

Mutações metropolitanas: estruturas viárias como lugar de apropriação, reinvenção e uso na cidade contemporânea Luísa Gonçalves

Como citar esse texto: GONÇALVES, L. Mutações metropolitanas: estruturas viárias como lugar de apropriação, reinvenção e uso na cidade contemporânea. **V!RUS**, São Carlos, n. 13, 2016. Disponível em: <<http://www.nomads.usp.br/virus/virus13/?sec=4&item=4&lang=pt>>. Acesso em: 00 m. 0000.

Luísa Gonçalves é Mestre em Teoria, História e Crítica de Arquitetura, pesquisadora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP). Estuda a relação entre arquitetura, cidade, espaço público e infraestrutura; espaços de uso coletivo na metrópole de São Paulo.

Resumo

Este trabalho analisa estruturas viárias urbanas que sofreram transformações que resultaram em apropriações a parte do que lhes foi originalmente designado, com foco em três viadutos. Subversão de usos, incorporação de estruturas arquitetônicas a contextos existentes e múltiplas relações de fluxos e permanências, contribuem para que a metrópole contemporânea ofereça uma experiência estética particular. A possibilidade de enfrentar-se ao desconhecido e tomar posse de um espaço comum resgata a noção de cidade enquanto um lugar de trocas, de liberdade e de imprevisibilidade. São discutidos os conceitos de heterotopia e *terrain vague* na abordagem de espaços intersticiais, dos “não-lugares” e infraestruturas em relação ao contexto metropolitano. Os projetos destacados estão locados em três contextos distintos: a High Line, em Nova York, o Eichbaum Oper, em Munique, e o viaduto de Madureira, no Rio de Janeiro. Em tempos difíceis, são sinais da potência de intervenções simples, mas precisas, e da relação entre a organização popular local e dos projetos implantados. Em comum possuem a situação inicial de espaço intersticial e as intervenções que os transformaram em espaços de uso coletivo, com uma relação intensa e particular entre o público e o espaço urbano.

Palavras-chave: Estruturas viárias; Infraestrutura; Metrópole; Cidade contemporânea; Espaço público.

Introdução: lugares à margem

Este artigo discute estruturas urbanas que sofreram transformações em sua condição original, seus processos de reinvenção e repercussões. Essa situação pode partir de diversos pontos, seja do abandono da estrutura ou de uma necessidade de apropriação de um espaço remanescente. Interessa-nos aqui evidenciar o olhar que despertou interesse a esses lugares e apontar essas experiências como exitosas no sentido de criar espaços de acolhimento, de impulsionar sua apropriação como espaços públicos, de uso coletivo da população desses locais; casos bem recebidos pela população.

Os casos apresentam em comum a demanda por incorporar à cidade espaços que se encontravam desconectados do contexto de seu entorno, no sentido de seu uso. Nesse sentido, figuravam como um espaço esvaziado de sentido e de ocupação, que remete ao conceito do *terrain vague*, apresentado pelo arquiteto espanhol Ignasi de Solà-Morales. Segundo o autor, esse lugar “obsoleto” ganha a atenção de fotógrafos a partir da década de 1970 em busca de uma paisagem urbana atípica, fora do modelo apoteótico dos objetos arquitetônicos ou das grandes infraestruturas metropolitanas (SOLÀ-MORALES, 2012, p. 2). Na obra de John Davies, David Plowten e Olivio Barbieri, por exemplo (alguns dos fotógrafos citados pelo autor), emergem na cidade lugares residuais, com uma estranha relação entre produção e obsolescência, que convidam o habitante da cidade a confrontar-se com o improdutivo, impreciso, incerto, mas ainda assim, urbano. Solà-Morales utiliza diversas raízes etimológicas para definir o termo *terrain vague*, que oscilam entre a definida extensão de terra urbana de um “terreno” para os fluidos conceitos de vacante, vago, disponível, vazio, impreciso, indeterminado. Ainda que contraditório e conflitante, o termo relaciona-se também ao espírito da cidade no começo da modernidade, quando se descobria o espaço urbano imprevisível, que alimentava os ânimos boêmios e o hábito de flunar:

A imaginação romântica que pervive em nossa sensibilidade contemporânea se nutre de lembranças e expectativas. Estrangeiros em nossa própria pátria, estranhos em nossa cidade, o habitante da metrópole sente os espaços não dominados pela arquitetura como reflexo da sua própria insegurança, do seu vago deambular por espaços sem limites que, em sua posição externa ao sistema urbano, de poder, de atividade, constituem por sua vez uma expressão física o seu temor e insegurança, mas também uma expectativa do outro, do alternativo, do utópico, do porvir (SOLÀ-MORALES, 2012, p. 4, grifo nosso).

O espaço negativo, vazio e improdutivo, inserido no intenso sistema produtivo da metrópole, expõe a incapacidade de se planejar e ocupar ordenadamente todo o território; da mesma maneira que escultores, fotógrafos, artistas contemporâneos encontraram neles lugar para expandir sua expressão, fora dos limites controlados e liberdade cerceada da metrópole urbana, podem também os arquitetos se alimentar dessa condição e produzir espaços que absorvam esse sujeito e as necessidades de seu tempo. A relação habitante-espaço que se forma então não pode ser prevista, constituindo um rico processo: a cidade é construída como um palimpsesto, em camadas emaranhadas de textos urbanos, sobrepondo temporalidades em diferentes apropriações.

Metrópole, circulação e permanência

Infraestrutura de mobilidade

Com o decorrer das transformações nos meios de transporte, surgiram algumas incompatibilidades entre estruturas viárias e contextos urbanos. Os casos apresentados aqui apontam três tipos: quando da transição de modelos – com o decorrente abandono de estruturas ferroviárias no caso de Nova York; quanto pela escala, em que a estrutura não acompanha a consolidação de um meio urbano, como no caso alemão, ou quando atravessa esse meio sem articulação entre o meio urbano existente, como no caso brasileiro. Em todos os casos, os vazios criados por essas incompatibilidades permaneceram por algum tempo nesse estado antes de serem incorporados à vida urbana, através, notadamente, da criação de espaços de convívio.

O adensamento de população em áreas urbanas – início do processo de urbanização que culmina na metrópole – aparece em diversas narrativas que abordam o cenário do enfrentamento do então “homem moderno” à multidão espalhada pelas ruas da cidade, e que viram o cotidiano transformar-se com desenvolvimento industrial cada vez mais forte. A modernização adentra o século XX e a máquina afirma-se como aliada do homem no processo de desenvolvimento das sociedades, e repercute também no desenho urbano e nas habitações. Reyner Banham (1979, p. 384) lembra que também em “*Vers une architecture*” Corbusier “principia escolhendo o que parece ser à primeira vista apenas uma consideração secundária no planejamento de cidades: caminhos retos *versus* curvos”. A relação de Le Corbusier – e os arquitetos de sua geração – com a máquina e o desenvolvimento da construção civil e engenharia, no início do século XX, é mais complexa e perpassou inúmeras áreas de sua obra projetual e teórica. Ao analisar essa Primeira Idade da Máquina, porém, Banham (1979, p.17) destaca que esse desenvolvimento entre “dinamismo futurista e o cuidado acadêmico” caracterizou essa primeira fase, mas que muitas ideias e estéticas dessa época ainda persistem sobre a segunda, ou seja, que a “revolução cultural que ocorreu por volta de 1912 foi ultrapassada, mas não foi revertida”.

O estado de crise que atingiu boa parte das metrópoles americanas no final do século XX trouxe consigo uma mudança de abordagem geral ao tema da metrópole: o espírito progressista e de desenvolvimento que marcou a maior parte do XX deu lugar a uma visão mais crítica da cidade congestionada, que convive com engarrafamentos cada vez mais intensos e situações de crise de habitação e de infraestruturas básicas para a sociedade. A “metrópole moderna” dá lugar à “metrópole contemporânea”, reforçando seu caráter de expressão da produção espacial do capital. Segundo a professora Regina Meyer (2000, p. 4, grifos da autora) “tudo aquilo que ‘ganha’ corpo na vida metropolitana *exprime* as relações estabelecidas em todas as suas esferas de vida social e produtiva, convertendo-se em *expressão* e não em *reflexo* dessas relações”. À metrópole contemporânea, por sua vez, associada à sociedade informacional, é atribuída a “dissolução dos traços territoriais, funcionais e espaciais da metrópole moderna”. Essa definição é utilizada também por Paul Virilio (1993, p. 12), que relaciona as fronteiras urbanas ao símbolo das portas das antigas cidades amuralhadas, explicando que “se, apesar das promessas dos arquitetos pós-modernos, a cidade encontra-se privada de portas a partir de agora, é porque há muito os limites urbanos deram origem a uma infinidade de aberturas, rupturas e fechamentos”.

Circulação e localização

Nesse contexto de perímetros difusos, ambos autores apontam para o suporte que os sistemas de infraestrutura oferecem enquanto *localizadores*, agregadores, não

somente norteadores, mas elementos de característica *nodal*. Assim, Virilio (1993, p. 16, grifo em caixa alta do autor, em itálico nosso) coloca os sistemas de transporte e transmissão num mesmo patamar estrutural, em detrimento do efeito de representatividade que, como explicado acima, é atribuído ao monumento:

[...] hoje é até mais provável que aquilo que denominamos URBANISMO seja composto/decomposto por estes sistemas de transferência, de trânsito e de transmissão, estas redes de transporte e transmigração cuja configuração imaterial *renova a da organização cadastral*, a da construção de monumentos (VIRILIO, 1993, p. 16, grifo em caixa alta do autor, em itálico nosso).

Meyer também traz como importante aspecto da organização da metrópole contemporânea o papel dos polos de atividades gerados pelos sistemas de infraestrutura:

Para contornar essas dificuldades e buscar uma aproximação da nova ordem urbana e para que o grau de diluição das atividades no território e no espaço urbano não permaneça como obstáculo para nossa percepção, pode-se tentar lançar mão de um recurso metodológico baseado na conjugação de aspectos da vida metropolitana: considerar que a organização – funcional e formal – da metrópole contemporânea é definida simultaneamente pelos sistemas de infraestrutura metropolitanos, pelos polos que dão suporte às atividades da sociedade no território e por seus deslocamentos diários no interior do seu território e de seus espaços (MEYER, 2000, p. 4, grifos nossos).

Durante o intenso processo de urbanização das metrópoles (principalmente no caso do Brasil), as infraestruturas de mobilidade se configuraram como intervenções urbanas bruscas e significativas, justificadas por modelos de crescimento que em muitos casos privilegiavam a circulação de automóveis. Estruturas monumentais de pontes e viadutos tornaram-se obsoletas e degradadas com o abandono dessa visão de planejamento e de revisão do problema da circulação metropolitana, por vezes substituída por outros tipos de sistemas de transporte. Além das estruturas portantes propriamente ditas, espaços de transição passam a dar forma a um movimento intenso de passagem e circulação pela cidade, na arquitetura abstrata de terminais e estações que visariam a princípio apenas dar suporte ao fluxo. No final do século XX, esses espaços passam a figurar na crítica especializada, principalmente ligados à problematização das grandes cidades e metrópoles, das cidades globais e do aumento substancial de circulação de pessoas.

Passagem e permanência

Em 1996, em discurso de abertura ao Congresso Internacional de Arquitetos, o arquiteto e crítico Ignasi de Solà-Morales reconhece a limitação da arquitetura em promover solução para o âmbito da cidade como um todo. Com uma provocação sobre a necessidade de se pensar novas categorias de análise para os fenômenos arquitetônicos recentes, Solà-Morales vai explorar cinco situações que a disciplina enfrenta diante de novas situações. Uma delas diz respeito aos espaços de fluxos, de passagem, à mobilidade:

Não um fluxo - como o da estrada ou do telefone - senão a justaposição de uma multiplicidade de fluxos, é a primeira constatação de que a realidade na que vivemos está formada por malhas que acumulam interconexões perante as quais a ideia da simples condução ou via é redutora e insuficiente. [...] Que estas formas de interconexão sejam internacionais ou, como viemos a dizer recentemente, globais, estendidas a todo o âmbito do globo terráqueo, parte da experiência,

também específica dos últimos trinta anos, de que os fluxos informativos e de transporte já não excluem de suas redes nenhuma parte do mundo. As cidades e a arquitetura não escapam a esta situação, ao contrário, constituem os lugares nodais nos quais esta interação global encontra as interconexões mais poderosas [...] (SOLÁ-MORALES, 1996, p. 13, tradução nossa¹).

Sobre esse tipo de projeto recai também a importante interpretação do antropólogo Marc Augè, que, ao analisar estações de transporte e espaços que têm como tema principal o fluxo de passageiros, cunhou o conceito de “não-lugar” como “tanto instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens (vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos) quanto os próprios meios de transporte ou os grandes centros comerciais” (AUGÈ, 1994, p. 36). Esse conceito é duplamente importante aqui: por abranger a categoria de espaços de fluxos e trânsito, mas também por versar sobre os desdobramentos da noção de lugar no âmbito das relações humanas.

Em sua definição Augè (1994, p. 54) explica que os “não-lugares” abrigam a circulação de bens e pessoas, rompem a conexão do habitante com o território, e distanciam-se de uma dimensão histórica da cidade. O autor denuncia nos “não-lugares” a ausência de espaços não programados; uma vez que são entendidos como lugares de passagem, plataformas específicas de direcionamento a determinada atividade (principalmente a de deslocamento), mas, se os “não-lugares” da supermodernidade pregam o impessoal por meio de seus mecanismos de fragmentação e especificação do espaço, a aproximação dos indivíduos provoca um curto-circuito no sistema. Nos casos apresentados, a apropriação tanto das estruturas viárias no caso dos viadutos quanto da estação de metrô, transformam o espaço pelo uso, ganhando nova dimensão e significado.

Apropriação e reinvenção

Na concepção de Foucault (1984), uma vez superadas as heterotopias de crise (lugares reservados à indivíduos em situação de crise em relação à sua comunidade), passamos a lidar, na cidade, com as heterotopias de desvio, aqueles espaços que abrigam pessoas em situações conflitantes com a norma social pré-estabelecida (seriam as casas de repouso, clínicas psiquiátricas, prisões, etc). Os casos aqui apresentados participam de um aspecto da cidade essencial, a mobilidade. Se o intuito de sua construção, em todos os casos, era o de conectar pessoas e lugares – através da ferrovia, da estação de metrô ou do viaduto – por motivos distintos passaram por um processo de degradação, de sua própria estrutura ou na criação de vácuos, vazios ausentes de circulação de pessoas, iluminação adequada, conformando situações de pouca urbanidade.

Esses espaços podem ser lidos como lugares *outros* – *heteros* – em relação ao seu entorno, pelo conflito entre estrutura e contexto urbano e também pelo conflito de usos, a separação entre circulação de veículos e de pedestres. Sua apropriação, adaptação e transformação, no entanto, as retiram de um lugar de, novamente, estranhamento, reconfigurando sua lógica de uso e relocando-as, ainda que temporariamente, em sua qualidade de apropriação.

Em Nova York, a estrutura ferroviária da *High Line* figurava como uma cicatriz que cruzava antigos bairros industriais da cidade. Construída para o transporte de mercadorias e abandonada por mais de 40 anos, devido à mudança de ciclos econômicos (MENDES, 2013), foi através da união de moradores, que realizaram um estudo embasado sobre seus possíveis reusos, que foi promovido o concurso de

arquitetura para o projeto que a transformou em um parque. Ambiências diversas foram criadas na extensão do parque linear, que apresenta situações particulares por estender-se por entre os edifícios, a certa altura, incluindo um momento em que atravessa um dos edifícios.

Como *terrain vague* e como heterotopia, o projeto da *High Line* operou uma mutação: na paisagem, na história, a ferrovia que figurava como uma cicatriz, passa a fazer parte do circuito de lazer e cultura não só dos moradores, mas de um grande número de turistas, que podem agora utilizar-se dela como um elemento na paisagem e em uma relação mais conectada, percorrendo sua extensão que revela em diferentes alturas e cenários, outras perspectivas da metrópole. Diz o coordenador de planejamento:

Com a abertura da segunda sessão da High Line, pedestres poderão atravessar 19 blocos, de bairro em bairro, sem entrar em contato com um único veículo, enquanto pode avistar a cidade de um ponto vantajoso (HIGH, 2008, p. 2, tradução nossa).



Fig. 1: High Line, NY. Fonte: <https://www.flickr.com/photos/shankbone/14082063968>.

Apesar das contradições relativas à valorização do solo entorno ao percurso da *High Line*, sua intervenção atinge um ponto crucial no que diz respeito à mobilidade urbana e às transformações políticas e tecnológicas que atingiram os sistemas de transporte: à obsolescência da estrutura ferroviária (devido a razões paralelas à questão enfocada aqui), foi superposta uma estrutura para pedestres. Ainda que não seja mais parte de um sistema de transporte, sua adaptação para uso cotidiano e coletivo dos visitantes a pé (e não motorizados, como destacado na citação acima) marca a demanda desses espaços num contexto de densidade metropolitana.

Em outro contexto, no sul da Alemanha, também o uso pedestre e de espaço de encontro marca a transformação, ainda que de forma mais pontual, em uma estação de metrô distante de uma malha urbana que já apresentasse esse uso e características. A estação de metrô Eichbaum encontra-se aos pés da rodovia que conecta as cidades de Essen e Mulheim, em um contexto urbano dissecado por estradas e linhas de metrô. Foi construída na década de 1970 em um nó de conexão entre cidades industriais alemãs que entraram em declínio e deixaram espaços residuais que apresentavam alto índice de violência.

A intervenção foi projetada pelo Coletivo Raumlabor, um escritório alemão de arquitetura, situado em Berlim, cujo trabalho permeia as áreas de arquitetura, planejamento urbano, arte e intervenção urbana, de maneira colaborativa. O foco de seu trabalho está, no entanto, em situações urbanas conflituosas: locais abandonados que apresentam relevância para o processo de transformação urbana; sobreposição de sistemas, tempos, propostas. No entendimento de que a renovação urbana ocorre de maneira processual, o grupo enfrentou o projeto da estação de metrô com medidas de intervenção simples, porém significativas, transformando-a temporariamente em um palco para óperas populares sem parar seu funcionamento.

A proposta surgiu da necessidade identificada pelos arquitetos de dar um uso à estação, e que estivesse conectado com a população local. Foi instalado um grande letreiro no topo da estação com a inscrição "EichbaumOper" (Ópera da Eichbaum) e construída uma arquibancada e um pequeno centro de apoio com *containers*. Além disso, foram organizados *workshops* para coletar histórias que seriam contadas nas óperas, e por um período os arquitetos se mudaram para o local para interagir com os jovens e produzir música e grafite. Foram feitas parcerias com teatros nas redondezas para que fossem iniciados ensaios na própria estação de metrô, para que as pessoas que estivessem passando por ali se inteirassem do projeto. A completa subversão da estação teve um impacto positivo na área, no sentido de diminuir a insegurança através do incentivo ao uso e à ocupação.



Fig. 2: A estação de metrô adaptada para funcionar como palco para óperas: uma arquibancada e um pequeno conjunto de contêineres foram as intervenções construídas necessárias. Fonte: Rainer Schlautmann, 2009 (LIESEGANG; RICK, s.d.).

Nos dois casos analisados acima, o nível de intervenção construtiva foi variável e determinante para suas atividades: de um projeto de renovação complexo em Nova York para uma pequena estrutura de apoio às atividades, na Alemanha. No próximo exemplo, no entanto, a intervenção é ainda menor: em Madureira, no Rio de Janeiro, acontece uma apropriação polivalente de um viaduto em uma localização chave: próximo às estações de trem de Madureira e Magno, e do Mercado de Madureira². O Viaduto Negrão de Lima abriga a sede da CUFA (Central Única das Favelas³), uma organização criada por jovens de várias favelas do Rio de Janeiro, em busca de espaços para expressar sua identidade, através principalmente da música e da dança Hip Hop. Ali passaram a ser oferecidas oficinas, atividades culturais e esportivas (no Centro Esportivo e Cultural da CUFA, inaugurado em 2006), além do famoso Baile Charme⁴, que acontece aos sábados, e tornou-se um caso emblemático de manifestação cultural em um espaço público da cidade e reforça a tradição da cultura negra no bairro, que já abrigava as escolas de samba Portela, Império Serrano e Tradição, além do Jongo da Serrinha, ONG também ligada à cultura. A dança, a música e o figurino são particulares ao Baile, que ganhou visibilidade ao ser retratada na telenovela "Avenida Brasil" em 2012. Além disso, uma vez por mês acontece durante a noite o projeto de jongo e ciranda Companhia de Aruanda, e, durante o dia, a área é ocupada por camelôs.

Ao analisar a influência do *hip-hop* na resignificação do uso do viaduto, Coelho e Takaki (2008, p. 131) também trazem o conceito de "não-lugar" para caracterizar a condição inicial em que se encontrava a parte inferior da estrutura, como um espaço de passagem sem valor de permanência ou identidade para a população:

Importante ressaltar que o "não-lugar" se estrutura por pessoas em trânsito que não criam identidade com este, e é neste sentido que o Viaduto Negrão de Lima, mais conhecido como Viaduto de Madureira inaugurado na década de 1960, tem sua parte inferior entre as linhas de trem das estações de Madureira e Magno (conhecida também como Estação Mercado de Madureira), caracterizada como um simples espaço público de passagem espaço residual, e que encontra, em parte, resignificação através da atuação Movimento do Hip-Hop (COELHO; TAKAKI, 2008, p. 131)

Com a implantação das atividades culturais, o viaduto consagrou-se como um espaço mutável por excelência: a atividade, seja cultural, de lazer ou esportiva, muda de acordo com o dia da semana ou a noite, e estabelece com a sua estrutura uma relação epífita, uma vez que para que as atividades ocorram não é necessária interferência dos veículos que passam por cima do viaduto - mas o fato de a pista cobrir uma área extensa é fundamental. Novamente, a subversão do espaço o transformou fisicamente, culturalmente e socialmente; um viaduto que poderia configurar mais um espaço intersticial na cidade, ganhou vida através de manifestações culturais públicas.



Fig. 3: Baile Charme. Fonte: Isabela Kassow/Diadorim Ideias, 2014 (BAILE, s.d.).

Considerações finais

Com efeito, é necessário compreender que o acesso à cultura universal deve ser combinado com a valorização dos processos criativos dos grupos e movimentos culturais da comunidade, para que a sua experiência, o seu saber e a sua visão de mundo interpenetrem o tecido social e gere uma nova qualidade de vida, diferente da aridez da “modernidade” impulsionada pela homogeneização cultural (COELHO; TAKAKI, 2008, p. 127).

É importante ressaltar que os três casos tocam no tema da mobilidade urbana, e não é senão por seu estado inicial de abandono - da estrutura, no caso da *High Line*, ou do local pela baixa circulação de pessoas no local, como nos casos de Munique e de Madureira - mas ao mesmo tempo de importância para a região, que surgiram demandas de transformação. Nesse processo, a circulação motorizada de massas, tão cara à dinâmica metropolitana, deu lugar ao convívio de pedestres, tencionando escalas em pequenas ações de intervenção.

Se, em tempos difíceis, boas notícias trazem ventos de lucidez e incentivo à resistência, bons projetos alimentam a importância da intervenção em escala local mesmo dentro escala metropolitana. Quando fruto de ação coletiva, esse aspecto é ainda mais destacado. Ainda que em contextos bastante distintos, os três exemplos analisados ilustram situações em que a subversão de usos transformou estruturas e espaços urbanos obsoletos ou residuais, modificando a relação dos usuários com esses espaços, e possibilitando a criação de uma nova paisagem.

Antes espaços simbolicamente marginais, assumiam caráter da heterotopia de um projeto de mobilidade urbana que sobrepunha estruturas de forma conflitante, e constituíam vazios urbanos semelhantes aos *terrain vague* em sua determinação espacial. Nesse sentido, destacam-se pela experiência estética que oferecem, ao reivindicar uma nova dimensão urbana para os locais de intervenção, e ressaltam, na

condição urbana metropolitana, possibilidades de intervenção a partir do uso. Foram espaços produzidos através de sua apropriação, e confirmados pela intensa reintegração desses espaços a seus contextos.

Esse tipo de espaços poderá estar sempre presente em contextos urbanos, uma vez que falam dessa condição de não-planejamento ou de inadequação, característicos do ambiente complexo que a cidade em escala metropolitana apresenta. Nessas intervenções, em que pode acontecer uma mudança significativa através de pouca construção, é o planejamento urbano convencional que deve ser questionado, pois tais espaços apresentam caráter de memória, sobreposição de atividades, ausências e ambiguidades que fazem parte de sua essência; e mostram que o alcance à experiência urbana é mais sutil e permite uma multiplicidade de releituras.

Notas

¹**Do original em espanhol:** “No un flujo - como el de la autopista o el teléfono - sino la yuxtaposición de una multiplicidad de flujos, es la primera constatación de que la realidad en la que vivimos está formada por mallas que acumulan interconexiones ante las cuales la idea del simple conducto o vía es reductora e insuficiente. [...] Que estas formas de interconexión sean internacionales o, como solemos decir recientemente, globales, extendidas a todo el ámbito del globo terráqueo, parte de la experiencia, también específica de los últimos treinta años, de que los flujos informativos y de transporte ya no dejan fuera de sus redes ninguna parte del mundo. Las ciudades y la arquitectura no escapan a esta situación sino que, por el contrario, constituyen los lugares nodales en los que esta interacción global encuentra las interconexiones más poderosas. [...]” (SOLÁ-MORALES, 1996, p.13).

²O Mercado de Madureira foi inaugurado em 1959 e é considerado hoje um dos maiores mercados de comércio popular da América Latina, contando com mais de 300 lojas de produtos diversos. Fonte: www.mercadaodemadureira.com. Acesso em: 20 ago. 2014.

³Para mais informações, consultar a página oficial da organização: <http://cufa.org.br/>.

⁴O Projeto de Lei nº 1910 de 2000 torna oficial o “Espaço Cultural Rio-Charme”, responsável pela organização dos bailes, autorizando o uso da área do viaduto, depois de mais de 20 anos de funcionamento. O Projeto de Lei nº 1661 de 2003 altera o nome deste para “Espaço Cultural Rio Hip-Hop Charme”.

Referências

AUGÉ, M. **Os não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas/SP: Papirus, 1994.

BAILE Charme. **Mapa de Cultura RJ**, s.d. [online] Disponível em: <<http://mapadecultura.rj.gov.br/manchete/baile-charm-2#prettyPhoto>>. Acesso em: 22 out. 2016.

BANHAM, R. **Teoria e projeto na primeira era da máquina**. São Paulo: Perspectiva, 1979.

COELHO, G.; TAKAKI, E. **A experiência da Ação Cultural Hip-Hop sob o Viaduto de Madureira no Rio de Janeiro**. Risco: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo e Urbanismo, n. 8, 2008.

FOUCAULT, M. Outros espaços. **Architecture, movement, continuité**, n. 5, out. 1984, p. 46-49.



HARVEY, E. **Photo of the Week: Seasonal Transitions**. 2016. [online] Disponível em: <<http://www.thehighline.org/blog/2016/02/26/photo-of-the-week-seasonal-transitions>>. Acesso em: 24 out. 2016.

HIGH Line Section 2. **Vitruvius**, São Paulo, ano 11, n. 126.04, Jun. 2011. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/11.126/3931>>. Acesso em: 09 jun. 2014.

LIESEGANG, J.; RICK, M. EICHBAUMOPER. **Raumlaborberlin**, Berlim, s.d. [online] Disponível em: <<http://raumlabor.net/eichbaumoper/>>. Acesso em: 25 out. 2016.

MENDES, A. C. Transdisciplinaridade na construção dos territórios públicos urbanos: conversões. Elevado Costa e Silva (SP) e High Line (NY). **Vitruvius**, São Paulo, ano 14, n. 160.02, nov. 2013. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/14.160/4945>>. Acesso em: 09 jun. 2014.

MEYER, R. Atributos da metrópole moderna. **São Paulo em Perspectiva: Revista da Fundação SEADE**, São Paulo, n. 4, v. 14, out.-dez. 2000.

SOLÀ-MORALES, I. **Presentes y futuros: La arquitectura en las ciudades**. Catálogo do XIX Congresso da UIA, 1996, p. 10-23.

SOLÀ-MORALES, I. **Terrain vague**. 2012. Tradução Igor Fracalossi. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-35561/terrain-vague-ignasi-de-sola-morales>>. Acesso em: 09 jun. 2014.

VIRILIO, P. **O espaço crítico e as perspectivas do tempo real**. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1993.