

INFRAESTRUTURA COMO TERRITÓRIO DO COMUM PERSPECTIVAS PARA O URBANISMO E O PLANEJAMENTO URBANO

Juliana Sicuro, PROURB-UFRJ

Pedro Moraes, PROURB-UFRJ / PUC-Rio

RESUMO GERAL

Propomos um debate em torno do tema da infraestrutura urbana, compreendida como possível receptáculo de dinâmicas e atividades associadas à noção do “comum”. Por “infraestrutura”, entenda-se o suporte físico aos sistemas antrópicos e naturais, tais como os de mobilidade, eletricidade e comunicação, abastecimento de água, drenagem, esgoto e resíduos sólidos, coberturas vegetais e biodiversidade. Para além da sua condição de suporte a atividades indesejáveis (o que se traduz na síndrome de NIMBY – *not in my backyard*), procura-se compreendê-la como dispositivo relacional, de presença marcante em territórios nos quais a forma e a apropriação do espaço urbano se distanciam de representações ou signos pré-estabelecidos. Nesse sentido, reivindica-se um entendimento do espaço infraestrutural como chave para a articulação entre escalas e a produção de urbanidade.

O termo “comum”, na literatura recente, adquire diferentes acepções. Por um lado, relaciona-se a tudo aquilo que compartilhamos, tomando-se a própria cidade, em suas dimensões física e cultural, como reservatório de recursos a ser gerenciado coletivamente (Avermate). Por outro lado, relaciona-se a um princípio político que oferece bases para atuações alternativas às esferas do Estado e do Mercado (Dardot e Laval). Pode ainda adquirir um caráter revolucionário, quando aliado às lutas sociais feministas e anticapitalistas (Federici). Nesta mesa, adota-se o “comum” em uma perspectiva ampla, a partir do objetivo de apontar para os territórios urbanizados em busca de valores e práticas fundados no compartilhamento e na cooperação (Muxi, Montaner).

Infraestruturas urbanas são responsáveis, em grande medida, por definir o caráter da ocupação de territórios extensivos e metrópoles, uma vez que atravessam localidades heterogêneas, impondo-lhes lógicas hierárquicas de desenvolvimento, fluxos e assentamento. Além de operar em múltiplas escalas, organizam-se em grandes redes que atravessam limites administrativos, tornando-se, assim, ainda mais desafiadoras para o planejamento urbano e regional. Dado seu caráter condicionante sobre a gênese urbana, sua multiescalaridade, ubiquidade e presença imperativa motivaram reflexões sobre possíveis maneiras de melhor integrá-las a diferentes tecidos físicos e sociais. Abordagens vinculadas às expressões “urbanismo infraestrutural” (Hauck & Kleinekort), paisagem infraestrutural (Allen) e urbanismo da paisagem (Waldheim), por exemplo, procuram tirar partido das múltiplas camadas que

compõem o território e delinear um papel ativo para as infraestruturas urbanas, no âmbito do projeto de arquitetura e da paisagem e na esfera do planejamento.

Diante disso, interessa-nos compreender, inspirados por Milton Santos, em que circunstâncias as redes infraestruturais, verticalmente instaladas sobre o território, podem vir a dialogar com a instância da horizontalidade, localmente gerada, atuando como propulsores de qualidade ambiental e de aderência a lugares plurais, nos contextos contemporâneos. A sessão livre aqui proposta coloca em diálogo quatro diferentes abordagens que procuram articular o tema das infraestruturas e a perspectiva do comum, a fim de abrir novas possibilidades para o urbanismo e o planejamento urbano.

DESVIOS DE FUNÇÃO: PRÁTICAS DE CULTIVO NA "FAIXA DA LIGHT"

Juliana Sicuro, PROURB-UFRJ

Será apresentada parte da pesquisa de doutorado em curso que tem como tema central de reflexão a questão do comum no ambiente urbano a partir de uma perspectiva de luta pela terra e autonomia alimentar proposta pela teoria radical da filósofa feminista Silvia Federici. Identificamos na cidade do Rio de Janeiro práticas de agricultura familiar urbana em alguns trechos da faixa destinada à implantação da infraestrutura aérea (cabos de alta tensão) de energia elétrica da cidade. O fragmento linear de solo correspondente a esses cabos aéreos é uma área não edificante, definida pelo planejamento para exercer a função exclusiva de infraestrutura. No entanto, essa monofuncionalidade é subvertida por aqueles que habitam as suas margens dando a ver que é nas “fissuras” do planejamento da cidade que existe uma outra cidade latente. Interessa-nos colocar em discussão a questão da produção de alimentos no ambiente urbano assim como o lugar das práticas sociais contra-hegemônicas emergentes no urbanismo e no planejamento das cidades e metrópoles contemporâneas.

POR UMA NOVA CULTURA RODOVIÁRIA

Pedro de Moraes, PROURB-UFRJ / PUC-Rio

Propõe-se um debate a respeito do conceito de “rodovia metropolitana” (MORAES, 2021), enquanto elemento chave para o pensamento sobre a urbanização contemporânea, a partir da reivindicação do espaço rodoviário como cultura. A noção do termo cultura se coloca, nesse sentido, como entendimento processual, tanto no que diz respeito à subversão e à apropriação de infraestruturas tecnocráticas por diferentes populações, quanto no âmbito da reflexão teórica, voltada ao reconhecimento de preexistências, sua descrição e

interpretação, como possibilidade de potencialização, na esfera do comum, de espaços reproduzidos à revelia do conhecimento disciplinar e do que, em geral, se reconhecem como boas práticas. A discussão proposta revisa chaves de diálogo estabelecidas entre infraestrutura rodoviária e cidade, emersas necessariamente de um posicionamento diante da contraposição entre domínios geralmente compartimentados. Em outras palavras, busca-se entender onde há negociação entre ambas e onde há exclusão mútua. Daí emerge a necessidade de repensar, a partir de uma visão crítica à urbanização extensiva, o espaço da infraestrutura que, por um lado, comporta o carro, mas absorve também a ocupação humana, buscando entender se há um fundamento e se pode haver um destino, ou projeto, que o tenha em consideração, sem necessariamente impor-lhe uma lógica antagônica ou externa.

O ENCONTRO COLETIVO NO METRÔ: ARQUITETURA E INFRAESTRUTURA ENTRE PASSAGEM E PERMANÊNCIA

Luísa Gonçalves, FCT-UNESP

A apresentação propõe discutir os equipamentos de transporte, estações e terminais, como espaços públicos, e baseia-se nas pesquisas de Mestrado e Doutorado da autora sobre o metrô de São Paulo. A potência do encontro coletivo que caracteriza esses espaços não se limita à sua função intrínseca de passagem, mas permite inúmeras formas de apropriação. Os nós da mobilidade urbana das redes de transporte coletivo apresentam uma dupla dimensão: existem enquanto nó da rede e lugar na cidade. Abrigar a escala local e metropolitana em um mesmo espaço confere um potencial particular de encontro coletivo. Mostramos como os primeiros projetos para o metrô de São Paulo traziam uma ideia de implantação como espaços públicos, que se perde nas décadas seguintes em projetos de cunho privativo e controlado, mas volta a aparecer mais recentemente, bem como a incorporação de programas de atividades complementares, comércio e serviços. Além disso, práticas de uso coletivo e comum, como feiras, instalação de comércios e encontros de rap e poesia, acontecem em alguns desses projetos, tendo sido eles projetados para tal ou não. Assim, propõe-se discutir os limites do projeto dos espaços da mobilidade urbana como espaços abertos à apropriação de práticas, usos e encontros coletivos metropolitanos.

PROJETO DE ARQUITETURA DE INFRAESTRUTURA FLUVIAL URBANA

Eloísa Balieiro Ikeda, FAU-USP

Propõe-se uma conversa sobre o papel fundamental dos rios como base para construção de um sistema de espaços públicos. A rede de rios é definida

por eixos e pontos nodais: os cursos d'água, suas nascentes e confluências, que se espalham capilarmente irrigando os vales ocupados pelas cidades. Por infraestrutura fluvial urbana entende-se o conjunto de edificações que tem como objetivo promover da melhor forma os múltiplos usos d'água: abastecimento, irrigação, macrodrenagem, lazer, navegação e energia. Canais, lagos, dársenas, túneis-canais coletores de águas usadas, estações de tratamento de águas, barragens, pontes, eclusas, cais, portos e atracadouros, são os principais componentes dessa arquitetura. Espaços públicos adequados com qualidade urbana e ambiental podem ter como os guardiões de suas águas usuários de parques fluviais, comunidades que moram às margens de córregos, passageiros de embarcações que atravessam represas, ou ainda, pequenos comerciantes das praças dos portos. Nesse sentido, o uso do lazer atribuído aos rios é condição *sine qua non* na concepção desses espaços. A mudança de paradigmas só ocorre quando as cidades que tratam seus rios como calhas de esgoto ou depósitos de entulho, os tornarem parte de uma rede estrutural completa, saneada, arborizada, equipada e convidativa ao uso.