exemplo, seja tomado não como uma política para pobres, mas como uma política de valorização e potencialização do território urbano. A cidade, afinal, é um bem coletivo que deve atender, simultaneamente, a aspirações por ampliação de oportunidades a todos os que nela habitam.

Considerações finais

Neste artigo procurou-se sublinhar a ideia de que a construção da cidade como problema público demanda um processo de articulação entre diferentes atores, incluindo a sociedade civil em seu conjunto, o saber especializado da universidade e os diferentes segmentos políticos. Enquanto problema público, a cidade não pode ser reduzida às políticas setoriais que acabam por encobrir a questão da desigualdade urbana.

O pleito eleitoral de 2012 propiciou o recomeço da reflexão crítica acerca da cidade, ao levar em conta a diversidade de interesses que ela comporta. O reconhecimento dessa diversidade deve deslocar as formas tradicionais de política, para as quais, na melhor das hipóteses, “pobres não têm interesses, apenas necessidades emergenciais”. Com esse diagnóstico, esvazia-se a dimensão conflitiva da política e celebra-se o fato de que alguns terão seus interesses atendidos, enquanto a imensa maioria da população nem mesmo participará do jogo por reconhecimento, excluída que está do debate e carente dos recursos de poder necessários à consideração de sua agenda por parte do poder público.

O debate iniciado em 2012 consagrou três eixos: a relação entre os entes federativos e a autonomia municipal; a desigualdade territorial e seus efeitos sobre a universalização do acesso à cidade; e, por fim, o desconhecimento e o desperdício que regem a gestão pública, inclusive dos bens instalados e da infraestrutura disponível. A elaboração desses eixos talvez seja o começo de uma compreensão da cidade afinada com os novos tempos democráticos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BURGOS, Marcelo Baumann. A luta pela democratização da gestão do transporte de passageiros na metrópole do Rio de Janeiro. *Boletim Cedes*, março-abril, 2012. Disponível em: <<http://www.soc.puc-rio.br/cedes/>>.
- CARVALHO, Maria Alice Rezende. Cidade e democracia. As transformações do homem público. *Vozes no milênio. Para pensar a globalização*, Rio de Janeiro: Gryphus/Museu da República, 2002. p. 89-99.
- _____. Ciência, democracia e mobilidade urbana. *Política democrática. Revista de política e cultura*, Brasília: Fundação Astrojildo Pereira, ano XI, n. 34, novembro, 2012. p. 95-103, 2012. Disponível em: <<http://www.soc.puc-rio.br/cedes/>>.
- GALSTER, G.; KILLEN, S. *The Geography of metropolitan opportunity: A reconnaissance and conceptual framework. Housing Policy Debate*, 6, p.7-43, 1995.
- LATOUR, Bruno. *Science in action*. Cambridge:Harvard University, 1987.
- LESSA, Carlos. *O Rio de Todos os Brasis [uma reflexão em busca da auto-estima]*. Rio de Janeiro: Editora Record, 2000.
- RISERIO, Antonio. *A cidade no Brasil*. São Paulo: Editora 34, 2012.



O
Maraca
é de
quem?

Sobre Novas Tecnologias de
Informação e Comunicação.
E sobre Resistência.

LEONARDO NAME

Arquiteto, doutor em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).
Professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Integração
Latino-Americana (UNILA), Paraná, Brasil.
Contato: leonardo.name@unila.edu.br

Em um de seus últimos trabalhos, Milton Santos (2008, p. 17-21) criticou certa produção discursiva que, no final do século XX, anunciava com euforia um mundo homogêneo, harmoniosamente amalgamado a uma cultura universal, no qual haveria difusão irrestrita de informações e se consolidaria mercado livre e pleno de oportunidades para todos. O autor alertava, contudo, que se tratava de falaciosa apresentação da globalização, pela qual se destacariam seus supostos aspectos positivos ao mesmo tempo em que seus efeitos perversos seriam omitidos, particularmente aqueles que atuam sobre as cidades e grupos sociais minoritários. Hoje não faltam autores, incluindo arquitetos e urbanistas, a mostrar o quanto a organização dos fluxos financeiros em escala global e por meio de uma rede de cidades está direta ou indiretamente relacionada a processos de mercantilização e espetacularização de espaços urbanos, à segregação socioespacial e à gentrificação (Arantes et al., 2000; Arantes, 2008; Maricato, 2008).

As chamadas novas tecnologias de informação e comunicação (ou, simplesmente, NTIC) – *grosso modo*, a Internet pela qual se conectam computadores pessoais e outros equipamentos de armazenamento de dados e uso pessoal (*laptops*, *tablets* etc.), a telefonia móvel e os serviços integrados de correio eletrônico (*e-mail* e SMS) – são fundamentais em todos esses processos, por auxiliarem não só a instituição e a operação da rede global de cidades em si, mas também o exercício de poder de grupos políticos e empresariais que por elas disseminam, como preceitos universais, suas próprias ideias de progresso, desenvolvimento, urbanidade, sustentabilidade e cultura. As NTIC, contudo, também estabelecem redes intra ou interurbanas solidárias, capazes de atuar em prol de interesses e ações comuns de diferentes pessoas (Rheingold, 2002; Haesbaert; Limonad, 2007; Santos, 2008) e de possibilitar sua manifestação contra ações do poder público ou privado que considerem afrontar seus desejos, vontades, pressupostos éticos ou visões de mundo.

Desde 2011, várias insurgências ocorridas em cidades como Túnis, Cairo, Nova Iorque, Madri, Santiago, Atenas e Londres – organizadas *on-line*, mas de ação *off-line* – vêm demonstrando essa capacidade de resistência política proporcionada a diversos grupos por essas tecnologias (Name, 2012). Em junho de 2013, vimos muitas manifestações ocorrerem nas ruas do Brasil, particularmente nas capitais dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, que foram organizadas e divulgadas pela internet e suas redes sociais. Porém seria leviano dizer que elas surgiram do nada ou foram as primeiras a ocorrerem nessas cidades. Foram consequência, na verdade, de mobilizações anteriores que encorajaram a ação direta e a manifestação de descontentamentos.

Mas o que o Estádio Jornalista Mário Filho, no Rio de Janeiro, mais conhecido por Estádio do Maracanã (ou “Maraca”, para os que se consideram dele mais íntimos) tem a ver com tudo isso? É o que veremos, a seguir, em breves pontos de discussão.

Rio de Janeiro, uma cidade competitiva por natureza (e com uma arena multiuso)

Na década de 1990, na esteira de processos econômica e politicamente complexos, de contextos bem distintos e anteriormente ocorridos em cidades como Baltimore, Londres, Barcelona e Bilbao, a capital fluminense passa a ser uma das principais cidades brasileiras a difundir a ideia de um planejamento empreendedor (Harvey, 1989; Hall, 1995, p. 407-428), apresentado como única possibilidade diante das imposições globais às cidades e aos poderes locais: competição entre os lugares e a necessidade cada vez mais urgente de promover o desenvolvimento financeiro e o fluxo de capitais a circular na rede estruturada por meio das NTIC. A partir de então, o foco do planejamento no Rio de Janeiro volta-se crescentemente à produção de imagens e imaginários novos sobre a cidade que, ao circularem livremente, emolduram certa paisagem propícia aos negócios, empreendimentos culturais e megaeventos globais – pelos quais projetos de desenho urbano, vistosos equipamentos e revitalização de áreas acusadas de degradadas dão importância fundamental a arquitetos e urbanistas (Brandão, 2002); e, também, à produção de consenso, à custa de certo escamoteamento das intenções especulativas dessas intervenções e da negligência em relação a conflitos territoriais que elas produzem.

A culminação dessa condução do planejamento, não há dúvidas, se dá na escolha do Brasil como sede da Copa das Confederações de 2013 e da Copa do Mundo de 2014; e, mais especificamente, da cidade do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Olímpicos de 2016. Por conta desses megaeventos esportivos internacionais, uma série de intervenções vem sendo realizada – cujo financiamento é municipal, estadual e federal e com a participação do setor privado –, particularmente nas áreas de infraestrutura, mobilidade, meio ambiente e habitação. Traduzindo-se territorialmente em novos projetos, empreendimentos, áreas de lazer e edificações que convertem dividendos a inúmeros setores econômicos, essas

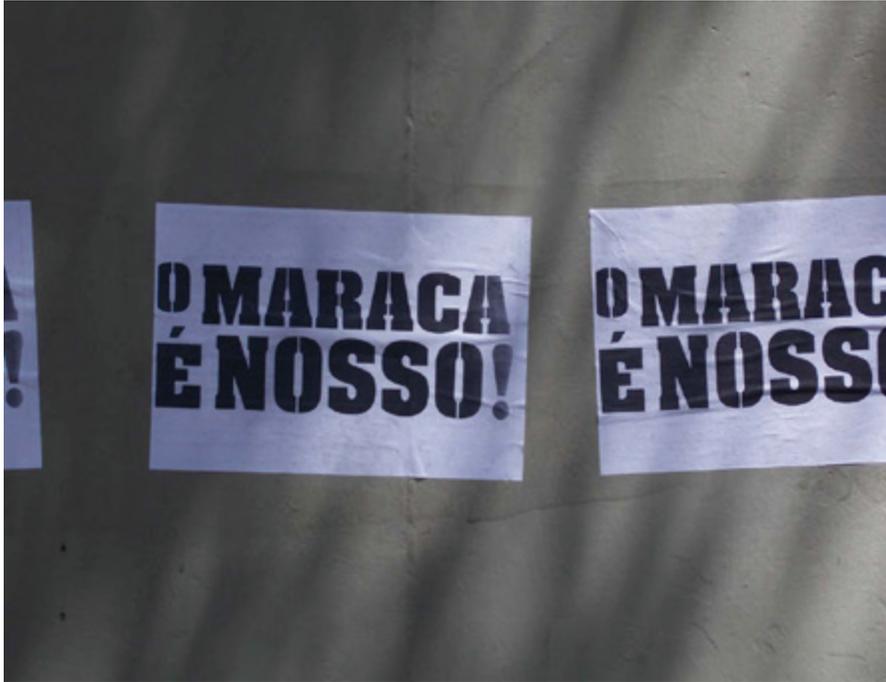
intervenções ao mesmo tempo têm ocasionado vultosa valorização do solo e conseqüente aumento do custo de vida e, para muitos, promovido graves problemas ambientais e violações de direitos humanos – por conta de negligência nos processos de controle ambiental, de arbitrárias remoções de populações e da ausência do diálogo entre poder público e sociedade, por exemplo (ANCPC, 2012).

Talvez nenhuma outra intervenção, contudo, tenha gerado tamanha repercussão quanto a do estádio do Maracanã. Para serem “globais” e competirem umas com as outras por fluxos financeiros, não basta às cidades ter um estádio de futebol: elas devem se equipar com “arenas multiuso”. Assim, de modo a cumprir especificações projetuais e prazos cada vez mais apertados relacionados aos megaeventos, foi praticamente posto abaixo e refeito do zero o histórico estádio da Zona Norte do Rio de Janeiro – tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e onde, entre outros marcos do passado, viu-se o centésimo gol de Pelé e a seleção brasileira perder uma final de Copa do Mundo.

Reação e resistência

A obra no Maracanã realizou-se em meio a cobranças de prazos da Federação Internacional de Futebol (FIFA), queixas de operários que chegaram a entrar em greve e declarações descontraídas de autoridades públicas. O projeto diminuiu a capacidade de torcedores do estádio para que assentos numerados e retráteis fossem instalados, assim como quatro telões de 100m², câmeras para ângulos televisionados inusitados e uma cobertura translúcida. São exigências da FIFA, do mesmo modo que as questionáveis vagas de estacionamento para carros particulares em uma área muito bem servida de transporte. Além disso, acusa-se mau uso do dinheiro público, descaracterização arquitetônica e elitização em favor de grupos empresariais.

No entanto é sobre o que ocorrerá nas áreas externas ao redor do estádio que questões muitíssimo delicadas se apresentaram. Inicialmente, de modo a tornar mais rentável a concessão da área à iniciativa privada, e para abrigar instalações culturais e comerciais, estava previsto tirar do mapa o Estádio de Atletismo Célio de Barros e o Parque Aquático Júlio Delamare, que hoje integram o Complexo Esportivo do Maracanã, o que gerou queixas de muitos atletas que diziam



Manifestação “O Maraca é Nosso” contra a privatização do estádio, 01/12/2012.

não ter alternativa de lugar para manterem, ainda que provisoriamente, seu ritmo de treinos. Mais contundentes foram os protestos direcionados à demolição da Escola Municipal Friedenreich, considerada a quarta melhor da rede pública carioca, e da edificação do antigo Museu do Índio (que hoje funciona em Botafogo), que desde 2006 era ocupada por populações indígenas de diversas etnias que lhe deram o nome de “Aldeia Maracanã”. Inicialmente, Prefeitura e Governo do Estado alegaram que tais demolições eram exigências da FIFA, mas a entidade negou tal informação, e explicações posteriores não esclareceram muito bem as intenções por trás dessas propostas de demolição.

Mesmo aos usuários mais esporádicos de redes como o Facebook ou o Twitter, ou totalmente desinteressados por futebol, não deve ter passado despercebida a forte reação que se seguiu. Tais redes foram inundadas por questionamentos veementes sobre o absurdo de uma escola pública de excelência ser demolida, sem uma alternativa clara de nova localização e manutenção de seu padrão de qualidade, para dar espaço a um empreendimento comercial – um *shopping* – e, pior ainda, com vistas a certa priorização do transporte individual. No caso da expulsão dos índios da edificação que ocupavam, Estado e iniciativa privada foram

acusados de estar em uma parceria que iria promover deliberada gentrificação da área, inclusive com “limpeza étnica” disfarçada de revitalização urbana.

As NTIC, nesse exemplo da polêmica em torno do Maraca, tiveram a capacidade de coadunar diferentes atores e grupos sociais com problemas distintos, mas que gravitavam sobre um mesmo objeto-problema: pais, alunos e professores da Escola Friedenreich preocupados com sua demolição; amantes de futebol temerosos de ingressos altos e das possibilidades de se “domesticar” as práticas de torcidas; lideranças indígenas lutando pelo direito de permanecer num edifício abandonado; arquitetos e urbanistas que viam nesse edifício um valor histórico-arquitetônico; acadêmicos e lideranças de movimentos sociais defensores do “direito à cidade”; vereadores e outras lideranças políticas descontentes com os rumos da administração pública atual... Petições *on-line* contra tais demolições foram realizadas e caixas de correio eletrônico de vereadores e administradores públicos foram inundadas de reclamações. Em apoio à escola, uma organização não governamental (o grupo Meu Rio, cada vez mais famoso nas instâncias *on-line*) chegou a montar uma estrutura informacional em que o usuário que se cadastrasse seria avisado, por SMS, se um ou mais tratores chegassem à

área para iniciar sua demolição. Já os indígenas receberam apoio (*on-line* e *off-line*) de diversos movimentos sociais e estudantis, organizações nacionais e internacionais de proteção dos direitos humanos, universidades e representantes de partidos políticos.

O barulho foi imenso. Cabe dizer, porém, que os protestos não se restringiram a balbucios e muxoxos no Facebook e no Twitter ou a palavras de ordem no espaço de fluxos da Internet: a ação *on-line* foi complementada pela ida às ruas. Se no início de 2013 já era bem difícil ignorar tamanha indignação, a pressão política aumentou ainda mais no mês de junho, na esteira das manifestações contra o aumento de passagens do transporte público e em plena Copa das Confederações. Protestos nas proximidades do Maracanã foram organizados em dias de jogos, infelizmente tendo como resposta uma violência policial bastante contundente – tudo

Leonardo Name



Manifestação “O Maraca é Nosso” contra a privatização do estádio, 01/12/2012.

sendo registrado em fotos e vídeos conseguidos no uso de celulares e câmeras digitais dos próprios manifestantes, logo profusamente compartilhados nas redes sociais.

Observando-se esse histórico, pode-se afirmar, então, que as novas tecnologias foram um meio para se coadunar forças para que pessoas de pensamento semelhante pudessem dialogar, organizando formas de resistência que incluíram protestos nas ruas.

Comentário final

Os protestos e a resistência nas redes e nas ruas em relação às decisões e projetos voltados para o Maraca foram muito barulho por nada? No momento, o jogo de forças entre aqueles que querem um Maracanã mais popular e outros que o encaram como um elemento a consagrar a concepção de cidade-empresa parece estar empatado. Se, por um lado, diante de tantos protestos e do apoio de diversas entidades às causas da escola pública, dos atletas brasileiros e da valorização do patrimônio histórico-arquitetônico, o governo estadual se viu obrigado a recuar da decisão de demolir a Escola Friedenreich, os complexos de atletismo e esportes aquáticos e o edifício do antigo Museu do Índio – decisão anunciada, aliás, no Twitter do governador –, por outro lado, a preservação desse último não se deu condicionada à manutenção da Aldeia Maracanã ou à instalação de um centro de referência da cultura indígena, como exigiu a sociedade civil, mas sim ao abrigo de um Museu Olímpico.

Ainda em 22 de março de 2013 assistimos ao espetáculo de truculência da anunciada desocupação do imóvel, efetivada com o apoio do Batalhão de Choque da Polícia Militar. Em meio a bombas de efeito moral, uso de *sprays* de pimenta contra indígenas, manifestantes e até mesmo um defensor público, e a prisão de diversas pessoas, parte dos indígenas foi transferida para abrigos provisórios – contêineres – junto ao Hospital Curupati, em Jacarepaguá, onde no passado funcionou uma colônia de isolamento forçado de “leprosos”. Difícil não compreender a escolha desse local como um indicativo simbólico do que o Estado e, muito provavelmente, a maioria dos cidadãos brasileiros pensam sobre alguns que querem continuar índios em pleno século XXI e sobre o que fazer com essa gente de tamanha audácia. Como melancolicamente atestou Fernanda Sánchez (2013), professora da

Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense, essa violenta ação em nome dos megaeventos esportivos e de empreendimentos privados ignorou o fato de que a essência da preservação de um edifício “está na preservação das relações sociais, usos e apropriações que lhe dão sentido e conteúdo”. Ademais, perdeu-se a oportunidade de reconhecer o uso social da Aldeia Maracanã e assegurar uma pactuação democrática em torno de sua reabilitação, o que seria um exemplo para o Brasil e para o mundo – um legado político-simbólico que provavelmente seria lembrado por muitos e muitos anos. Mesmo com os protestos de junho, o cenário não mudou para os indígenas.

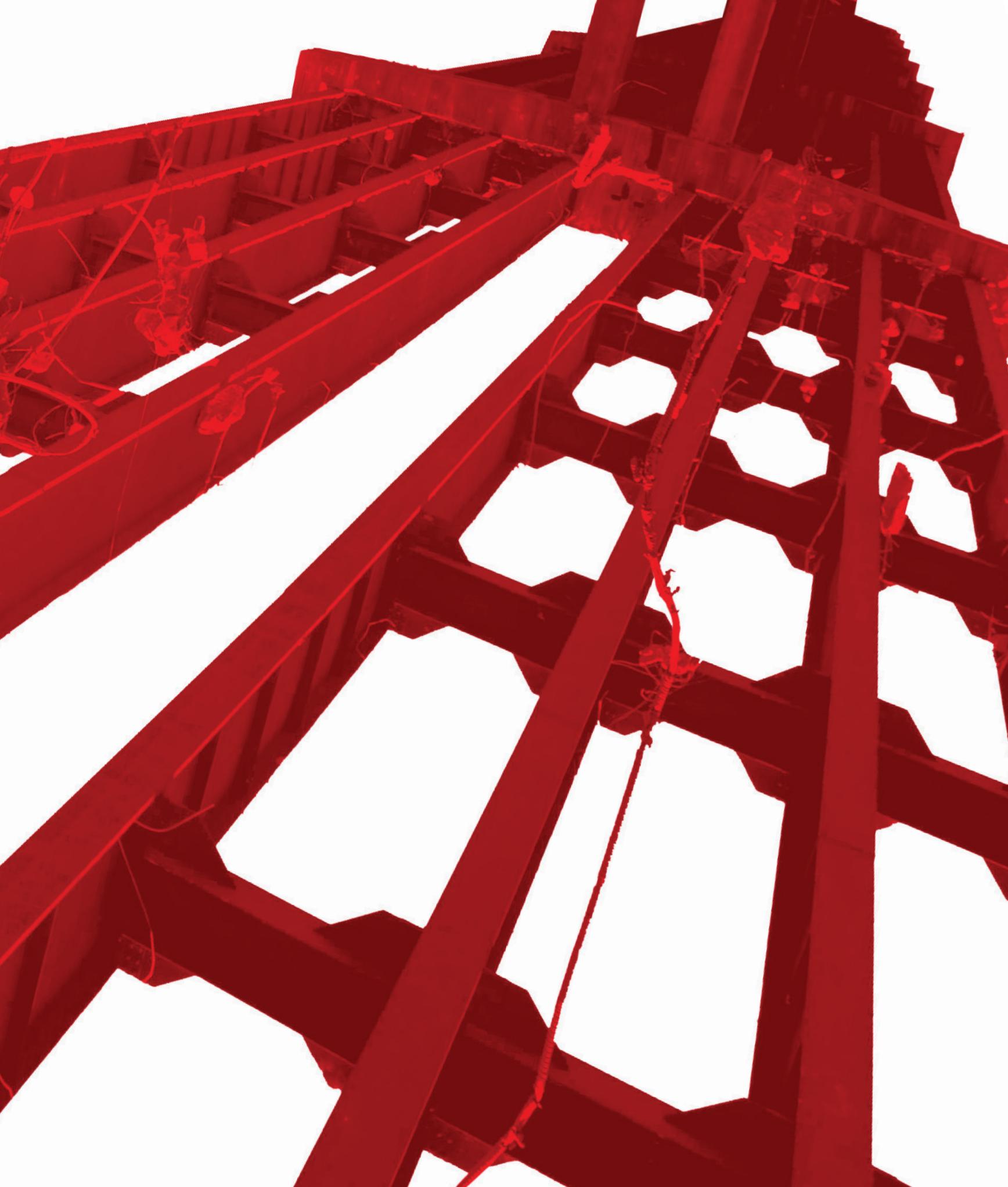
Apesar disso, é importante que valorizemos tais processos de resistência *em si*. Num país em que tanto o Estado quanto as empresas juram valorizar processos participativos nas suas tomadas de decisão, sem que vejamos, contudo, conduções realmente democráticas que assegurem que a diversidade de cidadãos possa *efetivamente* decidir sobre seus horizontes futuros, a resistência de tantos grupos em torno da ideia de um Maracanã que seja de todos, com o va-

loroso auxílio das NTIC, torna-se um marco. Com a difusão de queixas, denúncias e protestos, ao menos se evidencia que o Maraca é um bem público, em seu sentido mais amplo; que o imaginário despertado em torno dos megaeventos não é suficiente para se abafar o descontentamento de alguns em relação a violentas intervenções. Nesse sentido, os protestos são importantes por revelar, mesmo que em meio a perdas irreparáveis, que intervenções em um equipamento de conteúdo tão simbólico na história da cidade e do país do futebol e com usos sociais de diversas naturezas trazem questões que ultrapassam o pragmatismo de planilhas de orçamento, do lucro de vendas de ingresso ou da projeção internacional de uma competição internacional. E que as promessas da globalização a respeito de cidades-empresa e do empreendedorismo como horizonte inexorável das cidades têm, na verdade, gerado desequilíbrios econômicos e sociais agudos entre grupos distintos e mediante ações e intervenções urbanísticas com poucos beneficiários.

Não é pouca coisa. E como se diz no futebol, enquanto a bola rolar, o placar do jogo pode mudar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARTICULAÇÃO NACIONAL DE COMITÊS POPULARES DA COPA (ANCPD). *Megaeventos e violações dos direitos humanos no Brasil*. S.l., s.d., 2012.
- ARANTES, O., VAINER, C.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único*. Petrópolis: Vozes, 2000.
- BRANDÃO, Z. *O papel do desenho urbano no planejamento estratégico: a nova postura do arquiteto no plano urbano contemporâneo*. *Arquitextos*, v. 25, n. 4, 2002. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/03.025/773>. Arquivo consultado em 1º de fevereiro de 2013
- ARANTES, P. F. *O grau zero da arquitetura na era financeira*. *Novos estudos CEBRAP*, n. 80, p. 175-195, 2008.
- HAESBAERT, R.; LIMONAD, E. *O território em tempos de globalização*. *Etc...*, v. 2, n. 4, p. 39-52, 2007.
- HALL, P. *Cidades do amanhã*. São Paulo: Perspectiva, 1995.
- HARVEY, D. *From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism*. *Geografiska Annaler, Series B*, v. 71, n. 1, p. 3-17, 1989.
- NAME, L. *Das redes às ruas: novas tecnologias de informação e comunicação, mobilização social e manifestações políticas no espaço público*. In: RHEINGANTZ, P. A.; PEDRO, R. (orgs.). *Qualidade do lugar e cultura contemporânea*. Rio de Janeiro: FAU/PROARQ, 2012, p. 199-214.
- MARICATO, E. *Globalização e política urbana na periferia do capitalismo*. *Territórios*, n. 18-19, p. 183-205, 2008.
- RHEINGOLD, H. *Smart mobs*. New York: Basic Books, 2002.
- SÁNCHEZ, F. *Aldeia Maracanã – é assim que se faz uma Copa*. *Brasil de Fato*, 22 mar. 2013. Disponível em <http://www.brasildefato.com.br/node/12419>.
- SANTOS, M. *Por uma outra globalização*. Rio de Janeiro: Record, 2008.



RE PERIMETRAL

O que fazer com as quase mil vigas de aço corten da Perimetral?

Esta foi a proposta do concurso de ideias Reperimetral promovido pelos professores Pedro Lobão e Mariana Vieira, com apoio do Centro de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Rio e dos alunos André Porto, Lino Teixeira, Mateus Rosa e Raphael Madeira.

O concurso foi aberto a estudantes universitários e a recém-formados de Arquitetura, Artes Visuais, Design e Engenharia, brasileiros ou estrangeiros.

Além de reconectar o Centro da Cidade com a Baía da Guanabara, a demolição da Perimetral resultou também em um arsenal de vigas cujo destino é virar sucata.

Para o concurso Reperimetral, reutilizar as vigas da Perimetral é propor um olhar sobre a transformação da cidade: reperimetralizar, imaginar transformações que antes pareciam tão impossíveis como a demolição do elevador.

A proposta do concurso foi aproveitar estas vigas plenas de possibilidades e significados, reaproveitá-las de maneira lúdica ou funcional, entender a transformação da cidade por meio da sua reutilização.

As vigas estavam lá escondidas sob uma construção que já nasceu polêmica. Mesmo após a sua “morte”, a Perimetral sobreviverá como ícone da cidade dominada pelo automóvel, do concreto encobrendo a natureza: onde aos pedestres cabem somente os espaços sobrantes. O concurso Re-Perimetral propôs pensá-las como estruturadoras de uma nova ideia de cidade, onde a funcionalidade não é rasteira, onde podemos cultivar sonhos.

A qualidade das vigas é inquestionável. Feitas de aço corten previsto para durar 400 anos, foram demolidas, picadas e reduzidas a sucata com 90% da vida útil não aproveitada, elas simbolizam a cidade do não planejamento.

Reperimetralizar é compreender a transitoriedade dos elementos da cidade, é encontrar para eles novos significados, que devem corresponder ao Rio de Janeiro com o qual pensamos e sonhamos, seja ele atual, futuro, impossível ou pragmático.



REPERIMETRAL

1º colocado

Ana Altberg, Beni Barzellai, Manuela Müller, Mariana Meneguetti, PUC-Rio

Rudimentos, ou paralisia do movimento urbano

1. Elevado da Perimetral

O Elevado da Perimetral foi criado para tornar mais eficiente o fluxo de entrada e saída do município. Esta via expressa conectava o Aterro do Flamengo, a Avenida Brasil, a Ponte Rio-Niterói, os aeroportos e a Linha Vermelha sem que fosse preciso penetrar no denso tecido urbano do Centro da cidade. Esta grande infraestrutura viária, que teve seu primeiro trecho construído na década de 1960, começou a ser desmobilizada em outubro de 2013.

Sua construção, enraizada na ideia de progresso – paradigma modernista –, foi uma ruptura radical naquele espaço urbano, apagando edifícios preexistentes como o Mercado Municipal (Imagem 1). Este novo elemento estranho percorria o Centro pelo alto e foi sendo incorporado às dinâmicas da micro à macroescala. Tornou-se uma artéria estruturante para a mobilidade da metrópole.

Seu final é irreversível e justificado por uma grande reforma na Zona Portuária, que tem como objetivo anunciado reaproximar a cidade da Baía de Guanabara. Com isto, a Prefeitura visa revalorizar a área que estaria em abandono por décadas. O novo marco reestrutura o transporte da região a partir da Via Binário, da criação de um VLT e de um grande “*boulevard* de pedestres”.

De acordo com o projeto Porto Maravilha, em poucos anos o gabarito desta região aumentará consideravelmente. No lugar onde hoje existem galpões industriais abandonados ou subutilizados também surgirão torres com até cinquenta pavimentos.

Enquanto se retira a Perimetral em nome de uma “cidade para pedestres”, os prédios construídos no local seguirão padrões convencionais de 2 vagas para cada unidade comercial, ou seja, um prédio de 50 andares demandará cerca de seis andares de garagem. Ainda sem uma cota para habitação, o Porto Maravilha se tornará um grande centro

empresarial, uma vez que edifícios corporativos são muito mais lucrativos para as construtoras do que os de uso residencial ou misto. É difícil imaginar uma cidade para pedestres neste local sem vida noturna e com alguns pavimentos de garagem no térreo.

2. Contexto

A cidade do Rio de Janeiro vive frenéticas transformações impulsionadas pelos grandes eventos esportivos que se aproximam: Copa do Mundo FIFA 2014 e Jogos Olímpicos Rio 2016.

A legibilidade de um planejamento urbano é nebulosa para a maioria dos habitantes. Falho, desorganizado e inconsistente, do ponto de vista urbanístico, este processo é regido por forças políticas e econômicas concretas, como as parcerias público privadas (PPPs) que associam as três esferas de governo às grandes construtoras. O exemplo do consórcio Rio Mais, criado para o Parque Olímpico da Barra, demonstra que o poder público se encontra mais alinhado aos interesses privados do que aos coletivos. Grandes empreendimentos são estimulados em detrimento da manutenção da comunidade preexistente da Vila Autódromo.

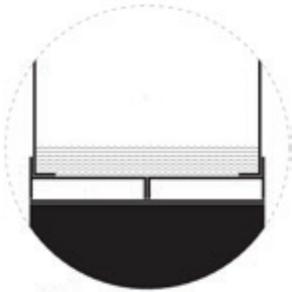
Por trás de termos aparentemente neutros, como revitalização, reurbanização e reforma, o Rio segue um padrão de cidade-empresa, atraindo investimentos pontuais ao invés de operar na cidade como uma rede (Imagem 2).

3. Condição Psicológica

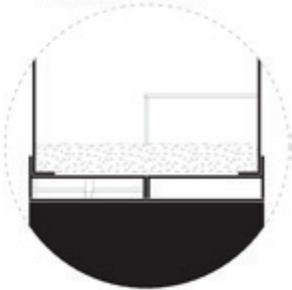
A cidade cresce baseada num modelo urbano descontínuo. As atuais reformas são fadadas à obsolescência: uma autodestruição programada (Imagem 3). Assim, o futuro segue negando o passado e o momento presente se torna uma grande lacuna.

Com o fim da Perimetral, a cidade processa um novo trauma. Nos deparamos com a fragilidade de nosso tecido urbano e seu planejamento precário: deslocamentos,

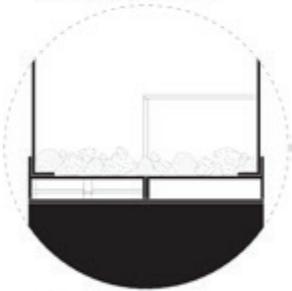
Sistema Construtivo dos Rudimentos



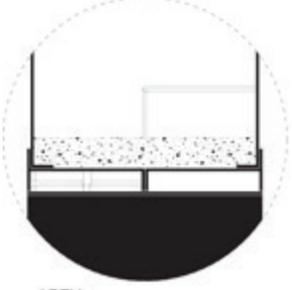
ÁGUA
Densidade: 997kg/m³



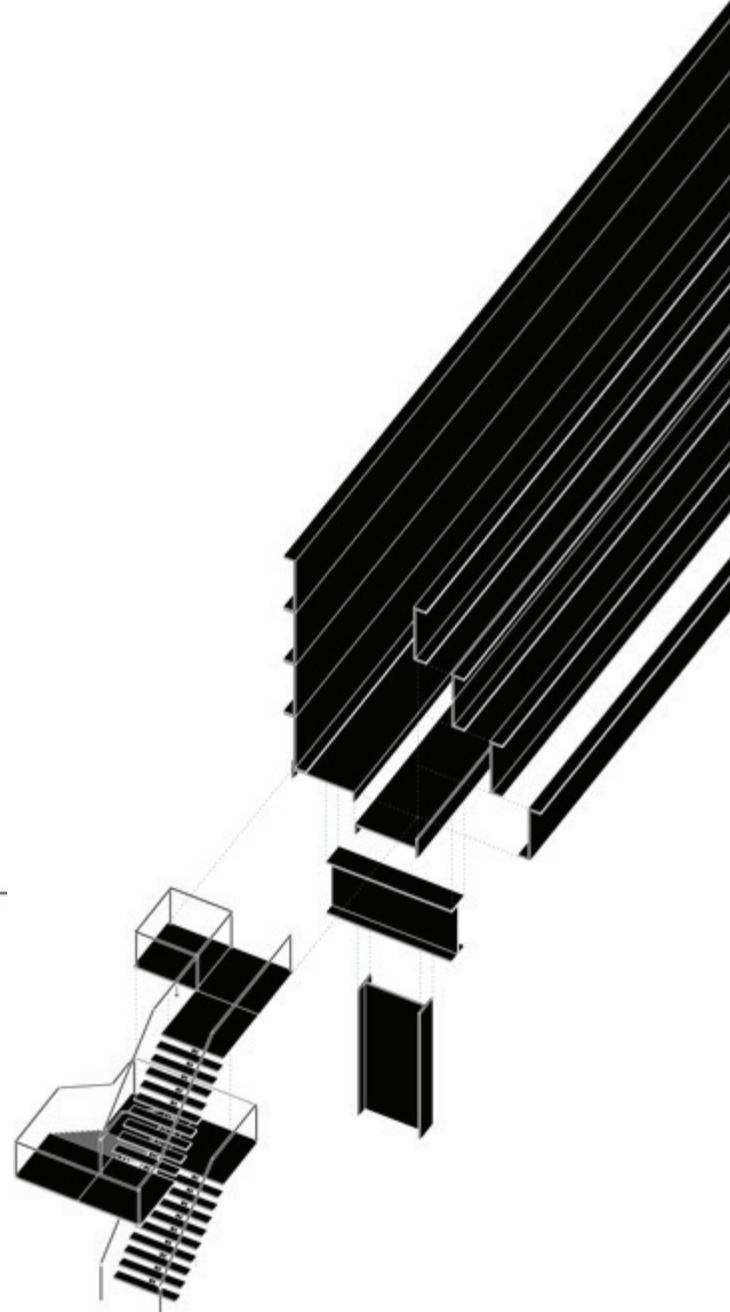
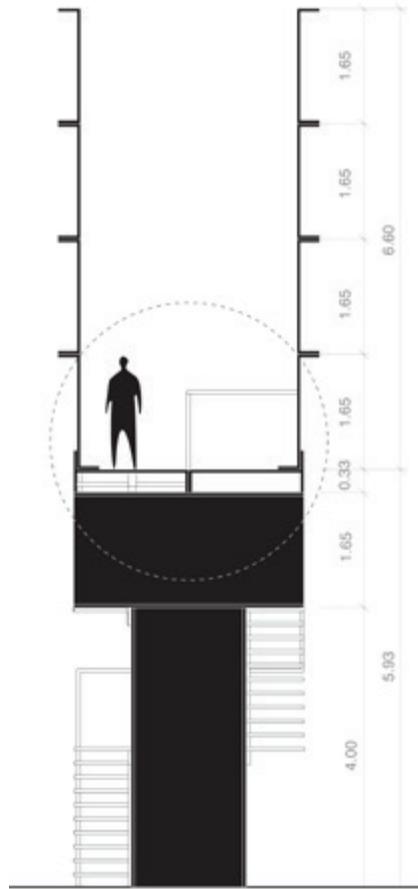
TERRA
Densidade: 1200kg/m³



PEDRA
Densidade: 1600kg/m³



AREIA
Densidade: 1300kg/m³



remoções, desapropriações, demolições e grandes congestionamentos geram uma atmosfera caótica.

O atual momento de transição produz uma condição psicológica específica no Rio de Janeiro, que é tomado por sentimentos de ansiedade, revolta, perplexidade, euforia, apreensão, incerteza e insegurança. Estas sensações fragmentadas estão mais latentes desde a onda de manifestações iniciada no Brasil, em junho de 2013, e acompanhada de grande repressão policial.

O estado de inquietação e aceleração psíquica global é potencializado pelos novos meios de comunicação virtuais e pelos incessantes deslocamentos cotidianos na metrópole. Os espaços de privacidade e liberdade são cada vez mais restritos num mundo hiperconectado em que os indivíduos são constantemente observados e atravessados por diversos estímulos.

Sobrecarregados por esta conjuntura de patologias urbanas, os indivíduos precisam de alternativas para se suspender deste circuito em colapso.

4. Paralisia

O projeto parte de uma inversão da atual lógica urbana do Rio de Janeiro. Propõe-se a sensação de letargia como contraponto à experiência acelerada e funcionalista da cidade.

Infraestruturas elevadas de atravessamento para pedestres são espalhadas ao longo das vias expressas e entroncamentos da cidade. Estas estruturas são criadas a partir das vigas de aço corten – elemento primário do projeto – e possuem altas paredes para isolar o ambiente de seu contexto urbano. A proposta tem caráter dicotômico: apesar de se apresentar como uma passarela – um rápido atravessamento –, não visa à otimização de um trajeto e, sim, retardar o movimento e estimular a permanência, transcendendo, portanto, a mera função de passagem.

A eliminação do elevado repercute na mobilidade de toda a cidade. Assim, a intervenção proposta espalha-se por todo o município como estilhaços da Perimetral (Imagem 4). As vigas são deslocadas da função de sustentação de um fluxo expresso e pontual para propagar, em rede, a sensação de desaceleração pelo território.

5. Rudimentos

Com a extinção da Perimetral, o valor de ruína é agregado às suas vigas. A ruína historiciza e enterra o objeto no tempo, é o testemunho e o fragmento de um mundo que não existe mais. A beleza romântica das ruínas está no espaço intermediário que elas ocupam, o hiato entre a memória de um mundo que se foi e seu registro – a existência concreta do objeto.

O projeto assume o módulo da viga (40m x 1,65m) como elemento primário. Sua multiplicação – encaixe entre os módulos a partir do ângulo de noventa graus – possibilita diversas combinações, desdobrando-se em múltiplas formas (Imagem 5). Os rudimentos são o sistema resultante dessa equação (Imagem 6). Diante das inúmeras hipóteses, quatro estudos de caso foram elaborados, em forma de linha, cruz, quadrado e labirinto, localizados, respectivamente, na Avenida Brasil (Ramos/Maré), Avenida Presidente Vargas (Cidade Nova), Linha Amarela (Del Castilho) e Avenida Ayrton Senna (Jacarepaguá). Os contextos foram escolhidos de acordo com o significado atribuído para cada forma.

Matérias-brutas elementares como água, terra, areia e pedra são agregadas às estruturas rudimentares para reforçar o estado de elevação de um ambiente urbano efêmero e circunstancial (Imagem 7). Neste local, a experiência é outra: o projeto se associa à escala das dinâmicas geológicas milenares, aos lentos processos de erosão e sedimentação.

Desacelerar a experiência urbana, arrastar o passar do tempo e transformar a percepção do que se vive. Ao subir nas passarelas, o pé sai do ritmo rápido do asfalto para adentrar num ritmo condicionado pela densidade e irregularidade desses solos.

Os inúmeros processamentos industriais e tecnológicos nos distanciam destas quatro matérias primárias até hoje essenciais para a arquitetura. Os rudimentos vêm lembrar uma condição humana básica, agregando forças elementares da natureza à experiência metropolitana. Um solo suspenso e indefinido é criado, lá a experiência urbana se amplifica em outro tempo e outro espaço, onde talvez encontre raízes...

Linha de Fuga

Diretriz para onde ideais paralelos convergem

Matéria: água

Lugar: Av. Brasil - Maré

Vígas: 20

Visitava aquele lugar suspenso para encontrá-lo num bairro dividido pelas avenidas de intenso tráfego. Morávamos cada um de um lado. Dentro, sentia a água subir pelo meu corpo lentamente. A densidade da água subtraía o peso do mundo externo.

Não havia correnteza naquele espaço. As pessoas pareciam se encontrar ali, sem pressa de sair. Era uma terça-feira no meio do semestre, mas parecia um período de férias escolares, o tempo se estendia e eu adiava sempre mais um pouco o horário para ficarmos juntos. Nesses encontros, afundávamos a cabeça para cessar a sonoridade externa, nos comunicando por mímicas, num silêncio total.

O calor do asfalto parecia penetrar pelo piso metálico do ônibus e envolver o corpo dos passageiros numa sauna úmida. Aquele trajeto se tornara insuportável. Minha vontade era de sair correndo, cada vez mais irritado, me sentindo preso àquela situação.

Uma grande estrutura de aço suspensa na avenida me paralisa. De tempos em tempos alguém sobe e some atrás da barra metálica. Observo, à espera que alguém apareça do outro lado. Ninguém volta e tenho a impressão de ouvir longínquos barulhos de água.

Encruzilhada

Local onde princípios opostos se confrontam e se confundem num ponto central

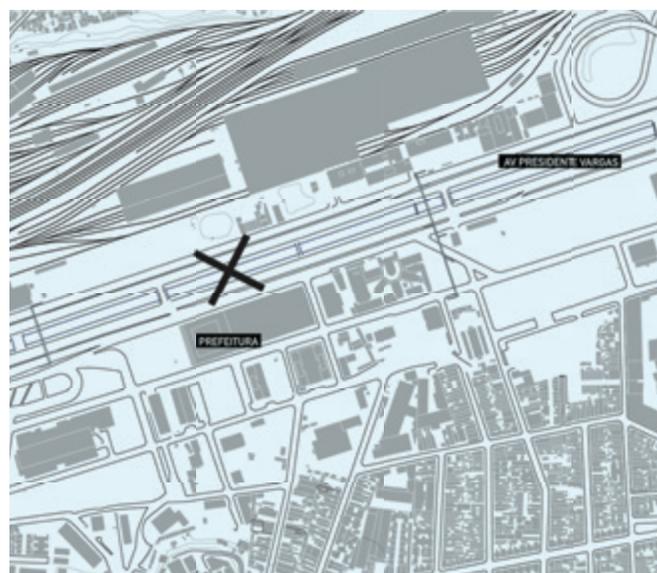
Matéria: pedra

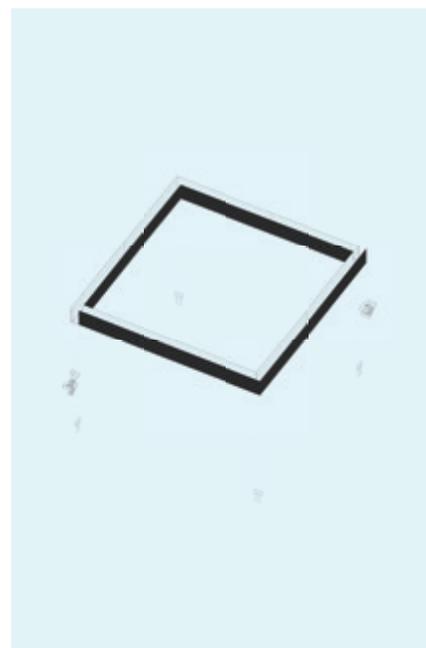
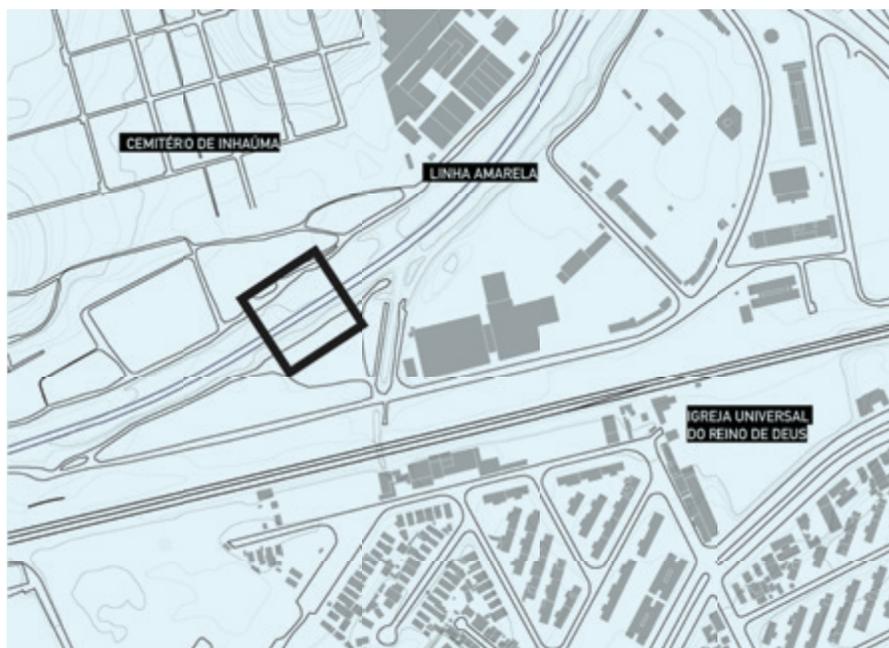
Lugar: Av. Presidente Vargas - Cidade Nova

Vígas: 40

Duas passarelas se cruzam sobre uma grande avenida, formando uma cruz grega. Em cada uma das quatro pontas há uma escada.

Um homem sobe com pressa e ao chegar se depara com um caminho coberto por pedras. Ele segue se equilibrando e se perde na lembrança de cachoeiras que visitava quando era pequeno. Próximo ao entroncamento, coloca





sua mochila no chão, abaixa e tira uma lata de *spray* de tinta. Começa a pichar letras e símbolos indecifráveis. Costuma sentir uma forte adrenalina, mas naquela passarela se sente livre do excesso de vigilância urbana.

Uma mulher salta de um táxi, acende um cigarro e sobe outra escada. Ela usa um traje formal e caminha cuidadosamente entre as pedras na direção de um prédio que já não consegue enxergar. Uma criança passa correndo por ela, respingando seu sorvete e deixando um rastro de gotas vermelhas.

Perto do centro da encruzilhada, vê um homem pichando a parede enferrujada e se sente extremamente vulnerável. Antes que ele a perceba, ela recolhe discretamente uma pedra do chão, caso precise se defender.

O homem continua concentrado entre o *spray* de tinta e suas memórias de infância. Sente uma forte presença, vira o rosto e os olhares se encontram. Ela repara nos seus olhos azuis. Por um longo momento se encaram. Ela relaxa o braço e deixa a pedra cair. O barulho interrompe o elo estabelecido entre seus olhares.

Cerco

Caminhos paralelos e transversais se complementam continuamente, formando um sistema estável e autoreflexivo

Matéria: areia

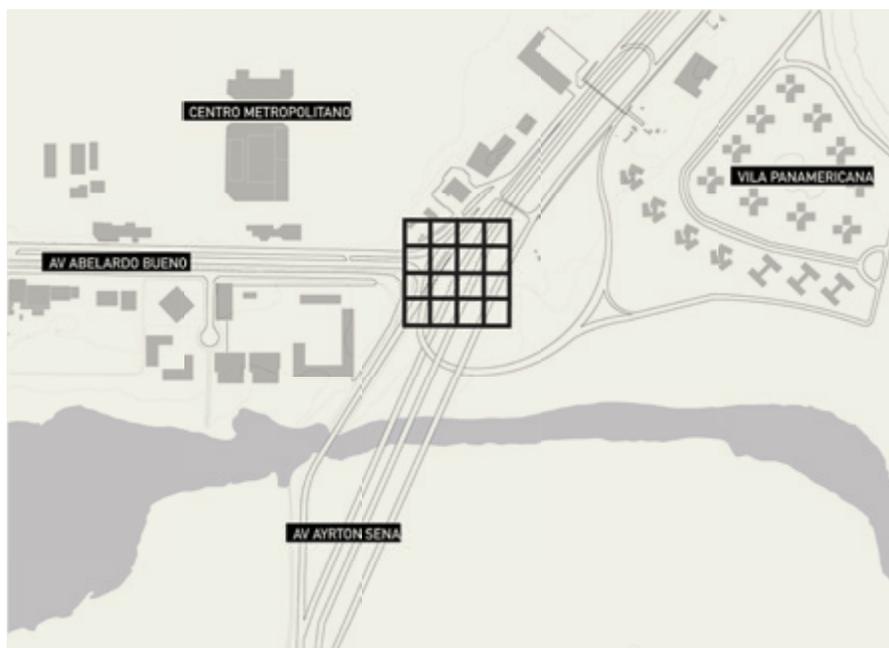
Lugar: Linha Amarela - Del Castilho

Vigas: 80

Elevada sobre uma avenida de fluxo intenso, uma estrutura quadrada forma um percurso contínuo. Duas escadas levam ao caminho que contorna um grande vazio inacessível, desviando de um trajeto objetivo. Há décadas uma passarela tombou neste lugar, deixando cinco mortos.

Uma senhora de preto, viúva de um dos mortos no acidente, chega pela escada norte. Ela vem semanalmente, de manhã bem cedo, prestar homenagens ao marido. No caminho compra flores brancas e, ao chegar, tira os sapatos para sentir seus pés afundarem na areia. Como sempre, segue à esquerda, em direção à parede na qual escreveu o nome de seu marido. Ante o vazio oculto entre as passarelas, ajoelha-se, deposita as flores brancas no chão e mergulha no universo de suas preces.

Um senhor de cabelos brancos sobe a escada sul. Ao chegar, segue à sua esquerda, encontrando um corredor



vazio, onde decide sentar e aproveitar o silêncio. Ele apoia as costas na parede, encarando o grande vazio que não consegue enxergar.

Não chove há semanas e o céu finalmente amanheceu carregado. No interior das passarelas, vê-se apenas céu, areia e altas paredes de aço. Com um vento forte um nevoeiro de areia se ergue, percorrendo toda a estrutura num movimento circular.

Durante seu ritual, a senhora é aos poucos perturbada pela fina areia que atinge seu rosto de maneira cortante. Lentamente se levanta e vira à direita. O senhor do outro lado, também incomodado, caminha no mesmo sentido. Por uma fração de segundos não se encontram no mesmo corredor.

Labirinto

Espaço dividido em caminhos indiretos, onde é preciso explorar sua interioridade para encontrar a saída

Matéria: terra

Lugar: Av. Ayrton Senna – Av. Abelardo Bueno

Vigas: 160

Percorria todos os dias um descampado onde as distâncias pareciam infinitas na aflição da minha pressa. Rodovias eram construídas em grande velocidade e empreendimen-

tos avançavam nos vazios expostos onde antes havia um pântano. As vias expressas reforçavam o meu isolamento na minha própria cidade.

Correndo, decido atravessar uma grande estrutura metálica. Ao subir alguns degraus, percebo resíduos de terra e, ao chegar ao topo, encontro uma bifurcação. Meu celular fica sem sinal. Nesse espaço não há vistas externas. Sinto em meus pés a textura da terra, seu cheiro e o som abafado se proliferam na minha frente, retardando meus movimentos. A cada passo lento me deparo com novas possibilidades. Aos poucos aquela terra foi se transformando em mata fechada e me encontrei imerso nas minhas próprias imagens ilusórias. Conheci um senhor que vive aqui. “Aquilo não é vida”, dizia ao se referir à jornada de trabalho. Ele parecia estar sempre num estado meditativo. Nesse dia, me contou que era ele quem deixava os caminhos do labirinto abertos, arrancando os galhos e o mato com as próprias mãos.

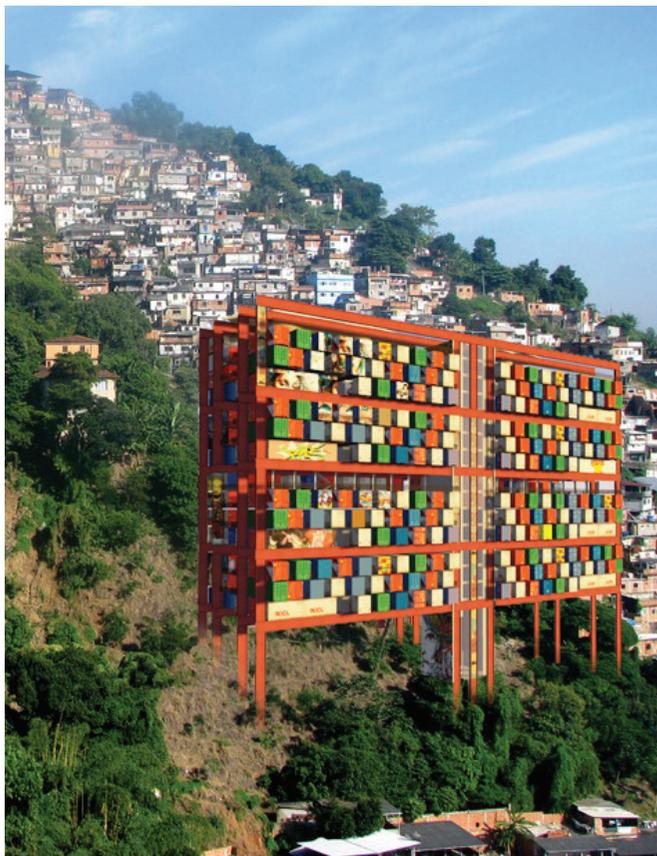
Desorientado, avisto ao longo uma luz forte vinda de uma das paredes. Aproximo-me e ouço um barulho agudo de buzina se dissipando na minha direção. Olho a hora e vejo que nenhum minuto se passou. Desço os degraus e reparo numa charrete que, pelo acostamento, supera a velocidade dos carros.



REPERIMETRAL

2º colocado

Luiz Felipe Martins de Lima, Thadeu Neto, Centro Universitário Anhanguera de Niterói, UNIAN



Memorial descritivo

Como ponto de partida para a utilização de todas as vigas, vimos como solução elaborar um projeto modular.

Sabendo da carência de habitação digna no Município do Rio de Janeiro, criamos um edifício de habitação popular modular, que possa ser construído em qualquer área, até mesmo sobre terreno acidentado ou área de risco. Para atingir tal objetivo, projetamos o edifício suspenso do solo. As vigas garantem grandes vãos sem apoios, minimizando a área de solo utilizada para construção, na qual apenas os pilares e as circulações verticais tocam o terreno.

Pensando no processo de criação, optamos por deixar as vigas em evidência, tornando-as o foco do projeto. Elas formam toda a estrutura, que será uma grande escultura. Para alcançar a proporção das vigas, colocamos três pavimentos de residências para cada módulo.

A partir desse módulo, desenvolvemos o edifício como uma grande estante modular, formada pelas vigas, nas quais os objetos dispostos nela são as residências.

Para otimizar a construção, industrializamos o processo de construção, criamos as residências a partir de *containers*, diminuindo o prazo da obra, o custo e gerando menos resíduos.

Acreditamos que desta maneira extraímos todo o potencial das vigas metálicas, criando uma edificação de habitação popular que, apesar do baixo custo e da simplicidade, tem uma forma e estética diferenciada, sempre priorizando a funcionalidade.

Esta “estante” criada se transforma em um grande módulo de habitação popular, uma comunidade vertical.

O sistema modular do projeto pode ser adaptado às necessidades de locais distintos, podendo este ser utilizado em áreas com terreno muito inclinado ou simplesmente em locais planos.

Localização

Com base em pesquisa, vimos que só no município temos cerca de 100 mil habitantes residindo em áreas de risco dentro de comunidades.

Para apresentação, pegamos, como exemplo, um terreno na Zona Norte do município, no Bairro Tijuca, precisamente na Comunidade dos Prazeres, onde reside a maioria dos habitantes que vivem em área de risco.

Execução

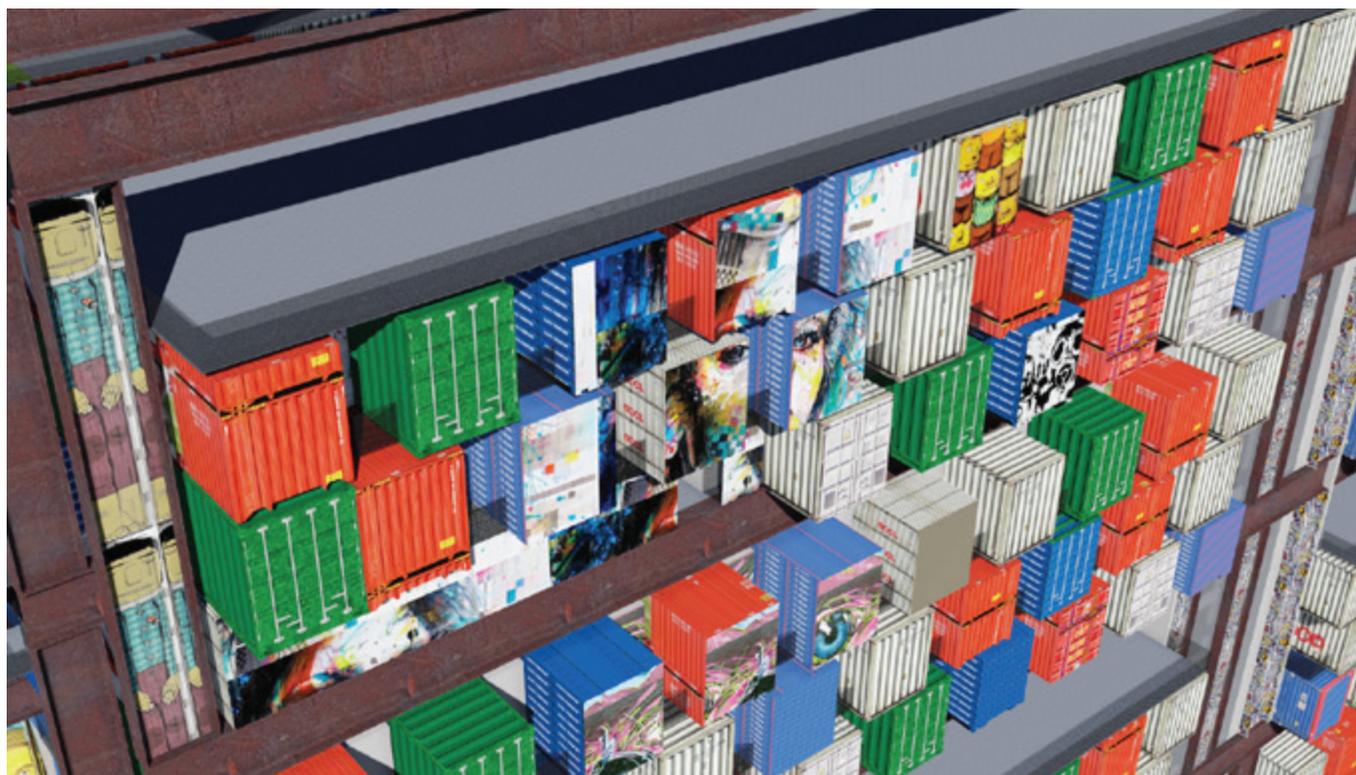
Com esses 10 metros, garantimos que abaixo da edificação sejam mantidas possíveis árvores ou residências, além da vista de “fundo” e da otimização da ventilação natural. As vigas garantem grandes vãos sem apoios, minimizando a área

de solo utilizada para construção, na qual apenas os pilares e as circulações verticais tocam o solo.

Com a estrutura e as prumadas de instalações prontas, os *containers* serão transportados para o canteiro de obra praticamente prontos, faltando apenas isolamento térmico, revestimentos, materiais de acabamento e fazer a ligação das instalações nas prumadas.

As instalações que passam nas áreas comuns são todas aparentes. Já nas residências, cada uma tem um prisma de ventilação pelo qual passa toda a instalação hidráulica e de esgoto, ventilando os banheiros.

Mesmo com o deslocamento horizontal e modificação dos pavimentos de cada módulo, esse prisma de ventilação das residências forma prumadas contínuas, sem desvios.





REPERIMETRAL

3º colocado

Luiz Gustavo Sobral Fernandes, Universidade Mackenzie SP

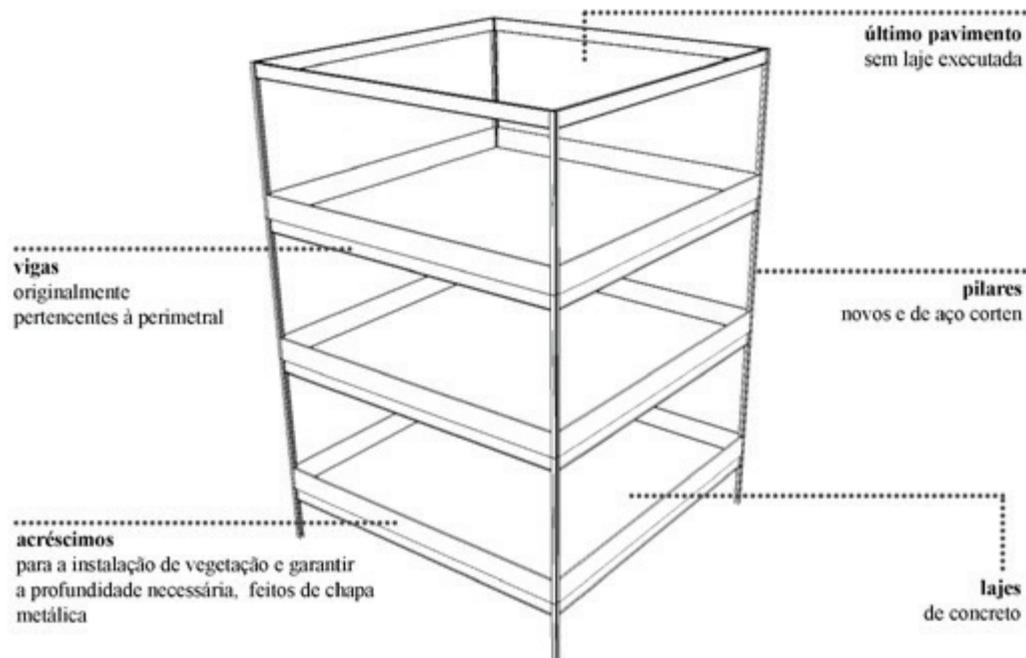
Bernard Tschumi, Parc La Villette

O projeto do Parc La Villette em Paris é resultado de um concurso realizado em 1989, cuja execução se realizou somente em 1998. O principal aspecto do projeto de Tschumi é o desenvolvimento de Follies, módulos de dimensões reduzidas executados sobre uma retícula regular e inseridos no interior do parque. Cada Follie, apesar de possuir uma linguagem e características físicas em comum, não indica as mesmas possibilidades programáticas, que existem de acordo com diretrizes e particularidades encontradas no local de inserção.

Follies para o Município do Rio de Janeiro

A presente proposta ancora-se em certos aspectos na proposta de Paris, porém os Follies existentes no projeto de Tschumi são diferentes em diversos aspectos dos módulos que são apresentados nesta proposta. Os módulos vegetados seriam posicionados em diferentes localidades

na cidade do Rio de Janeiro (da área nobre à área periférica, da alta à baixa densidade, completando demandas locais) e, diferentemente dos módulos do Parc La Villette, teriam dimensões em planta de um edifício de grande porte: as vigas da Perimetral serão mantidas na sua dimensão original, formando quadrados de 40 m X 40 m. As lajes destes objetos seriam revestidas com uma cobertura vegetal semelhante à mata virgem e dentro desses pavimentos diferentes acontecimentos seriam possibilitados: de acordo com o local de inserção, as características programáticas variam conforme demandas locais previamente identificadas. Os módulos se caracterizariam ainda como um elemento que poderia ser somente sobreposto a uma realidade existente, sem remoções desagradáveis, já que os quatro pilares que compõem o térreo da edificação não têm programa previsto e poderiam ser instalados em diferentes locais, altamente ocupados ou não. Nesta proposta são apresentados



Esquema perspectivado apresentando as soluções técnicas dos módulos.

cinco casos de atuação de módulos vegetados, dentre infinitas possibilidades possíveis de serem realizadas.

Distante de um edifício tradicional

O objeto proposto não se encaixa na categoria de um edifício: as grandes lajes vegetadas acrescidas de necessidades programáticas do local de inserção seriam recortes de um terreno virgem, verticalizadas. Os módulos não possuem outra forma de vedação, sendo compostos somente por lajes e pilares, reforçando o conceito proposto. As vedações existem somente nos módulos programáticos internos, nos quais se busca maior privacidade e proteção em relação às intempéries. A altura dos pilares entre as lajes (de cerca de 16 m) reforça ainda mais a distância do edifício tradicional, já que permite que grande parte de cada pavimento vegetado esteja sujeito às condições climáticas existentes no local.

Concepção estrutural

A proposta recicla as vigas existentes originalmente na Perimetral, reposicionando-as nos novos módulos vegetados nos quais cumpririam a mesma função estrutural, sendo, portanto, novamente utilizadas como vigas nesta nova estrutura. Os pilares seriam adquiridos novos conforme as dimensões necessárias e com o mesmo material das vigas: o aço corten. É previsto que os novos pilares e as antigas vigas, apesar de semelhante aparência física, se apresentem de forma diferente na imagem final da edificação, considerando que as vigas seriam preservadas com o desgaste natural encontrado. As lajes desses módulos seriam executadas em concreto armado, pré-fabricado ou executado *in loco* na obra, conforme a conveniência na execução desejar. Para a execução dos jardins suspensos, uma borda de aço comum pintada de preto fosco seria acrescentada na borda das vigas, garantindo a profundidade necessária para o preenchimento do espaço com terra para o saudável desenvolvimento das espécies vegetais propostas em projeto.



Caso 1

As áreas próximas às praias cariocas podem ser complementadas com outras estruturas programáticas. O módulo proposto é adjacente a esses espaços, estabelecendo programas que atendam o frequentador que está em banho de mar. Aqui é pensada uma piscina suspensa, que ocupa praticamente toda a área da laje do pavimento. Em complemento a ela são planejados os respectivos vestiários e duchas para o frequentador que utiliza a praia e precisa utilizar tais serviços. É ainda considerada nos outros pavimentos a existência de bares e restaurantes que podem ter parte interna como uma parte externa, utilizando a área ajardinada. A existência desses estabelecimentos é interessante quando se observa o volume de pessoas que utilizam esses serviços enquanto frequentam a praia.



Caso 2

As favelas cariocas possuem escassas áreas livres, existentes somente em localidades específicas onde são frequentemente ocupadas por quadras esportivas. Este visível desejo local aponta uma direção de projeto: aqui um pavimento é destinado ao uso esportivo, que pode comportar várias quadras dos mais variados esportes, bem como pistas de *skate*. Os pavimentos superiores são destinados a áreas recreativas e de lazer, comportando dentro da vegetação pistas de caminhada, ciclovias, aparelhos de ginástica e brinquedos para crianças. Em um desses pavimentos, uma construção poderia ainda atender às necessidades da comunidade, servindo de apoio às reuniões da associação de moradores e, ainda, como espaço para convenções e eventos relacionados à atividade comunitária.



Caso 3

O Rio é composto por áreas bem estruturadas urbanamente onde determinadas características locais são bastante interessantes de serem preservadas. Nesses locais da cidade, os módulos serviriam como um complemento programático ao espaço já satisfatoriamente bem consolidado e urbanizado para os padrões brasileiros. Nessas regiões é constante o uso do espaço para lazer e para práticas esportivas como a caminhada e a corrida. Uma possibilidade interessante seria a execução de uma academia no interior do módulo, que não comportasse somente os aparelhos de ginástica, mas, também, um programa complementar para esses usuários do ambiente urbano, como vestiários com duchas e espaços para guardar os pertences. Nos demais pavimentos, bares, lanchonetes e restaurantes seriam certamente bem-vindos.



Caso 4

É de grande complexidade a intervenção em áreas residuais de grandes conjuntos viários, principalmente quando não existe uma proposta urbana que interfira estruturalmente nos componentes urbanos. Nesse caso, possivelmente a proposta mais interessante para o módulo seja a que apresente maiores possibilidades de uso, permitindo um volume maior de situações e acontecimentos. Aqui, é proposto em um pavimento um conjunto de aparelhos esportivos, com quadras e seus respectivos equipamentos de complemento. Fazem parte ainda um cinema e um teatro que contribuem para atrair um público externo, que não pertence ao bairro, favorecendo sua dinâmica. Um espaço recreativo ainda pode ser bastante interessante, se considerarmos que essas áreas verdes podem ser um dia transformadas em áreas públicas de lazer.



Caso 5

O Centro do Rio de Janeiro é uma área onde diariamente circula um volume considerável de pessoas a pé: muitos desses frequentadores são turistas, moradores ou profissionais que trabalham nas empresas instaladas nessa região da cidade. A partir deste quadro, é proposto um pavimento com bares, restaurantes e lanchonetes de preços populares que atendam a esses frequentadores. Outro pavimento pode comportar uma estrutura livre que, em determinados dias da semana, pode comportar uma feira de produtos alimentícios e, em outros, servir de apoio a outras necessidades locais. Como a região central da cidade ainda é composta por uma quantidade considerável de cinemas, é proposto em um dos pavimentos um cinema com algumas salas de projeção que busquem contribuir com essa característica local.



Terra

1.

CORNER, James. "Terra Fluxus". In: WALDHEIM Charles, *The Landscape Urbanism Reader*. Ed. New York: Princeton Architectural Press, 2006. p. 21-33.



FLUXUS

JAMES CORNER

Tradução e revisão:

Luciano Alvares

Arquiteto, mestre em Design pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio). Professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade do Rio de Janeiro (PUC-Rio). Supervisor do Laboratório de Volumes e Canteiro Experimental.

Pierre-André Martin

Paysagiste dplg pela École Nationale Supérieure du Paysage de Versailles, especialista em meio ambiente pela COPPE/UFRJ. Professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio).

Contato: pierre_martin@puc-rio.br

Nos primeiros anos do século XXI, um termo que parecia antiquado – paisagem – curiosamente voltou à moda. O reaparecimento da paisagem no imaginário cultural mais amplo deve-se em parte à notável ascensão do ambientalismo e de uma consciência ecológica global, ao crescimento do turismo e à consequente necessidade de preservação da identidade singular de certas localidades, e aos impactos do possante crescimento urbano sobre áreas rurais. Mas o conceito de paisagem também propicia toda uma gama de associações criativas e metafóricas, especialmente por parte de arquitetos e urbanistas contemporâneos. Sem dúvida, as escolas de arquitetura adotaram o termo nos últimos anos, muito embora até pouco tempo atrás os arquitetos sequer soubessem (ou quisessem) desenhar uma árvore, que dirá demonstrar algum interesse por lugares e paisagismo. Entretanto, o que ocorre atualmente nas escolas de arquitetura e urbanismo não se trata de mera combinação de interesses por vegetação, terraplenagem e planejamento local, mas também uma profunda preocupação com o alcance conceitual da paisagem; com sua capacidade de teorizar lugares, territórios, ecossistemas, redes e infraestruturas, e de organizar vastos campos urbanos. Em especial, as temáticas de organização, interação dinâmica, ecologia e técnica apontam para a emergência de um urbanismo mais livre, mais fiel à verdadeira complexidade das cidades e que oferece uma alternativa aos mecanismos rígidos do planejamento centralizado.

As principais escolas de paisagismo tradicionalmente entendiam o conceito de paisagem como modelo para o urbanismo, adotando técnicas de organização em grande escala em conjunto com as de projeto, expressão cultural e formação ecológica. Recentemente, alguns arquitetos paisagistas romperam as fronteiras delimitadas de sua profissão e expandiram suas capacidades, cobrindo campos complexos do urbanismo, do planejamento e da infraestrutura. Assim, parece que certos elementos de cada uma das profissões projetuais – arquitetura, paisagismo, desenho e planejamento urbano – estão convergindo para uma forma de prática compartilhada, na qual o termo *paisagem* se reveste de significância central, tal como é formulado pelo *urbanismo da paisagem*². Qual é a natureza exata desta prática híbrida, e que transformações sofreram os conceitos de *paisagem* e *urbanismo*?

Esta nova colusão entre disciplinas foi antecipada pelo simpósio e exposição do Urbanismo da Paisagem em 1997, movimento originalmente concebido e organizado por Charles Waldheim, e articulado com maior profundidade em uma série de publicações³. Trata-se de uma proposta de fusão entre disciplinas formando uma unidade. No entanto, uma unidade que contém, ou reúne, diferenças – diferenças em termos do conteúdo ideológico, programático e cultural de cada um destes termos tão pesados e contestados, “paisagem” e “urbanismo”.

Sem dúvida, boa parte do intento dessa proposta em forma de manifesto, e dos ensaios sob essa denominação reunidos neste volume, é a total dissolução dos dois termos em uma única palavra, um único fenômeno, uma única prática. Mas ao mesmo tempo cada termo permanece distinto do outro, sugerindo uma necessária ou talvez inevitável separação entre eles. A mesma coisa, porém diferentes; mutuamente intercambiáveis, porém nunca completamente dissolvidos, como se fossem um novo híbrido eternamente dependente tanto do cromossomo X quanto do Y, que nunca consegue se livrar das diferentes características de seus pais.

Uma síntese dialética desta natureza é importante, pois se diferencia das tentativas anteriores de tratar dos lugares urbanos como paisagens, ou de situar a paisagem na cidade. As formas mais tradicionais com que pensamos paisagens e cidades foram condicionadas por uma ótica de diferença e oposição do século XIX. Sob este enfoque, as cidades se dedicariam a tecnologias de construção de zonas de alta densidade, infraestrutura de transporte e desenvolvimento gerador de renda, cujos efeitos indesejáveis incluem congestionamentos, poluição e várias formas de estresse social; enquanto a paisagem, sob a forma de parques, corredores verdes, árvores de rua, esplanadas e jardins, é geralmente vista como bálsamo e respiro para os efeitos

2.

N.T.: Tradução literal do inglês
Landscape Urbanism.

3.

LANDSCAPE URBANISM SYMPOSIUM AND EXHIBITION, abril de 1997, Chicago, Graham Foundation. Ver também, por exemplo, meus ensaios em: DASKALAKIS, Georgia; WALDHEIM, Charles; YOUNG, Jason. *Stalking Detroit*. Barcelona: Actar, 2001; MOSTAFAVI, Mohsen; NAJLE, Ciro. *Landscape urbanism: A manual for the machinic landscape*. London: Architectural Association, 2003; e SHANE, David Graham. *Recombinant urbanism*. London: John Wiley, 2005.

4.

JENSEN, Jens. *Siftings*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1990. Sobre a vida e obra de Jensen, ver GRESE, Robert E. *Jens Jensen: Maker of natural parks and gardens*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1992.

deletérios da urbanização. O exemplo mais consagrado deste enfoque é, evidentemente, o Central Park de Olmsted, concebido como um alívio para o implacável tecido urbano de Manhattan – muito embora o efeito catalisador que o Central Park exerceu sobre o desenvolvimento imobiliário das áreas circundantes esteja mais próximo de um modelo de urbanismo da paisagem. Neste caso, a paisagem conduziu o processo de formação da cidade.

O paisagista dinamarquês radicado em Chicago, Jens Jensen, descreveu este sentimento ao declarar, “Cidades construídas para uma vida salutar (...) (e) não para lucro ou especulação, com áreas verdes assumindo um papel importante em seus complexos serão o interesse principal do futuro planejador urbano”⁴. Aqui, “complexo” é um termo importante, e retornarei a ele mais tarde; por ora, basta dizer que para Jensen, assim como para Olmsted – e até mesmo Le Corbusier em seu *Plan Voisin* –, este “complexo verde” toma a forma de parques e espaços abertos verdes, acompanhados da crença de que este tipo de ambiente trará consigo civilidade, saúde, igualdade social e desenvolvimento econômico à cidade.

Mais do que espaços estéticos e representacionais, entretanto, as mais significativas dentre estas paisagens urbanas tradicionais possuem a capacidade de funcionar como veículos e caminhos ecológicos importantes: os sistemas hidrológico e de águas pluviais subjacentes à estrutura em forma de colar do parque Back Bay Fens em Boston, por exemplo; ou os corredores verdes que se infiltram por Stuttgart e trazem o ar da montanha para a cidade, funcionando ao mesmo tempo como sistema de refrigeração e de limpeza. Essas paisagens infraestruturais certamente conservarão sua importância para a saúde e o bem-estar geral das populações urbanas. Estes precedentes também materializam alguns dos potenciais mais significativos do urbanismo da paisagem: a habilidade de alterar escalas, situar tecidos urbanos em seus contextos regionais e bióticos, e projetar relações entre processos ambientais dinâmicos e a forma urbana.

Tais precedentes oferecem um desafio ao tentarmos extrair lições acerca da situação contemporânea, uma vez que evocam uma imagem cultural de “Natureza”, uma imagem à qual a paisagem está firmemente vinculada. A Natureza, no exemplo acima, é frequentemente representada por uma cena pastoril ondulando sob suave brisa, em geral considerada virtuosa, benigna e calmante, um antídoto tanto moral quanto prático às características sociais e ambientais corrosivas da cidade moderna. Esta paisagem consiste no “outro” da cidade, seu complemento essencial extraído de uma natureza exterior e excludente de todo tipo de edificação, tecnologia e infraestrutura.

Um exemplo mais complexo e contraditório é o do rio Los Angeles, que nasce nas montanhas de Santa Susana e atravessa o centro de L.A.. Na rea-

lidade, o “rio” consiste em um canal de concreto construído pelo *U.S. Corps of Engineers*⁵ em resposta à séria ameaça de enchente apresentada pelos degelos de primavera combinados ao escoamento superficial oriundo de ocupações circundantes. O canal foi projetado para otimizar a eficiência e a velocidade da vazão das águas. Os defensores do canal encaram a “natureza” como uma força violenta e ameaçadora – e com razão. Por outro lado, arquitetos paisagistas, ambientalistas e vários grupos locais desejam converter o canal em um corredor verde, repleto de *habitats* ripários, bosques, pássaros e pescadores. Estes grupos consideram que a “natureza” foi desfigurada pela paixão dos engenheiros por contenção. Trata-se, em minha opinião, de uma reivindicação bem intencionada porém equivocada, e serve para demonstrar como este tipo de oposição persiste no imaginário das pessoas.

A disputa ocorre em duas frentes. Discute-se a inserção da paisagem nas cidades, mas também a expansão das cidades sobre as paisagens circundantes – estas, a fonte do ideal pastoril, caracterizadas por extensos campos agrícolas, encostas arborizadas e reservas ambientais. Em 1955, o urbanista dos *megashopping centers* Victor Gruen cunhou o termo *cityscape*⁶ (paisagem urbana) em contraposição a *landscape* (paisagem). A *cityscape* de Gruen se refere ao ambiente construído de edifícios, superfícies pavimentadas e infraestruturas. Esta por sua vez é subdividida em *techno-scapes* (paisagens tecnológicas), *transportation-scapes* (paisagens de transporte), *suburb-scapes* (paisagens do subúrbio) e até *subcityscapes* (paisagens da subcidade) – estas, faixas estreitas de terra ou repletas de entulho, aquilo que Gruen denomina o “flagelo da metrópole”. Por outro lado, para Gruen a *landscape* se refere ao “ambiente em que a natureza é predominante”. Ele afirma que a paisagem não é propriamente um “ambiente natural”, como em áreas selvagens e intocadas: trata-se de regiões onde a ocupação humana moldou a terra e seus processos naturais de maneira acolhedora e recíproca. Ele cita áreas rurais e agrícolas como exemplos, invocando uma imagem de harmonia topográfica e ecológica, imersa em vegetação verde e céus azuis límpidos. Para Gruen, a *cityscape* e a *landscape* já estiveram nitidamente separadas, mas atualmente a cidade derrubou suas muralhas para incorporar e homogeneizar as paisagens circundantes em um “*blitzkrieg* tecnológico” e econômico – as diversas paisagens agora estão em conflito e não possuem delimitações nítidas.⁷

Esta imagem em que uma coisa supera a outra (com valores opostos associados a cada uma: nesta a paisagem permeia a cidade, naquela outra a cidade se espalha sobre o interior) é remanescente das discussões em torno do *Parc de la Villette*, em que muitos arquitetos paisagistas de início condenaram a ausência de paisagem no projeto do parque, enxergando apenas construções ou “elefantes brancos”. Mais recentemente, arquitetos paisagistas corrigiram estes juízos,

5.

Agência federal das forças armadas americanas que realiza obras públicas.

6.

N.T.: Fusão das palavras em inglês *city* (cidade) e *landscape* (paisagem).

7.

GRUEN, Victor. *The heart of our cities: The urban crisis, diagnosis and cure*. New York: Simon and Schuster, 1964. Ver, também, GRUEN, Victor. *Centers for the urban environment: Survival of the cities*. New York: Van Nostrand Reinhold, 1973.



sugerindo que, após exames mais detalhados, percebe-se uma paisagem ainda em fase de amadurecimento prevalecendo sobre as edificações. Este diagnóstico é muito revelador, pois – como nos casos de Jensen, Olmsted, Le Corbusier, Gruen e seus contemporâneos, ou ainda dos diversos grupos que atualmente contestam o rio Los Angeles – ele conserva as categorias de edificação/cidade versus paisagem verde como duas entidades distintas: os “elefantes brancos” de *la Villette* não são reconhecidos como parte da paisagem, assim como o canal de concreto do rio não é reconhecido como elemento paisagístico, muito embora sua função na paisagem seja puramente hidrológica.

Além disso, sabemos muito bem que cada uma destas categorias – paisagem e urbanismo – pertence a determinadas profissões ou disciplinas institucionalizadas. Arquitetos constroem edificações e, em conjunto com engenheiros e planejadores, projetam cidades; paisagistas constroem paisagens, sob a forma de projetos de terraplenagem, áreas plantadas e espaços abertos. Está implícita na opinião de muitos paisagistas a indignação com o fato de o *Parc de la Villette* ter sido projetado não por um paisagista e, sim, por um arquiteto. De modo análogo, quando um arquiteto paisagista vence uma concorrência que os arquitetos consideram pertencer à sua área de atuação, também se ouve comentários desdenhosos por entre dentes. Assim, esta separação antinômica e explícita entre paisagem e urbanismo persiste ainda hoje não apenas por conta de uma visível diferença entre as dimensões material, técnica e moral/utópica destes dois meios, mas também de uma classificação hiperprofissionalizante, complicada ainda mais por disputas de poder.

Por exemplo, outros autores já afirmaram que a paisagem tende a ser reprimida por arquitetos e planejadores, ou incorporada aos projetos apenas de forma a emoldurar e intensificar a primazia da forma urbana. Neste caso, a paisagem é utilizada apenas como uma estética burguesa ou uma máscara naturalista. Além disso, cada vez mais imensas empresas de engenharia estão edificando nosso mundo com tal velocidade, eficiência e rentabilidade que todas as disciplinas projetuais tradicionais (e não apenas o paisagismo) são relegadas a meras práticas decorativas, literalmente destituídas de participação no trabalho de formação espacial.

No sentido contrário, é claro, muitos paisagistas que abraçam a causa ecológica consideram as cidades negligentes com a natureza. Embora as conquistas da preservação e regulação ambientais sejam necessárias e impressionantes, a exclusão da forma e dos processos urbanos das análises ambientais constitui um sério problema. Além do mais, as chamadas propostas “sustentáveis”, nas quais o urbanismo é condicionado por biomas regionais, adotam o lugar e a forma de ambientes semi-rurais, premissa certamente ingênua e contraproducente. Será que os partidários destes projetos realmente acreditam que sistemas

naturais conseguem por si sós lidar com os problemas difíceis do lixo e da poluição de maneira mais eficiente do que modernas instalações industriais? E será que realmente acreditam que colocando as pessoas em contato com esta imagem fictícia, a tal “natureza”, isto as tornará mais predispostas a desenvolver uma relação respeitosa com a terra e umas com as outras (isso, supondo que o deslocamento de milhões das cidades para o campo possa contribuir para a biodiversidade e a qualidade do ar e das águas)?

No início do século XX, apenas dezesseis cidades em todo o mundo possuíam população acima de um milhão de pessoas; no entanto, ao fim do século, mais de quinhentas cidades ultrapassavam um milhão de habitantes, muitas abrigavam mais de dez milhões de habitantes e continuavam em expansão. A região metropolitana de Los Angeles atualmente comporta uma população de aproximadamente treze milhões, e estima-se que este número dobrará nos próximos 25 anos. Dada a complexidade das metrópoles em acelerado processo de urbanização, a insistência nestas oposições entre natureza e cultura, paisagem e cidade – mesmo que não apenas como absolutos opostos, mas também à guisa de sobreposições benignas e complementares – representa um risco de total fracasso das artes arquitetônicas e de planejamento em contribuir de forma prática ou significativa para futuras formações urbanas.

Com este prefácio, podemos começar a imaginar como o conceito de urbanismo da paisagem sugere uma prática mais promissora, radical e criativa do que a definida pela categorização rígida entre disciplinas. Talvez a própria complexidade do metabolismo que move a metrópole contemporânea demande uma fusão de diferenças profissionais e institucionais em uma nova arte sintética, uma prática espaço-material capaz de criar pontes entre escala e potencial com senso crítico e agudeza criativa.

Propondo um resumo esquemático desta nova prática, posso delinear quatro temas de cunho provisório: processos históricos, preparação de superfícies, o método de trabalho ou operacional, e o imaginário. O primeiro tema trata de processos históricos. Nele toma-se por base que os processos de urbanização – acumulação de capital, desregulamentação, globalização, proteção ambiental e assim por diante – são muito mais importantes no delineamento das relações urbanas do que as formas espaciais de urbanismo em si e por si próprias. A noção modernista de que novas estruturas físicas produziram novos padrões de socialização exauriu-se, fracassando por tentar conter a multiplicidade dinâmica dos processos urbanos em um sistema espacial fixo e rígido que não deriva nem é redirecionado de nenhum dos processos que nele operam. A ênfase dada aos processos urbanos não pretende excluir a forma espacial; mais exatamente, busca construir uma compreensão dialética de como esta se relaciona com processos que a permeiam, manifestam e sustentam.

8.

Ver CHRISTALLER, Walter. *Central Place Theory*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, 1966; HILBERSEIMER, Ludwig. *New regional pattern*. Chicago: P. Theobald, 1949.

9.

HARVEY, David. *The condition of post-modernity*. Cambridge, England: Blackwell, 1990.

Isto sugere que a atenção está sendo desviada das qualidades objetivas do espaço (quer formais, quer cênicas), voltando-se para os sistemas que condicionam a distribuição e a densidade da forma urbana. Diagramas ou mapas que descrevem o jogo destas forças são instrumentos especialmente úteis para uma compreensão mais aprofundada dos eventos e processos urbanos. Por exemplo, tanto os diagramas de distribuição populacional do geógrafo Walter Christaller como os diagramas de padrões regionais de assentamento do planejador Ludwig Hilberseimer articulam a relação de fluxos e forças com a forma urbana. 

Ao comparar o determinismo formal do planejamento urbano modernista à recente ascensão da escola neotradicional do “Novo Urbanismo”, o geógrafo cultural David Harvey escreve que ambos os projetos fracassam por presumir que a ordem espacial pode controlar a história e processos. Harvey argumenta que “a luta” dos projetistas e planejadores reside não apenas na forma espacial e na aparência estética, mas na promoção de “processos de produção espaçotemporais socialmente mais justos, mais emancipadores politicamente, e ecologicamente mais sãos”, ao invés de se render aos processos “impostos pela acumulação descontrolada do capital, sustentada por privilégios de classe e imensas desigualdades de poder político-econômico” (HARVEY, 1990).  Seu argumento é que a projeção de novas possibilidades para urbanismos futuros deve resultar menos da compreensão da forma e mais da compreensão do processo – de como as coisas funcionam ao longo do tempo e do espaço.

Ao se conceitualizar um urbanismo mais fluido e orgânico, a própria ecologia torna-se uma lente extremamente útil para efetuar análises e projeções de futuros urbanos alternativos. As lições da ecologia pretendem demonstrar como toda a vida do planeta está profundamente conectada por meio de relações dinâmicas. Além disso, as interações entre elementos de um sistema ecológico são tão complexas que modelos lineares e mecanicistas demonstraram ser notoriamente inadequados para descrevê-las. Ao invés disso, a disciplina da ecologia sugere que agentes individuais atuando em ampla gama de operações produzem efeitos incrementais e acumulativos que desenvolvem continuamente a forma de um ambiente ao longo do tempo. Assim, relações dinâmicas e agências de processos ganham destaque no pensamento ecológico, no qual uma determinada forma espacial é vista como puramente provisória, em vias de tornar-se algo diferente. Consequentemente, condições aparentemente incoerentes ou complexas que aparentam ser fruto do caos ou do acaso podem revelar-se entidades altamente estruturadas que abrangem determinadas ordens espaciais e geométricas. Neste sentido, as cidades e infraestruturas são tão “ecológicas” quanto os rios e as florestas.

Desde a publicação de *Design with Nature* de Ian McHarg, em 1969, arquitetos paisagistas trabalharam muito no desenvolvimento de técnicas ecológicas para o planejamento e desenho de lugares. Mas, por uma série de razões, algumas mencionadas acima, a ecologia foi aplicada apenas ao que se chama de “meio ambiente”, que geralmente é concebido como algo pertencente à “natureza” e exterior à cidade. Até aqueles que incluíram a cidade na equação ecológica o fizeram apenas de uma perspectiva dos sistemas naturais (hidrologia, fluxo de ar, comunidades vegetais e assim por diante). Ainda não conseguimos compreender os ambientes cultural, social, político e econômico como partes pertencentes e simétricas ao mundo “natural”. A promessa do urbanismo da paisagem é o desenvolvimento de uma ecologia do espaço-tempo que trata de todas as forças e agentes atuantes no campo urbano e os enxerga enquanto redes contínuas de inter-relações.

Um modelo exemplar deste tipo de fusão que vem à mente neste contexto é o diagrama de Louis Kahn, de 1953, para a circulação veicular na Filadélfia. A respeito do projeto, Kahn escreveu:

“Vias expressas são como rios. Estes rios emolduram a área que devem servir. Os rios possuem Portos. Os Portos são os edifícios-garagem municipais; a partir dos Portos ramifica-se um sistema de Canais que atende o interior; (...) os Canais ramificam-se em vias sem saída que terminam em Píers; os Píers servem de entrada para as edificações.”¹⁰

Posteriormente, a proposta de Kahn para a *Market Street East* continha um repertório de “portais”, “viadutos” e “reservatórios”, todos assumindo uma nova expressão no campo urbano como figuras icônicas, decoradas com luzes coloridas à noite, permitindo tanto a navegação quanto o controle de velocidade.

Os diagramas de Kahn sugerem a necessidade de técnicas contemporâneas para representar as características fluidas e movidas por processos da cidade, onde a gama completa de agentes, atores e forças que operam em determinado território deve ser levada em consideração, mobilizada e redirecionada. Este trabalho deve necessariamente encarar a metrópole em sua totalidade como uma arena viva de processos e trocas ao longo do tempo, permitindo que novas forças e relações preparem o terreno para novas atividades e padrões de ocupação. O conceito de *terra firma* (firme, não-mutante; fixa e definida) dá lugar aos processos de mudança que cruzam e permeiam o campo urbano: *terra fluxus*.

O segundo tema do projeto do urbanismo da paisagem concentra-se no fenômeno da superfície horizontal, do plano térreo, do “campo” de ação. Estas superfícies constituem o plano urbano quando tomadas em graus bem variados de escala, desde a calçada, passando pela rua, até abarcar toda a

10.

KAHN, Louis. *Philadelphia city planning: Traffic studies*. Philadelphia, PA, 1951-1953. Estes desenhos e documentos de projeto estão na Louis Kahn Collection, Architectural Archives of the University of Pennsylvania.

11.

KOOLHAAS, Rem. Whatever happened to urbanism.

In: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. *S, M, L, XL*. New York: Monacelli, 1995. p. 969.

matriz infraestrutural das superfícies urbanas. Isto sugere um interesse contemporâneo na continuidade das superfícies, onde tetos e térreos tornam-se um só, a mesma coisa; e é certamente de grande valia na fusão entre paisagem e edificações – o que lembra a colaboração entre Peter Eisenman e Laurie Olin nesta matéria. No entanto, eu daria ênfase a uma segunda interpretação de superfície: a superfície entendida como infraestrutura urbana. A compreensão da superfície urbana está explícita na noção de Rem Koolhaas de que o urbanismo é estratégico e direcionado para a “irrigação de territórios com potencial”.¹¹ Ao contrário da arquitetura, que consome o potencial do lugar em seu projeto, a infraestrutura urbana semeia as sementes de futuras possibilidades, preparando a cena tanto para as incertezas quanto para as promessas. A preparação das superfícies para apropriação futura difere de um mero interesse formal na construção de uma única superfície. Ela é bem mais estratégica, dando maior ênfase aos meios do que aos fins e à lógica operacional do que ao projeto composicional.

Por exemplo, ao longo da história, o sistema de grelha demonstrou ser um instrumento operacional especialmente eficiente, disponibilizando estruturas sobre grandes superfícies, permitindo um desenvolvimento flexível e mutante ao longo do tempo, como a grelha imobiliária e de ruas de Manhattan, ou a malha topográfica do Meio Oeste dos Estados Unidos. Nestes exemplos, uma operação formal abstrata caracteriza a superfície, imbuindo-a de especificidades e potencial operacional. Este tipo de organização empresta legibilidade e ordem à superfície, ao mesmo tempo consentindo autonomia e individualidade a cada parte, e ainda permanecendo aberta a permutações alternativas ao longo do tempo. Isto prepara a superfície com ordenamentos e infraestruturas que permitem uma vasta gama de acomodações, e é indicativo de um urbanismo que se abstém da criação formal de objetos em favor de um trabalho tático de coreografia, uma coreografia de materiais e elementos em sincronia que proporciona novas redes, novas conexões e novas oportunidades.

Este entendimento da superfície põe em relevo as mudanças de trajetória de populações, dados demográficos e grupos de interesse sobre a superfície urbana; os vestígios deixados pelas pessoas organizam provisoriamente um lugar, de forma diversa em diferentes épocas, em função de vários eventos programáticos, ao mesmo tempo conectando vários destes eventos temporalmente ao longo do território circundante, o que consiste em uma tentativa de criar ambientes que não são exatamente objetos projetados, mas sim uma ecologia de vários sistemas e elementos que colocam em marcha uma rede variada de interação. Aqui o urbanismo da paisagem funciona como instigador e acelerador, atuando em vastas superfícies de potencial. Esta abordagem, ao mesmo tempo simples e convencional, oferece aos residentes uma gama de configu-



rações programáticas, conforme as mudanças de estações, necessidades e desejos. O impulso deste trabalho está menos voltado para a resolução formal e mais para processos públicos de projeto e de apropriação futura. Uma vez que se preocupa com a evolução da superfície de trabalho ao longo do tempo, este é um tipo de urbanismo que antevê mudanças, flexibilidades e negociações.

Isto leva por sua vez ao terceiro tema do urbanismo da paisagem, que consiste no método operacional, ou de trabalho. Como se pode conceitualizar geografias urbanas que funcionam transversalmente em várias escalas e implicam uma multidão de agentes? Além disso, para além das questões de representação, como se pode de fato operar ou implementar o trabalho do urbanista, dadas as exigências do desenvolvimento contemporâneo? Não faltam utopias críticas, mas pouquíssimas conseguiram sair do papel. É ao mesmo tempo trágico e irônico que, enquanto projetistas, estejamos todos realmente interessados na densidade das edificações, mas a maior parte dos profissionais que consegue realizar seu trabalho só pode fazê-lo enquanto prestador de serviços, aplicando técnicas projetuais geralmente pouco criativas e críticas. Por outro lado, parece que os visionários continuam sendo muito interessantes e provocadores, mas suas utopias recorrentemente fogem do problema da estratégia operacional.

A prática do urbanismo da paisagem comporta muito mais no que tange questões de representação. Acredito que este sugere uma reconsideração das técnicas conceituais, representacionais e operacionais tradicionalmente utilizadas. As possibilidades de vastas alterações de escala de tempo e espaço, do uso combinado de mapas sinóticos a extensos registros acerca das circunstâncias locais, da comparação entre técnicas cinemáticas e coreográficas para notação espacial, de penetração do espaço algébrico digital do computador ao mesmo tempo em que se lida com verniz, argila e tinta de caneta, e de contratação de construtoras e engenheiros lado a lado a pensadores e poetas altamente especializados da cultura contemporânea – todas estas atividades, além de outras mais, parecem essenciais a toda prática real e significativa de projeção urbana sintética. Mas as técnicas disponíveis para cobrir todas estas questões são gravemente deficientes – e esta área por si só, creio eu, merece nossa extrema atenção e investigação.

O que nos traz evidentemente ao quarto tópico do urbanismo da paisagem: o imaginário. Simplesmente, não faz sentido algum examinar os tópicos levantados acima por si sós. O imaginário coletivo, informado e estimulado pelas experiências do mundo material, deve continuar sendo a principal motivação de todo empreendimento criativo. Em muitos aspectos, o fracasso do planejamento do século XX pode ser atribuído ao empobrecimento absoluto do imaginário relacionado à racionalização otimizada das práticas de desenvolvimento e da acumulação de capital. Os espaços públicos das cidades cer-

12.

N.T.: “Razão de ser, de existir”,
em francês.

tamente devem consistir em mais do que apenas uma compensação simbólica, ou veículos para uma atividade genérica chamada “recreação”. Os espaços públicos são, em primeiro lugar, os recipientes da memória e desejo coletivos e, em segundo lugar, os espaços onde a imaginação geográfica e social pode desenvolver novas relações e possibilidades. Materialidade, representação e imaginação não são mundos em separado; mudanças políticas implementadas por meio de práticas de construção de lugares devem tanto às esferas representacional e simbólica quanto às atividades materiais. E assim parece que o urbanismo da paisagem é acima de tudo um projeto imaginoso, um adensamento do mundo das possibilidades.

Para concluir, retorno à separação paradoxal entre paisagem e urbanismo, na formulação que deu origem a este ensaio. Nenhum dos termos está perfeitamente fusionado ao outro. Eu realmente acredito que este paradoxo não só é inevitável como necessário. Não importa o quanto as medidas delineadas acima sejam ambiciosas e de grande alcance: no fim das contas, sempre haverá portas, janelas, jardins, córregos, maçãs e cafés expresso. Existe uma intimidade inevitável com as coisas que caracterizam uma experiência urbana rica. O fracasso das escolas mais antigas de urbanismo e dos empreendimentos em escala regional residiu na simplificação em excesso, na redução da esplêndida riqueza da vida material. Um bom projetista precisa ser capaz de entrelaçar diagramas e estratégias junto com o tátil e o poético. Em outras palavras, a união da paisagem com o urbanismo promete novos funcionamentos de relações e sistemas ao longo de territórios de vastas escalas e possibilidades, situando as partes em relação com o todo; mas, ao mesmo tempo, a separação entre paisagem e urbanismo reconhece um grau de materialidade, de intimidade e diversidade que está sempre profundamente inserida dentro da matriz ou campo mais amplos.

Ao mobilizar as novas ecologias de nossas regiões metropolitanas do futuro, o urbanista da paisagem dotado de senso crítico não pode deixar de reconhecer a natureza dialética do ser e do tornar-se, das diferenças tanto permanentes quanto transitórias. O jogo lírico entre néctar e Zero-Cal, entre canto de pássaros e Beastie Boys, entre vagas das enchentes de primavera e o pingar de torneiras, entre brejos musgosos e superfícies asfálticas escaldantes, entre espaços controlados e vastas reservas selvagens, e entre todas as coisas e eventos que ocorrem em momentos regionais de localização bem específica, é justamente a fonte eternamente diversa do enriquecimento e criatividade humanos. Não consigo pensar em melhor *raison d'être*¹² para persistir no desenvolvimento do urbanismo da paisagem.

O que aconteceu com o urbanismo?¹

REM KOOLHAAS

Tradução:

Ana Luiza Nobre

Arquiteta, doutora em História pela PUC-Rio. Professora do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio).

Contato: nobre@puc-rio.br

¹

KOOLHAAS, Rem. Whatever happened to urbanism. In: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. S,M,L,XL. New York: Monacelli, 1995. p. 959-971.

Este século foi uma batalha perdida com o problema da quantidade.

Apesar das suas promessas iniciais, e da sua frequente bravura, o urbanismo foi incapaz de inventar e se cumprir na escala demandada por seus demográficos apocalípticos. Em vinte anos, Lagos aumentou de 2 para 7, para 12, para 15 milhões de habitantes; Istambul dobrou de 6 para 12. A China prepara-se para números ainda mais chocantes.

Como explicar o paradoxo de que o urbanismo, como profissão, desapareceu no momento em que, por toda parte, a urbanização – depois de décadas de aceleração constante – está a caminho de promulgar um “triunfo” definitivo e global da condição urbana?

A promessa alquímica do modernismo – transformar quantidade em qualidade por meio da abstração e da repetição – foi um fracasso, um embuste: mágica que não deu certo. Suas ideias, sua estética, suas estratégias chegaram ao fim. Juntas, todas as tentativas de criar um novo começo apenas desacreditaram a *ideia* de um novo começo. Uma vergonha coletiva correspondente a esse fiasco criou uma enorme cratera na nossa compreensão de modernidade e modernização.

O que torna essa experiência desconcertante e (para os arquitetos) humilhante é a persistência desafiadora da cidade e seu aparente vigor, não obstante a falência coletiva de todas as agências que operam sobre ela ou tentam influenciá-la – criativamente, logisticamente, politicamente.

Os profissionais da cidade são como jogadores de xadrez que perdem para computadores. Um piloto automático perverso constantemente passa a perna em todas as tentativas de apreender a cidade, esgota as ambições de defini-la, ridiculariza as afirmações mais apaixonadas quanto à sua falência atual e sua impossibilidade futura, a conduz implacavelmente além no seu voo à frente. Cada desastre profetizado é de algum modo absorvido pela infinita anulação do urbano.

Mesmo que a apoteose da urbanização seja óbvia e matematicamente inevitável, uma corrente de retaguarda, ações escapistas e posições adia o momento final de avaliação das duas profissões inicialmente mais implicadas com a criação de cidades – arquitetura e urbanismo. A urbanização difusa modificou a própria condição urbana, tornando-a irreconhecível. “A” cidade não existe mais. Enquanto o conceito de cidade é distorcido e tensionado como nunca antes, toda insistência em sua condição primordial – em termos de imagens, regras, fabricações – conduz irrevogavelmente, via nostalgia, à irrelevância.

Para os urbanistas, a redescoberta atrasada da cidade clássica, no momento da sua impossibilidade definitiva, pode ter sido o ponto de não retorno, momento fatal de desconexão, desqualificação. Eles são agora especialistas em dor fantasmática: médicos discutindo as complicações de um membro amputado.

“ A insatisfação com a cidade contemporânea não levou ao desenvolvimento de alternativas verossímeis; ao contrário, apenas inspirou modos mais refinados de articular a insatisfação. ”

A transição da antiga posição de poder para um estado de humildade relativa é difícil. A insatisfação com a cidade contemporânea não levou ao desenvolvimento de alternativas verossímeis; ao contrário, apenas inspirou modos mais refinados de articular a insatisfação. Uma profissão persiste nas suas fantasias, sua ideologia, sua pretensão, suas ilusões de envolvimento e controle, e como tal é incapaz de conceber novas reservas, intervenções parciais, realinhamentos estratégicos, posições conciliatórias que podem influenciar, redirecionar, ter êxito limitado, reagrupar, até começar a riscar, mas nunca restabelecer o controle. Porque a geração de Maio de 68 – a geração pega no “narcisismo coletivo de uma bolha demográfica” – está finalmente no poder, e é tentador pensar que ela é responsável pela morte do urbanismo – o estado de coisas em que as cidades não podem mais ser feitas –, paradoxalmente *porque* ela redescobriu e reinventou a cidade.

Sous le pavé, la plage (sob o calçamento, a praia): inicialmente, Maio de 68 lançou a ideia de um novo começo para a cidade. Desde então, estivemos engajados em duas operações paralelas: documentar nossa admiração pela cidade existente, desenvolvendo filosofias, projetos, protótipos para uma cidade preservada e reconstituída e, ao mesmo tempo, rindo do campo do urbanismo, destruindo-o com nosso desprezo por aqueles que planejaram (cometendo muitos erros) aeroportos, New Towns, cidades satélites, elevados, torres, infraestruturas e todas as outras precipitações da modernização. Depois de sabotar o urbanismo, nós o ridicularizamos até fechar departamentos universitários inteiros, levar escritórios à falência, incendiar ou privatizar burocracias. Nossa “sofisticação” esconde grandes sinto-

mas de covardia centrados na simples tomada de posição – talvez a ação mais primordialmente ligada à cidade. Somos simultaneamente dogmáticos e evasivos. Nossa sabedoria amalgamada pode ser facilmente caricaturada: de acordo com Derrida não podemos ser o *Todo*, de acordo com Baudrillard não podemos ser o *Real*, de acordo com Virilio não podemos ser o *Aí*.

“Exilados para o mundo virtual”: enredo para um filme de terror.

Nossa relação atual com a “crise” da cidade é profundamente ambígua: ainda culpamos outros por uma situação pela qual tanto nosso utopismo incurável quanto nosso desprezo são responsáveis. Através da nossa relação hipócritica com o poder – desdenhosa, porém cobiçosa – nós destruímos uma disciplina inteira, rompemos com o operacional, e condenamos populações inteiras à impossibilidade de codificar civilizações em seu território – o tema do urbanismo.

Agora ficamos com um mundo sem urbanismo, apenas com arquitetura, sempre mais arquitetura. A elegância da arquitetura é sua sedução; ela define, exclui, limita, separa do “resto” –, mas também consome. Ela explora e exaure os potenciais que podem ser gerados somente pelo urbanismo, e que somente a imaginação específica do urbanismo pode inventar e renovar.

A morte do urbanismo – nosso refúgio na segurança parasítica da arquitetura – cria um desastre imanente: mais e mais substância é enxertada em raízes famélicas.

Nos nossos momentos mais permissivos, nós nos rendemos à estética do caos – “nosso” caos. Mas, no sentido técnico, caos é o que acontece quando nada acontece, não é algo

que pode ser criado pela engenharia ou acalentado; é algo que se infiltra; que não pode ser fabricado. A única relação legítima que os arquitetos podem ter com o caos é tomar seu lugar no exército daqueles devotados a resistir a ele, e falhar.

Se existe um “novo urbanismo”, ele não será baseado nas fantasias gêmeas da ordem e da onipotência; ele será o estado de incerteza; ele não estará mais preocupado com o arranjo de objetos mais ou menos permanentes, mas com a irrigação de territórios com potencial; não terá mais como alvo configurações estáveis, mas a criação de campos capazes de acomodar processos que se negam a cristalizar-se em formas definitivas; não será mais sobre definições meticulosas, imposição de limites, sobre separar e identificar entidades, mas sobre descobrir híbridos inomináveis; não será mais obcecado pela cidade, mas pela manipulação de infraestrutura para intensificações e diversificações infinitas, atalhos e redistribuições – a reinvenção do espaço psicológico. Como o urbano agora é difuso, o urbanismo nunca mais será sobre o “novo”, somente sobre o “mais” e o “modificado”. Ele não será sobre o civilizado, mas sobre o subdesenvolvimento. Como está fora do nosso controle, o urbano está prestes a

“Se existe um “novo urbanismo”, ele não será baseado nas fantasias gêmeas da ordem e da onipotência;”

se tornar o vetor máximo da imaginação. Redefinido, o urbanismo não será mais, ou mais que tudo, uma profissão, mas um modo de pensar, uma ideologia: aceitar o que existe. Nós estávamos fazendo castelos de areia. Agora nadamos no mar que os varreu para longe.

Para sobreviver, o urbanismo terá que imaginar um novo Novo. Liberado de suas tarefas atávicas, o urbanismo redefinido como modo de operar sobre o inevitável irá atacar a arquitetura, invadir suas trincheiras, afastá-la de seus bastiões, minar suas certezas, explodir seus limites, ridicularizar suas preocupações com matéria e substância, destruir suas tradições, desmascarar seus profissionais.

O que parece ser a falência do urbano oferece uma oportunidade excepcional, um pretexto para a frivolidade nietzschiana. Temos que imaginar 1001 outros conceitos de cidade; temos que assumir riscos insanos; temos que ousar ser totalmente acríticos; temos que engolir fundo e conceder perdão a torto e a direito. A certeza da falência deve ser o nosso gás/oxigênio, a nos provocar riso; a modernização, nossa droga mais potente. Como não somos responsáveis, temos que nos tornar irresponsáveis. Numa paisagem de crescente utilitarismo e impermanência, o urbanismo não é mais nem tem que ser a mais solene das nossas decisões; o urbanismo pode se tornar mais leve, uma *Gay Science* – Lite Urbanism.

E se nós simplesmente declararmos que não há crise – redefinirmos nossa relação com a cidade não como criadores mas como meros sujeitos, como seu esteio?

Mais do que nunca, a cidade é tudo o que temos.

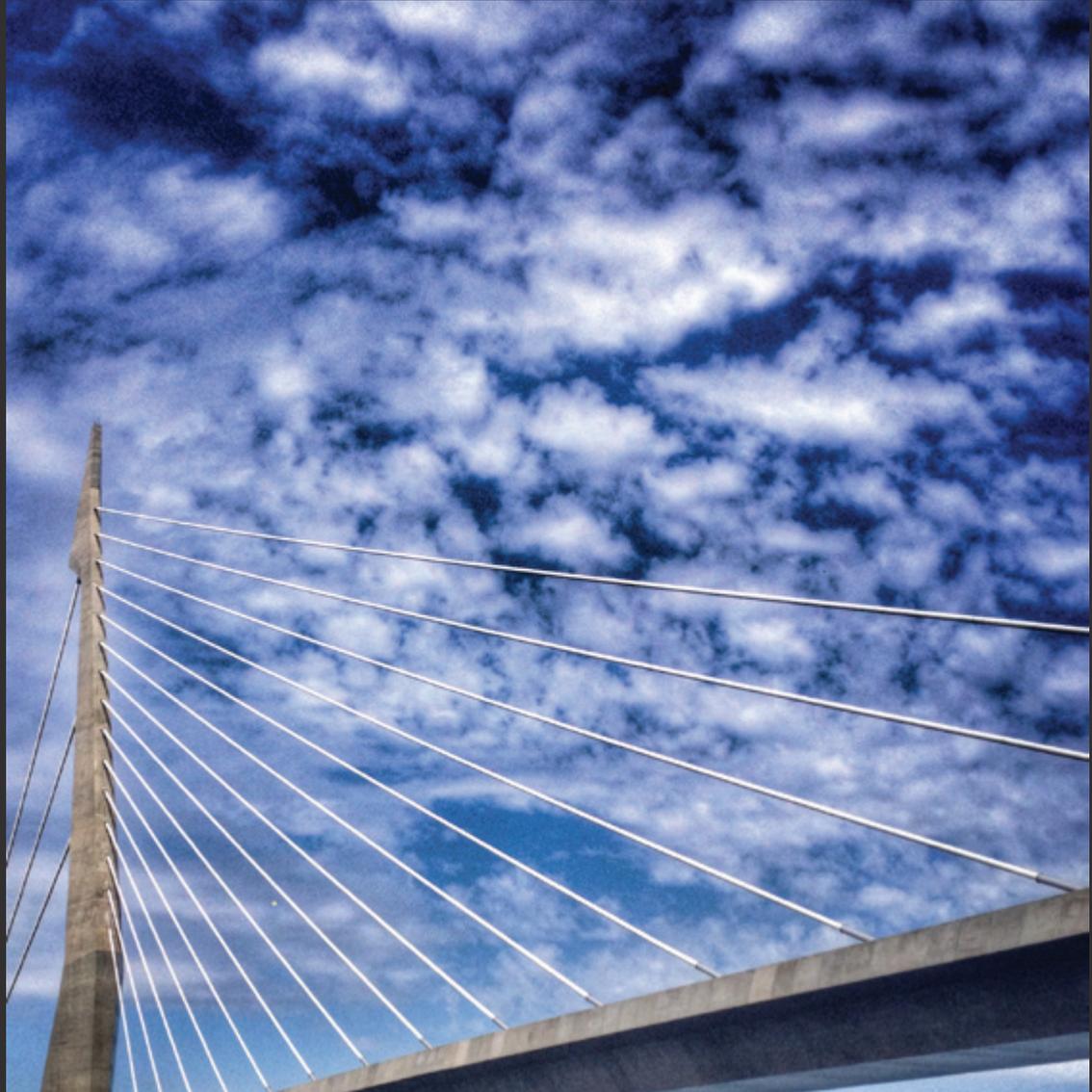
Olhares

Clara Sampaio

Arquiteta e urbanista formada pela Universidade Federal Fluminense (UFF), pós-graduada em Fotografia e Imagem pela Universidade Cândido Mendes (UCAM) e professora de fotografia na Escola de Imagem no Rio de Janeiro.

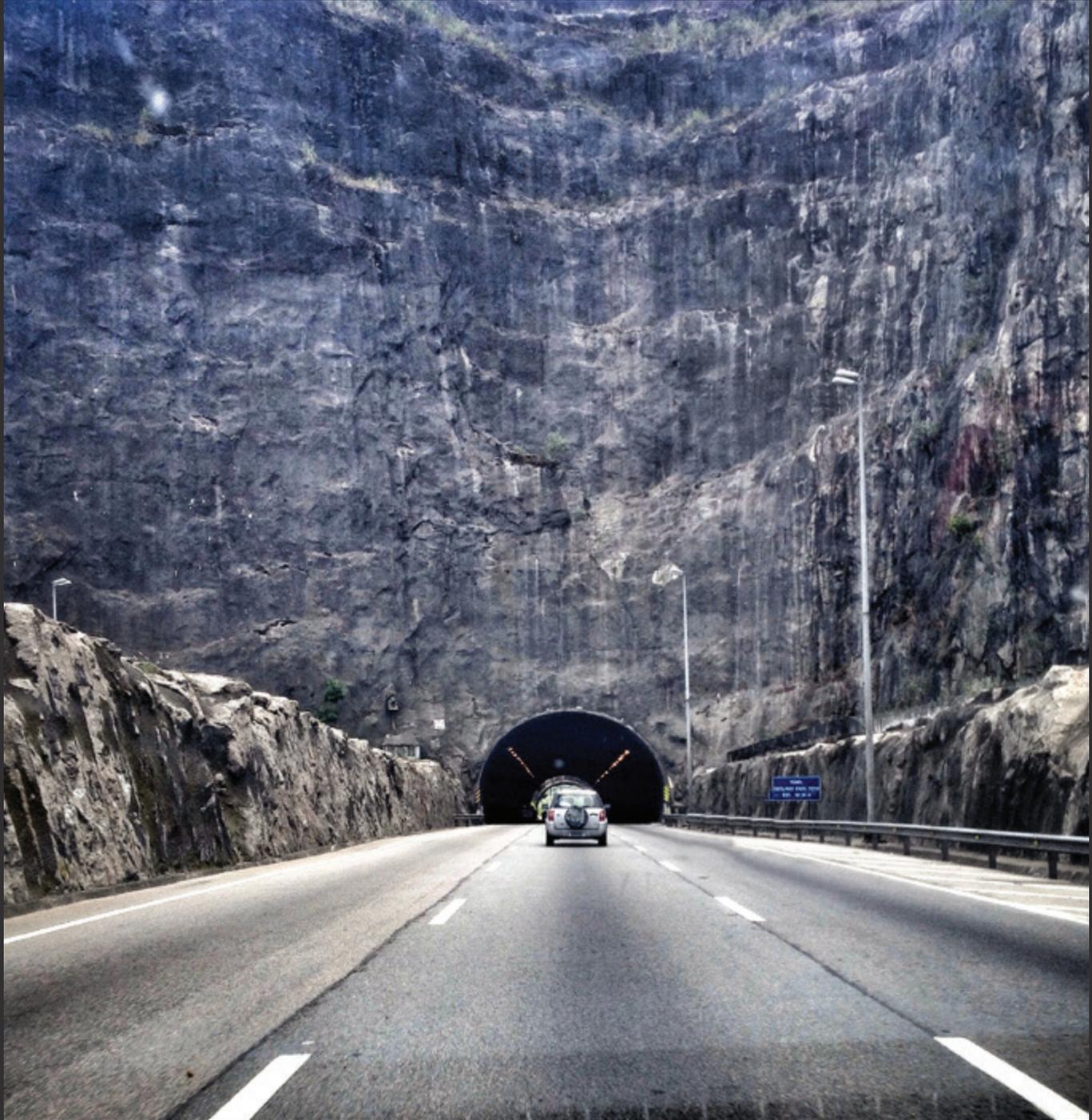






Felipe Caetano

Arquiteto e urbanista formado pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio). Atualmente aluno de Mestrado em Arquitetura na mesma instituição.





Ana Altberg

Arquiteta e urbanista formada pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio). Atualmente trabalha na Coordenação de Pesquisa e Educação do Instituto Moreira Salles.





O campo ampliado da arquitetura: Antologia teórica 1993-2009

Organização: A. Krista Sykes

Editora Cosac Naify, 1ª edição, 2013

Por Francesco Perrotta-Bosch

Um panorama da teoria crítica de arquitetura durante um período em que a necessidade de sua existência foi posta em questão. Tal ponto permeou vários debates que marcaram o recorte histórico do livro *O campo ampliado da arquitetura: antologia teórica 1993-2009* de A. Krista Sykes, sucessor da coletânea organizada por Kate Nesbitt *Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica 1965-1995*, também editada no Brasil pela Cosac Naify.

O que a organizadora sintetizou como movimento pró-prática faz parte da miríade de questões que compuseram a teoria arquitetônica nas duas décadas posteriores à Guerra Fria. As temáticas invariavelmente são estruturadas num contexto histórico mais amplo do que sob aspectos estritamente arquitetônicos. Logo na introdução destaca-se a afirmação: “o exame da situação arquitetônica contemporânea – e qualquer tentativa de enquadrá-la conceitualmente – se torna um problema um tanto difícil, que não existe nenhuma perspectiva privilegiada a partir da qual se possa abarcar o passado recente”. O que resulta nesta novíssima antologia é a ausência de uma organização dos artigos por temática. A heterogeneidade do discurso teórico no presente leva à apresentação dos textos segundo uma ordem cronológica, cuja virtude é que, sem pré-categorizações, o leitor tem maior liberdade na compreensão dos assuntos abordados.

A seleção de artigos feita por Sykes contém autores ainda pouco conhecidos no Brasil, como Greg Lynn, que analisa como os recursos das tecnologias digitais podem transformar intrinsecamente o ato do projeto na arquitetura, amparado pelo conceito de dobramento (folding). Numa linha semelhante, K. Michael Hays propõe a incorporação de informações matemáticas para atravessar o pragmatismo contido na prática arquitetônica. Jeffrey Kipnis, ao analisar a obra de Herzog & de Meuron, apresenta o conceito de cosmético (contraponto à ideia de ornamento), resultante do aprimoramento do pensamento tectônico das superfícies das edificações. Questões ambientais estão presentes em um conjunto de entrevistas com diversos arquitetos como Richard Rogers e Norman Foster. Por sua vez, Saskia Sassen analisa os efeitos da digitalização nos mais diversos aspectos do cotidiano e a subsequente reavaliação da noção de escala, que transformam a arquitetura contemporânea e tornam as cidades globais. Também pensando a urbanidade nos dias atuais, Fredric Jameson, autor de *Pós-modernismo: a lógica cultural do capitalismo*

tardio, examina o consumismo e seus impactos sobre a sociedade. Jameson também analisa outro texto apresentado no livro: *Junkspace*, de Rem Koolhaas. O arquiteto holandês inicia sua tese generalizante com o seguinte aforisma: “O produto construído da modernização não é a arquitetura moderna, e sim o *junkspace*”.

Na análise da teoria arquitetônica, ressaltam-se textos como o de Somol e Whiting, estruturado num dualismo entre a criticalidade e a prática projetual, de Reinhold Martin, que questiona o movimento “pós-crítico” por meio da interpretação de uma genealogia da crítica na arquitetura, e a defesa de Arie Graafland por uma “arquitetura reflexiva”. Toda diversidade de temas contidos nesse campo ampliado da arquitetura só poderá ser vista com a leitura completa dessa indispensável antologia àqueles que se propõem a refletir sobre a arquitetura na atualidade. E, por mais questionada que seja, a teoria mantém sua importância, como afirmam Hays e Kennedy, enquanto «revela aspectos da prática arquitetônica que, embora não sejam úteis ou nem sequer corretos para a construção neste momento, podem se tornar recursos para arquiteturas futuras. O texto teórico expõe aquilo que não conseguimos imaginar de outra maneira».



Por dentro de Copacabana, descobrimos os espaços livres do bairro

Rogerio Goldfeld Cardeman

Mauad Editora, 2012

Por Fernando Esposito

O livro *Por dentro de Copacabana, descobrindo os espaços livres do bairro* (Mauad Editora, 2012), do arquiteto e urbanista Rogerio Goldfeld Cardeman, baseado na sua pesquisa de dissertação de Mestrado (2010), é um estudo da evolução do bairro, a partir de uma análise urbanística e um olhar legislativo e morfológico do caso, além de histórico. O foco do estudo é a relação entre os espaços edificados e não edificados, com uma valorização nos espaços livres do bairro como um elemento transformador deste.

O desenvolvimento do estudo aprofunda em diferentes variáveis na análise espacial, desde aspectos físicos naturais, construídos, funcionais, até dimensões mais específicas da análise do espaço livre, como a rua e os espaços intraquadras do bairro de Copacabana. Além disso, incorpora casos comparativos de outras cidades, como São Francisco, Hong Kong e Pequim, o que permite compreender mais claramente a importância dos espaços livres que relacionam os cheios e vazios urbanos e sua influência, principalmente, na imagem e percepção da cidade.

Além do objeto de estudo do livro e sua análise desenvolvida, este é generoso em explicitar os recursos e passos metodológicos utilizados, numa detalhada fundamentação teórica acompanhada de recursos gráficos claros e de grande apoio, o que é uma contribuição no contexto acadêmico e para o conhecimento da cidade do Rio de Janeiro.



PUC
RIO



Departamento
de Arquitetura
e Urbanismo
PUC-Rio