



# XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR  
Maio de 2011  
Rio de Janeiro - RJ - Brasil

---

## PROJEÇÕES URBANAS - O ARCO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO

**Cauê Costa Capillé** (UFRJ) - cauecapille@gmail.com

*participante do grupo de pesquisa SEL-RJ (Sistema de Espaços Livres no Rio de Janeiro), no PROARQ (Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da FAU/UFRJ); bolsista de iniciação científica do CNPq, aluno de graduação da FAU/UFRJ.*

**Brunna Wopereis** (UFRJ) - brunna.w@gmail.com

*participante do grupo de pesquisa SEL-RJ (Sistema de Espaços Livres no Rio de Janeiro), no PROARQ (Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da FAU/UFRJ); bolsista de iniciação científica do CNPq/UFRJ, aluna de graduação da FAU/UFRJ.*

**Vinícius Mattos** (UFRJ) - vinicius.mattos@rocketmail.com

*colaborador do grupo de pesquisa SEL-RJ (Sistema de Espaços Livres no Rio de Janeiro), no PROARQ (Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da FAU/UFRJ), Arquiteto e Urbanista formado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRJ.*

## Projeções Urbanas - O Arco Metropolitano do Rio de Janeiro

### Resumo:

Este trabalho se inicia com as discussões que aconteceram na V Oficina Arquitetura da Paisagem e II Oficina Quapá-SELRJ, a qual foi realizada entre os dias 17 a 20 de Agosto de 2010, na FAU/UFRJ e que teve como objeto de estudo o Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, com o objetivo de avaliar e discutir as instâncias regulatórias de ocupação – planejamento, projeto e gestão – sobretudo sob o enfoque de sua inserção na paisagem e seus impactos no sistema de espaços livres.

O trabalho parte das principais conclusões da Oficina e se desenvolve através de debates teóricos a respeito, principalmente, de dois conceitos que norteiam as metodologias de projeto: espaço e tempo. Ao fim, chega-se em 9 cenários imagéticos e ideais que constroem diferentes pontos de vista sobre o Arco Metropolitano: paisagens, ambientes (ora possíveis, ora impossíveis) de 3 tempos em 3 espaços. Os cenários criticam e provocam a reflexão sobre quais devem ser as atitudes projetuais, éticas, poéticas e político-administrativas em relação a intervenções urbanas, observando as escalas da metrópole à casa.

## **1. Introdução**

A partir do desafio lançado pela V Oficina de Arquitetura da Paisagem – desenvolver um projeto que abrangesse a escala do Arco Metropolitano – iniciamos uma série de críticas auto-reflexivas sobre a nossa própria possibilidade de atuação como “projetistas urbanos”, ou, ainda mais, como “projetistas metropolitanos”: seria possível projetar em tal escala? Buscamos responder a essa pergunta – ou aprofundá-la – visitando propostas de métodos de projeto urbano e metropolitano contemporâneos (e, inclusive, suas críticas mais recentes). O Arco Metropolitano funcionou, assim, mais como estudo de caso do que como motivo de projeto.

## **2. Objetivos**

O objetivo deste trabalho é explorar diferentes pontos de vista (que se complementam sem juízo de valores) sobre a ação projetual urbana a fim de instigar a reflexão por parte dos atores do processo a respeito do que é o Arco Metropolitano do Rio de Janeiro. Também são exploradas e questionadas as intenções de um “projeto metropolitano”, e ainda o que é projetar/planejar. Não procuramos encontrar as respostas “certas” de como projetar o urbano, mas compreender os limites de cada maneira de observá-lo.

Nosso objetivo não é definir um desenho ou proposta de intervenção conclusiva, que solucione ou estimule algum anseio específico. Ao contrário: o Arco, considerando a efetividade de sua construção, é um ponto de partida, um evento que abre portas para inúmeras possibilidades de desenvolvimento. Procuramos dar um breve vislumbre destas possibilidades, através de cenários que indiquem impactos na paisagem e no ambiente.

## **3. Apresentação**

O projeto do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro está em estudo desde a década de 1970, quando foi pensado no traçado da Rodovia RJ-109. Depois de algumas adaptações na sua concepção original, em 2007, o projeto foi apresentado como uma via rodoviária de transporte prioritariamente logístico, destinada a conectar o COMPERJ (Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro, um conjunto de indústrias petrolíferas com cerca de 15Km<sup>2</sup>, quase a mesma área da Região Administrativa do Centro do Rio de Janeiro, a região que vai da Avenida Francisco Bicalho ao Aeroporto de Santos Dummont) ao Porto de Itaguaí, além de conectar os cinco pontos principais da região metropolitana do Rio de Janeiro (OLIVEIRA, 2010). Esta rodovia fará conexões importantes com outras grandes rodovias: primeiramente, a continuação da BR101 sem passar pela Av. Brasil (ligações para a Região Norte e Sul do país); a BR040 (ligação para o Estado de Minas e para o Planalto Central); a BR116 (ligação, principalmente,

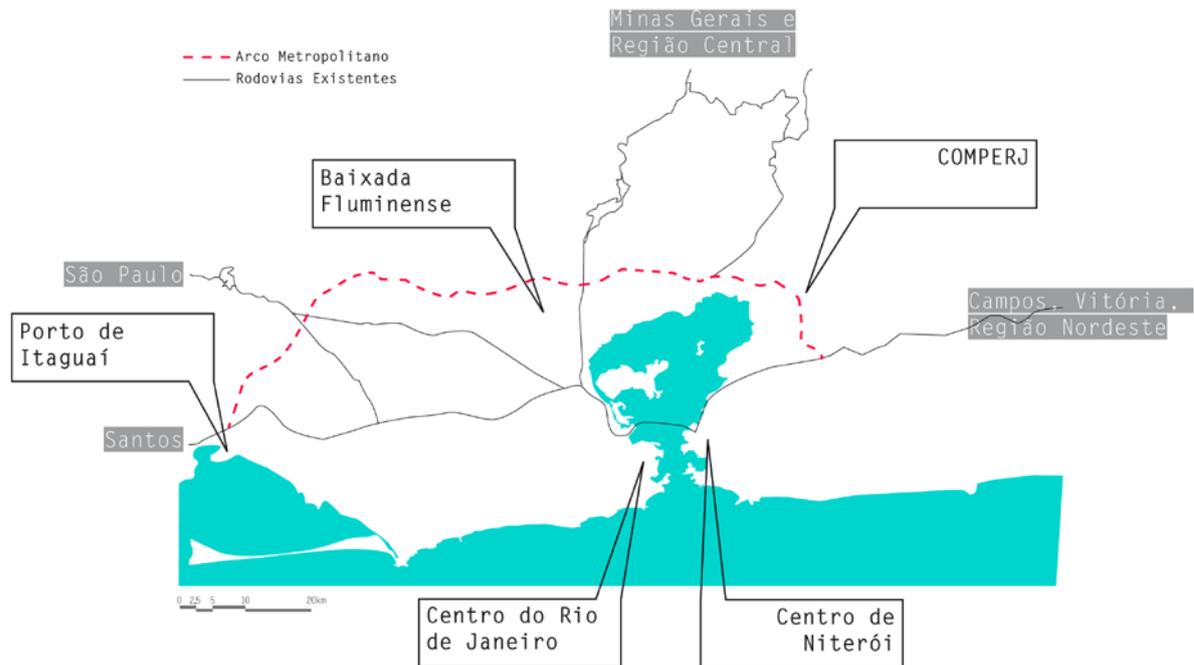


Figura 1: inserção do Arco Metropolitano. Fonte: autores.

para Região Metropolitana de São Paulo) (ver Figura 1).

A paisagem é uma entidade em constante processo de transformação, na medida em que a cada momento seus elementos passam por transformações na sua forma de constituição, mesmo que elas sejam imperceptíveis ao observador comum (MACEDO, 2010). Assim, as implicações do Arco Metropolitano vão além da simples inserção da caixa viária na paisagem (ver Figuras 2 e 3): a partir desse “evento metropolitano”, surgiram várias questões, relacionadas principalmente a quatro enfoques da V Oficina de Arquitetura da Paisagem (transporte, centralidades, planejamento e paisagem). O Arco Metropolitano é visto, a princípio, como uma grande oportunidade para se pensar e planejar o crescimento e a ordenação do território dos subúrbios da região metropolitana, deixada por muito tempo às margens dos investimentos públicos.

É inegável a posição do Arco Metropolitano como indutor para a expansão urbana, e



Figuras 2 e 3: construção do Arco Metropolitano. Fonte: Laboratório SEL-RJ/PROARQ-FAU/UFRJ.

consequentemente, de impacto ambiental: o traçado da via cruza grandes áreas de vazios urbanos, áreas de proteção ambiental, parques naturais, centros urbanos e pequenas comunidades. Preocupa o fato das implicações diretas e, mais ainda, das indiretas (e imprevisíveis) que este projeto pode trazer.

Para os profissionais envolvidos diretamente na construção e no processo de implantação administrativa do Arco, é necessário um macrozoneamento de áreas de interesse industrial e de expansão habitacional a fim de evitar a ocupação desordenada e a criação de focos de problemas sociais e econômicos. A fim de amenizar os impactos ambientais nas áreas protegidas, foram definidas medidas preventivas, compensatórias e reparatórias em cima do que se pode prever (ver figuras 4 e 5).



Figuras 4 e 5: área de implantação do COMPERJ. Fonte: Laboratório SEL-RJ/PROARQ-FAU/UFRJ.

No entanto, a interdependência dos sistemas ambientais, sociais, econômicos, dos espaços urbanos (livres ou ocupados, públicos ou privados), nas diversas escalas, faz surgirem pontos cegos nas projeções das interferências deste evento no ambiente e na paisagem.

O planejamento de uma infraestrutura de tamanha dimensão e transformação socioespacial faz emergirem questões de gestão que dividem interesses locais, “metropolitanos”, públicos e particulares.

Para o nosso estudo de caso consideraremos o Arco em sua constituição total, efetivamente construído em todo o seu traçado. A partir deste evento infraestrutural, elaboraremos uma série de questões sobre as projeções urbanas que tentam trabalhar nessa escala chamada metropolitana.

#### **4. Questões levantadas**

A principal questão levantada posteriormente à análise do projeto do Arco, tanto nas disciplinas topológicas quanto sociológicas, é sobre a escala do objeto e, como desenvolvimento deste processo, como se pensar nesta escala chamada de “Metropolitana”. Este fenômeno urbano,

como qualquer um, segundo Henri Lefebvre (1999), pode ser decifrado como uma mensagem, através da definição de dimensões e níveis que vão do global (o Estado e suas estratégias políticas) ao privado (o cidadão e seu habitat), mediado pelo misto, melhor traduzido como o espaço público, o lugar do encontro entre os Cidadãos e o Político.

Desta maneira, poderíamos entender o processo projetual do espaço metropolitano como a gravitação constante do pensamento entre os três níveis (global, privado, público), formando um “sistema”. Entretanto, este sistema não é definido como ferramenta de projeto urbano, como são, por exemplo, o plano diretor e a acupuntura urbana, uma vez que estas metodologias determinam a imposição do global (geral, genérico, total) sobre o misto e o privado (específico, individual) (KOOLHAAS, 1995), tendo uma consequência desastrosa para o urbano: os planos, se implementados, ou destroem as particularidades, ou permanecem dissonantes a elas; mas, se não são implementados, o caos da espontaneidade se desenvolve, trazendo bons ou maus resultados, dependendo tão somente da sorte da história. Quando partem de cada particularidade, os planos perdem-se na impossibilidade de compreendê-las em conjunto, resultando em descrições, mas não em projetos: “A Metrópole não é um lugar que se possa projetar, mas uma condição que se pode descrever.” (KLOUCHE, 2009).

Para Rem Koolhaas, no texto intitulado *What Ever Happened to Urbanism?* (in: SMLXL, 1995), juntas, todas as tentativas da promessa “alquimista” do Modernismo de produzir um novo começo apenas desacreditaram a idéia de um novo começo: a cidade desafia todas as agências que atuam sobre ela e tentam influenciá-la (criativa, infraestrutural e politicamente), uma vez que persiste e vigora – como computadores sobre jogadores de xadrez – exaurindo todas as ambições de uma definição. A urbanização universal modificou a condição urbana em si mesma além do reconhecimento. Persistir projetualmente em fantasias, ideologias, pretensões e na ilusão de desenvolvimento e controle resulta em uma incapacidade de conceber novos cuidados, intervenções parciais, posições compromissadas que podem influenciar, redirecionar e suceder mesmo que de modo limitado, mas nunca reestabelecer o controle. Para que essa divergência de abordagem fique mais clara, comparemos o projeto de Djamel Klouche e sua equipe do l’AUC, intitulado *Le Grand Paris Stimulé*, o qual propõe o estímulo da condição presente metropolitana, na escala arquitetônica (KOOLHAAS, 1995), que pode ser “reorientável, bifurcável, flexível”; com projeto do Arco Metropolitano, que impõe a prosperidade futura, através de uma ação em uma escala totalizante, coerente com as dinâmicas industriais às quais se associa. Assim, ficamos com a questão: como projetar nas escalas locais e públicas (LEFEBVRE, 1999) sobre um objeto de escala “metropolitana”? Ou: como sincronizar as ações metropolitanas (o evento do Arco), com as dinâmicas locais (o projeto urbano “possível”)?

Qualquer projeto (urbano, arquitetônico, social, político...) por princípio se propõe como uma solução, como uma direção “adequada” para determinado desenvolvimento e “melhorias”, e tende a especificar e amarrar respostas, prever um futuro – projetar (transitivo direto: atirar longe; fazer incidir; planejar). Segundo Colin Rowe e Fred Koetter (1978), “para o arquiteto, o conteúdo ético da boa sociedade sempre foi algo que a construção devia tornar evidente. O impasse da arquitetura (do urbanismo e planejamento) é que, por estar sempre, de uma forma ou de outra, preocupada em melhorar, em fazer melhor as coisas em algum critério, mesmo que impreciso, em como as coisas devem ser, ela está sempre envolvida em algum juízo de valor sobre o que deve ser o futuro”.

No entanto, as adversidades e a persistência da espontaneidade, a impossibilidade e inviabilidade do controle total sobre o resultado (presente) do projeto (futuro), fazem do projeto e planejamento urbano um campo gravitacional o qual não se atinge no centro, não se acerta “na mosca”, mas dá um rumo para um futuro que pode durar mais ou menos, pode ser bem incorporado ou desastroso. O projeto surge como uma ação que não provoca somente uma reação, mas uma reação em cadeia, indeterminável e ilimitada (ARENDDT, 2005).

No caso do Arco Metropolitano, previsões de catastróficas expansões urbanas e destruições das qualidades ambientais funcionam como “projetos indesejáveis”, os quais provocam a necessidade de se planejar o espaço ao redor do Arco, para que não aconteçam. Assim, uma rede de justificativas é posta sob o formato científico, pois o “pharmakon” (veneno) precisa ser tratado com o “pharmakon” (medicamento), como nos adverte Jacques Derrida. Em outras palavras: para remediar o (possível, provável, especulado) veneno da espontaneidade urbana, propõe-se a (possível, provável, especulada) solução do plano diretor, que aparece em cena como solução científica, ecológica e politicamente correta. Reto, corrige a curva imprevisibilidade, obrigando um caminho correto. No entanto, a vida insiste em ser ilimitadamente imprevisível (ARENDDT, 2005), tornando tal vontade corretiva quase inútil: somente nos resta a humildade de rever (KLOUCHE, 2009) e “perdoar” (ARENDDT, 2010) nossas ideias.

Qualquer proposta projetual que tenha a intenção de ser efetiva em toda a sua amplitude deve ser considerada utópica, e portanto, inatingível. Uma vez que para haver “domínio sobre o processo de mudança” (efetivação do projeto) é preciso eliminar toda mudança possível, em outras palavras, na medida em que a forma do futuro depende de futuras idéias, tal forma não pode ser antecipada (ROWE e KOETTER, 1978).

Como, então, projetar a Metrópole? Como compreender seu espaço, suas escalas, seu significado e seu tempo? Como lidar projetualmente com o imprevisível, incontrollável e incondenável futuro?

## **5. Introdução Teórica-Conceitual**

A partir da proposta discursiva do próprio Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, tido como, além de uma via rodoviária de conexão e transporte, um evento que inicia (ou reinicia) o “projeto da metrópole” (sob todos os aspectos: ambientais, sociais, morfológicos, simbólicos, econômicos, políticos), partimos para um trabalho que visa abranger toda a extensão do arco, e compreendemos que as principais questões levantadas gravitam em torno de dois principais temas: o Espaço (metropolitano, local, político, físico, psicológico, simbólico); e o Tempo (o presente, a projeção, o projeto, os argumentos passados, a história).

O trabalho reduzido a dois conceitos aparentemente vagos, mas muito amplos, viabiliza um estudo sistemático do caso. A enorme complexidade da inserção do arco metropolitano pode ser um fator de atraso no processo de entendimento da questão, uma vez que são inúmeras as variáveis. Por exemplo, ao considerarmos os desejos e a visão local da sociedade, necessitaríamos de um longo período de estudos aprofundados caso a caso, ao longo de todo o território, não apenas marginal ao traçado do arco, como também das diversas centralidades indiretamente afetadas. Assim, optamos pela escolha de temas que são comuns a toda a extensão. Enfim, para que pudéssemos desenvolver esta pesquisa, buscamos compreender de forma mais aprofundada esses conceitos (Espaço e Tempo) e suas derivações a partir da realidade do Arco Metropolitano.

### **5.1. Espaço Metropolitano**

A primeira fragmentação será chamada de espacial, pois trabalha com conceitos topológicos, sendo composta pela fragmentação do Arco Metropolitano. Este fato topológico, dentre outros conceitos, adquire a escala metropolitana por cortar, diferentes trechos daquilo que a geopolítica determinou como Região Metropolitana. Região esta composta por diferentes paisagens, municípios, que se identificam como parte de um todo “metropolitano”, onde existe um sentimento de pertencimento, uma relação de interdependência.

A metrópole é estruturada pelos movimentos (de pessoas, de informação, de bens, serviços), e, portanto, pelo corpo morfológico (infraestruturas de mobilidade, sistema viário) por onde eles ocorrem (DUARTE, 2006). O Arco Metropolitano passa a ser, sob este ponto de vista, uma peça-chave, um objeto simbólico claro de conexão e unificação do espaço metropolitano. “Espaço” segundo Gomes (Apud TÂNGARI, 2009) constitui um componente ativo na dinâmica social, simultaneamente agente e testemunha de sua organização. Lefebvre (Apud TÂNGARI, 2009) defende que o espaço não é apenas o ponto de partida (espaço absoluto), nem somente o ponto de chegada (produto social), mas também é o locus da reprodução das relações sociais de produção, isto é, da produção da sociedade (LEFEBVRE, Apud TÂNGARI, 2009).

Como uma concepção abstrata, “espaço” nos remete a um quadro, um volume, uma base referencial preenchida com elementos diferenciados que a singularizam (HATSHORNE Apud TÂNGARI, 2009.).

Aqui, “Espaço Metropolitano” se refere, portanto, a uma grade de atuação que abrange toda a região que possui vínculos fortes de identidade, cultura, economia, etc. com o município do Rio de Janeiro. Esta grade é representada fisicamente pelas infraestruturas de mobilidade, como, por exemplo, o Arco Metropolitano.

Para este trabalho, definimos três grandes “Espaços Metropolitanos” genéricos a princípio. São eles: o Urbano, que inclui o edificado e o livre de edificações; o Espaço das Amenidades, principalmente as grandes áreas não ocupadas e “não-urbanas”; e o Industrial, edificado ou não, o espaço de produção e transição (espaços fora da dinâmica urbana pós-industrial).

### **5.1.1. Paisagem Urbana ou Urbano**

É o produto da sociedade urbana, definida por Lefebvre através da hipótese de uma completa urbanização da sociedade humana (LEFEBVRE, 1976). Esta paisagem compreende todos os assentamentos humanos que façam parte (como fragmentos) do processo de urbanização acelerada do século XX, que constituiu novas fronteiras da metrópole (ver figuras 6 e 7).

A paisagem urbana pode ser conformada morfologicamente por dois elementos principais: os espaços urbanos sólidos (os volumes dos edifícios) e os espaços urbanos vazios (da rua e da praça) (NESBITT, 2006) que configuram o que chamamos sistema de espaços livres urbanos (TÂNGARI, 2009), incluindo também os parques e terrenos vazios. Ainda, a cidade contemporânea é composta por espaços de fronteiras, ou limites da periferia (KOOLHAAS, 1995; e AUGÉ, 2003).

Portanto se caracteriza pela pluralidade de morfologias, sobreposição de intenções (formais e informais), de tempos históricos e de significações, mas se unifica na “condição urbana”, em um sentimento de coletividade e de pertencimento à determinado local.



Figuras 6 e 7: Paisagem Urbana. Fonte: Laboratório SEL-RJ/PROARQ-FAU/UFRJ.

### **5.1.2. Amenidades**

Basicamente, consideramos os espaços pouco antrópicos ou rurais (das áreas de proteção ambiental às de atividades agrícolas): onde há o predomínio de elementos naturais, cobertura vegetal original ou de cultivo (ver figuras 8 e 9).



Figuras 8 e 9: Amenidades. Fonte: Laboratório SEL-RJ/PROARQ-FAU/UFRJ.

### **5.1.3. Paisagem Produtora, ou Complexos Produtivos, ou Industrial**

Paradigma da sociedade urbana, este cenário representa todas as grandes estruturas de produção industriais e logísticas que abastecem o mercado capitalista global (dimensão superior à metrópole) de produtos de todos os níveis de industrialização. Incluem-se, nesta categoria espacial, as indústrias, os portos e retro-portos, etc.. Complexos estes que ao longo do tempo distanciaram-se do urbano, por questões ambientais, financeiras e logísticas, mas que ainda dependem dele, principalmente de seu habitante, que para ele se transforma em mão-de-obra (ver figuras 10 e 11).



Figuras 10 e 11: Paisagem Produtora. Fonte: Laboratório SEL-RJ/PROARQ-FAU/UFRJ.

## **5.2. Tempo de Projeto**

Projetar é uma indicação de futuro.

“Provavelmente, em qualquer época, a maior parte da humanidade é, ao mesmo tempo, conservadora e radical, preocupa-se com o familiar e se perturba com o inesperado, e, se

nós vivemos no passado tanto quanto confiamos no futuro (o presente não passando de um episódio no tempo), parece razoável aceitar essa condição. De fato, se não há esperança sem profecia, sem memória não pode haver comunicação” (ROWE e KOETTER, 1978).

O tempo, visto como metrônomo do progresso (ROWE e KOETTER, 1978), pode servir de argumento para projeções futuras (projetos), pois atribui-se aos seus aspectos seqüenciais um caráter dinâmico e cumulativo: a História repetitiva mantém um repertório revisitável que serve de embasamento para o raciocínio das situações futuras. Entretanto, como “com cada novo nascimento, um novo começo nasce o mundo, um novo mundo passa potencialmente a existir” (ARENDR, 1989), o mundo é sempre novo e tais argumentos passam a ser a manutenção do movimento anti-revolucionário da vida. Em outras palavras: a projeção futura baseada nas experiências passadas é o impedimento da mudança, da espontaneidade e novidade da vida.

Estabelecemos, aqui, três diferentes tempos futuros: o hiper-realista e o racionalista, baseados na história, mas com posições positivas ou negativas em relação ao futuro; e um terceiro tempo, o devaneio, a novidade, que não se baseia na experiência real da história.

### **5.2.1. Hiper-realismo, monstro, pessimismo**

O hiper-realismo é hipérbole: é a manifestação de algum aspecto da realidade de forma exagerada. Seu objetivo é fazer totalmente evidente determinada parte do contexto, pois este seria considerado complexo demais para se fazer ver tal parte. É como o gesto dramático de um ator de teatro: o movimento real não é suficiente.

Muitas vezes usado como o modo de convencimento da mídia: para tornar um fato mais interessante, utiliza-se um determinado ângulo ou uma maneira mais aguçada de escrever para realçar a realidade do acontecimento.

O Hiper-Realismo é o tempo de quando se entende o todo pela parte: amplia-se o tamanho da parte até que ela de fato seja o todo.

O Hiper-Realismo é maniqueísta.

### **5.2.2. Racionalismo, funcionalismo, otimismo**

Racionalismo é abstração.

O racionalismo é o tempo dos projetos. “Um plano não prevê as falhas que se abrirão no futuro; ele descreve um estado ideal do qual podemos apenas nos aproximar” (KOOLHAAS, 1978). Este estado ideal é construído a partir das noções ótimas de bem-estar, saúde, progresso, etc.: a conquista destes atributos traria a perfeição total (seu objetivo).

### **5.2.3 Delírio – Sonho, impraticabilidade, descrença**

“Ao retornar das missões designadas por Kublai, o engenhoso estrangeiro improvisava pantomimas que o soberano precisava interpretar: uma cidade era assinalada pelo salto de um peixe que escapava do bico de um cormorão para cair numa rede, outra cidade por um homem que atravessava o fogo sem se queimar, uma terceira por um crânio que mordida entre os dentes verde de mofo uma pérola alva e redonda” (CALVINO, 1990.).

A Experiência delirante nos conduz a uma realidade onde o irreal, o irracional e impossível se torna o possível, como em um sonho: um pensamento liberto a todas as preocupações lógicas. Este talvez seja o tempo mais complexo e vasto de possibilidades, porque ele está diretamente ligado a seu criador, como um produto de seu subconsciente, a metamorfose da idéia. Esta idéia de delírio está muito próxima a base de criação de movimentos artísticos modernos como o surrealismo e o expressionismo: Salvador Dalí a propõe, inclusive, como método criativo, o “Método Crítico Paranóico” (KOOLHAAS, 1978): “trata-se de um modo de raciocinar em forma de teoremas, dando aparência científica a formulações de exaltada imaginação. (...) O método lhe permite muito mais do que interpretações engenhosas: lhe permite brincar com uma atitude ambígua sobre o mundo real, exaltadora porém irônica, que muitas vezes pode passar como crítica cáustica - ou por acaso a mera evidência amoral e desideologizada do rumo do mundo já não é em si uma forma de crítica?” (GORELIK Apud KOOLHAAS, 1978.) Desta forma, ao transformar nossos delírios em idéias podemos ter bases para críticas tão importantes que nos outros tempos. (Por exemplo: como compreender a nossa atual realidade peregrina e flutuante, ligada visceralmente às infraestruturas tecnológicas, sem as imagens de Instant City, dos anos 1960, do grupo Archigram?)

A principal possível crítica ao Devaneio é a sua impossibilidade, a sua inexecutabilidade. Entretanto, como ele não se propõe a ser uma coisa nem outra, tal crítica perde o sentido: como criticar (racionalmente) o sonho de alguém?

E mais: por que desconsiderar o sonho como uma projeção criadora do espaço?

## **5.3. Tempo x Espaço**

A relação tempo-espaço nos permite localizar um evento, mais do que apenas um objeto ou uma história. Desta forma, procuramos nos aproximar da questão central deste trabalho: “projetar (projeção de futuro) o (espaço) metropolitano”.

### **5.3.1. O Real, o presente**

“Como sempre agimos em uma teia de relações, as consequências de cada ato são ilimitadas; toda ação deflagra não apenas uma reação, mas uma reação em cadeia, e todo processo é

causa de novos processos imprevisíveis. Esta ilimitabilidade é inevitável (...). O menor ato (...) porta o gérmen da mesma ilimitabilidade e imprevisibilidade; um ato, um gesto ou uma palavra pode ser suficiente para mudar qualquer constelação. Na ação, em contraposição à fabricação, é de fato verdade que nunca podemos saber realmente o que estamos fazendo” (ARENDDT, 2010).

Podemos considerar que o real está no instante, e que portanto, está em constante mudança, infinitamente. Está na ação e na fabricação, nos sentidos físicos e na percepção.

Uma forma possível de se compreender a realidade, é a partir da “aceitação” do real e do presente (KOOLHAAS, 1995), como estão: sem fantasia, sem juízos de valores. Este ponto de vista procura explorar as qualidades das relações espaciais do tempo presente, seja estimulando, seja simplesmente aproveitando as vantagens dessas relações. “Às vezes é importante descobrir o que a cidade é, ao invés do que era, ou deveria ser.” (KOOLHAAS, 1995). Esta forma de compreensão não se associa a nenhum dos tempos de projeto que proporemos mais a frente neste trabalho, pois não elabora o futuro (irreal), apenas percebe o presente (real).

Há dois trabalhos que ilustram bem este modo de se relacionar com a realidade presente. Um deles é o de Gabriel Duarte, intitulado “Infrascapes, Urban Androgyny and other unplanned effects of Metropolitan Dynamics” (2006). Neste trabalho, Duarte defende as vantagens de um desenvolvimento urbano que “acontece espontâneo” ao redor de infraestruturas de transporte com características específicas. Duarte ressalta as qualidades desse desenvolvimento indesejável pelo planejamento oficial e argumenta que estas dinâmicas são benéficas para a própria existência da metrópole. Um aspecto importante a ser considerado neste trabalho é a avaliação e observação do estado real da cidade sem o filtro fotográfico do idealismo ou do hiper-realismo: não há, em suas análises, o juízo de valores a partir do ponto de vista de um plano urbano ideal, ou alguma utopia.

Um outro trabalho que reforça este ponto de vista é o da equipe l’AUC, coordenada por Djamel Klouche, para o projeto Le Grand Pari(s). O trabalho, intitulado “Grand Paris Stimulé” (Grande Paris Estimulada), propõe a projeção da metrópole não a partir de esquemas e planos futuros mas a partir de estímulos de determinadas características metropolitanas (elencadas após um estudo elaborado pelo próprio trabalho de Klouche e do l’AUC). Assim, o aspecto mais relevante deste trabalho de Klouche, para nós, é a sua relação com o real, com o atual: às vezes as condições urbanas e metropolitanas a serem estimuladas não são (a primeira vista) politicamente ou socialmente “corretas”, entretanto, são estimuladas pelo simples fato de serem reais aspectos da condição metropolitana e expressarem, provavelmente, o desejo (mesmo inconsciente) dos usuários diretos.

### **5.3.2. Cenários imaginários**

“Loucura é ver a realidade como ela é; e, não, como ela deveria ser.” (CERVANTES)

Os Cenários Imaginários são composições que figuram um espaço inexistente em um tempo irreal ou surreal: o tempo não-presente. Compõem “realidades” abstratas e subjetivas do autor – peças teatrais.

No caso, são “previsões do futuro” para as realidades da área onde será implantado o Arco Metropolitano do Rio, projetadas por otimistas, pessimistas e delirantes.

A partir do cruzamento dos 3 tempos de projeto (item 5.2) com os 3 espaços metropolitanos (item 5.1) temos 9 cenários imaginários, 9 possibilidades de projeções urbanas.

## **6. Cenários do Arco**

### **6.1. Hiper-realismo do Espaço Urbano**

Muita gente se mudou por causa do barulho da rodovia, o bairro pacato e arborizado se desvalorizou, agora é palco de estrondosas batidas e acidentes de caminhões. A promessa de enriquecimento só serviu às funerárias que agora lucram com as mortes por atropelamento. Idosos que seguiam para o posto de saúde do outro lado da via, crianças que seguiam para a escola do bairro e não quiseram caminhar mais meio quilômetro para alcançar a passarela, se despedaçaram no asfalto quente como se fossem coisa qualquer e atrapalharam o fluir da economia. E tudo congestionou.



## **6.2. Hiper-realismo do Espaço das Amenidades**

Onde ainda há fauna e flora e onde a mata atlântica ainda pode se manifestar, o homem aparece com suas máquinas e seus sistemas urbanos para destruir e consumir. Na região que abastece a Metrópole do Rio de Janeiro, onde vivem quase 12 milhões de pessoas, está sendo contruído o Arco Metropolitano, que provocará a destruição dos mananciais hídricos e de todo um eco-sistema: a baixada fluminense, área que já é afetada pela falta de ações concretas no âmbito ambiental. Quem perde com isso? Toda a população. Quem ganha com isso? As grandes empresas.

Só o que restará da baixada: bicho morto, fogo e fumaça.



## **6.3. Hiper-realismo do Espaço Industrial**

Já são 200 o número de favelas ao redor das principais indústrias na região do Arco Metropolitano. Os trabalhadores não querem saber de bairro do governo: “o negócio é morar perto do serviço”, diz o jovem de 17 anos, trabalhador de uma das indústrias da região. “São marginais oficiais”, diz o representante de uma das empresas de transporte logístico, “aproveitam qualquer brecha da legislação e se infiltram em qualquer buraco. No final, quem paga a conta são os cidadãos de bem.”. O professor de sócio-antropologia histórico urbana confirma: “estamos vivendo o feudalismo da era moderna: os senhores industriais e seus vassalos marginais encastelados em comunidades de fumaça (...)”.



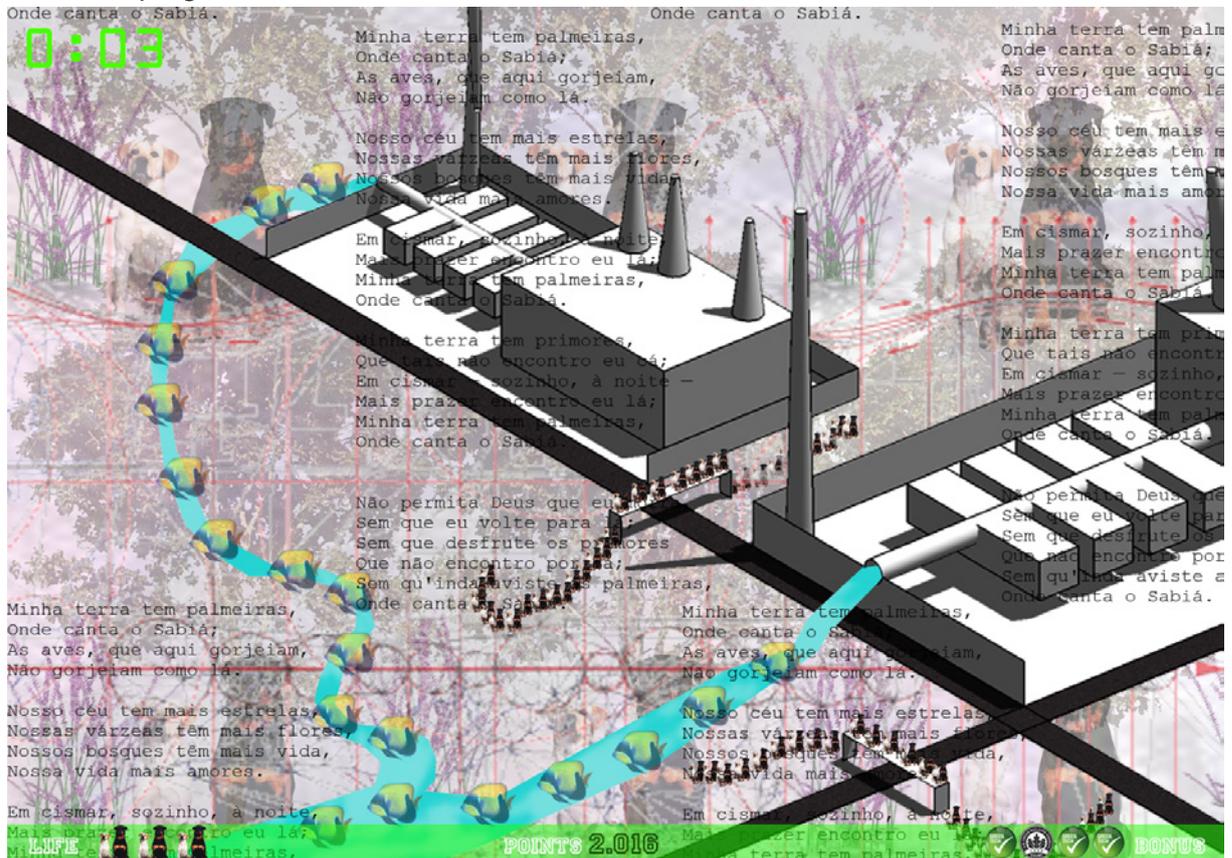
#### **6.4. Racionalismo do Espaço Urbano**

Todos querem qualidade de vida e progresso. Abaixada fluminense está carente e marginalizada em relação às ações públicas. É preciso política, é preciso investimento. Será feito: agora na sua pequena e pobre cidade passará uma rodovia importantíssima que trará desenvolvimento organizado e renda. Assim, a cidade poderá se modernizar e adquirir beleza. A população terá melhor acessibilidade e poderá se conectar mais comodamente com o resto do estado e do país. Para o seu desfrute, o cruzamento da via será feito por uma linda passarela que será o símbolo de prosperidade da cidade.



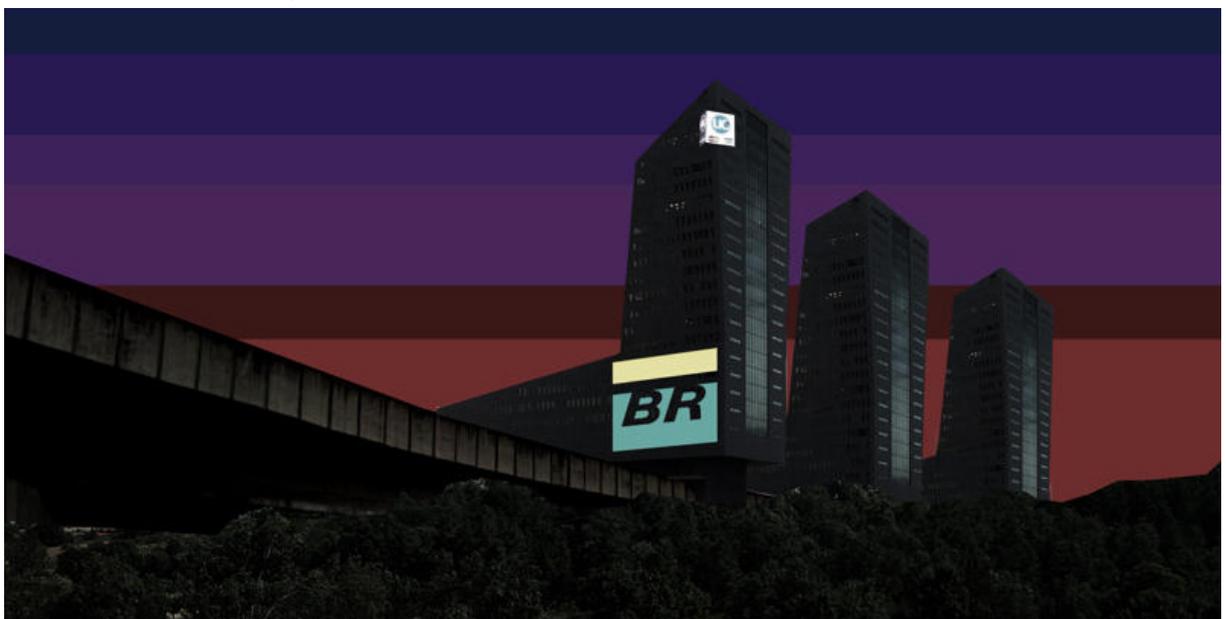
## 6.5. Racionalismo do Espaço das Amenidades

Para vencer, atravesse os espécimes das espécies sob controle pelas áreas de proteção ambiental, limpe as águas das indústrias e mantenha o limite de velocidade. Assim, ganharás bônus de selos ecológicos (politicamente corretos) e pontos, que garantem a vitória, no momento programado.



## 6.6. Racionalismo do Espaço Industrial

Produzir melhor. Sempre.



### **6.7 Devaneio do Espaço Urbano**

Nada de mau se cria - será mantida toda boa tradição e a euforia.

As qualidades se multiplicam, coexistem todos os desejos, todas as vias, múltiplas padarias.

Caminha-se pela calçada: passa uma cabine de teletransporte.

Tem cabine para automóveis, tem cabine pra caminhão, para rolimã e para o cidadão - e também tem cabine para a pomba-gira. Porque não?



### **6.8. Devaneio do Espaço das Amenidades**

bioinfraestruturas

canibais, colossais, carrossáveis

caminhos secos

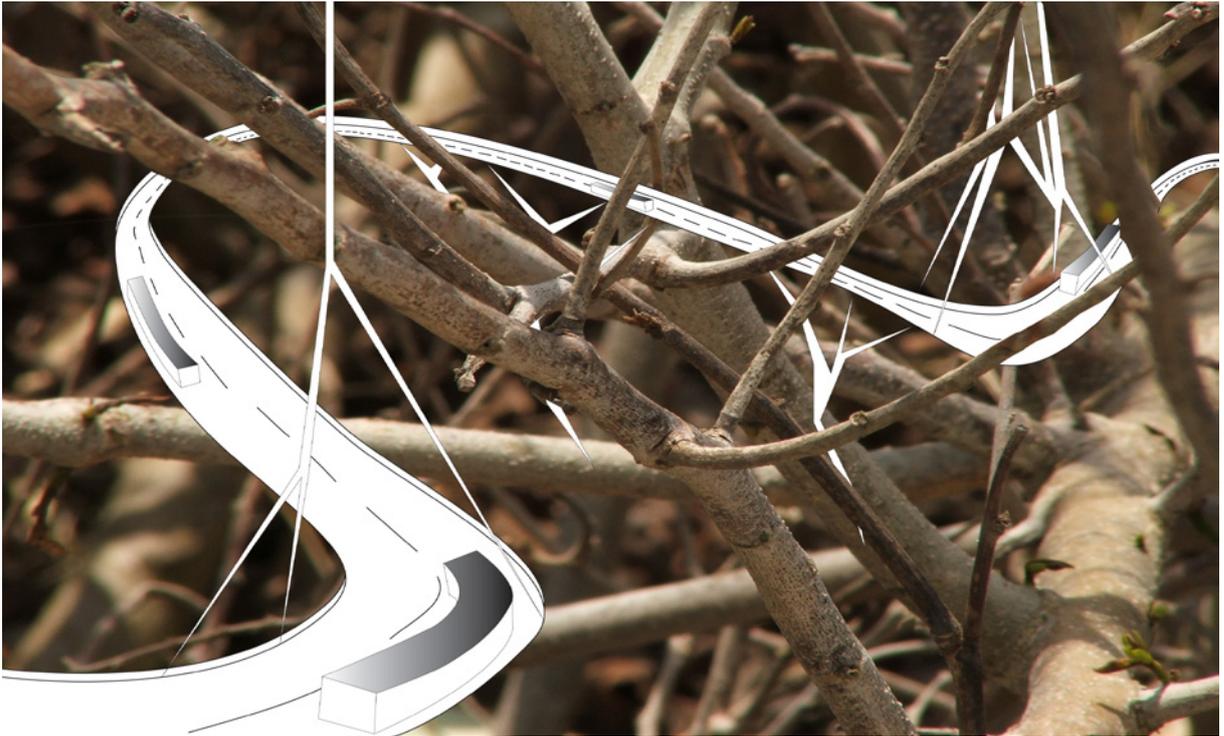
ecos de caminhões

e roucos, ronronares

rugidos de caminhões prenhos

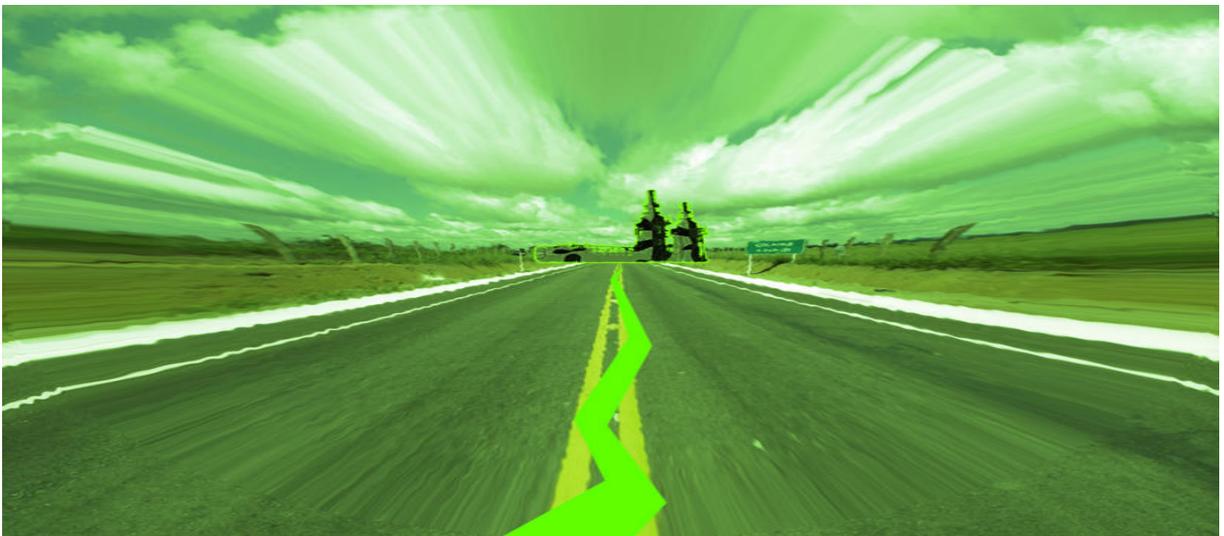
lagartas sedentas de asas

salivam brutas seivas



### **6.9. Devaneio do Espaço Industrial**

Máquina de fazer luz na velocidade da luz.



### **7. Considerações Finais**

Por fim, podemos concluir que este exercício acadêmico, longe de estabelecer os resultados finais dos projetos urbanos ou, ainda mais longe, de propor estados definitivos para o espaço urbano, oferece, em realidade, bases mais sólidas sobre as quais poderão se desenvolver as críticas construtivas sobre os projetos urbanos, tanto este do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, como qualquer outro, ou seja, este trabalho deve ser visto mais como o início, do

que como o fim de um processo de crítica. Esta precedência se deve ao fato deste trabalho buscar os motivos ideológicos que direcionam as projeções urbanas, além de pretender uma compreensão espacial mais fluída, a qual considera os recortes espaciais de forma sistêmica. Este trabalho é uma abstração. Assim sendo, não apresenta as complexidades da realidade do problema ao qual se propõe estudar: as pressões dos grupos sociais existentes, a situação sócio-econômica, o contexto político-cultural, as dinâmicas dos processos geológicos, biológicos, hidrográficos, ou climáticos. Entretanto, ao procurar reduzir o problema do ato de projetar a metrópole a esquemas abstratos, encontrou elementos que possivelmente aparecem em todos os projetos urbanos. Esta universalidade apresenta seus limites de compreensão, mas tem a vantagem de servir de base, de palco para os estudos sobre cada especificidade.

## 8. Bibliografia

- ÁBALOS, Iñaki. **A boa vida**. Barcelona: Editora Gustavo Gili, 2003.
- ARENDR, Hannah. **A Condição Humana**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010.
- ARENDR, Hannan. **As Origens do Totalitarismo**. São Paulo: Ed. Companhia das Letras, 1989.
- ARENDR, Hannah. **Trabalho, Obra e Ação**. in: Cadernos de Ética e Filosofia Política, n7, p.205-6. São Paulo: USP, 2005.
- AUGÉ, Marc. **Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da Supermodernidade**. Campinas: Ed. Papirus, 2003.
- CALVINO, Ítalo. **As Cidades Invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CORREIA, Adriano. **Hannah Arendt**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2007.
- DUARTE, Gabriel. **Infrascapes - Interstitial Enclaves of the Unplanned**. in: 306090 Journal. New York: Princeton Architectural Press, 2006.
- DUARTE, Gabriel. **Infrascapes, Urban Androgyny and other unplanned effects of Metropolitan Dynamics - A Study on the Effects of Mobility Infrastructure and Flows on Rio de Janeiro's Urban Form**. in: Monu (Magazine on Urbanism). Kassel: Kassel University Press, 2006.
- KLOUCHE, Djamel, et al. **Grand Paris Stimulé**. In: Le Grand Pari(s). Paris: Le Moniteur, 2008.
- KLOUCHE, Djamel. et al. **La Métropole du XXIe Siècle de l'après-Kyoto - le grand pari de l'agglomération parisienne**. 2009.
- KLOUCHE, Djamel. et al. **Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne - le grand pari de l'agglomération parisienne**. 2009.
- KOOLHAAS, Rem. **What Ever Happened to Urbanism?**. In: KOOLHAAS, R., MAU, Bruce. SMLXL. The Monacelli Press, 1995.

KOOLHAAS, Rem. **The Generic City**. In: KOOLHAAS, R., MAU, Bruce. SMLXL. The Monacelli Press, 1995.

KOOLHAAS, Rem. **Nova Iorque Delirante**. São Paulo: Editora Cosac Naify, 2008.

KOOLHAAS, Rem. **Por uma cidade contemporânea**. In: NESBITT, Kate. Uma nova agenda para a Arquitetura – Antologia Teórica 1965-1995. São Paulo: Cosac Naify, 2006.

KOOLHAAS, Rem. **Para além do Delírio**. In: NESBITT, Kate. Uma nova agenda para a Arquitetura – Antologia Teórica 1965-1995. São Paulo: Cosac Naify, 2006.

LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 1976.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

MONTAGNER, Josep Maria. **Sistemas Arquitetônicos Contemporâneos**. Barcelona: Editora Gustavo Gili, 2010.

NESBITT, Kate. **Uma nova agenda para a Arquitetura – Antologia Teórica 1965-1995**. São Paulo: Cosac Naify, 2006.

ROWE, Colin; KOETTER, Fred. **Cidade Colagem**. In: NESBITT, Kate. Uma nova agenda para a Arquitetura – Antologia Teórica 1965-1995. São Paulo: Cosac Naify, 2006.

SOLIS, Dirce Eleonora Nigro; **Desconstrução e Arquitetura: Uma Abordagem a partir de Jacques Derrida**. Rio de Janeiro: Editora Uapê, 2009

TÂNGARI, Vera. et al. **Sistemas de Espaços Livres nas Cidades Brasileiras - um debate conceitual**. In: MACEDO, Silvio. et al. (Orgs.). Paisagem Ambiente 26. São Paulo: FAUUSP, 2009.

TÂNGARI, Vera; OLIVEIRA, Ridley; et al. **Apostila da V Oficina Arquitetura da Paisagem**. Rio de Janeiro, 2010.