

editorial
editorial

entrevista
interview

ágora
agora

tapete
carpet

artigo nomads
nomads paper

projeto
project

expediente
credits

próxima v!rus
next v!rus

V!22

REVISTA V!RUS
VIRUS JOURNAL

issn 2175-974x
julho . july 2021



ÁGORA
AGORA

COLETIVO DAS INFRAESTRUTURAS EM DEPENDÊNCIA, DESENCANTAMENTO E DESVIO
INFRASTRUCTURE COLLECTIVE ON DEPENDENCE, DISENCHANTMENT, AND DIVERSION
CAUÊ CAPILLÉ, LUÍSA GONÇALVES, THIAGO DE SOVERAL

PT | EN

Cauê Costa Capillé é arquiteto e urbanista e doutor em Arquitetura. É professor na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (FAU-UFRJ) e do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB) da mesma universidade. Pesquisa sobre a relação entre projeto arquitetônico, teorias políticas e urbanas e condições urbanas comuns, abordando essas questões no contexto da periferia metropolitana do Rio de Janeiro. cauecapille@fau.ufrj.br

<http://lattes.cnpq.br/5124165770428226>

Luísa Augusta Gabriela Teixeira Gonçalves é arquiteta e urbanista, mestra em Arquitetura e doutora em Arquitetura e Urbanismo. É professora substituta de projeto urbano na Universidade Estadual Paulista (UNESP) e coordena estudos para o metrô de São Paulo. Sua pesquisa trata da relação entre arquitetura, infraestrutura e metrópole, através dos equipamentos de mobilidade, estações e terminais, e nas escalas do planejamento urbano e do projeto. luisa.agtg@gmail.com

<http://lattes.cnpq.br/5461905199934346>

Thiago Tavares Abranches de Soveral é arquiteto, mestre em *Projective Cities* e doutor em *Architecture, Urbanism, and Built Environment*. É professor (*Seminar Tutor*) na *Architectural Association School Of Architecture*, Londres, pesquisador-chefe do Instituto Dialog e consultor do Banco Mundial para Habitação. Desenvolve pesquisa sobre habitação social e investimentos de impacto, forma urbana, cartografia e violência. thiago.soveral@dialoginstitute.org

<http://lattes.cnpq.br/3940373032720735>

Como citar esse texto: CAPILLÉ, C. C.; GONÇALVES, L. A. G. T.; SOVERAL, T. T. A. Coletivo das infraestruturas em dependência, desencantamento e desvio. **VIRUS**, São Carlos, n. 22, Semestre 1, julho, 2021. [online] Disponível em: <<http://www.nomads.usp.br/virus/virus22/?sec=4&item=8&lang=pt>>. Acesso em: 19 Jul. 2021.

ARTIGO SUBMETIDO EM 7 DE MARÇO DE 2021

Resumo

As infraestruturas de trânsito materializam o mundo cotidiano das centenas de milhões de pessoas que habitam as regiões urbanizadas da América Latina. Isto é, tornam visíveis importantes disputas do comum e do fazer-comum ("commoning"), pois articulam micropolíticas cotidianas com macropolíticas

econômicas, culturais e sociais. Este artigo problematiza a constante e implícita construção de noções de coletivo, tanto na forma pela qual as infraestruturas são implementadas quanto no seu uso cotidiano. Em particular, a partir dos contextos de Rio de Janeiro e São Paulo, delinea dois tipos de projeto convencionalmente aplicados na América Latina, nomeados “hiper-mobilidade” e “hiper-imobilidade”, e analisa as noções de coletivo que emergem desses projetos – pela dependência econômica, para o primeiro; pelo desencantamento da política cotidiana, para o segundo. Discute, então, sobre as ideias universalizadas de “boa urbanidade” que podem ser entendidas como precedentes mandatários para as realidades latino-americanas. Propõe, por fim, um terceiro tipo de abordagem, denominado “hackeamento”, que sugere reforçar a potência de desvio coletivo existente dos espaços nodais das infraestruturas como um projeto de “ativismo espacial”.

Palavras-chave: Infraestrutura, Arquitetura coletiva, Comum urbano, Mobilidade urbana

1 Introdução: trânsito e infraestruturas nas reivindicações da América Latina

É impossível caminhar as distâncias da megalópole. Essa “incaminhabilidade” produz dois efeitos simultâneos e interligados: tanto a transferência da locomoção para as infraestruturas quanto a imobilidade passiva das pessoas diante do movimento das infraestruturas. Em outras palavras, embora sejam infraestruturas de mobilidade, o corpo se coloca pouco tempo de fato em movimento, relativamente ao tempo total no intervalo entre moradia e trabalho. O que se move é a infraestrutura: milhões esperam (parados) a chegada do veículo para, em seguida, continuar imóveis dentro do veículo. Essa condição coloca as infraestruturas de trânsito em uma posição central nas disputas políticas e sociais contemporâneas: se tornam a arena, o “espaço de aparecer”¹, o mundo cotidiano dessas milhões de pessoas. São, podemos dizer, uma espécie de “espaço coletivo compulsório”, onde a sociedade contemporânea manifesta sua política do cotidiano.

Nesse sentido, é relevante que algumas das principais revoltas contemporâneas na América Latina se iniciaram ou até mesmo concentraram suas reivindicações em torno de questões relacionadas ao trânsito. Em junho de 2013, em várias cidades brasileiras, milhares de manifestantes foram às ruas após a violenta repressão às ações do Movimento Passe Livre. Em setembro de 2014, após a Copa do Mundo de futebol, revoltas contra a redução de frotas de BRT pararam o Rio de Janeiro. Em maio de 2018, caminhoneiros paralisaram o país por dez dias, devido ao aumento do valor do diesel. Em outubro de 2019, o aumento do combustível também parou o Equador, após o corte dos subsídios que garantiam os preços acessíveis. Ainda em outubro de 2019, o aumento da passagem de metrô em Santiago provocou uma ampla onda de manifestações estudantis que, após violenta repressão, se espalharam por todo o Chile.

Em conjunto, essas revoltas pararam países por meses e envolveram uma extensa e profunda pauta de reivindicações para melhores condições de trabalho, educação, saúde e espaço público. Além disso, as infraestruturas (veículos, estações, estradas etc.) se tornaram simultaneamente o aparato a ser destruído e o que serviu de suporte para a *performance* de coletivização das pessoas. De todo modo, apesar das grandes dimensões das infraestruturas, são construções em geral de pouca visibilidade na paisagem urbana, sobretudo quando tratamos do transporte subterrâneo sobre trilhos, o metrô. Por vezes, pontes e viadutos são desenhados para aparecer de forma monumental (por exemplo, com estruturas exuberantes), funcionando como referências simbólicas na paisagem. Entretanto, exceto nesses poucos casos de uso simbólico dessas construções, a horizontalidade contínua das infraestruturas implica em uma visibilidade mais diluída do que aquelas de “objetos” monumentais, mesmo no caso de estruturas elevadas. Conformam, assim, enormes vãos contínuos, saguões de grandes proporções, escadarias e arquibancadas para uso de multidões, entre outros espaços significativos. Essa qualidade ambígua configura um ambiente singular para o convívio coletivo da população: capaz de ser usada para diversos fins pelo seu tamanho, sem que se coloque nela uma expectativa simbólica, como seria o caso de espaços designadamente monumentais e cívicos.

Assim, embora as infraestruturas tenham uma enorme disposição para definir qual será a “figura” (formal, política e cultural) da urbanização e dos comportamentos cotidianos (RUBY, RUBY, 2017), são frequentemente consideradas como simples “fundo” eficiente da cidade – a aparente materialização das condições básicas de vida e como se fossem construídas por motivos meramente técnicos. Mesmo através dessa aparição contemporânea² como elemento central das disputas urbanas, as infraestruturas permaneceram como mero suporte para outras conquistas, capazes de ter *status* de bandeira política sólida.

Por exemplo, as manifestações de 2013, no Brasil, tiveram como lema “Não é só pelos 20 centavos”. Assim, as pessoas foram às ruas reforçar pautas além do aumento da tarifa, que incluíam melhorias de condições

básicas de vida e críticas aos grandes eventos no Brasil (Copa do Mundo de Futebol de 2014 e Jogos Olímpicos de 2016) e à repressão policial, bem como à política nacional em geral. É possível afirmar que essas manifestações foram rapidamente interpretadas por diferentes atores de acordo com suas agendas³. Em particular, a potência simbólica das manifestações foi apropriada por setores conservadores para o avanço de pautas e projetos “extraordinários” – que têm repercutido na política nacional brasileira até hoje.

Uma característica que possivelmente facilitou essa apropriação simbólica e retórica das manifestações foi justamente o fato de agruparem diversos grupos sociais e pautas distintas, profundamente vagas, multifacetadas (SINGER, 2013)⁴ e, até mesmo, contraditórias. Em particular, Singer (2013) demonstra que, embora tenha havido uma expressiva participação de camadas populares⁵ nas manifestações, suas pautas mais urgentes ficaram fora do conjunto de demandas. Sem pretender aqui atuarmos como porta-vozes dessas camadas populares, podemos sugerir que suas pautas mais urgentes estão muito mais próximas do “ordinário” que do “extraordinário”, isto é, das condições básicas e cotidianas de vida urbana: moradia, trânsito, espaço de lazer, educação e saúde. Dentre essas, como Maricato (2013) coloca, o trânsito se tornou uma das mais críticas, que acumula, ao mesmo tempo, imensas precariedades e grande parte dos investimentos públicos.

Em síntese, o trânsito e suas infraestruturas tornam visíveis importantes disputas do comum e do fazer-comum (“*commoning*”)⁶, pois articulam micropolíticas cotidianas e macropolíticas (econômicas, culturais e sociais), que são capazes de promover o “direito à mobilidade” como parte fundamental do “direito à cidade” (VERLINGHIERI, VENTURINI, 2018). Há, assim, uma constante e implícita construção de noções de coletivo tanto nas formas pelas quais as infraestruturas são implementadas quanto no seu uso cotidiano. No entanto, existe ainda uma enorme lacuna na compreensão da arquitetura dessa condição e, muitas vezes, planejadores, arquitetos e governos tentam intervir por meio de noções universalizadas de “boa urbanidade”. Este artigo busca problematizar essa construção de coletivo, destacando duas abordagens principais na concepção de redes de infraestrutura e como se manifestam nos casos das metrópoles do Rio de Janeiro e de São Paulo. Busca-se, com a descrição dessas duas metrópoles, extrair lições capazes de colaborar com o planejamento urbano e o projeto arquitetônico em situações semelhantes na América Latina como um todo.

A fim de compreender a construção de ideias de coletivo a partir do projeto das infraestruturas de mobilidade, a metodologia do artigo baseia-se na delimitação, caracterização e análise de duas abordagens principais, denominadas “hiper-mobilidade” e “hiper-imobilidade”. A primeira é tratada na segunda seção deste artigo e se refere ao projeto que busca aumentar o alcance da mobilidade a todos os espaços da metrópole. Argumenta-se que este projeto reforça a relação de dependência econômica entre as periferias e o centro. A segunda abordagem é avaliada na terceira seção do artigo e agrupa conceitos e estratégias de planejamento urbano que buscam produzir compacidade urbana e um uso mais eficiente das infraestruturas de trânsito. Em particular, essa seção avalia a aplicação do “desenvolvimento orientado ao transporte” (DOT, ou TOD na sigla em inglês para *transit oriented development*) nas periferias metropolitanas. Argumenta-se que esse projeto produz um desencantamento da ideia de coletivo ao transformar a política urbana cotidiana em taxas de retorno calculáveis e “seguras”.

Por intermédio dessa base conceitual, o artigo discute, então, as ideias universalizadas de “boa urbanidade”, que frequentemente recaem sobre realidades latino-americanas sem considerar as particularidades de suas metrópoles. Por fim, é proposta uma terceira possibilidade de projeto, na qual a arquitetura e a condição de espaço coletivo das infraestruturas são destacadas por meio da ideia de “hackeamento”, que é objeto da quarta seção, reconhecendo a potência de encontro coletivo e cívico dos espaços nodais das infraestruturas de transporte e reivindicando projetos desses espaços mais coerentes com essas qualidades.

2 Promessa de dependência do coletivo: a hiper mobilidade

As metrópoles latino-americanas são frequentemente caracterizadas espacialmente por três condições inter-relacionadas (ARREDONDO, 2005; HERNANDEZ, 2018): por uma estrutura “centro-periferia” de dependência econômica, cultural e política; por distâncias territoriais entre atividades urbanas; e por inúmeras deficiências infraestruturais. Essas três condições – dependência, distância e deficiência – contribuem para a naturalização de um “estado de trânsito” cotidiano e precário principalmente para os residentes das periferias das metrópoles, que chegam a ter uma média diária de deslocamento acima de 4 horas, acostumados a congestionamentos, poluição e acidentes diários (MARTÍNEZ, HODGSON, MULLEN, TIMMS, 2018; VASCONCELLOS, CARVALHO, PEREIRA, 2011).

A crise atual de COVID-19 tornou essa situação ainda mais crítica: em um estudo recente do Banco Interamericano de Desenvolvimento (2020) sobre a evolução do trânsito em metrópoles latino-americanas (Bogotá, Buenos Aires, Cidade do México, Guadalajara, Guayaquil, Montevidéu, Rio de Janeiro, Santiago e São Paulo), fica claro que o transporte público continuou essencial durante a pandemia (média de 56% para todas

essas metrópoles), principalmente em São Paulo e Rio de Janeiro, onde cerca de 70% da população continuou a usá-lo diariamente em 2020. Na verdade, nessas duas metrópoles, os ônibus, trens e metrô ficaram ainda mais lotados, pois ocorreram várias reduções de frota em operação (ALVES, MIHESSEN, 2020). Isso evidencia o profundo e crítico enraizamento da condição do “estado de trânsito” na América Latina, mesmo diante de uma crise sanitária global.

Na metrópole do Rio de Janeiro, o intervalo entre moradia e trabalho é de 2 horas e 21 minutos diários nas infraestruturas de trânsito, o maior tempo médio do Brasil. De fato, a abrangência do problema de mobilidade no Rio fica evidente no relatório desenvolvido pelo Sebrae (2013), que avaliou as dinâmicas territoriais das infraestruturas de mobilidade (deslocamento de transporte) e acessibilidade (a postos de trabalho). Como Capillé, Soveral e Pereira avaliam (2020), o estudo do Sebrae apresenta evidências de uma altíssima dependência dos municípios da região metropolitana à economia do município do Rio de Janeiro, em que cerca de 80% dos postos de trabalho da região metropolitana fluminense estão localizados na capital. Ou seja, o estudo mostra que 2/3 da população economicamente ativa que não reside na capital – quase 2 milhões de pessoas – se desloca todos os dias entre a periferia e a capital. Os municípios servidos por trem são os mais afetados por esse fenômeno, e as populações residentes nessas áreas são as com o maior tempo médio de deslocamento. Ao mesmo tempo, as áreas servidas por trem são aquelas com menor acessibilidade relativa a postos de trabalho locais, funcionando quase exclusivamente como “periferias-dormitório”. Outros estudos corroboram esses dados, como o do IBGE (2010), que mostra que muito da mobilidade interurbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) acontece na conexão da capital com os outros municípios, e o do Instituto Pereira Passos (IPP) (JUNIOR, JUNIOR, 2011), que mostra que o Centro do Município do Rio de Janeiro concentra grande parte dos postos de trabalho formais.

Em outras palavras, na periferia da RMRJ, quanto melhor o acesso (proximidade local) à infraestruturas de mobilidade metropolitana, maior a dependência aos centros econômicos, políticos e culturais – isto é, maior a quantidade de pessoas que atravessa a metrópole inteira para fins de trabalho, educação e lazer. Esse impasse implica o profundo questionamento da eficácia dos recentes projetos grandiloquentes de mobilidade metropolitana – linhas de BRT, criações de viadutos e túneis etc. – pelos quais a metrópole fluminense passou nos últimos anos.

Em São Paulo, a situação tampouco é diferente. Frequentemente, as populações periféricas e mais pobres são marcadas por tempos de deslocamento diário muito maiores que as centrais e ricas (CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO, 2010; ROLNIK, KLINTOWITZ, 2011), resultado de um modelo de mobilidade “reeditado *ad nauseam* ao longo das últimas décadas” (ROLNIK, KLINTOWITZ, 2011, p. 105) e marcado por dois fatores fundamentais: o privilégio do automóvel no espaço urbano e a macro-configuração centralizadora da rede. Mesmo após grandes projetos de mobilidade metropolitana coletiva, o modelo continua a propagar “imobilidade” (ROLNIK, KLINTOWITZ, 2011, p. 105), no sentido de construir e operar o sistema de transporte público, especialmente o transporte de massa sobre trilhos, de forma que os trabalhadores periféricos possam ir e vir de seus postos de trabalho. O desenho radial das redes e os horários reduzidos durante a noite e fins de semana evidenciam o pouco espaço nesse planejamento para o livre deslocamento dessa população.

Por exemplo, para Nigriello e Oliveira (2013, p. 16), a configuração da rede de metrô e trens, que oferece apenas ramais radiais para as periferias, dificulta a relação intra-periferias e a formação de novas centralidades e sub-centralidades, pois “além de aumentar o tempo de viagem, a falta de linhas perimetrais na rede de transporte de média ou alta capacidade inibe a formação ou expansão de polos periféricos”. A Zona Leste de São Paulo é emblemática nesse quesito: com uma ocupação consolidada ao longo da linha de trem, é uma área extensa que ainda hoje depende do terminal Corinthians-Itaquera como principal acesso à rede de metrô, além de ser um corredor “trimodal”, complementado pelo eixo dos trilhos de trens e o rodoviário. Em particular, desde os anos 1980, o projeto de expansão do metrô na direção leste, marcado pela iniciativa inédita de articulação da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) com a Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo (COHAB), procurou promover adensamento urbano profundamente vinculado ao transporte de massa em direção ao centro⁷.

Desse modo, vemos que, apesar de justificados pela promessa de acesso das populações periféricas aos recursos da centralidade metropolitana, os recentes projetos grandiloquentes de infraestruturas nas duas metrópoles têm a tendência de facilitar o sentido inverso, isto é, economizam a possibilidade de domínio central aos recursos (humanos, naturais, etc.) das periferias. Observa-se que, nesses projetos, as infraestruturas constroem uma ideia implícita de coletivo que se traduz em uma promessa de acesso à riqueza metropolitana, contanto que se mantenha o domínio do centro dos locais hegemônicos. As estações e outros nós da rede se tornam, assim, instrumentos fundamentais na produção de dependência.

Em sentido inverso, é importante reconhecer que há um esforço recente, por parte de órgãos públicos de planejamento, de reverter o esquema centro-periferia nas grandes metrópoles. Em São Paulo, o premiado⁸ Plano Diretor Estratégico de 2014, elaborado na gestão municipal de Fernando Haddad, tem como uma de suas principais políticas públicas a elaboração de Eixos de Estruturação Urbana, que marcam áreas sob regras específicas de incentivos urbanísticos e fiscais e mecanismos para ativação das áreas nas margens de eixos de transporte de massa, e, com isso, permitem maior intensidade no uso dos espaços e serviços.

Na RMRJ, propõe-se um “arquipélago de centralidades”, no qual são aplicadas ideias de adensamento urbano reforçadas pela Nova Agenda Urbana da ONU Habitat (2016). Em particular, se considerarmos o recente Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (2018), é notável a direta aplicação das ideias de “cidade compacta” e estratégias de desenvolvimento orientado ao transporte (TOD, na sigla em inglês). Em síntese, essas estratégias visam combater diretamente o fenômeno do espraiamento urbano através de urbanidades compactas que seriam mais econômicas, com menor consumo de recursos e energias, desestímulo ao uso de automóvel particular, maior proteção de áreas naturais e rurais etc. (CERVERÓ, DAI, 2014; CHATMAN, 2013; KNOWLES, FERBRACHE, NIKITAS, 2020; PESCATORI, 2015). O objetivo principal dessa urbanidade compacta é o cotidiano coletivo da cidade poder acontecer quase exclusivamente a uma distância caminhável de onde se habita. Podemos dizer, como hipérbole, que se trata de um projeto de “hiper-imobilidade”: a metrópole feita de ilhas de centralidades, conectadas por estações bem posicionadas (TOD) a fim de facilitar o deslocamento de longas distâncias (idealmente raro) por transporte coletivo, reduzindo ao máximo o movimento pendular.

No entanto, mesmo recomendada por importantes agências e organizações nacionais e internacionais de planejamento urbano, a aplicação dessas estratégias no contexto metropolitano brasileiro carece de uma reflexão mais profunda. De início, podemos observar dois principais problemas para essa implementação: a incompatibilidade do nosso contexto para esses projetos e o desencantamento da ideia de coletivo em garantias de retorno econômico para certos grupos.

3.1 Incompatibilidade do contexto

Esse projeto traz consigo uma série de medidas prontas da ideia de “boa urbanidade”, baseadas em ideias de densidade caminhável, valorização de centros históricos e de uma “cultura lenta”. Embora essa cultura seja realmente a possível imagem da qualidade de vida urbana, alcançada através do acúmulo contínuo das riquezas do planeta, serve apenas de miragem extraplanetária para a realidade das periferias metropolitanas na América Latina. Por exemplo, se consideramos o projeto proposto pelo Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da RMRJ para a centralidade periférica potencial de Pavuna-São João de Meriti, para a qual são idealizadas estratégias de TOD e cidade compacta visando à melhoria das atuais condições de precariedade urbana, vemos que a ideia de compactação perde sentido: essa região da RMRJ é a mais densa área urbana da América Latina, e praticamente todo o seu fluxo atual é de longa distância. Ou seja, o projeto de “compactação” parece simultaneamente perverso (fomentando uma compactação extrema em áreas já compactas e precárias) e alienado (falta de clareza dos desafios locais) em relação aos nossos contextos.

Além disso, esses projetos evocam noções de espaço público tradicional – praças, calçadas, ruas comerciais, pequenos parques etc. – frequentemente ausentes nas áreas periféricas. Nessas propostas estão implícitas uma incapacidade de reconhecer os espaços de uso coletivo que já existem (mesmo que precários) na condição urbana metropolitana (SEGAL, VERBAKEL, 2008) e uma espécie de “retórica de colonização compulsória”⁹ do centro para a periferia, que reflete o equívoco da aplicação de generalizações simplificadoras construídas no Norte Global para o projeto de trânsito da América Latina (BLANCO, APAOLAZA, 2018). Há, em síntese, uma incompatibilidade entre a imagem da receita recomendada e a realidade do contexto das periferias metropolitanas latino-americanas.

3.2 Desencantamento do coletivo

Podemos nomear esse projeto de cidade compacta para um contexto metropolitano como um projeto de “racionalização” ou “desencantamento”¹⁰ do coletivo, particularmente se considerarmos os objetivos principais que sustentam a eficiência do sistema compacto: eficiência do retorno de investimentos no trânsito e redução de risco em investimentos imobiliários¹¹. Essa questão está associada à temática dos “comuns urbanos”, que vem ganhando espaço em debates urbanos internacionais em resposta à crescente privatização dos espaços e da vida no sistema neoliberal. Nessa lógica, o projeto fundamental passa a ser o de apropriar as práticas do “comum”, de gestão e ocupação coletivas dos espaços, para que se tornem gradativamente um elemento administrado pela esfera privada. O projeto do trânsito metropolitano tem um papel central nesse neoliberalismo urbano (LUKAS, LÓPEZ-MORALES, 2018), especialmente quando considera as infraestruturas através de parâmetros exclusivamente utilitaristas.

Alexandre Mendes e Bruno Cava (2017), baseando-se na obra de Michel Foucault, argumentam que, no liberalismo, a ideia de "sociedade civil" deixa de ter um sentido político e jurídico para se tornar um "conceito tecnológico governamental" (FOUCAULT apud MENDES, CAVA, 2017, p. 72), por meio do qual se aplicam princípios de racionalização indexados aos processos econômicos. O problema fundamental dessa sociedade civil passa a ser a boa administração (governo) entre os interesses privados e coletivos (MENDES, CAVA, 2017, p. 77), em que a "longa tradição das práticas comuns desaparece ('natural e espontaneamente') da dimensão constitutiva da sociedade para retornar como preocupação a ser bem governada pela arte liberal". Em outras palavras, o comum, no liberalismo, torna-se uma espécie de "fantasma que pode retornar para cobrar o saldo de sua própria morte" (MENDES, CAVA, 2017, p. 77). Os autores chamam essa ameaça permanente de "tragédia do comum", isto é, uma inversão que faz com que o comum se manifeste como "resistência, confronto direto contra os dispositivos de poder da modernidade" (MENDES, CAVA, 2017, p. 78-79). A premissa cívica é a da garantia do retorno: os autores argumentam que, para gerir as crises provocadas pela "tragédia do comum", não basta o *laissez-faire* (liberal), mas a constituição de uma série de dispositivos e tecnologias de governo que funcionassem permanentemente na garantia do retorno do mercado (neoliberalismo) (MENDES, CAVA, 2017, p. 85-87). Em particular, o neoliberalismo "transforma [...] todas as pessoas em 'homens-empresa' e toda a vida em 'espaço econômico produtivo'" (MENDES, CAVA, 2017, p. 89). Assim, a tarefa fundamental do governo neoliberal é gerir e administrar os riscos, as relações sociais, os projetos de vida de forma que funcionem em taxas garantidas de retorno para o mercado: o espaço público se torna um elemento (natural) do mercado financeiro (MENDES, CAVA, 2017, p. 94).

Nos projetos de compacidade e TOD, a premissa cívica está dada e é externa à experiência urbana: não existe uma promessa de um devir inesperado, conflitante e heterogêneo, mas um contrato para um apaziguamento consensual na substituição da realidade atual por outra cuja história não se baseia na condição periférica latino-americana, como argumentamos no ponto anterior, e que é profundamente racionalizada dentro de uma eficiência de "governabilidade neoliberal". O comum, enquanto prática cotidiana ("*commoning*"), não pode ser tornado "eficiente", como se funcionasse com uma espécie de lógica de produção. Pode, no entanto, ser silenciado ou pré-taxado por mecanismos de apropriação.

O argumento que propomos é que, sob a promessa da eficiência energética, espaço público tradicional e caminhabilidade cotidiana, há, no projeto de cidade compacta, a constituição de uma urbanidade que funciona como "espaço econômico produtivo", principalmente para os grupos que dominam os sistemas de taxaço dos transportes e do mercado imobiliário. Além disso, essa promessa vem ganhando o formato de um "contrato", com as inúmeras cartilhas de defesa da cidade compacta como modelo a ser seguido internacionalmente: abundam publicações e planos que utilizam esse projeto como uma garantia de futuro mais sustentável, com taxas calculáveis de melhoria de qualidade de vida e sucesso.

4 "Você merece essa infraestrutura!", ou por um projeto de fortalecimento do desvio coletivo

Tanto a hiper-mobilidade quanto a hiper-imobilidade buscam sobrepor a realidade tal qual é observada com receitas de "boa urbanidade" externas a esses contextos. Envolvem, assim, um enorme e dispendioso esforço de transformação completa desses locais. Além disso, esse projeto de substituição ou fuga do mundano não permite aproveitar a gigante potência política que a condição híbrida escalar da megalópole (local/global simultaneamente) oferece: por exemplo, em vez de simplesmente ampliar o domínio da Rodovia Presidente Dutra sobre a Baixada Fluminense ou simplesmente ignorar que a Dutra já atravessa a Baixada (Figura 1), qual projeto poderia tomar partido dessa condição para contrapor os sistemas de dependência, distância e deficiência? Ou mais: que projetos e estratégias podem fortalecer a condição de "intervalo comum", de "espaço de aparecer" dessas infraestruturas, a fim de torná-las plataformas que contribuam na prática política cotidiana?



Fig. 1: Rodovia Presidente Dutra e Rua Arminda, em São João de Meriti (RJ). Fonte: Google Street View, 2014¹².

Um problema fundamental dos projetos de hiper-mobilidade e hiper-imobilidade está ligado ao fato de que a arquitetura das infraestruturas parece esvaziada de qualquer outro conteúdo que vá além de um funcionamento eficiente do trânsito metropolitano (o qual, dentro da proposta da hiper-imobilidade, deve acontecer apenas raramente). Perde-se, assim, a oportunidade de leitura e projeto dessas arquiteturas como um dos principais espaços cívicos e coletivos da experiência urbana metropolitana (ALLEN, CRAWFORD, SMETS, WHITING, 2008; ROUILLARD, 2018; SEGAL, VERBAKEL, 2008).

Considerando a grande complexidade para o desafio de transformar as infraestruturas de trânsito, é preciso ponderar o altíssimo custo do “enfrentamento” e da substituição completa da realidade como é dada. Essa revisão não significa necessariamente acobertar ou, pior ainda, romantizar as situações vigentes. Implica considerar uma estratégia que aproveite, recicle e reaja *a partir* da realidade encontrada. Esse projeto de “hackeamento”¹³ ou “ativismo espacial” (EASTERLING, 2014; 2017) é uma estratégia que busca aproveitar a dinâmica vigente e desviar seu sentido atual a partir de operações precisas e calculadas, para as quais é preciso conhecer o funcionamento interno das infraestruturas, em que não bastam as receitas prontas de “boa urbanidade”. Ou seja, somente compreendendo as tipologias e disposições das arquiteturas das infraestruturas e ao projetar através *delas* e de seu “estado de trânsito” é que os projetos urbanos poderão hackear/desviar as atuais condições de dependência, distância e deficiência e alterá-las de dentro. Alguns exemplos existentes podem iluminar essas questões.

Em São Paulo, no desenvolvimento da primeira linha de metrô, no fim da década de 1960, o arquiteto Marcello Fragelli entendeu, desde o início de seu trabalho com o metrô, que as estações não precisavam ser apenas túneis de transferência entre a plataforma e a rua. Estimulado pela localização de muitas estações em praças públicas¹⁴, Fragelli propôs projetos nos quais a área “não paga” – ou seja, antes das bilheterias e catracas de acesso à rede de metrô – fosse, de diversas formas, aberta ao espaço público (GONÇALVES, 2015).

Na estação Liberdade-Japão, a abertura ao subterrâneo é cercada por dois patamares amplos que criam uma transição suave entre a praça em si e o acesso à rede. Nesses patamares, há bancos e suportes que permitem diversas formas de apropriação. Os desníveis criam ambiências convidativas à permanência, bem como diferentes visadas do entorno. Na estação São Bento, localizada no coração do centro histórico da cidade, também há um desnível entre o largo de mesmo nome e o acesso à rede de metrô, bem maior que no caso da Liberdade-Japão. A praça que faz a transição entre o Largo de São Bento e a estação é acessada por duas grandes escadas helicoidais e conta com canteiros circulares fartamente arborizados. O desenho desse espaço, a materialidade em concreto aparente do metrô e o projeto paisagístico criam uma nova área nesse contexto, mas não conflitam com a paisagem histórica, como o Mosteiro de São Bento, no centro do largo. A estação São Bento foi, na década de 1980, palco de *shows* de *rap* organizados por movimentos da periferia de São Paulo, que ganharam tanta visibilidade que buscaram posteriormente novos locais para sua realização. Reformada em 2019, toda a margem da praça passou à administração de uma rede de *shopping centers*, que seguiu o desenho original de Fragelli ao implantar lojas e restaurantes nas bordas, e incluiu uma nova cobertura vazada para marcar a intervenção.

Embora esses dois exemplos sejam ainda circunscritos ao centro de São Paulo (situados, portanto, em tecidos urbanos consolidados e não periféricos), eles ajudam a indicar o potencial do reconhecimento das infraestruturas como “espaço coletivo compulsório”. Em particular, um aspecto marcante na obra do Fragelli é seu entendimento que, embora fossem “novas praças”, não devem esconder que são infraestruturas – por exemplo, Fragelli defende que os materiais enfatizem a condição de túnel e contenção de subsolos – nem criar outros programas que teriam a “verdadeira” atuação como espaço coletivo. Ou seja, não se trata de adicionar “cidade compacta” nem de acelerar o sistema de trânsito, mas entender quais elementos/dispositivos das infraestruturas já conformam uma condição de “espaço coletivo compulsório” – e reforçá-los como tal. Esse aparente efeito colateral e marginal das infraestruturas – isto é, servir como o principal mundo cotidiano da população metropolitana – se torna o motivo central do projeto: a produção de suportes de coletivização cotidiana, espontânea e metropolitana.

5 Considerações finais

Em síntese, argumentamos que a força política das infraestruturas está justamente na banalidade arquitetônica que produzem: formam o ordinário, o medíocre, o mundano, o cotidiano, o fundo, uma espécie de inquestionável natureza da condição urbana metropolitana latino americana. Assim, através da manipulação e reforço dos elementos que a constituem como “espaço coletivo mandatário”, acreditamos ser possível uma mudança profunda das condições precárias e desiguais do trânsito contemporâneo, mesmo que de forma “dissimulada” (EASTERLING, 2014) pelo “desvio”: isto é, sem o alto custo de enfrentamento e com benefício da agilidade, flexibilidade e reuso.

Essa abordagem propõe convergir tanto uma transformação na forma como se projetam essas infraestruturas quanto na forma como se ocupa e se intervém nesses espaços, reivindicando socialmente os espaços da mobilidade para que reforcem as práticas e produções dos “comuns urbanos” na América Latina. Por meio dessa agenda de “ativismo espacial”, mereceremos não os lugares distantes de nossa realidade cotidiana (Figura 1), mas justamente as arquiteturas infraestruturais que formam o intervalo comum metropolitano da condição urbana latino-americana.

Referências

ALVES, G.; MIHESSEN, V. Pandemia na metrópole: os impactos do coronavírus na mobilidade cotidiana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. **Artigos Semanais - Observatório das Metrôpoles**, 2 abr. 2020.

ANGELIS, M. DE. **Omnia Sunt Communia**: On the commons and the transformation to postcapitalism. London: Zes Books, 2017.

ARANTES, P., SCHWARZ, R. (Org.) **Cidades rebeldes**: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo, 2013.

ARENDT, H. **The Human Condition**. Second ed. London: University of Chicago Press, 1998.

ARREDONDO, I. A. De periferia a ciudad consolidada. Estrategias para la transformación de zonas urbanas marginales. **Bitácora Urbano Territorial**, v. 9, n. 1, p. 98–111, 2005.

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. Transporte público segue indispensável mesmo na pandemia. Junho, 2020.

BLANCO, J.; APAOLAZA, R. Socio-territorial inequality and differential mobility. Three key issues in the Buenos Aires Metropolitan Region. **Journal of Transport Geography**, v. 67, p. 76–84, 2018.

BUCK-MORSS, S. A Communist Ethics. **FIELD: A Journal of Socially-Engaged Art Criticism**, v. 5, p. 1–17, 2016.

CÂMARA METROPOLITANA DE INTEGRAÇÃO GOVERNAMENTAL. **Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**. [s.l.: s.n.]. v. Tomo II

CAPILLÉ, C.; SOVERAL, T.; PEREIRA, A. **Articuladores Ordinários**: Tipologia arquitetônica das infraestruturas de trânsito metropolitano. XII SIU - Seminario Intenacional de Investigación en Urbanismo. Anais... São Paulo, Lisboa: UPC - Universitat Politecnica de Catalunya, 2020.

- CERVERO, R.; DAI, D. BRT TOD: Leveraging transit oriented development with bus rapid transit investments. **Transport Policy**, v. 36, p. 127–138, 2014.
- CHATMAN, D. G. Does TOD need the T? **Journal of the American Planning Association**, v. 79, n. 1, p. 17–31, 2013.
- CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO (EDS.). **Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina**. Bogotá: Corporación Andina de Fomento, 2010.
- CUNHA, M. C. DA. Imagens de índios do Brasil: o século XVI. **Estudo Avançados**, v. 4, n. 10, p. 91–110, 1990.
- DARDOT, P.; LAVAL, C. **Comum**: Ensaio sobre a revolução no século XXI. Tradução Marina Echalar. São Paulo: Boitempo, 2017.
- EASTERLING, K. **Extrastatecraft**: The power of infrastructure space. London: Verso, 2014.
- EASTERLING, K. Split screen. In: RUBY, I.; RUBY, A. (Eds.). **Infrastructure space**. Berlin: Holcim Foundation (Ruby Press), 2017. p. 264–272.
- EASTERLING, K. Replicating. In: ALTBERG, A.; MENEGUETTI, M.; KOZLOWSKI, G. (Eds.). **8 Reações para o depois / 8 reactions for afterwards**. Rio de Janeiro: Rio Books, 2019. p. 230–263.
- GONÇALVES, L. **Arquitetura do espaço coletivo na metrópole paulista**: as estações de metrô da linha 1-azul. Rio de Janeiro: Dissertação de Mestrado, PROARQ FAU UFRJ, 2015.
- GROSSMAN, V. 'To Give Voice to What Has Heretofore Been Silent'. The 'Third Zone' and the crisis of representation in Ivry-sur-Seine's city center urban renewal, 1962–1986. *Architecture and Democracy 1965–1989: Urban Renewal, Populism and the Welfare State*. **Anais...** Japp Bakema Study Centre, 2019.
- HERNANDEZ, D. Uneven mobilities, uneven opportunities: Social distribution of public transport accessibility to jobs and education in Montevideo. **Journal of Transport Geography**, v. 67, p. 119–125, 2018.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Intensidade dos deslocamentos para trabalho e estudo na Concentração Urbana do Rio de Janeiro/RJ, Censo Demográfico 2010**, 2010.
- ITDP - INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. **Padrão de Qualidade TOD Versão 2.0**. Tradução Reginaldo Alcântara. Rio de Janeiro: ITDP, 2013.
- JUNIOR, H. D. M.; JUNIOR, J. G. Distribuição dos empregos formais na cidade do Rio de Janeiro em 2008: uma análise espacial. **Coleção Estudos Cariocas**, 2011.
- KNOWLES, R. D.; FERBRACHE, F.; NIKITAS, A. Transport's historical, contemporary and future role in shaping urban development: Re-evaluating transit oriented development. **Cities**, v. 99, n. November 2019, p. 102–607, 2020.
- LUKAS, M.; LÓPEZ-MORALES, E. Real estate production, geographies of mobility and spatial contestation: A two-case study in Santiago de Chile. **Journal of Transport Geography**, v. 67, p. 92–101, 2018.
- MARICATO, E. É a questão urbana, estúpido! **Le Monde Diplomatique Brasil**, 1 ago. 2013.
- MARTÍNEZ, C. F.; HODGSON, F.; MULLEN, C.; TIMMS, P. Creating inequality in accessibility: The relationships between public transport and social housing policy in deprived areas of Santiago de Chile. **Journal of Transport Geography**, v. 67, p. 102–109, 2018.
- MENDES, A. F.; CAVAS, B. **A constituição do comum**: Antagonismo, produção de subjetividade e crise no capitalismo. Rio de Janeiro: Revan, 2017.
- NIGRIELLO, A.; OLIVEIRA, R. H. DE. A rede de transporte e a ordenação do espaço urbano. **Revista dos Transportes Públicos**, v. 35, p. 101–122, 2013.
- OYARZUN, L. J. Common Spatialities: The Production of the Multitude. **Footprint**, p. 51–68, 2015.

PESCATORI, C. Cidade compacta e cidade dispersa: ponderações sobre o projeto do Alphaville Brasília. **Revista brasileira de estudos urbanos e regionais**, v. 17, n. 2, p. 40–62, 2015.

PIERUCCI, A. F. **O desencantamento do mundo**: todos os passos do conceito em Max Weber. São Paulo: USP e Ed.34, 2003.

ROLNIK, R.; KLINTOWITZ, D. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. **Estudos Avançados**, v. 25, n. 71, p. 89–108, 2011.

ROUILLARD, D. Effacez tout! Le Centre Culturel de São Paulo. In: ROUILLARD, D. (Ed.). **Politique des Infrastructures**: Permanence, Effacement, Disparition. Paris: MétisPresses, 2018. p. 15–34.

RUBY, I.; RUBY, A. (Eds.). **Infrastructure space**. Berlin: Holcim Foundation (Ruby Press), 2017.

SEBRAE. **Mobilidade Urbana e Mercado de Trabalho na Região Metropolitana do Rio de Janeiro**: Estudo Estratégico. Rio de Janeiro: Observatório Sebrae/RJ, 2013.

SEGAL, R.; VERBAKEL, E. Urbanism without density. **Architectural Design**, v. 78, n. 1, p. 6–11, 2008.

SEGAL, R.; VERBAKEL, E.; ALLEN, S.; SMETS, M.; WHITING, S.; CRAWFORD, M. Architecture and Dispersal, **Architectural Design**, v. 78 n. 1, p. 102–107, 2008.

SINGER, A. Brasil, junho de 2013: Classes e ideologias cruzadas. **Novos Estudos**, v. 97, p. 23–40, 2013.

ONU HABITAT. The New Urban Agenda. In: **World Cities Report 2016 - Urbanization and Development**: Emerging Futures. [s.l.: s.n.].

VASCONCELLOS, E. A. DE; CARVALHO, C. H. R. DE; PEREIRA, R. H. M. **Transporte e mobilidade urbana**. Brasília DF: CEPAL. Escritório no Brasil/ IPEA, 2011.

VASCONCELLOS, E. A. Urban transport policies in Brazil: The creation of a discriminatory mobility system. **Journal of Transport Geography**, v. 67, p. 85–91, 2018.

VELOSO, A. Revoltas do busão. **Piseagrama**, v. 13, p. 12–21, 2019.

VERLINGHIERI, E.; VENTURINI, F. Exploring the right to mobility through the 2013 mobilizations in Rio de Janeiro. **Journal of Transport Geography**, v. 67, p. 126–136, 2018.

VIVEIROS DE CASTRO, E. O mármore e a murta: Sobre a inconstância da alma selvagem. **Revista de Antropologia**, v. 35, p. 21–74, 1992.

1 Arendt (1998, p. 199) chama de “espaço de aparecer” o local das pessoas reunidas em atos não relacionados a um mundo utilitarista ou biológico. O “espaço de aparecer” precede a formação de um “domínio público” e é fundamental para a condição política.

2 Diversas revoltas urbanas pela melhoria das condições de trânsito e contra o aumento de tarifas marcam a história do Brasil desde 1880 (sobre esse assunto, ver VELOSO, 2019). Embora seja importante considerar esse histórico, neste artigo não abordaremos a evolução das características políticas, sociais, econômicas, tecnológicas e culturais da mobilidade urbana e de suas revoltas.

3 Sobre as manifestações de 2013, ver, por exemplo, Arantes e Schwarz (2013), Singer (2013) e Veloso (2019).

4 Singer (2013, p. 36-38) argumenta que ao menos três grandes pautas se inter-relacionam nas manifestações de 2013: pela esquerda, as iníquas condições de vida urbana; pela direita, o problema da corrupção; e pelo centro, pautas pós-materialistas de autoexpressão e qualidade de vida.

5 Por “camada popular”, Singer se refere aos trabalhadores assalariados, em geral jovens, com emprego com carteira assinada, mas que padecem com precárias condições de trabalho, vida e renda. Singer nomeia essa classe como “novo proletariado”, comentando que outros autores, como Ruy Braga, a chama “preariado”.

6 Sobre “comum” e “fazer-comum”, ver Dardot e Laval (2017), Angelis (2017), Buck-Morss (2016) e Oyarzun (2015).

7 É importante considerar que, embora integrados enquanto estratégia, os projetos de mobilidade e habitação tiveram profundas defasagens em termos de implementação. Por exemplo, em Itaquera, o metrô foi inaugurado quase uma década depois dos investimentos em habitação.

8 O Plano Diretor Estratégico de São Paulo de 2014 foi uma das quatro iniciativas premiadas pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 2017, pelo comitê de avaliação da Convocação Pública de Práticas Inovadoras da Nova Agenda Urbana.

9 Fazemos aqui um paralelo com a teoria colonizadora, na qual a falta de “fé”, “lei” e “rei” indica a oportunidade de contágio, exploração e correção compulsória (CUNHA, 1990; VIVEIROS DE CASTRO, 1992). No caso, a falta de espaços públicos tradicionais indica a necessidade de os projetarmos para as periferias.

10 O termo “desencantamento” faz referência à ideia de “desencantamento do mundo” elaborada por Max Weber. Essa ideia busca sintetizar o processo de racionalização completa da vida, na qual a ideia de lucro, eficiência, custo/benefício aparecem como a ética fundamental da sociedade e da relação com o futuro (PIERUCCI, 2003). O futuro passa a ser feito a partir de contratos de investimento com taxas de retorno garantidas. Provavelmente em referência a esse termo, Manfredo Tafuri chama “uma montanha desencantada” à cidade de Nova York (TAFURI apud GROSSMAN, 2019), sublinhando a lógica fundamental de produção capitalista materializada nos arranha-céus de Manhattan.

11 Ver, por exemplo: a defesa da vantagem do BRT em garantir esses dois aspectos no argumento de Cervero e Dai (2014, p. 136); a posição fundamental que o manual de Padrão de qualidade TOD (2013), publicado pelo ITDP, posiciona os investidores imobiliários como fundamentais no processo de construção da cidade compacta; ou a síntese de Vasconcellos (2018, p. 90), para quem TOD significa simplesmente um projeto de mudança de uso do solo.

12 Disponível em: <https://bit.ly/2U53Duw>. Acesso em: 31 mai. 2021.

13 Aprofundamos sobre esse termo em outro artigo (Referência retirada para revisão por pares), em que nos baseamos na obra de EASTERLING (2014; 2017; 2019).

14 Na época da construção da primeira linha de metrô de São Paulo, a cidade já contava com seu centro urbano bastante adensado. Dentre outros motivos, as estações foram implantadas em praças públicas para evitar transtornos de obras e processos de desapropriação.