

Letícia de Castro Gabriel

**ENTRE A REGULARIDADE NO “CENTRO” E A OCASIONALIDADE NA
“BORDA”: NARRATIVAS URBANAS NOS ESPAÇOS PÚBLICOS DA ÁREA
CENTRAL DE SANTA MARIA-RS**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do Grau de Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Orientador: Prof. Dr. Nelson Popini Vaz.

Co-orientador: Prof. Dr. Sergio Torres Moraes.

Florianópolis
2014

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da
UFSC.

Gabriel, Leticia de Castro

Entre a regularidade no "centro" e a ocasionalidade na "borda" : narrativas urbanas nos espaços públicos da área central de Santa Maria-RS / Leticia de Castro Gabriel ; orientador, Nelson Popini Vaz ; coorientador, Sergio Torres Moraes. - Florianópolis, SC, 2014.

289 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Inclui referências

1. Arquitetura. 2. narrativas urbanas. 3. processos urbanos. 4. urbanismo contemporâneo. 5. espaço público. I. Vaz, Nelson Popini. II. Moraes, Sergio Torres. III. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. IV. Título.

Letícia de Castro Gabriel

**ENTRE A REGULARIDADE NO “CENTRO” E A OCASIONALIDADE NA
“BORDA”:** NARRATIVAS URBANAS NOS ESPAÇOS PÚBLICOS DA ÁREA
CENTRAL DE SANTA MARIA-RS

Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de “Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade”, e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Florianópolis, 17 de fevereiro de 2014.

Prof. Sergio Torres Moraes, Dr.
Coordenador do Curso

Banca Examinadora:

Prof. Nelson Popini Vaz, Dr.
Orientador
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Lino Fernando Bragança Peres, Dr.
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof.^a Soraya Nórr, Dr.^a
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Eduardo Rocha, Dr.
Universidade Federal de Pelotas

À Cecilia, a mais nova caminhante.
À Vô Maria, pela longa e experiente caminhada.

AGRADECIMENTOS

Precisamos, de antemão, reconhecer que sozinhos nada somos! A vivência do mestrado, um longo percurso de escolhas e privações, dúvidas e angústias, foi também um período de crescimento pessoal e intelectual, além de intensas reflexões acerca do saber-fazer a arquitetura e o urbanismo. Certezas, estas aprendi o quão relativas o são e, nesta caminhada, abrir mão de uma posição confortável e indubitável foi primordial para os questionamentos que levaram a outros olhares sobre a cidade e outros modos de fazer o urbanismo.

Ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade – PGAU-Cidade – por abrir, literal e metaforicamente, de um modo tão acessível, as suas “portas” ao que chegam de outras áreas ou instituições. Em especial, à acolhida de professores e colegas, dos quais levo uma especial lembrança das aulas e dos cafés, sobretudo, pelo apoio que se vislumbra naquele que o entende por sabê-lo no mesmo “barco”! À Coordenação e à Secretaria, em especial à Adriana pela gentileza de sempre, agradeço pela disponibilidade no trato “burocrático” das questões de ordem acadêmica.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela bolsa de estudos.

Ao Prof. Dr. Nelson Popini Vaz, por ser quem e como é, foi tamanha a sua sensibilidade em conduzir a orientação deste trabalho, dando-me total liberdade a fim de descobrir qual caminho melhor ou mais adequadamente atenderia ao que almejava. A ele, o meu reconhecimento e mais honesto agradecimento, sobretudo aos “bate-papos” em forma de orientação. Aos Profs. Sergio Torres Moraes e Soraya Mór, pela acolhida no estágio de docência.

Um agradecimento especial à Lisiane por me fazer acreditar e confiar que poderia sim ir mais “longe”! E, mesmo que a cumplicidade fosse desde sempre “suficiente”, fui ainda brindada em amadrinhar a sua pequena Cecilia. Para elas e pelo sentimento sem igual, nos dias e meses em que cada descoberta aflora (apesar da distância em que a mediação virtual é essencial), entendi que há algo que nos transcende! Ao Thiago, os abraços e conversas, nos reencontros e despedidas, têm um valor imenso e certamente não cabem aqui!

Um especial e carinhoso reconhecimento pelas amigadas “acadêmicas” as quais transbordaram para a vida, emaranhando-se. À Dani, minha grande amiga desde o “arco da Roraima”, por cativar com o tamanho envolvimento e dedicação não só a academia, mas aos amigos, à família e a tudo aquilo que sonha e faz acontecer. Tê-la por perto fez com que o refrão do Gessinger, “mas nós vibramos em outras frequências”, fizesse todo o sentido. Com ela, agora merecidamente arquiteta urbanista do IPHAN em São Luís, no Maranhão, espero “sentir” muitas outras cidades mundo afora. À Rosana, a quem prezo

profundamente como profissional e como ser humano. A ela, pela seriedade e zelo dedicado à causa a qual luta. Mas, também, por transbordar tanta paixão em tudo aquilo a que se dedica e que contagia a quem tem a sorte de estar em sua companhia. E ainda pela boa conversa, por dividir a família e os passeios tão agradáveis por “cantos” catarinenses que só ao seu lado tiveram a graça de serem conhecidos e apreciados. Admiração fácil e que fica para ser acrescida, ainda bem! Tal qual o seu humor sarcástico “de sempre”, o Leonardo não se importaria em ficar por “último”. Não menos importante, muito obrigada pelos bons momentos enquanto conhecíamos Florianópolis(xxxx)s.

Especialmente, aos meus pais, Alberto e Luiza Elaine, pelo apoio, incentivo e companheirismo, sou infinitamente grata por “tê-los”. Ao pai, por mostrar-me sensibilidade através da simplicidade do viver e trabalhar no campo. À mãe, por ter lutado para nos proporcionar tanto. Mas eu já seria suficientemente grata por ter-me sugerido as primeiras (grandes) leituras a partir da sua coletânea de obras do Érico Veríssimo. Dela adquirir o mais precioso dos hábitos, o gosto pelos livros! Enfim, a eles pela sempre disponibilidade em oferecer todo o suporte, desde o emocional assim como a companhia nas pesquisas de campo, para que esta caminhada de vida venha se desenvolvendo. À minha irmã, Carina, e ao meu cunhado Adriano, pela cumplicidade e acolhida sempre cativante, um perto-longe, quase e sempre tão ao lado. À tia Vera, ela sem dúvida foi essencial para que este trabalho chegasse ao fim :) Por fim, impossível não agradecer aos inúmeros caminhantes a quem encontrei, observei e conversei, corporal ou verbalmente, durante esta pesquisa. Aos *sujeitos ordinários* “retratados” em cada narrativa urbana, muito obrigada!

[Marco Polo] – As cidades também acreditam ser obra da mente ou do acaso, mas nem um nem o outro bastam para sustentar as suas muralhas. De uma cidade, não aproveitamos as suas sete ou setenta e sete maravilhas, mas a resposta que dá às nossas perguntas.
[Kublai Khan] – Ou as perguntas que nos colocamos para nos obrigar a responder, como Tebas na boca da Esfinge.

(Italo Calvino, 2003)

RESUMO

Este trabalho explora a ideia de apropriação dos espaços públicos da cidade contemporânea a partir do cotidiano de atores sociais envolvidos no processo de uso e produção desses espaços. Abordamos, para tanto, diferentes tempos na construção da cidade. Primeiro a partir da sedimentação de determinações e estratégias político-econômicas expressas na visão e nas ações institucionais do planejamento e projetos urbanos. Esta abordagem, realizada junto à cidade de Santa Maria, possibilitou que nos deparássemos com a atual fragmentação dos seus espaços públicos centrais, particularmente no caso dos recortes espaciais então denominados de “centro” e “borda”. Na busca por compreender o fenômeno, identificamos parâmetros tais como a evolução e a dispersão espacial da malha urbana, a localização na estrutura urbana dos recortes em questão e a dinâmica das atividades e fluxos urbanos como fatores intervenientes para a qualidade da centralidade. Mas também foram consideradas, a fim de que também consubstanciassem a relação de interdependência que há entre os atributos formais em suas diversas escalas espaciais, as ambiências dos espaços públicos centrais configuradas a partir dos usos que as engendram. Em um segundo momento, a partir de uma avaliação crítica do saber-fazer urbanístico, nos lançamos num outro modo de apreensão da cidade – o qual denominamos “nômade” e capaz de encarar a circunstancialidade dos acontecimentos observados. Para tanto, o movimento do pesquisador, o qual se mostrou “caminhante”, deu-se a partir de inserções corpóreo-motoras e sensíveis nos espaços públicos, assim como na observação das práticas dos *sujeitos ordinários* – indivíduos que trabalham, habitam, se expressam ou simplesmente se deslocam pelas ruas e praças da centralidade (espaços-centro) ou pelo abandono dos espaços ferroviários (espaços-borda) da área central de Santa Maria. Eles foram tomados como objetos de destaque da pesquisa. Em campo e no dia a dia, o pesquisador-caminhante, ao nível do chão, deixou-se afetar, assim como ajudou a conformar, pelas ambiências, corpos e modos de usar empreendidos pelos cidadãos. A definição do campo de investigação, considerada mediante os recortes “centro” e “borda”, decorreu da experiência do pesquisador junto a lugares do encontro – no caso das apropriações regulares que as continuidades, permanências e os fluxos do cotidiano propiciam – e também da alteridade – no caso das apropriações ocasionais que a indeterminação funcional possibilita – a fim de trazer à tona as forças variadas que povoam os processos urbanos contemporâneos. Deste modo, foi preciso considerar o tempo de decurso das práticas, as táticas dos modos de ocupar o espaço, a lentidão ou aceleração das diversas trajetórias, tudo isto a configurar “estados urbanos” desacelerados ou instauradores de potencialidades criativas os quais são expressos nos usos e na significação dos espaços

públicos. As circunstâncias que abordamos, sobretudo a potência micropolítica e criativa dos espaços-borda, conferem especificidade às experiências vivenciadas, o que é próprio à complexidade da cidade e provoca a flexibilização, primeiro da postura e, segundo, do aparato projetual do arquiteto urbanista. O trabalho empreendeu então um percurso teórico e prático, resultando num modo de ver a cidade a partir do movimento do pesquisador, mas também numa ferramenta metodológica, que aos poucos se revelou como um modo vivenciado de fazer o urbanismo. As narrativas urbanas então desenvolvidas deflagraram reflexões para além de paradigmas técnico-científicos, mas a respeito dos desafios éticos, estéticos e políticos do campo disciplinar urbanístico.

Palavras-chave: narrativas urbanas. processos urbanos. urbanismo contemporâneo. espaço público.

ABSTRACT

This project explores the idea of appropriation of contemporary public space based on quotidian experiences of the social actors involved in its use and production. Therefore, assessment of the city's construction plans was done at different times. Firstly, the consolidation of determinations and political-economic strategies were evaluated, including vision and institutional actions related to strategic urban planning projects. This research evaluated the city of Santa Maria, which currently presents us actual fragmentations in its central public spaces, particularly in the case of section cuts "center" and "border-edge". In the journey for understanding the phenomenon, a wide range of key factors were identified. Parameters such as, evolution and spatial dispersion in the urban layers, the location of the mentioned section cuts, dynamics of activity and urban flow in the urban structure, were also identified as intervening factors of the quality of the urban centrality. And, therefore, were considered in attempt to consolidate the interdependence relationship between the space and its engendered uses. Secondly, based on a critic to the urban design know-how, another approach was explored - that "nomadic" is capable of accepting the circumstantiality of the events observed. Thus, the highlighted research tool was the movement of the researcher. From corporal insertions into ambiances of public spaces, as well as sensibly observing the practices of *ordinary subjects* - individuals who work, live, express themselves or simply move through the streets and parks of the centrality (space-"center") or through the obsolete railway spaces (space-"border-edge") of the central area of Santa Maria. In the field and day-to-day, the researcher - *walker*, at ground level, allowed herself to be affected, as well as helped to shape, the ambiance, bodies and modes of use undertaken by citizens. The research field delineation, within the section cuts "center" and "border-edge", was defined by the researcher's experience at the space - continuities, permanencies and flow of quotidian life provided by regular appropriations - and also its alterity - through its functional indeterminacy enabled by occasional appropriations - in order to elicit the varied forces that populate contemporary urban processes. Therefore, it was necessary to consider the elapsed time between the practices, the modes and strategies for space occupation, the slowness or acceleration of the trajectories. All these factors were combined to configure "urban states", desaccelerated or foundational of creative potentials which are expressed in the uses and the significance of public spaces. The explored circumstances, especially the micro political and creative power of the "border-edge" spaces, confer specificity to lived experiences, which is caused by the complexity of the city itself and causes flexibilization, first to the posture, and second, to the urban developmental apparatus of the architect. This research used theoretical and practical approaches, resulting

in a manner to view the city based on the researchers' movement and also a methodology, which gradually revealed itself as a manner of doing urbanism through lived experiences. The developed urban narratives flared reflections that go beyond the technical-scientific paradigms, featuring the ethical, aesthetic and political challenges of the disciplinary field of urban studies.

Keywords: urban narratives. urban processes. contemporary urbanism. public space.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Inserção de Santa Maria no âmbito regional e o município com a divisão distrital. No destaque, à direita, a área urbana ou o distrito sede.....	41
Figura 2: Planta da Vila de Santa Maria da Boca do Monte, elaborada por Otto Brinckmann em 1861.....	45
Figura 3: Mapa da malha ferroviária do Rio Grande do Sul em 1898, época do arrendamento pela <i>Compagnie Auxiliare</i>	49
Figura 4: Mapa da malha ferroviária do Rio Grande do Sul em 1959, época da reversão à RFFSA.....	49
Figura 5: Planta de Santa Maria em 1889.....	52
Figura 6: Em 1914, a Estação Ferroviária de Santa Maria.....	52
Figura 7: A relação “unitária” entre a Mancha Ferroviária e o espaço urbano.....	53
Figura 8: Em 1920, vista aérea do Km 0.....	53
Figura 9: Em 1914, a Avenida Progresso.....	53
Figura 10: Em 1935, vista área das Oficinas do Km 3.....	53
Figura 11: Em 1955, a Escola de Artes e Ofícios que posteriormente passou a ser denominada Escola Industrial Hugo Taylor.....	53
Figura 12: Planta de Santa Maria em 1914.....	56
Figura 13: Em 1920, a Vila Belga tomada a partir do Largo da Gare.....	56
Figura 14: Plano de Saneamento elaborado por Saturnino de Brito em 1918.....	58
Figura 15: Planta do Plano de Expansão para Santa Maria da década de 1930.....	59
Figura 16: Em 1940, vista aérea de Santa Maria. Na parte inferior, a “Mancha Ferroviária”.....	61
Figura 17: Planta de Santa Maria em 1944.....	61
Figura 18: Esquema Crescimento Urbano [1914-1933].....	70
Figura 19: Esquema Crescimento Urbano [1975-2003].....	70
Figura 20: Projeto do Viaduto Evandro Behr.....	71
Figura 21: Projeto da Rua 24 Horas.....	72
Figura 22: Planta baixa do Calçadão Salvador Isaia (trecho junto à Rua Floriano Peixoto) conforme projeto do final da década de 90.....	72
Figura 23: Projeto da Praça Saldanha Marinho implantado no início da década de 90.....	73
Figura 24: A Praça Saldanha Marinho na década de 30.....	74
Figura 25: A Praça Saldanha Marinho na década de 70.....	75
Figura 26: Na década de 90, a Praça dos Ambulantes no canteiro central da primeira quadra da Avenida Rio Branco.....	76
Figura 27: A relação “fragmentada” entre a Mancha Ferroviária e o espaço urbano.....	77
Figura 28: A Escola de Artes e Ofícios, um equipamento educacional “devolvido” à comunidade pelo Supermercado Carrefour.....	77
Figura 29: O abandono do Edifício Cauduro na Avenida Rio Branco onde funcionou, até 1994, o Hotel Jantzen.....	77
Figura 30: As marcas deixadas pelo incêndio que atingiu a Estação Ferroviária na década de 90.....	77

Figura 31: O modelo espacial da cidade linear leste-oeste. Em destaque a relação que a área central guarda com as centralidades a oeste, sul e leste.....	85
Figura 32: O bairro centro e o Projeto Reviva Centro.....	85
Figura 33: A revitalização da Vila Belga.....	89
Figura 34: O Viaduto da Gare.....	89
Figura 35: O Shopping Popular na Praça Saldanha Marinho.....	90
Figura 36: A Avenida Rio Branco revitalizada.....	91
Figura 37: O “edifício-esqueleto” da Avenida Rio Branco.....	93
Figura 38: Do outro lado dos trilhos – a “Ocupação da Gare” vista a partir da Estação Ferroviária.....	94
Figura 39: A Praça Saldanha Marinho.....	99
Figura 40: O Calçadão Salvador Isaia.....	99
Figura 41: O largo da Estação Ferroviária.....	100
Figura 42: A plataforma da Estação Ferroviária.....	100
Figura 43: Ilustrações esquemáticas do Calçadão Salvador Isaia evidenciando a relação entre os fluxos e as permanências.....	215
Figura 44: A “boca” do Calçadão nas imediações do Viaduto Evandro Behr, que o liga à Praça Saldanha Marinho.....	216
Figura 45: O Calçadão nas proximidades do Santa Maria Shopping.....	216
Figura 46: A atividade musical como tática para viabilizar renda.....	220
Figura 47: A música em meio às sociabilidades no Calçadão.....	220
Figura 48: O Calçadão em um sábado à tarde. Junto ao chão, num local entre as floreiras, a demonstração do ofício e exposição/comercialização de painéis e azulejos em tinta <i>spray</i>	222
Figura 49: Face leste da Praça Saldanha Marinho tomada a partir do coreto.....	223
Figura 50: Ilustração esquemática da planta baixa e dos principais fluxos da Praça Saldanha Marinho.....	223
Figura 51: Face oeste da Praça Saldanha Marinho tomada a partir do coreto.....	223
Figura 52: Ilustração esquemática da planta baixa e relação entre os fluxos e as permanências da Praça Saldanha Marinho.....	225
Figura 53: Ilustração esquemática do corte e a relação entre os fluxos, as permanências, a vegetação e os canteiros da Praça Saldanha Marinho.....	225
Figura 54: As imediações ao coreto, onde os fluxos de atravessamento são os mais intensos e as permanências, mais breves.....	226
Figura 55: As crianças costumam subir na borda do chafariz para acompanhar os peixes.....	227
Figura 56: A menina faz da borda onde brincar de correr.....	227
Figura 57: Espetáculo teatral “Romeu e Julieta”, encenado num domingo à tarde pela Cia. Retalhos de Teatro.....	228
Figura 58: A disposição do público a acompanhar o evento.....	228
Figura 59: Espetáculo teatral “Corsários Inversos”, encenado num sábado à tarde pelo Grupo Mosaico Cultural. Em vista da probabilidade de chuva, o evento foi realizado sob a marquise do Banrisul.....	228
Figura 60: 2º Aldeia Sesc Imembuy, show musical com “Geringonça” numa terça-feira à tarde.....	229

Figura 61: 2º Aldeia Sesc Imembuy, show musical com “Nei Lisboa” num domingo à noite	229
Figura 62: O palhaço malabarista.....	230
Figura 63: A estátua (mensageira) viva.....	230
Figura 64: O vendedor de churrasquinho posiciona-se junto ao Shopping Popular e, ainda, “cobre” os fluxos que atravessam a Praça.....	231
Figura 65: A atividade itinerante de vender algodão-doce.....	231
Figura 66: No Viaduto, o artesanto indígena.....	232
Figura 67: Na praça, o artesão faz uso da floreira e de uma “banca” para expor seus produtos.....	232
Figura 68: Para demarcar o seu posto de trabalho, a artimanha do engraxate.....	232
Figura 69: Formalização da atividade informal.....	232
Figura 70: Os modos de uso do espaço público na calçada da Avenida Rio Branco..	242
Figura 71: O acesso ao Largo da Gare.....	247
Figura 72: A partir do Largo da Gare, vista do conjunto de edificações as quais compõem a Estação Ferroviária de Santa Maria. Observar as ruínas onde se dá a “passagem” para a plataforma da Estação.....	247
Figura 73: Marcas de pneu de motocicletas no Largo da Gare.....	248
Figura 74: Em meio a pichações, o “recado” no grafite.....	248
Figura 75: A “passagem” entre o Largo e a plataforma da Estação.....	248
Figura 76: O resquício de “proibição”.....	250
Figura 77: Locomotiva e vagões desativados.....	250
Figura 78: Indício de moradores nos espaços-borda.....	250
Figura 79: “Atalhos”.....	251
Figura 80: A barreira interposta pelo trem.....	254
Figura 81: O “cenário” como pano de fundo.....	255
Figura 82: O “cenário” para registrar.....	256
Figura 83: No Largo, a “sinalização-convite”.....	258
Figura 84: O “anúncio” para acessar a plataforma da Estação.....	258
Figura 85 e 86: A plataforma da Estação em dia de Feira da Gare.....	259
Figura 87 e 88: O funcionário da ALL trabalha nos trilhos enquanto crianças brincam na plataforma da Estação.....	259
Figura 89: A leitura do jornal apesar da passagem da locomotiva.....	260
Figura 90: Os moradores dos espaços-borda são os indígenas que comercializam artesanato nos espaços-centro.....	260
Figura 91: No Largo da Gare, o desfile do <i>Project Shin Anime Dreamers</i>	261
Figura 92: A espera pela palestra de Divaldo no Largo.....	262
Figura 93: Na “passagem”, a concentração dos organizadores.....	262
Figura 94: Um dentre os muitos expectadores.....	262
Figura 95: O Largo, à noite, durante a fala de Divaldo.....	263
Figura 96: A estrutura instalada na “passagem”.....	264
Figura 97: Cartaz da 'Universidad Superior de las Artes'.....	264
Figura 98 e 99: A plataforma da Estação durante o arte#ocupaSM.....	264
Figura 100: <i>Performance</i> durante o arte#ocupaSM.....	265

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AAMFSM – Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria
ALL – América Latina Logística
BNH – Banco Nacional de Habitação
CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
CMI – Capitalismo Mundial Integrado
COHAB – Companhia de Habitação
COOPFER – Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul
CsO – Corpo Sem Órgãos
CURA – Comunidade Urbana para Recuperação Acelerada
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IL – Internacional Letrista
IPHAE – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico
IPLAN-SM – Instituto de Planejamento de Santa Maria
IS – Internacional Situacionista
MIBI – Movimento Internacional por uma Bauhaus Imaginista
PDDUA – Plano de Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Santa Maria
PMHIS – Política Habitacional de Interesse Social de Santa Maria
PMSM – Prefeitura Municipal de Santa Maria
RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SFH – Sistema Financeiro da Habitação
SUCV – Sociedade União dos Caixeiros Viajantes
UFSM – Universidade Federal de Santa Maria
UU – Urbanismo Unitário
VFRGS – Viação Férrea do Rio Grande do Sul

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	23
[I] INTRODUÇÃO.....	25
1.1 Sobre o estado geral da arte interveniente no saber-fazer urbanístico: a cidade entre o distante idealizado e o imediato desconhecido.....	33
1.1.1 Sobre urbanismo e engajamento corporal por meio do andar.....	37
[II] SANTA MARIA, DA CIDADE AO SEU CENTRO	41
2.1 Um acampamento militar que se fez cidade	43
2.2 Breve contexto da implantação da ferrovia no Brasil e no Rio Grande do Sul	44
2.3 A modernidade chega com o trem: Santa Maria como o Centro Ferroviário do Rio Grande do Sul	50
2.4 O processo de consolidação da mudança: a figura do planejamento urbano, os investimentos na área central e o crescimento linear leste-oeste.....	64
2.4.1 As intervenções urbanas a partir da década de 1990: o reforço do caráter da centralidade.....	71
2.4.2 “Reviva Centro”: o processo de intervenções nos espaços públicos centrais inseridas no âmbito do planejamento urbano atual	76
2.5 Entre “centro” e “borda”: sobre a fragmentação dos espaços públicos centrais..	96
2.6 Rebatimentos contemporâneos às noções de espaço público: rumo à flexibilização do aparato urbanístico em busca de outro modo de ver a cidade	105
[III] A ARQUITETURA E O URBANISMO EM MEIO AO CAMPO DE FORÇAS QUE SÃO AS CIDADES	113
3.1 Sobre planejamento estratégico e a “captura” do projeto urbano	113
3.2 O aparato projetual da arquitetura e do urbanismo em meio ao planejamento urbano regulatório e estratégico.....	117
3.2.1 As condições gerais da modernidade e do modernismo como movimento estético-cultural	119
3.2.2 A arquitetura, o urbanismo e o Movimento Moderno	121
3.2.3 O planejamento regulatório.....	127
3.2.4 A “virada” ao pós-modernismo.....	131
3.2.5 A arquitetura e o urbanismo pós-modernos.....	133
3.3 Da “utopia estetizada” do século XX à “estetização da vida” no século XXI.....	137
3.4 Saberes, poderes e as potencialidades a emanar do (corpo) cotidiano	147
3.5 Uma “lente” molar e (e...e...) uma “lente” molecular	154
[IV] POR OUTRO MODO DE “VER” A CIDADE E DE “FAZER” O URBANISMO	165
4.1 O corpo em evidência na teoria da arquitetura: de “objeto” a “sujeito”	166
4.2 Da representação à experimentação na arquitetura (e no urbanismo).....	168
4.3 Conhecer a cidade a partir do urbano: a “cegueira” e a “opacidade” das práticas urbanas.....	171
4.4 O movimento como experiência urbana: em busca da cidade “nômade” e/ou “subjativa” dos homens lentos.....	178
4.4.1 Sobre cidades e experiências urbanas: a potência do “andar” para as vanguardas artísticas e para as narrativas literárias.....	183

4.4.2 A Internacional Situacionista: o meio urbano e a vida cotidiana para a construção de situações.....	191
4.4.3 Transurbar a Zonzo: a prática contemporânea da cidade nômade	198
[V] EXPERIÊNCIAS CORPÓREAS DO PESQUISADOR-CAMINHANTE: NARRATIVAS URBANAS ENTRE A REGULARIDADE NO CENTRO À OCASIONALIDADE NA BORDA.....	205
...primeira caminhada...[O corpo-andante do pesquisador envolve-se nas ambiências dos espaços públicos centrais].....	210
<i>Narrativa Urbana #1: [O tempo da aceleração em meio à Rua do Acampamento]</i> .	210
5.1 O espaço-centro “Calçadão Salvador Isaia”: o centro do centro.....	213
<i>Narrativa Urbana #2: [Indícios de um “estado” urbano de desaceleração]</i>	218
5.2 O espaço-centro “Praça Saldanha Marinho”: um refúgio em meio ao centro	222
<i>Narrativa Urbana #3: [Segurança, limpeza e a praça-dormitório]</i>	232
<i>Narrativa urbana #4: [Aceleração e desaceleração: colisões]</i>	234
<i>Narrativa Urbana #5: [A regularidade das apropriações na Praça Saldanha Marinho]</i>	236
...desvio... [Entremeio entre centro e borda: a Avenida Rio Branco].....	239
5.3 Os espaços-borda: o Largo da Gare e a Estação Ferroviária.....	245
<i>Narrativa Urbana #6: [Indícios de ocupação]</i>	246
<i>Narrativa Urbana #7: [Travessias para o “lado de lá” dos trilhos]</i>	251
<i>Narrativa Urbana #8: [Sobre trajetórias intencionais e as permanências nos fins de semana]</i>	254
<i>Narrativa Urbana #9: [Os eventos no Largo da Gare: Project Shin Anime Dreamers e palestra espírita com o médium Divaldo Pereira Franco]</i>	260
<i>Narrativa Urbana #10: [A “arte#ocupaSM”]</i>	263
<i>Narrativa Urbana #11: [Sobre a potência micropolítica envolvida na ocasionalidade das apropriações nos espaços-borda]</i>	268
[VI] CONSIDERAÇÕES FINAIS	275
...pausa reflexiva.....	275
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	279

APRESENTAÇÃO

Mal sabia, mas este trabalho talvez tenha começado a ser esboçado por volta de 2007. Isto porque experimentei uma linha de desterritorialização. De Santa Maria, município de médio porte localizado na região central do Rio Grande do Sul, cidade de territórios conhecidos e afetivos, chegaria à Santa Fé, cidade argentina à beira do Rio Paraná e capital da província homônima. Para frequentar um período de intercâmbio acadêmico, precisei relacionar-me com outros espaços (e ambiências) urbanos, ou seja, passei por um processo de reterritorialização. Os sentidos, antes “automatizados” porque acostumados com o conhecido, tiveram de aguçar-se a fim de explorar outros modos de relacionar-me com a “nova” cidade. E, ainda, com outras formas de habitar e de vivenciar (diga-se que intensamente) a rua.

As referências de outrora precisaram relativizar-se a fim de um ajustar-se àquela distribuição regular de quadras e edificações alinhadas às calçadas. Acho que foi aí que a percepção de cada detalhe nos deslocamentos diários entre casa e universidade fez-se necessária para facilitar a orientação. Ao mesmo tempo, outro mundo se desvelava. Os espaços públicos junto ao rio – a *costanera*, os parques e os balneários –, a relação entre cidade e porto, uma significativa infraestrutura ferroviária desativada a cortar o espaço urbano, as *peatonais*... tudo isto vinha atrelado ao novo ambiente acadêmico, outra visão cultural no convívio com colegas e professores *hermanos*.

Mas uma disciplina a tratar de espaços públicos, desde configurações a apropriações, em distintas cidades mundo afora, suscitaram um olhar mais aguçado a estes “vãos” (aos cuidados disciplinares da arquitetura e do urbanismo) entre as massas edificadas. Desde então, os espaços públicos tornaram-se fonte recorrente de atenção. E um aprendizado de lá também veio comigo: deixar-se atravessar, assim como buscar confrontá-las, pelas diferenças. Meus parâmetros de vivência cidadina não deveriam subjugar qualquer contexto socioespacial. Acredito que por isto meu olhar às cidades ampliou-se. Tudo em função de um ajuste, objetivo e sensível, na “lente” direcionada à cidade e aos seus habitantes.

Em primeira instância, adiantamos que este trabalho está fundado num modo de ver as cidades debruçado sobre a temporalidade das práticas cotidianas as quais produzem, ao mesmo tempo em que qualificam, o espaço público contemporâneo.

INTRODUÇÃO

[1]

Como escrever senão sobre aquilo que não se sabe ou se sabe mal? É necessariamente neste ponto que imaginamos ter algo a dizer. Só escrevemos na extremidade de nosso próprio saber, nesta ponta extrema que separa nosso saber e nossa ignorância e *que transforma um no outro*. É só deste modo que somos determinados a escrever.

(Gilles Deleuze, 2006)

A opção em dissertar sobre aquilo que não se sabia gerou muita angústia, afinal, como fazê-lo e por onde começar? Todavia e por ora, o importante a dizer (ou escrever) era dar vazão a uma necessidade latente de “produzir”, de abrir o pensamento em direção a inquietações assomadas no ato de experimentar/vivenciar a cidade.

Ao longo deste longo caminho dissertativo, foi com Guattari (1992)¹, em *Caosmose*, que a questão do “não reproduzir” aproximou-se à profissão, entenda-se como postura, intenção, do arquiteto urbanista. Aí então ficaria sugerido que o desejo de “produzir”, singelamente, estaria muito próximo de um operar, ou seja, um modo de “ver” a cidade e de “fazer” o urbanismo.

Mas se é verdade que as interações entre o corpo e o espaço construído se desdobram através de campos de virtualidade cuja complexidade beira o caos [...], talvez caiba aos arquitetos e aos urbanistas pensar tanto a complexidade quanto o caos segundo novos caminhos? (GUATTARI, 1992, p. 159).

Deve-se, inclusive, aos “novos caminhos” aludidos por Guattari, o acreditarmos num olhar mais sensível direcionado à cidade e, por conseguinte, aos seus habitantes. Trata-se de pensar a “programação arquitetural e urbanística” não só segundo paradigmas técnico-científicos, mas também ético-estéticos.

Começemos assim: a experiência da cidade concorre para a produção dos sujeitos, isto é, para a produção de subjetividades ou das *práticas de si* ao se relacionar com o mundo ou as coisas (no caso, com outros corpos e com o próprio espaço urbano). Portanto, tudo na cidade – desde uma rua, praça, edificação etc. – traz uma função de subjetivação parcial, são as “transferências arquiteturais” (GUATTARI, p. 160, 161). Concomitantemente, enquanto individualizações, as formas-sujeitos são conformadas pelos saberes e poderes ao

¹ GUATTARI, F. *Caosmose*: um novo paradigma estético. São Paulo: Ed. 34, 1992.

longo da história. É o que conhecemos por biopolítica a partir da reflexão foucaultiana, onde há a disciplinarização e o controle da sociedade, inclusive por meio do urbanismo.

Mas a subjetividade, dependente de tempo que o é, mais do que nunca vem sendo constantemente “desfeita” por processos de subjetivação, o que de certo modo também permite à subjetividade resistir aos contornos de sua forma. Ao mesmo tempo, portanto, há uma busca pela singularização, ou diferenciação, no decorrer de nossas existências.

É preciso frisar que a mediação primeira dos sujeitos com o mundo ocorre por meio do corpo, e que a subjetividade depende dessa relação. Assim a maneira mais imediata pela qual essa relação ocorre e se expressa é no corpo. Porém, as experiências urbanas cada vez mais têm sido sobrecodificadas pelo sistema capitalístico – trata-se da busca pelas individualizações acima citadas –, levando os corpos e as subjetividades a modelizações. No que se refere à produção de subjetividade, de um lado, há a captura e modelagem de afetos e desejos de acordo com os interesses e valores da ordem macropolítica e, de outro, há a perturbação das configurações habituais e convencionais de desejo, maleabilizando e mobilizando afetos estranhos e desconhecidos, engendrando alterações existenciais.

É, mais uma vez, o próprio Guattari (1992) quem nos expõe que a mais importante luta contra o capitalismo é travada no nível molecular, indicando que a questão do corpo na cidade pode ser um tipo de resistência às modulações das subjetividades, dos desejos e dos sentimentos. Ou seja, quanto mais nos inserimos no espaço urbano, por ele nos movimentando a fim de realizar a experiência de diferentes ambiências e de encontros inesperados com todos os tipos de sujeitos e modos de vida, mais o nosso corpo tende a escapar do

[...] corpo-produto, oriundo de investimentos financeiros e profissionais, [o qual] projeta-se como um epifenômeno sobre o habitante, procurando administrar a subjetividade e orientar a percepção do ambiente construído. (RIBEIRO, 2007)²

Assim aqui defenderemos o envolvimento corpóreo dos investigadores, os quais ocupados com as cidades, de modo que possam tanto apreender/ler quanto co-produzir/escrever a realidade. Isto porque em virtude da nossa relação corporal com a cidade, uma espécie de virtualidade de espaços pode emergir, e ao percebê-los, ambos, tanto corpo quanto espaço, produzem-se mutuamente. Afinal, nossa percepção espacial, a qual é desencadeada pela

² Ver *Corpo e imagem: alguns enredamentos urbanos*. In: RIBEIRO, Ana Clara T. (Org.). **Cadernos PPG-AU/FAUFBA**, ano 5, número especial, Salvador: PPG-AU/FAUFBA, 2007 [pp. 105-117].

inserção corporal no espaço, se desenvolve em um contínuo processo de aprendizagem. Ou seja, ela não é isenta na relação entre espaço e corpo, mas participe, por intermédio primeiro do corpo, da realidade apreendida.

Novamente é Guattari (1992) a nos indicar a ponderar quanto a um “fo-lheado” sincrônico de espaços heterogêneos. O autor intenta dizer que há múltiplos e potenciais espaços em meio às cidades, os quais só surgem devido a nossa constante e inquieta relação corporal com o ambiente urbano. Todos estes espaços virtuais ‘se comporiam entre si podendo alavancar sutis universos de sensações e de sentidos dos quais a percepção é um componente ativo, mas não exclusivo’ (ENGEL, 2009)³.

A co-dependência entre espaço e corpo na apreensão da realidade liga-se, por fim, à produção de subjetividade que se contrapõe à existência de um sujeito pré-existente. A subjetividade é sempre provisória porque resulta do agenciamento entre o jogo de forças presente na cidade e a nossa presença corpórea, sensível e afetiva no mundo. O indivíduo, portanto, está em permanente processo de subjetivação do qual o seu corpo é, ao mesmo tempo, agente produtor e produto.

Apesar do Urbanismo Moderno ter-se difundido como um saber científico de caráter autônomo, este trabalho procura aproximar-se a um urbanismo de caráter multidisciplinar, perpassado, por exemplo, pelo saber filosófico. O urbanismo, como pensamento e prática, não nos oferece modos de ver e de fazer a cidade neutros. Pelo contrário! Por ser a cidade um campo de forças onde o saber-fazer urbanístico aparece, desde o seu surgimento, atrelado aos aparelhos de Estado, é um campo disciplinar participe das relações de poder. Afinal, Foucault (1993)⁴ já dizia que nenhum saber é isento aos jogos de poder. E, ainda, que não existe saber desvinculado de relações de poder e de subjetivação.

Nesse sentido, a produção da subjetividade capitalista atrela-se tanto à expressão de grandes máquinas produtivas (sistemas econômicos, tecnológicos, midiáticos, arquitetônicos e urbanos etc.), quanto às instâncias psíquicas as quais definem a nossa maneira de sentir, perceber e de existir no mundo. Assim a ordem capitalista é projetada na realidade do mundo e na realidade mental dos sujeitos.

Mas a tentativa de controle social por meio da produção da subjetividade confronta-se com os processos de diferenciação permanente que Guattari (1992) denominou de Revolução Molecular. O termo molecular contrapõe-se à ideia de molar, este último identificado com o diagrama de forças dominantes. A

³ ENGEL, P. **Produzindo um corpo sensível**: algumas idéias para (re)pensar a aprendizagem da percepção na formação do arquiteto. *Arquitextos*, São Paulo, 106.04, *Vitruvius*, mar. 2009. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.106/67>>, acesso em mar. 2013.

⁴ FOUCAULT, M. **Microfísica do poder**. 11 ed. Rio de Janeiro: Graal, 1993.

ordem molar corresponde às estratificações que delimitam sujeitos, objetos, representações e seus sistemas de referência. Já a molecular, ao contrário, é a dos fluxos, dos devires, das transições de fases, das intensidades (GUATTARI, 1992). E como o poder, de novo conforme levantou Foucault, vem a ser uma “técnica de subjetivação”, compreendê-lo a partir desta perspectiva é o que Guattari denominou de “micropolítica”.

“Micro” refere-se à dimensão do processo de produção das formas de realidade: a realidade em vias de se constituir [...]. Enquanto “macro” refere-se à realidade em suas formas constituídas [...], em relações de dominação. [...] Pensar o poder enquanto “técnica de subjetivação”, como propõe Foucault, é pensá-lo segundo uma outra lógica, a qual permite por exemplo lutar contra a reificação da consciência e apreender a dimensão de criatividade social. (ROLNIK, 2010)⁵

Evidenciar as implicações do saber-fazer urbanístico às relações de poder e das subjetividades em jogo significa destacar a sua interferência não só na esfera macro, mas também na micro, pois ambas são produtoras de realidades. Considerando os fluxos molar e molecular, pretendemos reconhecer que a produção de arquiteturas e de cidades, apesar de afetada pelos poderes hegemônicos e pela subjetividade capitalística, também se abre para a construção de outras realidades e modos de viver no mundo.

Com a nossa inserção corpóreo-motora no ambiente urbano, acreditamos na valorização da experiência urbana (e, sobretudo, na experiência da alteridade, ou seja, da diferença⁶), capaz que o é de atuar na produção de subjetividades individuais, coletivas e, até mesmo, dos profissionais arquitetos urbanistas. Pois, assim, minimamente pensamos estar a nos opor ao “empobrecimento”⁷ da experiência aferido à cidade contemporânea e a nos posici-

⁵ ROLNIK, S. **Uma ética do real**. Disponível em <<http://www.pucsp.br/nucleodesubjetividade/Textos/-SUELYeticareal.pdf>>, acesso em set. 2011.

⁶ DELEUZE, G. **Diferença e repetição**. São Paulo: Ed. Graal, 2006.

⁷ A partir de Giorgio Agamben, que diz vivermos num momento de “expropriação” da experiência urbana, o empobrecimento seria a dificuldade tanto de fazer quanto de transmitir experiências, compartilhando-as por meio de narrativas. Esta impossibilidade seria a estratégia de apaziguamento programado a partir da captura, anestesiamento ou domesticação da experiência urbana. Este processo que expropria a experiência do seu caráter processual insere-se no contexto atual de pacificação consensual dos espaços públicos, nos quais inexistem conflitos, desacordos e/ou desentendimentos. A produção de subjetividades pelo poder simbólico do capital informacional conclama o *marketing* a fim de construir consensos, eliminando aquele tipo de experiência junto à metrópole a que se referia Walter Benjamin: a do choque, a do contato com o “outro”. Este “outro” poderia ser o praticante ordinário de Michel De Certeau, o qual (re)inventa, a partir de táticas e astúcias, seu modo de fazer e de viver no cotidiano das cidades. (JACQUES, P. *Experiência Errática*. In: **Revista Redobra**, n. 9, ano 3. Plataforma Corpocidade: Salva-

onar no sentido de flexibilização tanto da postura e quanto do aparato projetual do arquiteto urbanista.

Para tanto, o ato de andar, um meio possível de utilização pelo urbanismo, foi neste trabalho vislumbrado como ferramenta apta a apreender as múltiplas realidades e os habitantes em suas formas de ser e de estar no mundo. Como nada está dado e tudo é uma questão de (re)singularização (tanto do pesquisador quanto de modos de vida), talvez devamos prestar mais atenção à dimensão do tempo da ação dos processos urbanos e às potencialidades suscitadas pela experiência indissociável entre corpo e espaço.

Este texto dissertativo se desenvolveu, basicamente, em duas partes. A primeira, e mais exaustiva, foi fundamental para construir a noção do que denominamos *outro modo de ver a cidade* para, então, passarmos a instrumentalizar *outro modo de fazer o urbanismo*. Procedemos, portanto, à segunda parte a fim de elaborar as narrativas urbanas as quais dessem vazão, por meio de textos e imagens, à experiência das ambiências urbanas e à apreensão dos modos de uso praticados pelos cidadãos nos espaços públicos centrais de Santa Maria. Para isso, o pesquisador teve de se inserir, corporalmente, nos espaços cidadãos e adotar o movimento a fim de buscar todo tipo de vivência, de sujeitos, alteridades, encontros/sociabilidades e/ou práticas cotidianas.

Nesta introdução buscamos assentar as bases gerais nas quais o trabalho amparou-se. Quisemos destacar o porquê do nosso recorte metodológico assim como os principais objetivos de pesquisa.

O capítulo II, *Santa Maria, da cidade ao seu centro*, abarcou a evolução do espaço urbano e a dispersão espacial da malha urbana santa-mariense. Recorremos ao contexto histórico para respaldar a compreensão do fenômeno urbano e, sobretudo, à relação institucional/oficial responsável pela produção do espaço. Afinal, o poder público, a partir da legislação e das intervenções formais e funcionais que realiza (ou deixa de realizar), regulariza os modos de uso (e/ou de ser/estar) nos espaços públicos.

Abarcando, já especificamente o centro da cidade, desde a Praça Saldanha Marinho e Calçada Salvador Isaia (espaços-centro) ao Largo da Gare e Estação Ferroviária (espaços-borda), de modo genérico vislumbramos as apropriações sociais que comportam e ao mesmo tempo desencadeiam. *A priori*, aí foi possível perceber o impacto que a racionalidade dos processos político-econômicos e das ações institucionais exerceu sobre os espaços, os tempos e

os habitantes santa-marienses. Mas não só, pois devido às estratégias incidentes na fragmentação do espaço urbano – leia-se com o surgimento de novas centralidades urbanas, imposição de decisões político-econômicas hegemônicas a apregoar a inserção das cidades no tempo da aceleração necessário ao capital – também concorreram para o rearranjo dos usos nos espaços públicos.

Apresentamos, assim, dois recortes espaciais: o “centro”, espaços da regularidade das apropriações, e a “borda”, espaços ferroviários pautados pela ocasionalidade de trajetórias e usos. Relacionamos as suas localizações às interferências da dinâmica urbana, na figura da oferta de atividades e dos fluxos urbanos, assim como à obsolescência funcional e o abandono da infraestrutura urbana com o fim da era ferroviária.

E por reconhecer a continuidade das intenções e/ou investidas do poder público, além do caráter estratégico que sutilmente vislumbramos no planejamento urbano local – em especial na figura do “Reviva Centro”⁸ –, pois apesar da revitalização em decurso e *a posteriori* pretendida para os espaços públicos centrais, o que mais haveria ao decidir nos encontrarmos com espaços que não são (tão) frequentados ou mesmo que por nós são evitados? Tantos anos passados, degradação, tombamento, ocupações irregulares etc., como a dinâmica urbana dos espaços públicos da área central⁹ santa-mariense teria se reorganizado? Como reaver a nossa temporalidade perante o que deixou de ser com o que seguiu em frente e “prosperou”? O que a ambiência de abandono dos espaços (borda) ferroviários nos propiciaria em relação àquela dos espaços de encontro (centro) continuamente apropriados e investidos pelo poder público?

Por sugerir que há planejamento estratégico em Santa Maria, o capítulo III, *A Arquitetura e o Urbanismo em meio ao campo de forças que são as cidades*, tratou dos modos de pensar e gerir as cidades a partir do campo disciplinar da arquitetura e do urbanismo e das mudanças desencadeadas entre os períodos moderno e pós-moderno. Pretendemos esboçar a importância da postura do arquiteto urbanista no sentido da flexibilização do seu aparato projetual dado o fato das cidades – em sua instância material e subjetiva – cada vez mais atuarem, pelos agenciamentos enrijecidos dos aparelhos de estado, para conformar a instância mental dos sujeitos por meio dos seus corpos, posturas, gestos, maneiras de desejar, de trocar afetos etc.

⁸ De acordo com o Plano Diretor vigente em Santa Maria, constitui-se por uma série de ações de preservação patrimonial, qualificação ambiental, mobilidade e infraestrutura no intuito de revitalizar o centro (mais especificamente o setor histórico, também conhecido por Zona 2 pela Lei de Uso e Ocupação do Solo). Em geral, o “Reviva Centro” objetiva assegurar a memória e a identidade santa-mariense aliadas ao desenvolvimento urbano e econômico da cidade contemporânea. Disponível em <<http://www.escriitoriodacidade.net.br/planejamento/Reviva%20Centro.pdf>>, acesso em ago. 2012.

⁹ Nesta dissertação, utilizaremos “área central” aquela delimitada pelo bairro Centro definida conforme o atual Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Santa Maria.

Começamos desenvolvendo uma crítica ao planejamento estratégico e à “captura” do projeto urbano como o grande motor, ao alavancar políticas urbanas e culturais, para a construção e gestão das cidades na contemporaneidade. Uma vez cientes da “virada” ao pós-modernismo na conjuntura do capitalismo que passava ao tipo informacional, tivemos de voltar ao saber-fazer tornado hegemônico pelo Movimento Moderno até a transição ao período pós-moderno para compreender como as teorias arquitetônicas e urbanas passaram a pensar as cidades evitando a planificação global veiculada pelo planejamento regulatório. Aí constatamos o enfoque conferido ao indivíduo, ao ecletismo, à historicidade, às realidades locais e ao cotidiano a afetar as novas elaborações de caráter projetual e construtivo. Mas não nos esquecemos de contextualizar as alterações teórico-conceituais e práticas na arquitetura e no urbanismo com a modificação “operacional” do capitalismo, a qual se tornou a sua própria lógica cultural. Neste contexto veio então à tona um planejamento urbano, o qual atrelado à economia e à cultura, cada vez mais tornado um modo de pensar hegemônico as cidades, resultando em modelos homogêneos – os projetos pontuais de revitalização e/ou renovação urbanos – praticados por arquitetos urbanistas mundo afora.

Percebemos, ao longo do capítulo III, o quão o aparato projetual da arquitetura e do urbanismo implicou-se ao planejamento estratégico. Depreendeu-se que, em meio ao campo de forças que são as cidades, o saber-fazer urbanístico acabou por ser cooptado pelo modo de operar capitalístico. E para discorrer sobre isto, até como um meio de alerta a buscar por outro modo de fazer o urbanismo, lançamos mão do raciocínio de Milton Santos e das reflexões de Félix Guattari, Gilles Deleuze e Michel Foucault. Como saber e poder implicam-se mutuamente, o campo disciplinar urbanístico atua como um disseminador de verdades a formalizar estratégias de poder. Porém, o poder se exerce como relação e, apesar dos mecanismos de controle dos corpos e sujeição dos homens, é no próprio corpo que reside a potência de resistência. Como profissionais da arquitetura e do urbanismo na contemporaneidade, ou ainda como pesquisadores/professores dentro da academia, nos recai a possibilidade de produzir discursos a partir da nossa postura e, sobretudo, desenvolver meios urbanísticos alternativos a fim de nos opormos ao pensar e às práticas urbanas hegemônicas.

Já o capítulo IV, *Por outro modo de “ver” a cidade e de “fazer” o Urbanismo*, compreendeu aproximar o interesse pelo urbano, ou seja, pelas práticas cotidianas a referenciais teóricos capazes de amparar aquilo que apreendemos (e vivenciamos) empiricamente ao nível da rua para, depois, narrar as experiências nos/dos espaços públicos. Na arquitetura e no urbanismo pós-modernos, destacamos a atenção conferida ao sujeito por meio do seu corpo como um instrumento de escritura e de leitura do espaço. Entrava em voga

uma nova relação espaço-temporal: o tempo da ação. Neste sentido levantamos questões acerca da experimentação como processo de produção do espaço (e dos corpos) a ser considerado na concepção projetual. E, ainda, em virtude da dificuldade de apreensão das práticas urbanas, teoricamente com a ajuda de Michel De Certeau e Manuel Delgado, nos “abastecemos” quanto aos modos de abordar as experiências urbanas ou as práticas socioespaciais. Para tanto, falamos sobre as relações entre meio urbano, cotidiano e habitantes a partir de empreitadas literárias, artísticas e políticas. Citamos os *ready-made* dadaístas, as deambulações surrealistas, as derivas situacionistas e o *transubar a Zonzo*, cuja proposta de Francesco Careri toma o *recorrido* como uma ferramenta estética de leitura e escritura do espaço urbano contemporâneo, em especial, aqueles considerados vazios. A partir daí acreditamos ter melhor abordado as potencialidades da visão da *cidade nômade*, ou melhor, do movimentar-se pela cidade como forma de experimentá-la. Assim, nosso intuito foi o de instrumentalizar o andar e trazê-lo para o âmbito do fazer um urbanismo mais (in)corpo(rado).

No capítulo V, *Experiências corpóreas do pesquisador-caminhante: narrativas urbanas entre a regularidade no centro e a ocasionalidade na borda*, apresentamos nossas inserções corpóreo-motoras e as observações dos modos de uso verificadas nos recortes espaciais da área central, elaborando narrativas urbanas as quais tiveram por objetivo abarcar o tempo da ação dos processos urbanos contemporâneos.

Delineando as apropriações dos espaços públicos centrais, o pesquisador-caminhante deparou-se com *estados urbanos desacelerados* a confrontar a regularidade de usos e a corporeidade coletiva condicionada por um tempo da aceleração nos espaços-centro. Em virtude deste primeiro indício da experiência da alteridade, o pesquisador desviou, passou pela Avenida Rio Branco e chegou aos espaços-borda. A princípio, confrontou-se com o abandono o qual os projetos do Reviva Centro, discutido no capítulo II, pretendem reverter. Todavia, foi o vazio e a indeterminação funcional que se abriram, a partir de fluxos aleatórios e ocupações ocasionais, à produção temporária de realidade(s). A partir de usos específicos, talvez alheios porque tributários dos espaços-centro, mas potenciais (re)significadores do abandono e cujos corpos são mais lentos, ou seja, menos condicionados pela aceleração, pelo consumo, por funções conhecidas, pela lei, pelos códigos etc. Talvez por isto lá experimentem uma espécie de liberdade criativa. Será que saberíamos lidar com tamanha abertura funcional para dar vazão aos nossos afetos e desejos? Ao menos nos espaços-borda os agenciamentos poderiam ser (re)feitos dia a dia... não haveria o conhecimento “do fora” para trazê-lo para “o dentro” (a analogia fílmica tomada de empréstimo de Lars von Trier, em *Dogville* (2003), nos lega um excelente aprendizado). Tudo por uma arquitetura dos espaços públicos mais efêmera e

suscetível a atualizações constantes dadas pelas apropriações urbanas. Quem sabe assim não daríamos maior chance às experiências singularizantes e ao caráter processual conferido pelos cidadãos aos espaços urbanos?

Por fim, nas considerações finais, apresentamos as dificuldades encontradas ao longo do processo de elaboração desta dissertação, das possibilidades emergentes e desafios ao urbanismo em virtude de apropriações menos previsíveis e mais atravessadas pela imprevisibilidade das ocasionalidades.

1.1 Sobre o estado geral da arte interveniente no saber-fazer urbanístico: a cidade entre o distante idealizado e o imediato desconhecido

Iniciamos frisando que as linhas seguintes não representam o ponto de partida¹⁰ deste trabalho dissertativo, o qual, tampouco, aqui se encerra.

No fim do século XX, o regime de circulação e de acumulação do capital implicou-se profundamente no planejamento urbano. Apesar da atenção também dispendida para com o local, almejando o reconhecimento das diferenças socioculturais, ao mesmo tempo estas mesmas “regras” vieram a valer internacionalmente. As políticas urbanas tomaram a cultura como mote para realizar estratégias de intervenção. Visando, ainda, a inserção na lógica globalizada, imagens de destaque passaram a ser criadas a fim de valorizar as cidades a partir de seus aspectos distintivos, porém integrantes de um mesmo processo realizado mundo afora.

Se nos remetermos a espaços urbanos, os quais são pensados, projetados e geridos a partir de uma visão consentida pelo que prevê o planejamento urbano ou pelo campo disciplinar da arquitetura e do urbanismo, uma postura idealizadora e/ou estetizante pode os ser impressa. Mas para além de um ideário que, se diga, em muito nos chega por meio de experiências viabilizadas no exterior, pelos bancos da academia e pelas publicações especializadas, o que a realidade daqui pode nos suscitar/ensinar e os habitantes nos mostrar?

Imprescindível destacar o fato de termos tido conhecimento de uma crítica direcionada aos atuais modos de projetar, sobretudo de planejar, a cidade na contemporaneidade. Devido a um planejamento do tipo estratégico, cujo entendimento da cidade a aproxima a uma mercadoria em intervenções urbanas consideradas como “espetaculares”¹¹, e a um tipo de “urbanismo em fim de

¹⁰ A proposta inicial do projeto de pesquisa elaborado para o ingresso no mestrado pretendia abordar a questão da prática projetual no espaço urbano da cidade contemporânea. Vinhamos, após “enveredar” ao urbanismo quando do projeto de conclusão de curso em Arquitetura e Urbanismo, tomados por uma necessidade de atualização metodológica do ato projetual na escala urbana. Isto em virtude de evidências críticas a apontar a fragmentação da estrutura físico-espacial da cidade contemporânea bem como a realização, pela dinâmica sociocultural, de novas experiências espaciais e temporais.

¹¹ Sobre este termo, o empregamos de acordo com o processo apontado por Jacques, em *Espetacularização urbana contemporânea* (2004), quando afirma que as duas correntes do pensamento urbano

linha¹², que ora particulariza ora generaliza as cidades, nos deparamos com um ‘pensamento único de cidades’ (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2011, p. 67)¹³. Em outras palavras, um pensamento dito hegemônico a orientar o intervir sobre as cidades que muitas vezes desconsidera as pessoas e suas relações. Assim, constituem-se ações alheias àqueles para quem e onde se constrói.

Em geral, esse é o quadro em que nos vemos imersos e sobre o qual há de se reconhecer a dificuldade de inversão de suas tendências. Mas não nos cabe, profissionais arquitetos urbanistas que o somos, atuantes na escala do escritório, dos órgãos públicos, da academia, seja onde for, ignorar as investidas, muitas vezes veladas, a minar com o nosso objeto de estudo e trabalho – no caso das cidades –, e de tudo o que comportam – pessoas, sonhos, desejos, imaginários, liberdade, necessidades, oportunidades e sobrevivência. Nosso papel é propor, reagir e investigar alternativas ou meios de resistir.

Em meio a este complexo jogo de forças, a cidade nos surge como um campo de possibilidades para a produção de infinitos modos de vida. Cabe, por ora, fazer referência ao aporte conceitual de Michel Foucault, Gilles Deleuze e Félix Guattari ao campo do pensamento na cultura contemporânea. As formas de pensar foram, senão deslocadas, estremecidas por conceitos filosóficos pós-estruturalistas que reconhecem a realidade atravessada por diferenças. Viria daí a permanente necessidade de abertura dos discursos e métodos de apreensão, e de representação, da realidade. Um situar-se “entre”, ou seja, num sistema constantemente (re)atualizado, pois suscetível de conectar-se a heterogeneidades, onde a experiência atua no processo de criação de mundos.

Todavia, vemos na estrutura macropolítica do Estado em muito interpe-lada pelo mercado de solo urbano, pelas tecnologias de comunicação e de informação e pelos interesses privados, uma aliança estratégica de forças a formular e disseminar práticas e ideias que, em última instância, buscam pela sujeição dos sujeitos urbanos, minimizando o caráter criativo/inventivo inerente

contemporâneo, uma mais conservadora – “cidade-museu” – e a outra dita progressista – “cidades genéricas” –, tendem a um mesmo resultado que seria o de mercantilização espetacular das cidades. É interessante, ainda, ressaltar que neste contexto, o planejamento urbano se vale da cultura como fator propulsor para o desenvolvimento econômico das cidades, seria o que explicita Vaz, em *A “culturalização” do planejamento e da cidade: novos modelos?* (2004). In: FERNANDES, A.; JACQUES, P. (Org.). **Territórios urbanos e políticas culturais**, ano 2, n. especial. Salvador: Cadernos PPG-AU/FAUFBA, 2004 [pp. 23-42].

¹² Ao discorrer sobre a arquitetura e o urbanismo modernos, Arantes (2001) aponta para o que seria o “colapso” de uma modernização iniciada como utopia construtiva. Do projeto racional e funcional moderno à cultura simulada pós-moderna, a arquitetura e a cidade seriam “câmaras de decantação das vanguardas” assim como “caixas de ressonância” das reviravoltas que o capitalismo empreendeu (ao passar da forma-mercadoria à atual forma-publicidade) para continuar sendo o que sempre foi. (ARANTES, O. **Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica**. 2 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001).

¹³ ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. 6 ed. Petrópolis: Vozes, 2011 [pp.11-74].

à condição humana. No entanto, pode ser na escala dos espaços públicos que os micropoderes tenderiam potencialmente a se afirmar e a não se reduzir diante das determinações das forças de ordem molar.

Pensando, ainda, que os espaços públicos refletem e expressam aquilo que a coletividade cria em suas dinâmicas culturais e econômicas, as apropriações dos espaços públicos poderiam nos dizer algo sobre o vivenciar a cidade na contemporaneidade. É a partir das práticas cotidianas que vislumbramos uma aproximação ao saber-fazer urbanístico e um modo de luta contra padrões hegemônicos de ver e de praticar ações sobre/na cidade.

Mas como deter-se nas práticas urbanas no cotidiano dos espaços públicos com as ferramentas usuais do arquiteto urbanista? Justamente em função das cidades e da sociedade terem mudado tanto, um sinal nos parece claro para a “flexibilização”¹⁴ do nosso aparato projetual. O esforço deste trabalho também sinaliza para uma postura em prol de peculiaridades locais em detrimento de generalidades propagadas hegemonicamente.

Aos nossos “olhos” a cidade se “mostra” de distintos modos, afinal, para uma mesma cidade, muitas outras “emergem” dependendo das perguntas que nos colocamos (CALVINO, 2003, p. 44)¹⁵. Tendo em consideração os códigos comuns à atuação do arquiteto urbanista, provavelmente as perguntas a que o profissional se coloca para responder quando se depara com uma realidade cidadina perpassam pelo seu imaginário teórico, técnico etc. inerente ao campo disciplinar. Resta ponderar se, aliado aos modelos e soluções à disposição, temos nos posicionado, entenda-se não só técnica, mas criticamente perante a (re)produção de cidades e arquiteturas que hoje se “dissolveu” na cadeia capitalista das imagens “de marca” e do consumo “em massa”.

Por isso optamos por olhar para a cidade não só a partir do imaginário da arquitetura e do urbanismo que a vê como um sistema estruturado a partir da memória coletiva, da história ou do planejamento urbano. E esta foi a “nos-

¹⁴ Flexibilizar no sentido de que os saberes da arquitetura e do urbanismo venham a ser “atravessados” por outras formas de saberes, de modos de fazer e de viver. De modo algum desconsiderando o aparato conceitual que nos é fornecido nas escolas de arquitetura e urbanismo, mas sim como profissionais que o somos pensamos em atualizar o nosso instrumental metodológico a fim de nos aproximar da realidade que nos permeia. Apoiamo-nos na tese de doutoramento de Marques (2010) que se propôs a problematizar as maneiras de pensar e agir dos arquitetos urbanistas contemporâneos, suas formações disciplinares, suas ações no campo profissional e as situações urbanas de hoje em que os procedimentos usuais de projeto/planejamento arquitetônico e urbano parecem não mais abranger toda a complexidade das cidades. Ao abordar o “pensamento hegemônico” como o definidor das formações e práticas dos arquitetos urbanistas desde o Movimento Modernista, em seguida a autora estudou outras maneiras de pensar de arquitetos urbanistas propositores de outras “práticas” de produção material, construtiva, arquitetônica e urbana as quais diferentes das recomendadas pelo pensamento dominante no campo da arquitetura e do urbanismo.

¹⁵ CALVINO, I. **As cidades invisíveis**. 2 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

sa” pergunta. Ao fim talvez “a” resposta se revele não sendo o mais importante, mas sim o modo como posicionar-se para buscá-la.

Então, como repensar a arquitetura urbana frente aos atuais contextos espaciais e práticas socioculturais? Como valorizar, adotando um caminho alternativo¹⁶, os processos urbanos contemporâneos em suas particularidades a instaurar urbanidades e constituir ambiências? Talvez se trate de apostar na relação dos cidadãos ao empreender os seus modos de uso no espaço urbano.

E como processos que o são, as práticas urbanas (des)fazem-se sem cessar ou se encerrar (DE CERTEAU, 1994)¹⁷, o que interpõe tamanha a dificuldade quando ousamos apreendê-las. Justamente pela falta de ferramentas ou instrumentos que o urbanismo (se é que) nos disponibiliza, de antemão avisamos que precisamos trabalhar com o tempo ínfimo do acontecimento, e não o tempo linear e cronológico que a arquitetura e o urbanismo empregam quando espacializam o tempo na construção das arquiteturas e cidades.

Aproveitamos, inclusive, para frisar que este trabalho também é um exercício político. Isto porque cedemos o nosso espaço dissertativo ao indivíduo anônimo e comum, dando-lhe “poder” a partir das suas práticas espaço-temporais. E se política se faz enquanto possibilidade de negociação, por que não “contaminarmos” o saber-fazer disciplinar “maior” ou hegemônico com as “artimanhas” ordinárias?

Longe de atribuir à nossa atuação profissional a força de alguns reducionismos aqui apresentados, já que envolvemos pessoas nas nossas ações e discursos, lidamos com um meu e teu que, a bem da verdade, difícil saber exatamente para quem. Daí adveio a dificuldade e escrever sobre até parecesse mais “fácil”. Doce engano, tivemos de pedir “ajuda”.

Foi então que resolvemos ceder a “minha” Santa Maria aos incontáveis *sujeitos ordinários* que no dia a dia a produzem e a estes indiretamente indagar sobre a cidade (e os espaços públicos) na contemporaneidade. Pois bem, aí estava a ajuda de que precisávamos!

¹⁶ Nesta linha de raciocínio, durante o I Encontro Internacional CIDADE+CONTEMPORANEIDADE: resistência, hospitalidade e para-formalidade, realizado em Pelotas/RS, de 29 a 31 de agosto de 2012, cabe o questionamento de uma aluna a uma professora, arquiteta urbanista, sobre o que lhe parecia a cidade a qual esta acabara de conhecer. A resposta dada, em nada mirabolante, foi a de que não se sentia confortável para afirmar isto ou aquilo. Havia estado só alguns dias na cidade em questão e muito pouco a vivenciado. Caso houvesse perguntado aos moradores, seus ocupantes natos e “de direito”, estes sim poderiam “falar” por ela. Não só à aluna, mas a mim e talvez a muitos, a professora teve de explicar um tanto mais as suas razões. Mas pouco a pouco, aquela fala passou a representar a cedência sensível e generosa do discurso de cunho urbanístico a quem também poderia dizê-lo. É óbvio que isto não exime o arquiteto urbanista de pensar/olhar a cidade, mas às vezes devemos nos ater, a fim de não esquecer, às outras “vozes”, tão ou mais aptas, e sobrepô-las/ajustá-las ao nosso aparato ou bagagem (em outras palavras, ao saber-fazer) acadêmica e/ou profissional.

¹⁷ DE CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano**: artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1994 [pp. 169-183].

Adotamos aqui, e em parte, de modo menos literal e mais como um estado de espírito, a sugestão de Jacques (2003b, pp. 151-155)¹⁸ que menciona a necessidade de outro tipo de arquiteto: o arquiteto-cidadão. Isto requer uma mudança de postura e mentalidade, um arquiteto urbanista o qual antes de preocupar-se com a técnica estabelecida pelo urbanismo enquanto campo disciplinar (que ordena, através de formas e funções estabelecidas, um tipo de “molde” que conforma o comportamento na cidade) ocupa-se com a experiência e a vivência dos usuários na cidade.

Ao nos propormos a mobilizar outras noções teóricas para auxiliar no registro e na análise do “urbano” em relação à “cidade”, imaginamos estar a dialogar com outras tentativas também voltadas à prática de um urbanismo contemporâneo mais aberto a processos os quais afetem e interfiram na construção do pensar e do agir do arquiteto urbanista. A dificuldade apresentada foi a falta de um corpo teórico seguro no qual nos amparáramos. O que existem são caminhos, e estamos, modesta e insipidamente, a tecer um.

1.1.1 Sobre urbanismo e engajamento corporal por meio do andar

De fato, a cidade é realização do homem no decorrer do tempo. É construção coletiva, feita de, e para, pessoas. Representa, portanto, a sociedade em uma constante (re)construção espaço-temporal. Em cada época, em função da combinação específica de determinadas atividades políticas, econômicas, sociais e culturais, a cidade produz espaços enquanto acumula a história em suas formas passadas e congrega indivíduos com diferentes necessidades, valores e aspirações que, no dia a dia e na rotina, atuam (re)conformando o espaço. E como processo cultural que o é, a urbe ‘é sempre o resultado [...] de diferentes influências formais e cotidianas’ (SIMMEL, 1998 apud LEITE, 2007, p. 280)¹⁹.

Na medida em que a cidade nunca está “pronta”, por que não aproximarmos do arquiteto urbanista as “influências cotidianas” da qual nos falou Simmel?

Sabendo que a dinâmica urbana ou a urbanidade não é algo dado ou estanque, é nos espaços urbanos onde constantemente os indivíduos espacializam as suas práticas urbanas. Sendo assim, em razão do agir-em-movimento dos cidadãos, tivemos de refletir sobre outro modo de experimentar a cidade: ao invés da visão sedentária tão empregada na arquitetura e no urbanismo, buscamos refletir sobre uma *cidade nômade*. E este modo de fazer o urbanismo nos levou a observar e analisar os modos de uso dos espaços públicos.

¹⁸ JACQUES, P. **Estética da Ginga**: a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003b.

¹⁹ LEITE, R. **Contra-usos da cidade**: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea. 2 ed. Campinas: Ed. da Unicamp; Aracaju: Ed. da UFS, 2007.

Neste sentido levantamos a possibilidade de explorar o dia a dia dos processos de apropriação do espaço público contemporâneo através dos corpos dos sujeitos urbanos. Trata-se de uma noção ainda pouco trabalhada tanto na arquitetura e no urbanismo quanto na geografia e nas ciências sociais.

Como a dança claramente responde pela relação coreográfica que há entre corpo e espaço, é interessante sublinhar um problema expresso por Connerton (1999)²⁰ quando aponta para a supremacia da linguística nas ciências humanas (e aqui estendemos às ciências sociais aplicadas), o que teria relegado as “práticas de incorporação” a um segundo plano. Alguns autores, dentre eles destacamos Jacques (2008; 2012)²¹, suscitam considerações sobre a questão da experiência urbana como um meio de conhecimento da cidade. Não queremos exatamente sugerir que o corpo deva ser empregado para interpretar o espaço urbano, mas modestamente aspiramos apreender a sua relação para com a produção do espaço público a partir de vivências *in loco*.

Por aspirar revelar as relações estabelecidas entre as práticas exercidas em público e as características dos espaços aonde estas se manifestam, preocupamo-nos com a (re)produção do ambiente urbano via políticas urbanas expressas, direta ou indiretamente, nos espaços públicos, e que tendem a interferir em como os sujeitos urbanos apropriam-se da cidade que lhes é oferecida. Ao considerar essa premissa, é possível observar a rotina dos espaços públicos a fim de constatar como o são utilizados, em que situações e sob que condições. Pois, os

[...] praticantes ordinários das cidades atualizam os projetos urbanos, e o próprio urbanismo, através da prática dos espaços urbanos. Os urbanistas indicam usos possíveis para o espaço projetado, mas são aqueles que o experimentam no cotidiano que os atualizam. São as apropriações e improvisações dos espaços que legitimam ou não aquilo que foi projetado, ou seja, são essas experiências do espaço pelos habitantes, passantes ou errantes que reinventam esses espaços no seu cotidiano. (JEUDY; JACQUES, 2006, p. 120)²²

²⁰ CONNERTON, P. **Como as sociedades recordam**. 2 ed. Oeiras: Celta, 1999.

²¹ JACQUES, P. **Corpografias urbanas**. Arquitectos, São Paulo, 093.07, *Vitruvius*, fev. 2008. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/08_093/165>, acesso em mai. 2011.

_____. *Experiência Errática*. In: **Revista Redobra**, ano 3, n. 9. Plataforma Corpocidade: Salvador, 2012 [pp.192-204]. Disponível em <<http://www.corpocidade.dan.ufba.br/redobra/ano3/>>, acesso em ago. 2012.

²² JEUDY, H.; JACQUES, P. (Org.). **Corpos e cenários urbanos: territórios urbanos e políticas culturais**. Salvador: EDUFBA; PPG-AU/FAUFBA, 2006.

Partimos do princípio que a cidade pode ser lida e escrita por meio do corpo dos indivíduos que a experimentam sensorial e motoramente. O modo de interação entre usuários e/ou entre usuários e espaço nos revela uma relação indissociável entre corpo, subjetividade e configuração espacial. Seria a *corpografia urbana* uma ferramenta teórico-metodológica a possibilitar o reconhecimento da cidade inscrita nos gestos e movimentos do corpo ordinário e cotidiano. A corporeidade expressa a co-implicância das condições interativas entre o espaço e a ação sensório-motora sobre a cidade, assim, ‘a experiência urbana fica inscrita, em diversas escalas de temporalidade, no próprio corpo daquele que a experimenta, e dessa forma também o define’ (JACQUES, 2008).

Interessou-nos, neste processo dissertativo, desenvolver uma caminhada, literal e metafórica, em busca de “outra” lente de notação urbana. Por isto, acionamos o engajamento corporal (do pesquisador e dos sujeitos urbanos) em defesa de um meio de contraponto à atual lógica hegemônica de “modelização” das cidades. Por um urbanismo contemporâneo onde a “(in)corpo-(r)ação”²³ fosse parâmetro de reflexão.

Consideramos a produção da cidade e as práticas urbanas como intimamente relacionadas, ambas constituindo-se enquanto se sobrepõem. A cidade e o urbano produzem um ao outro. O que teoricamente parece “óbvio”, empiricamente escapa aos olhos, à compreensão imediata e/ou superficial. Assim como a informática, além de representar graficamente, via desenho, a tradução de um projeto, pode também, via modelagem 3D, ser uma importante ferramenta a contribuir para a concepção formal de uma arquitetura. No caso do projeto urbano, o andar, como um ponto de partida, seria uma ferramenta a partir da qual investigar a cidade. Os movimentos, gestos e falas, captados via registro digital²⁴ transformam-se, conjuntamente, imagens e textos, em instrumentos metodológicos de “captação” da experiência urbana. Sobrepostas ambas as linguagens, estado corporal e linguagem escrita, a prática socioespacial na dimensão temporal do instante foi aceita como “medida” das apropriações urbanas.

²³ Expressão cunhada por Hélio Oiticica. (JACQUES, 2003b)

²⁴ No caso desta dissertação, inicialmente recorremos a um caderno/bloco onde anotamos as observações das práticas verificadas dia-a-dia nas “imersões em campo”. Sempre que possível, registramos, via recurso fotográfico, as situações urbanas dos espaços “centro” e “borda”. No decorrer do trabalho de campo, percebemos que o portar a câmera fotográfica em mãos poderia ser um meio de constranger ou intimidar os usuários, o que talvez compromettesse o resultado das observações empíricas. Foi aí que desenvolvemos, depois de pesquisar junto a algumas dissertações e teses cujo foco de interesse também eram as práticas urbanas, um dispositivo mais discreto por assim dizer de registro audiovisual das ambiências e dos usos nos espaços públicos. Para tanto, usamos um aparelho de celular, acoplado na altura da cintura (“escondido” no bolso de uma calça ou de um casaco) a fim de que só a lente da câmera ficasse desobstruída. Uma espécie de “camuflagem” teve de ser desenvolvida, tudo isto a fim de registrar o mais espontâneo e corriqueiro das apropriações.

Para refletirmos sobre o movimento dos corpos na cidade, tivemos de transbordar as operações utilizadas tradicionalmente nas pesquisas urbanas, ou seja, a transversalidade disciplinar mostrou-se inevitável para expandir o entendimento da vida urbana. Ir às margens ou limites das disciplinas arquitetônica e urbana não significou negá-las, mas sim realizar uma espécie de atualização. Ao oferecer ao aparato projetual tradicional um modo de enfrentar toda a gama diversa de situações a intervir, planejando ou projetando, que minimamente possa, somando forças com as astúcias dos habitantes locais, produzir cidades para quem realmente interessa: àqueles que as fazem todos os dias!

SANTA MARIA, DA CIDADE AO SEU CENTRO _____ [III]

Esta dissertação circunscreve-se no âmbito de uma cidade de médio porte localizada na região central do Rio Grande do Sul. Santa Maria possui 261.031 habitantes (IBGE, 2010), uma cidade a conviver com tantas “outras”, dentre elas, a “universitária”, a “militar” e a “ferroviária”. São sedimentações de tempos sobre o espaço que foram deixando marcas tangíveis na paisagem arquitetônica e urbana, assim como intangíveis, na cultura e na memória dos seus habitantes.

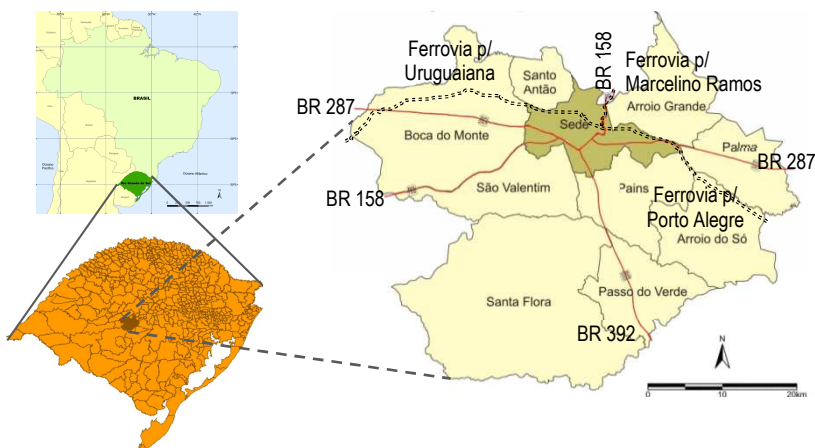


Figura 1: Inserção de Santa Maria no âmbito regional e o município com a divisão distrital. No destaque, à direita, a área urbana ou o distrito sede. FONTE: a autora, a partir do mapa da divisão urbana de Santa Maria.

Colocamos estes termos para tratar de Santa Maria primeiramente a partir do seu processo de evolução urbana e, assim, chegamos à atual configuração dos seus espaços públicos centrais. Neste capítulo procuramos descrever o fenômeno de crescimento urbano a partir do processo de formação da cidade. Abordando algumas questões de ordem político-econômica que repercutiram ou foram determinantes para a conformação urbana santa-mariense, apontamos também as decorrências no tecido urbano e social em função da sobreposição de uma infraestrutura urbana de transportes. No caso, nos interessou o traçado viário das rodovias a influenciar na centralidade e na dispersão de outros centros urbanos, assim como da ferrovia a fortemente induzir o desenvolvimento urbano e econômico, além de projetar a cidade como um centro ferroviário. E, por fim, a articulação política local em torno do ensino

superior, na figura do Prof. José Mariano da Rocha Filho, a fim de implantar a primeira universidade do interior do Brasil em Santa Maria. Daí em diante, considerando ainda as atividades militares do exército e da aeronáutica, a cidade definitivamente firmaria a sua economia no setor terciário.

Para tanto, percorremos a trajetória de transformação da forma urbana desde 1797 até por volta dos anos 2000, quando a estrutura urbana, que cresceu linearmente por expansão, apresenta-se constituída pelos núcleos urbanos central, leste, oeste e sul. Todavia é a centralidade exercida pelo núcleo central que vincula estes polos urbanos dispersos a conformar a área urbana.

Para o estudo da evolução urbana, foi realizada uma pesquisa junto ao Instituto de Planejamento de Santa Maria (IPLAN-SM²⁵), coletando os dados disponíveis especificamente sobre os mais recentes projetos de intervenção urbana nos espaços públicos da área central. Além disto, a obra de historiadores e pesquisadores locais, como BELÉM (2000)²⁶, MELLO (2002)²⁷, FLÓRES (2007)²⁸ e SALAMONI (2008)²⁹, nos foram referências básicas. No entanto, ao trabalhar com diversos aspectos do contexto histórico, percebemos uma “lacuna” em alguns períodos específicos, como a partir da década de 1960, especificamente quando a cidade inicia uma fase importante de influência para a forma urbana com as regulações advindas das primeiras legislações urbanísticas.

Ademais, a fase ferroviária que inseriu a economia de Santa Maria no setor terciário não mais seguiu à frente do desenvolvimento urbano. Porém, uma grande “mancha”³⁰ ficou física e simbolicamente impregnada na cidade. Outros aspectos, com implicações oriundas de uma esfera externa à local, como, por exemplo, o caso da implantação de um polo visionário educacional de ensino superior, o primeiro do interior do Brasil, e a aprovação de loteamentos em virtude da vigência da lei federal n. 6766/79, repercutiram morfológicamente no tecido urbano. E, por fim, o planejamento urbano que se ocupa, e se ocupou, da área central com significativas “melhorias” nos seus espaços públicos, serão nosso objeto de interesse.

²⁵ Autarquia de planejamento urbano do município de Santa Maria criada em 2005.

²⁶ BELÉM, J. *História do Município de Santa Maria*. Santa Maria: Edições UFSM, 2000.

²⁷ MELLO, L. **O espaço do imaginário e o imaginário do espaço: a ferrovia em Santa Maria, RS**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2002.

²⁸ FLÓRES, J. **Fragmentos da história ferroviária brasileira e rio-grandense: fontes documentais, principais ferrovias, Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), Santa Maria, a “Cidade Ferroviária”**. Santa Maria: Ed. Pallotti, 2007.

²⁹ SALAMONI, G. **O crescimento urbano por extensão e suas repercussões morfológicas em estruturas urbanas**. Estudo de caso: Santa Maria – RS. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

³⁰ O termo faz referência à área de abrangência no espaço urbano tanto da locação da infraestrutura ferroviária quanto das atividades/equipamentos que lhe foram tributários.

Pretendemos, assim, caracterizar aspectos relevantes da área urbana de Santa Maria, onde posteriormente nos ocuparemos dos seus espaços públicos centrais. A compreensão da centralidade, e da articulação do núcleo central com os outros núcleos urbanos, assim como as intervenções urbanas realizadas pelo poder público nos ajudaram a melhor situar e compreender os recortes espaciais “centro” e “borda”.

2.1 Um acampamento militar que se fez cidade

Iniciamos afirmando que Santa Maria não foi concebida *a priori*, tudo iniciou devido a um provisório estacionamento militar. A ocupação da “Boca do Monte”³¹, ocorrida em 1797, teria sido fruto de uma estratégia empreendida por militares portugueses para garantir a demarcação territorial luso-espanhola no Sul da América a partir do Tratado de Santo Ildefonso. Aliada da ocupação que se iniciava, estava a localização privilegiada no contexto do Rio Grande do Sul. Pela situação geográfica central, a “meia” distância da fronteira leste, da capital Porto Alegre, e da oeste, dos vizinhos argentinos e uruguaios, o futuro povoado de Santa Maria era ponto obrigatório de passagem nos deslocamentos regionais, situação fundamental para a sedimentação das migrações e favorecimento para a consolidação de atividades terciárias.

A partir de então, um acampamento militar implantado em uma colina, na cota mais alta do terreno elegido e num eixo divisor de águas ao longo da Rua do Acampamento, tinha origem um povoado que começaria a prosperar e consolidar-se-ia. Inicialmente seus habitantes eram os militares, mas pelo prestígio da religião católica devido à presença de um oratório e de um capelão, novos moradores foram sendo atraídos, dentre eles, imigrantes ou descendentes de açorianos e famílias de guaranis provenientes das Missões (BELÉM, 2000, p. 40, 41).

Consta que, em torno de 1800, foi elaborado pelo Engenheiro da demarcação de limites entre terras de Espanha e Portugal Francisco Chagas Santos (BELTRÃO, 1958 apud SALAMONI, 2008, p. 154), o primeiro registro cartográfico do Rincão de Santa Maria, o qual rico em detalhes quanto aos principais caminhos de articulação entre a região e a província. Em 1819, Santa Maria passa a ser o 4º Distrito da Vila Nova de São João da Cachoeira (atual cidade de Cachoeira do Sul). Em 1837, pela Lei Provincial n. 6, foi criada a Freguesia de Santa Maria da Boca do Monte. E, em 1857, conforme a Lei Provincial n. 400, eleva-se à Vila, emancipando-se de Cachoeira. Segundo estatís-

³¹ Santa Maria é comumente assim caracterizada pela peculiaridade da sua situação geográfica, assentada no “pé da serra”, conformada junto ao rebordo do Planalto Meridional.

ticas datadas de 1858, Santa Maria possuía uma população de 2.905 habitantes (BELÉM, 2000, p. 106).

Em 1861, o agrimensor Otto Brinckmann é contratado pela Câmara Municipal de Santa Maria para elaborar a planta definitiva da Vila de Santa Maria da Boca do Monte (figura 2). Depois de ser aprovada, norteou o ordenamento urbano, de modo que o núcleo antigo, representado pela Praça da Matriz e pela Rua do Acampamento, pudesse ter a complementação de sua quadricula com a inserção de novas vias, desde que respeitando o traçado urbano originário.

Na planta 'foram demarcados os quarteirões e numerados os respectivos terrenos, os quais eram cedidos, em aforamento perpétuo, a quem os requeria, sob condição de os edificar no prazo máximo de um ano' (BELÉM, 2000, p. 134). Esta medida por parte do poder público acarretou em mudanças na conformação edilícia da Vila como um todo. Além disso, estavam representadas vias existentes e projetadas, evidenciando e respeitando o traçado xadrez da malha urbana. O fato de constar nesta planta a indicação das próximas vias a serem implantadas denota a preocupação com o crescimento urbano por meio de um planejamento ainda incipiente (SALAMONI, 2008, p. 189).

Segue o crescimento populacional, substancialmente incrementado pela leva de imigrantes alemães, e o reconhecimento da importância da povoação que, em 1876, pela Lei Provincial n. 1013, eleva-se à cidade, passando então a ser denominada de Santa Maria. Nessa época, o desenrolar da vida urbana acontecia no núcleo inicial de povoamento, ou seja, na Rua do Acampamento, Praça da Matriz e Rua do Comércio. Ali pulsava a vida econômica e social da cidade, onde também ocorriam as principais melhorias urbanas, como o início da pavimentação das ruas e da iluminação pública a lampião.

Mas seria ao final de 1884 que um evento se revelaria como um dos mais importantes para a história local: a chegada da ferrovia. A implantação da Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana incluiu Santa Maria no seu traçado. Os trilhos vieram a tirar partido de uma condição "logística" já observada quando a cidade foi inicialmente ocupada pelos militares. Assim, pela sua posição geográfica central, a cidade despontava como um proeminente entroncamento ferroviário. Fato este que repercutiu tanto no contexto econômico e social quanto na conformação espacial de Santa Maria.

2.2 Breve contexto da implantação da ferrovia no Brasil e no Rio Grande do Sul

O sistema ferroviário no Brasil pretendia alavancar a modernidade sob uma perspectiva estratégica. Havia a necessidade de interligar e ocupar o

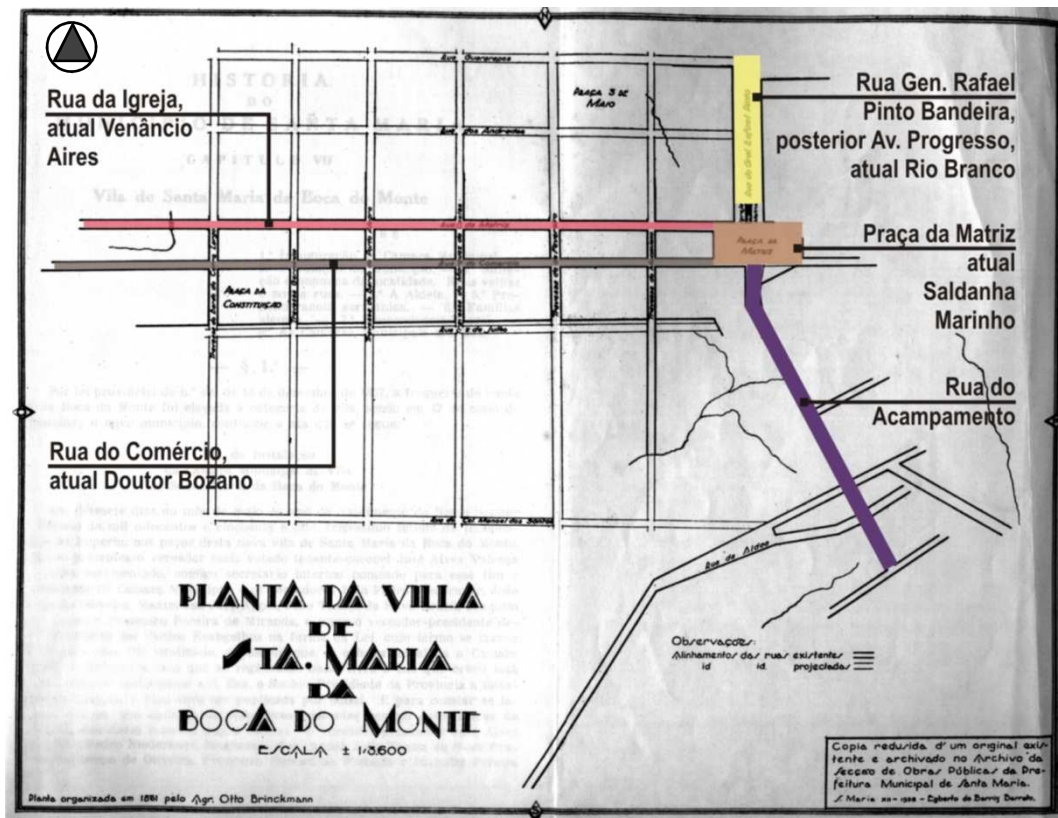


Figura 2: Planta da Vila de Santa Maria da Boca do Monte, elaborada por Otto Brinckmann em 1861. FONTE: MELLO, 2002, p. 91.

território como um todo, o que facilitaria o acesso e a defesa das fronteiras terrestres. E significava, também, um meio eficiente de progresso econômico para as elites nacionais em um país onde até então predominava um sistema agrário e escravista.

Os caminhos de ferro não só construíram uma territorialidade, na ocupação do espaço físico, mas neste espaço esquadriharam práticas sociais, estratégias de controle e tarefas rotineiras para o exercício de um poder disciplinar que a sociedade burguesa exigia para a reprodução do capital e, conseqüentemente, para sua acumulação. (POSSAS, 2001 apud FLÔRES, 2007, p. 67, 68)

No governo regencial, em 1835, foi promulgada a primeira lei ferroviária que tinha por meta 'a construção de um sistema ferroviário que ligasse as províncias de Minas Gerais, Bahia e São Paulo ao Rio de Janeiro, assim como pretendia estender suas linhas até o Rio Grande do Sul' (FLÔRES, 2007, p. 71). Esta lei previa a concessão da exploração a empreendedores que investissem na construção das estradas de ferro, já que a província não dispunha de capacidade gerencial ou mesmo financeira para a implantação das ferrovias. Em 1855, foi autorizada a construção da estrada que ligou o Rio de Janeiro a Minas Gerais e São Paulo, a Estrada de Ferro Central do Brasil. A partir de então, o sistema ferroviário brasileiro expandiu-se, especialmente porque estava vinculado a polos de desenvolvimento econômico, como o Sudeste, região em crescente desenvolvimento econômico.

Dentre os muitos interesses quanto ao sistema ferroviário no sul do Brasil, ressaltam-se questões relativas à conexão meridional ao restante do país, à estratégica posição juntos às fronteiras do Uruguai e Argentina e próxima ao Paraguai, além do interesse ao escoamento da produção agrária. Havia, também, a questão de povoamento do interior do Rio Grande do Sul, principalmente pelas levas de imigrantes alemães, italianos, judeus etc., ocupação que seria facilitada pelas linhas férreas. Desde o império que estas situações eram ponderadas e, em 1872, o Rio Grande do Sul já contava com o "Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província do Rio Grande do Sul", elaborado pelo engenheiro José Ewbank da Câmara, o qual previa a construção de quatro linhas que atravessavam a província, interligando-a de norte ao sul e de leste ao oeste.

A primeira ferrovia gaúcha, entre Porto Alegre e São Leopoldo, foi construída e explorada pela empresa inglesa *Porto Alegre and New Hamburg (Brazilian) Railway Company Limited*, inaugurada em 1874. Mas a mais importante

estrada de ferro construída ao longo da história do Rio Grande do Sul foi a Porto Alegre – Uruguaiana. Esta ferrovia, cujas obras foram iniciadas no ano de 1877, tinha como propósito ligar o litoral à fronteira oeste da província.

Em 1897, o governo republicano realizou concorrência pública a fim de arrendar a ainda inconclusa Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana. Em 1898 (figura 3), é conhecida a vencedora, uma sociedade anônima de capital belga que atuava na prestação de serviços ferroviários na Europa, a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, cujos escritórios administrativos foram instalados em Santa Maria. Em 1905, um novo e mais amplo contrato foi assinado unificando toda a rede ferroviária rio-grandense, surgia assim a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), ‘uma concessão pública administrada por empresa constituída por capitais privados’ (FLÔRES, 2007, p. 107).

Para cumprir com o contrato firmado, os belgas executaram uma série de obras para interligar a malha ferroviária do Estado. Dessa forma, principalmente com relação ao prolongamento da Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana, em 1907 foi inaugurado o trecho entre Cacequi e Alegrete, o qual alcançou, ao fim do mesmo ano, Uruguaiana. A essa linha principal, interligavam-se outros ramais e linhas, como a Santa Maria – Marcelino Ramos. O ideal difundido no império de ligar a província de São Paulo a do Rio Grande do Sul foi parcialmente realizado com a entrega do trecho final da estrada entre Santa Maria – Marcelino Ramos, na divisa com Santa Catarina, em 1910. Porém, as obras para a interligação completa da malha ferroviária do Estado não foram executadas como o previsto. Por problemas financeiros, a *Compagnie Auxiliaire* ‘vendeu parte de suas ações aos norte-americanos, transferindo, assim, o controle administrativo da Viação Férrea à nova concessionária, a *Brazil Railway*, em 1911’ (FLÔRES, p. 115).

A *Brazil Railway* dá início à gestão norte-americana das ferrovias gaúchas e efetua, por fim, a ligação da malha do Rio Grande do Sul à de São Paulo através da Ferrovia Sorocabana. No entanto, a situação da VFRGS tendia a agravar-se ainda mais, pois os reflexos da 1ª Guerra Mundial atingiram financeiramente a concessionária. Os ferroviários reclamavam da baixa remuneração e das condições de trabalho. Ao eclodir a greve de 1917, que foi um movimento muito expressivo em todo o Rio Grande do Sul, os ferroviários aderiram imediatamente. O seu desfecho, face intervenção do governo estadual, resultou na retomada do controle acionário pela *Compagnie Auxiliaire*. No entanto, mesmo com tentativas de recomposição financeira com apoio do governo federal, não houve as devidas melhorias nos serviços tampouco nas condições de trabalho.

Em 1920 o contrato com a empresa belga é rescindido e, em 1922, passa o controle administrativo da Viação Férrea ao governo do Rio Grande do Sul. Com a encampação e conseqüente estatização do sistema ferroviário,

iniciou um período de retomada do crescimento da estrutura férrea. Como a malha férrea estava praticamente completa em seus trechos principais, os esforços concentravam-se na modernização de equipamentos e frotas de trens, na reforma necessária às vias e em questões relativas aos recursos humanos.

A partir de 1930, apesar da conspiração “anti-ferroviária” que a instância federal oferecia ao transporte rodoviário, nos anos entre 1935 até 1945, sob o governo de Getúlio Vargas, a solução para a queda nos rendimentos da ferrovia gaúcha, fruto dos reflexos da crise de 1929, foi encaminhada ao governo federal, o qual passou a investir na Viação Férrea. Já no período da 2ª Guerra Mundial, a situação econômica era complexa e mesmo que implementasse várias medidas de racionalização de custos, a VFRGS não conseguiu se sustentar. No governo de Juscelino Kubitschek, a malha ferroviária estadual passou ao domínio da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), criada em 1957 (figura 4).

Sob administração centralizada e autoritária, com a racionalização administrativa e econômica em pauta, em 1987, comemoraram-se os trinta anos da RFFSA. A publicação de um encarte³² comemorativo revelam dados estatísticos onde uma situação aparentemente “progressista” em termos de produtividade e arrecadação financeira é divulgada. Mas, pelo contrário, os números relativos ao transporte de passageiros, ao pessoal empregado, à extensão da malha férrea e à frota eram bastante deficitários.

O “progresso” medido em cifras excluía o enorme contingente nas perdas humanas. Apesar do relatório “oficial” em questão, Mello (2002, p. 65) aponta para a contradição dos discursos, pois no ano de 1979, o então presidente da Rede, cujo mandato foi excepcionalmente curto, alarmava as dificuldades imensas pelas quais passava o sistema ferroviário. Apesar das práticas (ou manobras) administrativas lançarem mão de uma aparente situação de otimismo, a realidade da RFFSA apontava para outra direção, o do seu desmantelamento.

[...] as políticas de planejamento antes de serem econômicas, visaram, no primeiro momento, a um modelo de desenvolvimento que atendesse aos interesses da indústria automotiva e, agravando ainda mais as condições da rede [RFFSA], as políticas de cunho ideológico e logístico da revolução [militar] objetivando diminuir a força de uma classe historicamente politizada. A falta de investimentos e o conseqüente sucateamento da infra-estrutura e descaso com os funcionários somados a

³² Conforme Mello (2002, p. 64), anexado na Revista Ferroviária de setembro de 1987.



Figura 3 (à esquerda): Mapa da malha ferroviária do Rio Grande do Sul em 1898, época do arrendamento pela *Compagnie Auxiliare*. FONTE: IPHAE, 2002, p. 22. **Figura 4** (à direita): Mapa da malha ferroviária do Rio Grande do Sul em 1959, época da reversão à RFFSA. FONTE: IPHAE, 2002, p. 25.

desarticulações funcionais da estrutura existente, denotam que interesses alheios ao interesse público norteavam as decisões, notadamente quando se constata que tais políticas iam em sentido contrário a todas as experiências e iniciativas para o setor de transportes exitosas de outros países. (MELLO, 2002, p. 56)

Finalmente, em 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização com o propósito de desonerar a união, fomentar investimentos e propiciar maior eficiência operacional. O modelo apresentado para a transferência ao setor privado consistia na divisão do sistema ferroviário em sete malhas regionais. Em 1996, ocorreu o leilão da malha Sul, a qual com 6.586 km de linha férrea ligando os estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, cuja operação coube à América Latina Logística (ALL).

2.3 A modernidade chega com o trem: Santa Maria como o Centro Ferroviário do Rio Grande do Sul

Santa Maria tornou-se um importante centro ferroviário. Por ocasião desse novo meio de transporte, ao qual sobrevinha o espírito da modernidade expresso na tecnologia própria à ferrovia, os ares da cidade mudaram. Os novos cenários constituídos refletiam a economia e a cultura representativa do progresso. Às imagens – avenidas, praças, monumentos e arquiteturas – e discursos, decorria uma linguagem metafórica atrelada à formação do imaginário coletivo e, por conseguinte, ao espaço social da “civilização ferroviária” (MELLO, 2002). Isso para representar a cultura de um “novo” espaço, de um “novo” tempo e, por fim, de uma “nova” sociedade.

Nas chegadas e partidas de trens, Santa Maria era uma festa, tamanho o burburinho. [...] A cidade movimentava-se cedo em função das composições de passageiros que saíam da estação nas primeiras horas da manhã. Os viajantes tomavam apressadamente o café da manhã nos hotéis da Avenida Rio Branco em direção à estação. Era uma cidade que se movia no ritmo das composições de passageiros. Mas não era só o movimento dos passageiros que se dirigiam à estação e que ocupavam as vastas dependências da plataforma. Lá também estavam os moços e moças da sociedade, os curiosos, os que esperavam os amigos e parentes e os desocupados. Os auto-falantes despejavam músicas sertanejas e gaúchas, além de transmitirem os

avisos de chegada e partida dos trens. Quando as composições de passageiros, naqueles saudosos tempos, chegavam à gare da estação, tracionadas por poderosas locomotivas, com suas chaminés lançando um turbilhão de fumaça e repicando seus sinos, era uma correria infernal. O povo movimentava-se freneticamente na plataforma e os carregadores corriam de um lado para outro. Homens uniformizados procuravam angariar viajantes para os seus hotéis, gritando Léon Hotel, Hamburgo Hotel, Farol Hotel, Hotel Itália, Roma Hotel, Ideal Hotel. Era ainda gente procurando os amigos e parentes que chegavam. (BEBER, 1990, p. 75)³³

A partir do contexto econômico e cultural que lhe passou a ser intrínseco, a cidade experimentou significativa transformação na sua dinâmica espacial e social. As repercussões estruturais que incidiram na malha urbana tiveram nos trilhos e na construção, por volta de 1889, da Estação Ferroviária, os fatores propulsores para o crescimento urbano em direção ao norte da cidade (figura 5). O edifício da Estação Ferroviária de Santa Maria (figura 6) era um sobrado em dois pavimentos com ampliações térreas dispostas lateralmente ao corpo central. A plataforma coberta para embarque e desembarque de passageiros veio a ser construída em 1920. Ali, junto à Estação, o marco zero a partir de onde havia a contagem de todas as quilometragens dos trens que partiam no Estado, uma grande “mancha”³⁴ se desenvolveu pelo espaço urbano. Havia o Largo da Gare, o pátio de manobras, o Km 2 ao oeste (de armazéns), o Km 3 ao leste (de oficinas), lugares que por muito tempo engendraram e alavancaram o desenvolvimento de Santa Maria (figura 7 a 11).

Desde então, a cidade deixara de possuir a característica das cidades coloniais portuguesas, pois a Igreja Matriz teve de ser demolida da praça central para ser construída junto à Avenida Progresso (SALAMONI, 2008, p. 206). Já no nome e nas dimensões, com os seus 44 metros de largura, esta avenida fazia jus às modificações materiais e simbólicas impulsionadas pela chegada do trem. O seu prolongamento interligou o centro ao norte da cidade, local das instalações ferroviárias, conformando um expressivo eixo comercial dotado de hotéis que atendiam aos viajantes e vendedores em pernoite, pois Santa Maria era ponto de parada obrigatório para seguir às regiões de fronteira, serra ou Porto Alegre. O centro então adquiria novas edificações, os hábitos mudavam e os negócios aconteciam.

³³ BEBER, C. **Santa Maria 200 anos**: história da economia do município. Santa Maria: Pallotti, 1990.

³⁴ De acordo com Mello (2002, p. 146), o termo é técnico e passou a ser empregado pelo vocabulário de planejadores urbanos e patrimonialistas para designar ‘a idéia de homogeneidade territorial’ atingida pela ferrovia na conformação do espaço urbano santa-mariense.

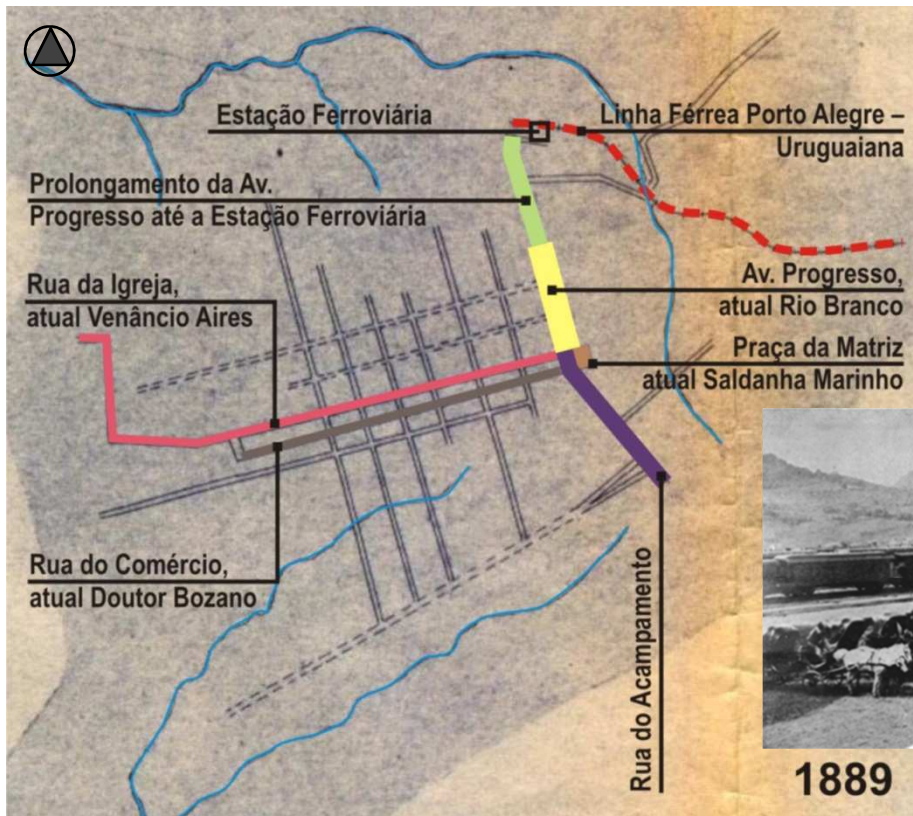


Figura 5: Planta de Santa Maria em 1889. FONTE: a autora, a partir de RUFF, 2002, vol. 2, p. 27.

Figura 6: Em 1914, a Estação Ferroviária de Santa Maria. FONTE: RUFF, 2002, vol. 1, p. 58.



1889

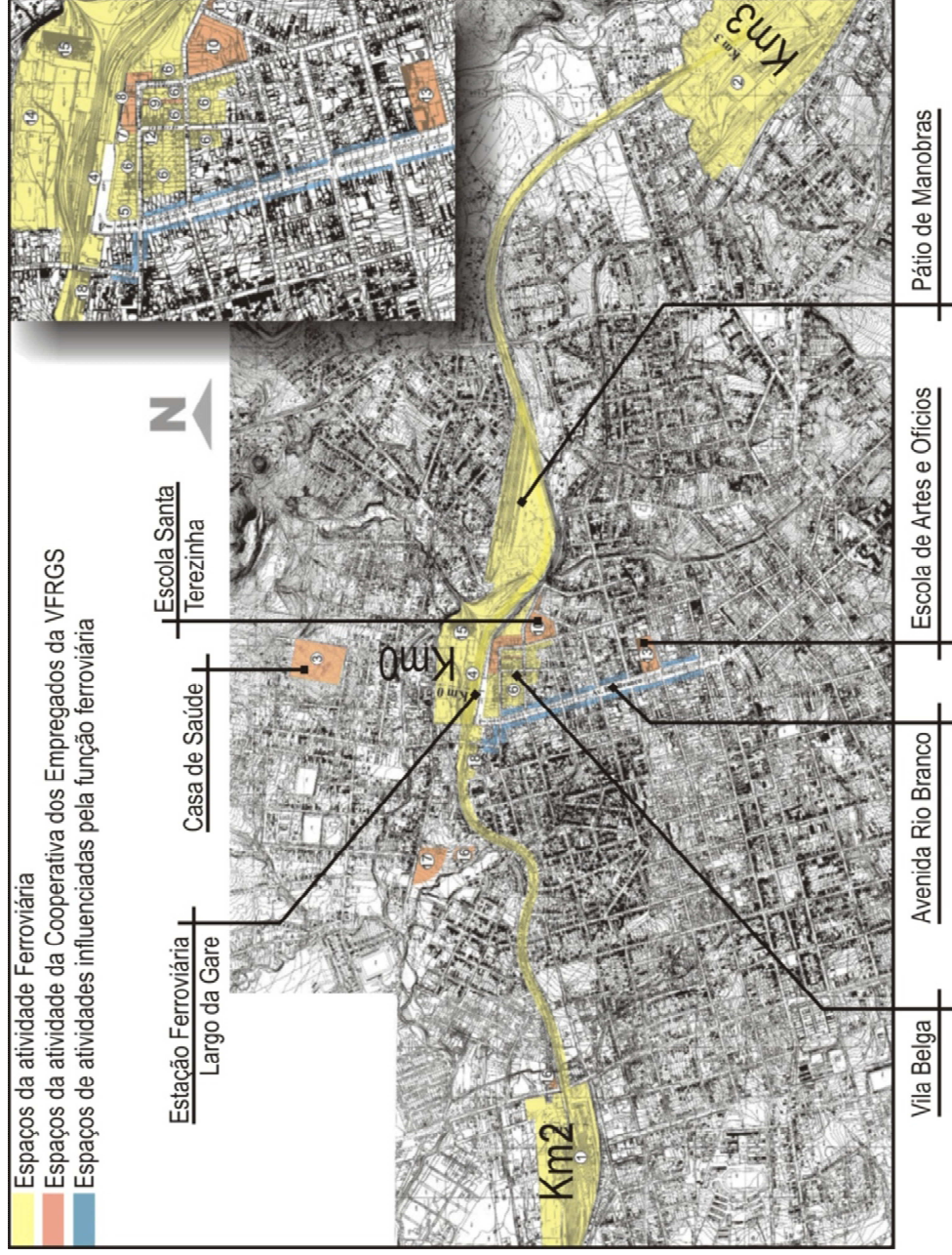


Figura 7: A relação “unitária” entre a Mancha Ferroviária e o espaço urbano. FONTE: a autora, a partir de MELLO, 2002, p. 85.



Figura 8: Em 1920, vista aérea do Km 0. FONTE: MELLO, 2002, p. 98.



Figura 9: Em 1914, a Avenida Progresso. FONTE: Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.



Figura 10: Em 1935, vista aérea das Oficinas do Km 3. FONTE: MARCHIORI; MACHADO; NOAL FILHO, 2008, p. 34.

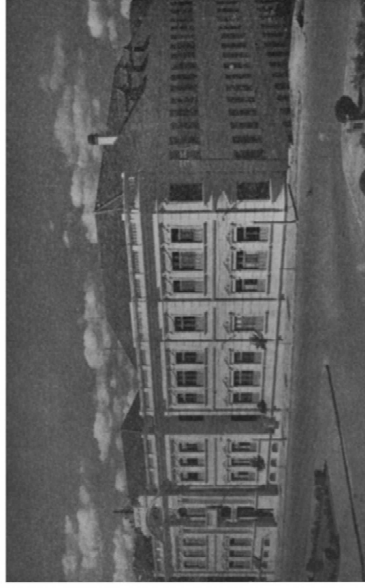


Figura 11: Em 1955, a Escola de Artes e Ofícios que posteriormente passou a ser denominada Escola Industrial Hugo Taylor. FONTE: MELLO, 2002, p. 105.

Incentivo substancial ao crescimento urbano e à sedimentação das atividades ferroviárias foi a vinda da *Compagnie Auxiliaire* para Santa Maria. A fim de administrar a VFRGS, todo o suporte necessário às atividades ferroviárias precisou ser instalado, desde escritórios, residências e oficinas. Além disso, havia a formação de vilas e bairros operários nas imediações da Estação Ferroviária, entre eles o bairro Itararé e um dos primeiros conjuntos habitacionais do Brasil, a Vila Belga. Esta era constituída por um grupo de 40 residências unifamiliares geminadas, edificada por volta de 1906 em estilo eclético para suprir a carência de moradias, especialmente de funcionários especializados e de dirigentes da companhia belga. Além do grande “aparato” que passou a ser montado para o funcionamento da principal atividade econômica da cidade, nos arredores das linhas e equipamentos ferroviários instalaram-se indústrias pela perspectiva de crescimento local. E surgiram mais vilas ao longo dos trilhos onde a população era, majoritariamente, de operários fabris e ferroviários (FLÔRES, 2007, p. 187, 188).

A ferrovia, portanto, transformou o espaço, a dinâmica das suas funções e as interações entre os agentes sociais. Muito mais do que um ponto de chegada ou partida, a vida ferroviária não era explicada sem o espírito cooperativo que caracterizou o espaço social da época que se iniciava. A “cidade ferroviária” constituiu uma completa rede institucional de equipamentos de saúde, de educação, de lazer e de serviços à disposição da comunidade santa-mariense. De acordo com Mello (2002), essa interação social foi diferencial, dado que a organização impulsionada pela ferrovia e representada pela Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (COOPFER), que chegou a ser uma das maiores da América Latina, pode tornar indissociável o progresso econômico do desenvolvimento social e cultural da cidade.

A Cooperativa, fundada em 1916, era administrada pelos próprios ferroviários, vindo a instalar uma série de edificações que visavam promover o apoio não só aos seus trabalhadores associados, mas à comunidade em geral. Entre as principais realizações destacam-se a Escola (Masculina) de Artes e Ofícios (1922), a Escola (Feminina) Santa Terezinha (1929) e a Casa de Saúde (1931). Não obstante, o cunho reivindicatório também se fazia presente, pois eram constantes os reclames organizados, via movimentos sindicais, por melhorias nas condições salariais, de trabalho e de vida dos ferroviários.

Para termos ideia do impacto sobre o crescimento urbano desencadeado, Santa Maria iniciou 1903 com 8.256 habitantes, em 1914 (figura 12 e 13) chegou a dobrar sua população para 17.574 habitantes (BRITO, 1940 apud SALAMONI, 2008, p. 215). Inúmeras intervenções e melhorias urbanas seguiam paulatinamente sendo realizadas, assim como o desenvolvimento e o fortalecimento de atividades comerciais e de prestação de serviços.

Além das atividades ligadas à ferrovia, concomitantemente em Santa

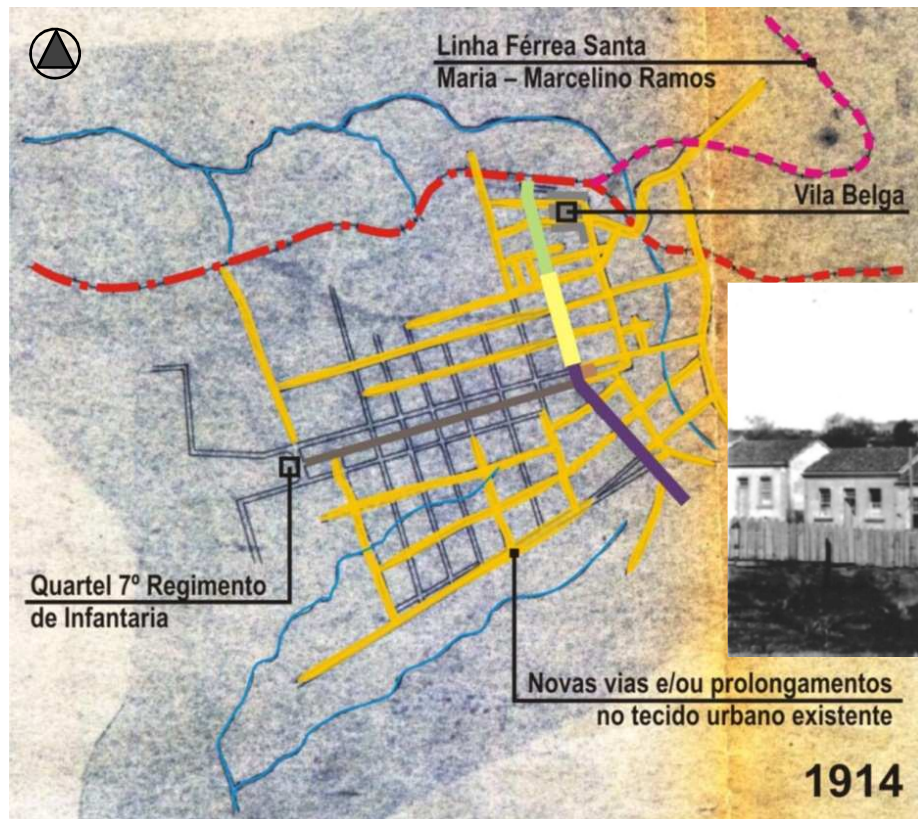


Figura 12: Planta de Santa Maria em 1914. FONTE: a autora, a partir de RUFF, 2002, vol. 2, p. 27.



Figura 13: Em 1920, a Vila Belga tomada a partir do Largo da Gare. FONTE: LOPES, 2002, p. 181.

Maria desenvolvia-se o militarismo. Ao final de 1910³⁵, iniciavam as obras do quartel do 7º Regimento de Infantaria em Santa Maria. O governo do Marechal Hermes da Fonseca (1910-1914)³⁶ pretendia construir grande número de guarnições militares no Rio do Grande do Sul. É então cedida ao exército 'a mais bela e panorâmica coxilha que envolvia a cidade', justamente ao oeste do núcleo inicial de ocupação. O quartel foi inaugurado em 1913 ao final da Rua do Comércio. Mas, para definitivamente também ser considerada como "centro militar", Santa Maria veio a contar com a instalação de outro complexo nas proximidades do Regimento de Infantaria. Em 1925, inaugurava-se o 5º Regimento de Artilharia Montada, o Regimento Mallet.

A cidade, considerada uma das mais prósperas do Estado, até então não contava com um planejamento urbano formalizado, a não ser pelos indicativos verificados nos mapas de 1861, de Otto Brickmann, e de 1902, de José Nehrer. Assim, em 1918 foi contratado o engenheiro Saturnino de Britto para elaborar o plano de saneamento de Santa Maria (figura 14). A visão sanitarista previa a sobreposição entre um traçado viário ortogonal já existente com a proposição de um mais orgânico. Porém, a proposta não chegou a ser executada formalmente, somente as obras sanitárias previstas, que se referem à canalização do Arroio Itambé, foram posteriormente realizadas.

Até o início da década de 1930, eram cerca de 20 loteamentos implantados em Santa Maria. Conforme Salamoni (2008, p. 226), este tipo de empreendimento acabou por pressionar a expansão dos limites do então perímetro do núcleo central. E a porção norte da cidade, ultrapassando a via férrea, era a região mais atrativa ao parcelamento. Nesta época, o parque ferroviário instalado na área urbana de Santa Maria abrangia uma extensão de aproximadamente 5 Km. No Km 3, junto à linha férrea sentido Porto Alegre, portanto, ao leste, novas oficinas para construção e reparação de carros e vagões foram construídas, e uma nova vila operária começou a se formar.

Frente ao contínuo crescimento urbano e a uma população que já atingia os quase 40 mil habitantes, em 1937 é elaborado um Plano de Expansão Urbana para Santa Maria (figura 15). Atribui-se à "Inspectoria do Tráfego" o desenho da planta que expressa o intuito de ordenar mais rigorosamente a forma urbana. O crescimento que seguia impulsionado apontava a extensão para além do núcleo central. Assim, para controlar as expansões desordenadas, o crescimento é conformado por um limite que "encerra" a zona central. Este limite seria dado por uma Avenida Perimetral, a qual funcionaria como um anel viário a interligar a área urbana. Além disto, havia a preocupação em retifi-

³⁵ Conforme Antonio Isaia, pesquisador local que atuou na preservação da memória histórica e cultural de Santa Maria. Especial para o Jornal "A Razão" de 16.17/05/1992 (Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria).

³⁶ No governo anterior de Afonso Pena (1906-1909), Hermes da Fonseca foi Ministro da Guerra.

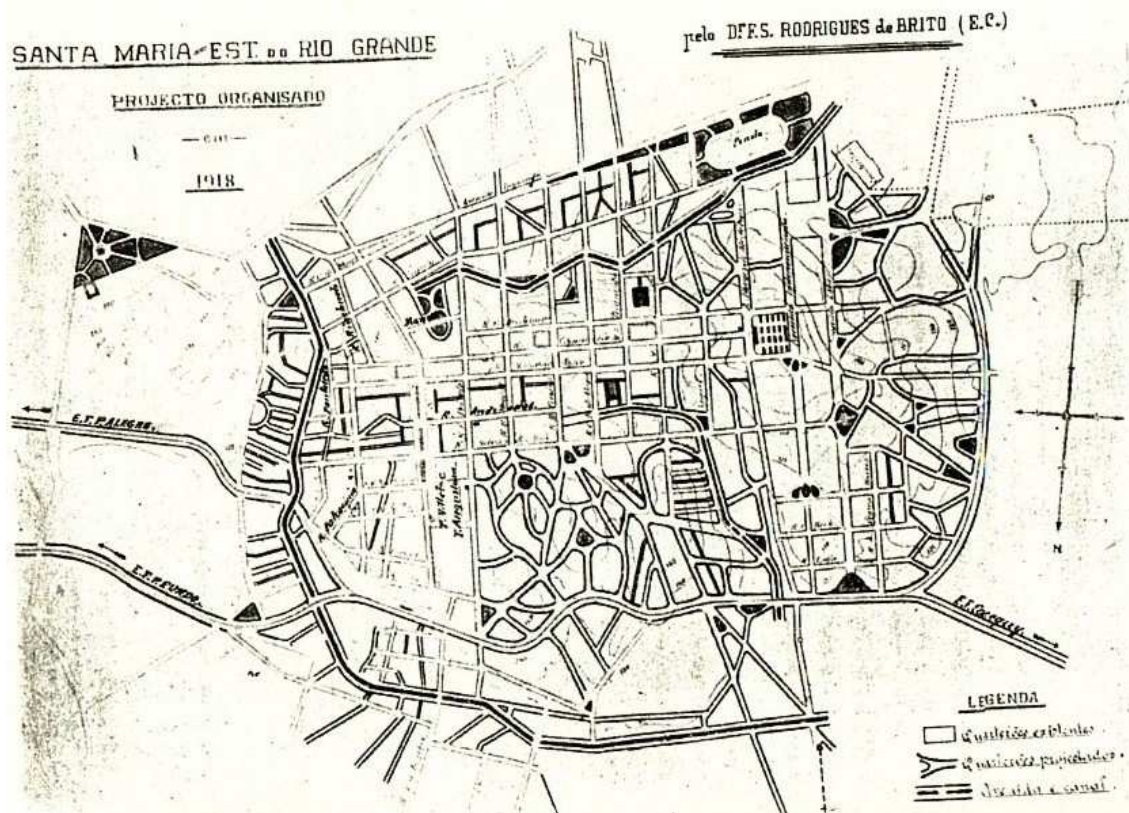


Figura 14: Plano de Saneamento elaborado por Saturnino de Brito em 1918. FONTE: MELLO, 2002, p. 99.

car o traçado quadricular, de modo que caberia às vias e avenidas criadas direcionar as frentes de urbanização. O peculiar deve-se à via férrea ter sido tomada como um limite, por isso os bairros operários ao norte da cidade foram ignorados na ilustração. A malha urbana de Santa Maria, por volta desta época conformou, ainda que informalmente, os “limites” do que será a sua atual área central. Ao oeste, próximo à área militar, equivalente à Rua Borges de Medeiros, ao leste, a Rua Euclides da Cunha, ao sul a Avenida Presidente Vargas e ao norte, a via férrea.

Ao início da década de 1940, Santa Maria chegou a de 45 mil habitantes. Nessa época era muito significativa, em torno de 16 mil, a população de estudantes em função do número de estabelecimentos escolares. Também era forte a presença de militares, com cerca de 4 mil, e a classe ferroviária, por 3 mil servidores (MARCHIORI; NOAL FILHO, 1997)³⁷.

Em 1944, elabora-se a nova planta de Santa Maria na qual consta, fielmente, toda a área urbana da cidade (figura 16 e 17). O núcleo central teve os seus “limites” completamente extrapolados em todas as direções. Pelo mapa, conforme aumentava a área urbanizada, facilmente averigua-se o quanto os loteamentos agregados à malha urbana foram descaracterizando a ortogonalidade do traçado em retícula. O crescimento urbano indicava a dispersão da forma urbana que aos poucos ia se consolidando. Nesse período, havia a preocupação com a execução do Plano de Expansão e a densificação do tecido urbano existente. No final dos anos 40, iniciam obras nas rodovias que passam por Santa Maria. Cabe destaque para a rodovia entre Santa Maria e Porto Alegre, atualmente a RST 590 (faixa “velha” de Camobi). O seu novo traçado urbano correspondia a um caminho mais retilíneo do que, à época, conectava a área urbana ao leste do município (BEBER, 1990).

Ao início da década de 1950, a população urbana era de quase 48 mil habitantes, em 1953, atinge cerca de 60 mil devido ao grande número de militares e de suas famílias deslocadas para Santa Maria (SALAMONI, 2008, p. 260). Nessa época são fundadas várias instituições de ensino superior, é o caso da Faculdade de Farmácia de Santa Maria em 1948. Cabe destacar a influência e a colaboração, desde meados do século XX, de instituições religiosas, no caso dos Irmãos Maristas e das Irmãs Franciscanas, para a vocação educacional da cidade. Em 1954, é criada a Faculdade de Medicina de Santa Maria, a qual era vinculada à Universidade do Rio Grande do Sul. À frente da empreitada universitária no interior do estado, estava o visionário médico José Mariano da Rocha Filho.

³⁷ MARCHIORI, J.; NOAL FILHO, V. (Org.). **Santa Maria**: relatos e impressões de viagens. Santa Maria: Ed. UFSM, 1997.

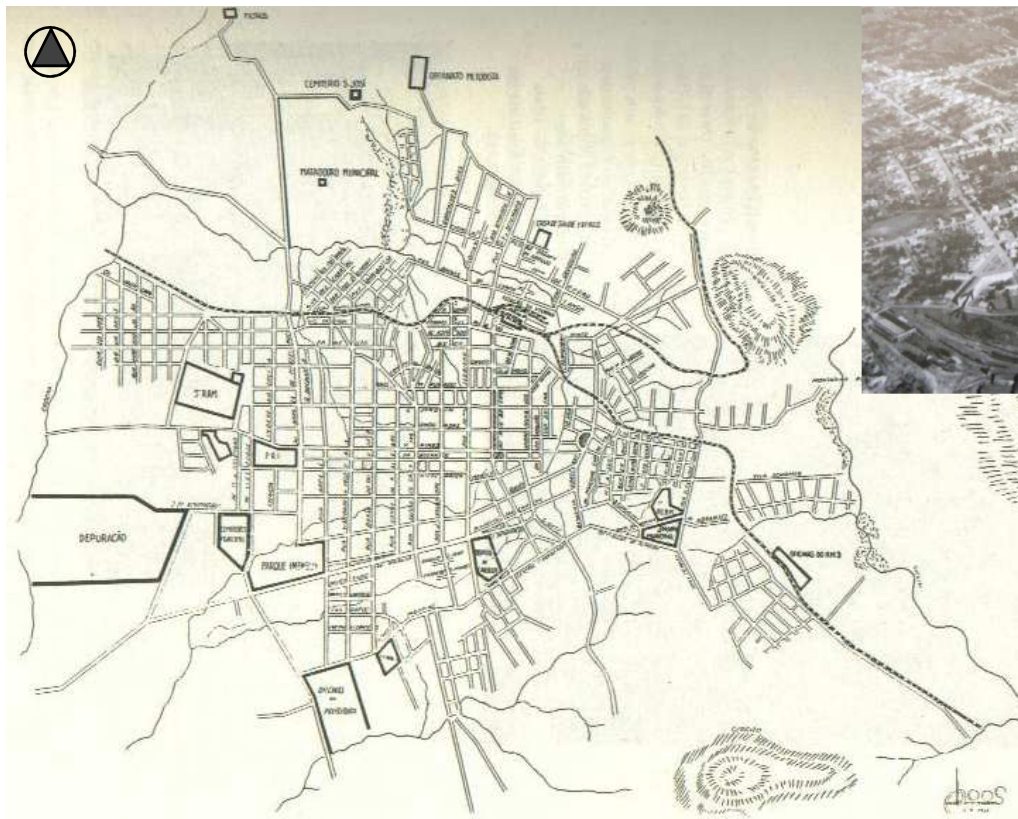


Figura 16: Em 1940, vista aérea de Santa Maria. Na parte inferior, a “Mancha Ferroviária”. FONTE: MAR-CHIARI, 2008, p. 38.

Figura 17: Planta de Santa Maria em 1944. FONTE: MELLO, 2002, p. 111.

No findar desta década, a VFGRS passou ao domínio da RFFSA. Embora o setor ferroviário apresentasse sinais de enfraquecimento, ainda matinha forte influência sobre Santa Maria, principalmente pelas instalações das oficinas no Km 3, que abrigavam, nesse período, por volta de 3 mil operários (MAR-CHIORI; NOAL FILHO, 1997).

Santa Maria atinge 1960 com cerca de 85 mil residentes na área urbana. É nesse momento que a história local seria marcada pelo ensino superior brasileiro. Ao final da década é promulgada a lei que criava a Universidade de Santa Maria. A primeira instituição de ensino superior no interior do país inicialmente reunia faculdades já existentes no município. No distrito de Camobi, no extremo leste da cidade, uma área é prevista a fim de implantar as instalações da recém-instituída UFSM. Tal ato mudará consideravelmente a estrutura urbana da cidade, pois a dispersão espacial foi impelida pelo crescimento urbano no vetor centro-leste.

Até então, sob o ponto de vista do ordenamento e controle do crescimento urbano, Santa Maria contou, basicamente, com planos viários. A questão da circulação urbana sempre esteve presente tendo em vista não só a preocupação com a sua eficácia, mas também visando a adequada justaposição e entrelaçamento da malha existente com a que seria proveniente do desenvolvimento urbano.

Villaça (2004)³⁸, para compreender a história do planejamento urbano no Brasil, inicia uma abordagem sobre o processo de ação do Estado na organização do espaço urbano com os planos de melhoramentos e embelezamento. Desde o Rio de Janeiro e São Paulo, na figura de Agache e Prestes Maia, seguidas por Salvador e Porto Alegre³⁹, o apelo à cidade “bela” foi gradativamente cedendo espaço à eficiência que só seria lograda pela solução dos problemas urbanos gerados pelo processo de urbanização brasileiro. Então, a infraestrutura, principalmente a de saneamento e transportes, entrava em voga nos planos urbanos desenvolvidos até o final da década de 1960.

Em Santa Maria, apesar da sua localização “interiorana”, a sua prospecção no Rio Grande do Sul conferida pela atividade ferroviária, bem como o processo de urbanização desencadeado, provavelmente tenha colaborado para as preocupações urbanísticas contidas nos planos desenvolvidos até que a cidade viesse a ter o seu primeiro plano diretor. Percebemos que havia tam-

³⁸ *Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil*. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli R. (Org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Ed. USP, 2004 [pp. 169-243].

³⁹ Desde 1938, Porto Alegre contava com o Eng. Arnaldo Gladosch, o qual teria sido encarregado de confeccionar o plano de urbanização da cidade. Mas, o que fora publicado em 1943, *Um Plano de Urbanização*, tratava-se apenas de um relatório das realizações do prefeito Loureiro da Silva. Só na década de 1960, um plano abrangente para a Região Metropolitana de Porto Alegre foi apresentado. (DEÁK; SCHIFFER, 2004).

bém, subjacente à racionalidade vislumbrada nas plantas do sistema viário, uma atenção dada ao embelezamento. Até mesmo no urbanismo sanitarista de Saturnino de Brito, a peculiar ênfase à “organicidade” do traçado urbano era um sinal do cuidado com a “cidade bela”. Apesar da pretensão em “domar” a topografia local, futuramente mantiveram-se as orientações com a higiene e saúde pública pela canalização dos cursos d’água em plena área central (no caso do Arroio Itaimbé). Cabe destacar o detalhe interessante do plano proposto por Saturnino de Brito quanto à representação inusitada onde o norte geográfico aparece invertido, além da pouca evidência dada à infraestrutura ferroviária e a relação, já bastante consolidada naquela altura, com a estrutura urbana na figura da edificação da Estação e do espaço público referente ao Largo da Gare.

A Avenida Rio Branco figurava à parte. Construída ainda no início do século XX, pode-se considerá-la como um legítimo bulevar haussmanniano. Ainda que lhe coubesse um papel na estruturação da circulação urbana, pela sua generosa largura associava-se o processo de modernização o qual vivia a cidade. Desde a plataforma de embarque da Estação cuja cobertura trazia na sua estrutura formas curvas as quais moldadas no aço, as fachadas das edificações eram ornadas pelo estilo eclético e art déco, até no mobiliário e no primoroso desenho dos canteiros e do pavimento em mosaico português, uma ambiência a ser apreciada desde o nível dos pedestres assim como das janelas dos prédios, sobretudo dos hotéis, que se erguiam. A avenida era o principal eixo comercial da cidade enquanto a atividade ferroviária era pujante. Tinha, ainda, impregnado um simbolismo que fazia a “aderência” (tal qual um legítimo portal) entre a infraestrutura de transporte ferroviário, cuja escala regional e nacional dos deslocamentos de passageiros sobrepunha-se à escala urbana extremamente dependente desta prestação de serviços.

Pois desde uma preocupação com obras de remodelação urbana restritas às áreas centrais, onde a visão conferida ao espaço urbano limitava-se ao seu caráter físico, até à compreensão de que a cidade era um organismo econômico e social gerido por um aparato político-institucional, os planos urbanos tornavam-se mais abrangentes na medida em que eram elaborados sob um ponto de vista multidisciplinar, já que antes se limitavam à alçada de arquitetos, urbanistas e engenheiros. No entanto, o discurso que os permeava era ‘sustentado pela ideologia da supremacia do conhecimento técnico e científico como guia para a ação, ou seja, a ideologia da tecnocracia’ (DEÁK; SCHIFFER, 2004, p. 218) conduzida sem qualquer “contaminação” política.

Aliar o saber à técnica respondia e justificava as ações do Estado para sanar os problemas sociais decorrentes de uma falta de planejamento. E Santa Maria assim começava a década de 1970 com um planejamento urbano “encarnado” num plano diretor em plena época do centralismo autoritário.

2.4 O processo de consolidação da mudança: a figura do planejamento urbano, os investimentos na área central e o crescimento linear leste-oeste

Santa Maria chegou ao fim da década de 1960 com o seu primeiro Plano Diretor⁴⁰ aprovado, justamente no período, durante o regime militar, o qual o planejamento urbano mais se desenvolveu no Brasil (VILLAÇA, 1999 apud ARANTES; VAINER; MARICATO, 2011, p. 138). Apesar deste instrumento regulatório para ordenar o crescimento urbano, a cidade expandiu-se linearmente. Ao mesmo tempo em que a forma urbana consolidava-se como dispersa, significativos investimentos federais eram aplicados para melhorar a infraestrutura assim como para qualificar os espaços públicos da área central, objetivando adensá-la. Na verdade, o discurso e as ações, nesta época, nos campos da habitação, saneamento e transportes colocaram em extrema dependência as decisões políticas municipais quanto à elaboração, advinda de um saber científico, dos planos diretores aos organismos estaduais e federais. Pretendendo incentivar a elaboração do planejamento urbano na esfera individual de cada cidade, o que de fato aconteceu, na prática, em Santa Maria, foi uma “organização” do espaço urbano onde os investimentos senão seguiram, ajudaram a efetivar, uma lógica de valorização imobiliária.

A cidade inicia a década de 1970 com uma população em torno de 150 mil habitantes e com um plano diretor que tratava, basicamente, de diretrizes e regulamentações para o sistema viário, zoneamento e questões relativas aos loteamentos e edificações. Nesse ínterim, a construção do campus da UFSM em Camobi, que à época ainda era um distrito, estimulou significativamente o parcelamento do solo ao leste da cidade. Também em Camobi, onde havia sido um campo de aviação, é inaugurada, em 1971, a Base Aérea de Santa Maria (BASM), fortalecendo, junto aos demais quartéis, o caráter militar da cidade. Estas questões, ou seja, as forças armadas do exército e aeronáutica e a educação superior federal, representavam um novo contexto o qual seria propício para a continuidade do desenvolvimento local e regional calcado na economia terciária, já que a cidade enfrentava graves problemas com a falta de prioridade nacional dedicada ao transporte ferroviário.

A área urbana apresentava claramente uma distinção em núcleos, o central, mais consolidado e denso, e os demais, ao leste, oeste e sul, de ocupação mais rarefeita, entremeados por grandes vazios urbanos. A configuração espacial do espaço urbano prossegue com a anexação de loteamentos em áreas periféricas, o que fez emergir vários manchas isoladas de tecido urbano em relação ao núcleo central.

⁴⁰ Lei n. 1370/69, de 30 de janeiro de 1969.

Houve, ainda, ao fim da década 1970, a implantação do Distrito Industrial de Santa Maria ao oeste da cidade. Subjacente ao ideal de industrializar a cidade, o qual fora planejado urbanisticamente, projetaram-se dois conjuntos habitacionais frente à possível demanda por mão-de-obra, o que resultou no projeto das COHABs Tancredo Neves e Santa Marta. Com essa “nova” frente de urbanização, um novo polo atrator surgia, além do ao leste junto à UFSM. Estava, portanto, instaurado o processo de expansão e dispersão da malha urbana, permeado por vazios urbanos com a consequente perda de continuidade espacial. A ocupação e os deslocamentos entre os núcleos leste, oeste e sul ao central, aos poucos, ocorria ao longo, ao mesmo tempo em que era favorecido, pelos trechos urbanos das rodovias.

Pertinente é constatar que, a partir de então, a cidade não mais deixou de ser “organizada”, ou melhor, condicionada pela dinâmica da estrutura urbana. As questões de acessibilidade decorrentes tanto de aspectos físicos quanto dos sistemas adequados para realizar a circulação, mas sobretudo as de mobilidade e dos deslocamentos urbanos, aliada ainda ao uso e ocupação do solo, são fundamentais para a compreensão do processo de evolução urbana de qualquer cidade mundo afora. Portanto, a dinâmica socioespacial de Santa Maria, aliada à peculiaridade da disposição morfológicamente fragmentada de novos núcleos locados na malha urbana, está intimamente atrelada à organização da forma urbana.

Apesar da ênfase que os planos urbanos davam ao sistema viário e do planejamento urbano organizando o território a partir do zoneamento e da acessibilidade, a localização no espaço urbano aonde se fixaram as atividades e as vias de circulação do escoamento de materiais/mercadorias em geral (vejamos o caso das rodovias, responsáveis por organizar as dinâmicas interurbanas, cujo traçado urbano absorveu a demanda de circulação intraurbana), determinaram, num primeiro momento, os vetores de expansão da forma urbana. Apesar de entendermos os deslocamentos urbanos como um fator de integração e aproximação socioespacial, os atuais problemas de acessibilidade/mobilidade urbana, assim como de segregação socioespacial e especulação/valorização imobiliária, em muito decorrem, assim como em Santa Maria, como estamos constatando, da capacidade de vetorização das forças organizadoras, sobretudo as político-econômicas, do espaço urbano.

Voltando ao período em que houve a consolidação do crescimento urbano linear, fruto de amplo processo empreendido a partir do golpe de 64, ao instaurar e relacionar um governo de “centralismo autoritário” ao planejamento urbano, Santa Maria iniciou as discussões de seu novo plano diretor atrelado ao Comunidade Urbana para Recuperação Acelerada (CURA). Este programa era vinculado a recursos do Banco Nacional de Habitação (BNH) que, por sua vez, foi instituído junto ao Sistema Financeiro da Habitação (SFH). Com a cres-

cente industrialização e urbanização, o desenvolvimento econômico brasileiro esteve atrelado a uma política de provisão habitacional. Neste quadro de oferta institucional de moradias, uma mudança na legislação possibilitou que os recursos federais fossem transferidos para governos estaduais e municipais para também financiar obras urbanas, tais como o sistema de abastecimento de água e esgoto, sistema viário e pavimentação etc.

Assim, o CURA era um programa destinado a oferecer recursos para aplicação em infraestrutura e equipamentos urbanos em áreas caracterizadas pela disponibilidade de terrenos vagos (ou vazios urbanos), desde que comprovada a viabilidade econômico-financeira, como garantia de retorno aos investimentos realizados. O CURA tinha por objetivo melhorar o quadro urbano brasileiro reconhecido pelo crescimento desordenado, carência e/ou ociosidade de infraestrutura e equipamentos, e especulação pela retenção de glebas e lotes (SERRA, 1991, p. 106)⁴¹. Todavia, as obras do CURA, quando executadas, abriram

[...] definitivamente a possibilidade de o BNH entrar no âmago do jogo imobiliário urbano capitalista, ou seja, a geração de renda imobiliária devido à localização de imóvel em área beneficiada por investimentos públicos. Nem sempre (ou quase nunca) o efeito conseguido é o que preconizam as 'boas intenções' dos técnicos, mas nesse caso, por exemplo, pode-se obter o efeito contrário, ou seja, de alimentar a especulação imobiliária. (MARICATO, 1987, p. 33)⁴²

Em 1973, mesmo ano da criação do CURA, foi instituída lei municipal⁴³ autorizando contratos e convênios entre Santa Maria e o governo federal para a realização de obras de melhorias urbanas. Na gestão do prefeito Osvaldo Nascimento da Silva (1977-1982), as negociações do CURA reiniciaram e, no ano de 1977, acordos foram firmados.

Dentre as exigências do CURA, havia a necessidade de delimitação de uma área, a chamada "Área CURA", devendo ser justificada conforme a elaboração de um plano urbanístico fundamentado em levantamentos físico e socioeconômico, pela viabilidade de execução das obras e a consequente aplicação de mecanismos fiscais, como a incidência progressiva de IPTU. Ao mesmo tempo em que ocorria a elaboração do plano diretor, a cidade, em especial o seu núcleo central, preparava-se para as obras do CURA, 'existindo certa co-

⁴¹ SERRA, G. **Urbanização e centralismo autoritário**. São Paulo: EDUSP; Nobel, 1991.

⁴² MARICATO, E. **Política habitacional no Regime Militar: do milagre brasileiro à crise econômica**. Petrópolis: Vozes, 1987.

⁴³ Lei n. 1684/73, de 31 de dezembro de 1973.

municação entre as duas equipes⁴⁴, por meio da qual eram “passadas” as imposições do modelo do BNH para o plano’ (SERRA, 1991, p. 137).

O Programa CURA I, denominado também de “Projeto Sinuelo”, foi elaborado em 1978. Dada a concentração populacional, os terrenos beneficiados e a tendência de expansão imobiliária na área CURA I, o retorno dos investimentos aplicados estaria garantido à comunidade já residente ou àqueles aptos a arcar com a decorrente valorização imobiliária. A justificativa para a escolha central da delimitação da área de abrangência do CURA I deve-se ao poder público ver a expansão urbana, que ocorria geralmente sujeita aos interesses do mercado imobiliário assim como decorria do déficit habitacional em áreas periféricas e sem qualquer infraestrutura frente ao crescimento⁴⁵ da população urbana em relação à rural a partir da década de 1950, como sintomática para a demanda de soluções onerosas à administração municipal (PMSM, 1979)⁴⁶. Em detrimento de áreas periféricas e considerando o crescimento linear leste-oeste da área urbana, a renovação urbana na área central visava complementar a infraestrutura existente, além de orientar a ocupação visando um adensamento de acordo com os índices urbanísticos estabelecidos pelo Plano Diretor de 80 que estava em fase de elaboração.

Para a área beneficiada, denominada “zona de expansão” no zoneamento local da época, foram realizadas intervenções urbanas cuja soma mais vultosa em termos de recursos destinou-se ao sistema viário e às áreas verdes. Dentre as mais impactantes obras, à época, foram as atuais Avenidas Fernando Ferrari, Nossa Senhora Medianeira e Nossa Senhora das Dores, além da construção do Parque Itaimbé, até porque na execução do seu projeto incluíam-se as obras do Centro Administrativo Municipal, de um pavilhão para atividades múltiplas, quadras esportivas e quiosques para atender a diversas funções comerciais e administrativas do próprio Parque. Construído na área do leito e vale do arroio Itaimbé, o parque, portanto, definia-se com uma faixa exígua de 50 metros em toda a sua extensão de aproximadamente 1500 metros. Em função da construção de viadutos, a transposição das vias urbanas era realizada em um nível independente ao parque, o que garantiu a sua continuidade espacial e o manteve sem interferências dos fluxos viários.

De acordo com as diretrizes para o sistema viário do Plano Diretor de 69, junto ao Arroio Itaimbé (um afluente do Arroio Cadena) que já estava parcialmente canalizado, previa-se uma avenida. Inclusive, isto fora objeto de proposição também no Plano de Saturnino de Brito, em 1918. O poder público

⁴⁴ Equipe formada por técnicos da empresa paulista Projetos e Planejamento S.A. (Proplasa) e da Companhia Estadual do Desenvolvimento Regional e Obras (CEDRO).

⁴⁵ Entre 1950 e 2000, a população urbana de Santa Maria passou de quase 48 mil habitantes (57% da população total) para em torno de 230 mil (95% da população total). (IBGE, 2001).

⁴⁶ Conforme Projeto Sinuelo: proposta técnica/vol. 1, elaborado pela Magna Engenharia LTDA.

municipal há anos vinha desapropriando as áreas necessárias à implantação da Avenida Itaimbé a qual teria de cruzar, em nível e no sentido norte-sul, a via férrea. Mas, dado o crescimento urbano linear leste-oeste, a avenida deixou de ser de suma importância para os deslocamentos urbanos. Então, o curso d'água foi efetivamente canalizado e iniciaram as obras do Parque Itaimbé. Para tanto, realocações e desapropriações tiveram de ser executadas, e foi inevitável a posterior valorização imobiliária do local, muito em função do aumento da arrecadação tributária e de atualização dos valores dos terrenos já previstos como contrapartida pelo Programa CURA.

É possível que a finalidade não explícita do poder público local fosse garantir a reprodução de determinados segmentos com maior prestígio social e poder político/econômico, através das transformações realizadas em determinada área da cidade – a Área Cura – garantindo dessa forma a reprodução da renda e dos interesses dos segmentos sociais dos quais era representante ou aos quais estava ligado. (BENADUCE, 2007, p. 71, 72)⁴⁷

Santa Maria, já com uma população em torno de 180 mil habitantes, inicia a década de 1980 com as obras do CURA e com a aprovação do novo Plano Diretor⁴⁸. De acordo com Serra (1991), mesmo não sendo uma peça de planejamento autoritário, pois manteve um relativo grau de autonomia graças ao controle das autoridades municipais, o plano diretor de Santa Maria via-se cercado das condições impostas pelas diretrizes do governo militar. Ao analisarmos a lei do Plano Diretor de 80, consta a devida articulação, ou melhor seria a dependência, dos órgãos municipais às instâncias federais e/ou estaduais, bem como às linhas de financiamento, a fim de lograr a execução das diretrizes e programas previstos. De todo modo, sem fugir da ideologia vigente na época, o planejamento urbano era realizado a partir de uma visão racionalista definida, muitas vezes, sem a liberdade de decisão a nível municipal.

Ainda nesse período, de substancial é a constatação de que o distrito industrial não repercutiu como o esperado, pois poucas indústrias acreditariam na pretensa vocação industrial da cidade. Sendo assim, a economia santamariense continuava baseada no setor terciário, o que a levou a constituir-se como referência de um polo regional de comércio e serviços.

⁴⁷ BENADUCE, M. **Parque Itaimbé – Santa Maria/RS: gênese de um espaço público/privado**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2007.

⁴⁸ Lei n. 2098/80, de 10 de janeiro de 1980.

Apesar do endividamento municipal e dos questionamentos em torno do CURA I, novos financiamentos por meio deste programa, o CURA II, foram contraídos com o intuito de promover intervenções urbanas novamente na área central, excepcionalmente a área urbana com menor carência em termos de infraestrutura. Sob a gestão do prefeito José Haidar Farret (1983-1988), foi elaborado o “Projeto Minuano”. Para ser posto em prática, remoções de áreas irregulares na zona central foram realizadas (SALAMONI, 2008, p. 306) ao mesmo tempo em que havia a requalificação de espaços públicos centrais, como o Parque Ipiranga (atual Praça da Locomotiva junto à Biblioteca Municipal) localizado na Avenida Presidente Vargas. Isto sobrepõe-se ao fato de que houve um aumento da carga tributária sobre os terrenos e as habitações das áreas CURA, o que veio a contribuir para que a área central atendesse a população com renda suficiente para arcar com os investimentos públicos e a valorização imobiliária subsequente. As realizações do Programa CURA acabaram por atingir a população de baixa renda a qual residia na periferia da cidade em áreas ocupadas.

Por fim, as rodovias que compunham a estrutura viária da cidade passaram por modificações, de modo a evitar que o tráfego pesado e de passagem se sobrepusesse à circulação intraurbana. Foi concluída a BR 158 entre Santa Maria e Rosário do Sul, a RST 287 (a Faixa “Nova” de Camobi) e também a alça sul da BR 287 nas imediações do núcleo urbano ao sul da cidade (SALAMONI, p. 307). Assim, os deslocamentos urbanos provenientes do núcleo urbano ao oeste não mais precisavam acessar a região central para atingir o leste, e vice-versa. No entanto, estes eixos rodoviários de conexão intermunicipal, considerando a configuração espacial “expandida” da forma urbana de Santa Maria, funcionam até hoje para viabilizar os tráfegos urbanos entre os loteamentos limítrofes, ao leste, oeste e sul, à área urbana e, inclusive, ajudaram a alavancar uma urbanização ao longo deles.

A conformação urbana de Santa Maria, até a década de 1950, esteve, portanto, concentrada no núcleo central (figura 18), mas quando o campus da UFSM foi construído na região leste da cidade, área posteriormente inclusa no perímetro urbano, a tendência de expansão reforçou-se. E o advento do planejamento urbano não reverteu o crescimento linear, pois houve a consolidação de outros três núcleos “exteriores” ao núcleo central (figura 19). Sem, ainda, desconsiderar que os recursos do BNH aplicados em Santa Maria não eram destinados a atender a população realmente desprovida em termos de moradia. Com as obras do CURA contemplando sobremaneira a área central, uma população “não-beneficiária” acabou por usufruir, obviamente que arcando com a alta nos valores dos imóveis, a qualificação, mais física do que propriamente social, do espaço urbano.

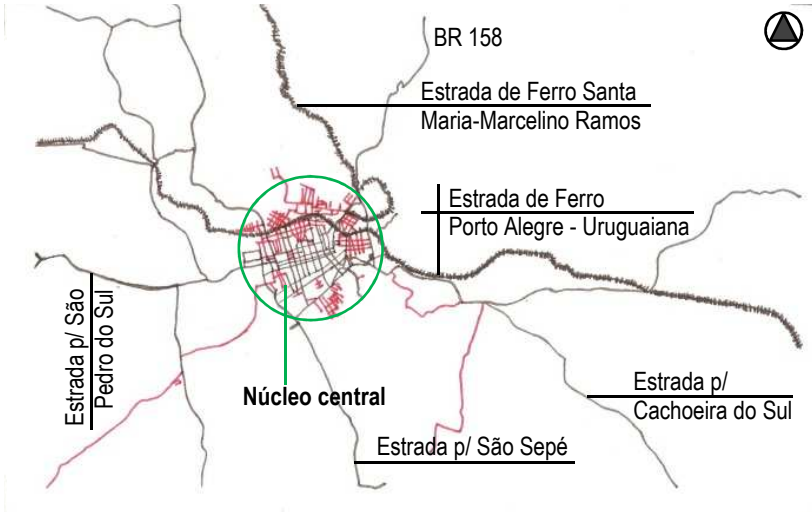


Figura 18: Esquema Crescimento Urbano [1914-1933]. FONTE: a autora, a partir de SALAMONI, 2008, p. 232.

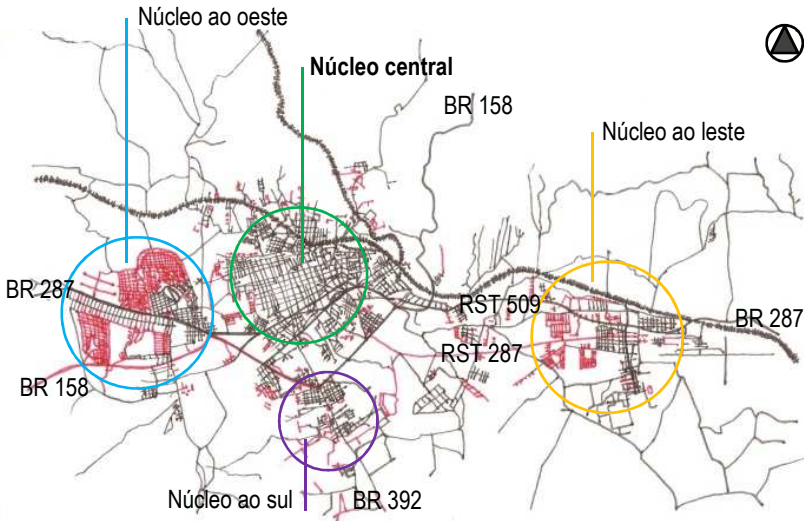


Figura 19: Esquema Crescimento Urbano [1975-2003]. FONTE: a autora, a partir de SALAMONI, 2008.

2.4.1 As intervenções urbanas a partir da década de 1990: o reforço do caráter da centralidade

Sob a gestão do prefeito Evandro Behr (1989-1992), significativas intervenções nos espaços públicos urbanos tinham início na área central da cidade. Referimo-nos, inicialmente, à Ligação Norte-Sul entre a Avenida Rio Branco e a Rua do Acampamento, que acabou por efetivar a conexão peatonal entre a Praça Saldanha Marinho e o Calçadão Salvador Isaia.

Tratava-se de um projeto⁴⁹ que visava atender às diretrizes do sistema viário fixadas pelo no Plano Diretor de 80. Dado o crescimento por expansão da estrutura urbana no sentido leste-oeste, o qual influenciado por núcleos urbanos indutores à urbanização dispersa, o objetivo do planejamento urbano municipal era o de hierarquizar o sistema viário a fim de facilitar os deslocamentos intraurbanos. Com a implantação do viaduto, mais conhecido como “buraco do Behr”, a ideia era constituir um corredor viário. A ligação foi resolvida com o rebaixamento das vias, o que permitiu destinar aos pedestres a livre circulação em nível entre dois importantes espaços públicos: a praça fundacional Saldanha Marinho e a primeira quadra da Rua Dr. Bozano, a qual foi fechada ao trânsito de veículos e destinada prioritariamente aos transeuntes em 1979.



Figura 20: Projeto do Viaduto Evandro Behr. FONTE: Caderno Especial, Jornal ‘A Razão’, 15.16/05/1993. Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

Outro projeto⁵⁰ de intervenção urbana para a área central foi a Rua 24 Horas. Em função da construção do Viaduto, a Rua Alberto Pasqualini perdia sua conexão com a Rua do Acampamento. Como proposta, a ideia⁵¹ era construir um ambiente que funcionasse ininterruptamente. A estrutura metálica em

⁴⁹ Elaborado em maio de 1991 (Arquivo IPLAN-SM).

⁵⁰ Elaborado em junho de 1992 (Arquivo IPLAN-SM).

⁵¹ Curitiba fundou a sua Rua 24 Horas em 1991, três anos antes do que em Santa Maria.

dois pavimentos construída pelo poder público foi cedida ao uso privado mediante a oferta de comércio e serviços estipulados previamente em lei. Conforme relatos face a apresentação da Rua 24 Horas à comunidade, o intuito era o de '[...] enobrecer e humanizar o centro da cidade'⁵². Após 10 anos em funcionamento, talvez pela sua localização nas imediações do Calçadão que ainda é o ponto comercial mais tradicional da cidade, a Rua 24 Horas foi extinta.



Figura 21: Projeto da Rua 24 Horas. FONTE: Jornal 'A Razão', 26/07/1992. Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

O Calçadão Salvador Isaia, então contíguo à Praça Saldanha Marinho ao final da década de 90, passou por alterações previstas por um “projeto de remodelação”⁵³. As intervenções basicamente trataram da transformação dos canteiros que foram elevados e dimensionados mais generosamente, constituindo-se em floreiras a abrigar a vegetação que, à época, era de grande porte, e, inclusive, para funcionar como espaço de estar.

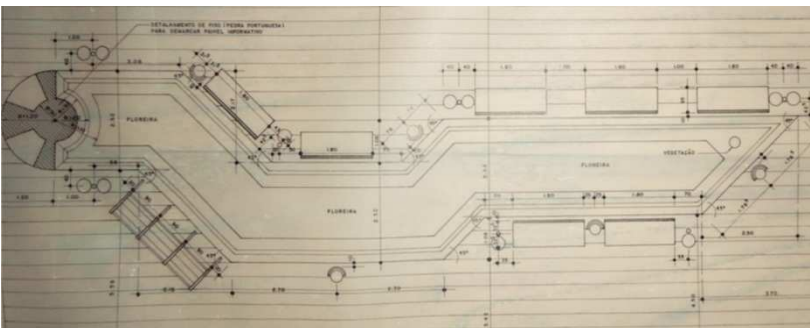


Figura 22: Planta baixa do Calçadão Salvador Isaia (trecho junto à Rua Floriano Peixoto) conforme projeto do final da década de 90. FONTE: Arquivo IPLAN-SM.

⁵² Conforme José Denardin, presidente da Câmara de Indústria e Comércio de Santa Maria (CACISM). Jornal 'A Razão', edição de 13/05/1992 (Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria).

⁵³ Elaborado em março de 1997 (Arquivo IPLAN-SM).

A título de apresentar o entorno da Praça Saldanha Marinho anterior à intervenção da década de 90, remetemo-nos, primeiramente, à década de 30 (figura 24). Chegava-se à praça fundacional após percorrer a Avenida Rio Branco que era o “elo” entre a Estação Ferroviária e o “centro” propriamente dito da cidade. Todas das as suas faces às adjacências de importantes vias urbanas. Na esquina da atual Venâncio Aires com a Avenida Rio Branco, o prédio da Sociedade União dos Caixeiros Viajantes (1); na face leste, o Theatro Treze de Maio (2) e o Cine-Theatro Independência (3); e na esquina com Rua do Acampamento, o Banco Pelotense (4). Na face oeste, a delimitação da praça estava alinhada ao canteiro central da Avenida Rio Branco, o estreitamento da via concordava com o alinhamento da Rua do Acampamento, menos larga do que os 44 metros das três primeiras quadras da Avenida Rio Branco. O desenho dos canteiros estava condicionado ao coreto, que ficava ao centro, e ao chafariz, sendo a vegetação ainda pouco expressiva quanto ao porte.



Figura 24: A Praça Saldanha Marinho na década de 30. FONTE: Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

Na década de 70 (figura 25), a praça passou por uma mudança significativa. A composição original do desenho de piso e dos canteiros foi alterada para um desenho mais orgânico, com formas sinuosas. Nesta etapa, o chafariz ganhou um espelho d’água e a vegetação já atingia um porte significativo, onde áreas sombreadas constituíram um ambiente diferenciado destinado à permanência. No entorno, a Rua Roque Callage não estava mais aberta ao trânsito e a face leste da praça, ao mesmo tempo em que teve um acréscimo de área, perdeu contato com a via. Ao leste, o Cine Independência (3) alterou sua fachada eclética para uma com traços modernistas; ao sul, o prédio de inspiração neoclássica do Palácio da Justiça de Santa Maria (5) e o novo prédio do Banri-sul (4).



Figura 25: A Praça Saldanha Marinho na década de 70. FONTE: Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

Atualmente, a configuração da praça provém do projeto executado na década de 90, com a ressalva de pequenas alterações no desenho das floreiras e no palco cívico. No entanto, mudaram a forma e as funções dos prédios ao entorno. No caso do Palácio da Justiça, a edificação onde funcionava o Fórum de Santa Maria foi cedida à Casa de Cultura, abrigando associações comunitárias e atividades de educação voltadas à arte. A Casa de Cultura foi instituída⁵⁵ no início da década de 90 e estabelecida junto à Avenida Presidente Vargas, ainda na região central, porém afastada deste nó vital, gerador de centralidade, onde estão a Praça Saldanha Marinho e o Calçadão Salvador Isaia. No momento em que foi destinado a abrigar a Casa de Cultura, o prédio foi tombado⁵⁶ pelo poder público municipal como patrimônio histórico e cultural. Apesar das suas instalações não terem sido devidamente adequadas para a mudança de atividades, nem mesmo o prédio sofreu manutenção e/ou reparos necessários, ainda assim, a “abertura” de um equipamento cultural junto ao entorno da praça beneficiou, sobretudo pela facilidade de acesso, a comunidade.

O prédio do Theatro Treze de Maio passou por reformas a fim de adaptá-lo e, assim, modernizá-lo para voltar a receber espetáculos cênicos. A edificação, que até o início da década de 90 estava cedida à Biblioteca Pública Municipal, retomaria as atividades culturais para as quais originalmente fora erguido. A única lástima foi o entorno à Praça ter perdido de “acomodar” uma atividade educacional gratuita como a advinda pela leitura. A Biblioteca Pública, construída no contexto das obras CURA em Santa Maria, foi transferida para a Avenida Presidente Vargas em uma sede projetada para tal fim. Em suas imediações, estão o Arquivo Histórico Municipal e o Museu de Arte de Santa Maria.

⁵⁵ Lei n. 3566/92, de 16 de dezembro de 1992. Na gestão de Evandro Behr, a Casa de Cultura comportava a Secretaria de Município da Cultura, o Museu de Artes do Município de Santa Maria e o Arquivo Histórico Municipal.

⁵⁶ Tombamento provisório em 2009 e o definitivo conforme o Decreto Executivo n. 030, de 11/03/2010.

Já o prédio do antigo Cine Independência, após ter sido alugado a um templo religioso, em 2005 foi adquirido⁵⁷ pelo poder público e transformado, em 2010, no Shopping Popular Independência⁵⁸. O contexto da sua destinação atual remonta, novamente, à gestão de Evandro Behr. A execução do projeto⁵⁹ da Praça dos Ambulantes (figura 26) completou o quadro de intervenções urbanas nos espaços públicos centrais na década de 90. Com o intuito de solucionar os conflitos da população com a informalidade do comércio que ocupava a Rua do Acampamento, o canteiro central da primeira quadra da avenida foi destinado aos ambulantes. Com o passar dos anos, as 29 bancas inicialmente projetadas para ocupar parcialmente o passeio e a via, tiveram um “teto” instalado, interligando-as e formando uma espécie de corredor. No início dos anos 2000, já havia uma significativa ocupação informal de bancas improvisadas a alcançar a segunda quadra da avenida.



Figura 26: Na década de 90, a Praça dos Ambulantes no canteiro central da primeira quadra da Avenida Rio Branco. FONTE: Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria.

2.4.2 “Reviva Centro”: o processo de intervenções nos espaços públicos centrais inseridas no âmbito do planejamento urbano atual

Uma crise ascendente passou a assolar o transporte ferroviário a partir da década de 50. Primeiro foram as determinações de Estado a nível nacional incentivando uma política setorial de transportes baseada no rodoviarismo, e, posteriormente, a ditadura militar a desgostar da organização sindical e política da classe ferroviária. Estava “montado” um panorama que colaborou para a mudança paulatina no cenário santa-mariense.

Durante o regime autoritário, a VFRGS voltou a ser gerida pela instância administrativa federal, a RFFSA. Daí em diante, os déficits atingiram o funcio-

⁵⁷ Lei n. 4847, de 03 de agosto de 2005.

⁵⁸ Decreto executivo n. 065, de 07/06/2010.

⁵⁹ Elaborado em outubro de 1980 (Arquivo IPLAN-SM).

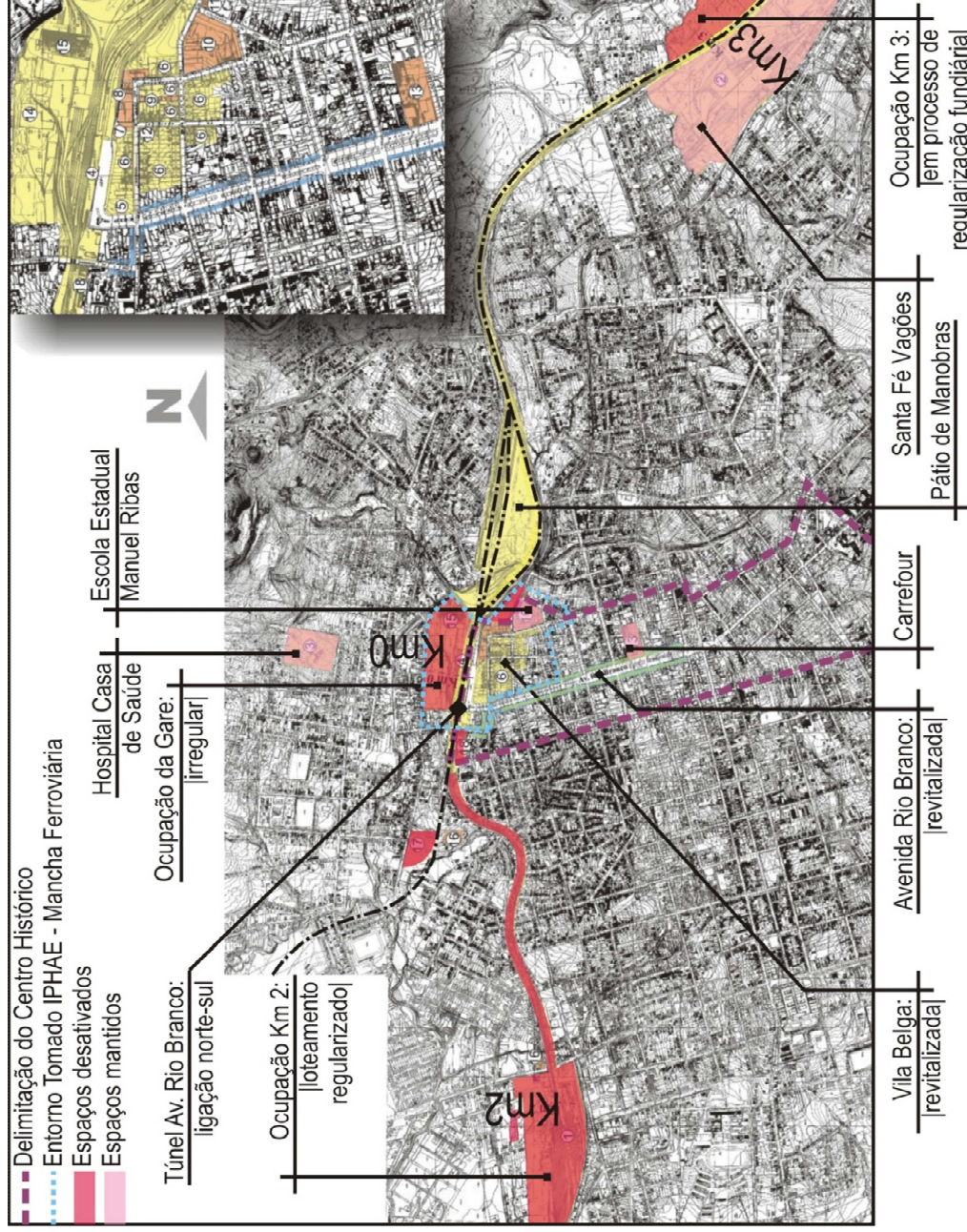


Figura 27: A relação “fragmentada” entre a Mancha Ferroviária e o espaço urbano. FONTE: a autora, a partir de MELLO, 2002, p. 86.

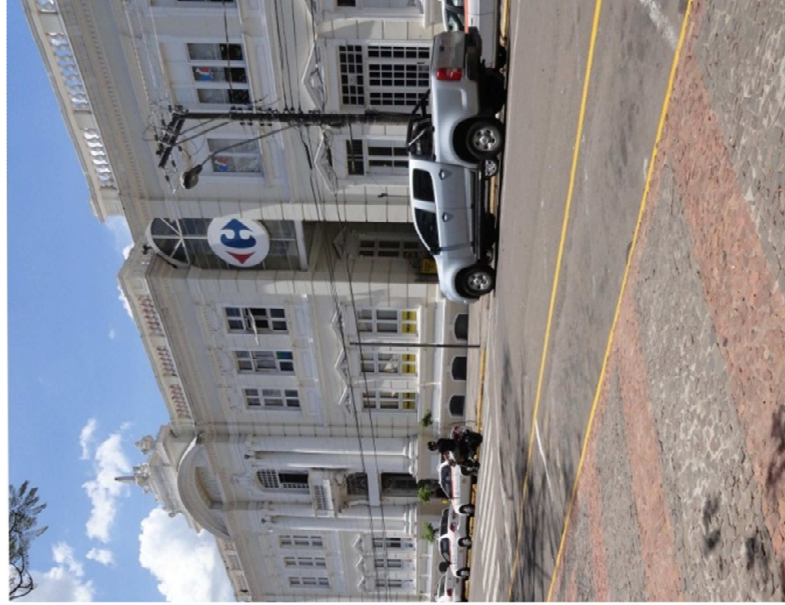


Figura 28: A Escola de Artes e Ofícios, um equipamento educacional “devolvido” à comunidade pelo Supermercado Carrefour. FONTE: arquivo pessoal Danielle Faccin, 2013.



Figura 29: O abandono do Edifício Cauro na Avenida Rio Branco onde funcionou, até 1994, o Hotel Jantzen. FONTE: a autora, em 07/06/2012.



Figura 30: As marcas deixadas pelo incêndio que atingiu a Estação Ferroviária na década de 90. FONTE: a autora, em 01/04/2012.

nalismo ferroviário e, por conseguinte, chegaram aos passageiros que deixaram de ser transportados. Como visto, a partir da década de 1970 o planejamento urbano esteve sob a influência do governo central, inclusive Santa Maria, durante a elaboração do plano diretor de 80 e da realização das obras do CURA, o processo decisório das instâncias locais esteve atrelado a determinações e/ou “sugestões” de órgãos oficiais. Ao mesmo tempo em que a área central de Santa Maria era investida para a melhoria da infraestrutura e oferta de equipamentos coletivos, acarretando na valorização e tributação do estoque imobiliário, os trens de passageiros defasados e mal conservados perdiam para a comodidade e agilidade do transporte realizado por ônibus no sistema de rodovias federais recentemente asfaltadas.

A decadência do transporte ferroviário desenhada ao longo das décadas afetou o comércio santa-mariense ao longo da Avenida Rio Branco, que até então era o mais próspero pois próximo à Estação Ferroviária. A COOPFER e todos os serviços a que o associado e a comunidade tinham acesso também foram desmantelados. O processo em curso da falta de investimentos e do sucateamento da infraestrutura mostrava-se cada vez mais evidente nas fachadas das edificações e na manutenção dos espaços públicos das áreas relacionadas à ferrovia. Extinguidas as atividades, os espaços não mais eram acessados e/ou utilizados e o declínio foi inevitável.

Concomitantemente, o processo de urbanização de Santa Maria sofria um processo de expansão da área urbana. Sobrepõe-se a este fato a implantação de instituições federais na cidade que abriram espaço para a consolidação de atividades educacionais e médico-hospitalares, possibilitando a afirmação e a expansão do setor terciário. Um novo polo de atração populacional se consolidava e a cidade crescia rapidamente. O poder público passou a ocupar-se das novas frentes de ocupação urbana, da integração dos novos núcleos urbanos à malha urbana, das demandas habitacionais etc. A área central tinha a qualidade da centralidade “reforçada” pelas atividades ferroviárias. Como a centralidade deixou de depender e/ou se desenvolver nas imediações das linhas férreas e da Estação Ferroviária, coube à área central articular as novas centralidades que surgiam ao leste, oeste e sul da cidade. Ao norte da área urbana, historicamente caracterizada pelos bairros de operários/funcionários da VFRGS, deixou de ser um vetor indutor ao crescimento urbano.

Enquanto isto, no decorrer dos anos, o fim da era ferroviária culminou no desamparo gradativo aos equipamentos e edificações que abrigavam funções ferroviárias, restando na cidade apenas os serviços básicos de transporte de cargas, além do abandono das estruturas urbanas que antes respaldavam o funcionamento desta economia e deste espaço que fora social e culturalmente construído.

Conjuntamente ao desmantelamento da atividade ferroviária, edificações perdiam as suas funções. As linhas férreas, em especial os traçados desativados, e as áreas imediatas à Estação Ferroviária, aos armazéns do Km 2 e às oficinas do Km 3, foram ocupadas irregularmente. Justamente por se tratar de patrimônio da união, em muito o poder público local teve dificuldades, senão mesmo por descaso, para atuar e/ou gerir o progressivo esvaziamento dos espaços ferroviários bem como as destinações que melhor lhes caberiam.

Apesar das manifestações concretas, porém pontuais, do poder público ao gravar como patrimônio de interesse histórico e cultural os imóveis e espaços correlacionados à ferrovia, o atual Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUA)⁶⁰, vigente desde 2005, incluiu a área de influência da Mancha Ferroviária⁶¹ nos termos de uma política de desenvolvimento urbano. Tanto na escala regional quanto na escala urbana, as políticas municipais consideraram a questão da existência da malha ferroviária atrelando-a a programas e projetos onde a área central, em especial os seus espaços públicos urbanos, é abarcada.

Começaremos ressaltando as políticas que têm uma escala de abrangência regional. Como o município de Santa Maria está inserido em área da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, os desdobramentos na escala municipal e urbana são expressos na “Política Municipal de Manejo Sustentável da Área de Influência da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica” (Art. 8), a qual visa preservar a sua diversidade biológica. Assim, Santa Maria aparece como a cidade “portal sul” da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica. Para lograr esta política, três programas são elencados, o de desenvolvimento agroflorestal, de desenvolvimento ecoturístico e de educação ambiental. E, para a implementação destes programas, os seguintes projetos devem ser executados:

- I. Projeto Zoneamento Ecológico-Econômico e Manejo Sustentável dos Recursos Naturais;
- II. Projeto Pólo Madeireiro Industrial;
- III. Projeto Circuitos Turísticos da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica;
- IV. Projeto Trem Turístico;
- V. Projeto Capacitação para Empreendimentos Turísticos;
- VI. Projeto Sensibilização e Edu-

⁶⁰ Lei n. 034/2005, de 29 de dezembro de 2005. O PDDUA foi elaborado desde 2001 em um processo conjunto entre a Prefeitura Municipal e o Centro de Estudos e Projetos Ambientais (CEPA).

⁶¹ A Mancha Ferroviária de Santa Maria é reconhecida como patrimônio histórico e cultural em âmbito municipal desde 1996 (Lei Municipal n. 4009). No ano de 2000, ocorreu o tombamento estadual do sítio ferroviário (Portaria n. 30 da Secretaria de Estado da Cultura). O tombamento compreendeu o edifício de dois pavimentos da estação de passageiros (a Estação Férrea); os pavilhões adjacentes e a plataforma de embarque; o largo da estação (Largo da Gare); os edifícios residenciais geminados da Vila Belga; o edifício comercial da Associação dos Funcionários da Viação Férrea; o edifício de escritórios, depósitos e armazéns da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e o Colégio Manoel Ribas. (MELLO, 2002, p. 89).

cação Ambiental para a População de Santa Maria; VII. Projeto de Educação Ambiental nas Escolas de Santa Maria. (PDDUA, 2005)⁶²

Interessa-nos, em especial, o Projeto Trem Turístico, pois a malha e as edificações de apoio à atividade ferroviária representam uma estrutura em potencial de utilização para alcançar aquilo que prevê a legislação urbanística preocupada com a preservação da paisagem natural. Para tanto, faz-se necessário disponibilizar meios de aproximar a população do patrimônio ambiental que a permeia. E um deles, como o trem turístico, parece representar uma das possibilidades de integrar a paisagem construída à paisagem natural, oferecendo-a ao conhecimento e à vivência.

E, mais ainda, já que para implantar o Trem Turístico, reativar espaços e funções ferroviárias é imprescindível, as diretrizes urbanísticas acabam também se preocupando em preservar a identidade cultural da comunidade santamariense, sobretudo, por ter sido a cidade o centro ferroviário do Rio Grande do Sul. Deste modo, a conservação da diversidade biológica aparece articulada a novas atividades, como o turismo, o desenvolvimento econômico, a educação, a cultura, chegando até a preservação do patrimônio e da memória ferroviária (na figura do Centro Ferroviário de Cultura junto à Estação Ferroviária de Santa Maria). Assim, o “trem” aparece

[...] como equipamento de integração dos municípios próximos a Santa Maria, gerando novas fontes de economia/renda, fomentando o conhecimento científico e oportunizando o turismo relacionado ao patrimônio natural, cultural e paisagístico. [...] Objetivo geral: Constituir Rotas Turísticas desenvolvidas a partir do uso do transporte ferroviário fomentando o turismo sustentável na Reserva da Biosfera da Mata Atlântica e na região Paleontológica. Objetivos específicos: Fomentar o turismo; Preservar o patrimônio histórico e cultural da região; Estimular negócios e gerar emprego e renda; Direcionar, coordenar, acompanhar e avaliar a elaboração e implementação do Zoneamento Ecológico-Econômico; Contribuir para uma mudança de consciência da população do município e região, sobre a importância das características naturais e posição geográfica privilegiada da região; [...]. (PDDUA, 2005)⁶³

⁶² Lei n. 034/05, p. 9.

⁶³ Lei n. 034/05, Anexo G, p. 62.

Mas, a questão do turismo aparece contextualizada a partir da captação de recursos a nível federal assim como de prospectar a cidade como um destino turístico no Estado. Na fala do prefeito municipal, '[...] o turismo é uma grande fonte de renda e de riqueza', e 'o Trem Turístico vai ser o ícone, o fator principal de referência para que Santa Maria se torne um destino turístico relevante do Rio Grande do Sul' (PMSM, 2012)⁶⁴. Ao viés de valorizar e preservar o patrimônio ferroviário aparece atrelado a oferta turística e cultural do município e região e o fomento à geração de emprego e renda. Ainda, de acordo com a Secretária Municipal de Turismo, o Projeto do Trem Turístico

[...] tem uma vinculação estreita com o Programa Nacional do Trem Turístico, não é um projeto isolado de Santa Maria. A exemplo de outras cidades que foram extremamente favorecidas com a inserção de um trem turístico, Santa Maria prevê seu futuro similar. Precisamos e necessitamos de um trem turístico por diversas razões, é um desejo da cidade. Esta é uma história muito explícita para ser esquecida. O trem nasceu aqui e conectou Santa Maria com o Brasil, no viés político, econômico e cultural. Queremos resgatar o trem para que Santa Maria se incorpore a estes laços que a vinculou com a sociedade brasileira. Além de fomentar o turismo local e regional, pensamos o trem turístico como um grande tributo para ampliar a oferta econômica e cultural. Por exemplo, na cidade de Bento Gonçalves uma viagem de trem chega a envolver 300 pessoas. Ou seja, vamos incrementar a receita e a economia local. Também vamos contribuir com a inclusão da sociedade ferroviária daqui, que será representado no resgate do trem e na recuperação da Vila Belga e Avenida Rio Branco. É toda uma renovação e uma mudança que vai agregar a este saudoso trem. (PMSM, 2012)⁶⁵

⁶⁴ Cezar Schirmer conforme notícia 'Prefeito anuncia repasse de R\$ 1,72 milhão para implantação do Trem Turístico de Santa Maria' publicada em 22/06/2012. Disponível em <<http://www.santamaria.rs.gov.br/index.php?secao=noticias&id=4769&pchave=trem%20turistico>>, acesso em ago. 2012.

⁶⁵ Norma Moesch conforme notícia 'Trem Turístico: Executivo trabalha para que Santa Maria tenha o atrativo ferroviário' publicada em 12/10/2011. Disponível em <<http://www.santamaria.rs.gov.br/index.php?secao=noticias&id=2885&pchave=projeto%20trem%20turistico>>, acesso em ago. 2012. Cabe salientar, inclusive, que Santa Maria tem obtido reconhecimento no âmbito das políticas públicas relacionadas ao desenvolvimento turístico, o que de certa forma a credenciou para, em abril de 2012, receber o 3º Fórum Nacional das Cidades Históricas e Turísticas promovido pelo Ministério do Turismo e IPHAN. É possível afirmar, também, que as articulações que pretendem aproximar o turismo à cidade remontam à realização de eventos anteriores, estes de alcance estadual, nos quais o turismo passou a representar uma significativa oportunidade de desenvolvimento socioeconômico para o Rio Grande do Sul, em especial para a metade sul.

Por ora, seguindo ainda com as diretrizes da política urbana intervenientes para a inserção da infraestrutura ferroviária à estrutura urbana, detemo-nos agora especificamente na escala urbana. A “Política de Estruturação, Uso e Mobilidade Urbana” (Art. 11) atrela a acessibilidade à cidade e a questão da identidade e do patrimônio arquitetônico e paisagístico. A ideia é prezar por estratégias de transporte coletivo intermodal, as quais articuladas a áreas públicas dotadas de infraestrutura e de equipamentos sociais. Para tanto, três programas constam no escopo dessa política, é o caso do Aumento à Diversidade da Acessibilidade Urbana, da Densificação Multipolar e Inclusão Social e da Valorização da Identidade Urbana.

O programa de “Aumento à Diversidade da Acessibilidade Urbana” nos é importante pela proposição do “Projeto Transporte Ferroviário Urbano”. Diferentemente da finalidade a que se propõe o “Projeto Trem Turístico”, apesar de também utilizar as linhas férreas existentes, a intenção é a de implantar um novo modal para realizar o transporte público de passageiros, a fim de compactuar com o modelo de desenvolvimento urbano, a cidade linear leste-oeste determinada pelo PDDUA. No entanto, o projeto⁶⁶ não menciona se a Estação Ferroviária será utilizada como ponto estratégico para atender a demanda de deslocamentos intraurbanos ao centro de Santa Maria, limitando-se a salientar que a rota do trem inclui circular entre bairros ao oeste, passando pelo norte, e chegando ao leste.

Já o “Programa de Valorização da Identidade Urbana” tem como finalidade a questão identitária e, para tanto, foca na valorização patrimonial ao propor-se a recuperar e a manter bens construídos e naturais, atrelando-os a espaços públicos qualificados. A este programa vinculam-se os seguintes projetos: Mancha Ferroviária, Laboratório de Desenvolvimento de Áreas Patrimoniais, Rede de Micro Espaços Abertos e Qualificação da Paisagem Urbana, os quais perpassam pela escala urbana do centro de Santa Maria. Na área central, o PDDUA delimita uma zona, o Centro Histórico, o qual concentra o patrimônio arquitetônico e paisagístico de interesse histórico e cultural. No caso das áreas ferroviárias aí localizadas, é reconhecível o esforço para a preservação e/ou recuperação destas “marcas” deixadas pelo espaço urbano e em edificações significativas. Assim, com o objetivo de revitalizar o centro (mais especificamente o setor histórico conhecido por Zona 2 pela Lei de Uso e Ocupação do Solo) de Santa Maria, ‘assegurando a memória e a identidade santa-mariense aliadas ao desenvolvimento urbano e econômico da cidade contemporânea’ (IPLAN-SM, 2011)⁶⁷, o projeto “Reviva Centro” está inserido.

⁶⁶ A concretização do Projeto Transporte Ferroviário Urbano depende da elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, o qual está, atualmente, em fase de elaboração.

⁶⁷ Disponível em: <<http://www.escriptoriodacidade.net.br/planejamento/Reviva%20Centro.pdf>>, acesso em ago. 2012.

A fim de operacionalizar a execução das diretrizes urbanísticas, o Reviva Centro está estruturado por módulos temáticos nos quais estão previstos desdobramentos em programas e projetos específicos, sendo aqueles intervenientes nos espaços públicos centrais (figura 31 e 32): Módulo 1 – Memória Ferroviária; Módulo 2 – Valorização Comercial; Módulo 3 – Preservação Cultural; e Módulo 4 – Qualificação Paisagística. A partir dessa organização, as intervenções priorizam melhorias urbanas na área central, mas para a sua implementação alguns desdobramentos até então foram necessários. Por isso, não podemos compreender os projetos urbanos desvinculados da sua localização espacial bem como das características da ambiência urbana.

O centro de Santa Maria, além de centro geométrico e simbólico, pois aí estão localizadas as edificações e os espaços urbanos mais significativos para a população, constitui-se como elemento fundamental para a estruturação urbana da cidade. As funções urbanas que concentra atraem um grande fluxo de pessoas, por isso, a qualidade de centralidade que apresenta sempre esteve relacionada com o pulsar da vida econômica da cidade. O Centro, portanto, é um importante atrator populacional pela abrangência das atividades que aí estão localizadas as quais geram demandas por descolamentos não só na escala urbana, mas também na regional.

Além de concentrar comércio e serviços (atualmente, há a dependência do poder aquisitivo dos militares do Exército e Aeronáutica, dos funcionários e professores universitários e de uma população flutuante, já que a cidade funciona como um polo regional na prestação de serviços médico-hospitalares de maior complexidade), a área central contribui para a articulação do sistema viário bem como para a realização dos deslocamentos intraurbanos. É, ainda, o ponto a partir do qual irradia, ou converge, a maior parte das linhas de transporte público. E, cabe frisar, que o centro também possui a característica residencial articulada às demais atividades oferecidas e geradoras de fluxos diários.

Aliada a estas características substanciais, no Centro está o Centro Histórico, o qual concentra o patrimônio arquitetônico e paisagístico de interesse histórico e cultural, pois a fundação inicial e as principais atividades político-econômicas e socioculturais aí se estruturaram.

O núcleo central apresenta a qualidade da centralidade na escala urbana. Essa centralidade, potencialmente, tende a se desenvolver no sentido do crescimento urbano por expansão, ou seja, majoritariamente no sentido leste-oeste. A localização espacial na estrutura urbana da Praça Saldanha Marinho, do Calçadão Salvador Isaia, da Rua do Acampamento e Dr. Bozano são espaços públicos inseridos no âmbito da centralidade bem como “acompanham” os vetores das centralidades existentes ao leste, oeste e sul da cidade. Reconhecendo esta particularidade e, sobretudo, potencializando-a, incide o Módulo de Valorização Comercial do “Reviva Centro”. Os projetos previstos visam articular

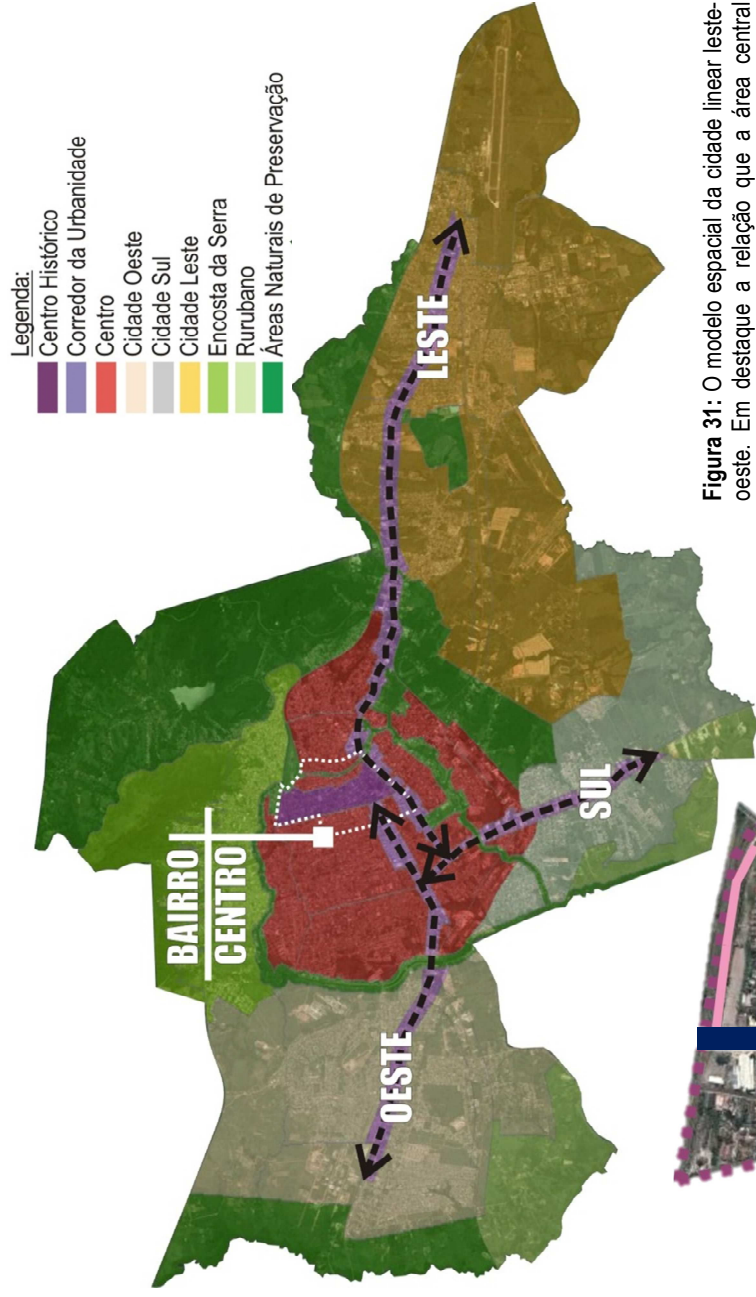


Figura 31: O modelo espacial da cidade linear leste-oeste. Em destaque a relação que a área central guarda com as centralidades a oeste, sul e leste. FONTE: a autora, a partir de Anexo E – Macrozoneamento Urbanístico, PDDUA, 2005. FONTE: a autora, a partir do ANEXO E, LEI COMPLEMENTAR N° 034/05 (PDDUA).

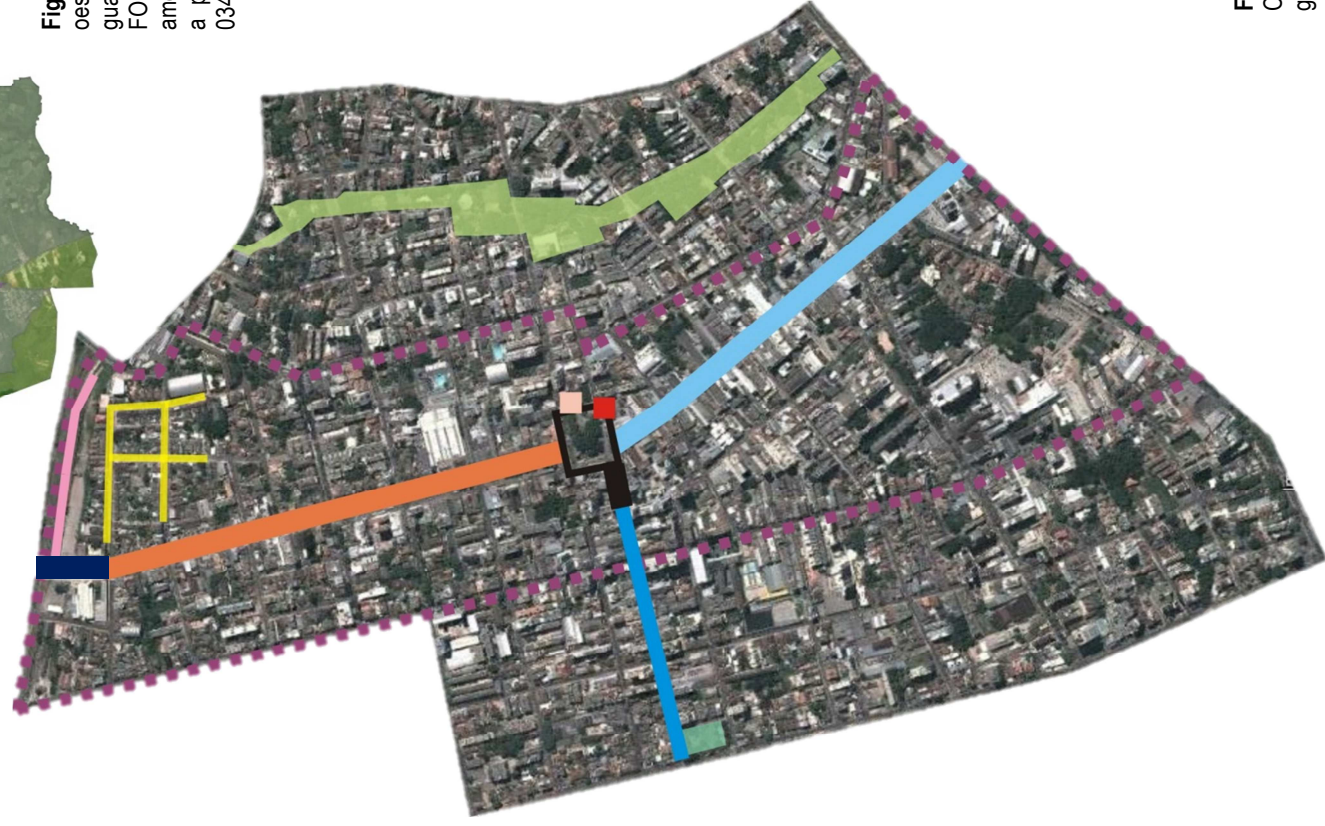


Figura 32: O bairro centro e o Projeto Reviva Centro. FONTE: a autora, a partir imagem Google Earth, 2013.

essas áreas, priorizando os deslocamentos dos pedestres. São previstas melhorias no desenho urbano, o que consiste, por exemplo, no alargamento e na acessibilidade universal dos passeios públicos. De certa forma, o poder público visa atender a demanda dos fluxos urbanos atraídos pela oferta de comércio e serviços. Em contrapartida, os projetos previstos pelo Módulo Memória Ferroviária contemplam espaços públicos inseridos no vetor norte, ou seja, afastando-se da direção majoritária leste-oeste na qual o atributo da centralidade se desenvolve. Os espaços públicos para os quais são indicadas as intervenções urbanas são remanescentes das atividades ligadas à ferrovia. É o caso da Avenida Rio Branco, da Vila Belga, do Viaduto da Gare e da Estação Ferroviária.

Em princípio, é irrefutável o argumento de que os projetos urbanos já realizados e ainda previstos para a área central inserem-se, ao comprometerem-se com a melhoria dos aspectos estéticos dos espaços públicos e com a proposição de novas atividades culturais em edificações patrimoniais, nas diretrizes elencadas pelo planejamento urbano as quais buscam dinamizar urbanisticamente o Centro Histórico de Santa Maria. Mas, trata-se de um processo mais amplo, de modo que se faz necessário levantar algumas condições anteriores e concomitantes à implementação do projeto “Reviva Centro”, e que, portanto, não estão desvinculadas do processo atual.

- Em 2010, o poder público adquiriu um imóvel (o Shopping Popular junto à Praça Saldanha Marinho) para transferir camelôs, ambulantes e artesãos ocupantes dos espaços públicos da área central;

- Em 2011, foi inaugurado o Ônibus Turístico em Santa Maria, o qual faz um passeio pela área urbana percorrendo os principais pontos turísticos, inclusive o Centro Histórico;

- Em 2011, houve a regulamentação legal⁶⁸ da exploração do comércio de lanches rápidos nas vias e logradouros;

- Em 2011, foi criada⁶⁹ a Guarda Municipal de Santa Maria, um órgão civil municipal para auxiliar na segurança pública, atuando de forma preventiva nos espaços públicos. Obviamente que as competências e atribuições da Guarda Municipal vão muito além da fiscalização de uso e da ocupação dos espaços públicos, mas não deixa de se mostrar como um aparato para colaborar na regulação da disciplina nestes espaços. Além dos projetos de intervenção por melhorias urbanas, sejam elas pelo ordenamento urbano e apre(en)viáveis esteticamente, também há, atrelado à imagem do Centro Histórico e dos espaços públicos revitalizados, uma ideia de cidade segura.

⁶⁸ Decreto n. 053, de 19 de maio de 2011.

⁶⁹ Lei n. 085, de 10 de novembro de 2011.

- Por fim, em 2012, o poder público aprovou⁷⁰, a consolidação do código de posturas do município.

Postas, efetuadas ou em consonância com algumas destas medidas, é que os projetos nos espaços públicos do Módulo Memória Ferroviária vieram a ser executados. A Avenida Rio Branco e a Vila Belga passaram por revitalizações e as obras, já concluídas, foram inauguradas e entregues à comunidade. No caso da Vila Belga (figura 33), o projeto de intervenção urbana realizou a retomada do calçamento em paralelepípedo, os passeios foram alargados e a iluminação pública ganhou novas luminárias com o cabeamento oculto porque subterrâneo. Complementando as melhorias urbanas, as fachadas das edificações receberam nova pintura⁷¹.

Já as intervenções na Avenida Rio Branco iniciaram, num primeiro momento, com a execução, em 2007, do Viaduto da Gare (figura 34). Uma conexão sob os trilhos entre a área central e os bairros ao norte da cidade fez a transposição sem a passagem em nível com a linha férrea. Essa intervenção ferro-rodoviária (cuja travessia para os pedestres se restringe a uma estreita calçada em só um dos lados da via) está, de certa forma, contemplada pelo PDDUA na Política de Estruturação, Uso e Mobilidade Urbana, em especial nas diretrizes que pregam pela hierarquização do sistema viário. No sentido de priorizar a circulação intraurbana entre as diferentes centralidades, de modo a não haver o conflito entre os deslocamentos e fluxos internos da área central, a intervenção pontual do viaduto tem uma justificativa quando observada na escala da cidade. Mas o fato é que a obra impactou negativamente a estrutura urbana do local, já que comprometeu a questão da acessibilidade à Estação Ferroviária.

Como a Avenida Rio Branco era o eixo de conexão entre o centro fundacional da cidade, no caso da Praça Saldanha Marinho e Rua do Acampamento, à Estação Ferroviária, através dela chegava-se, tanto no sentido literal quanto figurado, num fim. Esse fim seria o Largo da Gare, como uma porta de acesso, de chegada e/ou partida da cidade. Além disso, acontecia algo nesse fim, lá estava a Estação Ferroviária disposta paralelamente aos trilhos. Antes, nesse fim, os fluxos que chegavam e saíam eram condizentes com a atividade que ali se desenvolvia. Hoje, cessada a atração e a demanda, somando-se ao saldo de perdas, veio a “condecoração”: a acessibilidade prejudicada. O Viaduto da Gare, ao favorecer a continuidade do sistema viário, inverteu a hierarquia viária onde a prioridade não é mais o acesso ao Largo e à Estação, mas sim o fluxo de passagem.

⁷⁰ Lei n. 092, de 24 de fevereiro de 2012.

⁷¹ A partir de uma parceria firmada entre a Prefeitura Municipal e o projeto “Tudo de cor pra você” das tintas Coral.



Figura 33: A revitalização da Vila Belga. FONTE: PMSM, 2012.



Figura 34: O Viaduto da Gare. FONTE: a autora, em 08/04/2013.

Após o viaduto, para dar início à revitalização urbana da Avenida Rio Branco houve a remoção, em 2010, dos camelôs que ocupavam os seus cantos centrais, transferindo-os para um centro popular de compras, o Shopping Independência (figura 35) localizado na Praça Saldanha Marinho. Também foram incluídos nesta medida os artesãos que utilizavam, principalmente, a própria praça como o seu ambiente de trabalho para levá-los a um local adequadamente destinado ao comércio que é, ou era, inerente às ruas. Evidentemente não se questiona a preocupação do poder público em estabelecer um nível mínimo de proibição e/ou concessão das atividades a serem realizadas nos espaços públicos em função do que prevê o código de posturas municipal. Mas daí a almejar a incongruência da interpolação entre uma diversidade de usos é menosprezar a capacidade atrativa, bem como agregadora, que desempenham os espaços públicos. Aí, onde as possibilidades de interação social são infinitas, nem todas as atividades comerciais e/ou de prestação de serviços

são indesejadas, pois podem colaborar ao conferirem certo tipo de animação urbana “interna” aos espaços públicos.

Aliado a isto, a edificação do Shopping Popular precisou ser adaptada para a atividade comercial a que comportaria. Em virtude dos condicionantes formais e funcionais impostos, houve a preocupação em retomar a volumetria dos atributos historicistas do estilo eclético do Theatro Independência, além de internamente converter a edificação aos moldes de um *shopping center*. Para tanto, foi preciso desconsiderar as camadas de tempo que a edificação recebeu com os traços modernistas para torná-la um cinema e, deste modo, um invólucro hermeticamente fechado fez às vezes de fachada, configurando uma permeabilidade quase inexistente e pouco valorizada entre o espaço público e o privado. Além de perder, desde 1995, um equipamento cultural como o era o Cine Theatro Independência, mesmo que tenha sido destinado ao uso da coletividade e para resolver o problema do comércio informal, a ambiência da praça merecia ter sido considerada para além de uma mera (e duvidosa) composição estética preocupada em estabelecer um diálogo visual com o Theatro Treze de Maio erguido à mesma época do Theatro Independência.



Figura 35: O Shopping Popular na Praça Saldanha Marinho. FONTE: a autora, em 26/04/2011.

A respeito da obra propriamente dita na Avenida Rio Branco (figura 36), as suas oito quadras receberam tratamento paisagístico, nova paginação de piso com mosaico português e a disposição de novo mobiliário urbano, que conta com réplicas de bancos instalados no século XX. O cabeamento passou a ser subterrâneo, além da instalação de luminárias escolhidas justamente por remeterem a uma ambientação atrelada aos tempos da ferrovia. Ainda, nas primeiras quadras da avenida,

houve a reforma e a construção de equipamentos públicos, um deles cedido à utilização de um ponto de táxi, o outro, a um Centro de Informações Turísticas.



Figura 36: A Avenida Rio Branco revitalizada. FONTE: PMSM, 2012.

Mas, foi a partir de 2007, quando iniciaram as negociações para a instalação do Hipermercado Carrefour em Santa Maria, que as atenções voltaram-se, definitivamente, para a Avenida Rio Branco. E o empreendimento escolheria, justamente, umas das edificações mais representativas da avenida e do período ferroviário: a antiga Escola de Artes e Ofícios que pertenceu à COOPFER e é patrimônio do município. Mesmo sendo de propriedade particular, por ter abrigado, nos últimos anos, atividades comerciais e não mais “servir” diretamente à população, as intervenções, em parte, realizadas na edificação, faça-se jus, foram providenciadas pela sua conservação, mas as atividades oferecidas não têm qualquer relação com a preservação da memória ferroviária.

A Escola tinha o papel de formar mão-de-obra, no caso dos filhos de ferroviários, para atuar na VFRGS, uma educação profissional vinculada aos modos de fazer da época assim como de manter a produção industrial local dependente dos saberes desenvolvidos num círculo que valorizava também a qualificação social e cultural da comunidade. A revitalização dos atributos formais do prédio tombado oferece uma imagem vinculada ao imaginário daqueles que viveram, no tempo e no espaço, a Santa Maria onde a dinâmica das atividades de transporte ferroviário fazia parte do cotidiano. Por outro lado, aqueles que não acompanharam o *modus operandi* ferroviário cuja organização coletiva foi essencial para o desenvolvimento urbano e social da cidade, ao atribuir novos valores à antiga Escola, talvez poucas dessas outras representações simbólicas vinculem ferrovia e educação, assim, às novas gerações só restará a ideia de uso deste espaço como algo privado e destinado à atividade comercial.

Circunstancialmente, ao considerar o já exposto, outros desdobramentos, paralela ou posteriormente, ocorreram e vem ocorrendo no contexto urbano da Avenida Rio Branco. É o caso, por exemplo, do edifício Cauduro, exemplar

art déco construído no final da década de 30 na esquina da Avenida Rio Branco com a Rua Venâncio Aires que abrigou o Hotel Jantzen até 1994, quando fechou, em definitivo, as suas instalações (Figura 29). Atualmente tombado como patrimônio histórico e cultural do município, tem somente o térreo utilizado por estabelecimentos comerciais, enquanto que os seus demais pavimentos, em precário estado de manutenção, permanecem desocupados. Mas, iniciado o processo de revitalização da Avenida Rio Branco em 2010, os seus proprietários manifestaram-se⁷² ao pretender alugar o prédio.

Neste mesmo sentido, o abandono do edifício⁷³ da Avenida Rio Branco também entrou em pauta (figura 37). Um “esqueleto” de 14 pavimentos cuja obra, iniciada em 1960, nunca foi concluída. Desde então, está inacabado e as divergências quanto às reais condições de sua estrutura são inúmeras. Os laudos técnicos apontam ora para nenhum comprometimento estrutural ora para a total condenação e, portanto, restaria nada menos do que a demolição. O fato é que a edificação, fora a omissão para com a sua situação de irregularidade, sempre causou desconforto e incômodo, principalmente aos habitantes das imediações, por questões de segurança e de saúde pública.

Ambos os edifícios junto à avenida em processo de revitalização passaram a exigir uma atitude por parte do poder público, culminando na publicação de decreto executivo⁷⁴ que prevê a arrecadação de imóveis abandonados. A importância desta medida tem incidência bem mais ampla, sobretudo no que tange ao Centro Histórico, pois esta resolução legal, respaldada pelo Estatuto da Cidade, ao prezar pelo desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, objetiva resguardar ao poder público o direito de guarda e/ou propriedade quando se deparar com imóveis que estejam, especificamente, em situação de abandono e/ou vacância.

Por fim, completando os projetos de revitalização do Módulo Memória Ferroviária do “Reviva Centro”, chegamos à previsão de revitalização da Estação Ferroviária de Santa Maria. O conjunto, ao qual se soma a Vila Belga e demais edificações que compõem a Mancha Ferroviária de Santa Maria, é composto pelo sobrado em dois pavimentos, a estação de passageiros, os pavilhões de apoio, o largo de acesso e a plataforma de embarque e desembarque. Com o passar dos anos, aos equipamentos e às edificações que davam suporte e abrigavam as funções ferroviárias, coube o gradativo abandono. Mesmo que entre o fim do século XIX e metade do século XX, a partir ou irradiando da Estação Ferroviária, um significativo polo residencial, comercial e de serviços tenha se desenvolvido e logrado a prosperidade econômica e sociocul-

⁷² Conforme reportagem ‘Passado a reerguer’ veiculada no Jornal ‘Diário de Santa Maria’ em 21.22/04/2012.

⁷³ Condomínio Edifício Galeria Rio Branco.

⁷⁴ Decreto executivo n. 005, de 10 de janeiro de 2012.

tural da cidade, ocorreu um processo de degradação do espaço físico e social nas áreas de influência da Mancha Ferroviária, ocasionando a desvalorização urbana e incidindo na dinâmica de preservação e de apropriação por parte da população junto a esses espaços.



Figura 37: O “edifício-esqueleto” da Avenida Rio Branco. FONTE: a autora em 28/03/2012.

As iniciativas que visam a revitalização da Mancha Ferroviária remontam ainda à fase de elaboração do PDDUA, quando houve a divulgação do projeto “Mancha Ferroviária” em função da ação de reintegração de posse, movida pelo executivo municipal em 2002, pela área da RFFSA adquirida em 1999 pelo poder público. A “Ocupação da Gare” (figura 38) investiu no uso residencial do espaço urbano junto aos trilhos para o qual estava previsto, no processo de planejamento urbano que então

se desenrolava, o “Parque Municipal Ferroviário”, mas que, todavia, estava sendo ocupado irregularmente. O fato é que a área pública ainda hoje destinada ao Parque⁷⁵ segue uma ocupação visivelmente mais consolidada. Mesmo que Santa Maria tenha iniciado, em 2011, o “Projeto de Regularização Fundiária” integrante da política de Estruturação, Uso e Mobilidade Urbana, o assentamento em questão, atualmente sem a devida provisão de infraestrutura urbana e de serviços públicos, não consta nem com a possibilidade de realocação nem de legalização da posse das cerca de 100 famílias que a habitam.

A destinação desta área a um parque nos faz refletir sobre a gestão dos espaços públicos santa-marienses. Como exemplo, o Parque Itaimbé, o qual está abarcado, tal como a Ocupação da Gare, no Módulo Requalificação Paisagística do Reviva Centro apresenta inúmeros problemas de manutenção na

⁷⁵ O macrozoneamento urbano grava o Parque Ferroviário como Área Natural de Preservação.

sua infraestrutura, nos equipamentos coletivos⁷⁶ e no mobiliário urbano. Uma atuação do poder público que se mostra pouco atenta a adaptações necessárias ao longo dos anos e face às demandas da população.



Figura 38: Do outro lado dos trilhos – a “Ocupação da Gare” vista a partir da Estação Ferroviária. FONTE: arquivo pessoal Danielle Faccin, em 07/04/2013.

Por fim, rompendo, então, com um longo período de abandono e, por conseguinte, de descaso frente ao processo de depredação dos bens patrimoniais ferroviários, o poder público, a fim de respaldar tanto a implantação do “Projeto Trem Turístico” quanto o “Centro de Cultura Ferroviária”, iniciou uma série de intervenções, porém, a princípio, em algumas partes pontuais do conjunto da Estação Ferroviária. Ao fim de 2007, a primeira etapa de uma reforma realizou a restauração da edificação assobradada – a estação de passageiros – e um dos pavilhões anexos, restabelecendo-os a fim de que viessem a sediar o Centro de Cultura Ferroviária.

Foi inaugurada ontem [08/10/2007], a primeira etapa da obra de restauração da antiga estação ferroviária de Santa Maria, na avenida Rio Branco. No local, será instalado o Centro de Cultura Ferroviária. Foram executadas a recuperação do sobrado, reforma dos banheiros e construção de um espaço para espetáculos. O investimento nas obras é resultado de convênio da prefeitura com a Caixa Econômica Federal, por meio do Programa de Revitalização do Patrimônio Histórico e Cultural

⁷⁶ Um dos equipamentos culturais do Parque Itaimbé, o Centro de Atividades Múltiplas, veio a ser interditado, em 2013, representando o auge de uma série de faltas do ente público quanto a reparos preventivos nos bens de uso coletivo.

Brasileiro. Já foram investidos R\$ 200 mil e a restauração total custará R\$ 1,2 milhão. O Ministério da Cultura examina projeto para liberação dos recursos restantes. (CORREIO DO POVO, edição de 09/10/2007, p. 16)⁷⁷

Neste interim, a Secretaria de Cultura de Santa Maria foi transferida para o prédio da Estação Ferroviária. O Museu Ferroviário de Santa Maria, cuja organização e administração se deve à mobilização da comunidade ferroviária na figura da Associação dos Amigos do Museu Ferroviário de Santa Maria (AAMFSM), desde 2003 está instalado, provisoriamente, numa das salas da Estação. Além destas atividades institucionais e culturais, há no conjunto de edificações ainda não revitalizadas, o Ateliê da Gare, cedida ao uso de artistas plásticos locais.

Em virtude da Estação Ferroviária ter a peculiaridade de estar “à parte” da estrutura urbana, pois os trilhos e o Viaduto da Gare a seccionaram, a sua acessibilidade espacial é restrita e a relação com o entorno foi ainda mais comprometida. Os fluxos urbanos que a atingem são esporádicos, basicamente limitando-se aos passantes que se deslocam, constituindo um caminho informal e mais “curto”, do centro aos bairros ao norte da área urbana. Os habitantes da Ocupação da Gare também insistem em aí transitar, o que confere um mínimo de animação urbana à área a qual normalmente a população santa-mariense atribui ser perigosa⁷⁸.

O restante do montante dos recursos financeiros imprescindíveis à segunda etapa de conclusão das intervenções iniciadas em 2007 foi recentemente logrado. No início de 2012, para a operacionalização das atividades do “Trem Turístico”⁷⁹ e conclusão da revitalização da Estação Ferroviária, a qual legal-

⁷⁷ Disponível em <<http://www.mp.rs.gov.br/memorial/noticias/id12264.htm>>, acesso em jun. 2012.

⁷⁸ Em 2008, durante a realização do Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo, cuja temática era a proposição de diretrizes de intervenção urbanística em área da Mancha Ferroviária de Santa Maria, desenvolvi uma pesquisa intitulada ‘Percepção do Usuário’ junto a moradores dos bairros ao norte da área urbana e também a pessoas interpeladas aleatoriamente na Praça Saldanha Marinho e Calçadão Salvador Isaia, espaços públicos que reúnem cotidianamente a mais vasta gama de habitantes de todas as partes da cidade assim como da região central. E as áreas de influência da Mancha Ferroviária apareceram conotadas com “aspectos negativos”, entre eles a de ser perigosa, depredada, abandonada, insegura e estagnada, na maior parte da fala dos entrevistados representantes do universo de moradores santa-marienses. Já os moradores da região norte da cidade, por residirem tendo de transitar diariamente nas imediações da Mancha Ferroviária, apresentaram também um conhecimento mais apurado e rico em detalhes destas áreas, lhes atribuindo aspectos positivos, como, por exemplo, a respeito da importância histórica, por serem tranquilas e calmas.

⁷⁹ Todavia, com um alcance espacial mais restrito, diferente do estipulado pelo PDDUA quando a intenção era estabelecer uma rota de turismo sustentável, tirando partido da malha ferroviária existente entre as cidades da região (São Pedro do Sul, Mata, Santa Maria e Itaara), as quais integrantes da Reserva da Biosfera e portadoras de patrimônio Paleontológico e Arqueológico. A princípio, o passeio turístico será limitado a Santa Maria. Terá partida na Estação Ferroviária até a Barragem do Departamento Nacional de Obras e Saneamento (DNOS) que fornece o abastecimento de água à cidade.

mente⁸⁰ foi cedida para o uso do município, a Prefeitura Municipal captou a verba necessária à implantação, em conjunto, dos dois projetos.

Para a execução da obra de infraestrutura da malha ferroviária, que colocará o Trem Turístico em operação, e para a recuperação do veículo serão aplicados aproximadamente R\$ 1,72 milhão, com contrapartida do município de pelo menos R\$ 190 mil. E, para a recuperação arquitetônica da Gare será destinado R\$ 1,5 milhão do Ministério do Turismo e R\$ 150 mil do Executivo. [...] A intenção da Prefeitura é tornar a Gare da Viação Férrea num espaço de lazer, entretenimento e convívio social. [...] A população terá participação direta no projeto da Gare. Serão realizadas consultas populares para definir os usos que serão atribuídos aos espaços da tradicional região ferroviária. (PMSM, 2012)⁸¹

O projeto executivo de intervenção na Estação Ferroviária ainda não foi divulgado, limitando-se a algumas simulações. Basicamente, as proposições ocorrerão no conjunto arquitetônico, dotando-o com uma estrutura capaz de comportar as alterações programáticas adequadas a atividades de lazer, incluso o entretenimento turístico-cultural. A intervenção, também de cunho urbano-paisagístico, dará continuidade ao Largo da Gare com a proposição de uma praça com palco para a realização de eventos ao ar livre.

2.5 Entre “centro” e “borda”: sobre a fragmentação dos espaços públicos centrais

Até então, vimos que o processo de (re)produção e (re)estruturação do espaço urbano de Santa Maria esteve pautado por atividades institucionais que instalaram equipamentos e toda a estrutura necessária para o devido suporte funcional, como foi o caso do militarismo e do ferroviarismo. E essas atividades e equipamentos, considerando a questão logística da localização geográfica do município, incitou não só o desenvolvimento econômico, mas, sobretudo, o urbano.

⁸⁰ A partir da portaria n. 5, de 31 de janeiro de 2013 publicada no Diário Oficial da União em 26/03/2013 (p. 80) e em 10/05/2013 (p. 138). A Secretaria do Patrimônio da União via Superintendência no Rio Grande do Sul cedeu ao uso do município de Santa Maria, tanto o prédio da Estação Ferroviária bem como o terreno onde está instalada. A cessão destina-se para fins exclusivamente culturais, educacionais ou turísticos.

⁸¹ Disponível em <<http://www.santamaria.rs.gov.br/index.php?secao=noticias&id=4286&pchave=gare>>, acesso em jun. 2012.

E o impulso que o crescimento urbano tomou, acabou por ficar expresso na configuração morfológica do espaço urbano. A prospecção que Santa Maria tinha colaborou para angariar, considerando o fato de já contar com um sistema educacional bastante proeminente, a instalação de uma universidade federal pela primeira vez sediada numa cidade que não era capital. Essa conjunção de fatores “externos” tiveram reflexos sobre a estrutura urbana e a partir deste quadro o planejamento local teve de trabalhar. Implantado o campus da UFSM e o distrito industrial, vieram os loteamentos que ajudaram, assim como o traçado urbano das rodovias federais, na dispersão urbana.

A centralidade única, em função da necessidade de dinamização dos fluxos de pessoas, de mercadorias, de informações etc., cedeu espaço à (re)organização espacial pautada por uma realidade ao mesmo tempo composta por outros núcleos urbanos, dos quais se desprenderam novas centralidades, e por fragmentações no espaço urbano. Entre permanências e rupturas, houve um (re)arranjo socioeconômico do espaço urbano, o qual também confluía para uma lógica diferenciada de apropriação socioespacial da cidade que crescia descentralizando-se.

Com o golpe militar, os primeiros planos urbanos foram elaborados em meio ao rígido controle da ditadura. Apesar disto, ainda que melhorias urbanas tenham sido efetuadas na área central, a cidade aos poucos extrapolava a sua forma urbana concentrada em um núcleo urbano ou única centralidade. Inclusive, a matriz modernista de ordenamento urbano por meio de um zoneamento funcional pode ser vislumbrada também em Santa Maria, apesar da cidade não ter sido originalmente planejada. De um lado, atividades nocivas (ou não permissivas), como a industrial, do outro, atividades não nocivas (ou toleradas), no caso, a educacional. No centro, atividades permitidas, a habitação, o comércio, os serviços. No dia a dia, deslocar-se entre os núcleos urbanos. Somente com a aprovação do plano diretor⁸² em 1993, o qual elaborado com base em premissas setoriais previamente lançadas em um plano de expansão e desenvolvimento urbano, que a questão das atividades prescritivas determinadas em conjunto com o zoneamento e a lei de uso e ocupação do solo foram revistas a fim de minimamente atender a complexidade a que o crescimento urbano alcançava.

Apesar do planejamento urbano ter adotado parâmetros para adaptar-se às exigências que as atividades e o espaço urbanos tomaram no decorrer dos anos, ainda assim, os polos descentralizados que são os demais núcleos urbanos seguiram dependentes da área central a qual sempre concentrou (e ainda hoje concentra) a maior variedade de atividades. Isto atrelado ao maior adensamento populacional, à maior qualificação urbanística e paisagística dos es-

⁸² Lei n. 3665/93, de 02 de julho de 1993.

paços públicos, à existência de equipamentos coletivos e ao sistema de transporte público urbano polarizado sobre a área central.

O centro urbano de Santa Maria, além de centro geográfico e simbólico, constituiu-se como o elemento fundamental para a estruturação urbana. O centro fundacional nunca perdeu a característica atratora e propulsora dos fluxos citadinos. A função residencial, a qual o planejamento urbano garantiu com o adensamento vertical e as constantes reversões públicas, e o comércio e os serviços, além de atenderem às demandas da cidade, ainda exercem influência interurbana sobre os demais municípios da região central e da fronteira oeste do Rio Grande do Sul. Assim, o atributo da centralidade, também conferido sobremaneira pela localização na malha urbana a articular os demais núcleos dispersos, possibilitou à área central enfrentar o gradativo desmonte do transporte ferroviário sem sofrer um significativo processo de esvaziamento.

Por volta de 1950, a política nacional voltava-se ao rodoviarismo. Desde a desestruturação do transporte ferroviário em Santa Maria, este impacto não só afetou a organização da estrutura urbana, mas o desarticular da construção social dos espaços da “cidade ferroviária”. Se antes tínhamos, por exemplo, escolas e hospital produzidos e mantidos pela capacidade de mobilização dos ferroviários, hoje a “nova” produção de espaços, aonde desenvolvemos nossos laços associativos em plena “sociedade do espetáculo”, pode ser representada pelas praças de alimentação dos centros de compras. Apesar da coletivização destes espaços privados conferida pela apropriação social, a sua acessibilidade controlada e a pouca conectividade (entenda-se permeabilidade) com o contexto urbano condicionam as atividades e a realidade na qual interagem os citadinos. Uma simulação é então fornecida por um aparato globalizado que, ao repetir sempre as mesmas estruturas, as justapõe ao tecido urbano local. Isto tudo em consonância com a tendência sempre homogeneizadora pela qual o capital trabalha.

O centro parcialmente passou por um processo de decadência, pois sofre a (des)influência das atividades ferroviárias. Enquanto era a “cidade ferroviária”, a área central de Santa Maria tinha a sua centralidade reforçada pelo transporte ferroviário. Após o auge, um processo gradativo foi deflagrado junto às áreas ferroviárias ao norte da área central, deixando este polo de demandar e/ou gerar usos e fluxos. Todavia, a centralidade não se deslocou do centro, pelo contrário, agora está a intermediar as relações com as novas centralidades existentes nos núcleos leste, oeste e sul da cidade.

E mesmo que um cenário de dispersão urbana tenha se configurado, o centro não deixou de mediar a circulação intra-urbana. E são esses deslocamentos, que inevitavelmente atrelados ao comércio, aos serviços e às atividades de cunho institucional e de lazer, nesse constante ir e vir determinados pelas obrigações diárias, rotas de trabalho e de consumo, que os espaços

públicos centrais, no caso dos “espaços-centro” referentes à Praça Saldanha Marinho e ao Calçadão Salvador Isaia, são apropriados. Considerando a escala local, no caso dos atributos funcionais do entorno a estes espaços públicos, assim como os morfológicos, são também determinantes para o incentivo, conferido “oficialmente” pela presença do poder público enquanto instância responsável pelo planejamento e gestão urbanos, às interações e sociabilidades da vida pública.



Figura 39: A Praça Saldanha Marinho.
FONTE: a autora, em 28/03/2012.



Figura 40: O Calçadão Salvador Isaia.
FONTE: a autora, em 26/04/2011.

Os “espaços-centro” são, portanto, para a cidade lugares geradores de centralidade a partir dos quais a estrutura urbana da cidade está organizada. São espaços onde se verifica uma fixação espaço-temporal de formas, usos e significados históricos e culturais, constituindo-se como uma referência estável, tanto material quanto subjetiva, para o planejamento urbano e a população.

Mas a área central também é constituída pelos “espaços-borda”, os quais são remanescentes diretos da atividade ferroviária. Como são estruturas urbanas obsoletas por não mais comportarem atividades funcionais economicamente produtivas, ficaram relegadas ao abandono pela ausência tanto por parte do poder público quanto ao que tange à produção social, sendo o Largo da Gare e a Estação Ferroviária os que abordaremos neste trabalho. O termo “borda”⁸³, usado para caracterizá-los ainda que genericamente, deve-se ao fato de estarem tanto junto a um limite, representado pela via férrea a separar dis-

⁸³ Tomamos este termo de empréstimo de Arroyo (2007), que associa as bordas físicas da cidade a fronteiras, margens, limites, passagens, transições etc. (ARROYO, J. **Bordas e espaço público**: fronteiras internas na cidade contemporânea. Arquitectos, São Paulo, 081.02, *Vitruvius*, fev. 2007. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/07.081/269>>, acesso em jul. 2011).

tintos bairros, quanto às margens da centralidade dos “espaços-centro”. Assim sendo, os “espaços-borda”, ao invés de estarem inseridos, contribuindo a partir de uma lógica aditiva, no âmbito da centralidade, tornaram-se, na verdade, tributários desta.



Figura 41: O largo da Estação Ferroviária. FONTE: a autora, em 08/04/2013.



Figura 42: A plataforma da Estação Ferroviária. FONTE: a autora, em 12/10/2012.

Cabe salientar que além da localização junto à estrutura urbana, os atributos funcionais e morfológicos diferem completamente dos “espaços-centro”. Uma situação ou estado de abandono paira sobre os “espaços-borda”, e apesar das recentes determinações e ações do poder público, estes deixaram de ser investidos para sediar o convívio, nato e essencial, da vida pública. Com a interrupção das viagens de trem, uma das principais consequências veio a ser o cessar dos deslocamentos que aí chegavam e/ou daí partiam, assim, um panorama de fluxos aleatórios a os acessar, atravessar e/ou tangenciar é o que predomina. Ao figurar à parte do pulsar da vida urbana, estão então relegados a uma constante imprevisibilidade. No dia, na noite, no transcorrer das horas. Na maior parte do tempo, os usos atribuídos, desde as trajetórias a desenharem percursos de atravessamento, as apropriações realizadas nos fins de semana até os eventos culturais organizados e empreendidos na maior parte das vezes pela comunidade, não são previamente conhecidos, definidos e/ou esperados.

Embora haja esta constatação, ainda assim, verificamos que estes espaços são escolhidos como o destino para o empreendimento de usos. Ainda que de forma distinta em relação aos espaços-centro, ou seja, de um modo mais “especializado” por ações que normalmente não nos deparamos no cotidiano da centralidade. Percebe-se que a ambiência destes espaços-borda muda

de “estado” porque é extremamente dependente das espacializações conferidas pelo público que lá se faz presente. Os acontecimentos são, portanto, condicionados pelo tempo da ação de uma caminhada ou de poucas horas para incursões junto aos resquícios ou cenário de outro tempo o qual a racionalidade hegemônica do capital renegou.

Posto isto, nos perguntamos se, frente à atual lógica de acumulação do capital, a qual vê na própria cidade condições para o seu processo de reprodução, os “espaços-borda” não estariam inseridos nos discursos e nas ações engendrados pelo planejamento urbano do tipo estratégico? Pois, considerando que, tanto para a política da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica quanto para a de Estruturação, Uso e Mobilidade Urbana, um dos vínculos para as suas implementações dependem do Projeto Trem Turístico e do Reviva Centro, no caso específico de Santa Maria, a “viagem de trem” poderia ser a “estratégia” para arrecadar recursos e a Estação Ferroviária e o seu contexto urbano figurariam como a ação urbanística pontual capaz de empreendê-la.

O fato é que o espaço urbano aparece investido, ainda que por ora mais no nível discursivo das diretrizes urbanísticas, a partir do acionar, em conjunto, da cultura e da economia. Uma das consequências tende a recair nos novos laços valorativos a serem desenvolvidos pela população (ou público-alvo) junto aos espaços ferroviários. Em Santa Maria, o apelo à “cidade ferroviária” talvez busque unir todo o universo da comunidade, por mais díspar que seja, em torno de uma representação identitária capaz de instaurar o consenso necessário às intervenções arquitetônicas e urbanísticas. Porém, intervir na cidade vai muito além de mudanças de ordem material, já que os seus espaços e arquiteturas desempenham uma função subjetiva. Inclusive, os discursos proferidos pelo ente público, ao vincularem linguagem simbólica e imagens, limitariam ou condicionariam, pelo tipo representação que vier a se impor, com as infindáveis formas de “leitura” e de apropriação da cidade por parte do cidadão.

É neste sentido que Jeudy (2005)⁸⁴ nos fala da sobreobjetivação de determinadas características físicas e metafóricas da cidade, uma forma de “espessar” o tempo ao incidir sobre espaços emblemáticos, inserindo no presente vestígios de uma cultura do passado para garantir uma representação prospectiva ao futuro. Mas o autor de *Espelho das Cidades* também nos diz que uma espécie de “feitura” faz do olhar refém. Ao mencionar as maneiras de apreensão da cidade, nos fala de uma estranha faculdade que os cidadãos têm de imprimir tanto os seus gostos quanto aquilo que os repulsa no exercício perceptivo cotidiano da cidade. A feitura pode então vir a se constituir num prazer estético.

⁸⁴ JEUDY, H. *Espelho das cidades*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

Todas as razões para detestá-la [a cidade] terminam por lhe conferir um atrativo. Assim é feita a natureza humana, que se deixa estranhamente atrair pelo que crê abominar. (JEUDY, 2005, p. 100)

Mas a feiura a que gostaríamos de nos referir não decorre, literalmente, daquilo que uma arquitetura deixa de ter, ou mesmo tenha, em termos de concepção dos seus elementos construídos. Queremos tratar da feiura (ou efeito perturbador) que pode depreender-se de uma situação ou estado urbano que nos incomoda/intriga. Colocamos estes termos pois o espaço urbano da Estação Ferroviária, por mais que o sítio e as edificações sejam reconhecidamente tombadas como patrimônio histórico e cultural, ainda assim, há uma aura de abandono, para além da falta de cuidados quanto aos aspectos materiais, que lá paira – a isto nominamos com sendo uma “suspensão” temporal que só é interrompida pelo tempo da ação empreendido pelas apropriações sociais.

O fato da patrimonialização e da representação identitária a que remete, a de um passado ferroviário, não são suficientes para que as pessoas, considerando o universo da coletividade cidadina, sejam convidadas a acessar e a utilizar mais frequentemente este espaço. Em tempo, diríamos, assim como os gestores públicos tem trabalhado neste sentido, e a própria população, que não há atrativos que os levem até lá. A localização na estrutura urbana, não esqueçamos que a linha férrea por si só tem a característica de configurar-se como limite físico, tem algumas peculiaridades que fazem deste lugar “penetrável” se por decisão, por iniciativa do usuário em experimentar a fruição lá oferecida. Ou seja, fica implícito que não sabemos afirmar exatamente ou com precisão o que lá encontraremos. Se num exercício imaginativo nos puséssemos a rememorar aquele espaço, adiantamos que lá, normalmente, teremos ausência de urbanidade. Ausência de gente a ir e vir, de contato corporal, de vozes, ruídos, da presença (des)interessada que é a reunião em público e a qual o urbanismo tanto preza. Aquela máxima de que “gente atrai mais gente” não nos sai do pensamento sempre que “comparamos” os espaços-centro aos espaços-borda. Inevitável, em um primeiro momento, é concluir o quão problemático isto o é.

Não nos cabe aqui exatamente levantar polêmica sobre a necessidade deste espaço vir a ser ou não mais “animado” culturalmente para o frequentar da população. As políticas urbanas já se encarregam desta tomada de decisão a qual não desconsideramos e/ou atribuímos ser desnecessária. Pelo contrário! Mas é tamanha a peculiaridade daquilo que encontramos nos espaços-borda de modo que não nos privamos de refletir a respeito. De antemão, tivemos uma dificuldade: a de utilizar os mesmos parâmetros ou instrumentos urbanísticos para apreendê-los e/ou analisá-los, quem dirá, retomando a questão a respeito da “captura” do projeto urbano pelo planejamento estratégico que levantamos

há pouco, empreender as mesmas práticas ou ações urbanísticas para espaços tão diferentes, aqui ou em qualquer outra cidade. Afinal, as “bordas” nunca serão iguais ao “centro”, nem vice-versa.

Como cada vez mais se trata de uma tendência global e, por isso, não restrita ao contexto local a que estamos inseridos, a aproximação entre planejamento urbano e a gestão por meio da cultura a fim de intervir, pontualmente, em espaços urbanos representativos para a memória local. Dotar de atividades turísticas normalmente tem sido a regra, oferecer a prática do lazer para que as pessoas possam, assim, resgatar ou atribuir novos sentidos a bens de interesse histórico e cultural.

Críticas às decorrências de tais ações são inúmeras. Uma delas vêm a ser o fato, contornado pela gestão do espaço urbano, da casualidade e eventualidade inerente à cidade. A relação entre o tempo e a contingência, que é sinônimo de incerteza, com as investidas sobre as representações que devem ser ordenadamente “apreensíveis” pelos cidadãos, garantem uma espécie de controle (ou tentativa de domínio) da incerteza. Essa seria a dimensão estética da cidade que se tornou ‘o território idealizado das representações possíveis da contingência do futuro’ (JEUDY, 2005, p. 110).

A singularidade do espaço urbano da Estação Ferroviária é nata. Seja por ser um lugar desativado ou desprovido da função que antes desempenhava, pelo abandono e aura de indeterminação, pelos aspectos da memória em torno de um ícone remanescente da atividade ferroviária. Há, ainda, além do reconhecimento de uma falta de vitalidade urbana, a fragmentação espacial para com o entorno dos bairros adjacentes.

Nesta conjuntura é que aflora a ideia de uma reordenação urbana a partir da recomposição estética da paisagem cultural. Intervir sobre o lugar visando ressaltar a sua unicidade como justificativa pode-se dizer que é insuficiente, o espaço já o é diferenciado. Todavia, é o modo “depreciativo” pelo qual a população acaba por qualificá-lo, que desagrada e imagina-se alterar, afinal, não parece ser de bom tom correlacionar a um símbolo local o abandono, o medo, a incerteza etc. Mas nos parece que são estas afirmações, tão incômodas num primeiro momento, as quais sensivelmente nos dão a noção de que ali existiu algo que hoje já não se passa.

Fomos uma cidade ferroviária, não o somos mais. Ali nos deparamos, por mais triste ou chocante que possa ser, com as transformações sofridas pela cidade. O espaço não qualificado também faz parte da memória coletiva (JEUDY, 2005, p. 100). Este exercício de ir à ao Largo da Gare e à Estação e imaginar um invisível não mais existente no tempo e no espaço, devanear no como as coisas funcionavam sem precisar de uma encenação, é instigante. Remontar a dinâmica do lugar com as nossas impressões e bagagem próprias, sem precisar que sejamos ensinados e doutrinados a fazê-lo. Referimo-nos a um tipo

de emergência espontânea, uma potencialidade plenamente disponível que basta nos permitirmos acessar para, então, (re)criar. Isto também pode ser considerado um meio de apropriação, subjetivo e sensível com certeza, mas permite que o indivíduo construa a sua percepção pessoal do ambiente urbano, juntando aleatoriamente num nexos ou sentido que só lhe diga respeito ao que entende pela “totalidade” de imagens e representações da sua cidade. O próprio Jeudy (2005, p. 102) pontua, estabelecendo um questionamento, se deveríamos sonhar com o que pode ser, deixando o monumento tal como está, ou empreender uma intervenção a qual jamais será igual ao que fora imaginado pelos habitantes.

Outro aspecto interessante, e sobre este é que iremos nos fixar no decorrer na parte final deste estudo, vem a ser a peculiaridade com a qual, hoje, as pessoas apropriam-se do espaço público junto à Estação Ferroviária. Usos praticados que, *a priori*, escapam ao urbanismo e aos projetos urbanos por serem definidos como pouco vitais, efêmeros, esporádicos, incondizentes ou, ainda, inconsistentes para com o patrimônio e a memória urbana lá impregnada. Não seriam então essas “fraquezas” possíveis potencialidades?

Jeudy (2005, pp. 98-105), diz que há nos modos de apreensão da cidade uma relação complexa entre o visível e o invisível. A cidade é, antes de tudo, compreendida por imagens dela mesma, produzindo signos visuais disponíveis ao olhar. O que é visível, como a morfologia urbana e a arquitetura, está permanentemente disponível ao olhar, e no momento em que sofre uma intervenção, funciona como um dispositivo simbólico a fim de ressaltar potencialidades. Já o que é invisível, e está iminentemente em potência no estado urbano, não necessita ser significado por intervenções urbanas. Todavia, acentuar o sentido de um signo urbano é uma maneira de suprimir o que estaria em potência ou disponibilizável. Jeudy usa esta explanação referindo-se à gestão patrimonial que, ao amparar-se na preservação da memória, tende a definir quais seriam as potencialidades disponíveis na configuração territorial e dos cenários da cidade. Mas, ao salientarmos apreender as “fraquezas”, estamos a intuir que talvez este “pouco visível” relativo aos modos de uso praticados junto à Estação Ferroviária, também poderia ser potencializado, tornado sobreobjetivado nos termos de uma concepção estética.

Talvez, ainda, o que Jeudy esteja imbuído de assinalar, considerando que caminha numa direção de crítica à patrimonialização e à estetização urbana, seja a reflexividade (o que era especular tornou-se espetacular) em que se baseia a preservação da ordem simbólica de uma sociedade, a qual chegou ao nível de “naturalização” tanto conceitual quanto técnica. Um ciclo vicioso que somente a própria vida cotidiana das cidades contemporâneas, e de seus cidadãos, pode vislumbrar caminhos alternativos ao processo – genérico, homogeneizador e espetacular – em voga.

Como é pela experiência do dia a dia, ao viver a simultaneidade temporal e espacial em uma relação estética que sustentamos com o mundo e que o próprio mundo nos provoca, é a nossa própria inserção corporal que se impõe a confrontar as apreensões das representações imagéticas e simbólicas da cidade. 'Pois é exatamente ele – o nosso corpo – que não para de construir anamorfoses na cidade ao se dispor a suportar alguma perturbação em seus hábitos de representação' (JEUDY, 2005, p. 84).

2.6 Rebatimentos contemporâneos às noções de espaço público: rumo à flexibilização do aparato urbanístico em busca de outro modo de ver a cidade

Tanto a cidade quanto a vida urbana não poderiam ser concebidas sem os espaços públicos. Iniciamos a tratar dos espaços públicos a partir de um entendimento “clássico”, o qual originou uma concepção “utópica”. De acordo com as contribuições de Habermas (2003)⁸⁵ e Arendt (2004)⁸⁶, o campo de atribuições dos espaços públicos, além da arquitetura e do urbanismo, perpassa pelos domínios da filosofia e das ciências políticas. Como *locus* da integração e da expressão dos indivíduos necessárias ao desenvolvimento e reprodução da vida urbana, os espaços públicos possibilitam o encontro entre cidadãos, os quais por estarem em condições civis igualitárias, tenderiam a abandonar as suas diferenças a fim de comunicarem-se, a partir da razão, no âmbito de uma atuação pública e política interagindo democraticamente em prol do bem comum.

Estes autores buscaram evidências para a noção de espaço público quando da formação dos Estados Modernos no século XVIII. Neste período houve a regulamentação de um aparelho estatal de atividade continuada e a ampliação da esfera pública pela burguesia a qual passou a atuar politicamente. Todavia, além da inspiração moderna, a matriz conceitual de espaço público também teve origem na Grécia Antiga, o que não é de se estranhar tendo em vista a influência dos valores clássicos nas artes, nas ciências e na política. O importante é destacar que ambos os autores ocuparam-se de uma dimensão política. Habermas, por exemplo, preocupava-se com o agir comunicativo, qualidade de uma esfera pública sem uma concretude específica, a qual podia ser exercida em cafés e até mesmo através da literatura, da imprensa e de partidos políticos.

⁸⁵ HABERMAS, J. **Mudança estrutural da esfera pública**: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2003.

⁸⁶ ARENDT, H. **A condição humana**. 10 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2004.

Mas as dimensões espacial, social e cultural como contribuição à noção de espaço público vieram à tona de forma mais ampla com o surgimento do urbanismo como disciplina científica (VALVERDE, 2007)⁸⁷. A questão do ordenamento espacial apareceu estritamente associada a estratégias de ação e gestão políticas. A ordem transposta pela geometria ao espaço urbano também tinha um cunho social e cultural, pois pretendia o ordenamento da vida urbana através das formas espaciais e das funções que estas possuíam. E, além disto, buscava instaurar uma nova sociedade, onde novos hábitos comportamentais moldariam o indivíduo às exigências dos novos tempos, os quais transcenderiam as especificidades locais em vista do uso da razão para alcançar valores universais, como o progresso e o bem-estar da coletividade (CHOAY, 1976)⁸⁸.

É evidente que a qualificação do espaço público urbano esteja ligada às formas (além de mobiliário e infraestrutura urbanos) que sinalizam seus usos e destacam certos significados, influenciando na dinâmica social que lá se desenvolve. Os modos de pensar e de projetar urbanísticos apostam ora na racionalidade modernista que entende a cidade como uma totalidade organizada hierarquicamente, ora na captação de aspectos da tradição e de uma matriz cultural local a partir de uma atuação pontual pós-modernista na cidade. Ambas as “frentes” de ação urbanística servem de referência para a elaboração das formas e a construção dos significados nos espaços públicos. E para imprimir na ordem espacial as suas lógicas, necessitam de certo consenso para atuar sobre o espaço físico da cidade sempre visando o combate à desordem, à desorganização, às disfunções, ao inesperado, ao aleatório etc.

Todavia, a configuração do espaço urbano da cidade contemporânea está atravessada por ‘textualidades morfológicas inéditas’ e por um ‘contexto diferenciado de su dimensión sociocultural’ (ALVES, 2006)⁸⁹, o que trouxe novas reflexões acerca do espaço público. O que mudou não foi só a materialidade do espaço (o seu substrato físico), mas inclusive aquilo que diz respeito à sua permanência (o seu substrato temporal). Tanto em função da ação social como dos processos recentes de reorganização espacial pelo qual passaram as cidades “forçadas” devido ao arranjo neoliberal do capital, contribuíram para a emergência de novas espacialidades e sociabilidades.

Assim, algumas fixações espaciais e temporais se desfizeram e a estabilidade entre as relações da forma do espaço, das atividades sociais e dos

⁸⁷ VALVERDE, R. **Transformação da noção de espaço público**: a tendência à heterotopia no largo da carioca. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

⁸⁸ CHOAY, F. **El urbanismo**: utopías y realidades. 2 ed. Barcelona: Lumen, 1976.

⁸⁹ ALVES, M. *Público y Privado: cultura, consumo y la espacialidad de la ciudad contemporánea*. In: **Polis**, Revista de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, v. 9. Santa Fe: Ed. Universidad Nacional del Litoral, 2006 [pp. 42-53].

significados culturais se alteraram (ARROYO, 2007). O tempo da diacronia, ou seja, da sucessão linear dos acontecimentos, e das sedimentações decorrentes de justaposições espaço-temporais com os quais a arquitetura e o urbanismo estão acostumados a trabalhar estão sendo constantemente tensionados pelo tempo da sincronia, da simultaneidade onde a espacialidade decorre de sobreposições de espaço-tempo. E a realidade espacial nunca foi tão dependente de uma produção conferida pela ação social.

Pois bem, o fato é que desde meados da década de 1960, a cidade passou a deparar-se com rápidas transformações. Foram mudanças políticas, econômicas, tecnológicas e culturais as quais vieram a incidir nos espaços urbanos bem como nas práticas sociais. A “aceleração” contemporânea demandou por uma maior velocidade na circulação de pessoas, mercadorias, dinheiro, atividades, informações etc., o que impactou e fez mudar os espaços-tempos da cidade e também a vida das populações.

O crescimento urbano alterou a forma e a organização da estrutura urbana, além da dinâmica das cidades. A urbanização rumou à dispersão. Controlar as cidades, só em “partes” tendo em vista a fragmentação dos espaços urbanos. Com a necessidade de maiores deslocamentos, novas centralidades urbanas passaram a conviver com os antigos centros urbanos e vislumbramos outras formas (até as virtuais) de ocupar o espaço urbano. As cidades ainda cresceram à parte da lei e da formalidade ou mesmo sob a tutela de um mercado formal. Diferentes “cidades” passaram a compor o tecido urbano e cada vez mais nos deparamos com uma apropriação “especializada” dos espaços urbanos.

Não obstante, a questão colocada pela contemporaneidade de vivermos segmentados e isolados em casa, no trabalho e no espaço público somente enquanto deslocando-se “encapsulados” em nossos automóveis, uma forma de “organização” da vida urbana nos remeteria ao conceito da agorafobia⁹⁰. A ágora, espaço público da polis grega, era local nato de encontro, reunião e discussão de assuntos do interesse da coletividade. O contrário disto aparecia como medo de juntar-se à multidão e aos estranhos, e assim vir a preferir um ambiente seguro, porque controlado e vigiado.

Em virtude do período pós-moderno, muitas modificações recaíram sobre o modo de pensar e fazer a arquitetura e o urbanismo, e um dos mais contundentes foi a retomada do “lugar público”. Tendo em vista a “crise” atribuída à sociedade pelo fato dos espaços públicos por não mais sediarem os encontros e sim somente darem vazão aos movimentos de passagem entre diferentes “zonas” funcionais das cidades modernistas, uma circulação ininterrupta que a

⁹⁰ GAMA, C. A.; BERLINCK, M. *Agorafobia, espaço e subjetividade*. In: **Psychiatry On-line Brazil**, jan. 2002. Disponível em <<http://www.polbr.med.br/ano02/artigo0102.php>>, acesso em: out. 2012.

própria modernidade desencadeou, ‘arquitetos e urbanistas passaram então a criar – ou simplesmente preservar – fatos urbanos, *lugares* destinados em princípio a reativar formas da vida social’ (ARANTES, 2000, p. 99, grifo do autor)⁹¹, buscando a aproximação entre cidadãos ou a integração social.

Em um espaço urbano ou arquiteturas cujos valores ou sentidos acredita-se serem suficientemente amplos e reconhecidos como representativos para a memória coletiva, e, portanto, passíveis de serem acionados como identitários de determinada comunidade, havia a crença de que as diferenças e conflitos fossem postos de lado permitindo a reunião em torno de um espaço tornado “coisa pública”. Mas daí em direção a um capitalismo que tem investido na cultura como “mercadoria”, a economia vendo um potencial sem precedentes nas cidades como fonte de ganhos, e a dimensão social acabou, salienta Arantes (2000), relegada a uma “estetização da diversidade”.

E não só, pois o fluxo de informações e de imagens também contribuiu para um conjunto de processos que vieram a interferir na experiência urbana. O efeito mediatizado do real teria suplantado a realidade imediata a qual seria informada por todos os nossos sentidos (SCHVARBERG, 2012)⁹², nestas condições, na ‘nova civilização do simulacro’⁹³, impera o visual. Temos ainda a constatação, proferida por Sennett (2008)⁹⁴, com relação à passividade e indiferença adquiridos pelo homem público durante a evolução das cidades e da vida em sociedade. Os tempos modernos teriam suscitado nos corpos uma crise tátil. O indivíduo dessensibilizado voltou-se inteiramente para si, o que também veio a reduzir a complexidade das experiências urbanas. Nas atuais operações sobre os espaços urbanos, aponta-se para um grave acentuar do empobrecimento das experiências urbanas, em particular porque os consensos buscam a homogeneização das sensibilidades (JACQUES, 2012).

Precisamos, portanto, considerar que a cidade é constituída por alternâncias e variações que demarcam, física e simbolicamente, o espaço urbano. Em alguns espaços públicos houve ruptura. A continuidade espaço-temporal de características materiais, funcionais e simbólicas foi abalada. Por diferentes

⁹¹ ARANTES, O. *O lugar da arquitetura depois dos Modernos*. 3 ed. São Paulo: Ed. da USP, 2000.

⁹² SCHVARBERG, G. *A Rua e a Sociedade Capsular*. In: **Revista Oculum Ensaios**, n. 16. Campinas: Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da PUC-Campinas, 2012 [pp.138-149]. Disponível em <<http://periodicos.puccampinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/1457/1431>>, acesso em jan. 2013.

⁹³ É importante pontuar que a autora embasa seus argumentos tomando como respaldo o contexto da realização da Bienal de Veneza de 1980, com a exposição *Strada Novissima*, e da inauguração do Museu Nacional de Arte Moderna do Centro Georges Pompidou em 1977 durante a era Mitterrand. O “efeito Beaubourg” se refere a uma Paris que se tornou pioneira na utilização de uma política cultural de Estado destinada a preparar a capital francesa para competir internacionalmente com outras cidades. (ARANTES, 2000)

⁹⁴ SENNETT, R. **Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. Rio de Janeiro: BestBolso, 2008.

motivos. No caso de Santa Maria, temos o exemplo da interrupção das atividades ferroviárias e o progressivo abandono da infraestrutura urbana e, conseqüentemente, das apropriações por parte dos habitantes. E justamente a Estação Ferroviária, e todo o espaço público nas suas imediações, que antes fazia a conexão entre estrutura e infraestrutura urbanas, perdeu esta função assim como a primordial de viabilizar o transporte de passageiros via trilhos.

Por outro lado, comumente nos deparamos nas cidades com espaços públicos urbanos onde a manutenção ao longo do tempo de suas características espaciais, funcionais e simbólicas intervém para a continuidade das apropriações cidadinas. É o caso, por exemplo, das praças centrais. Estes espaços públicos são de extrema importância histórico-cultural, pois têm relação com as características de fundação das cidades, normalmente acolhem atividades religiosas e administrativas, e no seu entorno também estão localizados edifícios representativos para a sociedade. Assomam-se, ainda, como locais onde a vida pública acolhe a mais variada rede de encontros entre diferentes, o lócus para o confronto com a alteridade urbana e das sociabilidades aptas a acontecer ainda que não se manifestem dialogicamente. O simples fato de um mesmo espaço manter sob a mesma ambiência pessoas de diferentes origens, classes sociais, expectativas, medos, receios etc., constitui o que há de mais rico para o indivíduo no cotidiano das cidades: reconhecer-se partícipe, voluntária ou involuntariamente, da vida em sociedade.

Frente à rotina das apropriações regulares dos espaços-centro ou à ocasionalidade das apropriações efêmeras dos espaços-borda, nos pomos a pensar, a partir da atualidade dos fenômenos urbanos com os quais nos deparamos, nas definições conceituais acerca de espaço público. E como estamos a tratar da fragmentação do espaço urbano santa-mariense, constatamos que a apropriação contemporânea dos seus espaços públicos conferida pelos atores sociais também acontece “fora”, paralelamente ou em relação de dependência com aquelas estruturas urbanas organizadas pela continuidade da pauta de centralidade que geram e/ou comportam. Em outras palavras, a “existência” dos espaços públicos parece não só depender de determinada especificidade funcional e da constância de ação e gestão por parte de um aparato político-institucional. Mas os modos de usá-los diante das circunstancialidades no tempo “oportuno” do dia a dia também são capazes de produzir as estruturas e os tecidos urbanos. Trata-se de uma emergência fruto da experimentação fundada nas atuais bases socioculturais e físico-espaciais da cidade.

La continuidad del espacio público se explica a partir de la noción estructural de centralidad [...] como núcleo generador de sentido. La centralidad se expresa en lugares físicos (plazas, monumentos, edificios institucio-

nales, equipamentos sociais), con fuertes connotaciones simbólicas que territorializan la ciudad, es decir, organizan el espacio urbano generando estratificaciones y jerarquías, diferenciando público de privado, posibilitando procesos de identificación social. Actualmente, esta noción de continuidad fundada en el concepto de centralidad pierde preeminencia en la misma medida en que **se intensifica la fenomenología de la discontinuidad**, en la que formas, actividades y significados se recomponen de razón de contingencias antes que por vínculos estructurales [...]. (ARROYO, 2006, grifos do autor)⁹⁵

Conforme o exposto até aqui cabe perguntar-se se, em virtude do entendimento de espaço público decorrente do viés do campo disciplinar urbanístico, os espaços físicos da cidade organizados a partir da noção de estrutura, ou seja, ordenados hierarquicamente, conseguiriam definir, na contemporaneidade, as funções a serem ofertadas aos indivíduos que só em teoria possuem os mesmos anseios? E, além disto, o âmbito valorativo dos sentidos conferidos pelos cidadãos ao espaço público colaboraria para manter a todos reunidos em torno “da” identidade urbana?

Atualmente, como então se manifestaria o espaço público frente a um espaço urbano fragmentado e a uma sociedade desigual? A propósito não devemos esquecer que as definições de espaço público têm como parâmetros cidades europeias, mas e as cidades “daqui”? E se houve a manifestação de um desajuste nos processos materiais e/ou simbólicos constituintes dos espaços públicos? E se algo na correspondência entrelaçada e contínua no tempo de formas, usos e significados decorrentes do agir institucional e social nos espaços públicos se alterou? Se o espaço público deixasse de ser estruturado, histórica e culturalmente, no tempo e no espaço, de modo que a pauta de centralidade a partir da qual se organizam as cidades fosse desestabilizada? Em termos de um entendimento urbanístico, as cidades mantêm a centralidade como o parâmetro sobre o qual o espaço público está estruturado e semanticamente valorado.

Mas existem fenômenos que se não desestabilizam, certamente deslocam os paradigmas físico-espaciais ou socioculturais sobre os quais se amparam os espaços públicos. E por isto outras formas (e tempos) de apropriação dos espaços públicos passaram a conviver com a continuidade da centralidade

⁹⁵ ARROYO, J. **Del espacio público a lo público en la ciudad escindida**: desplazamientos epistemológicos y conflictos arquitectónicos. *Arquitectura de las ciudades*. Buenos Aires, año 5, n. 42, Café de las ciudades, abr. 2006. Disponível em <http://www.cafedelasciudades.com.ar/arquitectura_42.htm>, acesso em jul. 2011.

no “centro”. E a ruptura das “bordas” vem ao nosso favor e pode ser um fator a incidir nas formas de pensar e de atuar da arquitetura e do urbanismo.

A própria crítica desenvolvida por Jeudy a respeito da estética urbana patrimonialista tornada espetacular que anteriormente expusemos, nos deu uma primeira pista: a da inserção corporal. Já explorar as definições de espaço público nos ofereceu outras perspectivas, principalmente a questão da cidade e dos seus espaços públicos como uma realidade experimentada. Ficamos com estas “questões” muito bem guardadas. Mas, antes de seguir qualquer indicação a respeito de como melhor explorar os espaços públicos santa-marienses, fizemos uma pausa teórica e reflexiva. A fim de encontrar, depois de subsidiar, junto à arquitetura e o urbanismo, meios para enfrentar aos desafios contemporâneos que a racionalidade hegemônica dos processos capitalistas impôs e ainda impõe às cidades e às práticas urbanas.

A ARQUITETURA E O URBANISMO EM MEIO AO CAMPO DE FORÇAS QUE SÃO AS CIDADES _____ [III]

3.1 Sobre planejamento estratégico e a “captura” do projeto urbano

Atualmente, o processo de planejamento urbano de qualquer cidade está, seja no contexto de países desenvolvidos ou em desenvolvimento, sob a égide do capitalismo mundial integrado (CMI⁹⁶) ou pós-industrial. Vencendo a ideologia neoliberal, sobretudo nas décadas de 1980 e 1990, e tendo fim o intervencionismo, a burocratização e o autoritarismo, vieram, junto à desregulamentação, transformações.

Era preciso, então, responder, competitiva e estrategicamente, aos desafios lançados pela globalização. Desse modo, o planejamento urbano tomou formas mercadofílicas mais próximas da lógica da gestão e dos interesses imediatos do capital privado (SOUZA, 2010, p. 31)⁹⁷. Emergiu deste contexto o tão em voga planejamento estratégico: ‘o modelo vem sendo difundido no Brasil e na América Latina pela ação combinada de diferentes agências multilaterais e de consultores internacionais, cujo agressivo *marketing* aciona de maneira sistemática o sucesso de Barcelona’ (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2011, p. 75, grifo dos autores).

A questão urbana passou a girar em torno da competitividade entre cidades. Com o termo “planejamento” associado à gestão pelo capital, a cidade pensada tal qual uma empresa⁹⁸ deveria adaptar-se ao novo cenário mundial buscando parcerias público-privadas a fim de apresentar-se atrativa aos investidores. O entendimento com relação às cidades, que ‘eram máquinas de produzir riquezas’ (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2011, p. 21) e vistas a partir do seu potencial de valor de troca, passaram a ser encorajadas a crescer a qualquer custo. O novo planejamento urbano via nos projetos urbanos que tratavam o espaço de forma independente e autônoma meios de valorizar a diferença e aspectos identitários. E aí aproximar-se à heterogeneidade da dimensão cultural que, ideologicamente⁹⁹, contrapunha-se à homogeneidade tão difundida pela matriz modernista.

As políticas urbanas começaram a preconizar um movimento “de volta” à cidade fazendo uso de objetivos e princípios estético-culturais preocupados

⁹⁶ Ver GUATTARI, 1992.

⁹⁷ SOUZA, M. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. 7 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

⁹⁸ ‘[...] enquanto o modelo modernista acionava noções e conceitos cuja universalidade parecia inquestionável – racionalidade, ordem e funcionalidade –, agora é a cidade, em seu conjunto e de maneira direta, que aparece assimilada à empresa’. (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2011, p. 85)

⁹⁹ ‘[...] a rigor, uma forma de administrar contradições, de escamotear conflitos, esconder a miséria’ (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2011, p. 125).

com uma linguagem que seria a do espetáculo. Criaram-se, assim, cenários onde a *image-making*, associada ao *business-oriented*, constituía-se como um ‘culturalismo de mercado’ (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2011, p. 16) devidamente empreendido, para ser bem-sucedido, por estratégias de comunicação e de promoção.

Para lograr a mercadorização das cidades, era necessário estabelecer consensos, sendo a cultura um dos mais poderosos meios de controle urbano ou aparato de dominação. Conforme sugere Harvey (2007, p. 88, 89)¹⁰⁰, um espetáculo de formas arquitetônicas e urbanas com ênfase na estética seria uma arma política e uma falsa, porém obstinada, busca pela constituição da ideia de cidade como comunidade.

[...] a alternativa consistiria em intervenções [...] fruto de um esforço de salvação da cidade e, com ela, da urbanidade, quem sabe até de uma vida pública perdida, conduzindo *discretamente*, passo a passo, por assim dizer em *migalhas*, a partir de pontos nevrálgicos, escolhidos a dedo, seja por sua deterioração, seja, ao contrário, pelo significado de que poderia se revestir para a população local, servindo de ponto de irradiação [...] que viesse a requalificar o entorno – *ipso facto*, a relação das pessoas com o seu espaço e entre elas. (ARANTES, 2001, p. 124, grifos do autor)

A “receita” teria vindo dos Estados Unidos (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2011, p. 22). Trata-se da experiência de espetáculo urbano realizada em Baltimore ‘com sua sensação de brilho superficial e de prazer participativo transitório, de exibição e de efemeridade, de *jouissance*’ (HARVEY, 2007, p. 91). Com o velado objetivo de acalmar os ânimos após a morte de Martin Luther King em 1968,

[...] que ameaçavam a viabilidade dos investimentos – o que levou os líderes locais a procurarem um símbolo em torno do qual construir uma ideia de “cidade como comunidade” em oposição de cidade sitiada, como o cidadão comum encarava o centro da cidade e seus espaços públicos. Assim surgiu a Baltimore City Fair como forma de promover o redesenvolvimento urbano, celebrando a vizinhança e a diversidade étnica da cidade; o passo seguinte resultou na “comercialização

¹⁰⁰ HARVEY, D. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 16 ed. São Paulo: Loyola, 2007.

institucionalizada de um espetáculo mais ou menos permanente na construção de Harbor Place”. (ARANTES, 2001, p. 24)

Apesar de constituir-se num grande sucesso, o caso de Baltimore apenas travestiu os problemas sociais preocupando-se mais em manter uma imagem positiva e de alta qualidade de si, tornando-se esse ‘um meio de atrair capital e pessoas (de certo tipo) num período (que começou em 1973) de competição interurbana e de empreedimentismo urbano intensificados’ (HARVEY, 2007, p. 92).

Deste ponto em diante o planejamento urbano converteu-se rumo ao agenciamento do desenvolvimento urbano através de discursos e intervenções pontuais ‘que respeitem o contexto, sua morfologia ou tipologia arquitetônica, e preservem os valores locais’ (ARANTES, 2001, p. 121). E nada mais persuasivo do que lograr as metas estratégicas ao “fazer chover” empregos, sem falar ainda na aproximação à cultura, afinal quem seria contra tal aprimoramento coletivo (ARANTES, 2001, p. 27, 28)? Estabelecia-se assim o consenso necessário a avalizar intervenções urbanas e “fazer” as cidades atuais.

[...] prega-se pela requalificação de áreas centrais das grandes cidades, onde há o reconhecimento ‘da diversidade, das identidades locais, em que os conflitos são escamoteados por uma espécie de estetização do heterogêneo, recoberto pela transformação da superfície desencantada [...] das nossas cidades fascinantes de uma sociabilidade viva que há muito tempo deixou de existir, em virtude justamente desse traço desertificante da modernização.’ (ARANTES, 2001, p. 122)

Retomando a aproximação entre cultura e economia, o *Cultural Turn*¹⁰¹ a vigorar nas novas estratégias europeias de planificação urbana esteve vinculado aos conflitos de maio de 1968. Foi quando ficou claro que ‘as proteções e prestações do Estado-Providência não haviam reconciliado as populações com a ordem capitalista’ outrora vigente (ARANTES, 2001, p. 43). O abrandar veio pela cultura estetizada a fim de funcionar como valor expressivo de uma “nova” ordem social.

O grande problema, sobretudo num território esquizofrênico¹⁰² (porque enquanto se fragmenta, fragiliza-se) como o nosso, seria a ‘manipulação de

¹⁰¹ Ver JAMESON, 1997.

¹⁰² ‘Mas o território não é um dado neutro nem um ator passivo. Produz-se uma verdadeira esquizofrenia, já que os lugares escolhidos acolhem e beneficiam os vetores da racionalidade dominante mas também permitem a emergência de outras formas de vida. Essa esquizofrenia do território e do lugar

linguagens simbólicas de exclusão e habilitação' (ARANTES, 2001, p. 33). A ordem almejada, a qual estritamente ligada às possibilidades de se fazer negócios e acumular capital, intervém diretamente na representação da cidade e na apreensão de quais sentidos/significados a serem compartilhados ou conferidos pelos cidadãos a determinadas partes/edificações da cidade. Sem falar, literalmente, na conformação de cenários, onde áreas urbanas pré-estabelecidas sofrem um espessamento pelo

[...] seu aspecto "tátil", [...] refletem decisões sobre o que, e quem, pode estar visível ou não, decisões em suma sobre ordem e desordem, o que acarreta algo como uma estetização do poder, da qual o desenho arquitetônico é um dos instrumentos mais aparatosos.' (ARANTES, 2001, p. 33)

Ao jargão da autenticidade urbana, o qual enaltecido pelo culturalismo de mercado, ainda decorre a "estetização do medo"¹⁰³. Pelas regras de civilidade suplantadas e pelo 'novo senso comum penal' (ARANTES, 2001, p. 37), o qual criminaliza a pobreza, os espaços públicos passaram a ser invioláveis, submetidos, por conseguinte, à estrita vigilância. A grande operação de *city marketing* procura vender uma ideia de cidade segura associada à de cidade justa e democrática.

Apesar das críticas direcionadas ao planejamento por condicionar o desenvolvimento urbano local ao crescimento econômico ditado por parâmetros globais, há um ponto que gostaríamos de salientar: o pragmatismo na sua implementação por meio dos projetos urbanos. Afinal, estes são elementos fundamentais para potencializar negociações, ações e recursos, mobilizar os agentes (institucionais, empreendedores, comunidade e, inclusive, profissionais envolvidos na sua elaboração como o arquiteto urbanista), executar programas e/ou políticas urbanas e rediscutir metas, por exemplo.

É claro que atribuir ao planejamento estratégico um comprometimento com a construção das cidades pela ótica só da economia, do mercado imobiliário e do capital onde a cultura e o poder simbólico são as âncoras para justificar e congregar os agentes urbanos, seria desconsiderar todo o potencial inerente à capacidade gerencial compartilhada e ampliada entre entes públicos e a sociedade civil. Mas o fato é que em função do papel crucial dos projetos urbanos, a qualidade espacial, ou seja, a imagem, o impacto visual, aliado à mídia,

tem um papel ativo na formação da consciência. O espaço geográfico não apenas revela o transcurso da história como indica a seus atores o modo de nela intervir de maneira consciente.' (SANTOS, M. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 6 ed. Rio de Janeiro: Record, 2001, p. 80)

¹⁰³ Ver ARANTES, 2001.

tornou-se um grande trunfo para a garantia do sucesso nas iniciativas de revitalização, renovação e/ou intervenção urbanas.

Neste caso, a ação projetual fica em ênfase, sobretudo a questão do desenho urbano, e mais ainda está o arquiteto urbanista por atuar nas diferentes escalas, desde uma pontual (projeto) até uma geral (plano). Neste sentido acreditamos ser fundamental conhecer o aparato projetual urbanístico e também compreender o campo de forças que são as cidades para assim termos maior consciência não só do papel, mas da postura do arquiteto urbanista ao atuar na contemporaneidade.

3.2 O aparato projetual da arquitetura e do urbanismo em meio ao planejamento urbano regulatório e estratégico

Parece-nos óbvio que o arquiteto urbanista em cada atuação do seu amplo espectro profissional constitui a cidade, seja nas diferentes relações entre escalas e agentes, nosso ofício nos possibilita falar sobre, assim como agir no espaço urbano. Talvez envolvidos com o planejamento urbano e regional, bem como edificando espaços privados que extrapolam uma inserção estética a compor a paisagem, naturalmente temos parte na configuração das ambiências urbanas, já que não perdemos de vista o trato de questões intervenientes nas relações entre qualidade de vida e ambiente urbano.

Uma vez cientes da crítica ao planejamento do tipo estratégico, mas principalmente do quão essencial é o projeto urbano na construção e gestão das cidades, foi necessário compreender de que maneira a arquitetura e o urbanismo encontravam-se engendrados em meio à atual lógica cultural de circulação e acumulação de capital.

Para tanto, foi preciso voltar ao momento em que a crítica pós-moderna começou a ser elaborada, resultando na revisão de conceitos e práticas modernos até então à disposição dos arquitetos urbanistas. Nossa pretensão inicial era situar a crítica pós-moderna dirigida à arquitetura e, sobretudo, às cidades senão fruto direto, mas imbuídas do pensamento hegemônico cunhado no Movimento Moderno. Todavia, precisamos “voltar” ainda um pouco mais para entender o contexto em que o saber-fazer arquitetônico e urbanístico do Movimento Moderno foi elaborado e difundido.

Aspiramos pontuar, ainda que de maneira geral, o que esteve (e ainda está) à disposição das disciplinas enquanto aspectos teórico-conceituais a mediar uma elaboração metodológica projetual e construtiva. Como cabe à teoria arquitetônica e urbana ocupar-se de questões de caráter projetual, nos deteremos no recorte histórico entre o Movimento Moderno, enquanto desenvolvia e propagava seus preceitos, até as proposições advindas a partir dos

anos de 1960 com as alterações teóricas e práticas intervenientes para a atuação do arquiteto urbanista.

Até então, vimos o quanto o planejamento urbano estratégico mantém-se vinculado ao modo de operar do capitalismo informacional. A fim de melhor compreender a relação a permear o pensar, o agir e o gerir as cidades na contemporaneidade, resolvemos perpassar a teoria da arquitetura e do urbanismo para alinhar as mudanças mais significativas no saber-fazer arquitetônico e urbanístico.

Mesmo sabendo da autonomia entre os campos epistemológicos, optamos por não desvincular o Urbanismo da Arquitetura nas nossas investigações teóricas. Isto porque no Movimento Moderno ambas as escalas de atuação do arquiteto urbanista foram substancialmente influenciadas por teorias que pretendiam explicar, ao mesmo tempo em que conformavam, a civilização da “era da máquina”. Apesar disto, mesmo ocupando-se do fenômeno urbano, sabemos que o urbanismo e o planejamento urbano diferem na forma de atuar. Se o primeiro basicamente trata de questões relativas ao desenho urbano onde o arquiteto urbanista figura como o “grande especialista”, o segundo vem a ser uma atividade multidisciplinar a extrapolar o ordenamento físico em busca de um entendimento amparado na dimensão sociocultural que (re)constrói as cidades ao longo do tempo. Mas, como a arquitetura e o urbanismo modernos foram a base a partir da qual o planejamento urbano foi empreendido com o objetivo de regular, racional e funcionalmente, as cidades no século XX, utilizamos este dado para abordar a passagem ao pós-modernismo e verificar em que sentido houve a influência para a prática do planejamento do tipo “estratégico”.

Procuraremos, no emaranhado das concepções teóricas e práticas na arquitetura e no urbanismo pós-modernos, encontrar os “fios” a conduzir a lógica estratégica cujo viés “cultural” avaliza a prática do planejamento urbano nos moldes atuais. Nossa preocupação a respeito do aparato projetual da arquitetura e do urbanismo se deve ao quão imbricada está a prática urbanística ao planejamento estratégico.

O projetar é da ordem da criação, uma prática “alimentada” pela teoria. O projetista deve cercar-se de conhecimentos e instrumentos para compreender a realidade a qual irá propor. Importante frisar que não há fórmulas prévias oferecidas pela teoria a fim de serem “aplicadas” ao projeto. Ao contrário, recorre-se à teoria para refletir sobre as possibilidades de solucionar os problemas projetuais antepostos pela concepção de espaços arquitetônicos e urbanos.

E mesmo que a teoria esteja sempre “aberta” ao mundo, extraindo confirmações e modificando-se caso surjam dados que a contestem, simplificações e/ou reduções podem surgir. Das doutrinas, que nada mais são do que “o” discurso revestido por uma verdade onde contradições inexistem, criam-se

fórmulas a fim de resolver, em qualquer situação, os problemas que se apresentam (MAHFUZ, 2003)¹⁰⁴.

Entre o saber (a teoria) subsidiado por uma série de conhecimentos, e o fazer (a prática, que pode ser projetual e construtiva) há uma relação de interdependência, de modo que o projeto é constantemente submetido à avaliação e retroalimentação (NESBITT, 2008, p. 15)¹⁰⁵. A teoria, ao sondar as realizações práticas, trabalha no sentido de resolver as problemáticas que se apresentam às disciplinas. Podemos vislumbrar as soluções oferecidas, por exemplo, quando da constatação da incongruência dos modos de pensar e de fazer da arquitetura e do urbanismo modernos. Uma onda de revisões, debates e alterações, fomentados por diversos paradigmas críticos, foi empreendida e a teoria adaptou-se para atuar na realidade que se conformava no período pós-modernista.

Antes disso, se fizermos uma breve recomposição dos momentos de crise nas cidades e das decorrências para a arquitetura e o urbanismo, começaríamos por detectar mudanças relacionadas à industrialização e à urbanização, ou seja, ao desenvolvimento capitalista. Iniciemos, então, com a modernidade.

3.2.1 As condições gerais da modernidade e do modernismo como movimento estético-cultural

Foi sob a vigência do Iluminismo e, portanto, à luz da ciência que o homem se descobriu dotado de razão, “dono” de si e do seu próprio destino. O capitalismo ascendente opunha-se ao absolutismo e assim tinha início uma era composta por um novo Estado, novas instituições e novos valores. Um período marcado pelo surgimento da sociedade burguesa, a qual adquiriu força com a Revolução Francesa. Posteriormente, a Revolução Industrial deu suporte material para que a industrialização se tornasse o modelo de desenvolvimento econômico hegemônico. A civilização ocidental passou por um processo de urbanização que fez acelerar o crescimento urbano das cidades e viu se formar uma classe de operários. Constituiu-se, assim, o cenário, dinâmico e atribulado, cuja atmosfera afetou a sensibilidade e as experiências da vida urbana.

¹⁰⁴ MAHFUZ, E. **Teoria, história e crítica, e a prática de projeto**. Arqtextos, São Paulo, 042.05, *Vitruvius*, nov. 2003. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/04.042/640>>, acesso em mai. 2013.

¹⁰⁵ Estas asserções Nesbitt coloca quando fala da teoria arquitetônica, a qual se distingue da história e da crítica, apesar de ter pontos em comum com ambas, por oferecer soluções alternativas ao observar a prática e a produção da disciplina. (NESBITT, K. (Org.). **Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica (1965-1995)**. 2 ed. São Paulo: Cosac Naify, 2008)

Como amplo período histórico, a modernidade foi permeada, em diferentes momentos, por várias e divergentes vanguardas ocupadas em lhe fornecer respostas intelectuais e estéticas. Para Baudelaire (1863 apud HARVEY, 2007, p. 21), a modernidade seria ‘o transitório, o fugidio, o contingente; é uma metade da arte, sendo a outra o eterno e o imutável’ Esta conjugação dual aponta para um constante sentido de tensão intrínseco à época moderna, e expressa toda a busca empreendida na vasta história do modernismo. Afinal era preciso aceitar e acolher as novas, e em constante mudança, condições de vida nas cidades que rompiam com as tradições precedentes, por outro lado, também se fazia necessário assegurar algo suficientemente tranquilizador em meio à mutabilidade dos processos desencadeados pela modernidade. No caso, era crucial encontrar um sentido, mais estável e compartilhado por todos, ou a própria essência, eterna e imutável, da natureza humana.

Em meio às rupturas tanto com os momentos históricos progressos quanto com as inerentes ao seu próprio processo de constituição, descobrir elementos que fossem constantes para encontrar algum sentido de coerência, configurou-se um grande problema. Como movimento cultural inserido nas condições de mudança social no espaço e no tempo, o modernismo preocupava-se, enquanto se alterava a natureza da modernização capitalista, com uma(s) linguagem(ns) que fosse(m) capaz(es) de representar, assim como de viabilizar, o “projeto da modernidade”¹⁰⁶.

Inicialmente, acreditava-se estar a cargo da ciência objetiva e da arte autônoma alcançar a razão emancipatória humana universal. Supunha-se, reconhecendo a transitoriedade da vida moderna, que em vista de formas racionais de pensamento e de organização social ‘poderiam as qualidades universais, eternas e imutáveis de toda humanidade ser reveladas’ (HARVEY, 2007, p. 23). A compreensão do mundo e do “eu” estava condicionada a uma pressuposta, ilusória e otimista, resposta intelectual oferecida pelo progresso e pelo conhecimento humanos.

Mas pairavam muitas dúvidas quanto à viabilidade do projeto iluminista. A busca pela emancipação humana suspeitava-se estar fadada, desde sempre, a um sistema de opressão universal ou, ainda, ao

¹⁰⁶ ‘Esse projeto equivalia a um extraordinário esforço intelectual dos pensadores iluministas “para desenvolver a ciência objetiva, a moralidade e a lei universais e a arte autônoma no termos da própria lógica interna destas”. A idéia era usar o acúmulo de conhecimento gerado por muitas pessoas trabalhando livre e criativamente em busca da emancipação humana e do enriquecimento da vida diária. O domínio científico da natureza prometia liberdade da escassez, da necessidade e da arbitrariedade das calamidades naturais. O desenvolvimento [...] prometia a libertação das irracionalidades do mito, da religião, da superstição, liberação do uso arbitrário do poder, bem como do lado sombrio da nossa própria natureza humana.’ (HABERMAS, 1983 apud HARVEY, 2007, p. 23).

[...] triunfo da racionalidade... proposital-instrumental. Esta forma de racionalidade afeta e infecta todos os planos da vida social e cultural, abrangendo as estruturas econômicas, o direito, a administração burocrática e até as artes. O desenvolvimento não leva à realização concreta da liberdade universal, mas à criação de uma “jaula de ferro” da racionalidade burocrática da qual não há como escapar. (BERNSTEIN, 1985 apud HARVEY, 2007, p. 25)

Antes disso, Friedrich Nietzsche já havia se colocado, ainda no século XIX, contra as premissas do projeto da modernidade, o que veio a surtir efeito no início do século XX quando a razão iluminista perdeu o mais alto posto na incumbência de buscar pela emancipação humana. Segundo o filósofo, o mito do eterno e imutável poderia ser representado pela afirmação do “eu”, o qual deveria agir na instabilidade da cena moderna, daí a relevância da experiência estética, acima da razão, na definição da essência da humanidade. O modernismo cultural assumia, assim, um novo ímpeto sob a responsabilidade da arte.

‘Se o “eterno e imutável” não mais podia ser automaticamente pressuposto, o artista moderno tinha um papel criativo a desempenhar [...]’ (HARVEY, 2007, p. 27). Aliás, a ele cabia, como indivíduo, compreender o espírito de sua época, posicionar-se frente à efemeridade dos tempos modernos e iniciar o processo de mudança. Voltando à definição de Baudelaire, o artista, internalizando o turbilhão de ambiguidades, contradições e mudanças permanentes, extrairia quase que heroicamente a representação da “verdade eterna”. Portanto, para o modernismo “falar” esteticamente do eterno e do imutável bastaria que o tempo e todas as suas qualidades transitórias (HARVEY, 2007, p. 30) fossem “congelados”. Isto perante o caráter intrínseco de permanência da arquitetura e, por consequência, da cidade, era algo relativamente simples de ser realizado.

O modernismo cultural teve então um importante papel a partir do momento em que era dada à sociedade a contribuição da atividade estética. Assim a cidade, como disse De Certeau (1994, p. 174)¹⁰⁷, foi para o modernismo como movimento estético-cultural, ‘ao mesmo tempo a maquinaria e o herói da modernidade’. Não foi por acaso o papel assumido pela arquitetura e pelo urbanismo, pois a realidade poderia ser de fato (re)construída por meio de “uma” visão estética.

3.2.2 A arquitetura, o urbanismo e o Movimento Moderno

¹⁰⁷ DE CERTEAU, M. *A invenção do cotidiano*: artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1994..

A arquitetura e o urbanismo, disciplinas também inseridas nos movimentos vanguardistas do século XIX e XX, ajudaram substancialmente a conformar o modernismo. Em diferentes momentos, o deparar-se com contradições fez com que as vanguardas trabalhassem no sentido de incitá-las, superá-las e/ou negá-las.

Os intelectuais imbuídos do espírito da época, dentre estes os arquitetos urbanistas, vislumbravam um futuro estritamente dependente de um presente que fosse projetado. Esta lógica pragmática a permear o pensamento dominante emanava do estatuto científico assumido na história ocidental, sobretudo a partir do século XVIII, de modo que a razão progressista era condição *sine qua non* para a constituição de uma nova sociedade. Sendo assim, o projeto para a cidade modernista buscava controlar a realidade visando transcendê-la, e ao mesmo tempo trabalhava para reestruturar o mundo real. A bem da verdade, pretendia-se a realização de um modelo utópico dependente do sistema integrado por capital e trabalho. Na medida em que visava a resolução dos problemas sociais, um compromisso ético foi assumido e liderado, na teoria e na prática, pela arquitetura e pelo urbanismo.

Parece-nos importante destacar as diferentes fases¹⁰⁸ do modernismo. Até o período de “formação”, a estética modernista reagia às novas condições de produção capitalista e de circulação e consumo de massa, as quais surgiram em meio às cidades que vinham crescendo, aleatória e desordenadamente, ao longo do século XIX.

A propósito, mudanças não aconteciam só na ordem física das metrópoles que se constituíam, mas na percepção e no mundo da representação e do conhecimento, exigindo que as condições da modernidade pudessem minimamente ser assimiladas. Esta exposição do indivíduo a novos estímulos, assim como o submetê-lo a uma experiência urbana intimamente entrelaçada às rápidas transformações pelas quais passavam as cidades, foi observada por Georg Simmel com a atitude blasé¹⁰⁹, além de Charles Baudelaire e, posteriormente, por Walter Benjamin ao relatar o “duelo” do flâneur¹¹⁰ com os novos tempos.

¹⁰⁸ Antes da Paris de 1848; de “formação” entre 1848 até 1914 com a 1ª Guerra Mundial; o “período heroico” do entreguerras; e o modernismo “alto” ou “universal” pós-1945 até por volta de 1968 a 1972, quando emerge o pós-modernismo. Periodização sugerida por Harvey (2007, pp. 35-44).

¹⁰⁹ ‘Como o dinheiro tornava-se o parâmetro a reger, também, as relações sociais, o indivíduo volta-se a si, fecha-se a fim de “proteger-se”, e lança mão de termos objetivos e instrumentais no trato com o próximo no dia-a-dia em que enfrenta a multidão.’ (SIMMEL, G. *As grandes cidades e a vida do espírito* (1903) In: *Mana*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 2, out. 2005. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-93132005000200010&lng=en&nm=iso>, acesso em set. 2011).

¹¹⁰ Os ensaios de Walter Benjamin, inspirados na obra do poeta francês Charles Baudelaire, chamam a atenção para a figura do flâneur, o tipo de homem “criado” pela modernidade. Interessava-lhe a cidade, percorria as ruas da metrópole narrando as transformações urbanas na Paris do século XIX. Conduzido por um tempo que ia desaparecendo, ao mesmo tempo em que uma nova estética ia surgindo, a cidade

Como os esforços da arquitetura e do urbanismo concentravam-se em auxiliar na racionalização global do universo produtivo, o pensamento, as propostas e a prática modernistas foram, de certo modo, influenciados por uma circunstancialidade contextual. Bastaria, por exemplo, fazermos referência às intervenções de Haussmann em Paris, e às proposições de Howard e de Garnier, com as cidades jardim e industrial, respectivamente.

No modernismo “heroico”, face ao desastre da guerra, (re)encontrar o mito do eterno e do imutável fazia-se crucial. A ordem seria a de impor uma visão estética às cidades, possibilitando então atingir as metas outrora pretendidas pelo Iluminismo, mas desde que sob outra forma de projeto. Vinha à tona um discurso poético – a emancipação como solução para os problemas sociais – e pragmático. A cidade tiraria partido da liberdade proporcionada pela tecnologia e produtividade tanto em benefício da economia quanto da sociedade. Eficiência, resolução das inúmeras funções colocadas pelo mundo moderno e beleza, eis aí a revolução na estética da arquitetura e das cidades.

Portanto, era preciso pensar e agir assim como experimentar um novo método de planejar/projetar que se afastasse dos postulados da arquitetura clássica¹¹¹. Opondo-se às tipologias arquitetônicas, cujas origens assentavam-se nos tratados humanistas, e ao tecido urbano tradicional, outro modo de significação teria de ser desenvolvido para representar a virada ao modernismo. Conforme Choay (1976, p. 21)¹¹², pela concepção de estruturas técnicas e estéticas e pelo pressuposto de um indivíduo-tipo, o qual definido por ‘necessidades-tipo cientificamente deducíveis’ e universais, era possível definir o tipo ideal de estabelecimento humano.

era o espaço da *flanêurie*. Ao flunar, ‘as mais finas e sutis articulações do indivíduo moderno com o cenário urbano’ eram reveladas (MASSAGLI, S. *Homem da multidão e o flâneur no conto “O Homem da Multidão” de Edgar Allan Poe*. In: **Terra roxa e outras terras: revista de estudos literários**, vol. 12, Londrina: Programa de Pós-graduação em Letras da Universidade Estadual de Londrina, 2008 [pp. 55-65]. Disponível em <http://www.uel.br/pos/letras/terraroxa/q_pdf/vol12/TRvol12f.pdf>, acesso em abr. 2013).

¹¹¹ Poderíamos citar, por exemplo, a rejeição das tradições, sobretudo tipológicas, arquitetônicas. Os classicistas imitavam o mundo real, transformando em mito os aspectos e/ou as crenças mais significativas, expressando-os esteticamente, proporcionado o prazer – um dos termos, a *venustas*, da tríade vitruviana. Mas não só. Ao analisar *Projecto e Utopia: arquitetura e desenvolvimento do capitalismo*, de Manfredo Tafuri, publicado em 1973, Marques (2010, p. 157, 158) ressalta que o trabalho intelectual passou à esfera do trabalho produtivo, do profissionalismo, desenrolando uma tensão entre a autonomia, pela sua consciência crítica, e o comprometimento com o sistema político-econômico. Por isto, a “sacralidade” intelectual da disciplina arquitetônica não podia mais ser assegurada, o que implicava na destruição dos papéis clássicos outrora em vigor.

¹¹² A autora faz uma distinção entre pré-urbanismo e urbanismo: ‘El urbanismo difiere del preurbanismo en dos puntos de vista importantes. En lugar de ser obra de generalizadores (historiadores, economistas o políticos), es, bajo sus dos formas, teórica y práctica, patrimonio de *especialistas*, generalmente arquitectos.’ (CHOAY, F. **El urbanismo: utopías y realidades**. 2 ed. Barcelona: Lumen, 1976, p. 39, 40).

Vislumbrava-se para as cidades modernas poder realizar coisas da ordem do possível, tornando-as reais desde o design das utilidades domésticas, passando pelo objeto arquitetônico até o ordenamento urbano. Se revisitarmos o documento emblemático do Movimento Moderno, a Carta de Atenas¹¹³, passagens afirmam que a arquitetura presidia aos destinos da cidade. A pretensão totalizadora do discurso técnico competente, o qual foi lançado academicamente levando em conta as condições sociais e econômicas, estendeu-se à esfera política, de modo que os órgãos administrativos garantissem o bem-estar da coletividade.

Perante o caos das cidades sobre o qual o discurso e a prática do Movimento Moderno buscavam acabar e, então, estabelecer o adequado fluir das atividades humanas no espaço, ou seja, diagnosticado tudo aquilo que comprometia o progresso da cidade e da sociedade, a solução que andava lado a lado ao plano/projeto urbanos era a *tabula rasa*. Tal qual o “destruir para criar” presente nas representações e linguagens que intuía definir a modernidade, na arquitetura e no urbanismo essa noção vinculava-se à prática de eliminar o tecido urbano tradicional ou antigo das cidades para cunhar, total ou parcialmente, algo “novo”.

Assim a “tábula rasa” configurou-se como estratégia projetual recorrente¹¹⁴ cuja noção representava o poder de decidir sobre o que materialmente destruir, manter e/ou inserir. E o especialista elegido para apontar as permanências e intervenções formais sobre a cidade era o arquiteto urbanista.

Neste mesmo sentido, ao ‘aceitar que é a experiência que domina o sujeito e o cria’ (TAFURI, 1985 apud MARQUES, 2010, p. 159), a prerrogativa de recorrer à racionalidade dos usuários aliando-a a planificação estética e funcional da totalidade do espaço urbano, faria com que o homem paulatinamente “entendesse” qual a função a desempenhar naquele sistema. E não só, pois também haveria a rendição coletiva de indivíduos tratados como idênticos, e a utopia, em parte, se realizaria. Solapando as diferenças incidentes no campo da vida, o modelo em série da fábrica passou ao modelo de uma sociedade expressa como uma massa inteiramente homogênea.

Como no urbanismo moderno a concepção das cidades se dava a partir de uma lógica unitária, o orientar-se aparecia definido *a priori*. Munida de um plano global, os mapas existiam antes mesmo das cidades. Entre uma relação

¹¹³ Escrita por ocasião do CIAM IV, realizado entre julho e agosto de 1933 a bordo do S. S. *Patris*, em um cruzeiro pelo Mediterrâneo entre as cidades de Atenas e Marselha. A Carta de Atenas, porém, só foi publicada dez anos depois (FRAMPTON, 2008, p. 328). Para consultá-la, verificar a Relação de Cartas Patrimoniais do IPHAN. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=233>>, acesso em ago. 2012.

¹¹⁴ O exemplo mais emblemático foi a renovação de Paris através do Plano Haussmann. De prerrogativa higienista para acabar com os cortiços em pleno centro da metrópole parisiense e também para facilitar a circulação de automóveis, era preciso modernizar a cidade eliminando o seu traçado urbano medieval.

de causa e efeito, ao buscar a ordem e a geometrização da dimensão espacial do objeto, a experiência espacial subentendia-se passível de ser prevista, sendo maior o controle da sua recepção pelo sujeito. Ao fornecer caminhos ortogonais e contínuos, imaginava-se evitar a desorientação, mas principalmente possibilitar a compreensão da cidade segundo uma estrutura, tal qual uma rede hierárquica organizada de acordo com o zoneamento funcional dos espaços.

Le Corbusier, em *Urbanismo* (1992)¹¹⁵, abre o primeiro capítulo dos seus estudos, bem como a proposta para como deveriam ser as cidades modernas, com o seguinte item: ‘o caminho das mulas, o caminho dos homens’. Para ele, ‘o homem caminha em linha reta porque tem um objetivo; sabe aonde vai’ (LE CORBUSIER, 1992, p. 5). Já a mula, desprovida de inteligência, não pensa e então caminha munida de uma vontade arbitrária, indolente, descontraída, resultando daí o caminho da animalidade. Para o grande divulgador do Movimento Moderno, o progresso humano e econômico das cidades só seria logrado se adotássemos como princípio de construção a linha e o ângulo reto, os quais correspondiam a uma geometria perfeita para manter o mundo em equilíbrio.

Ainda em diversas passagens do livro em questão, Le Corbusier também comparou o corpo da cidade ao corpo humano. Para tanto, fez menção, sobretudo, ao sistema de funcionamento do organismo, citando termos como medicina e cirurgia. Um entendimento que apreendia a forma e as funções especializadas do corpo a fim de recriá-los sobre a cidade. Em resumo dizia ele que ‘a cidade [era] um turbilhão; cumpre classificar suas impressões, reconhecer suas sensações e fazer a escolha dos métodos curativos e benfazejos’ (LE CORBUSIER, 1992, p. 54).

Quando a linha for contínua, regular, quando as formas tiverem um invólucro sem nenhuma ruptura, condicionadas por uma regra clara, nossos sentidos serão afaçados; nosso espírito ficará elevado, liberto, fora do caos, inundado de luz; pensará “domínio”, se elevará e sorriremos. Eis a base, é fisiológica, irrefutável. [...] Horizontais, prismas magníficos, pirâmides, esferas, cilindros. Nossos olhos os vêem puros e nosso espírito elevado calcula a precisão de seu traçado. Serenidade e alegria. (LE CORBUSIER, 1992, p. 56)

Não por acaso que ao final de *Urbanismo* (livro o qual já estava concluído), em um apêndice intitulado *Confirmações incentivos admoestações*, Le

¹¹⁵ LE CORBUSIER. *Urbanismo*. São Paulo, Martins Fontes, 1992.

Corbusier¹¹⁶ resolveu apresentar esquemas ilustrativos sobre anatomia e fisiologia animal, concebendo então uma clara e particular analogia da cidade como organismo. São várias imagens acompanhadas de poucas linhas escritas, porém, dentre as legendas, uma faz alusão à cidade. Referindo-se a um desenho esquemático do coração e dos pulmões (e, por conseguinte, do sistema circulatório), diz ele: 'relações diretas e precisas, rápidas, entre duas funções independentes... Dorme-se à noite nas cidades-jardins; trabalha-se às 9 horas da manhã no centro.' (LE CORBUSIER, 1992, p. 290).

Para realmente reestruturar globalmente a realidade, a arquitetura e o urbanismo também tiveram de incorporar e lançar a ideia de trabalhar com um novo tipo de sujeito. Este seria acomodado em habitações e cidades padronizadas a partir de células-tipo. Novamente em uma alusão ao organismo, a arquitetura aparece tal qual uma célula, e a reunião de muitas células (de arquiteturas) organizando a cidade.

É oportuno dizer que um entendimento conceitual a respeito do homem aparece desde os tratados teóricos sobre arquitetura, os quais situavam as origens da disciplina e viam no homem, este corpo-objeto, um instrumento mediador entre as formas produzidas e a imitação da natureza. No Movimento Moderno, houve um rompimento com a compreensão do homem praticada pela estética renascentista. A arquitetura não mais deveria imitar a algo, mas sim representar. E a função era a mensagem a ser lida na forma, onde o homem "aparecia" através de um sistema de medidas expresso pelo Modulor. Um corpo genérico a humanizar, pela transposição métrica, a produção das células/máquinas de morar. Além disto, o cientificismo do corpo humano dado pela relação com a anatomia e a fisiologia foi utilizado como parâmetro para o adequado funcionar do grande "corpo" que era a cidade.

A cidade, em síntese, era como máquina e organismo feita para um homem ideal(izado). No urbanismo, o plano urbano assumia ser o veículo a alcançar um bem comum, para tanto seguia a mesma "cartilha" apesar dos diferentes contextos. Acabar com as pré-existências, "matar"¹¹⁷ a rua-corredor para zonedar unidades autônomas distribuídas em amplos espaços verdes abertos ao lazer e à fruição, cabendo às ruas só a função de circular. A planificação garantiria tanto a programação da produção quanto a "produtividade do espíri-

¹¹⁶ Conforme indicação de seu sócio: 'Porque não mostra, para fazer pensar, uma concha perfeita, o esquema do sistema cardíaco, um belo corte de um aquecimento central...' (LE CORBUSIER, 1992, p. 285).

¹¹⁷ Le Corbusier (2004, pp. 169-172), ao longo de dez conferências proferidas em Buenos Aires, em 1929, constata que nem sempre seria possível acabar com a rua-corredor, pelos custos nas desapropriações afirma ele, reitera que deveria permanecer como estava: sobrecarregada. Fazer "medicina" geraria muitas despesas, 'um engodo'. A solução, aponta, a fim de resolver a cidade-corredor e de assegurar a higiene pública, é a "cirurgia", despesa diminuta, ruas largas a urbanizar subúrbios, dispersar, crescer e vencer as distâncias via automóvel.

to”¹¹⁸. Arquitetura em tudo, urbanismo em tudo. O ideário modernista, ao “modelizar” os seus objetos, alavancou a produção industrial, assim como colaborou para criar uma massa de consumidores a demandar por mercadorias e a trabalhar com a mesma eficiência logística implicada no ideário da cidade.

Num certo momento, houve uma maior aproximação entre o trabalho intelectual dos arquitetos e urbanistas – munidos do conhecimento específico – e o poder político-administrativo – dotado da capacidade de execução –, ficando, cada vez mais evidente, ao urbanista o papel de planejador urbano. Até que chegaria o ponto em que o Movimento Moderno veria os seus objetivos esgotados, pois ao realizar aquilo a que se propôs, ou fez superar as realidades retrogradadas ou tornou-se bastante incômodo.

Uma *ordem* construída idealmente, nivelando diferenças e condições históricas das mais variadas, subordinada ao princípio do modelo único e com validade internacional [...], forçosamente substituiu o homem concreto e as relações reais na sociedade por uma organização espacial maximamente eficiente do ponto de vista do sistema econômico geral. (ARANTES, 2000, p. 55)

E conforme o Movimento Moderno assumia o papel determinante na planificação da realidade, ou seja, enquanto concretizava as suas realizações, a arquitetura e o urbanismo tornavam-se objetos inseridos na própria reorganização da produção.

3.2.3 O planejamento regulatório

Pós-1945, no modernismo “universal”, o mito apropriado às verdades eternas já não era requerido em função da estabilidade no sistema político. Mas o desenvolvimento capitalista apregoava a “modernização” econômica internacional, assim uma nova estética foi “forjada” como a resultante de um modernismo positivista, tecnocêntrico e racionalista, onde a arquitetura, o urbanismo e o planejamento urbano

[...] tornaram-se artes e práticas do *establishment* numa sociedade em que uma versão capitalista corporativa do projeto iluminista de desenvolvimento para o progresso e a emancipação humana assumira o papel

¹¹⁸ Cf. TAFURI, 1985, p. 86 apud MARQUES, 2010, p. 164.

de dominante político-econômica. (HARVEY, 2007, p. 42)

A cidade, previamente esquadrihada e submetida ao controle rigoroso, não mais estaria suscetível ao acaso e à improvisação. O plano urbano da cidade modernista deveria estar a serviço da eficácia, entenda-se materializar um meio que garantisse a maior produtividade do trabalhador, além de um comportamento social que fosse previsível e harmônico. Passou-se a acreditar, então, que a homogeneidade seria 'aliada na solução dos grandes antagonismos da sociedade capitalista' (ARANTES, 2001, p. 25).

Inegavelmente que os ideais a-históricos e transculturais do *Internacional Style* foram essenciais, sobretudo no que tange às soluções industrializadas e padronizadas para um emprego em larga escala. E foi, inclusive, após o fim da 2ª Guerra Mundial, nos países europeus, que o planejamento regulatório assomou-se como um grande sistema 'tecnocrático-centralizado-autoritário' (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2011, p. 75). Às mãos do Estado do Bem-Estar Social, o objetivo era o de controlar e/ou incentivar o crescimento urbano das cidades e dotá-las com equipamentos coletivos, serviços públicos e habitação social.

Apoiando-se na centralização e na racionalidade do aparelho de Estado, o planejamento modernista do *Welfare State*, de 1945 a 1975, logrou adequar o processo de acumulação capitalista a uma significativa distribuição de renda e a um maciço investimento em políticas sociais (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2011, p. 125, 126).

Do modernismo, esse planejamento urbano ganhou a herança positivista, a crença no progresso linear, no discurso universal, no enfoque holístico. Da influência keynesiana e fordista, o planejamento incorporou o Estado como a figura central para assegurar o equilíbrio econômico e social, e um mercado de massas. A matriz teórica que alimentava o planejamento [...] atribuía ao Estado o papel de portador da racionalidade, que evitaria as disfunções do mercado, como o desemprego (regulamentando o trabalho, promovendo políticas sociais), bem como asseguraria o desenvolvimento econômico e social (com incentivos, subsídios, produção da infraestrutura, regulando preços, produzindo diretamente insumos básicos para a produção etc.). (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2011, p. 126).

Mas nem só de doutrina racional vivia-se. Inúmeras críticas passaram a insurgir da dissociação entre aquilo que pregava o Movimento Moderno *versus* ao que na prática ocorria durante a fase do Estado como o promotor das mudanças sociais.

Foi, sobretudo, no contexto de reconstrução das cidades europeias que “aplicou-se” todo o aparato doutrinário e o discurso hegemônico consolidados e divulgados pelos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna¹¹⁹. No período da retomada (Bridgwater, 1947) e dissolução (Otterlo, 1959) dos CIAM, discussões de cunho “transgressor” já sinalizavam um prelúdio de crise nas pretensões modernistas. Novos temas foram inclusos e debatidos, a tônica, assim, guinava para as relações humanas, por isso a atenção dada, por exemplo, à pequena escala, ao indivíduo, à comunidade e aos espaços públicos.

No início da década de 1960, Jane Jacobs, no difundido *Morte e vida de grandes cidades americanas*, publicado em 1961, apresentava um ferrenho ataque ao Movimento Moderno frente ao que observou no cotidiano do bairro de Greenwich Village em Nova Iorque. Em função da profunda incompreensão por parte dos planejadores do que seriam as cidades, pregava pela diversidade urbana, alertava para o quão complexos eram os processos de interação social e defendia o emprego de soluções urbanísticas pautadas pelo incentivo ao convívio nos espaços públicos.

Cabe destacar, ainda, Kevin Lynch por *A imagem da Cidade*, de 1962. Segundo o autor, o estabelecimento do ordenamento urbano feito *a priori*, tal

¹¹⁹ Os CIAM constituíram-se como uma série de dez eventos europeus realizados entre 1928 a 1956. Reunindo-se sucessivamente em países diferentes, assembleias de trabalho discutiam como proceder para a realização prática da civilização maquinista, onde só a arquitetura e o urbanismo poderiam exprimir o espírito do novo na virada para o século XX. Desde 1928, na fundação dos CIAM em La Sarraz, na Suíça, a declaração firmada enfatizava o vínculo entre o fenômeno da arquitetura e o do sistema econômico em geral, indicando, de modo explícito, a sujeição da arquitetura às necessidades mais amplas da política e da economia. Os CIAM foram notórios por desenvolver e propagar um ideário de aplicabilidade universal os quais contribuíram para firmar um campo hegemônico da arquitetura e do urbanismo modernos. Em cada realização, a organização e condução da temática elegida cabia a distintos grupos, o que ficou refletido nas suas três fases de desenvolvimento. A primeira etapa, de 1928 a 1933, houve a predominância dos alemães e vigorou um aspecto mais doutrinário. A segunda etapa, de 1933 a 1947, sob a liderança dos franceses, destaca-se a figura de Le Corbusier e a ênfase no planejamento urbano, tendo como ápice a redação da Carta de Atenas. Na terceira etapa, de 1947 a 1953, já no período pós-guerra, são as ideias de cunho liberal que se destacam. O cenário demandava a reconstrução imediata das cidades, a racionalização e a padronização dos projetos e das construções alinhavam-se às indústrias e ao poder estatal. Em 1947, no CIAM VI, realizado em Bridgwater, na Inglaterra, os objetivos voltavam-se à criação de um ambiente físico capaz de satisfazer as necessidades emocionais e materiais do homem. Uma nova geração de arquitetos surgia, suscitando embates diante ao idealismo da “velha guarda” de arquitetos modernistas. O CIAM VIII, realizado em 1951 em Hoddesdon, na Inglaterra, ao tratar do tema “O Coração da Cidade”, e o CIAM IX, de 1953, encontro em Aix-en-Provence, na França, intitulado “A Carta do Habitat”, culminaram no rompimento decisivo após a reação ao relatório elaborado no CIAM VIII que seguia entendendo a complexidade urbana a partir de um modelo bastante simplista. (FRAMPTON, 2008)

qual um modelo, deveria contar, portanto, com a percepção *a posteriori* que derivava do ponto de vista dos habitantes, tornando-os interlocutores dos planejadores, demonstrando a especificidade e a semelhança de cada, ou entre, cidades (CHOAY, 1976, p. 93, 94).

E para completar o quadro de crise social, a publicação de Manuel Castells com *A questão urbana*, de 1972, e de David Harvey com *A justiça social e a cidade*, de 1973, o espaço urbano passaria a ser entendido ‘como um produto social e os “problemas urbanos” relacionados com a dinâmica das relações de produção e a estrutura de poder na sociedade capitalista’ (SOUZA, 2010, p. 26).

Ao início dos anos 1970, a crise econômica do sistema capitalista mundial abalou a capacidade de investimento e regulação do Estado. O esgotamento das estratégias de sustentação do crescimento econômico e do desenvolvimento urbano baseado nos gastos sociais promovido pelo Estado estimularam a ascensão do neoliberalismo. A solução veio com o mínimo de intervenção estatal e a livre regulação do mercado. ‘Com a ascensão ao poder de dois representantes da nova direita [...], Margareth Thatcher na Inglaterra e Ronald Reagan nos EUA, o neoliberalismo ganhou um impulso decisivo’ (SOUZA, 2010, p. 30).

Sendo assim, a modernidade instaurou as bases tanto para o ideal de emancipação humana quanto para o progresso tecnológico e científico, de modo que deveriam andar juntos. Mas sem o ímpeto revolucionário artístico e cultural característico à longa história do modernismo, este se configurou assimilado ao poder estatal e ao imperialismo cultural. Ao invés de “pender” nas oposições da definição de Baudelaire como fizeram as demais vanguardas artísticas, se esvaziou da sensibilidade, sempre como principal meta a atingir, da emancipação humana e das verdades eternas. Ocorreu, por conseguinte, a imposição doutrinária da racionalidade técnico-burocrática às ordens cultural e social. Foi no ápice deste contexto, já no fim da década de 1960, que os movimentos contraculturais e antimodernistas vieram à tona, reivindicando pelo fim da hegemonia da “alta” cultura no modernismo (HARVEY, 2007, p. 44).

Neste contexto uma onda crítica passou a ser dirigida às narrativas éticas modernas. Tendo como meta o futuro e o progresso (a busca do “Vir-a-Ser”), ou seja, a construção de um projeto econômico e social, as verdades eternas, as metanarrativas e a unificação entre política, economia e vida social, cultural e estética ruíram. Concomitantemente, a crise do capitalismo nos anos 70 impôs a necessidade de o capital refundar o seu regime de acumulação, interferindo na organização do Estado e nas relações sociais. Desta forma, o fordismo/keynesianismo cedeu ao regime de acumulação flexível, e o *Welfare State*, às políticas neoliberais. Teríamos o sistema capitalista em sua forma tardia ou informacional (HARVEY, 2007; JAMESON, 1997), e as várias esferas

que compõem a vida humana se alteraram. Entraríamos, portanto, em uma nova fase histórico-cultural, o pós-modernismo.

3.2.4 A “virada” ao pós-modernismo¹²⁰

A crise político-econômica da década de 1970 impulsionou a reestruturação do sistema capitalista. A ordem mundial emergente – globalizada pela expansão da forma-mercadoria – esteve, como já vimos, pautada pela estreita relação entre cultura e economia. O que se convencionou chamar de pós-modernismo, a última mudança de roupagem do capitalismo, seria a lógica cultural pela qual se reproduz o modo de produção capitalista (JAMESON, 1997)¹²¹. A passagem do modernismo ao pós-modernismo¹²², portanto, ‘reflete uma mudança na maneira de operação do capitalismo em nossos dias’ (HARVEY, 2007, p. 106).

A transição para a acumulação flexível ocorreu com a implantação de novas formas organizacionais e de novas tecnologias produtivas para acelerar o tempo de giro na troca e no consumo das mercadorias. As transformações elevaram a cultura a elemento constitutivo de um modo de vida marcado pela fragmentação do indivíduo e por formas efêmeras de consumo.

O entendimento de como a nova lógica cultural “atravessa” as pessoas não é algo simples, mas um ponto fundamental tornar-se-ia indubitável: o pós-modernismo, no seu amplo quadro de tendências estéticas, relaciona-se intimamente com a vida cotidiana. E a esfera estrita da produção de mercadorias penetrou também no tempo livre da diversão e dos lazeres citadinos.

Em especial pela invenção de novas tecnologias de comunicação (a televisão e a internet, por exemplo), ocorreu a exploração de mídias e arenas culturais abertas a toda e qualquer pessoa, possibilitando o consumo “em geral e em massa” de objetos culturais como no caso da arquitetura, moda, filmes, espetáculos, propaganda etc. Inclusive o apelo das estratégias de *marketing*, ao fazer uso de cartazes, *outdoors*, anúncios em jornais e canais televisivos, contribuiu para uma maior ênfase da imagem¹²³. E a acumulação flexível fez

¹²⁰ A título de esclarecimento é importante explicitar que usaremos os termos “modernismo” e “pós-modernismo” em referência às alterações nos movimentos estético-culturais nos quais a arquitetura e o urbanismo se inserem. Já “pós-modernidade”, em função de não haver consenso se realmente deixamos ou não de ser modernos, nos esquivaremos de empreender tal discussão. Em uma breve consulta bibliográfica, facilmente constataremos que o debate sobre a pós-modernidade é amplo e confuso. E o prefixo “pós”, que implicitamente sugere um “antes” e um “depois”, realmente dá margem a dúvidas se a modernidade pertence ou não ao passado.

¹²¹ JAMESON, F. *Pós-modernismo*: a lógica cultural do capitalismo tardio. 2 ed. São Paulo: Ática, 1997.

¹²² Segundo argumenta Jameson (1997, p. 25), conceito este plural e em nada conciso ou coerente, mas que ‘por bem ou mal, não podemos não usá-lo’.

¹²³ A lógica cultural pós-modernista incitou a produção de bens com curto tempo de vida útil. A fim de estimular e potencializar um consumo de tipo instantâneo e fugaz, entrou em cena a propaganda veicu-

culminar o estímulo ao consumismo e à descartabilidade de produtos, neste sentido uma peça-chave das mercadorias foi a valorização da sua dimensão estética – o triunfo da superfície e da aparência. E a cidade mostrava-se como um grande palco onde tudo expor a fim de que houvesse a recepção da nova gama de produtos culturais.

O pós-modernismo ainda contribuiu para a construção da esfera simbólica e ideológica ao fortalecer o “esfacelamento” do sujeito. A identidade, que antes classificava a população de modo coletivo e por classes, foi substituída pela divisão de gênero, sexo, nacionalidade e etnia dos indivíduos. Uma série de “particularismos” começou a vir à tona, dentre os quais a exaltação do “Ser” e a busca por autorrealização, diferença e alteridade, ou mesmo o reconhecimento de identidades minoritárias como, por exemplo, negros, mulheres, homossexuais etc. (JAMESON, 1997).

Em função do rumo que o modernismo seguiu com a hegemonia artística e cultural absorvida pelo *establishment*, precedentes abriram-se para que movimentos reivindicassem o fim das metanarrativas e da visão de mundo totalizante do modernismo “universal”. Neste mesmo sentido, portanto, o pensamento pós-moderno começou então a enfatizar o pluralismo na redefinição do discurso cultural. E a abundância de movimentos culturais pregava pela fragmentação, efemeridade, descontinuidade e caos como sendo qualidades impossíveis de transcender e/ou lutar contra. O mundo deixava de ser tratado como dotado de sentido único e estável, assim apreendê-lo e entendê-lo desde que fosse por partes e de forma superficial e imediata.

Um traço marcante do pós-modernismo deve-se à intensa compressão espaço-tempo. A fim de produzir e oferecer algo “novo”, assim como de estabelecer hábitos mais seguros e valores mais duradouros num mundo extremamente cambiante, o passado foi revisitado. O interesse pelas tradições locais e por raízes históricas, além dos recortes e colagens estilísticas aleatórias, efeturaram ao mesmo tempo a valorização da imagem e a perda da noção de continuidade temporal. Em busca da vivência intensa e autêntica, porém permeada por relativismos e transitoriedades, do presente e do agora, para encontrar significações na imensidão de sensações, ofertas e escolhas, recorreu-se ao choque e/ou ao impacto instantâneo (os *happenings*) na forma de uma particular participação do indivíduo.

Não cabe aqui nos posicionarmos se favoráveis ou contrários a tudo àquilo que o termo “pós-moderno” implica ou subjaz por reagir ou afastar-se da modernidade. Seja como for, os movimentos artísticos, em suas manifestações

lada massivamente por meio de imagens. Uma realização imagética de necessidades e desejos criados por uma estética cultural a celebrar a diferença, o espetáculo e a moda. Segundo Arantes (2000), uma hiper-realidade conformada por um fluxo tão rápido de circulação de imagens, onde se perdeu profundidade e referência, e se tornam, elas mesmas, as imagens, a própria realidade reduzida às superfícies.

e motivações, associaram-se à nova forma, flexível e global, do capital. Mas, em outro sentido, também pressupõem a continuidade de noções colocadas pela condição da modernidade, não superando, de forma definitiva e por completo, como Habermas (1983)¹²⁴ reitera, o estabelecido no chamado “projeto da modernidade”.

Como o capitalismo¹²⁵ é tecnologicamente dinâmico, seria o pós-modernismo um modo de enfatizar e tornar válidas as alterações porque passava o sistema econômico a fim de manter a “naturalização” do processo. E os movimentos estéticos, vinculados que o são à realidade, expuseram, no pensamento e na prática, as condições materiais e sociais que o capitalismo, sempre em constante mutação, contribuiu para implementar.

Discussões à parte sobre explicações dialético-materialistas, histórico-geográficas e/ou político-econômicas, mesmo que necessárias, não são suficientes. O fundamental agora é esboçar a transformação concentrada em ultrapassar os desígnios modernistas na linguagem e na representação da arquitetura e do urbanismo.

3.2.5 A arquitetura e o urbanismo pós-modernos

Na modernidade as vanguardas artísticas estiveram comprometidas, absorvendo-as nas suas expressões e representações, com as alterações de ordem estético-cultural e político-econômica na conformação do modernismo como período histórico. Como a arte não encerra apenas disponibilidades estéticas, mas compreende aspectos mais amplos os quais envolvem a sociedade, não foi casual que a polêmica sobre o pós-modernismo tenha iniciado justamente neste último âmbito. E como a forma das cidades cristaliza e reflete a lógica das sociedades as quais acolhe, a arquitetura e o urbanismo tiveram papel significativo porque têm interveniência direta no arranjo das condições materiais onde a vida se desenvolve.

As práticas estéticas e culturais têm particular suscetibilidade à experiência cambiante do espaço e do tempo exatamente por envolverem a construção de represen-

¹²⁴ HABERMAS, J. *Modernidade versus pós-modernidade*. In: **Arte em Revista**, ano 5, n. 7, São Paulo, agosto de 1983 [pp. 86-91].

¹²⁵ Um sistema social que internaliza regras a garantir a sua força permanentemente revolucionária e disruptiva em sua própria história mundial. O pós-modernismo como movimento cultural e estético [...] não reflete nenhuma *mudança* fundamental da condição social. A ascensão do pós-modernismo ou representa um afastamento de modos de pensar sobre o que pode ou deve ser feito com relação a essa condição social, ou reflete uma mudança na maneira de operação do capitalismo em nossos dias' (HARVEY, 2007, p. 107).

tações e artefatos espaciais a partir do fluxo da experiência humana. (HARVEY, 2007, p. 293)

Considerando o caráter propositivo inerente à teoria da arquitetura e do urbanismo, no pós-modernismo paradigmas críticos tais como a fenomenologia, a estética, a teoria linguística etc. foram “importados” para averiguar recursos conceituais e instrumentais mais condizentes com a complexidade da realidade então vislumbrada. Em meio a diversas abordagens, posturas profissionais e da própria revisão dos campos disciplinares, em geral buscou-se, na arquitetura, inúmeras referências tipológicas, e no urbanismo, as virtudes das cidades pré-modernas. A princípio, o passado voltava à tona.

Ao objeto arquitetônico coube retomar o contato com o contexto cultural local e à história da própria disciplina enquanto reavaliava “tipos” para a exploração metodológica formal. Os esforços¹²⁶ concentraram-se em resolver a cisão modernista entre o racionalismo (a primazia da função e da tecnologia) e o realismo (a valorização da história e da cultura).

Nos Estados Unidos, em 1972, o conjunto residencial Pruitt-Igoe, na cidade de Saint Louis, foi implodido. Considera-se este evento como o fim emblemático do Movimento Moderno. Foi também no mais novo “centro” capitalista no segundo pós-guerra que Robert Venturi publicou *Complexidade e Contradição em Arquitetura* (1966) e, posteriormente, *Aprendendo com Las Vegas*¹²⁷ (1972), inaugurando a crítica norte-americana ao Estilo Internacional. A rua de comércio, a *strip* banal e popular, constituía-se como fonte empírica de informações a inspirar o conteúdo simbólico a ser transmitido pela arquitetura¹²⁸.

A fim de atender à heterogeneidade cultural e de habitantes, a arquitetura e o urbanismo recorreram a uma colagem fragmentária de preferências estéticas. Um exemplo enfático no “espetáculo” estético das formas arquitetônicas e urbanas é a Piazza d'Itália¹²⁹, de Charles Moore. Por sinal, esta atuação pontual sobre a cidade difere, radicalmente, do controle total que o zoneamento funcional empreendia na organização do espaço urbano moderno.

¹²⁶ A realização da Bienal de Veneza, com a polêmica exposição Strada Nuovissima, em 1980, ajuda a exemplificar a necessidade em revisitar o passado esquecido pelos modernos (ARANTES, 2000, p. 28, 29).

¹²⁷ Junto à Denise Scott Brow e Steven Izenour.

¹²⁸ Propunha-se, na verdade, uma variante à transmissão do sentido em arquitetura, de modo que a função necessariamente não mais precisasse ser expressa pela forma como no Movimento Moderno (arquitetura do tipo “pato”), e sim informada por um elemento gráfico não arquitetônico, fazendo a comunicação por meio de um letreiro de fácil decodificação (arquitetura do tipo “galpão decorado”).

¹²⁹ Com o intuito de criar um espaço público e homenagear a comunidade siciliana residente em Nova Orleans, um fragmento urbano com forma, linguagem e elementos arquitetônicos de uma praça europeia e/ou mediterrânea foi implantado em pleno sul dos EUA.

Das propostas teóricas urbanas pós-modernas, destacamos os italianos¹³⁰ neorracionalistas vinculados à Escola de Veneza. Ao preocuparem-se com a representação dos valores culturais, reconhecem nos “tipos”, desde que aliados à estrutura e ao desenho urbano do ambiente construído, fontes recorrentes de atribuição de sentidos para a memória individual e coletiva. A cidade era vista como a própria manifestação física da história, por isso, o interesse para com a (re)valorização de características próprias e específicas a cada lugar em evidente oposição à tábula rasa modernista. A tônica era pela revitalização e preservação de espaços urbanos e arquitetônicos apontados como importantes para a comunidade ao invés da renovação realizada pelo Movimento Moderno a qual descartava o antigo e o existente para criar do “zero”.

O entendimento da cidade deveria levar em consideração a morfologia e as tipologias arquitetônicas como elementos fixos carregados de significações as quais suscitadas a partir de associações, correspondências e analogias relacionadas ao local. Os sentidos decorreriam de um conteúdo social e coletivamente inteligível que advém da identificação prévia de componentes urbanos permanentes como no caso dos monumentos. Então a meta era reestabelecer a continuidade histórica que os modernos romperam drasticamente com os seus valores projetuais. Cabe destacar a característica fundamental da teoria urbana defendida por Aldo Rossi – a preocupação com uma intervenção urbana contextual –, o que pôs em foco a ideia de tratar a cidade, amparando-se na história e na tradição, como um objeto dotado de plena especificidade de onde emerge a sua verdadeira essência.

Em outra direção, analisando as condições de urbanização desordenada e ilimitada das *edge cities*¹³¹ americanas, Rem Koolhaas faz apologia ao que chamou de processos espontâneos em curso. A expansão urbana opunha-se às formas urbanas centralizadas e tradicionais. Ao perceber nesta tendência de dispersão e de fragmentação urbana uma beleza ainda não reconhecida, intuiu desenvolver uma proposta urbanística para os novos territórios das cidades que chamou de pós-industriais. Voltou-se, portanto, à exploração de uma paisagem aberta pelas novas frentes de crescimento periférico assim como para os espaços vazios. Mas não esqueceu por completo o projeto moderno, todavia “despiu-se”, tal qual todo o período pós-modernista, de alcançar mudanças e/ou reformas sociais. Afirmando que o Movimento Moderno não considerou a com-

¹³⁰ Além de Vittorio Gregotti, autor de *O território da arquitetura* (1966), e Manfredo Tafuri, Aldo Rossi, autor de *A arquitetura da cidade* (1966), foi um dos líderes do movimento *La Tendenza*. (NESBITT, 2008)

¹³¹ ‘A *edge city* caracteriza uma das formas de urbanização norte-americana a partir dos anos 50, que associa um padrão de periferização a grandes empreendimentos imobiliários (residenciais, de serviços, de comércio varejista de grande porte e de indústrias limpas) no cruzamento de grandes cinturões rodoviários intermunicipais.’ (NESBITT, 2008, p. 339, nota do tradutor).

plexidade nata das cidades ao desenvolver seus projetos, Koolhaas acreditava que a cidade moderna ainda não teria sido concretizada. Sua estratégia era explorar a condição “neomoderna” da cidade contemporânea ao deixar aflorar uma nova sensibilidade para tratar das qualidades do ambiente que o circundava.

Koolhaas ainda explicitou que o urbanismo pós-moderno teria de reconhecer que vivemos entre a ordem e a desordem, condições estas essenciais às cidades atuais. Segundo ele, somente o projeto visionário para *Broadacre City*¹³², de Frank Lloyd Wright, foi capaz de explorar a realidade tal como ela de fato seria. Em 1928, com o termo “Usonia”, o arquiteto fez menção a um novo tipo de civilização que se concretizaria em uma forma dispersa e/ou descentralizada. Na concepção de Wright, a cidade do futuro não precisaria ser construída, ela aconteceria ao acaso, de modo espontâneo e estaria enraizada na paisagem natural.

Afastando-se da nostalgia pós-moderna que até então se ocupava quase exclusivamente da cidade histórica, Koolhaas expôs seu modo de pensar a arquitetura e o urbanismo ao lançar a ideia de cidade para além dos limites do urbano. Na escala do *extra large*, a “cidade genérica”¹³³ suplantara o tempo, pois ao contrário de uma (re)construção duradoura sobre a morfologia urbana e as tipologias arquitetônicas, seriam as necessidades e contingências imediatas a condicionar a auto reprodução do espaço urbano. Uma cidade (re)produzida não pela sobreposição de camadas ao longo do tempo, mas de abandonos e de destruições sem a menor nostalgia ou sentimentalismo. A história seria engendrada sem a preocupação com um futuro, o qual era tão indeterminado quanto o próprio presente. Uma cidade auto metamórfica, flexível e contra qualquer concepção estática ou “apegada” a questões identitárias. A perenidade perdia importância na medida em que os fluxos e movimentos ditariam as transformações assim como o caos e a desordem eram dados a ser considera-

¹³² Os estudos de *Broadacre City* aparecem publicados em *The Disappearing City* (1932) e em *The Living City* (1958), obras de autoria de Wright. Os recursos que configurariam *Broadacre City* seriam a mobilização mecânica oferecida pelo automóvel e pelo avião, as comunicações via telefone e rádio, além do conceito de uma arquitetura orgânica, a qual prezava pela relação edilícia integrada aos avanços tecnológicos disponíveis e aos recursos latentes oferecidos pela natureza. Para Wright, era premente opor-se ao artificialismo que a metrópole moderna impunha ao homem, por isto, a ideia de cidade posta por *Broadacre* subjaz uma forte crítica às cidades americanas e à sociedade urbano-industrial, mas também não escapa ao utopismo. Wright imaginava uma cidade orgânica distribuída em assentamentos de baixa densidade, onde o indivíduo viveria organizado em pequenas unidades de produção industrial e agrícola. Em *Broadacre City* era enfática a relação terra-indivíduo-edifício, uma mobilização de recursos a serviço do homem, produzindo uma cultura democrática orgânica. (FRAMPTON, 2008, pp. 223-232)

¹³³ O texto-manifesto “Generic City” integra o capítulo “XL”, no livro “S, M, L, XL”. In: MAU, B.; KOOLHAAS, R.; SIGLER, J. **Small, Medium, Large, Extra-large**: Office for Metropolitan Architecture. New York: Monacelli Press, 1995.

dos na metodologia projetual neste contexto de cidade que genericamente se “espalhava”.

3.3 Da “utopia estetizada” do século XX à “estetização da vida” no século XXI

Muito do “espírito do tempo” exprime-se através da linguagem da arquitetura (ARANTES, 2000, p. 19). Nem sempre esta linguagem, apesar de predominante em termos arquitetônicos e urbanísticos, é amplamente aceita e que sobre ela não recaiam, em determinados momentos e/ou circunstâncias, críticas ou mesmo “desvios”. Inclui-se aqui a transição do modernismo ao pós-modernismo, a qual esteve indiscutivelmente atrelada à constatação dos resultados até então produzidos e ao exercício teórico e projetual em ambas as disciplinas.

Em franca oposição à “rigidez” dos preceitos homogêneos e hegemônicos cristalizados ao longo do Movimento Moderno, a prática profissional e a crítica especializada em muito ajudaram a esclarecer, assim como a alimentar, as alterações que vieram com o pós-modernismo. Na arquitetura e no urbanismo, o pós-modernismo se manifestou

[...] como ruptura à ideia modernista de que o planejamento e o desenvolvimento devem concentrar-se em *planos* urbanos de larga escala, [...], sustentados por uma arquitetura absolutamente despojada (as superfícies “funcionalistas” austeras do modernismo de “estilo internacional”). O pós-modernismo cultiva, em vez disso, um conceito do tecido urbano como algo necessariamente fragmentado, um “palimpsesto” de formas passadas superpostas umas às outras [...]. Como é impossível controlar a metrópole exceto aos pedaços, o *projeto* urbano (e observe-se que os pós-modernistas antes projetam do que planejam) deseja somente ser sensível às tradições vernáculas, às histórias locais, aos desejos, necessidades e fantasias particulares, gerando formas arquitetônicas especializadas, e até altamente sob medida, que podem variar dos espaços íntimos e personalizados ao esplendor do espetáculo, passando pela monumentalidade tradicional. Tudo isso pode florescer pelo recurso a um notável eclétismo de estilos arquitetônicos. (HARVEY, 2007, p. 69)

A ideia de progresso e de emancipação humana sintetizava o pensamento do Movimento Moderno e assim fornecia a base de atuação para a (re)organização social. As relações de produção foram materialmente (seja na íntegra, seja parcialmente) mediadas para a cidade, porém, a pretensão de uma apropriação social decorrente da relação entre Capital e Trabalho, estilhou-se.

Antes de ser linguagem e uma forma de representação estético-cultural fornecida pela arquitetura e pelo urbanismo à modernidade, o Movimento Moderno foi uma atitude ética perante a vida. Mas, enquanto mais se concretizava, afastava-se das referências a que se comprometera nos seus primórdios, e o resultado refletiu-se na perda de identidade das cidades e do significado da arquitetura. O período, em nada unânime, dito como pós-moderno – onde o controverso dita a ordem instável da realidade – acabou por alavancar a problematização tanto da estética de uma arquitetura universalista/reducionista quanto do plano de ordenamento regulador/nivelador das cidades.

Do modernismo “universal” às últimas décadas do seu declínio, sobretudo no decorrer às manifestações contraculturais¹³⁴, a crítica antimodernista abriu margem a concepções de vanguarda preocupadas com a história, a política e o social. Não obstante, até mesmo no próprio Movimento Moderno, em específico nos CIAM do pós-guerra, a cidade recebia críticas divergentes como as proferidas pelo Team X. Sem falar na célebre empreitada de Guy Debord com a Internacional Situacionista (que veremos mais adiante), a criticar a produção da cidade a partir da busca de alternativas à (e na) vida cotidiana. O complexo processo deflagrado no período pós-moderno, no que tange à arquitetura e o urbanismo, caracterizou-se por empreender um *revival* historicista, dialogando com o passado, porém ancorado ao “realismo” do presente. Almejava-se re-significar dos valores sociais e culturais, atentando, assim, para a pluralidade da nova era cultural.

Mas, segundo Arantes (2001, pp. 25-28), teríamos adentrado numa era estetizante que tem por marca a frivolidade¹³⁵ e o hedonismo *cool* do indivíduo narcisista, onde prevalece a máxima do “é preciso ser si mesmo”. Para a autora, em meio ao individualismo e ao *self-service* generalizado de imagens e expressões culturais de uma estética pós-moderna que exalta a diferença e a efemeridade, nada mais é do que o desfecho, e, portanto, a continuidade de um processo iniciado ainda com a ideologia do plano no Movimento Moderno. Inevitável, então, é reconhecer certo entrelaçamento das tendências pós-modernas que apregoavam a retórica do estilo e a primazia do contexto, à

¹³⁴ ‘Embora fracassado, [...] o movimento de 1968 tem de ser considerado, no entanto, como o arauto cultural e político da subsequente virada para o pós-modernismo.’ (HARVEY, 2007, p. 44).

¹³⁵ ‘[...] apagamento do sentido (sistema de finalidades), eliminação da profundidade num mundo de imagens chapadas, consagração da superfície da aparência estética etc.’ (ARANTES, 2001, p. 28).

lógica cultural de um capitalismo sempre em mutação. Se antes a alienação decorria da ‘compulsão pelo trabalho’, hoje, assenta-se na ‘convulsão do consumo’ (VICENTINI, 2001)¹³⁶.

Desde o início do século XX, momento em que a arquitetura, como arte de massa, passaria ao domínio do olhar tático (da recepção distraída ao consumo massificado), assim fornecia a matriz para uma nova civilização: a da era das imagens em forma-publicidade. A diversidade cultural e simbólica requerida por necessidades e desejos que o próprio sistema capitalista em modificação ajudou a promover e do qual sobrevive, resultaram no trato heterogêneo de questões locais – com a fragmentação do espaço urbano e o intuito de atender à demanda das diferenças, identidades e valores, história e memória tornaram-se trunfos –, mas houve homogeneidade nos “resultados”: uma sociedade de consumo organizada em comunidades apaziguadas e em cidades espetacularizadas a integrar a lógica da economia global.

Deu-se então a conexão inesperada: a *desestetização da arte*, projetada pelas vanguardas, na esteira da qual dar-se-ia a reapropriação da existência alienada, culminou numa *estetização da vida*. (ARANTES, 2001. p. 28, grifos do autor)

Os espaços construídos pelos modelos que tem na cultura a variável central dos projetos e planos de intervenção, tiveram no museu de Beaubourg, em Paris no início da década de 1980 a sua entrada inaugural, mas que seguiu se aprimorando por estratégias de requalificação, revitalização e de renovação em todo o mundo. Em Barcelona, seguida dos Grandes Projetos de Paris da Era Mitterrand, nos projetos de Bilbao, Lisboa e, por consequência e repetição, na maioria das cidades que entraram na competição do *city marketing*. Uma modelagem pós-moderna de “culturalização” dos espaços urbanos empreendida mundo afora.

Sabe-se o quanto o papel da arquitetura e do urbanismo seria primordial para a realização da utopia progressista. A racionalização da técnica do trabalho, ao ser efetivada, mudaria a sociedade em decorrência do desenvolvimento das forças produtivas. Mas o que de fato aconteceu é que na prática das disciplinas, no intuito de cumprir o prometido nas alegações de sua essência (comprometimento com uma agenda social), transformou-se no seu contrário. O funcionalismo sistêmico posto em circulação sob a perspectiva industrial, ao ser mediado material ou construtivamente para a vida das cidades e de seus habi-

¹³⁶ VICENTINI, Y. *Teorias da cidade e as reformas urbanas contemporâneas*. In: **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, n. 3, jan./jun. 2001, Ed. UFPR [pp. 9-31]. Disponível em <<http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2/index.php/made/article/view/3026/2417>>, acesso em fev. 2013.

tantes, passou a constituir-se em um formalismo esvaziado de sentido, ou melhor, de significação social. Pois perdeu o ponto de referência na realidade a que transformaria.

Arantes (2000, pp. 20-28) recorreu a Walter Benjamin¹³⁷, em *A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica*, para explorar a recepção da arquitetura a qual sempre teria se dado na forma da distração, mormente nas metrópoles do início do século XX onde se formou a disciplina tátil do olhar. Ao evoluir, isto foi sendo progressivamente consagrado a tal ponto de estarmos vivendo sob o signo do olhar, onde triunfa a visibilidade, a marca registrada da atual cultura de massa. A arquitetura tornou-se a grande arte sintética de uma sociedade que se constituía como de massa. Não muito distante, portanto, do panorama pós-moderno, onde a feição cultural contemporânea é a da mercadoria em sua forma-publicidade e a arquitetura, tanto como protagonista quanto como sintoma, acabou por fornecer a matriz desta nova civilização midiática (ARANTES, 2000, p. 12).

A autora não desvincula a teoria, ou melhor, o discurso da prática, para dizer que o programa funcional do Estilo Internacional acabou definindo e que teriam restado apenas repetições convencionais de formas canônicas proclamadas pela síntese de que “a forma segue a função”, além da redução a utopias tecnológicas onde o tom era pela expressão honesta da estrutura e dos materiais. Enquanto havia a ruptura radical proposta pelo Movimento Moderno com a história da arquitetura e do urbanismo e do firme propósito ético em lograr a mudança social, acontecia mesmo era um “ajuste” à lógica cultural capitalista. E a “virada” cultural ao pós-modernismo, na verdade, não passava também, ao invés de contraponto, de uma reviravolta nata ao capitalismo para reinventar-se.

O “novo” pós-moderno, como oposição ou alternativa à estratégia de reestruturação global do espaço urbano, comprometia-se a reatar com os laços comunitários, a recompor o tecido social e a afirmar as diferenças. A cultura, que nunca antes foi tão solicitada, tornou-se o carro-chefe das mudanças, porém, na prática, não fez mais do que estetizar a vida social. Teríamos chegado, depois da passagem ao período pós-moderno, a uma arquitetura simulada que ‘não carece mais de romper com nada’, a busca empreendida no pós-modernismo cedeu à manutenção do *status quo*, todavia agora na forma de apologia à diversidade (ARANTES, 2001, p. 29, 30).

As afirmações são contundentes, porém Arantes quer mesmo é que não parem dúvidas de que modernismo e pós-modernismo não são movimentos

¹³⁷ Ver BENJAMIN, W. *A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica*. In: ADORNO et al. **Teoria da Cultura de massa**. Trad. de Carlos Nelson Coutinho. São Paulo: Paz e Terra, 2000 [pp. 221-254].

totalmente opostos, pois se complementam pela inserção num passo adiante dado pela nova era cultural do capitalismo.

O que se colocou, até então, não deixa de ser '*um pensamento único de cidades* – em que se casam o interesse econômico da cultura e as alegações culturais do comando econômico' (ARANTES, 2001, p. 67, grifos do autor). No entanto, façamos referência ao caso de países em desenvolvimento, especificamente o Brasil. Em nossa sociedade heterogênea, cuja espacialização nas cidades reflete a grande exclusão e desigualdade entre classes sociais, a matriz conceitual que é comum nas novas estratégias urbanas globais, ou melhor, no atual planejamento estratégico, repercutem aqui buscando uma '*modernização sem desenvolvimento*' (ARANTES, 2001, p. 69). Não passamos pelo estágio de um Estado do Bem-Estar Social dos países desenvolvidos assim como não tivemos políticas de promoção e proteção social. Viemos sim a cabo da importação dos moldes que ditam a organização política e econômica, afinal, não poderíamos ficar de "fora" da ordem mundial que nos une pela globalização.

É por essa simples lógica, não tão simples nem tão às claras, que há de se questionar o planejamento estratégico e os projetos urbanos das nossas cidades. Justamente por ter em vista a veiculação de propostas mais próximas a um discurso concomitante a uma matriz conceitual que de longe não nos pertence.

A arquitetura moderna sempre pretendeu dizer algo, enunciar um sentido por meio de uma espécie de '*crença no progresso linear, nas verdades absolutas, no planejamento racional de ordens sociais ideais, e com a padronização do conhecimento e da produção*' (HARVEY, 2007, p. 19). O pós-modernismo rompeu com a estética relativamente estável do modernismo, com as metanarrativas, com a utopia. O novo, outrora ávido por romper com a tradição, cedeu ao nem tão novo pós-moderno munido de um apelo neo-historicista.

Esta "reviravolta" nada mais foi, portanto, do que a falsa superação do Movimento Moderno, pois somente alterou o panorama cultural em termos estéticos. Houve um agravamento do fetichismo, porém sob a forma *soft*. A reificação das relações sociais tomou a forma de uma irrealização do mundo convertido em imagens e do enfraquecimento da realidade a qual foi substituída pela pluralidade das interpretações e de estilos (ARANTES, 2001, p. 28).

As tendências pós-modernas, ao constatarem a tamanha desproporção entre as aspirações programáticas, na sua origem, de abrangência máxima, e as formas cada vez mais vazias de significação do Movimento Moderno, aproximaram a arquitetura do cotidiano, reduzindo sua escala e contemplando as diferenças. Com as teorias contextuais vinham à tona valores regionais e as tradições locais.

A intenção era a de “re-semantizar” a cidade. Substituiu-se a ideologia do plano regulador pela da diversidade – *Urbanisme d’entretien* –, pela estética do heterogêneo. Na nova ideologia do lugar público, o planejamento urbano aliou-se a políticas preservacionistas para a reanimação cultural. A história da cidade tratada como memória estetizada: uma teatralização neo-simbólica.

[...] como seria isso possível numa sociedade de massas, numa economia globalizada como a atual, em que a diversidade, como se viu, é justamente o avesso desse processo perverso: o resultado do estilhamento que ele gera, da discriminação, da exclusão mesmo, social e econômica, compensada por uma *aparente inclusão cultural*. Aliás, o que se observa é que tal política, de reforço das identidades locais, tem redundado no seu contrário, acompanhando a modificação do capitalismo que, por sua vez, vai alterando a própria fisionomia das cidades contemporâneas, já agora convenientemente *fragmentadas*. Explico-me: as ditas estratégicas identitárias, das quais o regionalismo de Framp-ton teria sido o capítulo mais ilustre, integram sem conflito uma globalização econômica que em grande parte se alimenta das diferenças (ARANTES, 2001, p. 115).

O discurso reformista da ideologia moderna previa o melhor dotar materialmente as condições de vida do homem alterando, para tanto, a ordem físico-espacial da cidade. A implantação da forma ideal, que suprimia as diferenças e a herança histórica precedente, imaginava poder interferir nas relações sociais. Com o desenrolar da produção arquitetônica e urbanística, a utopia modernista que pretendia resolver os problemas das cidades e da sociedade por meio de um método projetual racional, funcional e internacional, acabou por se perder.

Com pretensões completamente distintas, o saber-fazer arquitetônico e urbanístico pós-modernista objetivava integrar-se à vida cotidiana e aproximar-se ao indivíduo. Afastar-se do caráter doutrinário, livrar-se da única verdade de que meios materiais lograriam a apropriação social dos inúmeros “bens” decorrentes do pensamento funcional transposto às cidades e à arquitetura. Talvez, conforme a definição dual de Baudelaire a respeito da modernidade, estamos a pender para o lado instável da arte apesar de nos ampararmos na especificidade do eterno e imutável que há em cada cidade ou em cada contexto sociocultural.

A eficiência na aplicação da razão hegemônica permitiu a continuidade da repetição da racionalidade dos mesmos processos, isto até as conformida-

des, limitadas que o são, frearem as irracionalidades a partir das quais 'é possível a ampliação da consciência' (SANTOS, 2001, p. 115). Chegou um momento, na fase "universal", em que Movimento Moderno teve a sua racionalidade posta à prova. Neste interim, a teoria da arquitetura e do urbanismo passou por revisões bastante significativas.

Mas, assim como ocorreu no Movimento Moderno, o pensamento hegemônico pós-moderno também criou padrões/diretrizes de concepção e atuação sobre as cidades e arquiteturas. Pode-se identificar a noção da tábula rasa a permear o aparato projetual urbanístico, em especial nas ações de preservação, pois normalmente o que se deseja preservar é a forma urbana e/ou arquitetônica e não a urbanidade pré-existente, os modos de vida, as relações ou os usos da população. Em prol da visão do modelo econômico capitalista sobre o patrimônio histórico-cultural, a valorização está atrelada a atividades mais rentáveis, alterando muitas vezes a sua reapropriação por outro público. Da *tabula rasa* modernista a objetivar uma construção utópica para a sua atualização pós-moderna a estrategicamente conformar cenários simulados. Por outro, recordemos das proposições teóricas de Rem Koolhaas para as cidades numa versão neo-moderna. Segundo ele, que criticou o controle urbano e a preservação patrimonial conferidas pela visão neorracionalista italiana, a atualização da versão para a tábula rasa vincula-se à ideia da cidade genérica, de modo que o seu desenvolvimento urbano estaria em consonância com os processos econômicos capitalistas (MARQUES, 2010).

Ante a complexidade das cidades bem como do saber-fazer da arquitetura e do urbanismo ao se deparar com a visão estratégica do pensá-las e gerilas por meio do planejamento atual, temos de refletir sobre o quanto a prática urbanística parece ser frequentemente cooptada pelo modo de operar capitalístico. Afinal, a aceleração contemporânea colocada por um discurso único ou hegemônico busca implantar um mundo de fabulações onde rapidez e fluidez geram fragmentações em nome de competitividade. Dito isto com os termos e via raciocínio de Milton Santos (2001), talvez devêssemos melhor compreender, e não subestimar, o campo de forças no qual se insere o aparato projetual urbanístico, o qual também é subjacente ao planejamento urbano e regional, usualmente empregado assim como à disposição do arquiteto urbanista na contemporaneidade.

No campo disciplinar da arquitetura e do urbanismo podemos relacionar o pensamento propagado desde o Movimento Moderno, o que inclui os modos de conhecer, projetar, construir e praticar a realidade, os espaços e as cidades, a corroborar com as forças macromolares desejosas pela efetivação de um espaço hegemônico a fim de constituir o tempo da verticalidade, da racionalidade única e homogeneizante. Neste percurso da constituição do pensamento hegemônico na arquitetura e no urbanismo desde o Movimento Moderno se

entrecruzaram as relações entre saberes, poderes, subjetividades e capitalismo, atravessamentos que são indissociáveis aos modos de ver e de fazer as cidades na contemporaneidade.

Cabe dizer que as nossas formações acadêmicas e práticas profissionais estão imbricadas à grande máquina produtora de subjetividades que são as cidades. Como portadoras de subjetividades parciais, as cidades vão além de suas estruturas e infraestruturas, serviços, trocas materiais ou fluxos de capital e comunicação. Nelas – territórios de subjetivação –, os indivíduos são envoltos por fluxos heterogêneos (objetivos, subjetivos, histórico-culturais, midiáticos, relações espaço-corporais as quais dão vazão aos pensamentos, à percepção, às sensações...) que atuam tecendo os nossos modos de existência ou estilos de vida.

A subjetividade – que vem a ser toda a produção de sentido – é produzida pelo capitalismo segundo a noção de máquina¹³⁸, sendo, em essência, fabricada (DELEUZE; GUATTARI, 1995). E a cultura de massa é fundamental para a produção de subjetividade capitalista, a qual objetiva instaurar processos de individualização. A ideia é a de serializar os homens, reduzindo os seus modos de vida a padrões universalizantes – no caso dos corpos-produtos (RIBEIRO, 2007). E o caráter processual do nosso existir, onde a experiência atua como referência para criar modos de nos organizarmos, de pensar e de viver no dia a dia, passa a ser interrompido. A especificidade processual dos parâmetros singularizantes é achatada por um capitalismo que trata de trabalhar minuciosamente com nossos anseios, desejos e afetos, normalmente apresentando-nos sutis imagens onde o consumo é a chave para acessar uma realidade (pré)fabricada em vez de produzida enquanto experimentada.

A partir deste entendimento, devemos tomar a cidade como um dispositivo ativo, mas parcial, para a configuração da estrutura social e/ou dos homens. A subjetividade, portanto, não se situa no plano individual ou interior aos sujeitos. Pelo contrário, o seu campo pertence a processos de produção em situação relacional abarcando materialidades/objetividades – a funcionalidade dos espaços urbanos – e virtualidades/subjetividades – os sentidos colocados,

¹³⁸ As máquinas, consideradas em suas evoluções históricas constituem um *phylum* comparável ao das espécies vivas. Maquinário é empregado no sentido daquilo que muda os dados, remaneja-os, propulsinando novas referências ou resultados. Implica, ainda, relação de emergência (os agenciamentos), de finitude, o que significa, portanto, a potencialidade de um processo criativo. O maquinário visa suplantar um ponto de vista excessivamente evolucionista, biológico, humanista para evidenciar a passagem de um modelo genealógico e filiativo a um modelo maquinário e rizomático. Rizoma é um conceito desenvolvido em *Mil platôs: capitalismo e Esquizofrenia*. O pensamento rizomático e sua lógica da multiplicidade contrapõem-se à lógica binária e ao modelo arborescente de pensar. 'Um rizoma não começa nem conclui, ele se encontra sempre no meio, entre as coisas, inter-ser, *intermezzo*. A árvore é filiação, mas o rizoma é aliança, unicamente aliança. A árvore impõe o verbo "ser", mas o rizoma tem como tecido a conjunção "e... e... e...".' (DELEUZE, G.; GUATTARI, F. *Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1995, p. 36).

por exemplo, pela mídia ao buscar um esmagamento uniformizador das subjetividades a partir do controle dos corpos e das mentes.

Todavia, os processos de subjetivação também concorrem no sentido de uma re-singularização liberadora da subjetividade individual e coletiva como, por exemplo, a partir dos afetos trocados mediante encontros entre corpos diferentes, ou, ainda, de situações ou acontecimentos onde a experiência aponta para a invenção de novos territórios existenciais para além dos modos de subjetivação capitalísticos. Por isso,

Seria conveniente definir de outro modo a noção de subjetividade, renunciando totalmente à idéia de que a sociedade, os fenômenos de expressão social são a resultante de um simples aglomerado, de uma simples somatória de subjetividades individuais. Penso, ao contrário, que é a subjetividade individual que resulta de um entrecruzamento de determinações coletivas de várias espécies, não só sociais, mas econômicas, tecnológicas, de mídia, etc. (GUATTARI; ROLNIK, 2010, p. 34)

Deleuze e Guattari (nos *Mil Platôs* em diante) afirmam que habitar, circular, trabalhar, brincar etc. são os estratos que nos compõem. Cada um destes é segmentarizado a partir de um arranjo distributivo (de cômodos, de ruas, de parques etc.) segundo a natureza das operações neles implicadas, e também de acordo com as oposições binárias de classe, de gênero, de idade e ainda segundo as ocupações de cada um na casa, no bairro, na cidade e assim por diante. Tais codificações não param de ser produzidas, constituindo tanto as territorialidades nas quais habitamos, circulamos, trabalhamos e nos divertimos, quanto os nossos territórios existenciais. Ao tomarmos a cidade e o urbano como objetos de nossa reflexão e estudos empíricos, é daí que colocamos em evidência a importância do espaço e do tempo a fim de compreender a dinâmica social e os modos de subjetivação urdidos na contemporaneidade.

Ultimamente temos observado o desejo de que um modo de vida privado também prevaleça no espaço urbano. Queremos (ou nos dizem que devemos assim querer), “lá fora”, circular de um “dentro” a outro com eficiência, ou seja, com rapidez. A vida pública tornou-se constantemente perpassada por necessidades, ideais, hábitos ou parâmetros individuais. Paira uma espécie de transposição do âmbito privado à rua, vejamos o caso do automóvel como meio de deslocamento majoritário a lotar as vias em detrimento da valorização do transporte coletivo; da segurança garantida e da privacidade agora também requerida no espaço público com as câmeras de vigilância; do controle do acesso dos condomínios e *shoppings* objetivando o convívio entre iguais, isto

porque o “outro” ou o “diferente causa desconforto, medo, instabilidade etc., o que pressuporia ativar nossa capacidade de negociação e de mediação das forças heterogêneas inerentes à urbe.

Mas na medida em que subtraímos do cotidiano da cidade o confronto, a alteridade, as contradições e os riscos, limitamos também a nossa potência criadora. Esse tipo de “mecanismo”, ou dispositivos, atua legitimando controles sociais onde o “outro” não nos afete, o que implica no esvaziamento processual das subjetividades e, por conseguinte, na produção de espaços e corpos homogêneos. E assim também fica mais fácil delimitar os modos de vida e de subjetivação, simulando a existência dos sujeitos a qual advém a partir de modelizações: só “somos” e “existimos” porque aderimos a tal moda, porque viajamos a tal destino, porque frequentamos ou residimos determinados e valorizados espaços urbanos.

Mas é justamente em meio a este campo de forças que a cidade é vista aonde produzir modos de vida, dos mais singulares aos mais coletivos. A partir da inserção corpórea no espaço urbano, constituindo – enquanto aprendizagem – um corpo sensível na medida em que se produz, ao mesmo tempo, tanto a realidade experimentada quanto o próprio sujeito (sua subjetividade e corporeidade), trata-se de entender a cidade como interveniente para a produção de sedimentações homogeneizantes – do tipo modelizadoras, seriais – como também, ou sobretudo, aberta a nomadismos singularizadores – a fim de ‘re-singularizar as finalidades da existência humana, fazê-la reconquistar o nomadismo existencial’ (GUATTARI, 1992, p. 170).

Tudo se reduz sempre a essa questão dos focos de enunciação parcial, da heterogênese dos componentes e dos processos de re-singularização. É para essa direção que deveriam se voltar os arquitetos de hoje. Eles deveriam assumir uma posição, se engajar quanto ao gênero de subjetividade que ajudam a engendrar. Irão no sentido de uma produção reforçada de uma subjetividade do “equivaler generalizado”, de uma subjetividade padronizada que tira o seu valor de sua cotação no mercado dos mass-mídia, ou colocar-se-ão na contracorrente, contribuindo para uma reapropriação da subjetividade pelos grupos-sujeitos, preocupados com a re-singularização e a heterogênese? Irão no sentido do consenso infantilizador ou de um dissenso criador? (GUATTARI, 1992, p. 162, 163)

Para ocuparmo-nos da cidade bem como da ação projetual que lhe configura, primeiramente há que refleti-los, o que implica recorrer, sem poder “des-

pir-se”, a um saber-fazer amalgamado ao campo disciplinar do urbanismo e também da arquitetura.

Perante a tendência, pontual e estratégica, de atuar, leia-se revitalizar e/ou renovar espaços urbanos, incentivos são aplicados ou ações executadas diretamente na adaptação formal e nos usos aferidos através da implementação de políticas culturais¹³⁹ intervenientes nas atividades oferecidas. O que nos baliza, agora sob o ponto de vista dos arquitetos urbanistas, para práticas incidentes não só nos aspectos físicos mas também no modo de experimentar individual e coletivamente a realidade. Desse modo, subentende-se haver o redirecionamento dos usos citadinos realizados no dia a dia na mesma medida em que os espaços são (re)construídos de acordo com a dinâmica das sociabilidades que se modificam. E é de suma importância termos plena noção desta conjuntura de inter-relações, ou seja, que espaço e uso se engendram mutuamente.

3.4 Saberes, poderes e as potencialidades a emanar do (corpo) cotidiano

A interdependência entre as práticas sociais e o espaço aonde estas se desenvolvem nos remete a Michel Foucault (2009)¹⁴⁰. Antes, devemos frisar a forma a partir da qual Foucault buscou entender a história. Em oposição à estrutura (estruturalista) do pensamento herdada da modernidade, o filósofo adotou o “saber” como uma categoria de análise e o considerou uma estratificação histórica. Após elegeu outra categoria, no caso o “poder”, e estabeleceu uma relação indissociável com o saber. Por fim, ainda as relacionou, ambas as categorias, aos modos de subjetivação que constituem os sujeitos.

Portanto, saberes e poderes seriam agenciados por processos de subjetivação, os quais implicam o funcionamento de máquinas de expressão de natureza extrapessoal (sistemas econômicos, sociais, tecnológicos, icônicos, ecológicos, etológicos, de mídia) e de natureza infra-humana, infra-psíquica, infrapessoal (sistemas de percepção, de sensibilidade, de afeto, de desejo, de representação, de imagem, de valor, modos de memorização e produção de

¹³⁹ No sentido das políticas culturais na cidade contemporânea, Leite (2007) nos fala sobre a (re)invenção de cidades históricas a partir de estratégias de intervenção urbana por meio de ações sobre o patrimônio cultural. O autor relata o caso do Bairro do Recife Antigo, onde políticas ditas de *gentrification* colocaram em tensão o cidadão “ordinário” e a sua vida pública frente a um tipo específico de cidade onde tradição, consumo, lazer e turismo foram acionados pelas políticas públicas segmentando e disciplinando a apropriação de determinados espaços urbanos. Sobre políticas de *gentrification*, o autor as entende como alterações na paisagem urbana pela transformação de sítios históricos degradados em áreas de entretenimento urbano e consumo cultural.

¹⁴⁰ FOUCAULT, M. *História da sexualidade I: a vontade de saber*. 19 ed. Rio de Janeiro: Ed. Graal, 2009.

ideias, sistemas de inibição e de automatismos, sistemas corporais, orgânicos, biológicos, fisiológicos e assim por diante) (GUATTARI; ROLNIK, 2010).

Para Guattari (1992) sujeito e ambiente não existem de forma independente, um sendo pré-existente a apreender objetivamente a realidade como um dado *a priori* a ser conhecido porque passível de ser representado. O autor enfatiza que o sujeito é atravessado por múltiplos focos de subjetivação e não fruto de determinações ideológicas ou hierárquicas. A subjetividade seria então produzida pela concorrência de dimensões maquinicas de subjetivação cujos componentes são os territórios existenciais (a família, o trabalho...), os universos incorporais (as sensibilidades, os desejos...) e os elementos fabricados pela mídia, pelas tecnologias de comunicação etc. E a cidade, portadora que o é de subjetividades parciais, a partir do engajamento corpóreo e afetivo, participa para a produção das subjetividades humanas.

Mas, em específico, nos interessa os estudos de Foucault relacionando a biopolítica (um poder que atua em processos de massificação sobre o conjunto da população) e a “ciência das cidades” (um saber, no caso, o urbanismo). Por meio de técnicas políticas sobre a vida, operava-se no espaço urbano em nome da sobrevida populacional. Antes restritas, as disciplinas atuantes em hospitais, escolas, fábricas etc. expandiram-se para a escala urbana. Na medida em que o poder se “desenhava” nas formas urbanas visando controlar índices que assegurassem a vida das pessoas, seja, por exemplo, na qualidade do ar, das águas, da incidência de crimes, vícios, doenças etc., alcançando enormes ganhos para as condições de habitabilidade nas cidades, as formas de disciplinarização operantes, como no caso do zoneamento moderno, agiam também no sentido de enfraquecer a potência do poder político da sociedade (pois funções em separado, ou melhor, organizadas no espaço, evitavam a aglomeração, a junção entre diferentes).

Para o autor em questão, um poder de disciplina sobre o corpo a partir do espaço das instituições ofereceu possibilidade histórica para o surgimento do urbanismo a atuar regulando as relações entre população e espaço. Surgido no século XIX como discurso e prática de cunho cientificista, o saber-poder urbanístico, de acordo com uma abordagem foucaultiana, é, portanto, um saber articulado a estratégias e táticas de poder. Esta disciplina moderna acompanhou o esquadrinamento do corpo dos indivíduos e das populações na medida em que discursos e ações eram paulatinamente desenvolvidos numa tentativa de normalização da sociedade e de gestão da vida. Isto seria aquilo que Foucault (2005)¹⁴¹ veio a chamar de “biopoder” ou “biopolítica” (a tomada de poder sobre a vida). Então é possível falarmos que o urbanismo contribuiu para a

¹⁴¹ FOUCAULT, M. **Em defesa da sociedade**: curso no Collège de France (1975-1976). São Paulo: Ed. Martins Fontes, 2005.

disciplinarização¹⁴² e regulamentação¹⁴³/regulação¹⁴⁴ do corpo social enquanto estabelecia “regras” para a produção do espaço urbano.

Como todo saber ou produção de conhecimento depende de condições ideológicas, políticas, tecnológicas, culturais etc. para a sua emergência, ou seja, a sua formação não é externa às próprias relações de poder, então saber e poder implicam-se reciprocamente (FOUCAULT, 1993). Mas, para funcionar, o poder lança mão de verdades na produção de conhecimento, o que Foucault considera como sendo um problema, por isso a necessidade (e assim o fez o autor nos seus estudos sobre a arqueologia do saber) de conhecer quem falou sobre e se estaria apto a fazê-lo (FOUCAULT, 2005).

Todavia o poder está em, e provém de, toda parte assim como se exerce como relação, um sistema onde em qualquer ponto há operação circunstancial em meio a um estado de liberdade (a condição microfísica ou micropolítica de funcionamento do poder). Sob esta lógica, compreende-se o saber também

¹⁴² A disciplina construía uma relação direta entre as habilidades do indivíduo e sua obediência, ou seja, mais obediente quanto mais útil o fosse. ‘A disciplina fabrica assim corpos submissos e exercitados, “corpos doces”. [...] Ela [a disciplina] dissocia o poder do corpo’ (FOUCAULT, 1999, p. 119). A disciplina-rização, ou a educação anatomo-política do corpo, requeria a incorporação de regras, como a aplicação ao trabalho e aos ensinamentos; obediência irrestrita aos “superiores”; o cumprimento de horários; de ordens; respeito às hierarquias. Esta mecânica do poder “fabricava” o corpo disciplinado em todos os sentidos, seja fisicamente ou em termos de sua sujeição.’ (OLIVEIRA, R. **Cidade, biopoder e população**: uma abordagem histórico-teórica acerca do urbanismo. 2010. 107f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010, p. 40)

¹⁴³ Entre os séculos XVI a XIX, com o fenômeno da “governamentalização do Estado”, ou seja, no Estado moderno, a população (o homem enquanto espécie) [...] passa a ser compreendida e abordada como elemento fundamental para a mecânica do poder e da economia. [...] Para o Estado caberá estimular o aumento da taxa de natalidade, quanto também diminuir a mortalidade e a incidência das doenças; será preciso se ocupar da saúde da população, dos seus hábitos; do seu tipo de alimentação e de habitação; será preciso aumentar também sua expectativa de vida e sua capacidade de trabalho; será preciso controlar os fluxos regionais, os salários e as atividades produtivas; e, acima de tudo, reprimir enfaticamente a vagabundagem, a ociosidade; será preciso promover os bons hábitos, a disciplina e o aprendizado profissional.’ (OLIVEIRA, 2010, pp. 46-48)

¹⁴⁴ A partir do século XIX e XX, com as teses tayloristas, a disciplina da/na indústria se expandiu para além dos muros das fábricas, chegando ao esforço minucioso da disciplinarização das atividades e dos espaços domésticos. ‘As regulamentações, por seu turno, vão ser substituídas por novas formas de *regulação* ou de *gestão* das populações. [...] Segundo Foucault, a população vai, assim, aparecer como um “fenômeno de natureza”, todavia, isto não queria dizer que ela tenha se tornado algo inacessível, impenetrável. A “naturalidade” da população vai poder ser gerida pela técnica governamental a partir da constatação que: [...] esta população é evidentemente feita de indivíduos, de indivíduos perfeitamente diferentes uns dos outros, cujo comportamento, pelo menos dentro de certos limites, não se pode prever exatamente. Apesar disto existe, [...], pelos menos uma invariante que faz que a população tomada em seu conjunto tenha um motor de ação, e só um. Esse motor de ação é o *desejo*. (FOUCAULT, 2008, p. 95)’. Eis o novo objeto de intervenção – das tecnologias de controle da população da contemporaneidade – que vai tornar obsoleta a tecnologia regulamentar. Se a população age de acordo com o seu *desejo* e por sua liberdade de escolha, o governo poderá então, sempre que necessário, suscitar *certos desejos* na população. O problema do Estado não será mais proibir, regulamentar, dizer *não* às vontades da população, mas saber como produzir continuamente o *sim* para os múltiplos desejos da sociedade.’ (OLIVEIRA, 2010, pp. 57-59)

podendo ser formulado igualmente em qualquer ponto desta “rede”. O que Foucault pretendeu na fase dos seus estudos genealógicos do poder foi então trazer à tona saberes não legitimados ou desqualificados pelo poder.

A genealogia seria, portanto, com relação ao projeto de uma inscrição dos saberes na hierarquia de poderes próprios à ciência, um empreendimento para libertar da sujeição os saberes históricos, isto é, torná-los capazes de oposição e de luta contra a coerção de um discurso teórico, unitário, formal e científico. A reativação dos saberes locais – menores, diria Deleuze – contra a hierarquização científica do conhecimento e seus efeitos intrínsecos de poder, eis o projeto dessas genealogias desordenadas e fragmentárias. Enquanto a arqueologia é o método próprio à análise da discursividade local, a genealogia é a tática que, a partir da discursividade local assim descrita, ativa os saberes libertos da sujeição que emergem desta discursividade. (FOUCAULT, 1993, p. 172)

Os campos disciplinares são produtores institucionalizados de saber assim como de efeitos de poder. De acordo com Foucault (2005), nos saberes formalizados como disciplinas, a regra produtora de verdades cabe à racionalidade conferida pela ciência. Com relação às cidades, enquanto campo e instrumento das relações de poder, o urbanismo opera formalizando estratégias de poder. Mas este poder não se aplica unidirecionalmente. Há resistências que escapam dos discursos e das formas hegemônicas das ações urbanas. Compete dizer ainda que, apesar dos mecanismos empreendidos na pequena e grande escala, ou seja, na individualização dos corpos e sujeição dos homens, respectivamente, Foucault entende o corpo não como passividade sobre a qual se aplicam as ações do poder. Em vez disto pelo corpo transita o poder e nele é que reside a potência ou possibilidade de resistência (FOUCAULT, 1993).

Assim como Foucault, nossa intenção ao expor as relações entre saber e poder a contornar os corpos e delimitar as subjetividades, deve a estes conceitos uma forma de uso que seja capaz de produzir fissuras, fendas, rachaduras, enfim, uma operação tal qual as máquinas de guerra de Deleuze e Guattari. Frente às hierarquias e/ou hegemônias, conforme nos “ensinou” Foucault, seria possível “escapar” a partir do momento em que entendamos o poder não como estado de dominação. Como arquitetos urbanistas e/ou investigadores na academia, cabe a nós produzir discursos (em vista do nosso posicionamento,

lançando outro olhar à cidade) e, sobretudo, ações urbanísticas alternativas (outros modos de fazer), e então resistentes, às práticas urbanas hegemônicas.

Os métodos conceituais, mas principalmente as ferramentas projetuais e construtivas, mesmo que estejam em consonância com a homogeneidade¹⁴⁵ de paisagens construídas pelo pensamento e práticas urbanísticas contemporâneas, parece-nos questionável se confrontados à heterogeneidade e às demandas das realidades urbanas contemporâneas. Se por um lado podemos dizer que a estetização da arquitetura e mercantilização das cidades responde habilmente às expectativas da sociedade de controle, de consumo ou midiática na qual hoje nos situamos, por outro lado, as cidades também se fazem de uma diversidade, ao mesmo tempo múltipla e controversa, de situações urbanas.

Consideramos, para as tratativas aqui desenvolvidas, que as atuais práticas projetuais urbanísticas não se deixam afetar por peculiaridades locais. Os contextos de intervenção normalmente são atravessados e habitados por pessoas, por relações e práticas concernentes àqueles indivíduos que, no dia a dia, constroem processualmente não só os espaços, mas também constituem a realidade através da ação social.

Indubitavelmente que devido às significativas alterações constatadas na matriz conceitual do período pós-moderno, os arquitetos urbanistas estão mais atentos ao indivíduo. Então, como inserir estes a quem e para quem a arquitetura e o urbanismo “servem”, trazendo-os e/ou aproximando-os dos nossos modos, enquanto postura acadêmica e profissional, de pensar e fazer a arquitetura e o urbanismo? Vemos, sobretudo no urbanismo, a escala da cidade implicada no âmbito do planejamento e da gestão urbanos, que as discussões e aproximações aos limiares da disciplina assim como no tocante a outros campos do conhecimento são frequentemente, e cada vez mais, tidas como indispensáveis no entendimento e/ou trato da cidade. Mas quanto ao projeto urbano, a escala local dentro da escala urbana, como atualizá-lo perante os novos arranjos espaciais e de vida de atores urbanos em outras formas de conviver e de habitar? Para além dos diagnósticos, indispensáveis bem sabemos, todavia que empreendimentos temos adotado junto à intervenção pontual mais “contextualizada” e menos “modelizada”? Como tecer caminhos realmente voltados ao indivíduo urbano não pensado como abstração e coletividade, mas sim entendido em sua alteridade, diferença, vontades e desejos?

¹⁴⁵ Talvez ao leitor fique mais claro se falarmos em “Star System” no campo da arquitetura e do urbanismo. Dizemos isto pois um seleto grupo de arquitetos urbanistas de reconhecimento mundial, considerados “estrelas” pela produção (de grife) que desenvolvem frente à demanda que lhes chega, seus objetos e ambiências são repetidos e tornados parâmetro homogêneo a ser propagado, isto apesar das tantas diferenças das cidades e populações aonde se inserem. Poderíamos citar, por exemplo, Frank Gehry, Rem Koolhaas, Jacques Herzog & Pierre de Meuron, Santiago Calatrava, Christian de Portzamparc etc.

Propomo-nos atentar para a relação que o urbano guarda com a cidade a fim de suscitar análises e quem sabe até mesmo intervenções urbanas menos alheias quanto aos modos de vida os quais os habitantes lançam mão enquanto vivenciam, produzindo como podem e do que dispõem, as “suas” cidades. A questão apresentada pondera sobre o projeto urbano não só restringir-se a aspectos materiais dos espaços ou dos objetos encerrados sobre si mesmos. A arquitetura e o urbanismo produzem-se entre os indivíduos assim como na relação entre estes que habitam uma fisicalidade e/ou urbanidade e a partir desta singularizam a ambiência em que estão inseridos.

Nossa preocupação advém de uma crítica quanto à técnica e à estética homogêneas que arquitetos urbanistas contemporâneos reproduzem pelo mundo afora e que acabam por estar vinculadas à hegemonia capitalista, um distante idealizado em nada próximo do imediato local o qual, muitas vezes, não é devidamente (re)conhecido, investido e/ou valorizado.

Milton Santos (2001), ao tratar das forças político-econômicas que dominam e são determinantes neste período histórico globalizado, nos diz que uma verticalidade de pontos no espaço de fluxos está a serviço das tarefas produtivas hegemônicas. E que a integração econômica e espacial de determinada área é vertical na medida em que as decisões relativas aos processos locais são estranhas e obedecem a motivações distantes.

A dominância é também portadora da racionalidade hegemônica e cujo poder de contágio facilita a busca de uma unificação e de uma homogeneização. [...] O modelo hegemônico é planejado para ser, em sua ação individual, indiferente a seu entorno. (SANTOS, 2001, p. 107)

Para o autor, as verticalidades estão relacionadas à hegemonia, e seriam ‘portadoras de uma ordem implacável, cuja convocação incessante a seguida representa um convite ao estranhamento. Assim, quanto mais “modernizados” e penetrados por essa lógica, mais os espaços [...] se tornam alienados’. Conforme as verticalidades, o espaço é visto como um “recurso”, ao contrário das horizontalidades, que ‘são zonas de contiguidade que formam extensões contínuas’ (SANTOS, 2001, p. 108). Santos ainda afirma que as horizontalidades, opondo-se ao espaço econômico, diz respeito ao espaço banal, que seria

[...] o espaço de todos: empresas, instituições, pessoas, o espaço das vivências. Esse espaço banal, essa extensão continuada em que os atores são considerados em sua contiguidade são espaços que sustentam e explicam um conjunto de produções localizadas, inter-

dependentes, dentro de uma área cujas características constituem também um fator de produção. Todos os agentes são de uma forma ou de outra implicados, e os respectivos tempos, mais rápidos ou mais vagarosos, são imbricados. (SANTOS, 2001, p. 108, 109)

Ao contrário do relógio único a reger as verticalidades, nas horizontalidades ‘funcionam, ao mesmo tempo, vários relógios, realizando-se, paralelamente diversas temporalidades’ (SANTOS, 2001, p. 111). Nos espaços banais, para a sua constituição, há a manifestação plena da vida a atravessar a hegemonia das verticalidades, que geralmente é dominante. A ordem imposta nos espaços de fluxos pelos atores hegemônicos, nos espaços banais busca-se, explícita ou tacitamente, a readaptação às novas formas de existência do homem. Assim, o espaço banal se metamorfoseia em “abrigo”.

Na realidade, a mesma fração do território pode ser recurso e abrigo, pode condicionar as ações mais pragmáticas e, ao mesmo tempo, permitir vocações generosas. Os dois movimentos são concomitantes. Nas condições atuais, o movimento determinante, com tendência a uma difusão mais avassaladora, é o da criação da ordem pragmática, enquanto a produção do espaço banal é residual. (SANTOS, 2001, p. 112)

A respeito das verticalidades e das horizontalidades, as reportamos aos espaços os quais são o “substrato” do trabalho da arquitetura e do urbanismo. Estes conceitos nos permitem conhecer desde o “recurso” empreendido pelas forças hegemônicas a construir uma racionalidade única, homogeneizante e unificada, ao “banal” da vida cotidiana onde há um mundo infinito a produzir racionalidades, pois a demanda por política supõe considerar múltiplos interesses.

A vida cotidiana abrange várias temporalidades simultaneamente presentes, o que permite considerar, paralela e solidariamente, a existência de cada um e de todos, como, ao mesmo tempo, sua origem e finalidade. [...] o mundo do tempo real busca uma homogeneização empobrecedora e limitada, enquanto o universo do cotidiano é o mundo da heterogeneidade criadora. (SANTOS, 2001, p. 127)

Sendo assim, nos interessa apontar para a vida cotidiana impregnada ao espaço banal ou do abrigo, da onde acreditamos adquirir um saber mais

horizontalizado por assim dizer e indissociável do próprio contexto ou meio. Exatamente ao contrário do saber verticalizado e hegemônico que toma o espaço somente e limitantemente em termos de recurso. A atenção conferida aos atores urbanos no sentido de por meio deles, ao conhecer o modo de apropriação dos espaços do dia a dia de suas vivências, pode colaborar para o saber-fazer de uma arquitetura e de um urbanismo ainda mais comprometidos com as pessoas e os seus múltiplos interesses e vontades. Tudo isto numa clara tentativa de afastamento das homogeneidades que teimam em nivelar a todos. Um saber a importar só aos agentes hegemônicos, que são ao mesmo tempo origem e finalidade das ações para assim garantir sua perpetuação em zona de tranquilidade, consenso e ausência de conflitos.

Pode-se, até aqui, pensar que estamos a “depreciar” e ou considerar “maquineísta” o saber-fazer inerente aos campos disciplinares da arquitetura e do urbanismo por tomá-lo “capturado”, muitas das vezes, por poderes hegemônicos. Mas, ao contrário, talvez a ideia contida nestas linhas esteja justamente em permitir que as nossas formas de saber e de fazer possam vir a ser atravessadas pela peculiaridade dos saberes horizontalizados. Além do mais, o espaço assim como é o nosso meio de conhecer e agir, também as horizontalidades dependem desta base de atuação para sobreviverem. Por que não nos juntarmos a elas?

3.5 Uma “lente” molar e (e...e...) uma “lente” molecular

AS CIDADES E O DESEJO 4

No centro de Fedora, metrópole de pedra cinzenta, há um palácio de metal com uma esfera de vidro em cada cômodo. Dentro de cada esfera, vê-se uma cidade azul que é o modelo para uma outra Fedora. São as formas que a cidade teria podido tomar se, por uma razão ou por outra, não tivesse se tornado o que é atualmente. Em todas as épocas, alguém, vendo Fedora tal como era, havia imaginado um modo de transformá-la na cidade ideal, mas, enquanto construía o seu modelo em miniatura, Fedora já não era mais a mesma de antes e o que até ontem havia sido um possível futuro hoje não passava de um brinquedo numa esfera de vidro.

Agora Fedora transformou o palácio das esferas em museu: os habitantes o visitam, escolhem a cidade que corresponde aos seus desejos, contemplam-na imaginando-se refletidos no aquário de medusas que deveria conter as águas do canal (se não tivesse sido dessecado), percorrendo no alto baldaquino a avenida reservada aos elefantes (agora banidos da cidade); desli-

zando pela espiral do minarete em forma de caracol (que perdeu a base sobre a qual se erguia).

No Atlas do seu império, ó Grande Khan, devem constar tanto a grande Fedora de pedra quanto as pequenas Fedoras das esferas de vidro. Não porque sejam igualmente reais, mas porque são todas supostas. Uma reúne o que é considerado necessário, mas ainda não o é; as outras, o que se imagina possível e em minuto mais tarde deixa de sê-lo.

(Italo Calvino, 2003)

Em um dos textos de *Cidades Invisíveis*, Calvino (2003, p. 31, 32) nos apresenta Fedora. Trata-se de uma cidade real a coexistir com, ao mesmo em tempo em que os supera, seus desejáveis e ideais modelos construídos em miniatura. A sensibilidade poética do autor nos oferece uma narrativa das cidades tendo como pano de fundo a tensão, que é constante e indissolúvel, 'entre a racionalidade dos traçados geométricos e o emaranhado das existências humanas' (CALVINO, 2005, p. 85)¹⁴⁶. As cidades imaginadas para uma Fedora possível no futuro, hoje são passado, por isso expõem-se, no palácio-museu das esferas de vidro, aos seus habitantes. Ambas, todavia, são reais e também supostas, onde o "necessário" norteia a busca pelo "possível".

Utilizemos o texto em questão para estabelecer um contraponto entre o projeto urbano, pensado como uma etapa capaz de viabilizar a produção material e representar simbolicamente aquilo que se idealizou num dado momento, e o que, de fato, se constitui perante o dia a dia das cidades. Com o passar do tempo, o que é construído conforme o (pré)estabelecido pelo projeto fica sujeito a alterações e adaptações quando submetido à ação cotidiana. Um projeto, portanto, mal sabemos já nasce "desatualizado" logo que concebido.

Não há, no entanto, nesta consideração uma crítica, trata-se de uma constatação elaborada por Calvino de modo tão sutil. Sabemos o quão pretensioso e ingênuo seria pensar que o projeto urbano, durante o processo de sua elaboração enquanto aborda a realidade de demandas e contextos sociais, culturais e econômicos a qual reagirá propondo, possa antever todas as circunstâncias a que será submetido assim que for executado. Talvez nem sequer caiba ao projeto resolver a tensão entre o que propõe ao constituir fisicamente um objeto, no caso, intervir sobre o espaço urbano produzindo-o, *versus* as investidas das apropriações cidadinas. Até porque o projeto abre-se a possibilidades ao trabalhar com soluções elaboradas observando uma aplicação circunstancial requerida.

¹⁴⁶ CALVINO, I. **Seis propostas para o próximo milênio**. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

Ao mesmo tempo, é inevitável que os espaços urbanos sejam (re)construídos na escala de tempo da vida cotidiana, adquirindo um corpo próprio, o qual não cessa de tornar-se sempre “outro”. Neste mesmo sentido, Lefebvre (2001)¹⁴⁷ coloca-nos que a “cidade” é uma mediação, obra e produto, que se apresenta como uma realidade material, arquitetônica, essa prático-sensível, a qual permeia e é, ao mesmo tempo, permeada pelo “urbano”, dito como uma realidade social, no qual se inserem as relações sociais.

Apesar da distinção entre ambos, a “cidade” e o “urbano” não são entidades separáveis, ao contrário, possuem uma conexão mútua de modo que ‘a cidade se manifesta [...] com sua dupla morfologia (prático-sensível ou material, de um lado, e social do outro)’ (LEFEBVRE, 2001, p. 66). E mesmo que a cidade contenha e seja contida pela sociedade, as suas transformações não decorrem de modo passivo dessa totalidade social, entendida por relações ditas indiretas. A cidade depende das relações de imediatez, ou seja, daquelas relações diretas que permeiam o contato entre as pessoas e grupos que compõem a sociedade.

A noção de Lefebvre quanto à “dupla morfologia” a que se apresenta a cidade poderia ainda ser aproximada à intenção de De Certeau (1994) quando apresenta a posição, enquanto localização em “separado”, dos *voyeurs* (arquitetos urbanistas?) e dos caminhantes. Enquanto aquele vê a cidade de longe e à distância, o que pretensamente a torna visível e legível, este está “dentro”, em meio à, é o próprio urbano, só que, ao contrário, é opaco e cego porque se faz de práticas estranhas à racionalidade urbanística.

Segue o autor dizendo que o discurso sobre a cidade transforma o “fato” em “conceito” para que possa instaurar um espaço próprio, estabelecer um não-tempo ou sistema sincrônico, além de um sujeito universal e anônimo, ou seja, uma organização funcionalista que ‘faz esquecer a sua condição de possibilidade’, pois ‘a vida urbana deixa sempre mais remontar àquilo que o projeto urbanístico dela excluía’ (DE CERTEAU, 1994, p. 174). Constatado isto, alude De Certeau ao retorno das práticas, o que deixa implícito um não desconsiderar a capacidade que os usuários dos espaços citadinos têm de imprimir as suas táticas a partir das estratégias que visam, pelo ordenamento formal, funcional, simbólico e ideológico, regular os modos de vida. Um jogo é então travado, ora disputa ora consenso em torno das necessidades e desejos de populações tão díspares.

Seria o urbanismo assim tão “indiferente” ao urbano, para retomar a diferenciação enquanto complementariedade posta por Lefebvre? Por acreditar que o conceito de cidade não é algo a pairar a parte da realidade com a qual se depara o arquiteto urbanista, bem como se deve considerar a postura por ele

¹⁴⁷ LEFEBVRE, H. **O Direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

adotada – bem como as ferramentas de atuação que utiliza –, nos ocuparemos, daqui em diante, em investigar como este ilegível e invisível das práticas urbanas poderia ser abordado. Mas, antes de seguir, gostaríamos de expor alguns “atravessamentos” que nos trouxeram até aqui.

Já sentimos “na pele”¹⁴⁸ a dificuldade de lidar com o âmbito urbano, a escala da cidade. É como se perdêssemos o controle, se é que se o têm, pois foge ao nosso “domínio” a escala de atuação. Talvez porque como estudantes sejamos iniciados no ato projetual via concepção do objeto arquitetônico. E não é incomum que nos ateliês as linhas gerais metodológicas, resguardadas as devidas proporções, extrapolem da arquitetura para o urbanismo. No projeto arquitetônico definimos planos a constituir uma representação tridimensional reflexo do nosso pensamento, convicções, articulações formais, funcionais, de ordem técnica e construtiva (ciência, arte e técnica). Temos aí um problema a resolver, expresso no programa de necessidades elaborado frente a um cliente hipotético.

Não temos intenção de atribuir qualquer indício reducionista quando da concepção arquitetônica. Talvez sim atentar, num processo crítico, reflexivo e dialogado com outros autores e pesquisadores, para o ato projetual urbanístico, onde o processo de apreensão da dinâmica urbana (atividades, fluxos e práticas socioespaciais) e de levantamento da morfologia e infraestrutura urbana, normalmente decorre de um diagnóstico. Seria uma etapa, que concluída, permite o avanço para as diretrizes ou estratégias de intervenção em diferentes escalas das quais resultará a proposta de projeto urbano propriamente dito, intervindo desde o desenho urbano até à paisagem. Mas, será que a vida urbana, com e em toda a sua complexidade, sobretudo, na contemporaneidade, consegue ser devidamente contemplada durante o ato projetual e, até mesmo, construtivo¹⁴⁹, do qual se utiliza a arquitetura e o urbanismo?

Projetar e planejar as cidades implica não só atender a necessidades utilitárias e organizacionais, mas também a interesses socioculturais e político-econômicos, os quais mudam conforme cidade e sociedade evoluem. Além do mais, qualquer intervenção no espaço urbano está diretamente relacionada à

¹⁴⁸ No curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM-CAU), a partir da disciplina de ‘Projeto de Urbanismo I’ ministrada no 7º semestre; na elaboração, como bolsista de extensão, do ‘Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal de Itaara/RS’ entre o 7º ao 8º semestre; na realização de intercâmbio acadêmico no 9º semestre, junto à *Universidad Nacional del Litoral* (UNL-FADU), em Santa Fe, Argentina, cursando a disciplina de *Taller de Proyecto Urbanístico*; e, por fim, quando da escolha do tema para o Trabalho Final de Graduação: ‘Por uma nova centralidade: intervenção em área da Mancha Ferroviária de Santa Maria’.

¹⁴⁹ Referimo-nos aqui às favelas, onde as habitações, arquitetura vernacular advinda de um saber-fazer dos próprios usuários a recolher fragmentos da cidade formal, constroem, sem o caráter eterno e durável, mas sim temporário e num constante edificar, o barraco que lhes dá abrigo. (JACQUES, P. **Estética da Ginga**: a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003).

lógica cultural de certa época. Aqui, queremos dizer que o profissional arquiteto urbanista, enquanto sujeito falante em relação a uma exterioridade cuja atualização histórica deveríamos reconhecer, ao dispor de um saber constituído por meio de toda sua formação teórica, crítica, histórica etc., se expressa, dada a sua posição-sujeito. Ao falar, ou melhor, o enunciado contido nesta fala, insere-se em complexas relações de poder e concorre para a produção de subjetividades.

Foucault, nos dois volumes finais da *História da sexualidade*¹⁵⁰, voltou-se para aquilo que nos torna sujeitos e constitui nossos modos de existência, enfim, investiu na subjetividade e nos processos de subjetivação. E, ainda definiu o sujeito como um produto de uma subjetivação que se relaciona, mas não depende, às relações de poder e saber. A ideia de Foucault era compreender o poder numa dimensão micropolítica a qual se refere à dimensão do processo de produção das formas de realidade: a realidade em vias de se constituir. Já a macropolítica é aludida à realidade em suas formas constituídas. Mas a lógica consiste em entender ambas as dimensões articulando-se, um empreendimento onde o sujeito ‘deixe de ser simplesmente objeto de projeto de imagens preestabelecidas e possa se tornar uma presença viva, com a qual construímos nossos territórios de existência’ (ROLNIK, 2011, p. 11, 12)¹⁵¹.

É importante dizer que a vida (e o corpo), e tudo que lhe diz respeito, faz parte dos cálculos explícitos dos poderes e saberes. Atualmente, todas as esferas da existência foram tomados de assalto pela relação entre poder e saber. Considerando a noção de biopoder de Foucault, o poder sobre a vida incide diretamente sobre os nossos desejos, as nossas maneiras de ver, de sentir, de perceber, de pensar, de habitar etc., chegando, inclusive, ao nosso inconsciente. Capturou, numa versão contemporânea, a nossa subjetividade.

É que é fundamentalmente das forças subjetivas, especialmente as de conhecimento e criação, que este regime se alimenta, a ponto de ser qualificado como “capitalismo cognitivo” ou “cultural” [...]. (ROLNIK, 2011, p. 13, 14)

A subjetividade nada mais seria do que a forma como nos relacionamos com o mundo. De acordo com Guattari (1992), os modos de existir são engendrados a partir de uma produção. Ao invés da concepção representacional do

¹⁵⁰ FOUCAULT, M. *História da sexualidade II: o uso dos prazeres*. 13 ed. Rio de Janeiro: Ed. Graal, 2009.

_____. *História da sexualidade III: o cuidado de si*. 4 ed. Rio de Janeiro: Ed. Graal, 1985.

¹⁵¹ ROLNIK, S. *Cartografia sentimental: transformações contemporâneas do desejo*. Porto Alegre: Sulina; Ed. da UFRGS, 2011.

conhecimento do mundo e do sujeito definido *a priori*, todo tipo de acontecimento concorre para a produção de um “si” e de um estilo de existência produzida em virtude de agenciamentos. Sendo assim, a noção de sociedade não advém da soma de subjetividades individuais, a subjetividade individual é sim o resultado de um entrecruzamento de determinações coletivas não só sociais, mas econômicas, tecnológicas, de mídia, etc. (GUATTARI; ROLNIK, 2010, p. 34)¹⁵².

A produção de subjetividade nas sociedades capitalistas visa, justamente, anular processos de singularização e instaurar os de individualização. A problematização da subjetividade produzida no contexto do CMI nos alerta para uma subjetividade massificada difundida como promessa de singularização para os sujeitos. No entanto, e apesar deste contexto de “equalização” incessante das subjetividades, ainda é possível singularizar. As práticas urbanas são focos de criatividade e ricas experiências de vida quanto ao modo de relação das pessoas com o mundo.

Com a compreensão de que a subjetividade é constantemente produzida, é possível buscar por invenções no cotidiano. Apesar da subjetivação contemporânea ancorar-se em dispositivos capitalistas, não significa o seu aprisionamento absoluto. É sempre possível resistir, escapar das modelizações dominantes, apropriar-se diferentemente do que nos é oferecido cotidianamente pela televisão, pelo cinema ou pelo *outdoor*, pois ‘esse desenvolvimento da subjetividade capitalística traz imensas possibilidades de desvio e singularização’. Em suma, é sempre possível ousar e se singularizar (GUATTARI; ROLNIK, 2010).

A produção de subjetividade é um campo de forças com infinitas possibilidades e variáveis a atravessar os sujeitos, e exercida em relações de poder. Como o poder é uma prática que se exerce junto às relações sociais, funciona com um aparato disciplinar, que pode ser conceitual, projetivo e construtivo no caso dos saberes e fazeres da arquitetura e do urbanismo, os quais incidem na produção dos espaços urbanos.

Além disso, as cidades são um tipo de objeto (“objetidades” ou “subjetividades” parciais) com função subjetiva (GUATTARI, 1992, p. 177). Nestas grandes máquinas produtoras de subjetividade coletiva e individual – os processos de subjetivação se efetivam e se expressam de um modo ora exterior ora interior aos indivíduos. Isto se deve à subjetividade oscilar junto aos indivíduos por entre relações de alienação e de opressão ou de expressão e de criação.

De acordo com Guattari e Rolnik (2010), os modos de produção da subjetividade capitalística (uma subjetividade que é hegemônica) objetivam o controle da subjetivação, submetendo os indivíduos à subjetividade tal como a

¹⁵² GUATTARI, F.; ROLNIK, S. **Micropolítica**: cartografias do desejo. 10 ed. Petrópolis: Vozes, 2010.

recebem. Mas, à medida que os indivíduos afirmam-se criando os seus modos de sentir e de viver a partir da tomada de consciência da sua própria existência, estão a 'recusar todos esses modos de encodificação preestabelecidos, todos esses modos de manipulação e de telecomando, recusá-los para construir modos de sensibilidade, modos de relação com o outro, modos de produção, modos de criatividade que produzam uma subjetividade singular' (GUATTARI; ROLNIK, 2010, p. 22, 23). Por sinal, são estes os processos que a subjetivação capitalística objetiva anular.

Tudo que é do domínio da ruptura, da surpresa e da angústia, mas também do desejo, da vontade de amar e de criar, deve se encaixar de algum jeito nos registros de referências dominantes. Há sempre um arranjo que tenta prever tudo o que possa ser da natureza de uma dissidência do pensamento e do desejo. Há uma tentativa de eliminar aquilo que eu chamo de processos de singularização. Tudo o que surpreende, ainda que levemente, deve ser classificável em alguma zona de enquadramento, de referenciação. (GUATTARI; ROLNIK, 2010, p. 52)

A relação entre cidade e vida urbana não é, portanto, algo estanque ou determinado, mas sim diverso e variável. Os saberes-poderes hegemônicos, os ditos estratos molares, ao exercerem-se, edificam/planificam a realidade urbana e, assim, interferem na subjetividade dos indivíduos. Os agenciamentos¹⁵³ coletivos de enunciação (aquilo que se diz) funcionam diretamente nos agenciamentos maquínicos (aquilo que se faz), mas a tentativa de controle do social entra em embate com fatores de resistência consideráveis, diferenciais e autônomos, em um processo permanente de singularização subjetiva.

[...] cada um de nossos órgãos dos sentidos é portador de uma dupla capacidade, uma cortical e uma subcortical. A primeira corresponde à percepção, a qual nos permite apreender o mundo em suas formas para, em seguida, projetar sobre elas as representações de que dispomos, de modo a lhes atribuir sentido. [...] Já a segunda, [...] nos permite apreender a alteridade em sua condição de campo de forças vivas que nos afetam e se fazem presentes em nosso corpo sob a forma de

¹⁵³ Agenciamento é uma combinação entre elementos heterogêneos (linhas de segmentaridade e de ruptura) a originar algo novo. Podem ser agenciamentos coletivos de enunciação (sistema semiótico, sistema de signos: o que se diz) e maquínicos (sistema pragmático de ações e paixões: o que se faz). (DELEUZE; GUATTARI, 1995 apud MARQUES, 2010, p. 23).

sensações. O exercício desta capacidade está desvinculado da história do sujeito e da linguagem. Com ela, o outro é uma presença que se integra à nossa textura sensível, tornando-se, assim, parte de nós mesmos. [...] Entre a vibratibilidade do corpo e sua capacidade de percepção há uma relação paradoxal. É a tensão desse paradoxo que mobiliza e impulsiona a potência de criação, na medida em que nos coloca em crise e nos impõe a necessidade de criarmos forças de expressão para as sensações intransmissíveis por meio das representações de que dispomos. (ROLNIK, 2011, p. 12, 13)

Pensemos sobre os espaços urbanos e os modos de vida que comportam e ali atuam. A arquitetura e o urbanismo, enquanto conhecimentos disciplinares dispõem de um saber-fazer que “autoriza” a prática profissional a materializar, a concretizar, fisicamente, espaços arquitetônicos e urbanos. Atuamos conformando, por sua vez, estas arquiteturas e urbanidades que, quando experimentadas, efetivam a sua dupla constituição: ao mesmo tempo, apresentam-se através de dois estratos com distintas naturezas, o molar e o molecular, o macro e o micro. Sua materialidade e objetividade a coexistir com uma imaterialidade e subjetividade, formando um todo onde uma instância não existe sem a outra. Uma parte seria visível, legível (a geometria), a outra, opaca (as existências).

A respeito dos termos molar e molecular, processos de subjetivação singular e de individualização, são noções e conceitos que nos chegaram, em um primeiro momento, a partir de reflexões que falavam sobre o “funcionamento” do sistema capitalista e do corpo social. Este contato inicial com a filosofia da diferença, da qual nos aproximamos via Deleuze e Guattari, oferece-nos um modo outro de conhecer o mundo, conhecimento este que deveria ser produzido, inventado, nuançado, ao invés de conhecê-lo somente lançando mão de conceitualizações prévias. Dizemos isto tudo ao pensarmos sobre como se conforma a realidade e o quão múltipla é, pois fruto de processos, de um constante *vir-a-ser*, sempre no *entre* e nunca dada, a envolver as pessoas, as coisas, as relações, os poderes, saberes e subjetividades, além das cidades e também das práticas urbanas.

Baseados em Deleuze e Guattari (1996)¹⁵⁴ a nos dizer que tudo é político, que nossas vidas são feitas e atravessadas, ao mesmo tempo, por todos os lados e em todas as direções, por linhas de segmentaridade molar e molecular.

¹⁵⁴ DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil Platôs**: capitalismo e esquizofrenia. Vol. 3. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1996 [pp. 76-106].

E entre estas linhas, de diferentes naturezas, não para de haver reação, de modo que cada uma introduz na outra uma corrente de maleabilidade ou mesmo um ponto de rigidez. Tem-se, então, uma operação que não cessa, uma imanência mútua entre as linhas, um “trânsito” que se dá por meio de uma linha abstrata – a linha de fuga ou de ruptura –, e aí se inserem os processos de (des)(re)territorialização. Este conjunto de linhas nos compõe, se transformam e ainda podem penetrar umas nas outras: em nível macro (o Estado, as instituições, a sociedade, as classes) e micropolítico (as pessoas). Mas, pensar ‘que os segmentos duros [ou molares] são determinados, predeterminados socialmente, sobrecodificados pelo Estado; tender-se-ia, em contrapartida, a fazer da segmentaridade maleável [ou molecular] um exercício interior, imaginário ou fantasioso’ (DELEUZE; GUATTARI, 1996, p. 72). Os autores afirmam que tudo é impressão falsa, pois a segmentaridade molecular é tão real e ativa quanto a outra. Assim, a macropolítica

[...] nunca pode manipular seus conjuntos molares sem passar por essas micro-injeções, essas infiltrações que a favorecem ou que lhe criam obstáculo; e mesmo, quanto maiores os conjuntos, mais se produz uma molecularização das instâncias que eles põem em jogo. Quanto às linhas de fuga, [...] não há sistema social que não fuja/escape por todas as extremidades, mesmo se seus segmentos não param de se endurecer para vedar as linhas de fuga. Nada de imaginário nem de simbólico em uma linha de fuga. (DELEUZE; GUATTARI, 1996, p. 72)

Dito tudo isto, nosso intuito é apontar para o “aparelho de captura”¹⁵⁵, que atua por meio de dispositivos de poder e de máquinas abstratas de sobrecodificação, tentando captar para si, o Estado em sua segmentaridade enrijecida, todos os atravessamentos, todas as linhas de fuga em ações moleculares na forma de conduta dos homens que ameacem ou coloquem em risco a ordem do sistema macro/molar. Para tanto, conclama-se a arquitetura e o urbanismo a

¹⁵⁵ O aparelho de Estado (ou aparelho de captura) [...] é um agenciamento concreto que efetua a máquina de sobrecodificação de uma sociedade. Essa máquina, por sua vez, não é, portanto, o próprio Estado, é a máquina abstrata que organiza os enunciados dominantes e a ordem estabelecida de uma sociedade, as línguas e os saberes dominantes, as ações e sentimentos conformes, os segmentos que prevalecem sobre os outros. A máquina abstrata de sobrecodificação assegura a homogeneização dos diferentes segmentos, sua conversibilidade, sua traduzibilidade, ela regula as passagens de um nos outros e sob que prevalência. Ela não depende do Estado, mas sua eficácia depende do Estado como do agenciamento que a efetua em um campo social. [...] Por isso, sobre a linha de segmentação dura deve-se distinguir os *dispositivos de poder* que codificam os segmentos diversos, a *máquina abstrata* que os sobrecodifica e regula suas relações, o *aparelho de Estado* que efetua essa máquina.’ (DELEUZE, G.; PARNET, C. **Diálogos**. São Paulo: Ed. Escuta, 1998, p. 151, 152, grifos dos autores).

fim de produzir cidades vinculadas ao contexto onde a cultura aparece como a lógica do regime de acumulação de capital. Os espaços urbanos e as arquiteturas têm adquirido um papel de destaque ao ajudarem a “materializar” a produção de subjetividade hegemônica do sistema capitalista.

Um ciclo assim se “fecharia”. Mas a cidade é obra das relações sociais, e não se desconsidera o caráter sensível e singular da produção dos desejos de seus habitantes em suas diferenças, conflitos e tensões. Por isto, nos parece, tratando agora da produção de subjetividade singular, que a prática da arquitetura e do urbanismo deveria se voltar ao cotidiano. Nestas condições, cabe rever a nossa posição/postura enquanto arquitetos urbanistas produtores da cidade e desviar, achando a nossa própria linha de fuga, e assim contaminar a linha de segmentaridade aonde repousa o nosso saber-fazer.

É fato que o espaço urbano, apesar de representar um trabalho inconcluso do e sobre o social, é investido pelo saber-fazer arquitetônico e urbanístico a fim de pautar as dinâmicas urbanas a partir de uma lógica de cidade definida pelo tempo da produção e da objetividade. Mas a cidade ultrapassa aquilo que lhe prevê um planejar/projetar, assim como o indivíduo precisa desejar, criar e experimentar a fim de produzir, continuamente, um Corpo Sem Órgãos (CsO)¹⁵⁶. Um constante desterritorializar-se para reterritorializar-se, um devir-outra para conformar os processos de subjetivação singulares.

Parece-nos, apesar do pouco aprofundamento, pois apenas pedimos licença ao campo disciplinar filosófico, que aquilo lido em *Mil Platôs* não se configura como um aparato teórico-conceitual a ser aplicado¹⁵⁷ pragmaticamente. Na verdade sentimos ali um verdadeiro “estado de espírito” que resultaria num posicionamento, diga-se que bastante pessoal, frente ao mundo, um modo de vê-lo sob outras lentes e a partir de outras “fendas”. Posto isto, recorrer aos autores do livro em questão permitiu um refletir deixando-nos afetar por linhas de fuga, saindo de uma zona de conforto que nos enraíza em estratos seguros.

Se, em um primeiro momento, tomamos a arquitetura e o urbanismo como “vilões” ao colaborarem na conformação de uma realidade via imagens e cenários imiscuídos por uma lógica de controle e consumista a interferir nos estilos de vida e nos modos de existir, é que recorreremos à filosofia de Deleuze e Guattari. Ao que estes autores expõem, frente à condição humana, e aqui

¹⁵⁶ Expressão de um cunho filosófico desdobrada por Gilles Deleuze e Felix Guattari. Segundo Magnavita, ‘a construção de um CsO em nós enquanto cidadãos, coletividade, passa por uma atitude política, uma micro política urbana, uma micro política do desejo, e tudo isso, pressupondo mudança de natureza do modo de vida, uma transformação agenciada por uma revolução molecular.’ (MAGNAVITA, P. A cidade exige, conclama, exorta: construa seu corpo sem órgãos! In: BRITTO, F.; JACQUES, P. (Org.). **Corporcidade**: debates, ações e articulações. Salvador: EDUFBA, 2010 [pp. 43-53])

¹⁵⁷ Jacques (2003, p. 15) já advertia: ‘A “aplicação” de noções teóricas à arquitetura é quase sempre problemática, pois os conceitos, em geral, se fazem operatórios por analogias estritamente formais – como no caso da Desconstrução de Derrida ou ainda a Dobra de Deleuze aplicadas à arquitetura.’

estendemos à vida urbana, nos sugerem como uma alternativa, um alento frente à produção de subjetividade individualizada, que normaliza, enquadra, limita e dita quais são os desejos, as vontades, as expressões, os comportamentos. A vida cotidiana oferece inúmeras possibilidades de potências ao devir, chances de criar, de resistir a condicionamentos que nos chegam, são linhas de fuga a-significantes, ou seja, sem significações definidas *a priori*, que numa rede de transversalidades, de horizontalidades, nós ou platôs constituem os processos de singularização. Não há estanqueidade, rigidez, mas um vir a ser... um e... e... e...

POR OUTRO MODO DE “VER” A CIDADE E DE “FAZER” O URBANISMO [IV]

No capítulo anterior, ao fazer uma crítica ao planejamento estratégico, resolvemos delinear o contexto político-econômico e sociocultural em que a matriz conceitual da arquitetura e o urbanismo passou por alterações entre o período moderno e pós-moderno. Os arquitetos urbanistas, sobretudo em meio à revisão teórica pela qual as disciplinas se lançaram, tornaram-se mais atentos ao indivíduo. Em virtude da filosofia de cunho fenomenológico, a qual contribuiu para fundar uma relação entre corporeidade e espaço vivido, emergiu a noção de um espaço da experiência ou, ainda, existencial.

Justamente porque não mais era pertinente configurar as cidades para uma sociedade onde o homem era compreendido como um ente coletivo, com os mesmos anseios e necessidades – o corpo-objeto do Movimento Moderno. O foco então se voltou para a diversidade cultural e o sujeito figurou com um dos centros das atenções. Além disto, ainda no capítulo II, ao tratamos das fragmentações “centro” e “borda” do espaço urbano de Santa Maria, também desenvolvemos uma crítica a respeito da estética urbana e dos rebatimentos contemporâneos às definições de espaços públicos. Naquele momento noções como inserção corporal e realidade experimentada apareceram como um modo de confrontar as representações imagéticas e simbólicas da cidade além de uma espécie de atualização empírica dos conceitos de espaço público.

Neste sentido este capítulo irá abordar questões relativas ao entendimento do corpo pós-moderno e da experimentação como processo de produção do espaço a ser considerado na concepção projetual. Também trataremos sobre a dificuldade de apreensão das práticas urbanas. Visto que a cidade não se define sem referência ao urbano, iremos “abastecer” nosso repertório teórico sobre modos de abordar as experiências urbanas ou as práticas sociais, estas que se fazem e se desfazem cotidianamente, temporalizando o espaço.

E como percebemos que o movimento é uma das “artimanhas” dos sujeitos para desenvolver as suas práticas cotidianas, foi aí que ele nos surgiu como uma possibilidade de experimentar a cidade. Um instrumento de pesquisa cujo caminhar permitisse explorar as diversas ambiências, inserindo o corpo do pesquisador no meio urbano e, assim, lhe possibilitar provar sensorialmente os espaços, deixando-o ser afetado por outros corpos e pelo próprio “corpo” da cidade. Talvez assim melhor nos aproximássemos dos agentes produtores de um espaço-tempo iminentemente praticado e das ações que lançam mão para apropriarem-se dos espaços públicos.

Portanto, exploramos o andar como uma arte de “perder-se” pelas cidades. Assim verificamos diferentes empreendimentos teóricos e práticos, políticos e artísticos os quais pudessem vir a consubstanciar o movimento como um

instrumento passível de ser utilizado no urbanismo, desencadeando apreensões, reflexões e até mesmo amparando uma metodologia projetual.

4.1 O corpo em evidência na teoria da arquitetura: de “objeto” a “sujeito”

Sennett (2008), ao contar a história das cidades por meio das representações e experiências corporais, dedicou-se, no último capítulo de *Carne e Pedra*, à revolução¹⁵⁸ científico-anatômica que mudou a compreensão do corpo. Tal como as artérias e veias, tudo na cidade deveria circular, para o bem físico e mental dos habitantes, com eficiência: o ar, a água, os esgotos, o tráfego. Este paradigma a serviço do imaginário dos urbanistas modernos tornou-se questão de saúde pública e de controle das multidões, o que veio a, definitivamente, mudar a relação entre os corpos e o ambiente das cidades.

Já no urbanismo moderno, as referências ao corpo humano tirando partido da analogia com o organismo seguiram possibilitando a mediação do “ente vivo”, aludindo à necessidade de conferir ao espaço urbano uma lógica de funcionamento unitário. Com o próprio Le Corbusier, o entendimento anatômico-fisiológico do corpo foi tomado para conceber uma analogia à cidade. Esta noção genérica possibilitou a organização da cidade como sistema, uma estrutura urbana hierarquizada a partir de funções, onde às vias caberia, por analogia, a circulação sanguínea e, aos parques, como grande pulmão a disponibilizar oxigênio, as trocas respiratórias, ou melhor, a reposição de energia com o lazer para o trabalho do dia-a-dia.

No pós-modernismo, o homem passou ao *status* de “indivíduo” com a aproximação à linguística pós-estruturalista, e de “corpo-sujeito” a interagir com o espaço graças ao aporte fenomenológico e estético (NESBITT, 2008). Em relação ao corpo do Movimento Moderno, observamos que o homem continuava presente no ato projetual como um instrumento conceitual, mas houve, deste momento em diante, uma preocupação em entendê-lo, valorizando também o seu corpo, como um instrumento de leitura e de escritura do espaço. A “experimentação” posta em voga na teoria da arquitetura pós-moderna chamou a

¹⁵⁸ A partir da obra de William Harvey, *De motu cordis*, de 1628. Os conhecimentos sobre a circulação do sangue e a respiração influenciaram na forma como o homem via o seu próprio corpo, mas também influenciaram uma série de “aplicações” ao espaço urbano. E a construção de Washington, D.C., idealizada por Charles L'Enfant, foi o símbolo de uma experiência “pré-urbanista” no século XVIII. Alia-se, ainda, ao conhecimento científico-anatômico do corpo humano, uma grande transformação social: o individualismo do homem vinculado à sua capacidade de livre movimento ou locomoção. Neste sentido, até o século XX, tanto Londres e Paris como Nova York receberam intervenções urbanas caudatárias das descobertas de Harvey. No início do século XIX, John Nash propunha a urbanização de Regent's Park e Regent Street. Uma espécie de prévia para a maior intervenção urbana dos tempos modernos empreendida por Haussmann em Paris. E, em Nova York, no início do século XX, grandes transformações urbanas promovidas por Robert Moses configuraram-na como uma cidade interligada via autoestradas (as *highways* e *parkways*). (SENNETT, 2008)

atenção para uma nova relação espaço-temporal onde o aspecto individual passou a preponderar em detrimento do entendimento moderno dispendido à coletividade.

Até a arquitetura do Movimento Moderno, pode-se dizer que a menção ao corpo foi utilizada como recurso para a projeção do espaço arquitetônico. Nos tratados teóricos que se ocupavam de situar as origens da prática disciplinar da arquitetura, o corpo estava “presente” como mediação entre homem e Natureza. A imitação da natureza, traduzida para a concepção arquitetônica, era sinônimo de perfeição assim como de aperfeiçoamento, uma *mimese* não da natureza sensível, mas do que seria o seu ideal. Com a projeção do corpo humano nas formas arquitetônicas por meio de noções como as de “escala”, “proporção”, “simetria” e “composição”, a arquitetura dava continuidade a uma série de preceitos, alcançando padrões harmônicos aceitos e creditados por uma longa cultura humanista na arquitetura.

Revisto pela teoria renascentista quando da redescoberta da obra de Vitruvius, a base mais persistente de atributos a serem contemplados pela arquitetura seria dada pela tríade vitruviana: *firmitas* (solidez ou estrutura), *comoditas* (conveniência ou funcionalidade) e *venustas* (beleza ou forma ideal). E para a “feitura” da arquitetura, a menção ao corpo do homem estava aí contemplada. Mas o Movimento Moderno, no seu ímpeto de desvincular-se de toda a tradição que lhe fosse anterior, anulou qualquer referência aos tratados teóricos que definiam, historicamente, o escopo da disciplina arquitetônica.

Ao romper com o sistema humanista, a preocupação com o termo *venustas* aos poucos desaparecia na medida em que os códigos linguísticos foram transpostos ao discurso formal do arquiteto (TSCHUMI, 1981 apud NESBITT, 2008, p. 179). Ou seja, a forma arquitetônica reduzida a uma mensagem e o seu uso, a uma leitura. Já o conceito de *firmitas* não parece ter sido considerado em sua essência no pós-modernismo, pois o apelo à retórica dos estilos, mesmo que “envelopando” formalmente a produção arquitetônica, não tinha a intenção de responder pela verdade dos materiais ou da estrutura empregados. O que realmente estava em pauta vinculava-se com uma atitude formalista com conteúdo passível de mediar o significado da arquitetura. Quanto ao termo *comoditas*, o único juiz competente a responder pela “acomodação espacial adequada” seria o corpo, o ponto de partida e o ponto de chegada da arquitetura.

Sobre a revisão teórica na arquitetura pós-moderna, a questão corporal foi tratada por Kenneth Frampton, no Regionalismo Crítico, e explorada por Bernard Tschumi, na teoria da disjunção arquitetônica. Frampton vislumbrou na

conjunção entre corpo e lugar¹⁵⁹ uma abordagem de resistência à universalização das técnicas, dos materiais e da cultura. Para a concepção do lugar enquanto valorização do vernacular, o termo vitruviano *comoditas* foi investido pelo cuidado com a substância material – a tectônica – da arquitetura. O corpo apareceu em apelo à experiência espacial sensível, pois o tratamento estético da matéria despertaria os sentidos.

Tschumi, ao afirmar que além de mover-se nos espaços, os corpos ‘produzem espaço por meio e através de seus movimentos’ (TSCHUMI, 1981 apud NESBITT, 2008, p. 181), propôs que os movimentos dos corpos fossem a intromissão de “eventos” nos espaços arquitetônicos. Para ele, o programa arquitetônico deveria ir além da discussão da forma, dos usos e do conteúdo para direcionar-se aos limites da disciplina, o que compreendia tratar do corpo e de sua experiência. Portanto, a atenção conferida ao corpo, um corpo menos “instrumental” como no Renascimento e no Movimento Moderno, possibilitou enxergar o indivíduo como parte essencial da arquitetura, pois este também produzia espaço na medida em que o experimentava.

4.2 Da representação à experimentação na arquitetura (e no urbanismo)

Fuão (2002)¹⁶⁰, em *Cidades Fantasmas*, trata da representação arquitetônica a partir de imagens fotográficas. Baseado em *Phantom City*, texto de Vilém Flusser escrito por ocasião de uma exposição fotográfica que percorreu a Europa na década de 1980 e cujo tema era a cidade sem pessoas, o seu alerta, depois de constatar em revistas e livros de história da arquitetura, voltava-se à ausência da figura humana na composição do objeto arquitetônico o qual era tecnicamente clicado.

E as considerações de Fuão ainda se desdobravam para ponderar sobre o que é ensinado e mostrado aos arquitetos urbanistas, de modo que assim o perpetuamos, se trata de um imaginário onde à representação da arquitetura faltaria o caráter subjetivo do homem. Além de preocupações de ordem formal, seria preciso da alma das pessoas, pois cidades e arquiteturas também são “construídas” ao passo em que vivenciadas.

¹⁵⁹ A consciência do lugar apareceu associada à tectônica, por isto a preocupação com a “manipulação” de certos atributos técnicos e materiais a fim de criar uma arquitetura espacialmente mais experimental. Com a reflexão sobre a interação corporal e inconsciente com o ambiente, o lugar e o edifício foram repensados para dar suporte ao conceito heideggeriano de habitar. ‘Habitar é definido como “um permanecer ou estar com as coisas”.’ (NESBITT, 2008, p. 32). Em seus estudos críticos, Christian Norberg-Schulz tratou da concretização do espaço existencial mediante a formação de “lugares”. Neste sentido contribuía o caráter tectônico, o que foi, naquele momento, captado por Frampton ao propor uma arquitetura mais autêntica, um posicionamento alternativo por reconhecer o rumo cenográfico da arquitetura pós-moderna.

¹⁶⁰ Fuão, F. *Cidades fantasmas*. Arqtextos, São Paulo, 025.08, *Vitruvius*, jun. 2002. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/03.025/777>>, acesso em nov. 2010.

Mas a questão da representação arquitetônica suscita uma reflexão bem mais ampla. Quando pensamos em representação, logo a associamos ao desenho (plantas, cortes, fachadas, perspectivas etc.) do projeto a fim de que venha a ser lido no canteiro de obras. Assim executa-se a obra e chega-se ao objeto materializado. Processo este que Sérgio Ferro¹⁶¹ salientou corresponder à separação entre trabalho intelectual e manual. Foi no Renascimento que o desenho ficou a cargo do arquiteto e deixou de ter a contribuição *in loco* das muitas mãos dos artistas, os quais se tornaram meros assalariados. Obviamente que houve a contribuição de conhecimentos perspectivos para a representação da arquitetura, mas o processo de projeto baseado no desenho arquitetônico acabou sendo uma forma de mais-valia dirigida à produção de mercadorias.

A respeito desta “instrumentalização” da arquitetura possibilitada pelo desenho perspectivo, resumiria a produção arquitetônica – a construção do real – à representação de um espaço intelectualmente imaginado? E o fator humano imprescindível à produção social do espaço? Arquitetura é também espaço vivido cotidianamente, e experimentá-lo depende de uma relação indissociável com o tempo. Ou seja, o ato de mover-se e/ou usá-la, faz da arquitetura interação.

Palavras e desenhos podem somente produzir espaço no papel, não a experiência do espaço real. O espaço no papel, por definição é imaginário: é uma imagem. Mas, para os que não constroem (não importa se por motivos circunstanciais ou ideológicos), parece perfeitamente normal satisfazer-se com a representação daqueles aspectos da arquitetura que pertencem a constructos mentais – à imaginação. Essas representações separam inevitavelmente a experiência sensorial de um espaço real da avaliação de conceitos racionais. Entre outras coisas a arquitetura é uma função de ambos. E, se um desses critérios for eliminado, a arquitetura perde algo. (TSCHUMI¹⁶², 1978 apud NESBITT, 2008, p. 582)

Mas, o processo de produção da arquitetura ainda se dá a partir de uma concepção linear e se funda no espaço concebido (inclusive o desenho atual-

¹⁶¹ “Aula 1” proferida junto à disciplina “IAU – 5891 Tópicos Especiais: Apontamentos Sobre História da Arte e da Arquitetura: Renascimento, Modernismo e Brasil” no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da USP São Carlos, no período de 24 de setembro a 09 de outubro de 2012. Disponível em <<http://eaulas.usp.br/portal/video.action?itemId=24-70>>, acesso em mar. 2013.

¹⁶² TSCHUMI, B. *O prazer da arquitetura*. In: NESBITT, K. (Org.). **Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica (1965-1995)**. 2. ed. São Paulo: Cosac Naify, 2008 [pp. 573-584].

mente tem sido “incrementado” pelas tecnologias da informação). Já o espaço vivido ou a produção continuada e aberta pela participação ativa dos cidadãos e pelas apropriações corpóreas das ações humanas abririam, assim, a arquitetura à processualidade, ao espaço considerado como campo de possibilidades sempre passível de atualização.

Voltando ao imaginário do arquiteto urbanista, o processo projetual baseia-se na representação (de uma imagem dada pelo desenho) e na separação fragmentada entre projeto, construção e uso. Assim o ensinado na academia e praticado no campo profissional põe de um lado o espaço concebido (um produto final prescritivo e acabado) e do outro, o sujeito. Não que o desenho deva ser substituído ou seja dispensável, trata-se de uma ferramenta importantíssima. Mas, talvez, um dos primeiros questionamentos a fazer seja justamente o quanto nos concentramos nele, o valor apreendido para um saber-fazer a arquitetura, e também aqui destacamos o urbanismo, baseado numa reprodução estanque de etapas, cujo desenho incrementa um discurso inerente ao nosso *métier* (disciplina que exige conhecimento científico, artístico e tecnológico, mas que também têm implicância no campo político) e que muitas vezes fica distante do diálogo ou de uma condição processual compartilhada com e/ou dependente dos ocupantes, habitantes e/ou cidadãos.

No mote deste mesmo raciocínio, citamos novamente Tschumi¹⁶³ que desenvolveu uma proposta de arquitetura a partir da intromissão de eventos, cujo movimento dos corpos construiria o espaço. Para ele, a representação da arquitetura se daria pela conjunção indissociável entre espaço, evento (conteúdo programático/usos) e movimento. Deste modo, ao lado de uma definição espacial, há também a necessidade de uma dimensão temporal dada justamente pela experiência corporal da arquitetura.

Dito isto tudo, a título de explicitar ainda mais as preocupações contidas neste trabalho dissertativo, talvez fique um pouco mais claro se, por um momento, pensarmos nos croquis aos quais recorria Lina Bo Bardi¹⁶⁴ para desenvolver e apresentar seus projetos. Poderíamos ressaltar a produção da arquiteta italo-brasileira, que em tempo se diga pertenceu, assumidamente, ao movimento moderno no Brasil, como singularmente vinculada à cultura popular e a soluções construtivas vernaculares. Mas nos interessa pontuar o quão os seus traços à aquarela traziam em evidência a participação dos trabalhadores e usuários. A título de exemplificação, tanto para o grande vão do MASP quanto

¹⁶³ Ver *Arquitetura e limites I, II e III*. In: NESBITT, 2008 [pp. 172-188].

¹⁶⁴ Nascida (1914) e formada arquiteta (1939) em Roma, após a 2ª Guerra Mundial emigrou para o Brasil onde desenvolveu carreira profissional. Bo Bardi voltou-se à produção de uma arquitetura entendida como “organismo apto para a vida” a incorporar o cotidiano e a energia das pessoas que a utilizavam. (OLIVEIRA, O. *Lina Bo Bardi: sutis substâncias da arquitetura*. São Paulo/Barcelona: Ed. Romano Guerra/Gustavo Gili, 2006)

para os pavilhões e ruas do SESC Pompéia, havia uma visão que preconizava a construção coletiva (desde a mão de obra aos usos) dos espaços.

Na contramão do simplório e poético, porém rico diálogo propositivo e processual desenvolvido por Lina, temos nos deparado com o valor (acreditamos demasiado) concernido às hiper-reais imagens renderizadas representativas do projeto arquitetônico e urbanístico. Em muitos casos, o resultado “final” e virtual da planificação técnica e estética acaba se destacando à realidade participativa e de experimentação como, por exemplo, aquela cunhada por Lina durante o seu exercício profissional.

Objeto e sujeito em separado. Primeiro um e depois o outro. Daqui em diante é preciso deixar claro: no nosso entendimento, o espaço urbano se “faz” e é produzido enquanto acionado pelo sujeito. Não nos parece razoável, visto que cidade é fenômeno, ao mesmo tempo obra e produto social, dissociar o urbanismo, desde as suas práticas de análise às de ação/intervenção, daqueles, no caso dos seus praticantes ordinários, que constroem a cidade na cotidianidade. De agora em diante nosso tempo será aquele infimo capaz de temporalizar o espaço.

4.3 Conhecer a cidade a partir do urbano: a “cegueira” e a “opacidade” das práticas urbanas

AS CIDADES E OS OLHOS 2

É o humor de quem a olha que dá forma à cidade de Zembrude. Quem passa assobiando, com o nariz empinado por causa do assobio, conhece-a de baixo para cima: parapeitos, cortinas ao vento, esguichos. Quem caminha com o queixo no peito, com as unhas fincadas nas palmas das mãos, cravará os olhos à altura do chão, dos córregos, das fossas, das redes de pesca, da papelada. Não se pode dizer que um aspecto da cidade seja mais verdadeiro do que o outro, porém ouve-se falar da Zembrude de cima sobretudo por parte de quem se recorda dela ao penetrar na Zembrude de baixo, percorrendo todos os dias as mesmas ruas e reencontrando de manhã o mesmo mau humor do dia anterior incrustado ao pé dos muros. Cedo ou tarde chega o dia em que abaixamos o olhar para os tubos dos beirais e não conseguimos mais distingui-los da calçada. O caso inverso não é impossível, mas é mais raro: por isso, continuamos a andar pelas ruas de Zembrude com os olhos que agora escavam até as adegas, os alicerces, os poços.

(Italo Calvino, 2003)

A cidade é um fenômeno complexo, podemos arriscar que de tão complexo escapa ou fica além daquilo que a própria arquitetura e o urbanismo podem ou teriam a pretensão de comportar em seus planos e projetos. Para cada modo de fazer cidades, entenda-se o moldá-la, configurá-la, assentá-la materialmente, espacializando o tempo, existem infindáveis modos de usá-la, temporalizando o espaço.

Oportunamente, cabe novamente mencionar as cinquenta e cinco *Cidades Invisíveis* de Calvino (2003). As narrativas oferecidas pelo viajante veneziano Marco Polo ao imperador mongol Kublai Khan, remetem a distintas cidades, mas as qualificações concernentes a cada uma – “as cidades e o desejo”, “as cidades e as trocas” etc. –, poderiam ser encontradas em todas as demais, o que não inviabiliza que um dentre tantos atributos seja tenuamente mobilizado para, assim, tornar cada cidade, única. A invisibilidade, expressa já no título da obra, pode ser a chave para refletir sobre aquilo que realmente permeia a cidade. As cidades são ambíguas, apresentam outra face a partir do momento em que deixamos um detalhe, um fragmento ou mesmo uma surpresa vir à tona. Deste ponto em diante, são infinitas as cidades contidas numa só e variam de acordo com os olhos e os corpos daqueles que as vivenciam.

Aproveitamos mais um dos textos de Calvino (2003, p. 64), no caso sobre as cidades e os olhos, onde nos fala de Zemrude. Interessa-nos esta passagem justamente porque podemos aproximá-la da importância concedida por De Certeau (1994) às caminhadas pela cidade. A forma da cidade de Zemrude se deve ao humor de quem a olha. Ao voltar o olhar para cima, foge-se do mau humor encontrado na ‘parte de baixo’. No entanto, distraídos com as alturas, acaba que ao baixar os olhos não conseguimos mais distinguir detalhes ínfimos e banais, como o ‘tubo dos beirais’ da ‘calçada’. O contrário, salienta, é menos provável, por isso, o andar por Zemrude deve-se, a fim de não deixar de conhecê-la, manter os olhos o quão mais baixo for possível, escavando ‘até as adegas, os alicerces, os poços’. Preocupação semelhante tem De Certeau quando atenta que a cidade sob os olhos, olhar que a vê a partir de cima – olhar que totaliza, representando a cidade e tornando-a legível, “desvendada” em seu conjunto –, difere completamente da cidade apreendida quando os corpos estão entrelaçados ao espaço, onde as práticas acontecem e somente embaixo é possível conhecê-las.

Cremos, portanto, que a relação estabelecida entre a cidade e os seus habitantes, não é algo passível de ser completamente esquadrihado, previsto, dominado, manipulável. Pelo contrário, o urbano, entendido como sendo as práticas espaciais cotidianas, abarca operações impossíveis de gerir, são táticas ilegíveis que se (re)fazem no dia-a-dia, jogando com os espaços e configu-

rando espacialidades. A experiência da cidade – pelos seus caminhantes –, portanto, não se define *a priori*, é condição de possibilidade plural e singular, são processos sobre o, e dependentes de, espaço.

Os caminhos que se respondem nesse entrelaçamento, poesias ignoradas de que cada corpo é um elemento assinado por muitos outros, escapam à legibilidade. Tudo de passa como se uma espécie de cegueira caracterizasse as práticas organizadoras da cidade habitada. (DE CERTEAU, 1994, p. 171)

A cidade seria constituída por, pairando entre, algo que é de ordem “objetiva”, material, tangível, conformada e definida, e “subjéitiva”, de face invisível e opaca. Aquela se define a partir de funções objetivas e produtivas, submetida a organizações molares. Esta cumpre uma função subjéitiva ou afetiva, desencadeia movimentos moleculares e se desenvolve no tempo. Porém, são, ao mesmo tempo, uma só e não se definem em separado.

Aproximamo-nos, aqui, do indivíduo e das suas práticas urbanas. Despretensiosamente e até sem sabê-lo, no cotidiano corriqueiro e fugaz, o habitante comum da cidade é capaz de conferir, no simples andar, uma espacialidade outra, produzindo espaço, alterando-o temporariamente, e assim “leva” consigo algo desta relação mútua.

De Certeau (1994) já chamava a atenção para os caminhantes da cidade, os quais “escrevem” a cidade sem poder lê-la, pois tem dos espaços um conhecimento cego e, justamente por não poder visualizá-la, neste jogo que os corpos travam ao enlaçar-se nos seus cheios e vazios, numa lei anônima, não há representação que não se altere ininterruptamente, dia após dia. Um conhecimento que escapa e foge ao modo de ver e operar estrategicamente sobre a cidade.

Estar ciente que o espaço não pode ser definido sem referência às práticas sociais, implica entender a cidade como um substrato formal, uma materialidade, tangível e concreta, que permeia o urbano, ao mesmo tempo em que, reflexivamente, também o é, pelo urbano, permeada. Delgado (1999)¹⁶⁵ salienta que a cidade não é o urbano. Para o autor, o urbano está cada vez mais impregnado pela relação que integra mobilidade espacial à vida cotidiana, o que atribui à cidade a capacidade de atrair e produzir pluralidade. O urbano constituiu-se por ‘un conjunto de usos y representaciones singulares de un espacio nunca plenamente territorializado, es decir sin marcas ni limites definitivos’ e, dado o seu caráter de instabilidade, ‘se opone a cualquier cristalización estruc-

¹⁶⁵ DELGADO, M. *El animal público*: hacia una antropología de los espacios urbanos. Barcelona: Editorial Anagrama, 1999 [p. 23-58].

tural, puesto que es fluctuante, aleatorio, fortuito...'. Seria 'todo lo que en una ciudad puede ser visto flotando en su superficie' (DELGADO, 1999, p. 25).

El espacio [...] es un espacio diferenciado, esto es territorializado, pero las técnicas prácticas y simbólicas que lo organizan espacial o temporalmente, que lo nombran, que lo recuerdan, que lo someten a oposiciones, yuxtaposiciones y complementariedades, que lo gradúan, que jerarquizan, etc., son poco menos que innumerables, proliferan hasta el infinito, son infinitesimales, y se renuevan a cada instante. No tienen tiempo para cristalizar, ni para ajustar configuración espacial alguna. (DELGADO, 1999, p. 34)

Depreende-se que a condição de urbanidade, entendida por 'esa reunión de extraños, unidos por la evitación, el anonimato y otras películas protectoras, expuestos, a la intemperie, y al mismo tiempo, a cubierto, camuflados, mimetizados, invisibles' (DELGADO, 1999, p. 33), oferece ao espaço, ininterruptamente atravessado pelas trajetórias dos cidadãos, permitindo-o ser transitoriamente territorializado, a possibilidade de ser entendido por meio de uma epifania. O termo relaciona-se ao que pode ser entendido de súbito, momentaneamente, e, portanto, claramente condizente à defesa de Delgado quando diz ser o urbano tudo o que é da ordem do imprevisto, do surpreendente.

Ao mencionar a epifania do urbano, Delgado diz que é preciso recorrer a 'topografías móviles o atentas a la movilidad'. Nesse momento, a atenção precisamente volta-se aos espaços denominados 'transversales', pelos quais os habitantes ou praticantes do urbano circulam. O movimento de atravessá-los se resume a 'un irrumpir, interrumpir y disolverse luego'. Territorializar, desterritorializar e, sem seguida, reterritorializar. São, portanto, os 'espacios-tránsito' (DELGADO, 1999, p. 36). O interessante das afirmações é o caráter situacional que aflora desses espaços vivenciados, a partir dos fluxos que lhe são inerentes e imprescindíveis.

Nesse sentido Delgado recorre a De Certeau para renunciar à ideia de um lugar/território como sendo próprio, marcado definido e/ou delimitado, mas sim sugerindo a possibilidade de emergência de um lugar praticado. A partir de 'los puntos de tránsito y las ocupaciones provisionales' qualquer praça ou rua 'son o tienen marcas, pero el pasante puede disolver esas marcas para generar con sus pasos un espacio indefinido, enigmático, vaciado de significados concretos, abiertos a la pura especulación' (DELGADO, 1999, p. 40).

É pela sobreposição entre itinerários e encontros eventuais, que se situa a produção de 'cartografías móviles' (DELGADO, 1999, p. 41) sendo esse,

portanto, um foco de atenção para a apreensão do urbano. Para realizar o que então se sucede, Delgado sugere, fazendo um paralelo-didático ao mencionar o cinema, a literatura e a música, um método de etnografia urbana dos espaços públicos: a ‘observação flutuante’¹⁶⁶. Que, por definição,

[...] consiste en mantenerse vacante y disponible, sin fijar la atención en un objeto preciso sino dejándola «flotar» para que las informaciones penetren sin filtro, sin aprioris, hasta que hagan su aparición puntos de referencia, convergencias, disyunciones significativas, elocuencias..., de las que el análisis antropológico pueda proceder luego a descubrir leyes subyacentes. (DELGADO, 1999, p. 49, 50)

Em síntese, frente ao que expõe o autor e perante a nossa compreensão, é o caso do ‘etnógrafo de la calle’, quando (em campo) na rua, observar e, ao mesmo tempo, participar. Mesclar-se ao objeto de interesse, aproveitando-se do anonimato, e tornar-se um estranho a mais na multidão. Desse modo, é possível portar-se como um ‘observador invisible’ (DELGADO, 1999, p. 48, 49).

De Certeau (1994) intui descobrir as práticas que são estranhas, não previstas, fugidias e efêmeras ao espaço geométrico, simulacro-teórico, panóptico ou, ainda, controlado e regido por uma ordem. Para tanto, lança mão de um ponto de vista da cidade que é geral, total, vista em seu conjunto à distância contrapondo-o, ou relacionando-o, à experiência dos praticantes ordinários da cidade. Explícita, assim, que as práticas cotidianas realizadas no espaço compõem táticas ilegíveis, não programadas e que não se localizam, mas sim se espacializam, “jogando” com os espaços disciplinados, de modo que esses “desvios” que escapam ao controle prévio podem levar a uma teoria das práticas cotidianas no espaço vivido.

Apreender a cidade a partir do urbano atém-se na potencialidade que emana da relação cotidiana dos sujeitos com o espaço que é construído e que é vivido. Aquele é coercitivo, pois subentende uma disciplina prevista por uma ordem geral imposta pelo planejamento e pela gestão urbanas. Já este é nato à ação humana, que ao vivenciá-lo, apropria-se e, assim, efetiva uma forma imprevista, tal qual uma anti-disciplina, por assim dizer, de relacionar-se com a cidade.

Desvia-se, então, de modelos e métodos definidos *a priori*, sem obviamente desconsiderá-los e/ou ignorá-los, para aproximar-se, *a posteriori*, do instantâneo, imprevisto, subjetivo, de territorialidades que são transitórias e de

¹⁶⁶ Denominação cunhada por Colette Pétonnet a partir de conceito tomado de empréstimo da psicanálise. (DELGADO, 1994, p. 49).

uma potência enunciativa do devir nas cidades. Uma forma de leitura centrada na observação “sensível”, mas não aquela realizada por um *voyer* que se coloca à distância e vê o conjunto sob um ponto de vista totalizador, ou, nos dizeres de De Certeau (1994, p. 170), ‘ser apenas este ponto que vê, eis a ficção do saber’. Mesmo que seja essa, colocada em termos gerais, a ideia que permeia o pensamento estruturalista vigente no campo disciplinar da arquitetura e do urbanismo: a cidade-panorama, do simulacro teórico, ‘em suma um quadro que tem como condição de possibilidade um esquecimento e um desconhecimento das práticas’ (DE CERTEAU, 1994, p. 171). Aqui melhor se aplicaria o conceito do tipo arborescente¹⁶⁷. Para Deleuze e Guattari (1995, pp. 11-37), é a lógica estrutural da unidade, a árvore-raiz, que instaura a cidade sob a ótica da estratégia. Opera-se nela tendo em vista a organização funcional e racional dos espaços, estabelecendo a previsibilidade própria a um sistema sincrônico e, ainda, a criação de um sujeito que é universal e anônimo. Tudo válido e pertinente para um discurso de estratégias socioeconômicas e políticas, uma ‘linguagem do poder que “se urbaniza”’ (DE CERTEAU, 1994, p. 174).

Mas, como se almeja ir além, pois ‘a cidade se vê entregue a movimentos contraditórios que se compensam e se combinam fora do poder panóptico’ e, portanto, são impossíveis de gerir’ (DE CERTEAU, 1994, p. 174), é preciso ir embaixo (down), onde vivem os praticantes ordinários da cidade. Dito isso, subentende-se a defesa que faz o autor em mudar o foco e o olhar. Buscar o sujeito tátil enquanto imerso no espaço tectônico.

As experiências, sob a qual paira uma espécie de cegueira, desses caminhantes estão inscritas nos espaços colocados pela técnica e pelo pensamento. Aproximam-se a operações táticas formadas ‘em fragmentos de trajetórias e em alterações de espaços: com relação às representações, ela [uma história múltipla composta por redes de escrituras que avançam e se sobrepõem] permanece, cotidianamente, indefinidamente, outra’ (DE CERTEAU, 1994, p. 171).

Essa história começa ao rés do chão, com passos. São eles o número, mas um número que não constitui uma série. Não se pode contá-lo, porque cada uma de suas unidades é algo qualitativo: um estilo de apreensão tátil de apropriação cinésica. Sua agitação é um inumerável de singularidades. Os jogos dos passos moldam espaços. Tecem os lugares. Sob esse ponto de vista, as motricidades dos pedestres formam um desses “sistemas reais cuja existência faz efetivamente a cidade”,

¹⁶⁷ De acordo com Deleuze e Guattari (1995), o conceito baseia-se em oposições e dualismos numa continuidade eixo-tronco, que se ramifica dicotomicamente num sistema binário.

mas “não têm nenhum receptáculo físico”. Elas não se localizam, mas são elas que espacializam. (DE CERTEAU, 1994, p. 176)

Os praticantes ordinários das cidades realizam, portanto, uma espécie de atualização dos projetos urbanos e, em consequência, do próprio urbanismo (JACQUES, 2008)¹⁶⁸. É através da experiência cotidiana de apropriações, escapes e/ou improvisações que há a legitimação, ou não, dos espaços urbanos projetados. Seriam os usos, as ações e as táticas que importam nesse processo simultâneo e contínuo.

Nesse sentido, cabe apresentar, retomando Deleuze e Guattari, o conceito de rizoma¹⁶⁹. Em sentido oposto à noção árvore-raiz, onde pontos e posições são organizados mediante uma ordem, aponta-se para a condição das linhas no rizoma-canal. Essas linhas, articuladas ou descontínuas, em fluxo ou em ruptura, geram territorializações e desterritorializações, e instauram estados de multiplicidade, de diferença.

Todo rizoma compreende linhas de segmentaridade segundo as quais ele é estratificado, territorializado, organizado, significado, atribuído, etc.; mas compreende também linhas de desterritorialização pelas quais ele foge sem parar. Há ruptura no rizoma cada vez que linhas segmentares explodem numa linha de fuga, mas a linha de fuga faz parte do rizoma. (DELEUZE; GUATTARI, 1995, p. 18)

Transportando esse conceito ao tipo de comportamento social na contemporaneidade, e tendo como premissa a atuação dos sujeitos urbanos, propõe-se outra abordagem. Um tipo de investigação amparada na observação dos modos de uso, ou seja, na apropriação dos espaços públicos. O alicerce fundamental seria o conhecimento direto/empírico que só pode emanar da experiência da realidade que então se apresenta.

Ao entender, portanto, que os cidadãos são agentes produtores de um espaço-tempo iminente praticado, tomemos como pressuposto que os subsídios necessários para “atualizar” os espaços urbanos passam pelo agir dos cidadãos. E o meio mais banal e corriqueiro de apropriar-se da cidade é por

¹⁶⁸ JACQUES, P. **Corpografias urbanas**. Arqutextos, São Paulo, 093.07, *Vitruvius*, fev. 2008. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/08.093/165>>, acesso em mai. 2011.

¹⁶⁹ O conceito de rizoma não pode ser justificado por nenhum modelo estrutural ou gerativo. Ao contrário, ‘é um sistema a-centrado não hierárquico e não significante, sem General, sem memória organizada ou autômato central, unicamente definido por uma circulação de estados (DELEUZE; GUATTARI, 1995, p. 33).

meio do movimento, praticando o espaço a partir do mais simples gesto que é o andar.

4.4 O movimento como experiência urbana: em busca da cidade “nômade” e/ou “subjéitiva” dos homens lentos

Daqui em diante exploraremos experiências urbanas, sejam elas artísticas, literárias e/ou políticas que tiveram a cidade como “fonte” de inspiração e de atuação. Daí aflorou a ideia e os subsídios da inserção corporal e do movimento como elementos de potência tanto para os cidadãos quanto para o urbanismo enquanto modos de fazer. Em busca de outro modo de ver as cidades, ou seja, uma lente molecular de observação voltada aos praticantes ordinários, precisamos lançar mão de um instrumento – no caso, do andar, pondo-nos em movimento – que fosse capaz de melhor aproximar-se dos sujeitos urbanos enquanto cotidianamente apropriam-se dos espaços públicos, produzindo-os na mesma medida do tempo de suas ações.

Como este trabalho dissertativo também se coloca crítico em relação aos modos hegemônicos de fazer as cidades, os quais normalmente não tiram partido das particularidades que encontram pelo caminho, observaremos e experimentaremos a cidade a partir de um modo “nômade” o qual possibilite um meio “outro” de fazer o urbanismo. Propomo-nos a “acessar” o espaço urbano empreendendo a nossa própria trajetória – por meio de caminhadas do pesquisador-andante – e nos detendo nos fluxos urbanos, ou seja, nas práticas de espaço-tempo do habitante anônimo e ordinário que, através do seu corpo, se apresenta como um saber horizontalizado capaz até mesmo de se constituir como uma alternativa à racionalidade dos processos econômicos e culturais dominantes.

Sob a perspectiva do urbanismo, conhecemos a cidade sedentária a qual desenhamos e/ou classificamos a partir de mapas. Na medida em que o movimento fica “de fora”, a cidade parece, apesar de não estar, fixa. Apreender a cidade incorporando a temporalidade dos processos urbanos implica recorrer a outros instrumentos de análise. Aí surge a *cidade nômade*, onde as dinâmicas e fluxos cotidianos entram em cena. E o tempo também é outro, o das circunstâncias, dos acontecimentos, dos percursos e das táticas. Emerge desta lente de observação mais do que a cidade objetiva, aquela do tempo da racionalidade única, da produção, do fluxo de materiais..., é a cidade subjéitiva a que não queremos abrir mão. Aquele “tipo” de cidade onde Guattari (1992) diz atuar os processos coletivos de subjéitivação que visam desde a sujeição dos indivíduos e ao mesmo tempo respondem pela possibilidade de produção de singularidades, de outros (e alternativos porque horizontalizados) modos de vida. O

tempo não é só o da fixidez, rapidez e fluidez (SANTOS, 2006)¹⁷⁰, mas também compreende o tempo lento dos homens que vivenciam a dimensão espacial da cotidianidade.

O tempo da rigidez pode, retomando Milton Santos, ser associado aos processos de modernização das cidades, o qual se observa, inicialmente, na aparência das formas construídas que, para o autor, são os chamados espaços luminosos. São sempre as mesmas e repetitivas determinações a atender “as demandas do mercado” e a decidir pelos mesmos modos de vida. Uma rigidez que promete diferenciação aos homens, mas desvela um desejo imenso de mantê-los sob o seu aparato ideológico e simbólico.

Mas há, na própria cidade, uma potência de resistência às imposições da aceleração nos espaços-tempos da cidade. Através das práticas de um tempo lento, as quais pautadas por uma criatividade “ordinária” para que os sujeitos consigam manter-se apesar de em meio às forças hegemônicas. Estas outras lógicas se desenvolvem, enquanto se aprimoram, no próprio ato da experimentação. Como normalmente precisam realizar atividades cujo objetivo é o da sobrevivência, lançam mão de usos e praticam atividades, até para que não sejam “descobertos” ou “impedidos”, dependentes de mobilidade e efemeridade.

Os processos de apropriação espacial em meio ao tempo do cotidiano podem tanto submeter-se às luminosidades/verticalidades colocadas pela racionalidade técnico-científica, ou delas desvencilharem-se, apontando para práticas individuais e/ou coletivas produtoras, portadoras e/ou promotoras de subjetividades singulares.

Mas para ajustar o olhar a fim de “ver” estas várias cidades desenhadas pelas apropriações e movimentos, e experimentadas a partir do tempo lento... requer, num primeiro momento, uma imersão nas ambiências urbanas. E faz-se preciso estar em movimento para ser afetado pelos estados urbanos vivenciados e pelas diferenças de expressão corporal dos sujeitos em plena ação. É Jacques (2006)¹⁷¹ quem sugere uma ferramenta de investigação ou de leitura do campo urbanístico amparada numa prática secular de deslocamento no espaço.

A partir do histórico das experiências urbanas alavancadas pelo andar, a autora cita as *errâncias* como a “arte de se perder nas cidades”. Munido de um estado de espírito ou devir errante, há a defesa por um pesquisador entre-

¹⁷⁰ SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Ed. da USP, 2006.

¹⁷¹ JACQUES, P. *Elogio aos errantes: a arte de se perder na cidade*. In: JEUDY, H. P.; JACQUES, P. (Org.). **Corpos e cenários urbanos**: territórios urbanos e políticas culturais. Salvador: Catedros EDUFBA; PPG-AU/FAUFBA, 2006 [pp. 117-139].

gue ao campo sensível inerente à cidade. Ao contrário de um método, trata-se de uma apologia às errâncias urbanas como um instrumento, singular e subjetivo, para apreender a experiência ou a prática urbana ordinária. Para Jacques, o urbanista-errante tem o potencial de poetizar o urbano, e do encontro do seu corpo físico com o corpo da cidade, um estado de “contaminação” corporal ocorre. Assim, tanto a cidade adquire um “outro” corpo a partir das errâncias como leva a uma incorporação, ou seja, a uma corporeidade própria do sujeito que se permite vivenciar a cidade e entrar em contato com a alteridade urbana só existente no cotidiano. Jacques identifica três propriedades sempre relacionadas e recorrentes à prática de “errar” na cidade: *a de se perder*, *a lentidão* e *a corporeidade*.

A primeira das “características” da errância, o perder-se, induz a um estado sensorial capaz de refazer as referências espaço-temporais. Para tanto, o errante teria que se desterritorializar para depois reorientar-se e então ativar outros sentidos até então “automatizados”. Do se perder, Jacques aproxima os movimentos de (des)(re)territorialização, e do errante, o nômade, ambas noções dadas por Deleuze e Guattari (1997)¹⁷².

Para estes autores, o território do nômade é o próprio trajeto. A natureza do espaço praticado pelo nômade só existe enquanto sobreposição, misturando-se, mas ainda mantendo-se distintos, ao espaço sedentário. Um espaço liso (ou nômade) não para de ser convertido num espaço estriado (ou sedentário) ou vice-versa. No itinerário do nômade, que está sempre entre dois pontos conhecidos – o entre ou *intermezzo* –, é onde se desenrola a sua vida. O espaço nômade é localizado enquanto marcado apenas por “traços” que se apagam e se deslocam com o trajeto. O nômade mantém uma relação desterritorializada com o espaço.

[...] construímos um conceito de que gosto muito, o de desterritorialização. [...] precisamos às vezes inventar uma palavra bárbara para dar conta de uma noção com pretensão nova. A noção com pretensão nova é que não há território sem um vetor de saída do território, e não há saída do território, ou seja, desterritorialização, sem, ao mesmo tempo, um esforço para se reterritorializar em outra parte. (Deleuze no vídeo “L’abécédaire de Gilles Deleuze”, filmado em 1988 por Claire Parnet apud COSTA, 2006, p. 99)¹⁷³.

¹⁷² DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia**. Vol. 5. São Paulo: Ed. 34, 1997.

¹⁷³ COSTA, R. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

O território é uma produção processual em espacializações que o constituem, as quais nunca estão dadas, estanques ou instituídas. Ao contrário, são atravessadas por fluxos, contingências e/ou agenciamentos, e por isso deve-se considerar o movimento e, por conseguinte, a inserção do tempo sobre as dimensões arquitetônica e urbanística. O território pode ser um espaço vivido ou um sistema percebido no qual um sujeito sente-se “em casa”. É, ainda, sinônimo de apropriação e de subjetivação fechada sobre si mesma. Ele é um conjunto no qual desemboca, pragmaticamente, uma série de comportamentos nos tempos e nos espaços sociais, culturais, estéticos, cognitivos (GUATTARI; ROLNIK, 2010, p. 323).

O desterritorializar (ou o perder-se) seria o momento de passagem do territorializar ao reterritorializar, ou seja, é um movimento que se dá entre territórios. Por fim, desterritorialização é a operação por meio da qual um território se decompõe pela passagem de um estado a outro. A desterritorialização se dá concomitantemente à reterritorialização, é um processo contínuo. O território se “desmancha” num movimento de abandono e de passagem, e a reterritorialização é construção do território.

A partir do momento em que se está “perdido”, advém um movimento do tipo lento, correspondendo a uma postura ou relação física mais profunda e visceral com o espaço urbano.

[...] A lentidão do errante não se refere a uma temporalidade absoluta e objetiva, mas sim relativa e subjetiva, ou seja, significa uma outra forma de apreensão e percepção do espaço urbano. (JACQUES, 2006, p. 123)

Jacques diz que a lentidão é compreendida a partir dos homens lentos, ou mais pobres, de Milton Santos, aqueles ‘que podem melhor ver, apreender e perceber a cidade e o mundo, indo além de suas fabulações puramente imagéticas’ (JACQUES, 2006, p. 123). A lentidão associa-se, portanto, com a corporeidade dos homens lentos ou com o “espírito de corpo” do errante. E tudo isto “começa” a desterritorialização e o permitir-se experimentar uma temporalidade outra, produzindo, ao mesmo tempo, um corpo e espaço “incorporados”. A própria experiência urbana, em especial a experiência corporal da cidade, a qual estimulada pelas errâncias, por sua vez, resulta em diferentes corpografias.

[...] no momento em que a cidade, o corpo urbano, é experimentada, esta também se inscreve, e dessa forma sobrevive e resiste, no corpo de quem a pratica. A cidade é lida pelo corpo e o corpo descreve o que podemos passar a chamar de *corpografia urbana*. A cor-

pografia é uma cartografia corporal (ou corpo-cartografia, daí corpografia), ou seja, parte da hipótese de que a experiência urbana fica inscrita, em diversas escalas de temporalidade, no próprio corpo daquele que a experimenta, e dessa forma também o molda, mesmo que involuntariamente. (JACQUES, 2008)¹⁷⁴

Os processos de (des)(re)territorializações transcendem o mero nível da materialidade da cidade. Chegam a passar para o nível das subjetividades, construindo assim territorialidades vivas e transitórias e, também, condicionando os percursos na cidade. O estudo dos movimentos e dos gestos do corpo (ou seja, os “padrões corporais de ação”) podem decifrar as corpografias e, a partir destas, a compreensão do espaço urbano experimentado (JACQUES, 2008).

Interessa-nos, em específico, a questão que pode ser depreendida da relação entre o Corpo e a Cidade. São as experiências corporais cotidianas que “atualizam” e “reinventam” os espaços urbanos. Ao praticar a cidade, os cidadãos lhe dão outro “corpo”, assim como estas experiências também ficam impregnadas nos seus corpos. Há uma relação de configuração mútua entre Cidade e Corpo. Partindo deste condicionamento de mão-dupla, entendemos que o corpo pode nos “falar” enquanto apropria-se do espaço urbano no qual interage. As “cartografias urbanas” seriam um tipo de cartografia corporal, um mapa das experiências urbanas cotidianas.

A *corpografia* inaugura uma nova maneira de tratar o corpo dentro do espaço urbano. Em sua definição, corpografia deriva do processo de cartografar. Ancorada no real, esta experiência invade as cidades no que lhes tange de mais sensível, os encontros, as descobertas, as formas de interação entre pessoas e coisas. No entanto, as estratégias de controle e disciplinarização, investidas sobre o corpo por todas as forças de poder engendradas na civilização ocidental moderna (as instituições que Foucault assinala) têm interferido nesses circuitos do corpo e do inconsciente, influenciando diretamente no que reter, por onde circular e como se portar. Há visões contemporâneas que dão, justamente a esse cerceamento, o poder de libertar a mente. Ainda poderíamos aproximar as experiências urbanas aos processos de singularização, que seriam uma forma de reapropriação da subjetividade – a “revolução molecular” – em termos de uma micropolítica, uma alternativa outra, como criação coletiva, de produção da realidade.

¹⁷⁴ JACQUES, P. **Corpografias urbanas**. Arqutextos, São Paulo, 093.07, *Vitruvius*, fev. 2008. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/08_093/165>, acesso em mai. 2011.

4.4.1 Sobre cidades e experiências urbanas: a potência do “andar” para as vanguardas artísticas e para as narrativas literárias

Desde a modernidade foram “liberados” os ingredientes necessários, como as condições de igualdade e anonimato sob as quais se “escondem” os indivíduos, para alimentar a experiência da rua. O espaço urbano abrigaria fenômenos que só poderiam ocorrer ali, por isso, a especificidade de vivenciar o espaço público correspondia a experimentar a instabilidade e a adrenalina a envolver situações indeterminadas, deparando-se com figuras excêntricas e libertas de estruturas morais e familiares... enfim, um encontro com a alteridade radical.

E talvez ao choque coubesse mesmo incitar, ainda que violentamente, as experiências urbanas. Na tentativa de expressar, criticamente, o estado de choque e a alteridade radical a que estavam submetidos os sujeitos modernos, interessa-nos, em especial, a inspiração de Benjamin ao retomar a figura do *flâneur* presente nas poesias de Charles Baudelaire e nos contos de Edgar Allan Poe. Pode-se, inclusive, “contar” a história de Paris via a ideia das flanâncias narradas por Baudelaire e analisadas posteriormente por Benjamin, o qual retomou o conceito de *flâneire* e passou a investigar a vida na metrópole do século XX estando ora só de passagem, disfarçado em meio à multidão dos bulevares, ora sentindo-se “em casa” na medida em que o *flâneur* assumia a rua como o seu próprio lar especialmente nas passagens cobertas de Paris.

No século XX, conforme a eficiência das linhas de montagem extrapolava o ambiente industrial para ser transposta às cidades, na medida em que a diversidade e a agitação da metrópole deveriam ceder ao controle colocado pela ordem dos planos reguladores e da padronização arquitetônica, havia a degradação da experiência em vivência. Em função da constatação de Walter Benjamin a respeito da perda da “aura” na obra de arte, Arantes (2000) diz que o desenvolvimento da técnica aplicada a mais antiga das artes (a arquitetura) – exaltando o seu caráter funcional e utilitário – contribuiu para a transformação do choque em hábito, ou seja, a degradação ou empobrecimento da experiência em vivência.

Do mesmo modo que a reprodutibilidade técnica da obra de arte provoca a dissolução da aura, a repetição do choque-vivência vai disciplinando o aparelho perceptivo do habitante da grande cidade. A atrofia moderna da experiência é o avesso de uma crescente organização de estímulos ou neutralização de situações ameaçadoras e traumáticas. (ARANTES, 2000, p. 57)

Neste mesmo sentido, Sennett (2008, p. 14) narra a sua experiência de acompanhar um amigo numa sessão de cinema em Nova York. O filme, 'um sangrento épico de guerra', cujo amigo 'impassível' fazia meros comentários técnicos apesar de ter vivenciado a Guerra do Vietnã e ter trazido dela uma marca expressa no próprio corpo: a amputação da mão esquerda. Para minimizar a perda, o amigo carregava uma prótese mecânica. Ao fim da exibição, postos ambos na saída, o público, apesar de aplaudir 'os lances mais violentos e a carnificina', observando aquela mão metálica, esquivava-se rapidamente. Por trás deste "medo do contato", houve toda uma conjuntura para libertar o homem de inúmeras formas de resistência seja física ou sensorial.

Do cinema, onde há a representação do real, em contraponto à experiência da realidade, de fato contribuiu para o entorpecimento dos sentidos. Assim, a sétima arte, ao colaborar para a distração, também influenciou o anestesiamiento corporal. Um corpo moderno então passivo teria se constituído conforme experimentamos situações as quais substituem e/ou entorpecem nossas sensações e sentidos.

Sennett ainda trabalhou com outras questões a influenciar a atual passividade dos indivíduos, e aí entraria o individualismo que coincidiu com o advento do capitalismo moderno. Diferentes momentos ao longo da evolução das cidades, além de várias circunstâncias investigadas pelo autor, vieram a cooperar para a indiferença do homem perante o seu semelhante.

Resumidamente, listaríamos a grande liberdade física, a busca pelo conforto privado e a velocidade dos meios de locomoção, as tecnologias de saúde pública, e, sobretudo, o planejamento urbano ajudaram a "moldar" o habitante das cidades ao transferi-lo geograficamente para espaços fragmentados e descontínuos. As cidades, por facilitarem o deslocamento do indivíduo, ajudaram a promover uma espécie de crise tátil, dessensibilizando o corpo. Assim houve a difusão da ideia de que 'cada corpo move-se completamente à vontade, sem perceber a presença dos demais' (SENNETT, 2008, p. 21). Os corpos individuais a transitar pela cidade tornaram-se, portanto, cada vez mais desligados dos lugares em que se moviam assim como das pessoas com quem se deparavam.

Tomando Londres e Paris como parâmetros a partir do século XIX, três grandes intervenções urbanas foram paradigmáticas para o individualismo urbano: em Londres, a construção do conjunto de Regent's Park e Regent Street por John Nash, além do advento do metrô, e a reconstrução das ruas parisienses por Haussmann. Segundo Sennett (2008, pp. 328-349), isto teria ensinado as pessoas a se mover ao mesmo tempo em que as isolava. O transitar teria espalhado os pontos de encontro, evitando a aglomeração da multidão. Já a velocidade, a fim de tornar os deslocamentos mais confortáveis, fez investir no hábito mais privado do sentar-se. A melhoria nos assentos, os quais ga-

nharam estofamento, alteraram as condições sociais das viagens. Nos trens, até a disposição das poltronas, viradas para um único sentido, onde os passageiros, obrigados a olhar para as costas dos que iam à frente, distraíram-se lendo ou olhando a paisagem pela janela, induziram à comodidade individual instaurando o silêncio para resguardar a privacidade. Daí em diante rumo ao século XX, a cadeira, os *pubs* ingleses e os cafés franceses uniram o passivo ao individual, encerrando um convite à interioridade. Para o isolamento, apartando-se do meio urbano, bastou a arquitetura incorporar meios mecânicos nas técnicas construtivas, tais como a calefação central, materiais isolantes de fechamento como o vidro e o principal deles, o elevador. Ficar em pé, o movimento mais passivo do corpo em nome de conforto e segurança, em poucos segundos, rumo ao alto, afastava o indivíduo da rua.

Um século antes, em Paris, a Revolução Francesa pretendia instigar a população a assumir nas ruas um novo sentido de vida. Para tanto, idealizou-se que a convivência entre indivíduos imersos em espaços livres, desobstruídos, ou seja, carne tocando carne, assumiriam um corpo coletivo liberto, igual e fraterno. Mas a liberdade no espaço¹⁷⁵ conflitava com a liberdade no corpo. O imaginário de liberdade corporal defendido pelos revolucionários entrou em conflito quando a carne, em presença de espaços vazios, adquiria um viés dotado da passividade dos sentidos.

Os festivais [da Revolução Francesa] deram uma lição clara e perturbadora sobre a liberdade que procurava vencer resistências, abolir obstáculos e recomeçar da estaca zero: concebida como um espaço puro e transparente, ela entorpece o corpo, atuando como um narcótico. Independência e autonomia só despertam quando há alguma impureza, dificuldade e obstrução, como partes da sua própria experiência. (SENNETT, 2008, p. 314)

A compreensão, idealização e a linguagem genérica a representar o corpo humano sempre espelhou uma transposição às cidades, conformando-as. Ao mesmo tempo, a imagem corporal ideal estilhava-se na medida em que criava as formas urbanas. Conforme as análises de Sennett, o corpo, assim como concomitantemente o espaço urbano “sofria” fragmentações, teria

¹⁷⁵ Para explicitar a lição de que movimento sem obstáculos não coincidia com liberdade, a gravura do pintor inglês William Hogarth, chamada *Beer Street* (1751), já existente cerca de 40 anos à época da Revolução Francesa, ilustrava ‘um grupo de pessoas em contato amigável em uma cidade imaginária. À medida que os espaços destinados à maior liberdade começaram a domar o corpo, tal sociabilidade converteu-se em um ideal abstrato, objeto da mesma reverência que o homem comum presta aos monumentos públicos no caminho para o trabalho’ (SENNETT, 2008, p. 315).

mudado de caráter, e de características, ao longo da história das cidades. Deixou de ser corpo político (na Atenas dos corpos nus, porém restrito aos jovens homens) e sofrido (os crentes cristãos, frente à impureza do *Homo economicus*, pelo medo do contato isolaram os judeus no Gueto de Veneza) para vir a sê-lo indiferente e passivo. Chegáramos, assim, à Nova Iorque.

Nesta metrópole global, há uma multiplicidade de indivíduos indiferentes uns aos outros. A partir da revolução¹⁷⁶ no conhecimento “medicinal” do corpo humano a qual Sennett apregoa a William Harvey, em *De motu cordis*, uma cidade interligada via deslocamentos foi configurada com as grandes transformações urbanas promovidas por Robert Moses. O espaço urbano de Nova Iorque foi “organizado” com o intuito subjacente de separar, seja por camadas sociais ou étnicas, a sua diversidade. Como condição do “bem público”, a massa da população precisava ser desfeita. A logística da velocidade, ao invés de estimular o corpo pelo movimento, tornou-o espacialmente alienado.

Pensando que a ‘dessemelhança cria hostilidade’, inevitavelmente ‘a disparidade [...] provoca afastamento mútuo’ (SENNETT, 2008, p. 360, 361). A ideia de conforto individual possibilitada pelo automóvel a trafegar nas *parkways* e *highways* americanas vincula-se diretamente à opção de suportar sensações perturbadoras e potencialmente ameaçadoras iminentes àquela comunidade multicultural. De certo modo, renunciar ao destino participativo foi crucial para todos os afastamentos, por outro lado, “brindou-se” os corpos com a perda da vida em comum.

Portanto, a fragmentação espacial e a segregação social a que chegaram e expõem as cidades contemporâneas ajudam a refletir a individualidade preconizada por cidadãos tão diversos. Ainda assim, tamanha complexidade tende a permitir aos indivíduos, através da experiência, o deparar-se com infinitas situações. Estas explicitariam tanto a condição desvalorizada quanto o senso de insuficiência a que seguem submetidos os corpos dos homens. De acordo com Sennett (2008, p. 24), visto que ‘em geral, são experiências tensas e infelizes que nos tornam mais atentos ao mundo em que vivemos’, as condições estariam dadas, mais por meio da carne do que da pedra, para que os indivíduos entendam a sua própria inaptidão. Assim, ao deparar-se com dificuldades, as quais não podem evitar e que subsistem alheias à sua vontade, o corpo seria ‘despertado para o mundo em vive’ (SENNETT, 2008, p. 314, 315).

Frente às considerações levantadas por Sennett, nos deparamos com os espaços públicos das cidades contemporâneas. Qual o papel que desempe-

¹⁷⁶ Nesse contexto, desde o projeto de Charles L' Enfant, houve a construção de Washington, D.C., como símbolo do novo tipo de relação entre o movimento do corpo “saudável” e espaço urbano. A importância atribuída ao movimento do corpo se deve ao princípio da atividade biológica, um ‘ponto de vista médico sobre a circulação do sangue, a respiração e os impulsos nervosos criou uma imagem de organismo saudável graças à estimulação que lhe conferiam os movimentos’ (SENNETT 2008, p. 366).

nham senão, de modo insistente e persistente, em possibilitar que corpos individuais e em movimento, os quais agindo, em teoria, de forma passiva, absorta e indiferente com relação aos seus semelhantes, continuem o seu enfrentamento cotidiano e ininterrupto? Daí se estabelece uma tensão diária permitida e permeada por espaços públicos onde as diferenças podem ser, literalmente, sentidas. Não necessariamente aceitas sob um diálogo consensuado, mas negociadas pelo reconhecimento das disparidades entre os corpos urbanos.

A cidade tem sido um *locus* de poder, cujos espaços tornaram-se coerentes e completos à imagem do próprio homem. Mas também foi nelas que essas imagens se estilhaçaram, no contexto de agrupamentos de pessoas diferentes – fator de intensificação da complexidade social – e que se apresentam umas às outras como estranhas. Todos esses aspectos da experiência urbana – diferença, complexidade, estranheza – sustentam a resistência à dominação. (SENNETT, 2008, p. 25)

A possibilidade do contato com o outro, num movimento reflexivo, poderia ser vista como complementar a limitação do indivíduo com o qual se depara. E, ainda, viabilizar a percepção de que os nossos corpos não comportam uma imagem estereotipada dada como “a” ideal. Vislumbra-se, assim, que a potencialidade implícita e explicitada aos/nos espaços públicos gere dissensos no sentido da contestação das tentativas de definir como deveriam ser e se comportar os corpos urbanos. As cidades contemporâneas, especialmente na figura dos seus espaços públicos, justamente pela capacidade de reunir aos indivíduos, os quais ao impor suas presenças corporais já estariam a contestar a “esterilização” da experiência urbana posta nos últimos anos pela hegemonia do capital pós-industrial.

A acentuação, nas últimas décadas, do individualismo e do consumismo se deve a mudanças nos mecanismos de convencimento e coerção que sustentam a atual fase do capitalismo. O tecido urbano e social sofreu com a ampla disseminação de desejos envolvendo o indivíduo enquanto incitação de suas diferenças. O sucesso da reprodução do capital requer um trabalho minucioso e oculto a partir de recursos imagéticos difundidos pelos meios de comunicação. Um corpo-produto sobre o qual recai modos de administrar a subjetividade e a percepção do ambiente.

E a vida cotidiana, na figura dos códigos de conduta e dos agenciamentos da sociabilidade, é uma destas fronteiras sob a tentativa de controle dos processos de subjetivação capitalística, onde o consumo equivale a atender desejos/necessidades capazes de satisfazer imediatamente aos prazeres indi-

viduais. Porém, continuamente os mediadores do capital financeiro, ao exercer estratégias de dominação e subordinação através da cultura e do poder de coerção simbólico, introduzem novas distâncias sociais e condicionantes espaciais entre o desejo e a sua (in)satisfação (RIBEIRO, 2007, p. 113)¹⁷⁷.

Nesta esteira, retornamos novamente ao corpo contemporâneo. Apesar da centralidade conferida ao sujeito no pós-modernismo, o corpo também reapareceu como uma mercadoria. Ou seja, como objetividade de trabalho depositado sobre a superficialidade da sua matéria para também atingir e manipular algo mais “profundo”, no caso a subjetividade do indivíduo. Veicula-se, assim, junto com a sua imagem, os hábitos e estilos de vida dominantes além dos espaços aonde se manifestam. O que envolve a racionalização do “invólucro” espacial, corporal e também do inconsciente.

Este corpo é criação e criatura [...]. Para a reflexão da vida urbana, recordamos que o corpo-produto, além de depósito do labor de especialistas [cirurgião plástico, dermatologista, preparador físico, esteticista], é, em si mesmo, um campo de atividades econômicas e de investimentos estratégicos realizados por atores sociais e políticos. [...] O corpo-produto pode ser compreendido como uma forma sedutora que se oferece como imagem, ou melhor, que se oferece para ser imagem. Assim, o corpo-produto é o “habitante” privilegiado do imaginário urbano difundido pelo pensamento dominante. (RIBEIRO, 2007, p. 108, 109)

Um corpo-produto não deixa de ser uma abstração, como havia no Movimento Moderno, por ser alvo da produção de subjetividade hegemônica. Fruto de agenciamentos que visam controlar a experiência vivida, o corpo e a sua imagem. Trata-se de um ajuste corporal a fim de controlar os modos de existência que a racionalidade hegemônica pulveriza no âmbito da vida diária.

Pois depois do choque moderno, experiência da qual Benjamin dizia ter vontade de liberar, estaríamos hoje vivendo um processo de esterilização da experiência. De acordo com Jacques (2012)¹⁷⁸, as estratégias – hegemônicas e homogeneizantes – empreendidas por um tipo de planejamento e projeto urbanos que intervém na cidade (e nos corpos urbanos) a partir de uma lógica cultural e cenográfica, os espaços públicos são mobilizados como ambiências para

¹⁷⁷ RIBEIRO, A. C. *Corpo e imagem: alguns enredamentos urbanos*. In: **Cadernos PPG-AU/FAUFBA**, ano 5, número especial, Salvador: PPG-AU/FAUFBA, 2007 [pp. 105-117].

¹⁷⁸ JACQUES, P. *Experiência Errática*. In: **Revista Redobra**, n. 9, ano 3. Plataforma Corpocidade: Salvador, 2012 [pp.192-204]. Disponível em <<http://www.corpocidade.dan.uf-ba.br/redobra/ano3/>>, acesso em ago. 2012.

pairar uma “pacificação” consensual e evitar o contato com o outro enquanto visibilidade e sensibilização sensorial das contradições. Isto além de discordância e conflito, ou seja, a alteridade como meio de negociação e instauração de uma política da rua e do dia a dia, ao invés de uma política institucionalizada a ser realizada através de canais oficiais de mediação direta com o Estado.

Gostaríamos de destacar que o envolvimento corporal nas metrópoles ao longo do século XX era mais do que um meio de experimentar a vida urbana ao “nível do chão”. Era a chance de responder criativamente ao turbilhão de estímulos colocados pela multidão e pelo trânsito, libertando-se do caos urbano para então, ao desenvolver a habilidade de lidar com o enorme leque de imprevisibilidades assim como exercitar o domínio do movimento junto à massa urbana, o sujeito poderia abrir-se a atividades e experiências que procurasse e/ou lhe chegassem. A rua, a exemplo dos poemas de Baudelaire e dos contos de Poe, aparecia como um terreno vasto para a criação artística.

Todavia, na contramão deste campo em potencial de experiências e vivências em meio à multidão, o Movimento Moderno chegou ao ápice da busca de controle sobre a massa prometendo que só assim haveria a apropriação social dos ganhos que a eficiência da máquina, levada da indústria ao espaço urbano e ao domínio mais íntimo da vida privada, lograria alcançar.

Concomitante à regulação a vida urbana e do homem constituído como sujeito coletivo moldado a partir dos espaços configurados pelos preceitos modernos, experiências artísticas e reflexões teóricas e políticas sobre a cidade, a vida, as artes e a cultura provocaram ou consideraram a experiência estética ou a apreensão afetiva dos espaços urbanos. E foi na figura das incursões dadaístas, das deambulações surrealistas e das derivas situacionistas que o andar apareceu como um meio de contestação.

Primeiramente foi considerado como uma “anti-arte”. No século XX, as vanguardas artísticas investigaram a representação empregada perante todo o sistema da arte. Na Europa, na década de 1950, pequenos grupos formavam-se para discutir a respeito das artes plásticas, literatura e cinema. Sensíveis às transformações urbanas, culturais e societárias, realizaram uma série de excursões estéticas ao meio urbano pretendendo não só questionar a arte propriamente dita, mas intervir na vida cotidiana que era ora fonte riquíssima de experiências inspiradoras ora tão escassa a ponto de fundamentar uma crítica focada em alterá-la.

As práticas no espaço e no tempo real remontam à visita-excursão dadaísta à igreja de *Saint-Julien-le-Pauvre*, em Paris, realizada em 1921. Ali, inaugurava-se uma tentativa revolucionária de emancipação do *establishment* da arte. O espaço urbano passou a ser ocupado experimentalmente, o que seguiu com as posteriores realizações dos surrealistas, no caso das deambulações aleatórias, e dos situacionistas, com as derivas voluntárias. A operação

Dadá constituiu-se no marco de uma série de incursões sinalizando a tentativa concreta de alcançar a dessacralização da arte e fundi-la à vida.

As visitas propostas pelos dadaístas consistiam na ida aos lugares mais banais da cidade munidos de um conceito de ação estética realizada na vida cotidiana. Sob ampla divulgação prévia e realizando documentação fotográfica, tinha início a *1ère Visite*, um *ready-made* urbano a atribuir valor estético a um espaço. Operava-se um deslocamento da arte em direção ao cotidiano, aos espaços da cidade, uma realização feita a partir do próprio corpo dos artistas. A ação revolucionária dadaísta também subverteu os tradicionais meios de intervenção na cidade, até então restritos aos arquitetos urbanistas.

Anos mais tarde, ia-se do dadaísmo, dos territórios da banalidade, ao surrealismo em busca dos territórios do inconsciente. Os surrealistas, ao contrário dos dadaístas, acreditavam que na cidade estaria uma realidade não visível pronta a ser revelada. André Breton lançou-se às aventuras do inconsciente, amparado pelos conceitos emprestados da psicanálise propôs uma investigação psicológica da cidade. A primeira experiência de deambulação surrealista ocorreu não no espaço urbano, mas sim em territórios vazios nos arredores Paris, em 1924. Um grupo, do qual participaram Breton e Louis Aragon, partiu de trem a uma cidade qualquer escolhida aleatoriamente sobre o mapa, e, dali, prosseguiu a pé às cidades das imediações. Esta experiência deambulatoria operou a ideia de superação da realidade, um retorno a espaços desabitados, no limite do espaço real. A “viagem” nunca mais voltou ao campo, pois, posteriormente, as deambulações restringiram-se ao meio urbano para realizarem uma experimentação cuja finalidade intencionava uma ‘*escritura automática en el espacio real*’ (CARERI, 2003, p. 82, grifos do autor)¹⁷⁹.

Ao longo de um andar aleatório, desorientado, havia a entrega à apreensão (tanto no sentido de ter medo quanto do perceber) e aos desejos do inconsciente que eram ora atraídos ora repelidos conforme as ambiências descortinadas pelo percurso. Abertos aos acontecimentos desconhecidos e não planejados, o andar deambulatorio alcançava um ‘estado de hipnosis, una desorientadora pérdida de control’, era ‘un *medium* a través del cual se entra en contacto con la parte inconsciente del territorio’ (CARERI, 2003, p. 84, grifo do autor).

É interessante apontar para o livro de Louis Aragon, *Le Paysan de Paris*, publicado em 1924, onde há o relato das deambulações por Paris, especialmente na espécie de vertigem que o moderno provocava em um cidadão ‘campesino’. Era um guia a respeito da sensação ‘de lo maravilloso no cotidiano’ (CARERI, 2003, p. 84) na cidade parisiense que se fazia metrópole. Na

¹⁷⁹ CARERI, F. **Walkscapes**: el andar como práctica estética/walking as na aesthetic practice. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2003.

narrativa de Aragon constam as peculiaridades de lugares e de situações de vida pertencentes a um universo ‘resguardado de las miradas’ onde era possível surpreender-se, encontrar o inusitado, deparar-se com revelações inimagináveis e extraordinárias. O termo ‘*liquido amniótico*’¹⁸⁰ fazia menção às situações percebidas e foi do modo de contá-las que adveio a ideia de formalizá-las em ‘mapas influenciales’. Deste contexto se chegará, posteriormente, às cartografias situacionistas às quais se associa a noção de ‘ciudad líquida’ desenvolvida em meio às deambulações surrealistas.

La intención era realizar unos mapas basados en las variaciones de la percepción obtenida al recorrer el ambiente urbano, el comprender las *pulsiones* que la ciudad provoca en los *afectos* de los transeúntes’. [...] El surrealismo, [...], utilizaba el andar – el acto más natural y cotidiano de la conducta humana –, como un medio a través del cual indagar y descubrir las zonas inconscientes de la ciudad, aquellas partes que escapan al proyecto y que constituyen lo inexpresable y lo imposible de traducir a las representaciones tradicionales. (CARERI, 2003, pp. 86-90)

4.4.2 A Internacional Situacionista: o meio urbano e a vida cotidiana para a construção de situações

Trazer à tona a crítica e as realizações da Internacional Situacionista (IS) impõe certo cuidado na medida em que devemos apresentá-la contextualizada. Posto isto, perscrutá-la indiscutivelmente condiz com a necessidade de aproximarmos a participação dos habitantes à urbanística contemporânea, a um modo de “ver” a cidade e de “fazer” o urbanismo. O interesse que nos move em minimamente conhecer a atuação dos situacionistas se deve ao fato destes terem depositado imenso crédito àqueles que de fato usufruem das cidades para que efetivamente dela se apropriassem e contribuíssem para transformar a vida, a sociedade, a política e a cultura.

Além de reconhecerem a cidade como campo de ação, a aposta era pelo despertar ilimitado de novas paixões a partir de um mergulho no cotidiano. Revolucioná-lo era o que previam as teses situacionistas, para tanto as ideias

¹⁸⁰ Baseado na leitura que Mirella Bandini, em *La vertigine del moderno-percorsi surrealisti*, fez de *Le Paysan de Paris*, onde via uma ‘[...] insistente similitud con el mar, con su espacio móvil y laberíntico, con la vastedad. París se parece al mar en el sentido de regazo materno y de liquidez nutritiva, de agitación incesante, de globalidad. (BANDINI, 1986 apud CARERI, 2003, p. 86). Cabe salientar que a ideia do termo aparecerá na proposta final de Careri para apreender o espaço urbano das cidades contemporâneas.

amparavam-se na atuação efetiva e experimental dos lugares da cidade, não se resumindo a transformar a vida a partir de *happenings* e *performances*, mas, ao contrário, dedicando-se a superar a dicotomia entre momentos artísticos e momentos banais para devolver ou instaurar um caráter lúdico, do jogo, às cidades.

Considerada a última¹⁸¹ vanguarda histórica do século XX, a Internacional Situacionista representou a passagem a uma arte revolucionária de cunho experimental, onde o corpo teórico elaborado visava apresentar meios práticos capazes de realizar a crítica ao sistema de organização da vida mediado pelo capital e pelo urbanismo modernista. A IS foi fundada na Itália em 1957 e dissolvida em 1972, era formada pela junção entre os grupos da Internacional Letrista (a IL, que incluía os artistas Guy Debord e Michèle Bernstein), do Movimento Internacional por uma Bauhaus Imaginista (o MIBI, que incluía o pintor Asger Jorn e o arquiteto Nieuwenhuis Constant) e da Associação Psicogeográfica de Londres.

Atribui-se à Lefebvre¹⁸² o importante aporte teórico e conceitual fornecido antes da ruptura interna da IS a qual resultou no redirecionamento de foco realizado por suas lideranças em direção ao ativismo político. A influência de Lefebvre entre os situacionistas originou o conceito da “construção de situações” baseado na teoria dos momentos defendida em ‘Crítica da vida cotidiana’ (JACQUES, 2003a, p. 21)¹⁸³.

A IS contou com Lefebvre entre 1957 a 1962 quando este apontava para o potencial revolucionário (e político) da vida cotidiana. A elaboração da sua teoria pôs em debate a reprodução das relações sociais na utilização do espaço e do tempo da vida cotidiana. De acordo com Lefebvre, qualquer teoria que pretendesse ser um meio radical de ataque ao capitalismo deveria realizar a crítica da vida cotidiana, justamente porque aí a alienação se destacava ao mesmo tempo em que ali também estaria o antídoto contra essa alienação. Ao denunciar a “sociedade burocrática de consumo dirigido”¹⁸⁴, Lefebvre anunciava que o âmbito da produção havia extrapolado em direção à reprodução das relações sociais, atingindo o tempo livre dos homens. Deste modo, a ilusão de que seria o indivíduo o único responsável pelas suas escolhas e controle sobre

¹⁸¹ Conforme a obra de Mário Perniola (que conheceu Guy Debord), *Os Situacionistas: o movimento que profetizou a “Sociedade do Espetáculo”*, foi publicada no mesmo ano do fim da IS, em 1972. In: CONCEIÇÃO, M. Revista Tempos Históricos, v. 14, n. 2. 2010 [pp. 258-262]. Disponível em <<http://e-revista.unioeste.br/index.php/tempohistoricos/issue/view/378/showToc>>, acesso em abr. 2013.

¹⁸² Sobre Lefebvre e os Situacionistas, ver entrevista concedida à Kristen Ross em 1979. Disponível em <<http://guy-debord.blogspot.com.br/2009/06/henri-lefebvre.html>>, acesso em abr. 2013.

¹⁸³ JACQUES, P. (Org.). **Apologia da Deriva: escritos situacionistas sobre a cidade / Internacional Situacionista**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003a.

¹⁸⁴ LEFEBVRE, H. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991.

a sua vida, na verdade, se tratava de uma liberdade totalmente comandada, até nos lazeres, pelo consumo.

A crítica da vida cotidiana pretendia que as pessoas tomassem consciência da teia de relações alienantes em que estavam imersas. E para superar o cotidiano alienado e transformá-lo por meio da prática revolucionária é que Lefebvre propôs a teoria dos momentos. Por meio da construção de situações, o grupo expressava a tentativa de elevar os indivíduos de meros espectadores de sua própria existência a sujeitos ativos de sua própria história. Este conceito-chave, colocado em prática através dos métodos e teorias concebidos para os espaços urbanos, deram origem ao pensamento crítico situacionista para as cidades, o Urbanismo Unitário (UU) (IS n. 1, 1958 apud JACQUES, 2003a, p. 65).

Os membros da IS defendiam que a real satisfação dos desejos e necessidades humanas não deveria ser fixada pelo contexto da cultura capitalista, mas sim efetivamente alcançada por situações criadas pela consciência social. E a cidade foi o cenário escolhido para dar cabo a tal projeto. Deste modo, na medida em que pretendiam inovar na apropriação da cidade, os espaços urbanos foram pensados para a investida da participação ativa dos habitantes. A exploração da vida cotidiana ainda foi prevista no aparato teórico proposto por Guy Debord, ainda quando partícipe da IL, e publicado nos vários números da revista *Potlach*. Em franca oposição à cultura convencional e alienante, os jogos do urbano, amparados pelos preceitos da *psicogeografia* e pela *teoria da deriva*, eram meios de ação para efetivar a “construção de situações” e suscitar novos estados afetivos dependentes da experimentação criativa e coletiva de ambiências criadas por meio de um jogo de acontecimentos – os “grandes jogos do porvir”.

A IS tornou-se um grupo de expressão artística e política proposto a revolucionar a sociedade e a cultura. A partir das possibilidades oferecidas pelo ambiente urbano, acreditavam estar ali o meio disponível e em potencial para efetivar a participação criadora e transformadora da vida cotidiana em plena “sociedade do espetáculo”¹⁸⁵. Engajados na luta contra o espetáculo, ou seja,

¹⁸⁵ A teoria crítica sobre ‘A Sociedade do Espetáculo’ foi publicada por Guy Debord em 1967. Nas suas 221 teses, o autor expõe, após o fim das disputas de Maio de 68 em Paris, as condições em que opera a economia: como expressão de um espetáculo mediado por imagens a permear as relações sociais. Um modelo histórico de emprego do tempo na formação socioeconômica onde espetáculo seria a principal produção da sociedade. No tese 34, Debord anunciava que ‘o espetáculo é o *capital* em tal grau de acumulação que se torna imagem’. Para Jacques (2004, p. 25), que desenvolve uma ampla crítica à espetacularização urbana, houve três momentos em que este processo passou a incidir sobre as cidades: ‘o inicial, de embelezamento ou modernização das cidades, em que se começa a moldar as imagens urbanas modernas; em seguida se começa a vendê-las como simulacros – o caso de Las Vegas estudado por Venturi é clássico; e hoje o que se vende é a imagem de marca da cidade e, mais do que isso, consultorias internacionais de *marketing* urbano que visam criar novas imagens de marcas de cidades utilizam a cultura como fachada tanto para a especulação imobiliária quanto para a propa-

contra a não-participação, alienação e passividade da sociedade (JACQUES, 2003a, p. 13), a partir da elaboração de uma teoria, a qual previa a construção de situações no espaço urbano, o movimento situacionista dividiu-se quanto aos modos de realização prática do aparato conceitual que produziu e divulgou através das publicações na revista *Internationale Situationniste*¹⁸⁶.

Defendiam que somente a participação ativa dos habitantes poderia alterar o quadro que os excluía de desempenhar a transformação das condições, não propriamente materiais, mas existenciais da vida nas cidades. Inicialmente, a intervenção artística e a instância da vida cotidiana seriam meios de ação para desvelar a crítica da arte, da cultura e da sociedade. Posteriormente, quando da cisão da IS, uma fase revolucionária entraria em cena, apostando na ação política que culminou na participação no maio de 1968 em Paris.

É fato que os situacionistas, caudatários dos movimentos da vanguarda artística anti-arte atuantes na Europa, traziam em suas críticas e proposições muito daquilo com o que se deparavam: uma Europa dividida ideologicamente no pós-guerra e que precisava ser reconstruída. Os preceitos do Movimento Moderno colaboraram para configurar um novo modo de vida o qual foi radicalmente criticado na atuação da IS. As habitações em massa e as cidades planejadas não estavam a serviço das emoções e paixões dos homens, mas sim a capitanear o desenvolvimento capitalista que tinha nas cidades um campo de realização, material e ideológica, da produção e do consumo em massa. A arquitetura e o urbanismo estariam a auxiliar o assentamento das bases para a reprodução econômica e para a progressiva legitimação da cultura no estágio da forma-mercadoria. O cerne dos debates e das reflexões tomou para si a questão urbana. O urbanismo, em especial, era visto pelo seu caráter antiparticipativo, onde técnicos trabalhavam mais a favor de um aparato ideológico estatal, centralizando o planejamento urbano em suas mãos e excluindo o indivíduo das suas decisões ações.

A IS preocupou-se em desenvolver meios, tanto teóricos quanto práticos, para lograr a real participação dos indivíduos na vida social, almejando a uma transição histórico-cultural para uma nova era de despertar da consciência frente aos novos tempos. Com o conceito de *détournement*, que significava desvio, imaginavam que a sociedade poderia ser reorganizada não através da economia, mas sim da criatividade vislumbrada na vida cotidiana. Havia a crença no despertar da consciência dos homens para retirá-los de sua alienação

ganda política' (JACQUES, P. *Espetacularização urbana contemporânea*. In: TERRITÓRIOS URBANOS E POLÍTICAS CULTURAIS, ano 2, número especial, Salvador: Cadernos PPG-AU/FAUFBA, 2004).

¹⁸⁶ Entre 1958 a 1969, a revista apresentou as formulações teóricas do grupo e acompanhou as atividades de seus membros.

cotidiana e, assim, se identificassem como sujeitos capazes de produzir a sua própria história (GROSSMAN, 2006, p. 25)¹⁸⁷.

Como o pensamento situacionista elegeu o meio urbano como um terreno de ação de produção de novas formas de intervenção e de luta contra a monotonia ou ausência de paixão da vida cotidiana moderna, acabaram por realizar uma profunda e radical crítica ao urbanismo moderno. E foram além ao propor a concepção de urbanismo que viabilizasse uma verdadeira mudança na vida das cidades, ‘uma intervenção ordenada sobre os fatores complexos dos dois grandes componentes que interagem continua e concomitantemente: o cenário material da vida; e os comportamentos que ele provoca e que o alteram’ (DEBORD, 1957 apud JACQUES, 2003a, p. 54).

Com o urbanismo unitário propunha-se levar em conta as realidades afetivas, ou seja, de natureza subjetiva às quais os espaços estariam indissoluvelmente ligados. Seria o atentar para os “estados-de-espírito” que estes suscitam, e que lhes dotaria de um poder lúdico. Assim, os situacionistas trabalhavam por uma composição integral do ambiente e pela apreensão da cidade a partir da unidade entre comportamento e meio urbano, um recriando permanentemente o outro. O ambiente integrado era chamado de “ambiência”. A cidade seria formada por unidades de ambiência variadas, zonas de climas psíquicos distintos, entre as quais existiriam fronteiras mais ou menos nítidas.

A brusca mudança de ambiência numa rua, numa distância de poucos metros; a divisão patente de uma cidade em zonas de climas psíquicos definidos; a linha de maior declive – sem relação com o desnível – que devem seguir os passeios a esmo; o aspecto atraente ou repulsivo de certos lugares; tudo isso parece deixado de lado. Pelo menos, nunca é percebido como dependente de causas que podem ser esclarecidas por uma análise mais profunda, e das quais se pode tirar partido. As pessoas sabem que existem bairros tristes e bairros agradáveis. Mas estão em geral convencidos de que as ruas elegantes dão um sentimento de satisfação e que as ruas pobres são deprimentes, sem levar em conta nenhum outro fator (DEBORD, 1955 apud JACQUES, 2003a, p. 41).

Para elaborar o conceito de situação construída, a IS trouxe muito daquilo que o Dadaísmo e o Surrealismo empreenderam. O movimento Dadá buscou suprimir a arte ao lhe conceder uma maior liberdade na produção artís-

¹⁸⁷ GROSSMAN, V. **A arquitetura e o urbanismo revisitados pela Internacional Situacionista**. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2006.

tica que até então era uma ação especializada e limitada a objetos. Mas o que ficou evidenciado com a visita dadaísta à *Saint Julien Le Pauvre* remete ao problema da realização da arte, justamente ao que os surrealistas iriam se dedicar. O movimento encabeçado por Breton chamou a atenção para as possibilidades do inconsciente e da permanente realização da subjetividade encontrados na esfera da vida imaginária – este o lugar do maravilhoso e dos desejos –, em oposição à vida real onde reinava o tédio. No entanto, o Surrealismo desenvolveu formas de liberação que estiveram “presas” a uma realidade paralela, ou seja, ao imaginário e aos sonhos.

Já no Situacionismo era preciso alcançar a transformação da vida cotidiana – a vida real –, o que se daria recorrendo a instrumentos teóricos e práticos como o desvio, o jogo, a deriva, a psicogeografia, a construção de situações e o urbanismo unitário, elaborações e ações que se situaram claramente além da arte. Com novos métodos e procedimentos propostos a fim de lograr a relação entre a ação e as influências do ambiente sobre os partícipes em uma situação a ser construída, amparavam-se em uma prática, a *deriva*, e em um método, a *psicogeografia*.

A “*deriva*” consistia numa técnica, influenciada pela prática artística, de pesquisa de campo condizente com as condições da sociedade urbana, onde se realizava a passagem rápida pelas ambiências, através da qual seria possível mapear o ‘relevo psicogeográfico das cidades’. O método da “*psicogeografia*” era definido como o ‘estudo dos efeitos exatos do meio geográfico, conscientemente planejado ou não, que agem diretamente sobre o comportamento afetivo dos indivíduos’ (JACQUES, 2003a, p. 22).

A mudança do ambiente faz surgir novos estados de sentimentos, no início percebidos passivamente, mas que passam a reagir construtivamente, com o crescimento da consciência. (IS, n. 3 apud JACQUES, 2003a, p. 104)

Na forma de *derivas*, os conhecimentos da psicogeografia foram postos em ação para o reconhecimento dos comportamentos lúdico-construtivos. Os situacionistas aventuraram-se na cidade de modo a identificar nos meios urbanos os comportamentos que configuravam determinada ambiência urbana. Logo, a atividade situacionista consistia em analisar as ambiências para entender a sua lógica e usá-las de maneira mais consciente, a favor da desalienação do homem e na provocação de comportamentos experimentais. A partir do momento que as relações existentes entre ambiente e comportamento fossem compreendidas e dominadas, seria possível empregá-las em uma construção revolucionária, na situação construída, a qual era o grande objetivo situacionis-

ta. Assim, a psicogeografia e a deriva levariam à realização das situações construídas, de modo que a futura proliferação de múltiplas e simultâneas situações construídas culminaria num conjunto de campos de força, constituindo o UU.

De fato, a variedade de possíveis combinações de ambiências, análoga à dissolução dos corpos químicos num número infinito de misturas, provoca sentimentos tão diferenciados e complexos quanto os suscitados por qualquer outra forma de espetáculo. E a mínima prospecção desmistificada mostra que nenhuma distinção, qualitativa ou quantitativa, das influências dos diversos cenários construídos numa cidade pode ser formulada a partir de uma época ou de um estilo arquitetônico, e menos ainda a partir das condições de habitat. As pesquisas que precisam ser feitas sobre a disposição dos elementos do quadro urbano, em estreita ligação com as sensações que provocam, exigem hipóteses arrojadas que convém corrigir constantemente, à luz da experiência, pela crítica e pela autocrítica (DEBORD, 1955 apud JACQUES, 2003a, p. 41).

Não podemos propriamente falar de uma arquitetura situacionista, mas da intenção de criar uma prática situacionista da arquitetura e, sobretudo, da cidade. O sentido situacionista de “participação” urbana era um processo compartilhado, desenvolvido no curso do tempo, aberto e sem controle, cujos resultados não podiam ser planejados ou previstos de antemão.

A crítica situacionista também se deteve sobre a cultura como “mercadoria ideal do capitalismo avançado”. A ideia da servidão posta pela “sociedade do lazer” encontra-se esboçada na obra maior da teoria situacionista, *A Sociedade do Espetáculo* (1967) de Guy Debord. Foram os situacionistas, e centralmente Debord, que fizeram a crítica mais contundente à sociedade espetacular mercantil em que tudo se associa à mercadoria.

A sociedade do espetáculo é o mundo das pseudo-necessidades, do consumo, o mundo em que o viver tornou-se uma representação caricata espetacular dos bens de consumo, “o mundo em que a cultura é redefinida por um processo de comercialização, transformada num campo de investimentos, especulação e consumo como qualquer outro, criando uma indústria que se esforça por compensar o extremo empobrecimento da vida social, cultural e emocional, arrebatando as pessoas para uma celebração permanente das merca-

dorias saudadas como imagens, como novidades, como objetos eróticos, como espetáculo”. A mercadoria se torna o centro absoluto da vida social e as trocas entre os sujeitos passam a ser indiretas, tendo por intermediária a imagem. (DEBORD, 1997, p. 96)¹⁸⁸

Se por um lado as ideias situacionistas tiveram forte ressonância no campo das artes em geral, elas tiveram pouca circulação entre arquitetos urbanistas. Ainda assim, a linha de influência relativa ao aspecto formal, tão combatido pelo grupo, tendo Nova Babilônia como referência, incluíram-se vários grupos utópicos surgidos nos anos 1960 e 1970, e, depois destes, todos os que propuseram formas dinâmicas ou megaestruturas *high tech*.

4.4.3 *Transurbar a Zonzo*: a prática contemporânea da cidade nômada

Tomando as experiências urbanas como “fonte de inspiração”, uma série de narrativas modernas foi produzida. Desde as deambulações surrealistas às errâncias situacionistas, em todas as experimentações/expressões, as quais realizadas em Paris, o andar foi tomado como uma ferramenta crítica e de intervenção urbana. A questão do andar apareceria incorporada ao urbanismo justamente na época de contestação à arquitetura e ao urbanismo do Movimento Moderno em sua fase universal. Ao investigar o caminhar, ainda que primeiramente vinculado ao campo artístico, como uma prática de experimentação da cidade, visualizamos aí um modo de sensibilizar o corpo passivo herdado do conforto e da velocidade da locomoção que Sennett (2008) diz ter contribuído para o individualismo moderno.

Em meio às críticas direcionadas ao Movimento Moderno, vimos que a IS aliou a prática do andar, ou melhor, o deslocamento aleatório pela cidade – no caso das derivas urbanas – a fim de mergulhar no cotidiano. Conforme se deparavam com situações e/ou ambiências urbanas, fruto da relação entre a participação ativa dos habitantes e do seu envolvimento corporal no ambiente urbano, a cidade daí seria produzida. Perambulando ao acaso pela cidade, a ideia era a de estimular reinterpretções do espaço urbano tendo por base a experiência vivida.

Para além de uma inserção prática e estética no meio urbano, o andar também resvalou para propostas espaciais de cidades. Naquele contexto, a arquitetura e o urbanismo modernistas, em especial na fase de associação estatal ou corporativa, estavam vinculados ao planejamento regulatório, ou

¹⁸⁸ DEBORD, G. **A sociedade do espetáculo**: comentários sobre a sociedade do espetáculo. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

seja, sob a ótica de um rígido controle urbanístico. As críticas desta época, por volta dos anos de 1950, surgiram em meio aos CIAM, questionando os princípios da Carta de Atenas, iniciando discussões que atentavam para um urbanismo mais atento a peculiaridades sociais e culturais.

Um tipo de experimentação utópica na arquitetura e no urbanismo foi desenvolvido nos anos de 1960 enquanto alternativas mais contextualizadas ao que até então se reproduzia de modo universal e a-histórico. Frente à rapidez das mudanças e imersos na disponibilidade tecnológica e de novos sistemas de comunicação, informação e transportes, o grupo inglês Archigram¹⁸⁹ empenhou-se em desenvolver uma arquitetura que fosse mutável e móvel. Eram estruturas auto-reguláveis, espacial e formalmente dotadas de uma tecnologia que as possibilitava adaptar-se às contingências do meio¹⁹⁰ e às mais diferentes necessidades. Inauguraram, sob um tom ficcional, megaestruturas que também estavam imbuídas de expressar uma crítica à cidade histórica.

O Archigram via como obsoleta a arquitetura tradicional, além de basear-se no argumento de que a cidade precisava mudar para acompanhar o estágio de desenvolvimento da sociedade. As mudanças econômicas, sociais e culturais da época desafiavam a materialização, espacial e formal, de princípios que à época circulavam como intrínsecos à vida, no caso da mobilidade, flexibilidade, instantaneidade, efemeridade etc. A partir destes “condicionantes”, o grupo vanguardista, inconformado também com um modo de vida cada vez mais influenciado pela mídia, buscava a autenticidade e a expressão dos desejos individuais (ou, ainda, de gestos narcisistas). Inventar o território da cidade e liberar as formas de uma localização fixa era a linguagem renovada que pretendiam introduzir no pensamento arquitetônico e urbanístico.

O auge das propostas de megaestruturas ocorreu quando Constant Nieuwenhuis apresentou o projeto para a cidade nômade de *New Babylon*,

¹⁸⁹ Atuou como grupo entre 1961 a 1974. Sob influência de Buckminster Fuller e Yona Friedman, era formado por arquitetos ingleses, entre eles Peter Cook e Ron Herron, o Archigram surgiu em torno de uma revista ilustrada, a também Archigram (da junção entre as palavras *architecture* e *telegrama*), publicada de 1961 a 1970. Em tom contestatório e provocativo, reagiam com ironia e bom-humor à revolução tecnológica, à cultura midiática e de massa. ‘Esta publicação mesclava projetos e comentários sobre arquitetura com imagens gráficas, cuja referência vinha do universo pop da TV, do rádio e das histórias em quadrinhos, como os *space-comics*, por exemplo. A linguagem utilizada na programação visual da revista era a da *bricolage*, através da justaposição de desenhos técnicos, artísticos, fotografias, fotomontagens e textos’. Na publicação repercutiam ideias e projetos experimentais do Archigram, ‘redefinindo a [...] maneira de entender e de lidar com a arquitetura’ (SILVA, M. **Redescobrimo a arquitetura do Archigram**. Arqtextos, São Paulo, 048.05, *Vitruvius*, mai. 2004. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/04_048/585>, acesso em mai. 2012).

¹⁹⁰ Frampton diz que o grupo começou a projetar imagens neofuturistas antes da publicação da revista Archigram, em 1961, e que se entregou ‘a formas irônicas de ficção científica’. Segundo ele, o grupo ‘estava mais interessado no apelo sedutor do imaginário da época espacial, e, segundo [o *designer* americano Buckminster] Fuller, nos matrizes “armagedônicos” de sobrevivência tecnológica’ (FRAMPTON, 2008, p. 342, 343).

onde o habitante era pensado nos moldes do *Homo Ludens*¹⁹¹, e quando o Archigram publicava na revista *Archigram a Plug-in City*, de Peter Cook.

A *New Babylon* era numa proposta de cidade tecnológica para nômades, criada sob forte inspiração de um acampamento de ciganos visitado por Constant em Alba, na Itália. A sua construção aconteceria conforme os deslocamentos da população, os quais se faziam à deriva. O resultado expresso formalmente em *New Babylon* foi uma tentativa de traduzir via projeto a teoria do UU situacionista. A característica principal da Nova Babilônia seria a transformação permanente, onde tudo seria temporário, inconstante e espontâneo, em oposição à racionalidade das concepções modernistas.

A proposta de Cook, amparada na produção realizada até então pelo Archigram, consistia numa cidade interconectada através de uma megaestrutura em rede onde poderiam ser acopladas cápsulas de habitação, as *Plug-in Capsules*. Tratava-se de uma implantação urbana integrada por unidades arquitetônicas e equipamentos urbanos a permear o desenvolvimento de toda uma comunidade. Já a *Walking City*, de Ron Heron, era propriamente uma máquina (de guerra) com tentáculos que podiam movê-la lentamente pelo mundo. Conforme Frampton (2008, p. 343), eram estruturas concebidas para 'que se arrasassem por um mundo destroçado depois de uma guerra nuclear'.

Queremos explicitar o quanto estes experimentos *high tech*, apesar do utopismo científico impregnado de soluções tecnológicas e do objetivo de atender e resolver as necessidades pessoais de cada indivíduo, tomaram a experiência do caminhar atrelada a uma liberdade formal só possibilitada pelo o que a máquina e as megaestruturas ofereciam. Tais estruturas seriam capazes de gerar novos modos de vida, eram projetos de cidades imbuídos de intenções estéticas, utópicas, críticas e/ou políticas.

A partir do momento em que o caminhar passou a ser assumido pelas vanguardas artísticas como uma forma de ação estética no espaço urbano em meio à vida cotidiana, já num contexto contemporâneo, Careri (2003), em *Walkscapes*, elabora uma ideia de cidade completamente diferente das propostas de estruturas que substituíram ou se sobreporiam à cidade. Ao invés do movimento estar atrelado às formas ou questões espaciais, o autor concentrou-se em explorar uma experiência pertencente à própria cidade: o caminhar como nomadismo. Neste ponto, para o autor, o nomadismo sempre coexistiu com o sedentarismo, e ambas as formas de habitar estariam presentes na cidade contemporânea.

¹⁹¹ De acordo com Paese (2006, p. 8, 9), para Huizinga, *Homo Ludens*, oposto ao *Homo Faber*, é o homem que constrói um sistema efêmero de relação entre a vida e a natureza. É aquele que usa da criatividade para vivenciar o espaço e lhe conferir outro sentido a partir das sensações que são experimentadas em uma relação mais "lúdica" e intuitiva de emprego do tempo. Este mesmo entendimento de "postura" do *Homo Ludens* orientou as propostas situacionistas.

A cidade nômade 'vive actualmente dentro de la ciudad sedentaria, y se alimenta de sus desechos y a cambio se ofrece su propia presencia como una nueva naturaleza que sólo puede recorrerse habitándola' (CARERI, 2003, p. 24). Na cidade haveria dois tipos de espaço: os espaços nômades e os sedentários. E Careri os localiza. Aos primeiros associam-se os “vazios”, já aos segundos, os “cheios”, ambos a coexistir em equilíbrio a partir de mútuos intercâmbios.

A reflexão de Careri aponta a característica nômade intrínseca aos espaços urbanos contemporâneos e o potencial que o envolvimento corporal tem de, no simples ato de andar, transformá-los. O percurso – *el recorrido* – é considerado como um ato simbólico para a transformação da paisagem, e o autor o toma, revisitando o caminhar praticado pela humanidade desde as suas raízes mais arqueológicas, para usá-lo atualmente como uma ação de investida e de exploração nas cidades.

Al modificar los significados del espacio atravesado, el recorrido se convirtió en la primera acción estética que penetró en los territorios del caos, construyendo un orden nuevo sobre cuyas bases se desarrolló la arquitectura de los *objetos colocados en él*. Andar es un arte que contiene en su seno el menhir, la escultura, la arquitectura y el paisaje. A partir de este simple acto se han desarrollado las más importantes relaciones que el hombre ha establecido con el territorio. (CARERI, 2003, p. 20)

Em função do crescimento das cidades europeias (este o contexto do livro em questão), há regiões intersticiais, “sobras”, em *stand by*, em estado de indefinição e sem função clara, porque abandonados e/ou obsoletos, pontuando a estrutura dos espaços sedentários. Estes vazios urbanos seriam território para uma exploração nômade.

[...] los espacios vacíos dan la espalda a la ciudad con el fin de organizar una vida autónoma y paralela y, sin embargo, están habitados. Los difusos van allí a cultivar los huertos ilegales, a pasear el perro, a hacer un picnic, a hacer el amor o a buscar atajos para pasar de una estructura urbana a otra. Sus hijos van allí a buscar espacios de libertad y de vida social. Más allá de las formas de asentamiento, de los trazados, de las calles e de las casas, existe una enorme cantidad de espacios vacíos que componen el telón de fondo sobre el que se autodefine la ciudad. Se trata de unos espacios

distintos, de los espacios vacíos entendidos tradicionalmente como espacios públicos – las plazas, los viales, los jardines, los parques –, y conforman una porción enorme de territorios no construido que utiliza y vive de infinitos modos distintos y que, en algunos casos, resulta completamente impenetrable. Los espacios vacíos son una parte fundamental del sistema urbano, y habitan la ciudad de una forma nómada: se desplazan cada vez que el poder intenta imponer un nuevo orden. (CARERI, 2003, p. 181)

As colocações de Careri sobre a cidade nômada contribuem, no que diz respeito à prática do caminhar, com uma ferramenta estética de leitura e escrita do território. O autor, depois de realizar um percurso pela história da arte do caminhar, argumenta em favor da expansão campo disciplinar da arquitetura em direção ao *recorrido*. Este carregaria um triplo sentido ao se referir ‘al mismo tiempo el acto de atravesar (el recorrido como acción de andar), la línea que atraviesa el espacio (el recorrido como objecto arquitectónico) y el relato del espacio atravesado (el recorrido como estructura narrativa)’ (CARERI, 2003, p. 25). O intuito é destacar as experiências e proposições no campo dos significados pela arquitetura e assinalar ‘que el andar es un instrumento estético capaz de describir y de modificar aquellos espacios metropolitanos que a menudo presentan una naturaleza que debería comprenderse y *llanarse de significados*, más que proyectarse y *llanarse de cosas*’ (CARERI, 2003, p. 27).

Sob este prisma é que o caminhar surge como uma forma de espacialização da prática cotidiana na cidade e também como um instrumento de prática urbanística, ou seja, um modo de fazer o urbanismo. Como o caminhar é vislumbrado tanto como um modo de obter quanto de produzir conhecimento sobre as cidades, as páginas iniciais de *Walkscapes* trazem uma lista que agrupa termos como *andar*, *perderse*, *errabundear* e *vagar*, lista esta que *incluye una serie de acciones que sólo recientemente han entrado a formar parte de la historia del arte, y que podrían convertirse en un útil instrumento estético con el cual explorar y transformar los espacios nómadas de la ciudad contemporánea* (CARERI, 2003, p. 19).

Tendo por base três momentos¹⁹² distintos da história da arte “unidos” pela experiência do andar, o corpo-caminhante é visto como uma forma disponível e atual de intervenção urbana. Tomando o caminhar como um instrumento

¹⁹² Careri (2003, p. 21) detêm-se em três momentos de transição fundamentais na História da Arte, os quais enfoca pela perspectiva do caminhar. A primeira seria entre o Dadaísmo e o Surrealismo (1921-1924), a segunda da Internacional Letrista à Situacionista (1956-1957) e a terceira do Minimalismo à Land-Art (1966-1967).

estético de ação sobre o espaço, Careri, junto ao grupo *Stalker*¹⁹³ do qual é integrante, apresenta-nos uma proposta metodológica para ler e transformar os espaços nômades que a própria cidade adquiriu. O ato de andar chega, por fim, a uma proposta metodológica: a *transurbancia a Zonzo*¹⁹⁴. No entendimento do autor, a cidade atual teria crescido de modo difuso e como resultado seria constituída por vazios urbanos, por espaços residuais e/ou abandonados a permear uma cidade que se expandiu descontinuamente em uma escala para além dos seus próprios limites.

Os espaços fragmentários da cidade contemporânea flutuariam sobre um oceano, seriam ilhas de espaços do estar (ou de espaços cheios), e as águas, ou o líquido amniótico, remetem-se aos espaços vazios deixados para trás, abandonados ou mesmo seriam espaços intersticiais. Estes últimos são entendidos como a cidade nômade a coexistir dentro da cidade sedentária. Nestes espaços, Careri arrisca-se a dizer que devemos nos aventurar como se a realidade da *New Babylon* fosse a versão de *Zonzo*, porém desprovida de todo aparato formal que Constant havia pensado. O método projetual arquitetônico e urbanístico do qual Constant se valeu, uma cidade que seria “tecida” coletiva, constante e temporalmente conforme os deslocamentos nômades de uma população multicultural e sem fronteiras, Careri salienta que ainda hoje é difícil de intervir formalmente nas cidades que resultam difusas, por isso sugere um modo de lidar com o inevitável: seria “transurbar a Zonzo”. A prática da “transurbancia” seria, portanto, uma espécie de pré-arquitetura da paisagem contemporânea.

Voltando à De Certeau (1994) ao salientar a cegueira diante das táticas de apropriação do espaço, nos diz o autor que isto muitas vezes faz com que o pesquisador desenhe abstrações totalizantes ou mesmo elabore representações do espaço. Para mergulhar no cotidiano onde vivem os cidadãos, deveria o pesquisador ativar uma intensividade sinestésica, ativando um modo de ver a cidade onde o próprio corpo possa experimentar as relações de espaço-tempo.

Frente à cidade nômade de Careri e à transumante de De Certeau, apesar daquele vinculá-la a determinados espaços da cidade contemporânea, o modo de experimentá-las implica a ação de engajamento corporal. Em ambas, a atenção à espacialização do tempo do cotidiano, ou seja, ao nomadismo expresso nos percursos ou trajetórias urbanas, confere um tensionamento aos

¹⁹³ Integrante do grupo *Stalker*, nome que faz referência a um filme homônimo, de 1979, cuja direção é de Andrei Tarkovski. O grupo italiano, que aborda arte urbana, investiga os espaços nômades enquanto interstícios de uma cidade que entendem como o resultado inevitável e real de uma urbanização difusa. Disponível em <<http://digilander.libero.it/stalkerlab/tarkowsky/tarko.html>>, acesso em abr. 2013.

¹⁹⁴ ‘Em italiano *andare a Zonzo* significa “perder el tiempo vagando sin objetivo”. Es una expresión cuyos orígenes se desconocen, pero que encaja perfectamente con los paseos por la ciudad de los *flâneurs*, con los vagabundeos por las calles de los artistas de las vanguardias de los años veinte, y por las cuales iban a la deriva los jóvenes letrados de la posguerra.’ (CARERI, 2003, p. 185, 186)

modos sedimentados de ver a cidade assim como certos modos de fazer do urbanismo.

EXPERIÊNCIAS CORPÓREAS DO PESQUISADOR-CAMINHANTE: NARRATIVAS URBANAS ENTRE A REGULARIDADE NO CENTRO E A OCASIONALIDADE NA BORDA _____ [V]

A paso lento, como bostezando/ Como quién besa el barrio al irlo pisando/ Como quién sabe que cuenta con la tarde entera/ Sin nada más que hacer que acariciar aceras [...]

(Jorge Drexler, 2010)

Ao constatar a fragmentação dos espaços públicos da área central ao final do capítulo II, agora investiremos nossas forças em narrar as experiências urbanas vivenciadas pelo pesquisador-caminhante assim como as apropriações verificadas nos recortes “centro” e “borda”. Construimos, até aquele momento, as diferenças intervenientes nos atributos espaciais inerentes a cada espaço, além da dinâmica de fluxos e atividades e a produção institucionalizada do espaço pelo poder público e pelo planejamento urbano.

Além disto, pontuamos a respeito da racionalidade técnico-científica das forças político-econômicas a interferir na dinâmica socioespacial do contexto local. Foi o caso da decadência do transporte ferroviário em prol do rodoviarismo que esteve atrelada à atuação de atores políticos “descolados” da organização econômica, espacial e sociocultural de Santa Maria oportunizada pela ferrovia à cidade, aos trabalhadores e aos habitantes “comuns”. O tempo da fluidez abalou tudo o que um dia havia sido sinônimo de modernização, prosperidade, dinamismo etc. Atualmente, outra camada de tempo sobrepôs-se aos espaços urbanos, uns tornaram-se mais luminosos e rígidos – cuja velocidade é rápida – outros guardaram a rugosidade ou plasticidade nas suas formas arquitetônicas e urbanísticas porque as imposições do tempo da aceleração (até agora) lhes “poupou” de se adaptarem às suas exigências.

Frente ao campo de forças no qual se insere as cidades, no capítulo III atentamos para uma crítica ao saber-fazer arquitetônico e urbanístico frequentemente capturado pelo modo de operar, assim como de produzir subjetividades, capitalístico. Por isto, no capítulo IV, buscamos por referências teóricas e práticas a amparar outro modo de ver as cidades e de fazer o urbanismo. E este capítulo final pretende selar esta empreitada.

Delinear os contornos dos diferentes recortes espaciais para além dos aspectos materiais intervenientes nas suas arquiteturas e dos atributos urbanos responsáveis pela dinâmica de fluxos e atividades exigiu esforço para escaparmos dos decalques. Pois sabemos que tentar representar as práticas espaciais para lhes conferir legibilidade, tratar-se-ia de esquecimentos, pois o tempo da ação dos processos urbanos fica de fora do traço desenhado. Por isto, nar-

rar as experiências urbanas, as inserções nas ambiências, os rebatimentos sensoriais no corpo e na subjetividade do pesquisador-caminhante, os acoplamentos junto aos sujeitos e os estados corporais observados e vivenciados se fez imprescindível e nos pareceu mais próximo do objetivo desta dissertação.

Ao longo das pesquisas empíricas, vivenciando o dia a dia dos espaços públicos centrais, fomos aos poucos melhor “calibrando” o nosso instrumental de pesquisa. Visitávamos os recortes espaciais munidos de um caderno de registros e recorriamos à memória para posteriormente anotar detalhes vindos à mente quando correlacionados a outros. Quando inseridos nos “espaços-centro”, pela grande movimentação de pessoas, era fácil juntar-se às inúmeras trajetórias urbanas e ser mais um dos *praticantes ordinários*. Ao mesmo tempo, em meio à dinâmica urbana ou à condição de urbanidade intrínseca a este recorte espacial em específico, era preciso estranhar para desvelar a relação dos fluxos, dos usos e dos corpos com aquela ambiência. Para tanto, procuramos “afastar-nos” ou, como veremos mais adiante, experimentar a alteridade na ambiência do recorte “borda” para que ponderássemos a respeito das apropriações urbanas sempre as contextualizando à questão da fragmentação dos espaços públicos da área central de Santa Maria.

Pareceu-nos muito claro, desde as primeiras saídas em campo e observações empíricas, que ao recorte “centro” cabia algumas das colocações de Delgado (1999) ao referir-se à mobilidade intrínseca aos espaços *transversales* pelos quais os habitantes do *urbano* constantemente transitam. Os *espacios-tránsito* combinavam uma variedade de trajetórias urbanas das quais irrompiam encontros eventuais. Portanto, a partir das *cartografías móviles* surgiam possibilidades para as sociabilidades, o deparar-se com diferentes corpos e experimentar a imprevisibilidade que a urbanidade oferece apesar das estratégias incidentes nestes espaços que também são de disciplina, de ordem e de controle prévio colocadas pela lei e por parâmetros de civilidade a ditar as “regras” de comportamento em público.

Delgado nos fala da observação flutuante a fim de apreender o que se passa em espaços públicos cujas características parecem coincidir com as dos espaços-centro. Todavia chegamos a resvalar nas descrições e na preocupação excessiva com os atributos espaciais. Acreditamos que o hábito do arquiteto urbanista sempre determinado a intervir no espaço para oferecê-lo mais funcional, chegou a nos influenciar, num primeiro momento, a fixarmo-nos nas condições espaciais em detrimento dos que estão a prová-lo, atualizando-o. Foi difícil desvencilhar-se deste aparato instrumental cujo espaço normalmente é o foco. Precisamos de tempo para nos adaptar ao que propomos como sendo outro modo de ver a cidade e de fazer o urbanismo, mas o importante para conseguir ajustarmo-nos foi manter o nosso corpo, ou seja, o do pesquisador-

caminhante, constantemente afetado pelas diferentes ambiências dos recortes espaciais centro e borda.

Mas um impasse se apresentou ao nos inserimos nos “espaços-borda”. Era difícil relacionar qualquer atributo formal com as ocupações ocasionais as quais presenciávamos. Até porque aquela configuração espacial não mais servia à função a que originalmente se prestava. Todo o tipo de apropriação era um desvio ou uma adaptação para usá-los conforme uma necessidade ou, ainda, uma ocupação meramente corporal pelas trajetórias lá desenvolvidas. Deste modo, as pessoas tornaram-se o grande alvo das observações e interpeleções, já que o espaço não impunha grandes “condicionantes”, proibições, ordens, regras... a dinâmica socioespacial era conferida pelas sociabilidades deflagradas pelas trajetórias circunstanciais.

Foi justamente neste ponto da pesquisa que recorreremos à capacidade do corpo do cidadão em conferir uma espacialidade outra àquele espaço cujo estado de abandono e de indeterminação funcional predominava. O corpo, literal e metaforicamente, escrevia no espaço-borda. As observações de Careri (2003) sobre a cidade nômade puderam ser observadas nos espaços-borda. Primeiro porque o ato de andar (inclusive o próprio ato do pesquisador quando sozinho inseria-se no espaço-borda) realmente mudava o abandono ou o vazio daquela ambiência urbana, conferindo “outro” corpo a ambos. Segundo, porque a deflagração da “caminhada” foi o que desencadeou as narrativas, ou seja, o relato desta experiência tão simplória, mas que é um instrumento estético perfeitamente capaz de modificar um espaço de tamanha peculiaridade como o são os espaços-borda. E antes alterá-lo, dando-lhe outros significados, é a sugestão de Careri.

Pois bem, como uns dos nossos objetivos de pesquisa era compreender a relação entre as apropriações dos espaços públicos centrais, inevitavelmente tivemos de traçar relações entre os recortes. Tais como os movimentos e gestos expressos nos corpos dos atores envolvidos nos usos praticados, quais as atividades desenvolvidas nas espacializações, a influência determinante da presença do poder público, da informalidade da Ocupação da Gare em relação aos espaços-borda, do papel da centralidade para os espaços-centro... Assim, para observá-los e analisá-los enquanto desenvolvíamos esta pesquisa, nos períodos em que íamos a campo, usávamos frequentá-los no mesmo dia, apesar de num apenas visitar rapidamente enquanto no outro permanecíamos por mais tempo, e vice-versa.

Portanto, andar entre as diferentes ambiências, tal como o fizeram as vanguardas artísticas e políticas no século XX, seja como ampliação da arte ou como crítica à sociedade e ao urbanismo moderno, foi uma ferramenta imprescindível para a realização das nossas experiências urbanas e para a busca da cidade nômade e subjetiva dos homens lentos na contemporaneidade. Cabe

frisar, ainda, o fato de não perdermos de vista a questão do corpo como um aparato disciplinar investido pelo que Foucault chamou de biopoder. A atenção por nós conferida ao corpo dos usuários urbanos em suas práticas espaciais tende a evidenciar nossa preocupação com a possibilidade de emergência de um saber mais horizontalizado advindo do cotidiano. Como pelo corpo também reside a potência de resistir às investidas dos saberes verticalizados e dos poderes hegemônicos, salientaremos aspectos engendrados pelos usos dos espaços a produzir subjetividades singularizantes e, porque não, passíveis de (re)inventar os modos de existir.

A intenção subjacente ao andar pelo espaço urbano também procurou confrontar-se com a alteridade em busca de uma prática de urbanismo sensível às particularidades locais dos processos de apropriação e de vivência da cidade. O ato temporal de andar permitiu produzir uma espacialização – a prática do caminhar como forma de escrever no espaço – e o corpo pode ser entendido como mediador de uma leitura com diferentes situações urbanas. Com o movimento do corpo, ao percorrer e pôr-se a andar, os sentidos foram acionados a fim de experienciar a ambiência na qual estávamos inseridos, mesmo que fosse ou estivéssemos de passagem. O percurso pelas ruas do centro da cidade, as edificações do entorno, os (des)encontros com outros corpos de transeuntes, o ir e vir dos carros, os sons, as sinalizações de trânsito e/ou de publicidade, a vegetação, as áreas sombreadas e ensolaradas, as cores, enfim, tudo aquilo que afeta o indivíduo e onde este, reflexivamente, produz o espaço além de um “estado” espaço-temporal lido no e pelo corpo.

Trata-se, ainda, de uma tentativa bastante incipiente de ação estética, ética e política do pesquisador. Para desviar da metodologia e das ferramentas projetuais constantemente utilizadas pela arquitetura e pelo urbanismo as quais tendem a abordar atividades sedentárias de uso dos espaços urbanos e, ao se deparar com práticas dependentes do tempo ínfimo da ação para realizarem-se, busca categorizá-las, enquadrando-as em categorias... Todavia não esqueçamos que o movimento não pode ser “capturado”, já que ele é o motor para os processos de apropriação espacial. Ele é justamente uma das faces invisíveis e opacas que De Certeau (1994) atribui à experiência da cidade conferida pelos seus caminhantes.

Então, junto ao ato de caminhar percebemos que portar a câmera fotográfica em ambas as experiências e observações *in loco*, onde o recurso de apoio aparecia claramente em nossas mãos às vezes a apontar para as pessoas, as causava certo desconforto, sobretudo ao pesquisador, além de que a ideia estava na busca espontânea dos usos empreendidos nos espaços públicos. Assim, pesquisamos sobre a possibilidade de registrar as incursões nas ambiências urbanas via recurso audiovisual. Tratando-se de experiências urba-

nas, o método¹⁹⁵ apareceu como artifício recorrente em trabalhos acadêmicos. Por isso, em determinadas circunstâncias, revolvemos andar com uma câmera portátil acoplada junto ao corpo, de forma discreta e imperceptível à atenção alheia.

Como foi ao longo do processo de pesquisa que fomos “testando” esta possibilidade de gravar as experiências urbanas, não se trata de um material videográfico “profissional”. Foram tentativas amadoras em *softwares* cuja interface pouco dominávamos. O material produzido somente nos interessava para melhorar a apreensão das ambiências e evitar que a memória, quando do momento da elaboração das narrativas, nos impedisse de reviver o que experimentamos “ao vivo e a cores”. A tecnologia veio ao nosso encontro neste sentido e não nos furtamos de recorrer a ela.

Mas também foi imprescindível observar muito do que se passava nas ambiências em que nos inserimos. Inclusive, não foram poucas as vezes, justamente pelo pesquisador passar por um anônimo qualquer a utilizar os espaços públicos, em que interagimos com sujeitos urbanos partícipes dos estados urbanos experimentados. Portanto, dialogar e ouvir foi tão importante quanto a captação dos registros digitais.

Algumas das imagens apresentadas no decorrer das nossas narrativas urbanas foram retiradas dos vídeos realizados. Fundir a experiência vivida captada via recurso digital e o relato das apreensões urbanas buscou revelar a suscetibilidade de um corpo, no caso do pesquisador, enquanto passando por distintas ambiências e sofrendo os mais diversos estímulos. Assumindo o corpo em movimento, percebemos as decorrentes mudanças no estado corporal, o andar mais ou menos acelerado, o ritmo da respiração, da transpiração, os comportamentos exploratórios associados a motivações de aproximação e/ou afastamento, além das emoções propriamente ditas como alegria, medo etc. Ou seja, o rebatimento sensorial provocado pela inserção nas ambiências e pelo contato com outros corpos. A corporeidade do pesquisador foi sendo implicada no objeto da pesquisa fazendo-se atenta à materialidade do corpo urbano sem deixar de apreender o que as ambiências centro e borda ocasionavam no corpo dos caminhantes ao usar os espaços de distintas maneiras.

Durante o ato de andar houve certos momentos de detenções, nos quais procuramos perceber a intensidade dos gestos no entorno. A intenção de partilhar experiências relacionadas à apreensão do urbano, ou seja, da relação processual entre corpo e cidade, exercitou algo que foi além do texto, até por-

¹⁹⁵ Ver COSTA, T. Deambulações pelo aglomerado da serra: lentidão, corporeidade(s) e obliteração em favelas de Belo Horizonte. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011; SCHVARSBURG, G. Rua de contramão: o movimento como desvio na cidade e no urbanismo. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

que a linguagem escrita fica aquém da experiência sensório-motora realizada. Os relatos seguintes poderiam, então, ser vistos como indícios da experiência que envolveu esta pesquisa na dimensão urbana. Nossos registros e apreensões, sobretudo, buscaram valorizar não só a relação fragmentada dos espaços públicos centrais, mas as diferenças nas apropriações cujas narrativas pretendem transmitir os instantes visíveis dos gestos captados e dos usos compreendidos por meio de uma atividade urbanística prática e empírica.

Apresentaremos as nossas investigações estruturando-as em narrativas urbanas. Sempre que necessário, faremos pausas reflexivas a fim de recorrer ao aporte teórico desenvolvido e aproximá-lo do que foi empiricamente registrado assim como experimentado.

...primeira caminhada...

[O corpo-andante do pesquisador envolve-se nas ambiências dos espaços públicos centrais]

Narrativa Urbana #1:

[O tempo da aceleração em meio à Rua do Acampamento]

O pesquisador-caminhante, para chegar à área central, sempre utilizou o transporte coletivo. O que implicava observar a cotidianidade “de fora” a partir de um “dentro” tomado por um estado passivo, ou seja, sentado ou em pé. A apreensão visual estava ativa, mas as outras sensações corporais pouco afetadas, quase em estado de inércia. Obviamente que havia a presença e proximidade de outros corpos naquele espaço confinado e coletivo, mas nada em comparação ao tipo de potência que só no espaço público se experimenta, como a ordem do imprevisto, do espontâneo e de um exaustivo bombardeio de informações aos sentidos. Mas, de todo modo, a sensação de acolhida e segurança que a reunião de corpos desperta é inegável, o deslocamento até o “centro” revelou esta primeira percepção ao pesquisador.

Nos inúmeros percursos pelos espaços públicos centrais de Santa Maria, aos poucos o pesquisador foi convertendo as suas inquietações num processo de busca tátil, ou seja, experimental, tornando-se ativo assim como seletivo neste modo de se relacionar com o espaço e os sujeitos. Corporalmente em meio às ambiências que as suas trajetórias puderam operar, o pesquisador passou a notar o quanto, para além da investigação centrada na “interioridade” dos espaços públicos, ou seja, naqueles que os habitam – as pessoas, na figura dos seus corpos e da espacialização dos seus usos –, há também a influência de uma “exterioridade”, esta dada pela forma e localização dos espaços percorridos na malha urbana, pela dinâmica urbana gerada pela atratividade das atividades oferecida nos espaços privados, pela presença do poder

público através do policiamento, do mobiliário urbano etc. Por isto, será necessário também considerar estes fatores como essenciais à investigação do pesquisador.

Num primeiro momento, ao saltar do ônibus, o pesquisador apropria-se do espaço público a partir da calçada e mantém-se lado a lado com a rua, com os carros estacionados e em movimento, e também com muitos corpos. Estes vão e vem sem uma lógica muito clara, mas, a princípio, parece haver uma objetividade nas suas práticas de ocupação do espaço público: usam-no enquanto deslocam-se. Portanto, a trajetória do pesquisador se soma às inúmeras outras e formam-se linhas de territorialização e desterritorialização que vão costurando relações entre diversos pontos de saída e de chegada ao longo do tecido urbano. Este entremeio, o “entre” tornado caminho, faz-se e desfaz-se todos os dias, mais intenso em determinados períodos e por determinadas “rotas”. O pesquisador imediatamente percebe a justaposição de tempos da cidade: o tempo do cotidiano, este impresso pelos chamados “praticantes ordinários”, e o tempo da racionalidade colocado pelos processos político-econômicos, pelo poder público na figura da regulação posta pelas leis (inclusive o planejamento urbano) e normas, um tempo também sedimentado na materialidade constitutiva das edificações e dos espaços públicos. E o pesquisador reflete sobre isto enquanto chega à Rua do Acampamento, a mais antiga via de Santa Maria...

A ambiência da Rua do Acampamento é envolta por muito trânsito (o único corredor para o transporte público fica nesta via), são três pistas, todas em uma única direção. Muita gente indo e vindo pelas calçadas sem arborização. Estas, apesar de largas em comparação às de outros espaços públicos, tornam-se estreitas, pois “enchem-se”. Na interface com o espaço público, uma paisagem composta em sua maioria por lojas de departamentos (destas que encontramos em todo e em qualquer lugar). Assim a Acampamento tornou-se uma “passarela de clientes”¹⁹⁶. Uma massa de transeuntes andando, rapidamente, não se sabe exatamente se para fugir do barulho, do assédio dos apelos pelas compras ou talvez porque este é o ritmo imposto: o da aceleração.

De imediato vem à mente Milton Santos, com a velocidade imposta por atores econômicos hegemônicos, em consonância com os processos de globalização, os quais parecem ditar a fluidez dos atores locais, neste caso, a dos corpos a ocupar a Acampamento. Uma rigidez do presente colocando-se por meio das ações racionais, ou seja, aquelas vinculadas à “tirania do dinheiro e

¹⁹⁶ Conforme título da reportagem veiculada no Jornal ‘Diário de Santa Maria’ de 20.21/05/2006. A matéria atribui à rua a ocorrência de grande oferta de produtos, o que facilita, pela proximidade das lojas, a pesquisa de preços pela população. Os empregos gerados, a valorização do espaço urbano para atividades com o mesmo fim, além da disputa entre as quadras de acordo com a quantidade de lojas instaladas. (Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria)

da informação”. O pesquisador pensa nisto enquanto se depara com as atividades interiores às edificações e que chegam à calçada pelas vitrines, panfletos, *jingles*, vendedores uniformizados e produtos expostos literalmente à mão, invadindo o espaço público. Por toda a parte, oferecem-nos roupas, cosméticos, maquiagens, móveis, eletrodomésticos, *iphones* e *ipads*, todos imperdíveis! Por trás de produtos e placas de publicidade a “esconder” o tempo da plasticidade inerente à historicidade local expressa nas edificações, acredita o pesquisador caber aos corpos dos homens a ocupar os espaços públicos estabelecendo a hibridez entre o passado e o presente.

Narrar a experiência urbana de inserção corpórea neste espaço público, depois dos registros anotados e das lembranças que a memória possibilitou, o pesquisador crê que ao entrar naquela dinâmica foi como se pertencesse a um líquido a escoar por vasos comunicantes. O fato é que cada um, cada corporeidade, admitia um estado corporal a fim de apropriar-se daquele espaço público, por isto, havia que se impor. Mas não se tratava de voltar-se contra o ritmo da caminhada de um ou outro corpo. Caso o pesquisador não se deixasse afetar pelo tempo da ação dos processos à volta, seria forçosamente “levado”, movido por uma força maior: a corporeidade da massa, do corpo coletivo em suas trajetórias. Não há muita escolha ou opção. Pode-se melhor exemplificar pelo fato de é que difícil perceber pequenos grupos, o que há é um único e conciso grande grupo. Com os braços junto ao corpo, a atenção volta-se à frente e acontece como que por reflexo, ação e reação. Uma negociação literalmente entre corpos, já que o aceno ou comunicação via um gesto facial ou verbalização é pouco comum, lê-se a intenção do outro pela sua postura corporal. E vice-versa. Assim, um passo para lá, outro para cá, e se avança. Não há qualquer regra como as do trânsito (pela direita, a ida; pela esquerda, a volta). Mas como nas adjacências às fachadas alguns param, além de acessar ou deixar a rua, fora os vendedores quase a interpelar fisicamente um possível cliente, e, na porção da calçada junto à via, postes de iluminação pública, placas de trânsito, lixeiras... resta, preferencialmente, a porção central, o “meio” com maior disponibilidade espacial, ali onde se está “protegido” das barreiras físicas ou dos inevitáveis “coágulos” humanos a constituir-se como entraves à passagem. Então, corpo a corpo, afere-se rapidamente o acordo tácito, lido e admitido corporalmente, que é o de seguir adiante. Sem parar!

Mas como o pesquisador-caminhante está em busca de experimentar a alteridade, seja no encontro com o outro, seja nas práticas cotidianas, então a ambiência “viária” da Rua do Acampamento, onde predomina as apropriações de corpos pelo deslocamento dos cidadãos, é deixada para trás. Em direção a uma ambiência “peatonal”, chega-se ao Calçadão Salvador Isaia e à Praça Saldanha Marinho. Nestes espaços não há proximidade de veículos, ali os corpos estão “protegidos” e as trajetórias cedem espaço também ao tempo das

interações. Assim acredita o pesquisador-caminhante que, pela prática das permanências observadas e vivenciadas, os corpos urbanos opõem-se ao tempo da aceleração e se afirmam contra um tempo imposto a partir das sociabilidades aptas a se desenvolverem e da própria potência corporal que carregam consigo.

5.1 O espaço-centro “Calçadão Salvador Isaia”: o centro do centro...

O Calçadão de Santa Maria é um espaço urbano significativo para a cidade, afinal, foi o único local, equivalente a uma quadra da Rua Doutor Bozano (outroza Rua do Comércio), fechado à circulação de veículos e destinado ao uso exclusivo de pedestres. Mas vai muito além disto, pois a “primeira quadra da Bozano” já abrigou (e ainda abriga) os mais importantes e tradicionais pontos comerciais da cidade (as Casas Eny, as Casas Roth, a Confeitaria Copacabana etc.). Com o passar dos anos, talvez justamente pelo “privilégio” da sua localização na confluência com a Rua do Acampamento, a via fundacional da cidade e, portanto, num nó vital, fez com que aos espaços comerciais do Calçadão se sobrepusessem novos estabelecimentos vindos “de fora”, como as Lojas Renner, e incluso um shopping ali foi erguido.

Por isso, a distinção que lhe recai não é somente de caráter físico, mas simbólico. A partir de relatos daqueles que vivenciaram outros tempos, compartilhando oralmente as suas memórias, o Calçadão era o ponto escolhido pelos jovens para os *footings* após a saída dos cinemas. Hoje, o espaço-centro relativo ao Calçadão ainda se integra à vida cotidiana porque continua a sediar os encontros entre a mais vasta gama de cidadãos, de jovens a idosos vindos de todos os lugares para fazer dali, imprimindo o tempo que cada um carrega consigo, “um” *locus* de fato praticado.

Em função da concentração de atividades que se desenvolvem nos espaços privados que lhe são adjacentes e devido às inúmeras trajetórias realizadas diariamente por pessoas ocupadas com pautas de trabalho e de ócio, um constante transitar, entre idas e vindas a animar o espaço público, que as permanências individuais e/ou coletivas ocorrem.

É quase inimaginável traçar itinerários pelos espaços públicos centrais sem percorrer e/ou incluir o Calçadão. Mesmo que haja outras opções, opta-se em utilizá-lo porque se sabe da animação urbana que lá paira. A concentração de pessoas é somente comparável à Praça Saldanha Marinho, mas distribuídas ao longo de aproximadamente 14 metros de largura por 175 metros de comprimento entre o Viaduto Evandro Behr, que o conecta a Praça, e a Rua Floriano Peixoto. Mas, a acessibilidade ao local não provém somente das suas extremidades, das ditas “bocas”, o Calçadão está conectado à Rua Venâncio Aires, que lhe é paralela, por duas galerias, a Chami e a do Comércio. Ambas são

totalmente abertas ao uso público e por elas estão dispostos muitos outros pontos comerciais e de serviços, além do acesso aos pavimentos superiores de edificações que comportam a função residencial. É possível, ainda, chegar ao Calçadão a partir da Rua Alberto Pasqualini (a antiga Rua 24 Horas) por meio do Santa Maria Shopping e da Galeria Gaiger, mas estes acessos só ficam disponíveis durante o horário comercial.

Além da diversidade na oferta de atividades, há também uma grande variedade, sendo a maioria, de estabelecimentos ligados ao vestuário e calçados, mas há, ainda, farmácias, óticas e relojoarias, lojas de aparelhos e telefonia celular. Essa mescla de atividades, aliada à dinâmica urbana da centralidade, faz com que a ambiência do lugar seja marcada pela concentração de pessoas, tanto durante o dia quanto à noite.

Conforme o esquema apresentado (figura 43), a intenção é ilustrar a configuração formal, pela planta baixa do Calçadão Salvador Isaia, bem como a relação com os modos de usos daqueles que se utilizam deste espaço público. Em evidência estão as conexões com o entorno e a disposição central das floreiras, o que contribui para definir por onde passam os fluxos e onde se dão as permanências. As linhas pontilhadas indicam o circular de pedestres, os círculos indicam os principais grupos que foram identificados por permanecerem por mais tempo no local, as pessoas que os frequentam e/ou pertencem aos grupos, em alguns casos, já se conhecem ou pelo menos tem características, preferências e/ou interesses que se sobrepõem. Pode-se vê-los tanto em pé quanto sentados.

Os retângulos indicam a delimitação do perímetro das floreiras, são num total de seis, uma em cada “boca” e as outras aos pares dispostas ao longo da extensão do Calçadão. O desenho dessas floreiras apresenta recortes ou reentrâncias, nas quais estão locados, linearmente, os bancos, estes de madeira com encosto e apoio para os braços, capazes de acomodar em torno de 3 a 4 pessoas. Para sentar, no caso do indivíduo sozinho, e se acompanhado por mais outro, o contato face a face é possibilitado. No entanto, no caso de grupos maiores, entre 3 ou mais indivíduos, o contato frontal para as interações é praticamente imprescindível, afinal, no local há muito ruído, o tom de voz para comunicar-se em grupo seria outro. Por isso, é comum vermos grupos, uns sentados e outros em pé a conformar um círculo para a conversação.

Recorrendo a um breve cálculo, são 37 bancos no total. Se 3 a 4 pessoas podem se sentar, a disponibilidade de vagas varia de 111 a 148. No entanto, as pessoas não se “encaixam” com tanta facilidade nesse arranjo espacial. Quando em grupo, normalmente entre duas pessoas, muitos usuários permanecem interagindo em pé, talvez porque a ocasionalidade do encontro só permita dispendir o tempo necessário para um rápido bate-papo. Os usuários sentados encontram-se ou sozinhos, fazendo uma breve pausa, ou ainda são

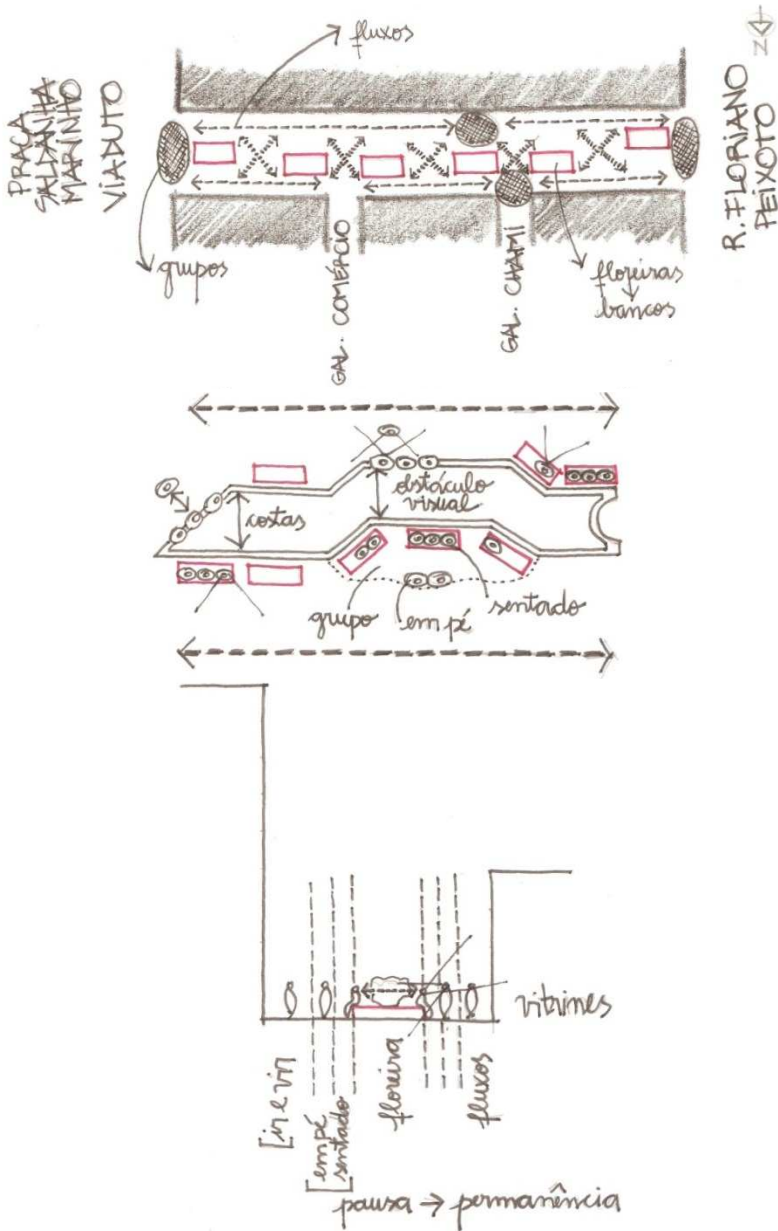


Figura 43: Ilustrações esquemáticas do Calçadão Salvador Isaia evidenciando a relação entre os fluxos e as permanências. FONTE: a autora.

frequentadores habituais do espaço, os quais vão se somando, um a um, até constituir um grupo que se distingue por utilizar os mesmos pontos de encontro e/ou pelas características etárias, vestimentas, pelo comportamento gestual e, ainda, pelo modo de portar-se em público, ora de modo mais discreto ora de uma forma ruidosa pela sonoridade da voz empregada nas conversações.

Uma constatação, inclusive, a qual não pode passar despercebida é quanto à função das floreiras. Se recorrermos ao quadro de intervenções realizadas desde a década de 70 no Calçadão, os canteiros cederam lugar a essas elevações aptas em altura para o sentar-se, antes com arborização, e que agora, possuindo em torno de 2,10 a 2,50 m de largura, contam apenas com gramíneas e herbáceas para a ornamentação. Essa distância separa, algumas vezes até visualmente em função da altura e do porte a que chegou a vegetação, os usuários de um lado a outro, e os sentados ficam de costas uns aos outros. Sem falar que, recentemente, o poder público vem instalando grades de proteção nos perímetros das floreiras a fim de manter um paisagismo ornamental intacto ao invés de privilegiar a permanência mais prolongada dos usuários.

Os usos no Calçadão consistem, portanto, na relação entre os fluxos de ir e vir, de entrar e sair das edificações e de ver as vitrines, assim como de permanecer, seja ao sentar-se no mobiliário urbano ou mesmo ficando em pé, em grupo, a conversar em pontos determinados e próximos a atividades específicas, como no caso das extremidades e conexões com as galerias.



Figura 44 (à esquerda): A “boca” do Calçadão nas imediações do Viaduto Evandro Behr, que o liga à Praça Saldanha Marinho. FONTE: a autora em 26/04/2011. **Figura 45 (à direita):** O Calçadão nas proximidades do Santa Maria Shopping. FONTE: a autora em 01/04/2012.

Seria, por exemplo, o caso de um grupo de adolescentes, meninos e meninas, em sua maioria vestindo camisetas pretas com estampas remetendo a bandas de rock, que normalmente pode ser visto à tarde em frente ao Santa Maria Shopping, alguns utilizando as floreiras e os bancos (seja o assento, as

guardas ou o encosto) para se sentar e outros em pé, a fim de formar um semi-círculo e facilitar as interações (nota-se que o círculo propriamente não se fecha, há um ponto de conexão visual com o transitar de usuários).

Existe também um grupo de jovens, de ambos os sexos, que ocupa a “boca” do Calçadão junto à Rua Floriano Peixoto. São estudantes de cursinhos pré-vestibular e universitários reunidos a partir do fim da tarde para cultivar o hábito do chimarrão. O frequentar este *point* implica em sempre encontrarmos grupos que, gradativamente ao somarem-se, formam uma grande aglomeração. Ali se flerta, namora-se, promovem-se e vendem-se ingressos para festas, e se vêm especialmente para praticar o encontro entre “iguais”, por isso o predomínio das conversações, mesmo que os espaços disponíveis para sentar-se não sejam suficientes para a demanda de usuários. Muitos permanecem em pé, em frente aos que estão sentados, outros ficam alinhados com a rua, para olhar e ser visto, e não é difícil vê-los improvisando um local para sentar. No entanto, hoje em dia, em ambos os pontos comerciais que ficam nesta “boca”, a colocação de elementos pontiagudos a fim de preservar a frente da vitrine desobstruída encerram o convite para o acomodar-se.

Há, ainda, grupos de senhores, que fique claro, compostos somente por homens, que ficam estrategicamente dispostos pelo Calçadão e, portanto, pode-se distingui-los facilmente. Um deles fica próximo à entrada da Galeria Chami, onde está o Café Expresso, ambiente este conectado ao espaço público, pois o que o separa são as grades vazadas de fechamento que somente à noite são abaixadas. A aglomeração ali é facilitada por esse “acréscimo”, essa soma de espaço onde é mais fácil de permanecer em pé sem interromper ou incomodar-se com o ininterrupto fluir dos transeuntes. Neste caso, o grupo de “conhecidos” faz uso dos bancos junto ao balcão da cafeteria, mas frequentemente avança até o Calçadão ou à galeria, sentados, em pé e em pequenos grupos, indo e voltando para outro cafezinho, falando acerca de futebol e política. Mas, o mais importante, é a demora nas conversas, o que certamente possibilita o estreitar dos laços que os unem e das afinidades que os aproximam.

O outro grupo de senhores que pode ser observado no decorrer do tempo ocupando o Calçadão fica junto à “boca” do Viaduto Evandro Behr, na conexão com a Praça Saldanha Marinho. Aí frequentam principalmente ferroviários aposentados a fim de reencontrar com os amigos “de sempre” e de outro tempo para rememorar, por exemplo, o tempo da ferrovia que outrora por eles foi compartilhado. Este grupo, ao contrário do anterior, faz uso, sobretudo, do mobiliário instalado no Calçadão, no caso dos bancos ao entorno da floreira que fica locada naquele local.

Essa característica, por sinal, é marcante nos usos do Calçadão, esse entremeio de fluxos e pausas entre usuários eventuais ancorado pelos grupos que se apropriam do espaço de um modo mais regular. Como há um circular

muito intenso de pessoas, a possibilidade de encontros furtivos, ao acaso, é bastante recorrente. Parece ser muito claro, portanto, a “organização” que se estabelece no Calçadão. A partir dela é que as interações são desenvolvidas. Nas suas laterais, próximo às vitrines, os fluxos de deslocamento entre lugares é pautado por um ritmo mais acelerado. As pessoas estão concentradas em cumprir as suas tarefas premeditadas ou pensadas a fazer quando se está no espaço urbano, ou seja, desenvolver uma rotina diária a qual pautada por horários. Mas, como junto às vitrines muitas pessoas detêm-se, o livre transitar fica ora mais “encurralado”, pois há também as permanências em frente aos bancos, por isso que é muito normal, ao circular pelo local, fazer um tipo de trajeto em forma de costura, em ziguezague, escolhendo os locais mais liberados dependendo da pressa a que se está submetido.

Portanto, do constante circular de pedestres decorre a possibilidade para as permanências. É importante mencionar que não há, por exemplo, qualquer extensão de atividades privadas ao âmbito do público, como, por exemplo, mesas e cadeiras de bares e/ou restaurantes. Talvez em função do ritmo “acelerado” do lugar, os poucos estabelecimentos ligados a refeições, oferecem lanches rápidos. Vê-se muita gente a tomar sorvete enquanto anda ou descansa. Além disso, durante os dias úteis da semana, a previsibilidade impera, não ocorrem sobressaltos ou maiores distúrbios, quando se está lá, sabe-se qual é a ordem dos acontecimentos, gente passando com sacolas de compras, gente parando para conversar, descansar ou esperar, muitas vezes, principalmente por volta do fim da manhã e à tardinha.

Quando finda o horário comercial em torna das 18h-19h, os pontos de comércio e de serviços passam a baixar as suas grades, muitas delas um pano de metal que recobre por completo o contato entre o espaço público e o privado. A iluminação agora tem o papel de continuar a convidar os pedestres a passar. O ambiente é bastante “claro” se comparado às ruas, no entanto, nas vias circulam automóveis, o transporte público, as pessoas chegam e saem das portarias de seus edifícios. O Calçadão ainda consegue manter-se atrativo à passagem noturna em função do Santa Maria Shopping, que funciona até por volta das 20-21h, depois disso, optar em usá-lo para circular é um tanto desconfortável pois não há mais tanta gente, apesar de que há sempre policiamento ostensivo pelo local.

Narrativa Urbana #2:

[Indícios de um “estado” urbano de desaceleração]

Por volta das 7:00h, funcionários uniformizados começam a realizar a limpeza pública, preparando o Calçadão para mais um dia. Ainda são poucas as pessoas a transitar, por isso o espaço também parece ser bem maior, já que

o pesquisador-caminhante está acostumado a encontrá-lo mais “povoado”. E andando, assim no silêncio ao invés das muitas vezes, é possível observar as edificações, já que no dia-a-dia, com o tanto de gente indo e vindo, o olhar quase não pode distrair-se. Acima da linha do térreo e das marquises, há mais do que as placas coloridas com o nome dos estabelecimentos. Além dos eletrodomésticos, vestuário, calçados, ótica e relojoaria, cursos de idiomas, foto 3x4, lotéricas, livraria e papelaria, cabelereiros, o “compro e vendo ouro”, há prédios residenciais. Alguns possuem cores vibrantes, pela arquitetura parecem ser exemplares *art déco*, mas a instalação dos aparelhos de ar-condicionado, feita externamente, denuncia as adaptações necessárias aos tempos atuais. As alturas e os pavimentos variam, o fechamento das vitrines também, ou estão vedadas, neste caso há pichações, ou tem a grade vazada permitindo certa permeabilidade entre o espaço público e o privado. Entre o mobiliário urbano, há lixeiras, luminárias, telefones públicos, placas de sinalização informando a direção dos principais pontos turísticos, sem falar na locação de um posto de atendimento ao turista.

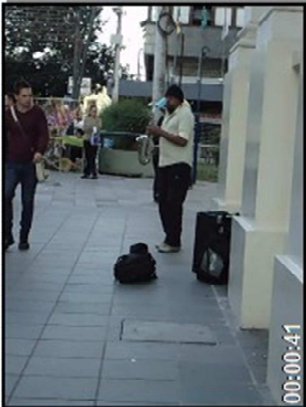
Aos poucos, as portas vão se abrindo junto ao barulho do desenrolar metálico. Primeiro, descortinam-se os estabelecimentos de gêneros alimentícios: o Mercado Índia, a Confeitaria Copacabana, o McDonald's Café e a Estação Café. Ao mesmo tempo em que iniciam as atividades, chegam os produtos que abastecem estes lugares, os engradados de bebida, a carne para o açougue do mercado... e as pessoas aproveitam para tomar o primeiro café do dia. Os funcionários, perto das 8:00h, já esperam em frente ao trabalho. Depois abrem as farmácias. Ninguém permanece no Calçadão fazendo uso dos bancos, ainda. As floreiras estão bem cuidadas, em torno de todas elas, há grades as quais fazem com que o pesquisador-caminhante note em muitas vitrines, destas em que o vidro chega quase ao chão, elementos pontiagudos para evitar que as pessoas possam sentar-se.

Logo, às 9:00h tudo está aberto. As laterais do Calçadão “aumentam” com o vão das lojas completamente aberto ou com as superfícies de vidro a revelar o que se passa “do lado de dentro” dos estabelecimentos. Interior e exterior, quase uma coisa só até fechar o ciclo, o qual se encerra à notinha. O ritmo torna-se cada vez mais acelerado com o circular das pessoas, há confusão, mas é uma desordem previsível. Apesar do intenso movimento, ainda assim a vida insiste em parar o tempo necessário para uma conversa mesmo que em pé, recebendo uma trombada que outra porque, em volta, os outros precisam continuar.

O pesquisador-caminhante então percebe a coexistência entre as atividades lindeiras ao Calçadão, os usos configurados por diferentes temporalidades tanto o deslocar-se de forma objetiva quanto as permanências a propiciar a vazão assim como a construção de territórios existenciais. Como o movimento

dos corpos não é tal qual aquele experimentado pelo pesquisador junto à Rua do Acampamento, ou seja, a locomoção não é dada pela fluidez, mas é uma dinâmica constantemente interrompida. A ambiência do Calçadão é então marcada por desvios, por manobras entre aqueles ocupados com atividades objetivas e aqueles a empreender sociabilidades cujo tempo é o da não objetividade, um tempo desacelerado pautado pelas interações e por sujeitos urbanos a desenvolver suas artes e/ou ofícios.

Assim a rotina chega a ser pontualmente alterada. Instauram-se “estados urbanos desacelerados” em torno de atividades flexíveis, as quais atribuem usos ao espaço público, que fornecem diferentes estímulos sensoriais. Neste caso, no Calçadão, a música é algo marcante. Apesar de quase sucumbir à soma das muitas vozes, é possível distingui-la conforme se aproxima dos sujeitos



que buscam valer-se do movimento constante de pessoas (normalmente assim o fazem os artistas de rua) para aproveitar de um “público” em potencial e assim mostrar a sua arte. Posicionando-se em locais estratégicos e, por vezes, utilizando amplificadores para serem ouvidos e, logo, vistos tocando o instrumento que manipulam, tentam angariar expectadores disponíveis a apreciar e/ou contribuir com o seu trabalho.

Figura 46: A atividade musical como tática para viabilizar renda. FONTE: a autora, em 01/10/2013.

Mas a música não só é uma tática utilizada como atividade para viabilizar renda. Ela também está inserida como uma prática dos frequentadores habituais do Calçadão. Trata-se de um meio para contribuir com a reunião. Pode ser entre os jovens em frente ao Santa Maria Shopping a tocar violão e cantar canções das bandas que estampam as suas camisetas. Ou,

ainda, a música regionalista ministrada por gaita e violão e cantada entre senhores a ocupar sempre um mesmo banco nas imediações da Galeria Chami.



Figura 47: A música em meio às sociabilidades no Calçadão. FONTE: a autora, em 01/10/2013.

Um cartunista também contribui para instaurar estes “estados urbanos desacelerados” no Calçadão. Em um recuo no alinhamento, mais precisamente nos degraus de uma escadaria, o sujeito-deseenhista trabalha com uma prancheta sobre o colo e apresenta o seu trabalho dispondo os cartazes produzidos tanto fixados numa parede quanto diretamente no chão. A arte de traços rápidos sobre papel branco atrai a curiosidade dos usuários na demonstração da habilidade do artista. São acontecimentos ocasionais agenciados perante a constante regularidade das práticas espaciais. Articuladas ao tempo das trajetórias, o sujeito-artista soube postar-se em um “canto” específico de modo a não “atrapalhar” e/ou obstruir o movimento. Parecia saber que a liberdade de que dispõe para apropriar-se do espaço público depende deste acordo tácito com os passantes.

Apesar da tática a se valer da condição de urbanidade, o ritmo da caminhada dos corpos se divide entre os atravessamentos das inúmeras forças hegemônicas a incidir nos territórios e nos usuários da cidade e o tempo do cotidiano onde o convívio teima em “frear”, ou ao menos diminuir, a racionalidade do tempo da produtividade e do consumo.

Já nos fins de semana, especialmente a partir dos sábados à tarde a ambiência se altera por completo. A cadência dos passos não é mais frenética, indicando o que estão a fazer as pessoas quando no espaço público: em busca de um tempo mais lento. As pessoas saem às ruas para passear, no calçadão andam com seus animais de estimação, veem-se famílias reunidas e crianças de mãos dadas com seus pais, grupos de amigos a andar de braços dados, casais de namorados, indivíduos com as mãos nos bolsos, muita gente olhando as vitrines com calma. O movimento não é o mesmo nem a quantidade de pessoas o é, por isso, os bancos estão mais liberados ao uso, é comum ver pessoas sentadas duas a duas, lado a lado, sem grandes aglomerações.

Como o comércio e serviços estão fechados, alguns artesãos e artistas aproveitam para expor os seus trabalhos e/ou talentos quando se anda por ali em outro ritmo. Nestas situações, a atenção dos transeuntes, que até então tinham algumas das vitrines para distrair-se ou mesmo o companheiro de caminhada, entretêm-se com algo diferente do comum, do que lhes é normal. E detêm-se momentaneamente para apreciar o que está sendo, oportunamente, mostrado. Assim, vão se constituindo pequenos grupos, atraídos pelo ofício que se pratica em tempo real pelos artistas/artesãos, as pessoas lado a lado formam um círculo, ao passo que se aproximam umas às outras, tecendo pequenos comentários sobre o que viam, olhando-se com expressões de admiração, o ato congregava e juntava a quem dispersamente passava.



Figura 48: O Calçadão em um sábado à tarde. Junto ao chão, num local entre as floreiras, a demonstração do ofício e exposição/comercialização de painéis e azulejos em tinta *spray*. FONTE: a autora em 01/04/2012.

5.2 O espaço-centro “Praça Saldanha Marinho”: um refúgio em meio ao centro...

A Praça Saldanha Marinho também é para Santa Maria um espaço diferenciado. Junto à Rua do Acampamento, foi um dos locais da ocupação inicial da cidade e a partir de onde foram traçadas as principais vias urbanas. A praça constituiu-se como um refúgio em meio às inúmeras trajetórias urbanas que povoam os espaços públicos centrais. O seu entorno também é peculiar, o qual composto por edificações tombadas como patrimônio histórico e cuja função é cultural, como no caso do Theatro Treze de Maio e da Casa de Cultura.

Com a construção do Viaduto Evandro Behr, a praça ganhou a conexão de pedestres com o Calçadão Salvador Isaia liberada da ligação viária entre o eixo Rua do Acampamento e Avenida Rio Branco, mas perdeu a delimitação conferida por quatro vias assim como os acessos a partir das diagonais representadas por cada uma das esquinas. Restou, então, o contato direto e em nível, somente com a Rua Venâncio Aires. Sendo assim, a praça não tem esquinas propriamente ditas, não do modo convencional onde duas vias se cruzam, mas sim duas “quinas”, uma onde a Rua Ângelo Uglione encontra com a Roque Calage e a outra entre a calçada, ou largo, da Rua do Acampamento e a passagem sobre o viaduto em direção ao Calçadão.

O que de fato não se alterou, apesar das alterações de cunho físico e das atividades nas edificações do entorno, foi a função da praça como espaço público destinado às sociabilidades e atividades de lazer em meio à agitação urbana do centro da cidade. O convívio é incitado em uma área para as permanências dotada de mobiliário urbano para sentar-se e de caminhos desenhados para um andar contemplativo e, por isso, em ritmo mais lento. A arborização configura um microclima, oferece-se sombra e a água do chafariz cerceia os ocupantes em um ambiente aprazível. Não faltam, ainda, as referências históricas, políticas e socioculturais, expressas nos elementos arquitetônicos, no caso do Coreto, e nos monumentos comemorativos ou em homenagem a figuras ilustres. Por fim, com a última intervenção na década de 90, além do redesenho a partir da elevação dos canteiros que se transformaram em floreiras, houve a

disposição de um palco e de área para acomodar a plateia a fim de sediar apresentações teatrais e shows musicais.



Figura 49: Face leste da Praça Saldanha Marinho tomada a partir do coreto. FONTE: a autora em 03/08/2013.

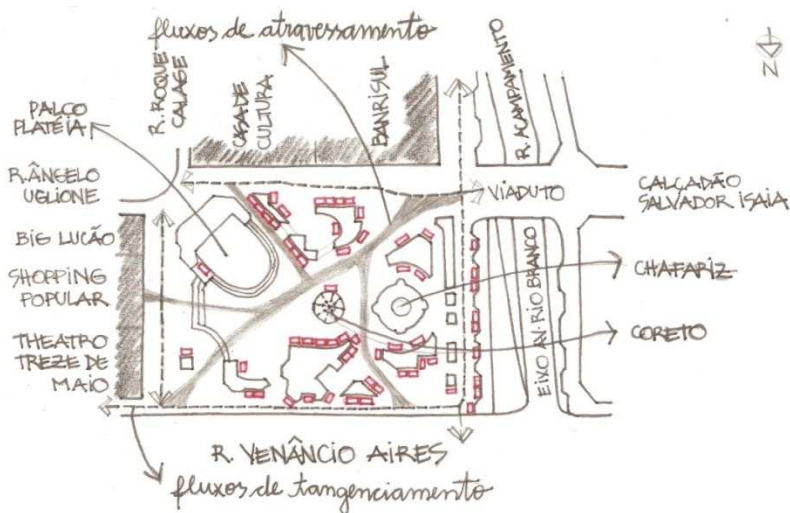


Figura 50: Ilustração esquemática da planta baixa e dos principais fluxos da Praça Saldanha Marinho. FONTE: a autora.



Figura 51: Face oeste da Praça Saldanha Marinho tomada a partir do coreto. FONTE: a autora em 03/08/2013.

Em contraponto à linearidade do Calçadão, a Praça Saldanha Marinho possui um formato retangular distribuído, aproximadamente, entre 90m no sentido leste-oeste e 65m no eixo norte-sul. As edificações que a conformam comportam atividades que funcionam além do horário comercial, como a Lancheria Big Lucão, o Theatro Treze de Maio nos dias de espetáculos, e o Shopping Popular. Com relação ao mobiliário urbano, são em torno de 61 bancos distribuídos no entorno das floreiras, as quais não são todas, ao contrário do calçadão, “sentáveis”, por possuírem alturas variadas, ora muito baixas ora altas demais em função dos desníveis da praça. Se há gente a ocupá-las em alturas confortáveis, é normalmente em locais onde estão os principais fluxos e porque não há bancos suficientes a atender a demanda de usuários. Além disso, um aspecto considerável é que, nas floreiras, só há arborização, ou seja, com a falta de vegetação herbácea, a permeabilidade visual é garantida ao nível dos olhos dos usuários.

A Praça Saldanha Marinho distingue-se pela sua composição formal, estética e paisagística, além da função a que se destina, no caso, aos usos de permanência que incitam às práticas sociais onde as interações ocorrem via conversação. As sociabilidades estabelecidas realizam um contato menos transitório e, portanto, mais demorado. A caracterização deste espaço público o é mais precisa se tomada junto ao Calçadão, de modo que os mesmos condicionantes intervenientes na qualidade da centralidade estendem-se à praça. Por isso, as permanências justapõem-se às pausas nas trajetórias urbanas.

Pelo desenho urbano dado pelo arranjo formal das floreiras, a praça fica envolta em uma delimitação, configurando-a como um recinto e determinando os fluxos, internos ou externos, que lhe são correspondentes. As direções destes fluxos são intrínsecas a pontos atrativos ao entorno da praça, como os principais pontos de ônibus junto à Avenida Rio Branco e à Rua Riachuelo, os quais servidos pelas linhas de transporte público de maior demanda, ou seja, que ligam o Centro aos diferentes bairros da cidade. A partir desta conjuntura, é possível “tangenciá-la” assim como “atravessá-la” em deslocamentos lineares ou diagonais. Na verdade, os níveis de atravessamento possuem escalas variadas, entenda-se que as decisões dos usuários quanto ao trajeto a adotar, tende a indicar maior probabilidade de participar, efetivamente, da vida pública concernente à praça. Pois, justamente onde estão as linhas dos fluxos de atravessamento mais intensas é onde estão também os locais os quais mais se percebe sendo ocupados pelos usuários.

Além dessa relação intrínseca entre os fluxos e os locais de permanência, cabe referenciar os atributos que também intervém na ambiência do lugar, interferindo na dinâmica dos usos e nos tempos das permanências. No caso da Praça Saldanha Marinho, é relativamente clara a diferenciação da área ao oeste constantemente sombreada pela arborização bastante expressiva, é aí

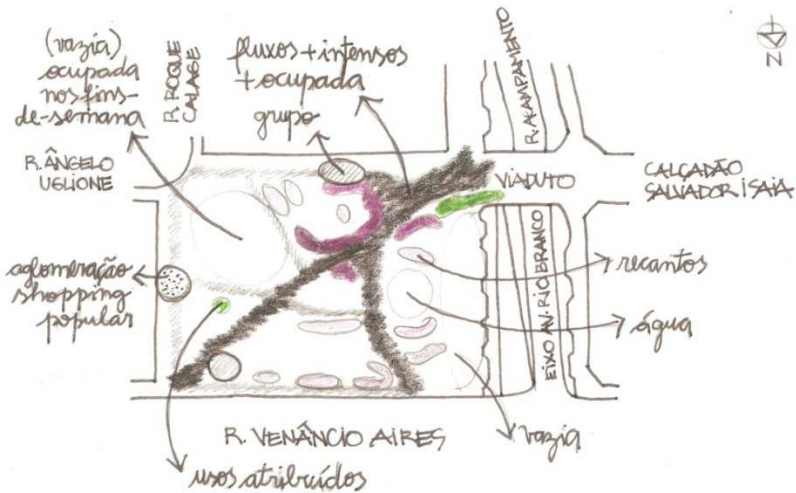


Figura 52: Ilustração esquemática da planta baixa e relação entre os fluxos e as permanências da Praça Saldanha Marinho. FONTE: a autora.

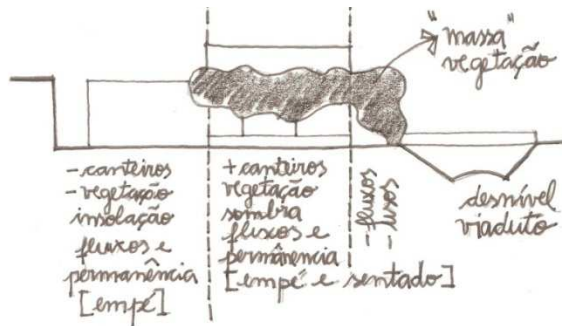


Figura 53: Ilustração esquemática do corte e relação entre os fluxos, as permanências, a vegetação e os canteiros da Praça Saldanha Marinho. FONTE: a autora.

que estão os bancos para o acomodar-se mais utilizados pelos usuários. Já ao leste, na área mais aberta (que não deixa de ser sombreada pela projeção das edificações), não há tantos bancos e, por isso, é visivelmente menos ocupada. Mas, mesmo assim, é frequente observar a permanência de indivíduos em pé, um a um, em frente ao Shopping Popular. Nos dias em que o Teatro tem apresentações, o espaço público da praça funciona como uma espécie de extensão da “casa”, um foyer em que as pessoas reúnem-se a esperar pelo horário do espetáculo. Normalmente pelas manhãs, como há uma escola e

curso pré-vestibular no entorno, durante o intervalo, os alunos, adolescentes, costumam atravessar a Rua Venâncio Aires e ficar em pé ou sentados nas floreiras durante os seus 15 minutos de descanso.

Um breve cálculo também é possível ser realizado, se de 3 a 4 pessoas podem ocupar os bancos, teríamos uma disponibilidade de acomodação em torno de 183 a 244 pessoas. Todavia, dificilmente esta “lotação máxima” é utilizada, pois existem porções da praça que, em detrimento de outras, são mais ocupadas. Normalmente onde a intensidade das trajetórias é maior, ocorrem permanências ou pausas breves realizadas por indivíduos que, em sua maioria, encontram-se sozinhos. Inclusive é comum marcar encontros, esperar por um amigo ou familiar ao findar seus compromissos ou mesmo para descansar depois de “subir” ao Centro e/ou preparar-se para “descer” aos bairros.



Figura 54: As imediações ao coreto, onde os fluxos de atravessamento são os mais intensos e as permanências, mais breves. FONTE: a autora em 03/04/2012.

Já onde os fluxos que tangenciam ou atravessam a praça não incidem, a ocupação é menos intensa. São espaços ou pequenos recantos escolhidos por pessoas acompanhadas duas a duas ou em pequenos grupos. Nestes casos, por serem áreas mais reservadas, as conversações são duradouras e as pessoas parecem conhecer-se pela proximidade a que estão submetidas, pelo gesticular e falar de maneira ininterrupta, mas não em tom de voz elevado. Talvez tenham escolhido a praça para permanecer e passar o tempo, agora em plena oposição ao Calçadão, pois é possível manter um diálogo sem a interferência de pessoas que estejam próximas demais. Aí, a privacidade do assunto é garantida. A praça, portanto, possibilita “resguardar-se” das ininterruptas trajetórias. Essa qualidade oferece tranquilidade para o desenrolar das sociabilidades. Todavia, apesar deste recolhimento da agitação urbana, nunca se está sozinho, há sempre outros à volta. Esta forma de controle provém dos próprios usuários da praça, sobretudo por aqueles usuários que simplesmente estão de passagem.

Por isso, a vida pública da praça é bastante dependente da condição de urbanidade do Centro, dos usuários que optam em utilizá-la nos seus deslocamentos diários assim como para efetuar uma pausa em local silencioso, onde o chafariz ameniza a chegada dos ruídos exteriores e é possível ouvir, principalmente ao fim da tarde, o canto dos pássaros.

Com relação à faixa etária, tomando como parâmetro o Calçadão, onde há muitos jovens a permanecer em grupos, na praça eles estão menos presen-

tes. Há, inclusive, mais mulheres, são senhoras aparentemente a repousar e aí se encontram para repor as energias. São também mães e crianças, de modo que a mãe pode acomodar-se por algum tempo e autorizar a criança a brincar, sem que corram, ambas, o risco de perder o contato visual em meio a outras pessoas. Mas o que as crianças em geral preferem é o contato com a água do chafariz. Elas chegam perto da borda, põem as mãos na água e encantam-se com os jatos d'água a irromper em diferentes alturas. E, surpresa maior elas têm ao perceber que há peixes. É por isso que os vendedores ambulantes de algodão-doce e de balões em formato de animais, em busca deste público-alvo, preferem a praça ao invés do calçadão porque certamente terão mais êxito na comercialização dos seus produtos.

Há também grupos de senhores aposentados. As suas presenças são constatadas, sobretudo, ocupando a face ao sul da praça, onde se voltam aos fluxos de tangenciamento e dão as costas ao recinto da praça propriamente dita. Ali estão locados, lado a lado, 4 bancos a acomodar, nas tardes do decorrer dos dias úteis da semana, militares aposentados. A aglomeração, sobretudo a partir das 16h, é mais significativa, e, assim como ocorre no Calçadão, quando o grupo começa a aumentar, algumas pessoas preferem manter-se em pé a fim de manter o contato face-a-face com aqueles que estão a interagir.



Figura 55 (à esquerda): As crianças costumam subir na borda do chafariz para acompanhar os peixes. FONTE: a autora em 03/04/2012. **Figura 56 (à direita):** A menina faz da borda onde brincar de correr. FONTE: a autora em 28/03/2012.

Algo inverso ocorre, sobretudo, nos fins-de-semana, em datas comemorativas como nos feriados ou, ainda, à noite, devido a eventos culturais programados e/ou apoiados pelo poder público. Como o movimento de pessoas a partir do sábado à tarde se reduz, alguns atrativos são autorizados ou realizados pelo poder público a fim de animar a praça. São shows musicais e, sobretudo, peças teatrais. Na maior parte destas ocasiões, o público dirige-se à

praça nas imediações do palco. Dependendo do porte da “atração”, o palco não é utilizado. Em eventos cuja programação é ampla e tem duração por vezes semanal, a estrutura metálica do palco recebe cobertura, são montados equipamentos para acústica e iluminação etc., ou seja, um aparato de apoio é instalado. Já em apresentações teatrais de uma única ocorrência, normalmente não há a mobilização do poder público para a instalação de qualquer suporte. Só a autorização é concedida aos grupos teatrais para o uso do espaço público, e aos próprios atores cabe o arranjo físico do espetáculo.

Se há muita gente em virtude da amplitude e/ou divulgação do evento previamente programado, a frente do palco logo é ocupada. Caso contrário, a plateia costuma conformar um grande semicírculo. Primeiro, senta-se nos degraus que configuram a área na praça destinada ao palco, depois, conforme as pessoas começam a chegar, passam a ficar em pé. E, quando a visibilidade é prejudicada, sobem nas floreiras a fim de acompanhar o que se passa. Ao findar do evento que originalmente convidou as pessoas a virem à praça, muitas ainda permanecem. Uma animação segue a decorrer do público que, em grupos menores, passa a tomar chimarrão, a permitir às crianças correr ou andar de bicicleta e a passear com os seus animais de estimação.



Figura 57 (à esquerda): Espetáculo teatral “Romeu e Julieta”, encenado num domingo à tarde pela Cia. Retalhos de Teatro. **Figura 58 (à direita):** A disposição do público a acompanhar o evento. FONTE: a autora em 01/04/2012.



Figura 59: Espetáculo teatral “Corsários Inversos”, encenado num sábado à tarde pelo Grupo Mosaico Cultural. Em vista da probabilidade de chuva, o evento foi realizado sob a marquise do Banrisul. FONTE: a autora em 03/08/2013.



Figura 60: 2º Aldeia Sesc Imembuy, show musical com “Geringonça” numa terça-feira à tarde. FONTE: a autora em 16/10/2012.



Figura 61: 2º Aldeia Sesc Imembuy, show musical com “Nei Lisboa” num domingo à noite. FONTE: a autora em 21/10/2012.

Diferentemente do que acontece no Calçadão, tanto a Praça Saldanha Marinho, em pontos estratégicos, quanto a passagem sobre o Viaduto Evandro Behr, são utilizados, em qualquer dia da semana, para atividades artísticas, comerciais e/ou de serviços. Provavelmente, a praça e o viaduto são preferidos para a prática de um conjunto de atividades “flexíveis”, pois no calçadão os estímulos visuais das vitrines, a velocidade dos deslocamentos e a intensidade dos fluxos talvez não sejam favoráveis à tarefa de conquistar clientes. As táticas utilizadas por artistas, artesãos, vendedores e prestadores de serviços, fixos ou itinerantes, dependem de se postarem visíveis ou de irem ao encontro do público-alvo. Então, elegem locais onde só dividem espaço com as trajetórias ou, ainda, as acompanham.

Em meio à oportunidade dos fluxos urbanos, ou seja, da movimentação de pessoas no dia a dia, o palhaço malabarista e a estátua viva tentam garantir ganhos. O primeiro usa roupa, maquiagem e peruca coloridas. No lado esquerdo do corpo carrega vários dos elementos que maneja com desenvoltura. O palhaço, além de ser uma figura de visual “diferente”, articula malabares. São bolas do tamanho das de tênis presas por um fio onde uma pequena argola faz prender o artefato nos dedos. Assim, caminhando, movimentado o corpo e manejando o que demonstra e vende, o palhaço malabarista aproxima-se de quem lhe interessa: crianças e adolescentes. Diz algo e usa um pouco do seu carisma até conseguir abordar alguns jovens. Ele dá instruções básicas para os aprendizes na prática do malabarismo, empresta o artefato para um “treino” e

os incentiva a, ao menos, tentar. Muitos dos que experimentam a brincadeira não conseguem ter a destreza suficiente para “fazer bonito” com os malabares assim como o palhaço. Por isto, não compram o artefato. Mas o artista-vendedor apostou no seu ofício e habilidades como um atrativo para fazer vender. E a praça ganhou, a partir dele, a instauração de um “estado urbano de desaceleração”, ou melhor, a potência de negociação entre os que caminham sem querer ou poder parar e aqueles que estão disponíveis a interagir.



Figura 62: O palhaço malabarista. FONTE: a autora em 01/10/2013.

Já a estátua viva, assim como o palhaço malabarista, é uma figura itinerante cuja atividade praticada caracteriza-se pela flexibilidade ou conveniência. Às vezes se faz presente, outras não. Pode ser que esteja em outros lugares, vivendo de outras formas. Por exemplo, para se destacar em meio à multidão, o sujeito estanque, em pé sobre uma caixa no qual um cartaz com letras impressas em caixa alta traz a seguinte inscrição: “Estátua viva representando um boêmio. Colabore e receba sua mensagem. Contato para eventos (55)...” Talvez, enquanto no viaduto, a meio caminho entre a praça e o calçadão, a estátua viva esteja só divulgando o seu trabalho. Também.



Figura 63: A estátua (mensageira) viva. FONTE: a autora em 28/03/2012.

O sujeito-mensageiro usa a cor dourada (noutras, a cor é prata) na roupa, rosto, sapatos e chapéu, quer ser um boêmio pelo que avisa o cartaz, mas já quis ser anjo noutras vezes pelas asas que o vimos “vestindo”. Sempre imóvel, carregando nas mãos um buquê de flores, só faz qualquer gesto se alguém deposita algum dinheiro na urna deixada ao chão. Em forma de agradecimento, a estátua viva se curva, tira do bolso do paletó um papel, beija-o e entrega a mensagem ao cliente e apreciador do seu trabalho. Ainda assim, apesar destas ações pontuais em que o artista e um sujeito ordinário interagem constituindo, assim como no caso

do palhaço-malabarista, um “estado urbano de desaceleração”, a estátua viva, na maior parte do tempo, confronta-se com o andar acelerado, e indiferente, das estátuas vivas que, às vezes, são “de verdade”.

Dentre o conjunto de atividades “flexíveis”, existe, ainda, o caso dos vendedores de produtos alimentícios, em especial os de churrasquinho com suas mesas portáteis posicionados a partir do decorrer da tarde junto aos fluxos na direção do Shopping Popular. E também dos vendedores de sanduíches e café, com caixas e garrafas térmicas normalmente observados pela manhã ao utilizar como apoio as floreiras da praça em frente ao Theatro Treze de Maio. Há, ainda, os vendedores de algodão-doce a perambular lentamente em pontos onde há maior concentração de crianças.



Figura 64: O vendedor de churrasquinho posiciona-se para “cobrir” os fluxos que atravessam a Praça. FONTE: a autora em 30/03/2012.



Figura 65: A atividade itinerante de vender algodão-doce. FONTE: a autora em 28/03/2012.

Já os artesãos fixam-se também ao longo do Viaduto e nas imediações da praça, acompanhando os fluxos que a tangenciam e/ou a atravessam. Para expor o que intentam vender, fazem uso de estruturas mais elaboradas, mesas dobráveis em madeira leve e que, às vezes, contam com adendos, elementos verticais tais quais varões, pendurando tudo aquilo que tem a mostrar. Em sua maioria, o artesanato comercializado na “quina” da praça junto ao Viaduto é produzido por indígenas. Os produtos destacam-se no colorido das cestas de palha e nos colares de sementes. E eles mesmos estão a vendê-los. Quando não dispõem deste aparato de exposição, o chão faz o papel de vitrine.

Apesar da implantação do Shopping Popular na praça justamente objetivar a retirada de camelôs e vendedores ambulantes, incluso os artesãos, dos espaços públicos centrais, esta tarefa de (tentar) formalizar atividades informais também recaiu sobre os engraxates que fazem da praça o seu local de traba-



Figura 66 (à esquerda): No Viaduto, o artesanato indígena. **Figura 67 (à direita):** Na praça, o artesão faz uso da floreira e de uma “banca” para expor seus produtos. FONTE: a autora em 28/03/2013.

Iho. Ao terem um ponto específico, exatamente em um banco onde os fluxos de pedestres dirigem-se à praça, dispunham a caixa com seus pertences para servir de apoio aos pés dos clientes aos quais prestavam seus serviços.

Um sujeito-engraxate posicionava um guarda-sol, mesmo que estivesse à sombra, a fim de destacar-se visualmente e assim delimitar o seu local de trabalho. Atualmente, estes trabalhadores distinguem-se pela padronização dos equipamentos indispensáveis à prática do ofício. Neste caso, incorporaram-se, mobiliário e atividade, à praça.



Figura 68: Para demarcar o seu posto de trabalho, a artimanha do engraxate. FONTE: a autora em 03/04/2012.



Figura 69: Formalização (e sedentarização) da atividade informal. FONTE: a autora em 05/09/2013.

Narrativa Urbana #3:

[Segurança, limpeza e a praça-dormitório]

Era um amanhecer bastante frio. Ainda antes das 7:00h, nem dia era e o pesquisador-caminhante chegava à Saldanha Marinho. Isto porque ele queria experienciar a ambiência da praça num limiar temporal. Escolheu o amanhecer porque pretendia sabê-la antes da rotina de todos os dias vir a ser instaurada. Desta vez, o pesquisador acessou a praça pela rua Ângelo Uglione e pouquíssimas pessoas estavam nas ruas a julgar pela temperatura e também pelo horário, pois o Centro só “funciona” a partir das 9:00h.

Ao “entrar” na praça, o pesquisador-caminhante deparou-se com uma placa de sinalização, era proibido andar de bicicleta. Primeira “regra”. No alto da escadaria da Casa de Cultura, portanto, num local de visão privilegiada, um “brigadiano” fazia o policiamento. O espaço parecia bem maior e já era possível ouvir o ruído da rua, o trânsito aos poucos começava a intensificar-se. Havia poucas pessoas a circular, os primeiros eram jovens com pastas de cursinhos pré-vestibular ou universitários que levavam o nome da graduação a que se dedicavam nos seus pertences/roupas, e pessoas diversas a caminho do trabalho. Estes estavam ocupados com seus deslocamentos objetivos.

Mas, o pesquisador seguiu avançando e então avistou um homem, sentado num banco, envolto por um cobertor azul. Perto dele, um grupo de cinco ou seis homens dividiam a mesma garrafa de bebida. No mesmo momento, um trepidar começava, um som diferente e irreconhecível tomava conta do lugar. Curioso, o pesquisador-caminhante tornou a andar pela praça, bem vagarosamente a tempo de perceber que vários homens de uniforme verde e a puxar um carrinho laranja tomavam conta da praça. Superaram, em número, os usuários. Eram funcionários encarregados pela limpeza municipal e muito rapidamente começaram a trabalhar no banheiro público. Portanto, o pesquisador deduziu o motivo pelo qual o homem estava enrolado num cobertor e os outros a beber. O banheiro, à noite, talvez fosse um local de pernoite. Os sujeitos-hóspedes da praça-dormitório provavelmente saíram dos sanitários porque sabiam da rotina que os esperava. A solução foi reunirem-se a beber e esquentar-se logo ao lado do teto onde passaram a noite.

Por volta das 07:10h, as luzes se apagaram e o pesquisador logo percebeu porque não era dia o bastante. Os mesmos sujeitos-hóspedes, os quais naquele momento tornavam-se potenciais usuários a permanecer na praça, reclamavam de um sensor em específico, o qual “cuidava” da iluminação, estar posicionado numa área aberta da praça. Portanto, embaixo das árvores, onde estavam, instalou-se a penumbra. O pesquisador voltou-se para as luminárias à procura do único sensor e percebeu certa inclinação nos postes de iluminação. Em cada um deles, estavam instaladas duas a três câmeras de segurança. Certamente a quantidade de “eletrônicos” devia ser justificada pela necessidade de esquadriñar todo aquele espaço público. Mas, se o pesquisador erguesse os braços em um determinado ponto da praça, exatamente onde muita gen-

te transita no dia a dia, os fios que conectam as câmeras ficariam facilmente ao alcance das suas mãos. Sinal provisório de uma instalação recente: a praça estava em mais algum lugar, com outros olhos voltados a ela, ao invés de “dentro”, vinham de “fora”. O pesquisador-caminhante em todas as suas inserções corporais, devido a tantos rebatimentos sensoriais, muitos corpos dos quais era preciso desviar e observar as práticas empreendidas no cotidiano, não havia notado este “detalhe”. Somando-se ao policial militar, o qual, a propósito, teve a sua ronda findada e foi substituído por outro colega, aos sujeitos-hóspedes, à iluminação e, por fim, às câmeras, a Saldanha Marinho era um espaço seguro, vigiado, controlado, bem-cuidado... e limpo! Por isso a garantia de um lugar tranquilo para dormir à noite e para frequentar durante o dia.

Quase 8:00h e a limpeza ainda não havia terminado. Eram muitas folhas para varrer e recolher, além de esvaziar as lixeiras. Os funcionários pediram licença para os sujeitos-hóspedes, pois o tempo de trabalho destoava do tempo ocioso e da desocupação de atividades em que se encontravam. Um princípio de discussão inicia, afinal, a praça precisava ficar pronta para o dia que começava. Os homens recém-acordados e trôpegos forçosamente resolveram deixar a praça. O pesquisador não sabe exatamente para onde foram. Sumiram. No entanto, ao perceber um casal a andar vagarosamente pela praça, a notar um banco que outro solitariamente ocupado e as trajetórias tornando-se cada vez mais intensas, estes “sinais” limiares lhe indicavam que o dia havia começado. E os usuários da praça seriam outros.

Narrativa urbana #4:

[Aceleração e desaceleração: colisões]

Geográfica e simbolicamente centralizada pela convergência físico-espacial e sociocultural da cidade, pela facilidade da acessibilidade espacial na praça e também no calçadão resulta na heterogeneidade nata aos centros das cidades. E todos os indivíduos trazem consigo as particularidades, objetivas e subjetivas, dos seus lugares para concentrarem-se, em determinados momentos, num só.

Mas, ao incorporar-se à ambiência da praça, o pesquisador-caminhante aos poucos foi desvendando uma dinâmica urbana “organizada”, mas ao mesmo tempo subordinada à ocorrência de episódios. Ao concentrar-se nos inúmeros passos a compor a mobilidade socioespacial da vida cotidiana, ele conseguiu enxergar um balé bastante coreografado e uma gestualidade compartilhada. A rigidez colocada pela rotina de atividades aos cuidados de cada um resulta na fluidez de apropriações dadas por trajetórias ininterruptas de uso dos espaços públicos. Mas os corpos dos cidadãos guardam a potência de instaurar “estados urbanos de desaceleração”. E desta relação, como o pesquisador-

caminhante já havia notado ao experienciar a ambiência da Rua do Acampamento, recai sobre os corpos urbanos a capacidade de conferir plasticidade ao corpo luminoso da cidade.

Ainda que atualmente sejamos bombardeados por notícias sobre a necessidade de revermos hábitos de deslocamento, pois o trânsito não é mais “privilégio” das grandes cidades... e ao cidadão comum se atribua a “culpa” pelo caos, mesmo que o tempo “perdido” seja o dele, mesmo assim, este é quem deve adaptar-se, até tudo mudar de novo, e assim seguimos... O pesquisador-caminhante pensava tudo isto para reforçar a importância de espaços destinados só ao pedestre, ou seja, ocupados pelo andar... e além do caminhar, na praça havia ainda espaço para o tempo da conversa, da pausa para o ver e ser visto. Eram as detenções das pessoas em meio ao fluxo da vida cotidiana. O pesquisador via também um tempo para o lazer onde o poder público sistematicamente oferecia programações culturais... um tempo para as reivindicações políticas, para os reclames, protestos, para as perdas (a existência de uma lona preta, fazendo as vezes de abrigo, ponto de encontro, vigília, troca de abraços e solidariedades mútuas lembra o que não se esquece, a Kiss). Tudo isto na praça, pulsando! Sobretudo, há um tempo criativo e mais lento – o dos “homens lentos” nos dizeres de Milton Santos – destes em que indivíduos oportuna e taticamente, aproveitam-se da junção de gente para sobreviver... usam como podem e do que dispõem para manter-se em meio à racionalidade que nos chega “de fora”. São vendedores ambulantes, engraxates, artistas, artesãos, catadores de recicláveis, moradores de rua etc.

Em meio àquela miríade de movimentos individuais a colidir dia-a-dia, o pesquisador-caminhante deduz que o balé coreografado sobrevém de uma música orquestrada. Apesar do ritmo imposto por algo que vem “de fora” (neste caso, o papel da centralidade é fundamental), a harmonia se faz “de dentro”. Entre a previsibilidade dos fluxos sempre contínuos, em qualquer instante o acaso se interpõe e arranjos de usos diferentes são produzidos. Então, a partir de uma corporeidade coletiva, onde todos desempenham gestos muito semelhantes – uma gestualidade visivelmente automática, a do movimento acelerado –, só é interrompida quando confrontada, ou seja, no instante das colisões entre as trajetórias.

Como só é possível transitar como pedestre, este se impõe na disputa por espaço na medida da sua intenção ou disposição de uso do espaço. Andar ou deter-se. Portanto, paira na ambiência da Saldanha Marinho (e também na do Calçadão) uma espécie de conjuntura “elástica”. Devido à densidade de ocupação e da justaposição de trajetórias, há a possibilidade da ocorrência de atividades flexíveis, do lazer e da pausa para a sociabilidade do encontro. Então, o caminhar não é o de uma massa de passantes como o pesquisador-caminhante experimentara na Rua do Acampamento, mas de movimento a todo

instante interrompido. São atravessamentos a desviar a atenção ou interpelar os sujeitos urbanos, o que demanda parar e interagir ou, ainda, desviar.

Ao incorporar-se aos espaços-centro, o pesquisador-caminhante lembrou-se da recepção de tipo tático (ou distraída) descrita por Walter Benjamin. Estar naquelas ambiências urbanas significava experimentar uma intensa oferta de estímulos. Proximidade entre os corpos pela quantidade de gente. Esbarrar, desviar e/ou lançar mão de negociações, os acordos tácitos. Artistas, artesãos e vendedores ambulantes tentando utilizar, a seu favor, o tempo oportuno do cotidiano. Vozes, ruído do trânsito, cheiros, rostos, expressões, vestimentas... No decorrer das horas, pessoas iam e viam. À primeira vista, nenhuma lógica parecia haver nas trajetórias ou no empreendimento do tempo. E, do choque ao hábito (de novo Benjamin), o pesquisador refletia sobre os filtros os quais os habitantes das cidades colocam-se a fim de impedir a quantidade de impulsos a os afetar. Talvez para garantir a sua sobrevivência ou mesmo por comodidade para evitar o que incomoda ou o que é diferente... Mas, frente à infinidade de movimentos e gestos, quem sabe o motivo ou a lógica da agitação toda a qual o pesquisador-caminhante encontrou fosse realmente o predomínio do tempo da aceleração, onde trabalhadores ocupam-se com o tempo produtivo.

Ainda sim, recorda-se (e anima-se) o pesquisador que as pessoas, com suas subjetividades singulares, ajudam a compor o quebra-cabeça da coletividade. E todo tipo de acontecimento concorre para a produção do “si”. E o coletivo, ao contrário do que se imagina, não é a mera soma daquilo que pensa e deseja cada indivíduo e, assim, constitui-se o todo societário. Por meio desta grande máquina produtora de subjetividades como são as cidades, nos chega um entrecruzamento de determinações coletivas para além das sociais por meio de um complexo conjunto ao mesmo tempo político, econômico e comunicacional. E a produção de subjetividade capitalística visa as mais variadas tentativas de condicionamento dos nossos modos de vida, impondo-nos desejos, querendo entrar no nosso inconsciente a fim de reduzindo-nos a padrões. Mas, ao mesmo tempo, está nas cidades, ao possibilitar a experiência sensorial e motora do/com o meio urbano e a relação com as pessoas, criamos as nossas próprias referências, de negociarmos as nossas maneiras de existir, de empregar o tempo e, inclusive, de usar o espaço público...

Narrativa Urbana #5:

[A regularidade das apropriações na Praça Saldanha Marinho]

O pesquisador-caminhante, na manhã de uma terça-feira qualquer, estava na praça quando um ônibus “diferente” estacionou na rua Venâncio Aires. Desceram 4 ou 5 homens os quais passaram a desamarrar algo que estava sobre o teto do ônibus. Eram estruturas metálicas cujo comprimento coincidia

com o do ônibus. Aos poucos os sujeitos-trabalhadores, na logística por eles montada, conforme baixavam peça por peça ao chão, as levavam, uma a uma, para a área do palco junto à praça. Neste ínterim, do outro lado da rua, um homem na carroceria de um pequeno caminhão com frutas e verduras pergunta: “Vai ter show?”. Um dos homens ocupados com o “descarregamento” diz: “Não sei, mas deve ter!”.

Foi o que bastou para o pesquisador-caminhante compreender a relação entre as trajetórias urbanas, as quais dependentes de atividades “externas” (a centralidade sempre interferindo...) à praça, de atividades flexíveis, fixas ou itinerantes, os eventos culturais senão realizados pelo poder público, mas que têm deste autorização e/ou apoio, e os modos de uso do espaço público. No mesmo instante, o pesquisador rememorou uma experiência, da sua inserção corporal na ambiência da praça gerada pela Feira do Livro. Trata-se de um evento anual realizado no mês de maio, uma atividade que, apesar de organizada pelo poder público, envolve um conjunto amplo de atores para a sua realização, como, por exemplo, universidades, escolas, livrarias, escritores, patrocinadores e imprensa. Nestas ocasiões, a praça transforma-se por completo. Grandes tendas são montadas para receber estandes de livros, praça de alimentação, espaços para sessão de autógrafos, lançamentos de livros, entretenimento para as crianças, bate-papos com escritores etc. A função da praça e as atividades que normalmente sedia dilatam-se, expandem-se para atrair e receber os mais variados usuários. Desde adultos, crianças, desocupados, vagabundos, bêbados, sujeitos excêntricos e todos os praticantes ordinários a desenvolver a rotina “de sempre” circulando por novos caminhos, sob um teto o qual era dado pelas árvores e paredes as quais nunca existiram. Muita proximidade corporal, diferença latente no empreendimento do tempo, uns aglomerados na frente de pequenas bancadas abarrotadas de livros, crianças correndo, outros só passando, até as vestimentas, expressões, gestos, vozes, odores, assuntos... Assim, aquela arquitetura efêmera instalada temporariamente no espaço público suscitou no pesquisador-caminhante incipientes questões a respeito destas estruturas móveis, das possibilidades sensoriais despertadas tanto pelo ambiente criado quanto pela ambiência decorrente das apropriações desencadeadas. No mesmo instante, lhe veio à mente uma passagem do livro de Paola Jacques, *Estética da Ginga* (2003b), onde a autora relata a experiência penetrável-labiríntica criada por Hélio Oiticica cuja obra, chamada “Tropicália”, pretendia oferecer aos espectadores-participantes a experiência estética de percorrer as vielas da favela Mangueira. E, ao sentir-se perdido em meio à “temporária” configuração formal da praça em função das instalações da Feira, possibilitou ao pesquisador atrelar, ainda que sutilmente, esta sensação de experimentar o desconhecido, com outras referências espaciais e sensoriais ao que procuravam os situacionistas quando realizavam as derivas urbanas: es-

tranhar a cidade, vislumbrar nela o despertar de outras sensações e emoções, apropriar-se de dados até então inativos, reelaborar as referências perante o encontro com a incerteza dos percursos, da imprevisibilidade do que encontrar... Mas, logo o pesquisador-caminhante “se achou”, desvendou a praça, voltou a encontrar as referências espaciais normalmente suscitadas para percorrer aquele espaço público. E também a ocorrência da Feira é tão esporádica...

Desde a rotina, incluindo a sazonalidade nunca falha de determinados acontecimentos, este *modus operandi* fez o pesquisador entender que, ainda assim, há uma regularidade nas apropriações que observou e experimentou na praça. Em meio à circulação acelerada cujo objetivo é a fluidez nos deslocamentos, no tempo de ocupação dos usuários dispendido com trabalho ou consumo, há a possibilidade de empregar um tempo para as sociabilidades ou o lazer de entretenimento cultural, e um tempo criativo (ou de necessidade) na figura de alguns sujeitos, sejam eles artistas, vendedores, artesãos etc., que lançam mão de artifícios para ganhar a vida. Ao contrário dos lojistas, os quais têm a propriedade do espaço privado, estes sujeitos a praticar atividades “flexíveis”, pelo contrário, só apropriam-se, temporariamente, do espaço público. Talvez porque realizam um tipo de atividade que não compete com as dos estabelecimentos comerciais e/ou de serviços, não há confrontação política direta entre estes atores. Como à figura do ente público cabe regular estes empreendimentos de uso atribuídos ao espaço público a conflitar com os usos instituídos pelo projeto urbano que, no caso, é a livre circulação e as permanências conforme a disposição do mobiliário urbano e a configuração formal dada pelo desenho urbano. O pesquisador-caminhante fica na dúvida se o conjunto de atividades “flexíveis” ou atribuídas ao espaço público é autorizado pelo poder público, justo este que se faz tão presente na figura dos guardas municipais, da polícia militar, das câmeras de segurança, das placas de sinalização indicando as proibições e permissões, dos serviços de limpeza... Até porque estes modos de usar o espaço público não seguem regras quanto ao horário, duração, dia e local específico de trabalho. Eles jogam com as regras as quais os sujeitos-artistas, sujeitos-vendedores não elaboram... por vezes, todavia, as acatam, outras não... então, desaparecem, até se reinventarem e começarem, outra vez, a praticar o modo de vida escolhido para (sobre)viver.

Durante as inserções corporais nos espaços-centro, o pesquisador também sempre buscou deparar-se com “estados urbanos” instauradores de diferença, ou melhor, com experiências urbanas pautadas por alteridades, seja no corpo dos sujeitos urbanos, seja nas práticas por eles desenvolvidas. Ele encontrou as diferenças as quais procurava, apesar de algumas repetirem-se, ainda assim interessou-se por elas. O seu corpo foi atravessado pelas detenções das sociabilidades e usos atribuídos em meio à continuidade das trajetó-

rias urbanas. E certamente os eventos culturais, na figura dos shows e teatros, ajudavam a instaurar os estados de desaceleração os quais tanto afetaram o pesquisador-caminhante. Eram ocasiões abertas a receber diferentes pessoas, possibilitando-as experimentar outros estímulos, a empreender outros gestos, outros movimentos corporais, mais proximidade corporal... Sobretudo, o pesquisador-caminhante animou-se ao perceber que a ambiência urbana dos espaços-centro ia além dos produtos oferecidos através das vitrines aos olhos dos usuários. E quis procurar mais destes estados ou situações de desaceleração.

Então, ele desviou... decidiu abandonar os trajetos e caminhos tão conhecidos e experienciar outros espaços públicos da área central...neste momento o pesquisador-caminhante resolveu descer a Avenida Rio Branco...

...desvio...

[Entremeio entre centro e borda: a Avenida Rio Branco]

Depois destas reflexões e da decisão do pesquisador-caminhante, enquanto ainda estava inserido na praça Saldanha Marinho, dois fatos ocorridos simultaneamente foram relevantes e o afetaram: um som – o apito do trem – e o contato visual com a imponência ao mesmo tempo impotente de um abandono – o hotel Jantsen. Ambas as apreensões, a sonora e a visual, fizeram com que o seu corpo vibrasse, ou fosse atravessado, por outros estímulos. Aí os seus pensamentos voltaram-se à ferrovia graças a qual Santa Maria um dia foi considerada o principal centro ferroviário do Rio Grande do Sul. Mas ele sabia que hoje os vagões não iam com passageiros e isto explicaria, em parte, o hotel-mausoléu não receber hóspedes. Porém, muito além deste prédio cinza, de janelas bem fechadas apesar dos vidros quebrados e do teto a não abrigar ninguém, uma significativa infraestrutura ferroviária, mesmo obsoleta, além de edifícios e espaços públicos, ainda se relacionava com a estrutura urbana.

Não muito longe dali, deixando a praça Saldanha Marinho e toda aquela gente, o pesquisador-caminhante chegaria à Estação Ferroviária e ao “limite” interposto à área urbana pelos trilhos. Ele precisava estar, para além dos indicativos, no caso sonoro e visual, no lugar que não mais media, no tempo presente, a “conexão” entre infraestrutura ferroviária e estrutura urbana ou, ainda, atividade funcional ferroviária e vida social. Com a extinção do transporte de pessoas, pelo espaço urbano ainda “emprestado” aos trilhos, o pesquisador sempre ouviu falar que escoam cargas. É na locomotiva e nos tantos vagões que leva, só o maquinista. Na estação, portanto, não embarcava viva alma.

Antes, o corpo-andante do pesquisador teve de percorrer a Rio Branco. Um detalhe é importante: a avenida não fazia parte das suas trajetórias cotidianas. É, portanto, uma ambiência desconhecida. Mas várias informações já

havam lhe chegado dando indicativos do que encontraria: bens patrimoniais, decadência, estagnação e abandono apesar do processo de revitalização urbana há pouco executado. Portanto, antes de experienciar o espaço urbano que separa os espaços-centro dos espaços-borda, este “entremeio” configurado pela avenida já existia no imaginário do pesquisador. Mas ele necessitava, a partir da inserção corporal, abastecer as suas referências espaciais e sensoriais. A Avenida foi concebida para ligar o centro da cidade e a Estação Ferroviária, mas como a conexão física entre duas dinâmicas urbanas se desfez, a avenida precisou fazer outras “ligações”. Dada, não só, as especificidades formais e funcionais da Rio Branco, os usos, majoritariamente, constituem-se pelos deslocamentos viários e de pedestres. Com relação às suas três primeiras e mais amplas quadras, com gabarito em torno de quase 50m, justamente pela proximidade aos espaços-centro, novas atividades passaram a constituí-la. Foi o caso de instituições bancárias e o incremento da função residencial com a construção de novos edifícios. Já nas demais quadras em direção ao norte, a partir da Rua Vale Machado aos espaços-borda, o gabarito da via passa a ser de 28m e as atividades oferecidas, além da residencial e dos serviços hoteleiros que tanto distinguiram a Avenida nos tempos da ferrovia, tem uma abrangência local e não mais incide a qualidade da centralidade. Encontram-se eletrônicas, ferragens, móveis usados, casas de carne, farmácias, mercados, brechós, bares, chaveiros, estofaria, lojas de R\$1,99...

Orientado por encontrar outros estados de desaceleração e sem esquecer que uma das inquietações do pesquisador-caminhante era delinear a relação que os diferentes recortes espaciais guardavam entre si experimentando-os e observando os usos desenvolvidos em cada uma das ambiências “centro” e “borda”, o pesquisador deixou os espaços peatonais e tornou a andar numa via urbana: calçada, pista, canteiro, pista, calçada. Na iminência de deixar a praça, foi preciso conter o deslocamento, pois o pesquisador não podia seguir preocupado só em desviar dos outros corpos, era preciso segmentar o trajeto conforme as vias interceptavam, perpendicularmente, o sentido do seu deslocamento. A circulação viária exigia passagem. Ao mesmo tempo, nestas pausas, com o corpo detido por alguns instantes e a atenção dividida com o trânsito, antes de retomar o caminhar, nestas ocasiões o corpo do pesquisador reparava nos corpos citadinos, no empreendimento do tempo e dos usos realizados nos espaços públicos e nas edificações lindeiras às calçadas.

Até cruzar a rua Vale Machado, o pesquisador andou na aglomeração de pessoas do principal ponto de ônibus da cidade: o “Paradão da Rio Branco”, localizado na 1ª quadra. Ali ele sentiu cheiro de churros, ouviu trechos de conversas, pisou em muito lixo, sentiu-se incomodado com o barulho emitido pela fila de ônibus estacionados... na calçada desviou entre trajetórias e as detenções dos usuários do transporte coletivo. Na medida em que pretendia avançar,

o pesquisador ficou entrincheirado no alinhamento junto às edificações. Numa parede qualquer viu alguns cartazes e justamente um deles divulgava um evento já transcorrido nos espaços-borda. O show de um cantor evangélico, Thalles Roberto, no Largo da Gare. O pesquisador tomou novo fôlego com esta informação e foi adiante, logo passou pela Catedral Diocesana (Igreja Católica) e pela Catedral do Mediador (Igreja Anglicana), uma quase em frente à outra. Notou que uma edificação sem cor, depois de requalificada e tingida de verde, abrigava o banco Sicredi. Ao passar para o outro lado da avenida, as pessoas detidas em torno de um ponto de ônibus tinham sacolas nas mãos. O pesquisador-caminhante pensou, pelo adiantado do horário, talvez antes de voltar para casa depois de um dia de trabalho, ainda “sobrara” tempo para compras no Carrefour.

Muitas das pessoas que circulavam pelas calçadas seguiam um ritmo mais acelerado no andar, enquanto no canteiro eram poucos os usuários, mas quando lá estavam, ocupavam os bancos recém-instalados. Nesta “primeira” parte da Rio Branco, o pesquisador-caminhante deparou-se com taxistas os quais, ao estacionar nos seus pontos de trabalho, mantinham a porta do táxi aberta e reuniam-se a conversar no canteiro central da avenida. As vagas de estacionamento reguladas por um sistema rotativo estavam, como sempre, todas ocupadas. Apesar do parquímetro, os fiscais uniformizados da zona azul, cada qual com um bloquinho, passavam inspecionando a “obediência” dos motoristas ao horário dos bilhetes nos carros. Enquanto isto, caminhões de mudança e caminhonetes de frete sempre estacionados na avenida, apesar de ocuparem o espaço na pista referente a duas ou três vagas de um veículo, ignoravam a rotatividade do sistema. Um homem interpelou a fiscal da zona azul a este respeito e ela disse: “É que eles passam o dia inteiro aqui!”. Automaticamente, o pesquisador correu os olhos pelo entorno e viu que lojas de móveis usados eram uma das especificidades da avenida. E logo pensou haver uma relação entre os sujeitos-freteiros e a atividade de compra, venda e transporte de mobília. E, concomitantemente, também vibrou pelo fato de pessoas, no caso do ponderar dos fiscais da zona azul, interpirem-se à objetividade das máquinas e das regras generalizantes e, por vezes, excludentes. Ao avançar, deparou-se com um homem, ao contrário dos usuários sentados, estava acomodado no encosto de um dos bancos enquanto no assento dispunha, na tentativa de comercializar, palhetas e proteções para parabrisas contra a incidência solar. Aproveitando-se do novo uso instituído pelo poder público na avenida revitalizada após a retirada dos camelôs, os seus serviços, além de oferecer aqueles apetrechos para os automóveis, estendiam-se a “orientar” aos motoristas nas saídas das vagas.

Indo adiante, cada vez a encontrar menos gente, as quais só voltavam a se aglomerar em pontos de ônibus. E também menos trânsito, menos ruído,

outras texturas, cores, formas, alturas e outras atividades iam se apresentando nos térreos das edificações. O pesquisador-caminhante havia passado a rua Vale Machado e já estava na parte estreita da avenida. Encontrou com o edifício esqueleto, o ícone do abandono na Rio Branco. A parte térrea da edificação era cinza porque os vãos da entrada haviam sido fechados e recebido um revestimento chapiscado. Ao olhar para cima, viu que os demais andares levavam a cor vermelho-alaranjada de um tijolo nunca rebocado. Bem no alto, em letras garrafais, uma inscrição com tinta branca dizia: “LOST”. Dali em diante o pesquisador encontraria uma maior concentração de edificações pouco conservadas. Ele também notou portas e janelas fechadas, algumas traziam tapumes (embora grafitados com a palavra SMILE) para garanti-las trancadas. Edifícios ao disabor do tempo, outros recém-reformados, traziam placas de aluga-se ou vende-se.

Ao descer os olhos do alto do edifício esqueleto, a atenção do pesquisador-caminhante parou numa placa fixada em fachada qualquer. Nela dizia: “Whiskeria...”. Mas, ele teve de vivenciar a Avenida Rio Branco outras vezes para juntar os sutis indícios os quais lhe chegavam. Mulheres em algumas janelas, nas calçadas, nos bancos do canteiro ou ao lado das portas de pequenos bares indicavam ao pesquisador que em alguns deles funcionavam pontos de prostituição. Apesar da discrição nas vestes e nos gestos das mulheres, não foi difícil identificar tais bares e a atividade ligada ao sexo junto à avenida após algumas inserções corporais mais atentas.

Nas esquinas seguintes, em função das edificações com as quinas chanfradas, a avenida abria-se às vias laterais assim como pelas grandes portas abertas, o pesquisador admirava-se com o pé-direito generoso do interior de algumas propriedades. Ao observar este detalhe arquitetônico, percebeu a diferença entre os térreos das edificações e os seus demais pavimentos. Para um “mesmo” térreo, cores extravagantes demarcavam, às vezes, três distintos pontos comerciais. Ao mesmo tempo, um pouco abaixo do cruzamento com a rua Daudt, o pesquisador observou os usos do espaço público junto aos térreos “triplicados”.



Figura 70: Os modos de uso do espaço público na calçada da Avenida Rio Branco.
 FONTE: a autora em 16/10/2012.

Era fim de tarde, à frente de uma casa de carnes, um sujeito, vestindo um avental branco, estava instalado na calçada a vender churrasquinhos. Alguns homens mantinham-se sentados em suas motocicletas, outro, encostado num poste, conversava com um adolescente enquanto o churrasqueiro servia um espetinho a uma criança. Uma mulher estava postada na porta da casa de carnes e um homem com o crachá de um centro de formação de condutores das proximidades completava a pequena junção. Um estado urbano desacelerado constituía-se nesta justaposição de trajetórias e de usos do espaço público.

Nas demais experiências do pesquisador-caminhante, ele começou a notar uma relação entre uso do espaço público, casas de carnes, pontos de ônibus e vendedores de churrasquinhos. Aos poucos, o cotidiano veio à tona. No limiar entre o dia e a noite, por volta das 17h, os sujeitos-churrasqueiros iniciavam a rotina de trabalho. Cadeiras ou bancos de plástico eram levados às calçadas, mesas de apoio, sacos de carvão, caixas térmicas... e as churrasqueiras, uma mais “tecnológica” que a outra. Leves, com rodas e chaminés para dissipar a fumaça. E a questão da centralidade vinha à tona uma vez mais. Havia uma dependência entre o fim do dia nos espaços-centro e o “entremeio”. A partir das trajetórias urbanas oriundas dos espaços-centro, onde a avenida recebia os deslocamentos de sujeitos a empreender suas jornadas de começo de um turno de estudos ou de retorno para casa, atividades “flexíveis”, apesar de fixas por um período de tempo, ocupavam a avenida. A fim de valer-se da dinâmica urbana limiar, e dos sujeitos com fome, com pouco ou quase sem tempo (e talvez dinheiro) para comer senão a refeição oferecida ao alcance das mãos.

E de novo o pesquisador-caminhante deparou-se com a dúvida sobre a questão da formalidade ou ilegalidade, afinal vender carne, desde a conservação, procedência, vigilância sanitária... Considerando o fato da revitalização urbana da avenida, desde então os olhos do poder público nunca estiveram tão voltados a ela. Então, o pesquisador acoplou-se, sutilmente, a um vendedor de churrasquinho. Indagou ao sujeito como ele fazia para trazer e montar seus equipamentos de trabalho até a calçada todos os dias. Ele, apesar da tranquilidade no tom de voz, assim começou explicando: “Tá tudo certinho com o meu ponto!”. No seu caso, tinha autorização do poder público para fazer uso do espaço público naquele ponto da calçada (ao lado de um ponto de ônibus). Alugava um cômodo “de fundos” para guardar tudo o que precisava e só trazia a carne de sua casa. E enquanto contava sobre o seu negócio, vendeu uns 5 espetinhos, e com muita farinha a pedido dos clientes...

Rumo aos espaços-borda, a ambiência do estreitamento da avenida diferia das experiências anteriores do pesquisador nas suas andanças pelos espaços públicos centrais. Foi aí que ele recordou do imaginário o qual tinha

adquirido antes mesmo de vivenciar as referências espaciais e sensoriais da Rio Branco. Inclusive, neste momento o pesquisador-caminhante ainda lembrou de um documentário, o *Avenida Progresso* (TV OVO, 2009)¹⁹⁷, uma vez por ele assistido. A sua representação imagética também havia sido conformada tanto pela própria estética do documentário quanto pela fala, carregada de memórias, de cinco santa-marienses a dar os seus testemunhos a respeito da Avenida Rio Branco de hoje e a de outrora. A condução do documentário enfatizava imagens cujo caráter ilustrativo pretendia comprovar a narrativa a qual era proferida. O personagem-narrador, inserindo-se, e percorrendo-a, na realidade retratada no documentário, procurava evidenciar o passado de desenvolvimento em oposição ao presente “crítico” da Avenida Rio Branco. Quando no fim do documentário, o narrador assim sintetizava a história da avenida

Oh, que saudades eu tenho da aurora da minha vida... Assim começa o grande poeta Casimiro de Abreu. Começo eu: Oh! Que saudades eu tenho da minha Avenida querida/ Que os anos não trazem mais!/ Dos mais velhos, o passeio/ Dos mais jovens, o namorico/ Dos passarinhos, o gorjeio/ Das crianças, o riso sadio/ Nos canteiros, belas flores/ Lindas moças, mil amores/ Nos ares, perfume sutil/ Mas o tempo foi passando, o desleixo camperando/ Que restou de belo em tí?/ Teus encantos já sumiram/ Resta-me só o pranto, eu que tão bela te vi/ As lágrimas vão caindo, qual chuva fria invernal/ O tempo não volta atrás/ Bela Avenida, adeus!/ Ou foi tudo um sonho meu? (TV OVO, 2009)

E, de súbito, ocorreu ao pesquisador-caminhante compreender ao que estava atrelado o *status* decadente e estagnado da avenida. À época da ferrovia, quando a dinâmica urbana ferroviária contribuía para a centralidade, as edificações ecléticas e *art déco* da Rio Branco eram as mais imponentes da cidade. Era, ainda, o endereço das atividades econômicas mais prósperas e também o da elite local. Mas a nova dinâmica de atividades instalada, sobretudo na parte estreita da avenida, contribuiu para estigmatizá-la como estagnada em função da reelaboração das representações sociais sempre referenciam vivências de um tempo de movimentação de pessoas a subir e descer a Rio

¹⁹⁷ Este documentário integra uma série de quatro produções audiovisuais reunidas no projeto *Por onde passa a memória da cidade*, o qual é coordenado e realizado pela TV OVO. A iniciativa tem o objetivo de documentar a memória de Santa Maria e consiste na recuperação e na valorização do patrimônio material e imaterial da cidade. AVENIDA PROGRESSO. Direção de Marcos Borba. Santa Maria/RS: TV OVO, 2009. Disponível em <<http://tvovo.org/category/projetos-e-acoes/por-onde-passa-a-memoria-da-cidade/>>, acesso em fev. 2013.

Branco pautadas pelos horários dos trens que chegavam e partiam da Estação Ferroviária, contrapondo-a, ainda, a um tempo de descaso e abandono.

Com estas reflexões em mente, o pesquisador-caminhante finalmente chegou ao “final” da Avenida Rio Branco. Deparou-se com um viaduto o qual permitia a continuidade da avenida para o lado de “lá” dos trilhos. Porém, os espaços-borda iniciavam (ou terminavam) do lado de “cá”. Teria de desviar outra vez. Tal qual ocorreu com a avenida, previamente ele imaginava o que o esperaria ao adentrar nos espaços-borda. Mas era quase noite e a iluminação pública pouco eficiente. Estava sozinho, os veículos e as pessoas à sua volta tomavam outros rumos, por isso teve receio. Resolveu voltar outro dia, ou melhor, à luz do dia.

5.3 Os espaços-borda: o Largo da Gare e a Estação Ferroviária

Vimos, por último, a respeito da experiência da ambiência da Avenida Rio Branco pelo corpo-andante do pesquisador no tempo presente e em meio aos processos urbanos atuais, apesar do seu imaginário ter sido atravessado por memórias de outras pessoas que vivenciaram a avenida à época da atividade ferroviária. De fato, agora gostaríamos de suscitar a complexa relação existente entre patrimônio e memória. Todavia, não pretendemos discutir este âmbito. Só não podíamos nos abster de pensar a importância das experiências cotidianas e das inserções corporais para o processo de ressignificação simbólica, ou seja, para atualizar as representações imagéticas e, por conseguinte, a própria memória. E Jeudy (2005) nos surgiu tratando do corpo sensível como capaz de confrontar as representações “apreensíveis” as quais tendem a reprimir a relação entre o tempo e a contingência.

De certa forma já levantamos estas reflexões amparados em questões expostas ao longo deste texto dissertativo. Cabe agora, oportunamente, recuperar algumas discussões. No capítulo III desenvolvemos uma crítica ao planejamento estratégico e, por conseguinte, ao saber-fazer urbanístico por empreender ações pontuais no espaço urbano respaldado na cultura e na economia. Esquadrinhamos, no capítulo II, o processo de formação da estrutura urbana de Santa Maria bem como o de fragmentação dos seus espaços públicos. E discutiremos, ainda, sobre o “Reviva Centro” cujos projetos urbanos objetivam a revitalização do Centro Histórico a partir de intervenções para preservar a memória ferroviária. No entanto, manifestamos nossa preocupação quanto à racionalidade das forças hegemônicas para as quais a cultura representa um poderoso ativo econômico.

A cultura, por compreender valores intangíveis os quais se expressam, por exemplo, na materialidade de arquiteturas e de espaços urbanos, tem sido para as políticas de subjetivação mercantis um meio a partir do qual investir em

imagens. A estas os homens sujeitam-se na medida em que um valor de alienação passa a alcançá-las quando estratégias de consumo são acionadas para lograr o acesso à modernidade, ao progresso e à velocidade tão prometidos pelos fluxos econômico-simbólicos globalizados.

Frente a dispositivos de sujeição dos homens (processos que visam a individualização – e o tempo da aceleração) tais como estes empreendidos mundo afora por estratégias econômicas e culturais onde também atua o saber-fazer urbanístico, processos de singularização – modos de existir resistentes ou alternativos às homogeneizações generalizantes – podem estar vinculados ao engendramento indissociável entre temporalidades, práticas sociais e espaço urbano.

Entendemos, ainda, que a partir da justaposição de movimentos no espaço, ou seja, do entrelaçamento entre fluxos urbanos objetivos e/ou subjetivos, e as apropriações empreendidas, os imaginários sociais mantêm-se em constante mutação. Deste modo, à questão da atualização da memória e da representação imagética dependente de processos de ressignificação os quais levantamos há pouco, gostaríamos de vinculá-los à experiência dos sujeitos urbanos enquanto produtores de espaço. Além das ações do poder público e de arquitetos urbanistas a intervir tanto na materialidade quanto na funcionalidade dos espaços, estes, os cidadãos, também conformam as realidades, ainda que subjetivamente e/ou temporariamente através dos seus corpos. E, como visto no capítulo IV, o cotidiano é a dimensão temporal da espacialização dos processos urbanos. É esta valorização entre o tempo de uso e as práticas do/no espaço que pretendemos estender, sobretudo, aos espaços-borda, os quais deveriam, antes de *llenarse de cosas*, *llenarse de significados* (CARERI, 2003, p. 27). Afinal, nos parece que aí um tipo de vitalidade ou potência criativa – a realidade produzida por singularidades, onde o espaço preenche-se de vida e de estória –, tende a se anunciar a cada nova experiência e apropriação socioespacial.

Narrativa Urbana #6:
[Indícios de ocupação]

O pesquisador-caminhante escolheu retornar no período da tarde e adotou o mesmo percurso de outrora pelo entremeio. Para chegar aos espaços-borda, é preciso passar por um “restinho” de rua. Com a construção do Viaduto da Gare, foi o que sobrou. A largura suficiente para um carro avançar o qual, tomando um pouco de cuidado, por sorte “acerta” a entrada. Um ônibus, para entrar naquela “nesga”, também contaria com a habilidade do motorista. Nenhuma sinalização de trânsito para indicar o cuidado extra a fim de encontrar o caminho. Inexiste qualquer placa, padrão azul, com o nome da rua e o meio-fio

quase desapareceu. A entrada de veículos naquela largura estreita acabou por “comer” um pedaço da calçada.

Mas a pavimentação sinalizava tacitamente que algo mudara. Saiu o chão de asfalto para entrar um paralelepípedo de cor rosada. À frente, uma curva à direita para logo deparar-se com um grande espaço vazio – o Largo da Gare. O muro a acompanhar a curva estava grafitado. Cores quentes apareciam ali. Ao fundo, o verde dos morros e o céu, quando azul, delimitavam a cena enquadrando o cenário amarelo desbotado. Mas, se o dia estivesse nublado, tudo ficaria cinza. Foi preciso aguçar a visada e caminhar um pouco mais se comprometendo a “adentrar” no Largo.



Figura 71: O acesso ao Largo da Gare. FONTE: a autora em 01/04/2012.



Figura 72: A partir do Largo da Gare, vista do conjunto de edificações as quais compõem a Estação Ferroviária de Santa Maria. Observar as ruínas onde se dá a “passagem” para a plataforma da Estação. FONTE: a autora em 03/08/2013.

O som da “cidade” ficou para trás. E a última câmera de segurança, igual às inúmeras a “olhar” para o pesquisador nos espaços-centro, também já mal lhe “alcançava” os passos. Ninguém além dele “preenchia” o espaço, a não ser algumas esculturas de argila dispostas logo no início do Largo como se pretendessem humanizar o vazio. Ouvia-se o vento porque fazia bater algum pedaço ou sobra de telhado. Andando, percebia-se que mais outra parte, naquele longo alinhamento de edificações, também tinha cor. Um pouco mais forte o amarelo, o verde nos detalhes dos pilares e no entorno das janelas, já o branco cobria as esquadrias. O sobrado de dois pisos, juntamente com a edificação à direita, estava em melhor estado. O telhado era novo e em telha cerâmica. Lia-se ali Santa Maria. O contraste podia ser notado porque ao acessar este “espaço-borda” o que de imediato víamos não era convidativo. O aspecto

inibia. O telhado cinza, bem assinaladas as poucas folhas de telha de fibrocimento que pareciam ter sido trocadas. Ao lado, adjacente à primeira parte da linha de prédios, só paredes, nada de teto: uma passagem. Com o sol, os vãos das portas e janelas, as quais ainda mantinham grades, ficavam, além de sempre abertos, bem marcados. Havia pichações as quais se faziam mais evidentes pelo tom suave no resto de tinta nas paredes. Um prédio anexo, perpendicular à horizontalidade das edificações a acompanhar os trilhos, delimitava, junto à pavimentação, o Largo. Parecia um muro de cima a baixo pichado e grafitado, com a maioria dos vidros das pequenas janelas quebrados.



Figura 73 (à esquerda): Marcas de pneu de motocicletas no Largo da Gare. FONTE: a autora em 05/09/2012. **Figura 74 (à direita):** Em meio a pichações, o “recado” no grafite. FONTE: a autora em 07/11/2013.



Figura 75: A “passagem” entre o Largo e a plataforma da Estação. FONTE: a autora em 08/04/2013.

O pesquisador-caminhante arriscou-se e perpassou pela passagem entre o Largo e a Estação Ferroviária. Passou a sentir um cheiro. De mofo? Sujeira? Algo em putrefação? Avistou os trilhos. Neles muitos pássaros. Então, depreendeu que o odor exalado e sempre característico dos espaços-borda derivava de grãos de soja ou qualquer outro cereal. Perdidos ao chão durante os transportes de cargas decompunham-se no tempo enquanto não serviam de alimento às aves (e também roedores).

Enquanto isto, por uma via férrea desativada, um homem caminhava espantando os pássaros. Usava máscara, luvas, mangas e calças compridas além de levar algo nas costas. Bombeando um líquido o qual pela mangueira

esguichava no mato crescido já a ultrapassar o nível do piso da plataforma da Estação. Enquanto dedetizava, o vento trazia o veneno na direção de um sujeito uniformizado. Era um guarda municipal porque usava a mesma farda, conforme notou o pesquisador-caminhante, dos vigilantes nos espaços-centro. Este logo desviou do veneno. Ambos conversaram. E o sujeito-dedetizador interrompeu a sua atividade para dizer: “Aqui, só o ‘secante’ resolve!”.

Nesta primeira experiência pelos espaços-borda, o pesquisador percebeu que outros sentidos foram chamados à ação. Intuiu, ainda, que o seu corpo, na medida em que se movimentava, alterava, temporariamente, a ambiência aonde se encontrava. Algo então mudou: espacialidade e corporeidade eram uma coisa só. E o tempo da ação, no caso o do seu deslocamento, territorializava para logo desterritorializar, ocupando momentaneamente aquele espaço. Nenhuma relação corporal com corpos humanos. Era o corpo do pesquisador e a especificidade daquele corpo urbano. Primeiro, toda a sensibilidade aflorada porque se achava em meio ao completamente desconhecido. Os sons faziam-se mais intensos e quando pairava o silêncio, ao longe sutis sinais chegavam de que a “civilização” não estava longe.

O pesquisador experimentava, portanto, um lapso espaço-temporal. Encontrou o estado urbano desacelerado que procurava, mas este estado não confrontava aceleração alguma. Ao contrário, a desaceleração experimentada suscitava uma vontade de acelerar, de preencher aquela imensidão com algo que se movesse ou minimamente proporcionasse vida àquele lugar. Conforme os indícios de ocupação observados, existiam formas de vida, todavia diferentes dos espaços-centro e da urbanidade intensamente vivenciada enquanto o contato com outros corpos. Tratava-se de uma potência do espaço público a qual se produziria no campo da subjetividade e que ali encontrava um meio de expressão.

Logo, o pesquisador refletia sobre a questão da produção de subjetividade tão comentada no decorrer do trabalho. De fato, aquele ambiente a ele não imprimia “tentativas” consumistas nem desempenhava estratégia qualquer de governabilidade às suas ações e ao seu corpo, assim como olhos a apreendê-lo, sujeitos a desenvolver gestos minimamente previsíveis. Os atravessamentos eram diferentes. E a percepção também. A produção de realidade, portanto, como mediada por um corpo afetado sensível e afetivamente por outros componentes, era outra. Corporeidade e realidade produzindo-se mutuamente. Como ali não havia uma dinâmica urbana a contribuir com a centralidade, frente ao experimentado na ambiência do entremeio na figura dos sujeitos-churrasqueiros à tardinha postando-se a “esperar” pelas trajetórias urbanas a deixar os espaços-centro, talvez os espaços-borda também fossem tributários da centralidade, dependendo desta qualidade de alguma forma. O pesquisador-andante só não sabia ao certo como.

Do “lado de lá” dos trilhos, cachorros da Ocupação da Gare defendiam as casas de algum estranho a passar pelas suas ruas ainda de chão. Ouvindo latidos, além dos seus passos, o corpo andante do pesquisador seguiu a sua caminhada agora pela plataforma da Estação Ferroviária. Um piso cimentado bastante amplo e perfeitamente plano. Quase não condizia com as vigas de aço enferrujadas da sustentação da cobertura nem com as telhas quebradas a permitir a água da chuva vir a empoçar no chão. Deparou-se com uma placa antiga, meio presa, meio solta, que alertava: “Proibido andar de bicicleta”. Era uma tarde de inverno e fazia um dia ensolarado, porém ventoso. Ninguém. Um cachorro “lagarteava” e não se incomoda com a sua passagem. O seu “pote” de água e comida descansava logo ao lado. No chão, as sombras eram interrompidas porque no telhado as telhas faltavam. Logo chegou ao “estacionamento” de uma locomotiva e de vários vagões.



Figura 76 (à esquerda): O resquício de “proibição”. FONTE: arquivo pessoal Danielle Faccin, em 21/01/2013. **Figura 77 (à direita):** Locomotiva e vagões desativados. FONTE: a autora em 01/04/2012.

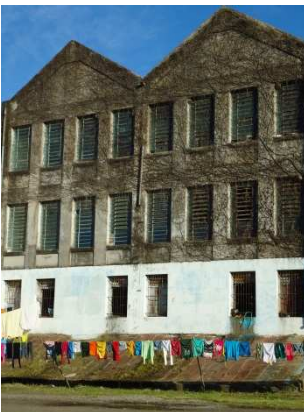


Figura 78: Indício de moradia nos espaços-borda. FONTE: a autora em 01/06/2013.

Só a “casca” deles parecia, pois por dentro restava uma estrutura de aço enferrujado sem piso muito menos bancos. Todos picados. Lixo e mato uma vez mais. Fios aparentes expunham ao tempo o que restou de instalação elétrica e restos de calha já não escoavam as águas da chuva. Se antes o Largo era separado dos trilhos pela massa edificada composta pela Estação e demais prédios anexos, continuava por meio destes “carros” sem avançar nem dar qualquer apito indicativo de trem cruzando a área urbana. O limite interposto à estrutura urbana não era só o representado

pelos trilhos. E pelos vãos das janelas dos vagões o pesquisador avistou, colorindo a fachada de um galpão abandonado (na verdade, tratava-se dos fundos do prédio da COOPFER), um varal preenchido de roupas. Como o galpão não armazenava mais nada a ser transportado ou vendido nos estabelecimentos da Cooperativa, talvez agora servisse à moradia.

Ao passar pelo guarda municipal, o pesquisador-caminhante viu a “lei” personificada naquele sujeito. A ordem se impunha, ou imaginava-se que assim o fosse, mediante os turnos ininterruptos dos “homens (e mulheres) da lei” que ali se revezavam dia e noite. Mas, o pesquisador constatou que no 2º andar do sobrado da Estação Ferroviária funcionava a Secretaria de Cultura do município. Na verdade, ele soube disso, pois viu um pequeno cartaz, formato A4, fixado na porta principal voltada para o Largo a informar o horário de expediente externo ao público. Não se tratava de um ente público frequentado pela comunidade no dia-a-dia. Portanto, por ali alguns funcionários trabalhavam num nível acima do térreo. Como dificilmente eram vistos, logo é como se não estivessem lá, a não ser pelos poucos carros estacionados no Largo a indiciar, ou melhor, sugerir que alguém pudesse estar nos espaços-borda. Até que estavam, porém não no espaço público ou do “lado de fora”.

E mesmo que as portas da edificação assobradada a conectar o Largo e plataforma da Estação estivessem sempre abertas durante o dia, por elas quase ninguém adentrava. O pesquisador-caminhante aos poucos apreendeu, nas suas constantes inserções corporais, trajetórias ocasionais a incidir no Largo. Mas estes potenciais usuários escolhiam como passagem os vãos desimpedidos da edificação em ruínas. E quando chegavam à plataforma, não permaneciam, mas atravessavam a linha férrea às vezes até mesmo ignorando o trem a interromper a passagem.



Figura 79: “Atalhos”. FONTE: a autora em 21/04/2013.

Narrativa Urbana #7:

[Travessias para o “lado de lá” dos trilhos]

Com o declínio do transporte ferroviário de passageiros houve a interrupção dos deslocamentos que daí se originavam e/ou aí chegavam, predominando, então, fluxos aleatórios que ora atravessam ora têm como fim o próprio limite dos espaços-borda. Em função da localização, à parte em termos de

acessibilidade e sem uma dinâmica urbana do entorno que lhes interfira ou influencie significativamente, os espaços-borda são, por vezes, atravessados por iminentes e rápidas passagens. São trajetórias de deslocamento esporádico de alguns moradores da Ocupação da Gare ou dos bairros ao norte da área urbana os quais transpõem, “atalhando” pelos trilhos, costurando a estrutura urbana e interconectando dinâmicas socioespaciais forçosamente separadas por uma infraestrutura urbana ociosa e em desuso.

Os espaços-borda “sobreviviam”, (re)significados utilitariamente para além da carga simbólica atrelada ao imaginário social ferroviário, pela insistência de alguns habitantes ao optar pelo caminho mais curto às suas casas. Ou, ainda, dos moradores da Ocupação da Gare a vislumbrar um modo de “desviar” dos estatutos da subjetividade capitalística e urbanística, ou seja, a só residir aonde poderiam acessar ao valor do solo urbano ou esperar pelas ações e soluções institucionais de habitação oriundas, por exemplo, do programa Minha Casa, Minha Vida.

Quanto às travessias, dos bairros ao centro da cidade ou vice-versa, a linha reta e ortogonal não servia, necessariamente, à logística daqueles que cotidianamente se deslocam. O pesquisador-caminhante lembrou-se da linha curva, aquela que Le Corbusier atribuiu não ser símbolo da inteligência humana e sim útil ao animal. Apesar da precariedade e do vazio que impera, o qual constrange àquele não ambientado com estes espaços, os frequentadores natos, porém esporádicos, não se inibiam em transpor a linha férrea. Acostumaram-se. Aparentemente, sem medo algum, com desenvoltura até, venciam os trilhos, o cascalho, os desníveis e o mato crescido.

O pesquisador-caminhante, depois de juntar os indícios de uma ocupação para a travessia nos espaços-borda, voltou e lá passou a tarde de uma sexta-feira. Apesar de, ele próprio, não ter a menor intimidade com a prática de “atravessar” a linha férrea, via as pessoas passando com certa facilidade para o lado de lá. Uma corporeidade implicada pela experiência da travessia. Era preciso descer ao nível da via férrea onde o cascalho faz a base aos trilhos e dormentes. O pesquisador ouviu, inclusive, o alerta de um pai ao filho ao cruzar o “obstáculo”: “Cuidado para não te sujar com graxa!”. Sabendo onde pisar (e não se abaixando para brincar como fez o menino), chegava-se ileso até o outro lado.

Como naquele dia fazia algum tempo que o pesquisador permanecia nos espaços-borda, fora facilmente “descoberto” pelo guarda municipal. Afinal, ele não era “do lugar” e ninguém lá costumava permanecer por tanto tempo. Diga-se, a propósito, que nos dias de semana quem transitava pelos espaços-borda eram pessoas “conhecidas”, pois aos poucos o pesquisador percebeu a troca de sinais, acenos com a cabeça, e muitas vezes a pronúncia de palavras cordiais de cumprimento entre uns e outros. Assim também o faziam ao “sujeito

da lei”, o qual retribuía e, assim, construíam sinais de uma tessitura de laços de solidariedade e/ou negociação entre os que circulavam e os que “cuidavam” (n)os espaços-borda. Então o pesquisador resolveu interpelá-lo. Apresentaram-se e o homem sentiu-se à vontade para falar da sua trajetória pessoal e profissional. Foi funcionário, também vigia, da VFRGS. Na empolgação da rememoração do guarda municipal, uma composição de trens de carga começou a fazer manobras, a linha férrea estava, portanto, “intransponível”. O tempo variava sabia ele, mas, em média, eram 30 minutos de ajustes finais até a partida definitiva. O sujeito-guarda, naquele momento, ofereceu ao pesquisador todo o conhecimento de que dispunha. Sobre o modo de operar da locomotiva, dos vagões que transportam grãos, da comunicação, hoje via rádio, entre maquinista e operadores ao solo, sobre como ler as informações impressas nos vagões, comprimento, peso, carga etc.

Na iminência da partida do trem, enquanto em movimento lento, para frente e para trás, porém muito barulhento, conferia-se a perfeita conexão entre os vagões os quais o pesquisador perdia de vista sem conseguir quantificá-los. Soou o apito tradicional de aviso, pois a composição cruzaria pelo perímetro urbano. Houve trepidações, ruídos, estrondos. Neste ínterim, pessoas chegaram à plataforma da Estação e certamente intuía passar pelos trilhos. Mas não esperavam e o guarda não esboçava qualquer preocupação ou surpresa. O trem estava ali, na iminência da partida, e as pessoas não viam nisto um problema. O pesquisador ficou apreensivo, mas logrou pensar que a situação era algo do dia a dia de pessoas a manejar a travessia, estivesse ela liberada ou temporariamente obstruída. Aproximava-se do fim da tarde, pessoas vinham trazendo sacolas plásticas de um supermercado próximo. Retornando juntas, crianças e adultos. No entanto, não se tratava de uma aglomeração de pessoas. Eram poucas, mas o perigo, ao pesquisador, nada desprezível.

Para cruzar entre as conexões dos vagões, poucos minutos bastavam para certificar-se que o trem ainda não partiria. Era a hora da tomada de decisão. Então, passavam. Arriscado, pois as manobras ainda seguiam. O guarda, do lado do pesquisador, disse-lhe ser algo “normal”, apesar de achar “complicado”. Ele presenciou acidentes quando trabalhou na ferrovia, aquilo não era algo com que se brincar. Perguntado se já tinha visto alguém se machucar ali, disse que não! Ainda apreensivo, mas menos preocupado, pois o pesquisador concluiu que quem cruzava os trilhos não eram amadores. Neste momento o guarda lhe explicava a necessidade de saber onde pisar ao passar por entre os vagões. “Se tu pisar bem no meio, pode até apertar o pé!”. O pesquisador não sabia ao certo do que ele falava, mas entendeu sobre a necessidade de precaução. Assim como a altura, a largura para passar entre os vagões devia ser em média de 1,0 a 1,20m, os adultos seguravam-se, tomavam impulso e pisavam nos elementos de conexões, pulando do outro lado. As crianças iam por



baixo mesmo! Pessoas corriam a fim de conseguir passar antes de o trem seguir. Corriam, paravam e voltavam para decidir pelo mais rápido: não esperar e sim atravessar entre trilhos e trem!

Figura 80: A barreira interposta pelo trem. FONTE: a autora em 15/04/2013.

O pesquisador foi embora, mas se pôs a pensar na Ocupação da Gare. Lembrou-se das atividades flexíveis do sujeito-engraxate na praça, dos camelôs retirados da Avenida Rio Branco para a revitalização assim como dos sujeitos-churrasqueiros no entre-mio. Em vista da presença do poder público nos espaços-centro, da formalidade “legal”, no sentido da organização dos usos a serem empreendidos no espaço público, conflitavam com a situação de irregularidade na propriedade do solo urbano dos moradores logo ali “do outro lado” dos trilhos. Estes mantinham-se, apesar das travessias “arriscadas”, em plena área central. Uma ocupação que taticamente aproveitou-se do estado de abandono dos espaços-borda para viverem não na periferia, à parte do centro cidade. O único condicionante para acessar “a cidade” era dado pela travessia que, segundo o pesquisador apreendeu, parecia ter se diluído, integrando-se ao abandono dos espaços-borda.

Narrativa Urbana #8:

[Sobre trajetórias intencionais e as permanências nos fins de semana]

Certa manhã, por volta das 9:00h de um dia útil da semana, o pesquisador-caminhante estava nos espaços-centro e ouviu o apito do trem. Então “desceu” aos espaços-borda. De fato, o trem estava lá interceptando a travessia pelos trilhos. Ao acessar a passagem, deparou-se com o vigilante da vez: uma mulher. Como fazia frio, ela aproveitava o sol que a ausência de teto permitia incidir. O pesquisador-caminhante contou a respeito do seu propósito de pesquisa e, enquanto esperavam o trem sair, ela confessou: “Pessoal vem ‘cheirar’ aqui, usar droga sabe... mas a gente tem que cuidar para não ‘fazer’ na frente da população”. O pesquisador realmente encontrou vários resquícios de “lixo” (como garrafas de bebida e embalagens de cigarros vazias) nos espaços-borda, sinais de ocupações esporádicas talvez noturnas. Neste ínterim, a vigia foi interpelada por uma mulher a qual gritava à beira da plataforma, como se reconhecesse no uniforme alguém a quem pudesse confiar, se poderia passar

apesar da obstrução temporária da linha férrea. A guarda municipal diz que sim com a cabeça e com as mãos faz sinal de positivo. No mesmo instante, o trem começa a acelerar, não a andar, mas o barulho intensifica-se gradativamente e apita forte. O barulho feito é ensurdecador. A mulher vira-se e de novo grita: “E agora, preciso ir trabalhar?”. Por conta e risco, decidi ir adiante... Uma vez mais houve tempo para outra travessia. Independente disto, o trem partiu...

Devolvido o silêncio ao lugar, o pesquisador resolveu manter-se acoplado à vigia. Indagou sobre quem acessava os espaços-borda e para qual propósito iam até lá. Ressaltou a busca por um “cenário” o qual servia de “fundo” a filmagens e *books* fotográficos. Ela mesma havia observado a locação de um *set* para as gravações de uma animação cuja temática era o faroeste e o *bang bang*... Nas suas inúmeras “andanças”, foi em um sábado à tarde enquanto caminhava pela plataforma da Estação, que o pesquisador presenciou uma motocicleta adentrando o “cenário”. Vinha conduzida pelo próprio fotógrafo o qual fez, ali no local, as imagens de uma adolescente, por volta dos 15 anos, tomando para o contexto cenográfico tanto os vagões enferrujados quanto toda a modernidade e tecnologia impressas no veículo de duas rodas. Assim, com estas ocupações ocasionais, os espaços-borda saíam temporariamente do atual abandono para ilustrar, e eternizar-se, nas fotografias temáticas dos *trash the dress*¹⁹⁸...



Figura 81: O “cenário” como pano de fundo. FONTE: a autora em 01/06/2013.

Ainda, segundo a vigia, sobretudo, nos fins de semana, pessoas chegavam para permanecer. Adultos com cadeiras e chimarrão, com câmeras fotográficas em punho e crianças. Escolhiam como “destino” a plataforma da Estação Ferroviária. O próprio pesquisador constatara que uns sentavam-se perto das crianças ocupadas em brincar. Mas a maioria percorria lentamente o longo percurso pela plataforma. E não se restringia só aos moradores da Ocupação Gare o espaço de lazer e sociabilidades configurado. Não raras vezes o pes-

¹⁹⁸ O “Trash the Dress” é uma proposta de ensaio fotográfico em que não existe preocupação com a roupa. É um estilo de fotografia onde há o contraste entre roupas elegantes e o ambiente. O ensaio muitas vezes ocorre em meio à natureza, na praia ou no campo, por exemplo, mas também nas ruas e em prédios abandonados. No Brasil, a versão mais adotada são as sessões entre casais na véspera ou após a cerimônia de casamento. Disponível em <http://en.wikipedia.org/wiki/Trash_the_dress>, acesso em mai. 2013.

quisador acreditava, pela observação da postura corporal e por ouvir conversas informais entre os usuários, que o objetivo da “visita” era explorar cada detalhe do patrimônio além de rememorar os tempos da ferrovia.



Figura 82: O “cenário” para registrar. FONTE: a autora em 21/04/2013.

Certa ocasião, o pesquisador, de câmera em mãos, acessou os espaços-borda acompanhado. Um homem aproximou-se perguntando se haviam “sacado” boas fotografias. Reconheceram-se, a princípio, porque ambos tinham a fotografia como o suposto motivo para estar ali. E puseram-se a conversar. O homem começou dizendo: “O que eu acho é uma pena... eu vejo isto como um patrimônio histórico e deixam apodrecer, neste estado!

Aqui podia ter belíssimos restaurantes e choperias, mesas para armar e esparrar por aqui... tomar um chope, comer alguma coisa... Mas não! Está atirado aí! Ali cada vez está mais ficando povoado... aquilo lá, ali perto do viaduto da Gare... não tem autoridade, é um país sem autoridade... quer dizer, têm autoridade, mas não têm iniciativa nenhuma de coibir...”. Referia-se à irregularidade da Ocupação da Gare. No entanto, muitos dos usuários que ali estavam, eram os seus moradores. Mas os usos de permanência desenvolvidos nos espaços-borda, conforme o discurso do homem o qual tinha razão a respeito da ingerência pública quanto à falta de manutenção e/ou conservação das edificações e dos espaços públicos remanescentes da atividade ferroviária, pareciam incompatíveis com o lugar que conheceu sendo “o *point* de Santa Maria”.

Por outro lado, o pesquisador-caminhante também ouviu uma versão diferente a respeito da Ocupação da Gare. Sempre nas quintas-feiras à tarde, o Museu Ferroviário, o qual funciona nas dependências da Estação Ferroviária, era “aberto”. Mas visitá-lo dependia de agendamento prévio. O pesquisador informou-se porque tinha o intuito de melhor conhecer as atividades, além da de cunho institucional, a funcionar nos espaços-borda. Uma das paredes do prédio anexo à Estação, onde havia a pintura de uma locomotiva com a sigla AAMFSM, já sugeria a ocupação dos espaços-borda por aquela organização comunitária a qual fundou o Museu. Então contactou o presidente da Associação

dos Amigos do Museu Ferroviário e realizou outro acoplamento¹⁹⁹. Encontrou-o no Museu, porém, na prática não havia museu, exposições ou eventos... e sim uma mesa, cadeiras e armários, nada mais...

Mas Victor da Conceição Neto, um ferroviário aposentado orgulhoso e grato por ter exercido a profissão e com ela ter “criado o seu filho”, tinha muito a contar. O pesquisador pensava nisto quando viu a precariedade das instalações. A riqueza do Museu talvez estivesse nas memórias dos amigos ferroviários, os quais, a propósito, estavam reunidos na plataforma a conversar enquanto Victor cedia o seu tempo ao pesquisador, e não necessariamente, apesar da importância, nas peças essenciais para o funcionamento da ferrovia, nas miniaturas das composições, bilhetes de passagem das viagens de trens etc.

Começaram falando sobre a trajetória da Associação, que surgiu para salvar uma locomotiva e os “carros” (vagões) os quais vinham sendo “desmanchados” e certamente desapareceriam. Esta iniciativa logrou, tendo o apoio do poder público e da iniciativa privada, trazer o que ainda restava de material rodante para ser “estacionado” junto à plataforma da Estação. O Museu, até então sem qualquer estrutura logística e física adequada para organizar o seu acervo e funcionar, foi considerado pelo planejamento urbano e ainda integra as ações do poder público para a revitalização da Estação Ferroviária, a qual será um Centro Ferroviário de Cultura. Segundo Victor, as necessidades do Museu estão contempladas no projeto arquitetônico que readequará o conjunto edilício da Estação a fim de sediar atividades de lazer, incluindo as turístico-culturais. As esperanças de Victor estendem-se à captação de verbas as quais serão possibilitadas com a formalização do Museu em um espaço próprio.

A versão sobre a Ocupação da Gare foi oferecida quando o pesquisador o interpelou sobre a situação de abandono dos espaços-borda. Nestes 10 anos ocupando-os a partir do Museu, Victor diz ter ocorrido ali uma “moralização”. Quando chegaram, “não tinha guarda, não tinha luz, não tinha nada! Era um casarão abandonado... [...] E tinha uma época que ninguém queria ‘descer’ de lá pra cá com medo de ser assaltado”. Mas aos poucos a Associação, com muito esforço, desenvolveu um trabalho de conscientização, apesar de ter tido a porta do Museu uma vez incendiada. Mas hoje, nos fins de semana, o pioneirismo na ocupação dos espaços-borda, que aconteceu junto à instalação do Ateliê da Gare e da Secretaria de Cultura, resultou na vinda “do pessoal... Se tu vier num sábado ou domingo aí, pessoal vem tomar chimarrão, andar de bicicleta...”. Com o passar dos anos, a frequência havia se modificado, a vizinhança “era outro ‘tipo’ de pessoas”. De acordo com Victor, os moradores da “invasão” teriam “vendido” os terrenos, então agora trabalhadores viviam na Ocupa-

¹⁹⁹ Encontro ocorrido em 07/11/2013 nas dependências do Museu Ferroviário. A conversa com o Sr. Victor foi gravada em áudio com o devido consentimento.

ção da Gare. E que a alteração dos habitantes, “com o que a Secretaria promove”, “[...] eles mudaram o próprio lugar”. A área “aí da frente”, mencionando onde ainda hoje é a Ocupação, era “um palco de drogas”, onde “não podia passar velhos, mulheres eram estupradas, pessoal era assaltado...”.

O pesquisador, por ora ao invés de caminhante encontrava-se sentado diante de Victor, arriscou-se a concluir colocando que a Ocupação não era tão “ruim” assim para os espaços-borda, ao que prontamente ele respondeu: “Isto aí é ótimo!”. E ainda ofereceu mais uma das suas impressões dizendo que não devemos classificar nada a partir de uma primeira impressão. O pesquisador “pegou” para si o ensinamento e transportou-o às suas experiências nos espaços-borda. Elas possibilitaram ampliar o abandono, a decadência e estagnação, pois cabia bem mais nestas noções além de uma simples redução só ao aspecto negativo o qual carregavam. Victor, que agora representava “a” figura do ferroviário ao pesquisador, tinha muito a falar e mais ainda a ensinar.

Enfim, apesar do abandono, da sujeira e do perigo frente à precariedade das estruturas, não havia restrição ou proibição alguma para os usos de travessia e/ou permanência nos espaços-borda. O acesso era livre e desimpedido. O pesquisador-caminhante lembrou-se de uma vivência junto aos espaços-borda, a qual nunca mais havia experimentado: a Feira da Gare. Victor também lamentou o fim desta atividade cultural a qual atraía mais de 300 pessoas aos espaços-borda. Com o incidente da boate Kiss, a atividade de promoção institucional veio a ser interrompida pela falta de condições de segurança oferecidas à população. Mas o pesquisador nunca esqueceu o que vivenciou.



Figura 83 (à esquerda): No Largo, a “sinalização-convite”.

Figura 84 (à direita): O “anúncio” para acessar a plataforma da Estação. FONTE: a autora em 01/04/2012.



Chegando no Largo da Gare, logo notou as portas do Atelié da Gare abertas. Já na plataforma da Estação, era a primeira vez que o pesquisador caminhava percebendo uma justaposição de trajetórias heterogêneas. Deslo-

camentos de travessia e os intencionais para a permanência. Como atrativo havia, ainda, um show musical só interrompido pela passagem ruidosa do trem, mas que ajudava a preencher o “vazio” com ainda mais sons. E estes ecoavam, o pesquisador-caminhante só não tinha certeza se pela ineficiência acústica de tanta ferrugem sobre ferro e aço, ou porque nos espaços-borda tratava-se de uma “qualidade” a aumentar a sensação de gente reunida.



Figura 85 e 86: A plataforma da Estação em dia de Feira da Gare. FONTE: a autora em 01/04/2012.

A Feira de artes, artesanato e produtos coloniais desenvolvia-se ao longo da plataforma à espera de sujeitos-clientes/usuários os quais convidados, por meio de vias oficiais, a comparecer. As pessoas seguiam atravessando os trilhos, outras perambulavam sem pressa, parando e conversando sem necessariamente adquirir os produtos disponibilizados. A atividade, a qual oficialmente instituída, desencadeava o empreendimento de usos temporariamente instaurados.



Figura 87 e 88: O funcionário da ALL trabalha nos trilhos enquanto crianças brincam na plataforma da Estação. FONTE: a autora em 01/04/2012.



Figura 89 (à esquerda): A leitura do jornal apesar da passagem da locomotiva. FONTE: a autora em 01/04/2012. **Figura 90 (à direita):** Os moradores dos espaços-borda são alguns dos indígenas que comercializam artesanato nos espaços-centro. FONTE: arquivo pessoal Danielle Faccin, em 07/04/2013.

Narrativa Urbana #9:

[Os eventos no Largo da Gare: *Project Shin Anime Dreamers* e palestra espírita com o médium Divaldo Pereira Franco]

Domingo²⁰⁰ à tarde, o pesquisador-caminhante “desceu” aos espaços-borda. Estava novamente acompanhado porque preferiu não ir até lá sozinho. Mas ao adentrar no Largo viu as enormes estátuas de argila desta vez “escoltadas”. Quase desapareciam em meio às pessoas que aos poucos se aglomeravam em frente ao Ateliê da Gare. À mente do pesquisador veio uma das falas de Victor ao lamentar o fim da Feira da Gare: “Tudo que é em relação à arte [...] e que acaba, para de funcionar, é uma perda!”. Mas parecia que os domingos de ocorrência da Feira foram “preenchidos”, apesar de excepcionalmente, de outra forma.

Era a realização do *Project Shin Anime Dreamers*, um evento voltado para a cultura pop japonesa e nerd em geral. Um pequeno cartaz, discretamente fixado numa janela de modo que o pesquisador só pode lê-lo a partir do zoom da câmera fotográfica, anunciava-o do que participava mesmo sem querer: mangás, *animes*, *comics*, RPG, *card games* e+... de entrada franca até às 20h. Não sabia ao certo o que compreendia aquela programação, mas via jovens de roupas pretas entrando e saindo do armazém onde funciona o Ateliê. Tinham cabelos cor-de-rosa, azul, verde, branco... O pesquisador sentiu-se mais à vontade só observando, do lado de fora. Eis que surgem pessoas fantasiadas! Uma a uma... Era um desfile... e também uma competição. Um sistema de som, bastante precário a julgar o pouco que ouvia, entendeu que a narra-

²⁰⁰ Visita a campo em 14/04/2013.

ção, a qual mantinha uma música de fundo, divulgava o personagem da vez. A plateia assistia, aplaudindo a *performance* de cada um deles. A compor as vestes, traziam réplicas de armas e corriam, lutavam, salvavam alguém supostamente em perigo...

Ao final, o narrador do evento revelava o nome “verdadeiro” dos participantes, os quais se reuniam à frente do público. O vencedor foi anunciado após a decisão do júri. Mas de todos os competidores e dos nomes, roupas e representações incompreensíveis de seus personagens, o pesquisador-caminhante só reconheceu Edward, o mãos de tesoura!



Figura 91: No Largo da Gare, o desfile do *Project Shin Anime Dreamers*. FONTE: Arquivo pessoal Danielle Faccin em 14/04/2013.

O pesquisador teve ainda a oportunidade de voltar aos espaços-borda num outro domingo²⁰¹. Desta vez não fora até lá “desavisado”. Um dia antes, ao ler o jornal local, deparou-se com um evento, apoiado pelo poder público, a ser realizado no Largo da Gare: uma palestra espírita com Divaldo Pereira Franco. O médium ofereceria ‘uma mensagem de consolo, esclarecimento e esperança para a comunidade santa-mariense’²⁰². A entrada seria gratuita e recomendava-se levar cadeiras para o acompanhamento da palestra, a qual iniciaria às 18h.

O pesquisador então compareceu e chegou bem mais cedo. Era um dia ensolarado. Ainda no entremeio da Avenida Rio Branco, observou algumas pessoas deslocando-se com cadeiras embaixo dos braços. Ao adentrar no Largo, vislumbrou uma vendedora de algodão-doce. Talvez ela tivesse migrado dos espaços-centro a fim de “cobrir” o evento. Logo, viu outros dois vendedores do mesmo algodão, algumas tendas, cavaletes impedindo a entrada de veículos. Só pessoas “entrariam”. E o pesquisador “entrou” nos espaços-borda. As típicas estátuas do Largo sumiram porque foram camufladas por bancas de alimentos e bebidas. Pessoas vestidas de azul claro e branco organizavam a “leva” de gente a chegar, indicando onde abrir as cadeiras de modo a formar “corredores” a permitir a livre circulação que só fazia aumentar. Em frente ao sobrado da Estação, uma tenda azul escuro demarcava o “palco”. Ao lado, outra expunha um cartaz: “Livros Divaldo Franco”. O Largo coloria-se. A im-

²⁰¹ Visita a campo em 21/04/2013.

²⁰² Jornal ‘A Razão’, edição de 18/04/2013.



pressão “de sempre” do pesquisador desfazia-se. A ausência de cor era revertida pelas vestes das pessoas e listras das cadeiras. Apesar do sol forte, todos esperavam pacientemente.

Figura 92: A espera pela palestra de Divaldo no Largo. FONTE: a autora em 21/04/2013.



Do outro lado, na plataforma da Estação, uma área, isolada por fita e lona, destinava-se aos envolvidos na organização do evento. Fora este detalhe, era a mesma ambiência experimentada pelo pesquisador nos fins de semana “normais”. Mas, na “passagem” entre Largo e plataforma, algo diferente acontecia. Um círculo de pessoas “uniformizadas”, as quais de mãos dadas, cantavam acompanhadas por homens que, ao centro da roda, dedilhavam violão.

Figura 93: Na “passagem”, a concentração dos organizadores. FONTE: a autora em 21/04/2013.

Aos poucos escurecia e as pessoas faziam silêncio. O pesquisador nunca havia estado à noite nos espaços-borda. A iluminação surpreendeu-lhe. A penumbra não era total como imaginava. As luzes internas do conjunto ferroviário também estavam acesas. Refletores emitiam luz branca, mas também amarelada e outra um pouco mais esverdeada. E sombras projetavam-se sobre piso e paredes. Desta vez, não vinham somente da massa edificada, mas dos inúmeros corpos que ajudavam a “desenhar” o chão. Então se acomodou no meio-fio que encontrou, por sorte, ainda disponível a fim de ouvir o palestrante.



Figura 94: Um dentre os muitos expectadores. FONTE: a autora em 21/04/2013.

Após breve apresentação musical, a voz do palestrante retumbou no espaço. Vinha amplificada por um sistema de som e atingia a cada um, tantos os sentados quanto os postos em pé, a ouvi-lo. Tinha a voz bastante pausada e falou da doutrina espírita por pouco mais de uma hora. Ao final da palestra, abordou o motivo, ao menos assim pensou o pesquisador, pelo qual tantas pessoas estavam diante dele naquela noite: a tragédia da boate Kiss.

Divaldo afirmou não ser a morte “o fim, e sim uma mudança do estado vibratório”. Com o intuito de consolar os habitantes da cidade pela perda dos jovens em janeiro, falou que “a dor sempre nos surpreende”. E, quase terminando, ensinou: “[...] não tomem muito tempo pensando e lembrando os mortos. Eles vivem. Eles nos esperam. [...] A saudade é inevitável, mas o amor é mais forte”. Encerrou, após proferir uma oração, aplaudido em pé. O pesquisador-caminhante foi embora se sentindo bem, depois de mais um domingo a vivenciar algo que nos espaços-borda até então jamais provara.



Figura 95: O Largo, à noite, durante a fala de Divaldo. FONTE: a autora em 21/04/2013.

Narrativa Urbana #10: [A “arte#ocupaSM”]

Outro domingo²⁰³, desta vez fora o último. Por volta das 16h de um dia ensolarado, o pesquisador-caminhante chegou para prestigiar um evento o qual divulgado pela mídia local. Quem ocupava, literalmente, os espaços-borda era a arte. No Largo da Gare, uma estrutura denunciava a programação. Uma grande “barraca” branca havia sido montada. Para garantir a sustentação, tirantes a prendiam no chão. Sobre ela, uma faixa laranja com os dizeres: “Evento Internacional arte#ocupaSM/2013. Santa Maria – RS – Brasil. Organização: Grupo Momentos-Específicos. Realização: UFSM e Prefeitura de Santa Maria”. Sem perceber nenhuma movimentação, o pesquisador, que agora já se sentia completamente à vontade na ambiência “plástica” dos fins de semana, acessou a “passagem”. Ali estava instalada outra estrutura. Piso e fechamentos laterais dentro das paredes em ruínas, a única diferença era o teto provisório. Mas não havia ninguém.

²⁰³ Visita a campo em 01/06/2013.



Figura 96 (à esquerda): A estrutura instalada na “passagem”. **Figura 97 (à direita):** Cartaz da ‘Universidad Superior de las Artes’. FONTE: a autora em 01/06/2013.

Já na plataforma da Estação, sim. Havia duas instalações e uma *performance*, na qual três pessoas tentavam desvencilhar-se de um emaranhado de fios, acontecia. Os visitantes distribuíam-se entre os atrativos. Porém, não se detinham. Pareciam desconfiados ou pouco à vontade frente à novidade. O pesquisador-caminhante logo descobriu um cartaz fixado numa parede de cor amarelo desbotada. Era uma imagem-ilustrativa, talvez uma apologia ao movimento de ocupação artística nos espaços-borda. O cartaz em questão apresentava um prédio, onde as inscrições diziam sê-lo a “Universidad de las Artes”. Por ironia ou não, a edificação era bastante semelhante ao conjunto de edificações da Estação Ferroviária. E muitas pessoas o “ocupavam”. Desde o pátio, o teto, as janelas... e pareciam comemorar!



Figura 98 e 99: A plataforma da Estação durante o arte#ocupaSM. FONTE: a autora em 01/06/2013.

O pesquisador percorreu toda a plataforma encontrando famílias, crianças, artistas... Retornando, foi novamente à “passagem” onde o silêncio paira-



va. Juntando-se aos outros desta vez aglomerados, acompanhou a última *performance* do dia. Um sujeito-operário, “uniformizado” e concentrado no trabalho que fazia, erguia uma parede a qual cobria o vão do que havia sido uma porta. Dentro do pequeno espaço, uma mulher, em pé, imóvel e sem esboçar qualquer reação, seja pelo ato em si seja na indiferença do homem que a isolava, era separada do público por uma camada de tijolos.

Figura 100: *Performance* durante o arte#ocupaSM.
 FONTE: a autora em 01/06/2013.

Demorou, mas o pesquisador-caminhante conseguiu melhor entender o propósito das ações. Todavia, precisou de uma pequena ajuda. Acionou a tecnologia porque notou um código QR²⁰⁴. Bastou apontar a câmera do aparelho de celular e ser encaminhado, via espaço virtual, ao website do arte#ocupaSM. Conforme leu e pode interpretar, sobretudo a partir da ambiência experimentada naquele momento, não era uma programação cultural objetivando só oferecer atividades de lazer às pessoas ou, ainda, um prazer temporário aos corpos. Pretendia mais daquilo que se tornou tão óbvio na contemporaneidade: a cultura do entretenimento a qual é organizada em torno de produtos e/ou serviços cujo mote não deixa de ser a subjetividade sempre moldável e ajustável conforme o atuar da maquinaria capitalista.

Aquela ocupação momentânea e específica pretendia discutir as formas de existir juntos, porém não a uma distância segura atualmente desenvolvida nas esferas privada e digital a ponto de nos manter, além de separados, alienados. E a realização nos espaços-borda parecia corroborar com a proposta do evento. As expressões artísticas propunham questionar ‘como, onde e quando fundamos e mantemos por certo período a existência de fluxos capazes de potencializar mudanças em nossas ações’²⁰⁵. Parece-nos que o arte#ocupaSM queria mesmo era ampliar os modos de pensar, onde o fazer artístico e o coexistir não fossem conscientes só do olhar dos sujeitos, mas da existência do “outro” como fruto da troca de afetos em virtude da experimentação de um espaço e tempo diferenciados. Por isso a realidade dos espaços-borda “existiu”

²⁰⁴ O Código QR (*Quick Response*) é um código de barras bidimensional possível de ser “lido” mediante o uso de telefones celulares equipados com câmera. A partir do acesso à internet, o código é convertido em texto, um endereço URI, número de telefone, localização georreferenciada, e-mail ou, ainda, um SMS. Disponível em <http://pt.wikipedia.org/wiki/C%C3%B3digo_QR>, acesso em jun. 2013.

²⁰⁵ Disponível em <<http://arteocupasm2013.wordpress.com/>>, acesso em jun. 2013.

diferentemente durante os dias do arte#ocupaSM, pois dependeu das inserções corpóreas e dos modos de uso dos sujeitos-artistas a provocar nos sujeitos-outros diferentes sensações, percepções e pensamentos a interferir na produção de subjetividades, corporeidades e na própria apropriação do espaço público.

Foi aí que o pesquisador-caminhante, imediatamente, lembrou-se das suas leituras a respeito do poder, como relações de força, a perpassar os corpos em Michel Foucault e também da produção de subjetividade em Félix Guattari. Apesar de arriscar-se ao extrapolar o seu próprio campo disciplinar, a forma de pensamento da filosofia melhor se fazia entender na medida em que aproximada à arte. Outras considerações ainda vieram à tona a partir daquele momento, apesar do pesquisador levá-las consigo desde o início: buscar pela experiência da alteridade. Isto o levou a refletir a respeito dos estados urbanos desacelerados apreendidos nos espaços-centro que ali, nos espaços-borda, perdiam um pouco do sentido porque não faziam “parar” o tempo da aceleração. Era como se a alteridade no “centro”, na figura da desaceleração de algumas apropriações do espaço público, confrontasse o tempo da produção, dos serviços e do consumo. Noutros casos, até aliavam-se ao tempo da aceleração a fim lograr a sobrevivência. Já na “borda”, a alteridade se dissipava porque o abandono conferia certa invisibilidade àqueles modos de uso tributários da centralidade.

Todavia, o arte#ocupaSM suscitou ao pesquisador a ideia de que arte, pela potência criativa e crítica que carrega, era capaz de alavancar, assim como dar visibilidade, a certas ou outros tipos de experiências sensoriais e subjetivas nos cidadãos. Se, por exemplo, em virtude da condição de indefinição funcional dos espaços-borda e da liberdade que lá paira, considerássemos todas as suas formas de ocupação alternativa, temporária e/ou ocasional como instauradoras uma ambiência ou um estado urbano cujo caráter da apropriação carregasse consigo um poder de contágio espontâneo? Afinal, neste caso, o espaço público é produzido enquanto as trajetórias ou os acontecimentos urbanos são empreendidos pelo tempo de ação dos sujeitos. Assim, a realidade vai sendo afetada e modificada pela vida (e por meio dos corpos) dos que acessam e/ou se utilizam dos espaços-borda. E, ainda, onde em virtude da potência de um *status* de atuação micropolítica, o qual possibilitado pela territorialidade do vazio ou pela tributação de usos da centralidade, transformasse, dia após dia (ou a cada fim de semana), desde a realidade dos espaços-borda às próprias subjetividades de sujeitos-usuários. Talvez fosse até mais condizente com as características das cidades contemporâneas, onde o crescimento urbano gerou fragmentações no tecido urbano e com isto formas mais específicas ou especializadas e, ao mesmo tempo, efêmeras, de apropriação socioespacial.

Certa abertura aos modos de uso, não necessariamente a total indeterminação, mas a possibilidade da justaposição de atividades e funções urbanas assim como a constante atualização das apropriações conforme as espacializações dos cidadãos, aproxima-se a um urbanismo de (in)corpo(r)ação. Este a considerar e valorizar a experiência e vivência do espaço público pelo próprio corpo ou simples presença dos cidadãos, antes que uma intervenção urbanística na materialidade dos espaços públicos normalmente dependente de investimentos vultuosos provenientes de ações macropolíticas propostas e efetivadas pelo Estado e, por vezes, ainda alheias às particularidades locais. Enfim, um urbanismo também, tão e cada vez mais atento aos processos de construção de mentalidades assim como é preocupado com alterações nas condições físicas do espaço público.

Obviamente uma atuação não exclui a outra, apenas apresentam temporalidades diferentes. Curto e longo prazo, aqui/agora e acolá/só depois... Voltamos aqui às preocupações projetuais lançadas ainda no início deste trabalho: o ato projetual do arquiteto urbanista também deve ser dependente do tempo de ação dos praticantes ordinários, pois assim chegaríamos a um projeto urbano processual e a uma “contaminação”, ou seja, o saber-fazer urbanístico afetado pelo saber horizontalizado advindo do dia a dia... a longo prazo, no caso de Santa Maria, talvez coubesse ao poder público incitar, até mesmo via os projetos e/ou ações do Reviva Centro, mais desvios do centro à borda ou vice-versa, justamente para incitar o convívio e a troca entre uma gama variada de usos e atores sociais. Contudo, desde que algumas características dos espaços-borda fossem valorizadas, no caso de uma justaposição funcional do espaço público como convidativa à instauração de apropriações não determinadas ou regulares, mas abertas às ocasionalidades temporárias; e do vazio, mais do que o abandono das bordas, como um “cheio” de possibilidades, pura experimentação ao invés de previsibilidades e condicionamentos!

Frente às especificidades das ocupações dos espaços urbanos contemporâneos, deveríamos, portanto, considerar alguma “vantagem” no tipo de apropriação ocasional dos espaços-borda: a flexibilidade aos modos de uso, às outras formas de viver, de se relacionar com as pessoas, de pensar.... seriam os processos de singularização onde a experiência de fato viesse a funcionar como um meio a partir do qual conhecer e produzir infinitas e potenciais realidades ao invés de reproduzir as determinações às formas-sujeitos que definem como os homens devem se comportar, o que fazer, como pensar, o que comprar, como distrair-se... O pesquisador passou então a considerar tudo o que havia vivenciado e observado: as atividades da Secretaria de Cultura, do Ateliê da Gare e do Museu Ferroviário a funcionar nas dependências da Estação Ferroviária, a instauração de usos através das travessias dos moradores da Ocupação da Gare, das sociabilidades a partir do lazer, do cenário e do reme-

morar, da realização de eventos artístico-culturais na figura da Feira da Gare, da especificidade do 'Project *Shin Anime Dreamers*', da palestra com Divaldo Pereira Franco e do arte#ocupaSM; a conjugação de atores envolvidos, desde o indivíduo comum a grupos organizados, a comunidade ferroviária, o poder público, a universidade; e os poucos "recursos" empregados, pois a maioria das apropriações, estas cujo tempo é o do cotidiano, pouco dispendem para a mudança da ambiência do lugar... além do corpo, o máximo que o pesquisador viu foram cadeiras, mesas desmontáveis, instalações artísticas e estruturas temporárias.

Por fim, à mente do pesquisador-caminhante irromperam as potencialidades da arquitetura efêmera ou transitória nos espaços públicos (o que certamente vai além da montagem de palcos para apresentações teatrais/musicais). Pois, sem entrar no mérito da qualificação necessária para a elaboração de um projeto ou para construir no espaço público, nem todos os objetos passíveis de existir no âmbito público pertencem ao domínio do saber-fazer do arquiteto urbanista. No entanto, alguns objetos, provavelmente estes efêmeros ou móveis, contribuem para a multiplicidade de ações/apropriações no/do espaço público. E, em determinados momentos ou instantes, cuja duração é temporária, elementos não arquitetônicos abrem-se a outras percepções e usos, contribuindo para a face mais expressiva do construído: a vida a qual acolhe. Mas este assunto fica para ser discutido numa outra oportunidade...

Narrativa Urbana #11:

[Sobre a potência micropolítica envolvida na ocasionalidade das apropriações nos espaços-borda]

Ao descer a Avenida Rio Branco – caminhando pelo entremeio – na direção norte e, portanto afastando-se da centralidade, o pesquisador-caminhante finalmente experimentou a ambiência dos espaços-borda. A princípio uma mudança foi significativa: apreender o vazio e o abandono, além de se deixar afetar por outros estímulos sensoriais e afetivos, percebendo a realidade e constituindo-a na medida da sua própria corporalidade.

Em termos gerais, por não existir a incidência de trajetórias urbanas pautadas pela regularidade ou previsibilidade, as apropriações empreendidas pelos usuários são ocasionais. Quando eventos são programados pelo poder público ou ainda são organizados pela comunidade, paira uma justaposição entre as trajetórias intencionais e os usos de permanência temporariamente desenvolvidos com relação às travessias aleatórias que normalmente lá ocorrem. A ambiência é então completamente dependente de trajetórias e acontecimentos urbanos. Paira a efemeridade possibilitada pela indeterminação funcional dos espaços-borda. Portanto, constitui-se um campo de disputas quanto

aos usos e significados dos espaços-borda, e um nível de negociação é instaurado, pois as regras não são claramente definidas nem ao menos previamente compactuadas, não sabemos quem seriam os usuários, quando chegariam e por quanto tempo permaneceriam.

Há liberdade e flexibilidade para as práticas urbanas espontâneas, de resistência e/ou sobrevivência que talvez, ou muito provavelmente, não teriam razão de ser ou acontecer senão nos espaços-borda. Por esta razão, por não possuir uma dinâmica urbana que contribua com a centralidade dos espaços-centro, os espaços-borda são tributários desta qualidade. Por isto, existem, ambos os espaços, em relação de dependência. O que não acontece ou não é permitido no recorte “centro”, muito provavelmente encaminha-se à “borda”.

As apropriações espontâneas dos espaços-borda nos sugerem um tipo de “contágio espontâneo”, ou seja, um tipo de micropolítica diferente dos protestos/reclames para a representação macropolítica das vontades e necessidades pelo Estado. Trata-se do exercício de uma política distinta daquela elevada à esfera de governo. Seria um tipo de política do/no espaço público caracterizada pela qualificação/atribuição de estados urbanos. Pensamos ter nos depurado com características de apropriação dos espaços-borda as quais potencializadoras de mudanças a dissolver os limites e/ou fronteiras interpostos, física e simbolicamente, pela infraestrutura urbana e pelo cessar da atividade ferroviária. Frente à sedimentação das representações e imaginários, constantes atualizações podem sempre emergir a partir de usos e/ou acontecimentos a engendrar a transformação dos sistemas de relações e dos significados impressos e/ou consolidados nos espaços públicos.

Não obstante, cada recorte espacial da área central de Santa Maria constitui-se como foco parcial à produção de subjetividade e, deste modo, atrelado aos sujeitos envolvidos nos modos de uso do espaço e nas práticas socioculturais, são fatores intervenientes para os territórios existenciais conformados. Considerando as organizações espontâneas verificadas nos espaços-borda, a espacialização das ações corresponde muito mais a um tipo de atuação micropolítica pautada por dar vazão antes a desejos e necessidades individuais ou de um grupo restrito ou conciso do que propriamente a alcançar o grande público equivalente ao da escala urbana. Ainda, quanto às manifestações ou protestos incidentes nos espaços-centro (o pesquisador recorda-se da tenda, coberto por uma lona preta, em cujo interior as faces continham fotos das vítimas da boate Kiss) a exigir que o poder público atenda aos sujeitos urbanos, representando-os politicamente, parece ir ao encontro da definição de espaço público, as quais tratam sobre uma dimensão política de representação dos assuntos de maior interesse público junto ao Estado.

Em primeiro lugar, noções “clássicas” de espaço público com relação à contemporaneidade parecem exigir atualização. Em virtude de um tipo de ação

individual e/ou coletiva a transcender, pelo modo de uso criativo do espaço público, o canal “comum” de comunicação entre entes políticos: o da visibilidade possibilitada por ações em determinados espaços (como no recorte “centro”) a gerar amplas discussões e/ou repercussões. Neste sentido, sugerimos atem-se, não só os profissionais da arquitetura e do urbanismo, às espacializações, através do próprio corpo dos usuários, junto à vida pública. Pois uma dimensão política poderia ser instaurada a partir da simples comoção espontânea de indivíduos a expressar suas necessidades e/ou desejos livremente na ambiência de alguns espaços públicos (como no recorte “borda”) sem necessariamente estarem a reclamar algo, via diálogo ou conversação, junto ao poder público.

Em segundo lugar, por que não considerarmos a ocasionalidade das apropriações tal qual o é o improviso o traço distintivo da cultura brasileira, e a usarmos como uma “arma” de luta contra as determinações das estratégias urbanas as quais normalmente delimitam nossos modos de estar/agir no espaço público e de ser/pensar no mundo? Neste caso, uma analogia filmica pode vir ao nosso encontro a título de exemplificação.

Antes precisamos (re)afirmar que as subjetividades individuais e coletivas produzem-se mediante relações, pois são tecidas, acreditamos, desde a inserção corporal dos cidadãos na “concretude” das ruas e edificações, às subjetivações advindas a partir dos modos de uso dos espaços públicos e das sociabilidades aí desencadeadas. Vimos no decorrer deste trabalho que a cidade intervém parcialmente para a produção de sentido, ou seja, do processo de produção de si ou dos modos de subjetivação. Neste campo de forças heterogêneas, diversos territórios de subjetivação são compostos e cada vez mais a atuação do arquiteto e urbanista, além de outros profissionais, tem decorrências para o viver na cidade contemporânea.

Apesar de ser na cidade onde exercemos a experiência da alteridade, onde política compreende negociar com a diferença, temos nos deparado com estratégias de enclausuramento, tanto objetivo quanto subjetivo, em nome de segurança e do medo do desconhecido. Aqui também caberiam as constatações de Jeudy (2005) a respeito da gestão do espaço urbano, principalmente aquela preocupada com o âmbito patrimonial, contornar as incertezas, ou seja, a casualidade ou eventualidade nata às cidades. Todavia, a espontaneidade decorrente de encontros entre diferentes, ou seja, a alteridade propriamente dita, é essencial para a produção de singularidade, de subjetivação. Mas em nossa contemporaneidade estas experiências tem cedido espaço para aproximações controladas, regulares e/ou previsíveis. Citamos aqui o caso das apresentações teatrais e musicais nos espaços-centro. Trata-se de acontecimentos recorrentes, sobretudo, na ambiência da Praça Saldanha Marinho. Nestas ocasiões, os transeuntes são convidados a parar, postando-se ao lado de des-

conhecidos, permanecendo por certo tempo sob a influência da situação desencadeada. Um estado urbano desacelerado é circunstancialmente instaurado. Mas ainda assim a maioria dos sujeitos urbanos submete-se ao *status* de espectador, participando de forma passiva, apesar do entretenimento, às vezes, suscitar nos seus corpos movimentos de acordo com os sons, e, ainda, expressões faciais e orais conforme as emoções e pensamentos desencadeadas pela atuação dos atores ou músicos no palco temporário que se torna o espaço público.

Em vista do corpo cotidiano – a corporeidade coletiva – apreendido nos espaços-centro aos poucos vislumbramos outras corporeidades nos espaços-borda em virtude de termos sido constantemente surpreendidos pelas ocupações e/ou práticas urbanas lá produzidas. Neste ínterim, de *Dogville* é possível extrair uma espécie de aprendizado aproximando-nos da cidade contemporânea (ou a sociedade de controle), a qual é vista como um mundo sem exterior, onde não há mais fora (HARDT, 2000 apud NOGUEIRA; SILVA, 2008)²⁰⁶. Vejamos o caso do vilarejo nos Estados Unidos (*Dogville*) na década de 1930, em meio à Depressão e aos gângsteres, com a chegada providencial de Grace (Nicole Kidman). A tese de Tom (Paul Bettany) é a de que a cidade (a qual “sem fronteiras” entre exterior e interior explicitada simbolicamente no cenário de inexistência de paredes) e os seus moradores constantemente motivados a melhorarem moralmente, a praticarem o altruísmo e a bondade para ajudar ao próximo, poderiam aceitar a hóspede forasteira. Mas tudo não passava de utopia, pois Grace, a fim de ser acolhida e protegida, era submetida à intolerância e mesquinha dos habitantes de *Dogville*. Apesar de revelar dia após dia a sua inocência, a ameaça vinda das buscas de Grace pela polícia, era mais forte. A lei, o julgamento público e o perigo sobrepujaram-se apesar da pura Grace a quem todos comprovadamente conheciam.

Ao mesmo tempo, ao invés de lidar com a diferença “externa” representada pela generosidade de Grace, aos poucos o seu corpo estranho foi sendo despontecializado ao ser submetido ao trabalho, humilhações, estupros e provocações. Este era o “preço” a ser pago, pois só assim ela seria incluída à comunidade. O que nunca aconteceu, afinal não parecia nada fácil deixar contaminar o interior com algo vindo “de fora”. Ao fim Grace foi delatada e descoberta pelos gângsteres, que por surpresa tinha o seu próprio pai como chefe. Obediente a ele, Grace “vingou-se” dos homens os quais tanto lhe maltrataram, retribuindo a sua estadia com a morte dos moradores de *Dogville*.

²⁰⁶ NOGUEIRA, M. L.; SILVA, J. **A cidade: o jogo da alteridade**. In: *Corpocidade: debates em estética urbana 1. Comunicações: sessão temática 4 (modos de subjetivação na cidade)*. Salvador, 2008. Disponível em <<http://www.corpocidade.dan.ufba.br/arquivos/resultado/ST4/MariaNoqueira.pdf>>, acesso em jun. 2013.

[...] a trajetória de Grace ilustra a tentativa de uma comunidade em incluir o outro através da purgação de sua singularidade. E o desfecho do filme nos mostra esse corpo estranho (Grace) exercendo sua potência e, através de um sagrado NÃO, afirmando-se. Em suma, o filme termina como um grande campo limpo e deixa pairando a pungente (e latejante questão): como vencer o ostracismo que reina sem a inclusão despotencializadora ou o extermínio? (NOGUEIRA; SILVA, 2008)

O modo de vida criticado por Lars von Trier aproxima-se ao modo de operar dos processos de subjetivação capitalísticos. A produção das subjetividades hegemônicas, perante as alteridades (o exterior), as abraça. Daí, por exemplo, as políticas identitárias nas quais cada sujeito pode “encaixar-se” em categorias mediante um “outro” (ou “interior”) previamente conhecido. Para cada modo de viver e/ou de sentir, há onde se encontrar. Na verdade, são dispositivos de inclusão. Por isto, frente ao desconhecido, imediatamente um novo molde é desenvolvido e, a nós, oferecido. E assim perde-se a potência criativa da qual emerge o devir-outro (ou um CsO), este uma corporeidade e subjetividade desconhecida porque dependente, por exemplo, das experimentações do espaço público e das vivências ou afetos trocados entre sujeitos urbanos. Aqui a probabilidade dos processos de singularização ao invés das repetidas subjetividades individualizantes.

Nos espaços-borda talvez a qualidade do espaço público transcenda a sua materialidade ou esteja além de uma eficiência funcional almejada pela arquitetura dos espaços públicos. Afinal, a vida pública também depende das sociabilidades temporárias ou territorialidades transitórias. O que talvez esteja justamente na abertura inerente ao vazio ou no abandono por permitir o movimento, a atualização, o espontâneo, a experimentação e até mesmo a integração, revertendo o *status* da “borda” porque submetendo-a a uma atualização constante.

O pesquisador-caminhante teve, desde as suas inserções corporais, a noção de que projeto urbano não devia ser a representação de uma concepção mental onde os corpos subordinam-se ao espaço (formal e funcionalmente) concebido. O espaço é algo produzido, todavia este exerce influencia sobre os sujeitos que o ocupam. Portanto, vislumbramos os estados urbanos, sobretudo aqueles usos dos espaços-borda e as atividades flexíveis dos espaços-centro, como potencialidades nos quais os indivíduos exercitam a experimentação da realidade com o próprio corpo, constituindo a ambos (a corporeidade e o espaço) assim como a subjetividade individual e coletiva. A liberdade, leia-se como tudo aquilo à margem do permitido ou mesmo como exclusão, pode ser verificada na utilização espontânea dos espaços-borda. São modos de produzir e

significar o espaço até então vazio, suscitando outras sensações, induzindo mudanças perceptivas e a desnaturalização de hábitos e padrões de comportamento. Lá havia, portanto, mais funções e valores a serem justapostos ao abandono e àqueles bens de interesse histórico e cultural. Para além da memória a ser preservada e rememorada, a ambiguidade de apropriações.

Quem sabe esteja aí o mote da produção contemporânea do espaço público com determinadas características. Sem grandes e estanques determinações colocadas pelo projeto urbano. Como resultado, espaços mutantes capazes de reinserção na estrutura e na vida urbana sem perder a possibilidade de atualização e de construção continuada. Assim há a potência do desconhecido, a expectativa do alternativo, do porvir e também da constituição do outro. Nestas áreas fragmentadas ou residuais, abre-se à produção do novo e o pensar a cidade contemporânea a partir das suas estruturas físico-espaciais e características socioculturais atuais. Com a potencialidade depende de flexibilidade funcional, por que não o projeto urbano vir a trabalhar com certa plasticidade programática tal qual à variabilidade de modos de uso verificada nos espaços públicos da área central de Santa Maria? Por que não enxergar a densidade de ocupação, antes do que decorrente da oferta de atividades/funções conhecidas, a surgir dos modos de uso e práticas cotidianas?

CONSIDERAÇÕES FINAIS**[VI]***...pausa reflexiva...*

Para terminar, ou melhor, esboçar uma pausa reflexiva, reconhece-se que no início deste trabalho dissertativo um texto exageradamente teórico foi apresentado. Talvez tenha sido até cansativo ao leitor. Ao constatar a retidão na linguagem, ao fim “inventou-se” nas narrativas urbanas, arriscando-nos numa “licença poética” urbanística.

A resolução de mergulhar na apreensão da vida urbana visou articular o conhecimento técnico-científico a uma sensibilidade ética-estética. A relação corpo-espaço foi utilizada para pensar a cidade e, por fim, fazer um urbanismo de um modo mais coletivo (e diário). Quanto ao “teórico” o qual mencionado pelo exagero, cabe salientar que este começou a ser esboçado no contato com a prática, pois o conhecimento inicia-se no vivido, na descrição do visível a partir da experiência e da teoria inerente ao pesquisador. Todavia a teoria, aqui o saber urbanístico, precisou ser indagada, o que resultou numa postura bastante pessoal como arquiteta urbanista e pesquisadora. Ao fim, sujeito e espaço apresentaram-se como indissociáveis e estão em perpétua interação mediada pelo corpo. Assim o saber mostrou-se dependente do fazer, ou seja, da experiência corpóreo-motora e sensível do pesquisador e da observação dos modos de uso dos praticantes ordinários.

O espaço urbano, ao ser sensorial e motoramente experimentado através dos corpos, transformou-se na mesma medida, e reciprocamente, que os corpos ao experimentá-lo física, mental e afetivamente. Esta co-implicância entre cidade e corpo põe em jogo um duplo movimento: um externo realizado através de ações – como o gesto mais banal representado pelo caminhar – do corpo no espaço; e também um movimento interior relativo à existência humana, ou seja, compreendendo desde as memórias, a inteligência, as sensações, os desejos...

E a realidade, assim como o corpo e as subjetividades, está em movimento se considerarmos as apropriações cotidianas. Sob esta perspectiva, evidenciamos que a cidade não está fixa, mas em movimento. E são as pessoas, praticando-a no tempo de suas ações cotidianas, a conferir-lhe este status nômade. Num primeiro momento então caberia ao próprio pesquisador/profissional deixar-se “contaminar” pelos saberes horizontais durante o seu processo de imersão no dia a dia dos espaços públicos contemporâneos. E na medida do seu envolvimento afetivo-corporal, haverá um processo de subjetivação. A subjetividade do pesquisador-caminhante, a qual desenhada pela família, pela academia, pela prática da profissão perante as “exigências” do mercado, pelos espaços citadinos e privados os quais costumeiramente pratica,

foi aos poucos sendo atravessada pelo que sentia, percebia, ouvia, lembrava, entendia, refletia e criticava durante as suas caminhadas por Santa Maria e, posteriormente, na elaboração das narrativas urbanas entre “centro” e “borda”.

Atualmente assiste-se à hegemonia do CMI a qual é caracterizada pela flexibilidade dos dispositivos de poder, os quais cada vez mais molecularizados objetivando envolver todas as esferas, objetivas e subjetivas, da vida. São oferecidos parâmetros e modelos, os quais buscam anular a experiência como a fonte de criação para o nosso pensar e viver. Neste compasso, os corpos progressivamente passaram a ser submetidos a uma modelagem sempre variável e contínua, ou seja, sem fim. Antes, no entanto, era o espaço que desempenhava a função de disciplina, hoje o controle sobre os corpos depreende-se, sobretudo, do e através do tempo. E o tempo acelerado da produção, buscando incansavelmente o consumo, é um exemplo. Em virtude disto, nos interessou os estados urbanos desacelerados nos espaços-centro e a potência criativa imanente aos espaços-borda, exatamente porque vislumbramos modos de uso e/ou nas práticas do/no espaço público a confrontar o tempo linear, homogêneo e cronológico da racionalidade dos processos político-econômicos.

E nada mais justo que confrontar este tempo acelerado junto à opacidade (ou caso queiram ainda chamá-la de invisível e/ou molecular) da cotidianidade onde a experiência depende de um tempo “outro”, porque desconhecido, fragmentário, descontínuo e não-cronológico. Modos de uso pautados pela imprevisibilidade de ocorrência e duração apesar de em meio às regularidades das apropriações dos espaços-centro, podem suscitar aquele movimento interior, irrompendo nos indivíduos processos de subjetivação. A temporalidade destes devires-outros em meio à dinâmica urbana da centralidade, permite aos corpos mobilizar e liberar desejos, desencadeando o pensar. O espaço, perante estes “estados urbanos” no “centro” e ocasionalidades na ambiência da “borda”, nos pareceu condicionado pelo tempo das práticas.

Valorizar esse tempo, justamente um tempo expropriado nas experiências urbanas contemporâneas mostrou-se, e ainda o é, um grande desafio, sobretudo ao urbanismo tão ocupado com um desenho urbano visando a eficiência a partir da técnica. Por isto, desde o início deste trabalho dissertativo, trabalhou-se estabelecendo uma preocupação ética com o “outro”, com a alteridade e com experiências urbanas onde houvesse a participação dos habitantes. Aproximando-os – os praticantes ordinários – de nossas reflexões a respeito do pensar o campo disciplinar urbanístico e das técnicas de apreensão do urbano intervenientes no ato projetual. Daí partimos e viemos a inseri-los, eles os homens comuns, no que chamamos de *um modo de ver a cidade* e de *fazer o urbanismo*.

A abordagem empírica dos espaços “centro” e “borda” nos propôs, e timidamente nos incitou, que certas experiências urbanas (os estados urbanos

desacelerados e as sociabilidades transitórias) podem induzir a alterações nos nossos hábitos de percepção da realidade, sobretudo sutilmente enfatizando o potencial de ações que fogem à regra de padrões, de usos instituídos e/ou práticas institucionalmente determinadas. Colocamos em questão, apesar de não a manifestar explicitamente, quanto à necessidade latente de produção ao invés de reprodução da prática urbanística contemporânea onde predomina ou valoriza-se a dimensão material e visual para a compreensão e construção da cidade, muitas vezes negligenciando os praticantes ordinários e a diversidade de suas histórias, corpos, necessidades latentes, memórias e experiências de vida coletiva.

Reconhecemos que diferentes racionalidades, sejam verticais ou horizontais, são constitutivas da vida urbana, e que as subjetividades capitalísticas buscam determinar até o emprego do nosso tempo. Os corpos devem ser produtivos o tempo todo a partir de profissões ou ocupações rentáveis. Já na hora do lazer, entreter-se desde que consumindo. No espaço público, resta o circular, senão de automóvel, quando a pé, corre-se contra o tempo. E não somos nós quem verdadeiramente definimos como usá-lo. Ao invés de descobrir o emprego do tempo, experimentando-o, chegam-nos “de fora” definições de como empreendê-lo.

Por isto atemo-nos às racionalidades alternativas. Os saberes horizontais foram vislumbrados nas apropriações relativas aos estados urbanos desacelerados dos espaços-centro e às sociabilidades temporárias dos espaços-borda. São modos de usar o espaço público os quais tendem a atualizar os imaginários urbanos e o próprio urbanismo como saber e prática.

Um significativo esforço foi despendido na tentativa de vislumbrar, a partir da experiência urbana, processos de singularização na contemporaneidade. Deparamo-nos também com um paradoxo: em meio ao império do efêmero a reinar na pós-modernidade, conseguimos encontrar algo que gostaríamos de evidenciar: uma espécie de “conservação”, apesar de instável e imprevista, nos modos de uso dos espaços “centro” e “borda”. Esta conservação *em movimento* depende do dia a dia das apropriações urbanas. Insistimos que tanto no centro quanto especialmente na borda vimos a possibilidade engenhosa e criativa de conservar um *status* micropolítico o qual se abre à produção de outros corpos, subjetividades e espaços onde, da conjunção de realidades e atores unidos através de solidariedades circunstanciais, novos modos de estar na cidade possam ser agenciados. Tudo isto a fim de contrapormo-nos às tentativas de moldar as formas-sujeitos e/ou os corpos-produtos os quais previamente são definidores dos modos de ser no mundo: diferentes “por fora”, todavia iguais “por dentro”. Devemos, como atitude política e por uma ética profissional, permitir as experiências de alteridade na cidade. E uma margem de abertura a usos e práticas pode ser dada pela justaposição funcional dos

espaços-borda. Fica a dúvida se o Reviva Centro suscitará a manutenção do caráter ocasional das apropriações ou se anulará a potência para alterações existenciais.

Este trabalho gostaria de sugerir atualizações nas investigações projetuais e nas definições de espaço público quiçá mais próximas da potência micropolítica a emanar dos estados urbanos desacelerados e das ocasionalidades das apropriações espontâneas. Defendemos a colisão entre as trajetórias urbanas e os tempos, acelerados ou lentos, às quais estão submetidas, além de diferentes modos de apropriação dos espaços públicos de onde tende a emergir um campo de disputas em torno dos usos e significados dos espaços da cidade. Tais circunstâncias podem ser pensadas como instauradoras de um *estado urbano* portador de potências que conferem especificidade à experiência urbana própria à complexidade fragmentada da cidade contemporânea. Trata-se de condição de possibilidade plural e, ao mesmo tempo, singular.

Portanto, que experimentemos mais estados urbanos desacelerados na figura da liberdade de movimento aos sujeitos a praticar atividades flexíveis nos espaços públicos; que nos deparemos com carrinhos-churrasqueiras mais móveis do que fixos; com uma arquitetura efêmera passível de ser (des)montável e assim temporariamente (re)arranjada e significada conforme as ações dos usuários; com usos dos espaços públicos agenciados por necessidades e desejos dos sujeitos urbanos e não somente por conformações de pertencimento identitário ou de acessibilidade espacial a partir da oferta de atividades onde o consumo seja a senha para a permanência...

Por que não haver um entrecruzamento de usos a partir da justaposição de funções? O abandono dos espaços-borda, o qual a ser “revertido” pelo discurso hegemônico nas intervenções urbanas repetidas mundo afora, não corresponde à vitalidade emergente do poder de contágio de ocupações sempre desconhecidas e/ou prontas a acontecer. Eis a graça da vida urbana: nos sabermos capazes de dar “corpo” a uma ambiência... ao mesmo tempo tomamos consciência da nossa vitalidade corporal da qual um (micro)poder se depreende... aí mora o perigo, mas também a salvação! Eu, agora mais do que pesquisador-caminhante, mas usuária do ente urbano, prefiro arriscar e emaranhar-me no desconhecido. E vocês? Os esperarei “lá fora”... movimentando-me!

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABASCAL, Eunice H. **Cidade e arquitetura contemporânea**: uma relação necessária. Arqtextos, São Paulo, 066.06, *Vitruvius*, nov. 2005. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/06.066/410>>, acesso em jul. 2011.

AGAMBEN, Giorgio. **Profanações**. São Paulo: Boitempo, 2007.

ALMEIDA, Lutero P. **Dobras deleuzianas, desdobramentos de Lina Bo Bardi**: considerações sobre “desejo” e o “papel do arquiteto” no espaço projetado. Arqtextos, São Paulo, 146.01, *Vitruvius*, jul. 2012. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/13.146/4422>>, acesso em set. 2013.

ALVES, Manoel R. *Espaços coletivos: um entendimento particular*. In: 51º Congresso Internacional de Americanistas: Estudos Urbanos PAT-7 ‘A Cidade nas Américas: perspectivas da forma urbanística no século XXI’, Santiago do Chile, 2003. Florianópolis: PGAU-Cidade/UFSC, 2003.

_____. *Público y Privado: cultura, consumo y la espacialidad de la ciudad contemporánea*. In: POLIS, Revista de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, v. 9. Santa Fe: Ed. Universidad Nacional del Litoral, 2006 [pp. 42-53].

ARANTES, Otília B. F. **O lugar da arquitetura depois dos modernos**. 3 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000 [1993].

_____. **Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica**. 2 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001 [1998].

ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. 6 ed. Petrópolis: Vozes, 2011.

ARENDT, Hannah. **A condição humana**. 10 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2004.

ARROYO, Julio. **Bordas e espaço público**: fronteiras internas na cidade contemporânea. Arqtextos, São Paulo, 081.02, *Vitruvius*, fev. 2007. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/07.081/269>>, acesso em jul. 2011.

_____. **Del espacio público a lo público en la ciudad escindida**: desplazamientos epistemológicos y conflictos arquitectónicos. Arquitectura de las ciudades,

Buenos Aires, año 5, n. 42, *Café de las ciudades*, abr. 2006. Disponível em <http://www.cafedelasciudades.com.ar/arquitectura_42.htm>, acesso em jul. 2011.

ASCHER, François. **Los nuevos principios del urbanismo**: el fin de las ciudades no está a la orden del día. Madrid: Alianza Editorial, 2004.

AVENIDA PROGRESSO. Direção de Marcos Borba. Santa Maria/RS: TV OVO, 2009. Disponível em <<http://tvovo.org/category/projetos-e-aco-es/por-onde-passa-a-memoria-da-cidade/>>, acesso em fev. 2013.

BARBOSA, Eliana R. Q. **Minhocão e suas múltiplas interpretações**. Arquitectos, São Paulo, 147.03, *Vitruvius*, ago. 2012. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/13.147/4455>>, acesso em jun. 2013.

BEBER, Cirilo C. **Santa Maria 200 anos**: história da economia do município. Santa Maria: Pallotti, 1990.

BENADUCE, Marcia I. V. **Parque Itaimbé – Santa Maria/RS: gênese de um espaço público/privado**. 2007. 138f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2007.

BELÉM, João. **História do Município de Santa Maria**. Santa Maria: Edições UFSM, 1989 [1989].

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. 4 ed. São Paulo: Perspectiva, 2005.

BRITTO, Fabiana D.; JACQUES, Paola B. (Org.). **Corpocidade**: debates, ações e articulações. Salvador: EDUFBA, 2010.

CALVINO, Italo. **As cidades invisíveis**. 2 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

_____. **Seis propostas para o próximo milênio**. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

CARR, Stephen; MARK, Francis; RIVLIN, Leanne; STONE, Andrew. **Public Space**. Cambridge: Cambridge University Press, 1992.

CARERI, Francesco. **Walkscapes**: el andar como práctica estética/walking as na aesthetic practice. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2003.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. A era da informação: economia, sociedade e cultura. 6 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2002 [1999].

CONCEIÇÃO, Marcus V. Resenha (PERNIOLA, Mario. *Os Situacionistas: O movimento que profetizou a "Sociedade do Espetáculo"*. São Paulo: Annablume, 2009. 112 pg.). Revista Tempos Históricos, v. 14, n. 2, 2010 [pp. 258-262]. Disponível em <<http://erevista.unioeste.br/index.php/temposhistoricos/article/view/4868/3731>>, acesso em abr. 2013.

CONNERTON, Paul. **Como as sociedades recordam**. 2 ed. Oeiras: Celta, 1999 [1989].

CONNOR, Steven. **Cultura pós-moderna**: introdução às teorias do Contemporâneo. 3ª ed. São Paulo: Loyola, 1996.

CORDIVIOLO, Alberto R. **Notas sobre o saber projetar**. Arqtextos, São Paulo, 017.09, *Vitruvius*, out. 2001. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/02.017/843>>, acesso em abr. 2013.

COSTA, Rogerio H. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

COSTA, Thiago A. **Deambulações pelo aglomerado da serra**: lentidão, corporeidade(s) e obliteração em favelas de Belo Horizonte. 2011. 142f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

CHOAY, Françoise. **El urbanismo**: utopías y realidades. 2 ed. Barcelona: Lumen, 1976.

DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli R. (Org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Ed. USP, 2004.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**: comentários sobre a sociedade do espetáculo. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DE CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano**: artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1994.

DELEUZE, Gilles. **Diferença e repetição**. São Paulo: Ed. Graal, 2006.

DELEUZE, Gilles; PARNET, Claire. **Diálogos**. São Paulo: Ed. Escuta, 1998.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Mil Platôs**: capitalismo e esquizofrenia. Vol. 1. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1995.

_____. **Mil Platôs**: capitalismo e esquizofrenia. Vol. 3. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1996.

_____. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia**. Vol. 5. São Paulo: Ed. 34, 1997.

DELGADO, Manuel. **El animal público: hacia una antropología de los espacios urbanos**. Barcelona: Ed. Anagrama, 1999.

_____. **Sociedades movédizas: pasos hacia una antropología de las calles**. Barcelona: Editorial Anagrama, 2007.

DIAS, Juliana M. M. **“O grande jogo do porvir”: a Internacional Situacionista e a idéia de jogo urbano**. Disponível em <http://www.revipsi.uerj.br/v7n2/artigos/html/v7n2a06.htm>, acesso em jan. 2013.

DOGVILLE (*idem*, Zentropa Entertainment, 2003). Direção e roteiro: Lars von Trier. Intérpretes: Nicole Kidman, Paul Bettany e outros. Dinamarca, Islândia, Suécia, França, EUA: Zentropa Entertainments, 2003. 1 DVD (178 min), widescreen, color.

DUARTE, Fábio; CZAJKOWSKI JUNIOR, Sérgio. **Cidade à venda: reflexões éticas sobre o marketing urbano**. Rio de Janeiro: Revista de Administração Pública (RAP), vol. 41, n. 2, mar./abr. 2007 [pp. 273-282]. Disponível em <http://dx.doi.org/10.1590/S003476122007000200006>, acesso em set. 2012.

ENGEL, Pedro. **Produzindo um corpo sensível: algumas idéias para (re)pensar a aprendizagem da percepção na formação do arquiteto**. Arqtextos, São Paulo, 106.04, *Vitruvius*, mar. 2009. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/09.106/67>, acesso em mar. 2013.

FERNANDES, Ana; JACQUES, Paola B. (Org.). **Territórios urbanos e políticas culturais**. Ano 2, número especial. Salvador: Cadernos PPG-AU/FAUFBA, 2004.

FIGUEIREDO, Glória C. **O CAU e a farsa corporativa da vinculação exclusiva do urbanismo com a arquitetura**. Arqtextos, São Paulo, 128.00, *Vitruvius*, jan. 2011. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/11.128/3694>, acesso em mar. 2013.

FLÔRES, João Rodolpho A. **Fragmentos da história ferroviária brasileira e rio-grandense: fontes documentais, principais ferrovias, Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), Santa Maria, a “Cidade Ferroviária”**. Santa Maria: Editora Pallotti, 2007.

_____. **Os trabalhadores da V.F.R.G.S: profissão, mutualismo, cooperativismo**. Santa Maria: Pallotti, 2008.

_____. **O pragmatismo político dos ferroviários sul-rio-grandenses: com foco histórico na cidade de Santa Maria**. Santa Maria: Ed. da UFSM,

2009.

FOUCAULT, Michel. **Em defesa da sociedade**: curso no Collège de France (1975-1976). São Paulo: Ed. Martins Fontes, 2005.

_____. **História da sexualidade I**: a vontade de saber. 19 ed. Rio de Janeiro: Ed. Graal, 2009.

_____. **Microfísica do poder**. 11 ed. Rio de Janeiro: Ed. Graal, 1993 [1979].

_____. **Vigiar e punir**. 14 ed. Rio de Janeiro: Ed. Graal, 1999.

FRAMPTON, Kenneth. **Histórica crítica da arquitetura moderna**. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2008 [1997].

FUÃO, Fernando F. **Cidades fantasmas**. Arqutextos, São Paulo, 025.08, *Vitruvius*, jun. 2002. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/03.025/777>>, acesso em nov. 2012.

GAMA, Carlos A. P.; BERLINCK, Manoel T. **Agorafobia, espaço e subjetividade**. Psychiatry On-line Brazil, Janeiro 2002. Disponível em <<http://www.polbr.med.br/ano02/artigo0102.php>>, acesso em: out. 2012.

GEHL, Jan. **Life between buildings**: using public spaces. New York: Van Nostrand Reinhold Company Inc., 1987.

GOMES, Paulo César C. **A condição urbana**: ensaios de geopolítica da cidade. 3 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010 [2002].

GROSSMAN, Vanessa. **A arquitetura e o urbanismo revisitados pela Internacional Situacionista**. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2006.

GUATTARI, Félix. **Caosmose**: um novo paradigma estético. São Paulo: Ed. 34, 1992.

GUATTARI, Félix; ROLNIK, Suely. **Micropolítica**: cartografias do desejo. 10 ed. Petrópolis: Vozes, 2010.

HABERMAS, Jürgen. **Mudança estrutural da esfera pública**: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2003 [1962].

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 16ª ed. São Paulo: Loyola, 2007 [1989].

HASSENPFUG, Dieter. **Sobre centralidade urbana**. Arqtextos, São Paulo, 085.00, *Vitruvius*, jun. 2007. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/08.085/235>>, acesso em jan. 2013.

IPHAE (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO). Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul: Inventário das estações – 1874-1959. Porto Alegre: Ed. Palotti, 2002.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 2 ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009 [2000].

JACQUES, Paola B. (Org.). **Apologia da Deriva**: escritos situacionistas sobre a cidade / Internacional Situacionista. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003a.

JACQUES, Paola B. **Estética da Ginga**: a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003b.

_____. **Breve histórico da Internacional Situacionista – IS**. Arqtextos **035.05**, ano 03, abr. 2003c. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/03.035/696>>, acesso em jul. 2012.

_____. **Elogio aos errantes**: breve histórico das errâncias urbanas. Arqtextos 053.04, ano 05, out. 2004. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/05.053/536>>, acesso em jul. 2012.

_____. **Corpografias urbanas**. Arqtextos, São Paulo, 093.07, *Vitruvius*, fev. 2008. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/08.093/165>>, acesso em mai. 2011.

_____. *Experiência Errática*. In: Revista Redobra, n. 9, ano 3. Plataforma Corpocidade: Salvador, 2012 [pp.192-204]. Disponível em <<http://www.corpocidade.dan.ufba.br/redobra/ano3/>>, acesso em ago. 2012.

JAMESON, Fredric. **Pós-modernismo: a lógica cultural do capitalismo tardio**. 2 ed. São Paulo: Ática, 1997.

JEUDY, Henri-Pierre. **Espelho das cidades**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

JEUDY, Henri-Pierre; JACQUES, Paola B. (Org.). **Corpos e cenários urbanos**: territórios urbanos e políticas culturais. Salvador: Cadernos EDUFBA; PPG-AU/FAUFBA, 2006.

- LAVALLE, Adrian G. *As dimensões constitutivas do espaço público: uma abordagem pré-teórica para lidar com a teoria*. In: Revista Espaço & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos (NERU), v. 25, n. 46, jan./jul., 2005 [pp.33 -44].
- LE CORBUSIER [Charles-Edouard Jeanneret-Gris]. **Urbanismo**. São Paulo, Martins Fontes, 1992.
- LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991.
_____. **O Direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001 [1968; 1992].
- LEITE, Rogerio P. **Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea**. 2 ed. Campinas: Ed. da Unicamp; Aracaju: Ed. da UFS, 2007.
- LIMA, Rodrigo N. **A situação construída**. 2012. 239f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- MACIEL, Carlos A. **Villa Savoye: arquitetura e manifesto**. Arqtextos, São Paulo, 024.07, *Vitruvius*, mai. 2002. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/02.024/785>>, acesso em mar. 2013.
- MAGNANI, José G. C. **De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana**. Revista Brasileira de Ciências Sociais, São Paulo, vol. 17, n. 49, 2002, pp. 11-29.
- MAHFUZ, Edson C. **Teoria, história e crítica, e a prática de projeto**. Arqtextos, São Paulo, 042.05, *Vitruvius*, nov. 2003. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/04.042/640>>, acesso em mai. 2013.
- MARICATO, Ermínia. **Política habitacional no Regime Militar: do milagre brasileiro à crise econômica**. Petrópolis: Vozes, 1987.
- MARCHIORI, José N. C.; NOAL FILHO, Valter A. (Org.). **Santa Maria: relatos e impressões de viagens**. Santa Maria: Ed. UFSM, 1997.
- MARCHIORI, José N. C.; MACHADO, Paulo Fernando S.; NOAL FILHO, Valter Antonio (Org.). **Do céu de Santa Maria**. Santa Maria: Prefeitura Municipal de Santa Maria, 2008.
- MARQUES, Monique S. **Subjetividades e singularidades urbanas: na construção de um “devir” outro arquiteto urbanista**. 2010. 304f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010.
- MASSAGLI, Sérgio R. *Homem da multidão e o flâneur no conto “O Homem da Multidão” de Edgar Allan Poe*. In: Terra roxa e outras terras: revista de estudos literários, vol. 12,

Londrina: Programa de Pós-graduação em Letras da Universidade Estadual de Londrina, 2008 [pp. 55-65]. Disponível em http://www.uel.br/pos/letras/terroraxa/g_pdf/vol12/TRvol12f.pdf, acesso em abr. 2013.

MELLO, Luiz Fernando S. **O espaço do imaginário e o imaginário do espaço: a ferrovia em Santa Maria, RS.** 2002. 160f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2002.

NESBITT, Kate (Org.). **Uma nova agenda para a arquitetura:** antologia teórica (1965-1995). 2. ed. São Paulo: Cosac Naify, 2008 [2006].

NOGUEIRA, Maria Luísa; SILVA, Jardel. **A cidade: o jogo da alteridade.** In: *Corporcidade: debates em estética urbana 1. Comunicações: sessão temática 4 (modos de subjetivação na cidade)*. Salvador, 2008. Disponível em <http://www.corpocidade.dan.ufba.br/arquivos/resultado/ST4/MariaNogueira.pdf>, acesso em jun. 2013.

NUNES, Rojane B. **A “Boca”, a “Esquina” e o “Recanto”:** sociabilidade, cotidiano e memória entre aposentados *habitués* do Centro de Santa Maria, RS. 2010. 191f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

OLIVEIRA, Olívia. **Lina Bo Bardi:** sutis substâncias da arquitetura. São Paulo/Barcelona: Ed. Romano Guerra/Gustavo Gili, 2006.

OLIVEIRA, Rosa R. B. **Cidade, biopoder e população:** uma abordagem histórico-teórica acerca do urbanismo. 2010. 107f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010.

OLIVIERI, Silvana L. **Quando o cinema vira urbanismo:** o documentário como ferramenta de abordagem da cidade. 2007, 208f. Dissertação (Mestre em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, 2007.

REVISTA REDOBRA, n. 9, ano 3, Salvador: EDUFBA; FAUFBA, 2012.

PAESE, Celma. **Caminhando:** o caminhar e a cidade. 2006. 173f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.

RIBEIRO, Ana Clara T. (Org.). **Cadernos PPG-AU/FAUFBA,** ano 5, número especial, Salvador: PPG-AU/FAUFBA, 2007.

ROCHA, Eduardo. **Arquitetura do Abandono (ou uma cartografia nas fronteiras da arquitetura, da filosofia e da arte).** 2010, 263f. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

ROLNIK, Suely. **Cartografia sentimental**: transformações contemporâneas do desejo. Porto Alegre: Sulina; Ed. da UFRGS, 2011.

_____. **Uma ética do real**. Disponível em <<http://www.pucsp.br/nucleodesubjetividade/Textos/-SUELY/eticareal.pdf>>, acesso em set. 2011.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

RUBINO, Silvana B. **Quando o pós-modernismo era uma provocação**. Arqtextos, São Paulo, 020.01, *Vitruvius*, ago. 2003. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/02.020/3207>>, acesso em mai. 2013.

RUFF, Jonas P. **Requalificação Urbana da Av. Rio Branco**: área de influência da ferrovia no centro de Santa Maria. 2001. Vol. 1, 75f. Vol. 2, 256f. Vol. 3, 122f. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2001.

SALAMONI, Gian F. **O crescimento urbano por extensão e suas repercussões morfológicas em estruturas urbanas**. Estudo de caso: Santa Maria – RS. 2008. 365f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

SANSÃO, Adriana. **Intervenções temporárias no Rio de Janeiro contemporâneo**: novas formas de usar a cidade. Arqtextos, São Paulo, 154.00, *Vitruvius*, mar. 2013. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/13.154/4678>>, acesso em jun. 2013.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 6 ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

_____. **A Natureza do Espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Ed. da USP, 2006.

SENNETT, Richard. **O declínio do homem público**: as tiranias da intimidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

_____. **Carne e pedra**: o corpo e a cidade na civilização ocidental. Rio de Janeiro: BestBolso, 2008.

SERPA, Angelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2009.

SERRA, Geraldo. **Urbanização e centralismo autoritário**. São Paulo: EDUSP; Nobel, 1991.

SILVA, Marcos S. K. **Redescobrimo a arquitetura do Archigram**. Arqtextos, São Paulo, 048.05, *Vitruvius*, mai. 2004. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/04.048/585>>, acesso em mai. 2012.

SIMMEL, G. *As grandes cidades e a vida do espírito (1903)* In: Mana, Rio de Janeiro, v. 11, n. 2, out. 2005. Disponível em <<http://www.scielo.br/pdf/mana/v11n2/27459.pdf>>, acesso em set. 2011.

SOSA, Marisol R.; SEGRE, Roberto. **Do coração da cidade – a Otterlo (1951-59):** discussões transgressoras de ruptura, a semente das novas direções pós-CIAM. VIII Seminário Docomomo Brasil, Rio de Janeiro, set. 2009. Disponível em <<http://www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/096.pdf>>, acesso em fev. 2013.

SOUZA, Marcelo L. **Mudar a cidade:** uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. 7 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

SOUZA, Carlos L. **Fraturas urbanas e a possibilidade de construção de novas territorialidades metropolitanas:** a orla ferroviária paulistana. 2002. 229f. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

SCHVARSBURG, Gabriel. *A Rua e a Sociedade Capsular*. In: Revista Oculum Ensaios, n. 16. Campinas: Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da PUC-Campinas, 2012 (pp.138-149). Disponível em <<http://periodicos.puccampinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/1457/1431>>, acesso em jan. 2013.

_____. **Rua de contramão:** o movimento como desvio na cidade e no urbanismo. 2011. 170f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. **Terrain Vague**. ArchDaily Brasil, 2012. Disponível em <<http://www.archdaily.com.br/35561>>, acesso em jan. 2013.

SOLA-MORALES, Ignasi; COSTA, Xavier. **Metrópolis:** ciudades, redes, paisajes. Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 2005.

VALVERDE, Rodrigo R. H. F. **Transformação da noção de espaço público:** a tendência à heterotopia no largo da carioca. 2007. 255f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

VELASQUES, Ana B. A. **A 'última capital planejada do século XX':** o projeto de Palmas e sua condição moderna. 8º Seminário DOCOMOMO, Rio de Janeiro, 2009. Disponível em <<http://www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/001.pdf>>, acesso em mar. 2013.

VENTURI, Robert; BROWN, Denise S.; IZENOUR, Steven. **Aprendendo com Las Vegas:** o simbolismo (esquecido) da forma arquitetônica. São Paulo: Cosac & Naify, 2003.

VICENTINI, Yara. *Teorias da cidade e as reformas urbanas contemporâneas*. In: **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, n. 3, jan./jun. 2001, Ed. UFPR [pp. 9-31]. Disponível em <<http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2/index.php/made/article/view/3026/2417>>, acesso em fev. 2013.

VILLAÇA, Flávio. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

ZAMPIERE, Renata. **Campus da Universidade Federal de Santa Maria:** um testemunho, um fragmento. 2011. 220f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

WHYTE, William H. **The Social Life of Small Urban Spaces**. New York: Project for Public Spaces (PPS), 1980.