

DA OFERTA DE HABITAÇÃO E TRANSPORTE AO IMPERATIVO DE FAZER CIDADE

O que as apropriações informais podem nos ensinar?

*FROM THE PROVISION OF HOUSING AND TRANSPORTATION
TO THE IMPERATIVE OF CITY-MAKING
What can informal appropriations teach us?*

Guilherme Lassance¹

Resumo

O combate à cidade desigual está diretamente associado ao problema crônico da segregação socioespacial que, por sua vez, tem elo com a oferta de habitação e transporte, expressamente citada nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável definidos pela ONU para 2030. Para lidar com esse desafio, foi explorado o conceito de 'oferta de cidade' como meio de ampliar e articular as lógicas setoriais adotadas na oferta de infraestrutura urbana. Buscando distinguir-se das abordagens instruídas pela referência aos padrões vigentes de planejamento e produção da cidade formal, a proposta de pesquisa teve por objetivo de identificar em apropriações informais da infraestrutura projetada no Rio de Janeiro, práticas subversivas de tais padrões que fornecem pistas para a construção de categorias projetuais alternativas. Os casos apresentados ilustram táticas de hibridização programática da função utilitária inicialmente prevista, ampliando o papel estratégico dos projetos de infraestrutura para o planejamento de uma cidade mais híbrida, resiliente e inclusiva.

Palavras-chave: projeto, infraestrutura, habitação, transporte, informal.

Abstract

The struggle against the unequal city is directly linked to the chronic problem of socio-spatial segregation, which, in turn, is connected to the provision of housing and transportation which is explicitly mentioned in the United Nations' Sustainable Development Goals for 2030. To address this challenge, the concept of 'city offer' was explored as a means to expand and articulate the sectoral logics adopted in the provision of urban infrastructure. Aiming to distinguish itself from approaches guided by the current standards of planning and production of the formal city, the research proposal sought to identify in informal appropriations of infrastructure in Rio de Janeiro subversive practices of these standards, which provide clues for the construction of alternative design categories. The cases presented illustrate tactics of programmatic hybridization of the initially intended utilitarian function, expanding the strategic role of infrastructure projects in planning a more hybrid, resilient, and inclusive city.

Keywords: project, infrastructure, housing, transportation, informal.

¹ Professor titular, Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro FAU-UFRJ, Doutor em Arquitetura pela Universidade de Nantes, França.

Introdução

Quando nos referimos à necessidade de melhorar a oferta de transporte e habitação para alcançarmos o objetivo de tornar as nossas cidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis², temos geralmente em mente o incremento e ampliação dessa oferta na forma como ela já vem sendo realizada, ou seja, a partir de lógicas setoriais com as quais os governos, através de políticas públicas e decisões de planejamento, costumam operar. Prova disso é que nos referimos à necessidade de incremento como um *déficit*, considerando portanto que se trata de satisfazer uma demanda eminentemente quantitativa.

As soluções que consistem no incremento da oferta de transporte e de habitação compõem um estado da arte internacionalmente aceito, mas que está sendo cada vez mais questionado. Como alternativa a elas, crescem apostas como a da cidade de proximidade que consiste em proporcionar o essencial da experiência urbana dentro de um território caminhável³. São conceitos valiosos para mudança de paradigma em termos de planejamento, substituindo a mobilidade obrigatória por uma mobilidade desejada. Porém, para que essa mudança de paradigma não acabe se traduzindo em mais segregação socioespacial, com áreas privilegiadas em termos de experiência urbana e outras ocupadas por usos e atividades indesejáveis – como ocorre hoje –, é preciso buscar soluções que possam ajudar a reduzir a desigualdade da 'oferta de cidade' e não apenas da oferta de infraestrutura urbana. Mas como fazer com que isso se torne possível em um contexto de limitações orçamentárias e grandes desafios sociais e ambientais?

Nossa hipótese é de que pistas para essas soluções já estão disponíveis na cidade em que vivemos. São fruto de iniciativas caracterizadas de informais por subverterem a ordem formalmente planejada da cidade. Para serem consideradas como referências e se transformarem em bases conceituais de um repertório de projeto e planejamento, essas ações precisam ser reveladas, mapeadas e estudadas.

De fato, o conceito de 'oferta de cidade' se apresenta aqui como um possível meio de articulação de políticas públicas que geralmente procuram resolver problemas de habitação, saneamento ou mobilidade de forma setorial⁴. Esses problemas precisam ser abordados de forma mais articulada e integrada para que sejam tratadas suas *causas* e não apenas suas consequências (a exemplo das demandas por mais segurança), através de uma abordagem menos setorializada e mecanicista.

Entretanto, é preciso questionar a própria referência de cidade que costuma ser adotada. Herdeira do zoneamento funcional (ainda muito presente no código urbanístico que estabelece zonas de usos nas nossas cidades), mas também alimentada pela crítica ao urbanismo moderno, a visão de cidade que se tem no campo e se inculca aos estudantes de Arquitetura e Urbanismo é fundamentalmente a da cidade burguesa forjada no século XIX. Ela é sustentada pela lógica do valor agregado ao solo urbano que foi transformado em mercadoria comercializada pelo mercado imobiliário (Lassance et al., 2023).

² Assim estabelece o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) nº11 da ONU que tem relação mais direta com o campo da Arquitetura e do Urbanismo.

³ Um exemplo disso é a cidade de 15 minutos proposta por Carlos Moreno e encampada pela prefeitura de Paris (Moreno, 2024).

⁴ Ver análise crítica conduzida por LASSANCE e ALBERNAZ (2022) sobre a hegemonia dessa lógica setorial de caráter eminentemente técnico e sua relação com a ausência de politização no processo de definição das propostas de planejamento.

A pesquisa cujos resultados apresentamos parcialmente aqui⁵ partiu da premissa de que não basta impor os modelos disponíveis de cidade (que também têm seus problemas), mas é preciso ampliar o espectro de referências, duvidar do que consideramos certo ou errado, para escapar dos referenciais que naturalizamos e adotamos em uma lógica perversa e culturalmente servil da ação ‘civilizatória’ (que em tempos de debate decolonial, seria ainda mais criticável pelo elos fortes que tem com a própria lógica colonial).

O informal como referência para repensar o formal

Para escapar dessa ‘polícia discursiva’ (foucault, 1971) do certo e do errado, propomos voltar nossa atenção para a observação e estudo de situações associadas ao emprego de táticas informais (De Certeau, 1980) que subvertem a ordem estabelecida – geralmente incompatível com a realidade cotidiana das nossas cidades – dos preceitos urbanísticos e categorias espaciais e funcionais utilizadas para se planejar e projetar a cidade formal. Em nossas pesquisas, tratou-se assim de identificar formas alternativas para essas categorias e até mesmo de reinventar um outro léxico de projeto para ler e pensar a cidade com novas lentes. Isso nos permitiu também escapar do próprio preconceito do ‘erro’, da retórica da falta e da atitude de autoflagelação que nos mantém presos a uma eterna condição servil e de persistente sentimento de atraso relativamente a outras realidades consideradas mais evoluídas e desenvolvidas.

Porém, interessar-se pela informalidade não significa celebrá-la ou legitimá-la de modo ingênuo ou romântico como ação autenticamente popular, mas identificar os atributos espaciais e as condições materiais que se encontram associadas à sua existência, que as viabilizam ou se encontram mobilizadas e transformadas por ela. Isso significa a adoção de uma atitude de observação que pretende se distinguir daquela que corresponderia a uma simples rendição do arquiteto e do urbanista à ordem do não-arquiteto, imobilizando e retirando sentido de qualquer ação que não fosse comandada pela lógica popular do leigo. Ao contrário, o que se pretendeu desenvolver em termos de pesquisa foi a possibilidade de ler e se estudar as condições espaciais e materiais, arquitetônicas e urbanísticas que se encontram associadas a essas táticas informais subversivas da ordem formal estabelecida.

Assim, ao mesmo tempo em que se defende um diálogo interdisciplinar, trata-se de reivindicar uma abordagem desde o campo disciplinar da Arquitetura e do Urbanismo, para transformar e ampliar o repertório de referências projetuais e poder assim lidar com os desafios da cidade contemporânea e, dentre eles, o da *oferta desigual de cidade* – sério entrave para alcançarmos os objetivos de sustentabilidade em 2030.

Para o senso comum, o informal aparece sempre em oposição ao formal, como desvio, subversão ou mesmo rejeição do que é formalmente definido, projetado. Sua utilização no campo da Arquitetura e do Urbanismo já foi questionada devido ao elo que estabelece com a ideia preconceituosa de uma ‘ausência de forma’, ou de projeto, correspondendo, em todo caso, a uma ‘forma precária’ de construção e organização.

De fato, o que se designou como ‘cidade informal’ foi tratado por autores expoentes no campo como resultado nefasto, negativo, da exclusão imposta pelo capitalismo,

⁵ A pesquisa a que nos referimos intitula-se ‘Aprendendo com o informal: táticas de projeto contra a cidade desigual’. Ela foi desenvolvida de 2021 a 2024, sendo financiada pelo CNPq, através de uma Bolsa de Produtividade em Pesquisa e também pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ), graças a uma bolsa de Cientista do Nosso Estado. Neste último ano de vigência o projeto recebeu ainda apoio das mesmas agências de fomento através de duas bolsas de Iniciação Científica.

resultando no “expediente arcaico da autoconstrução para poder morar em algum lugar” (Maricato, 1996, p. 21-22). O informal construiu-se assim como ideia associada a uma *falta de escolha resultante da exclusão do direito ao formal*. A condição periférica à qual é relegada essa produção informal é apontada como a de um território de invasores de uma terra barata, sem valor e sem custo, mesmo que esta não deixe de ter um custo, às vezes até mais elevado. Certamente, há que se considerar a coerção exercida pelas milícias locais que controlam um mercado imobiliário invisível. São populações que moram em “habitações de baixo padrão e construídas pelo próprio morador, com pouco fornecimento de infraestrutura” (Davis, 2006, p. 47). São os desassistidos dos programas nacionais de habitação, alvos do processo de exclusão social e segregação ambiental. A necessidade resultante da exclusão do mercado imobiliário formal gerou respostas setoriais ao déficit habitacional como *oferta de habitação*, reproduzindo padrões para os projetos de conjuntos habitacionais construídos nas margens da cidade, destinados a acolher populações desabrigadas pelas políticas de remoção de favelas. Então perguntamos se essa oferta de habitação pode mesmo prescindir da oferta de cidade?

Na outra ponta, há os autores que reivindicam, ao contrário, a cidade autoconstruída como referência para a oferta de cidade, fazendo com que ela passe assim a ser vista não mais como problema, mas como solução. No Programa Favela-Bairro, implementado no Rio de Janeiro, que partiu dessa premissa (Conde; Magalhães, 2004), os projetos de espaços públicos foram no entanto concebidos segundo o modelo das cidades tradicionais utilizadas como referência da ‘boa oferta de cidade’, com suas praças e equipamentos públicos desenhados de acordo com os padrões da arquitetura da cidade formal. Porém, tanto os processos de concepção desses projetos – que buscaram legitimar-se através de dinâmicas participativas –, quanto sua degradação e abandono ao longo do tempo, explicados pela ‘ausência do Estado’ (Carvalho, 2020), parecem trair um ímpeto civilizatório e de certa forma rejeitar a possibilidade de uma leitura mais atenta e menos preconceituosa das táticas não-convencionais desenvolvidas na cidade informal.

Nesse ponto, é importante ressaltar que as intervenções observadas em nossa pesquisa, sejam elas mais ou menos temporárias, transformam e adaptam o suporte formal, projetado, com o qual compõem um todo orgânico e quase fusional, mas em que se lê claramente a articulação entre estrutura inicialmente projetada e a que é resultante da ação informal. Em todos os casos estudados, tratou-se sempre da relação com uma preexistência projetada que minimamente condiciona, coordena e confere sentido e forma mais coletiva às ações motivadas por interesses particulares.

Essa é uma característica essencial das ações informais alvo deste estudo, que permite distingui-las das situações unicamente geradas pela informalidade, como as que ocorrem nas favelas. A existência de uma estrutura projetada proporciona algumas qualidades mínimas, fruto de um conhecimento técnico acumulado ao longo de um tempo maior do que a do momento da oportunidade imediata, mas também de meios construtivos mais robustos e duráveis que os empreendimentos criados pela pura informalidade não conseguirão alcançar e muito menos garantir numa escala temporal mais ampla⁶.

⁶ Para uma discussão crítica sobre os empreendimentos imobiliários informais, vale consultar a tese de doutorado desenvolvida e defendida por Tatiana Terry (2021).

Figura 1 - Casa em Irajá, subúrbio do Rio de Janeiro, mostrando dispositivo do portão de correr que permite alternar a função entre 'moradia' (portão esconde o balcão) e 'loja' (portão esconde a porta de entrada da residência). Fonte: acervo do autor, 2024



Novas categorias para a oferta de habitação

A oportunidade de se abordar o informal como uma possibilidade para se construir novas categorias de projeto e planejamento para nossas cidades tem relação direta com a necessária revisão da cultura técnica mobilizada nos processos de tomada de decisão e, conseqüentemente, do próprio ensino e formação dos profissionais que se encontram envolvidos nos processos de produção da cidade formal e de suas infraestruturas (Lassance et al., 2023).

Nesse sentido, uma primeira frente do estudo correspondeu à identificação de táticas informais de uso da moradia como espaço de produção (Slade, 2019). A exemplo do *home office*, praticado durante a pandemia da Covid-19, que só veio intensificar atividades profissionais já existentes enquadradas como MEI (Microempreendedor Individual), a integração dessas atividades ao espaço da moradia subverte lógicas do zoneamento funcional da cidade.

A análise conduzida nessa frente permitiu considerar as conseqüências dessa hibridização funcional da moradia suburbana, dentre as quais estão: a redução de deslocamentos obrigatórios, do tempo diário desse deslocamento e da demanda pendular por infraestrutura (conceito de *zero-commute* ou 'deslocamento zero'); a melhor distribuição da oferta de emprego e oportunidades de geração de renda; a desconcentração da estrutura produtiva (inclusive de alimentos) e redução dos seus impactos ambientais (descentralização do abastecimento em insumos e tratamento de dejetos graças ao trabalho em rede, a exemplo dos coletivos de catadores); a atração de outras atividades comerciais e criação de serviços de interesse coletivo (pela própria comunidade que passa a se organizar e se apropriar mais dos espaços urbanos em que vive); o fortalecimento dos elos de vizinhança e do tecido de relações sociais locais ajudando a construir um sentimento de pertencimento e identidade local; a maior



segurança em ruas menos desertas graças à superação da condição de subúrbio-dormitório (Slade; Lassance, 2019).

Assim, a hibridização funcional da moradia não se limita apenas à esfera privada, mas atinge também a esfera pública da rua, fazendo evoluir categorias estabelecidas que aprendemos a aceitar como verdades inquestionáveis, como é o caso das calçadas projetadas para o fluxo de pedestres e cuja a apropriação para outros fins costuma ser reprovada como indevida e ilegal. Ocorre que em certas situações de ruas de menor circulação, justamente aquelas que são características dos subúrbios-dormitórios, a ocupação das calçadas por atividades comerciais e de lazer propagadas pela hibridização funcional das casas que lhe são adjacentes promove presença e convívio social no espaço público até então unicamente destinado à função de circulação determinada pela cultura técnica e abordagem setorial do planejamento urbano (Figura 2).

Além de estimular o uso do espaço público da cidade, essa ocupação das calçadas por atividades diversas agrega funções aos muros das propriedades particulares, ajudando a ativar fachadas urbanas até então compostas por barreiras cegas usadas para delimitar as esferas pública e privada, subvertendo assim a lógica burguesa do lote.

Essa subversão dos códigos urbanísticos estabelecidos alcança seu ápice com a ocupação da própria caixa de rolamento, asfaltada e exclusivamente dedicada aos carros, em determinados momentos em que o coletivo resultante do convívio dos moradores decide que a circulação de automóveis terá que se acomodar e se submeter a outras lógicas que não a da eficiência dos deslocamentos (Figura 3)⁷.

⁷ Reencontramos aqui conceitos já observados no passado, mas aparentemente não incorporados pelo

Figura 2 - Exemplo de ocupação de calçada por outras atividades que não a da função de circulação – neste caso a instalação de brinquedos que obriga os pedestres a compartilharem a caixa de rolamento com os veículos. Estes são assim obrigados a reduzir a velocidade em razão da presença dos pedestres – um objetivo hoje perseguido pelo mais avançado estado da arte em matéria de planejamento. Fonte: acervo do autor, 2024.



Figura 3 - Rua em Coelho Neto, Zona Norte do Rio de Janeiro, com tenda erguida sobre a faixa de rolamento e calçadas já ocupadas por outras funções que a da circulação. Fonte: acervo do autor, 2024.

As imagens que precedem mostram aspectos das apropriações informais dos espaços públicos formados pelas ruas de distribuição de um grande conjunto habitacional em Coelho Neto, nas adjacências imediatas da Avenida Brasil, Zona Norte do Rio de Janeiro. Nesse caso, elas ocorrem fora dos limites dos lotes residenciais, ajudando a ativar esses limites murados, mas preservando ainda certa integridade da esfera privada da habitação. Isso já não ocorre em outro caso estudado de apropriação informal, mais radical, que apelidamos de 'customização' em referências às transformações que consistem na adaptação e personalização de objetos industrializados produzidos em série para ajustá-los a necessidades e/ou desejos específicos. O exemplo mais visível desse fenômeno é o das transformações realizadas pelos moradores do Complexo Habitacional Dom Jaime Câmara, localizado na divisa dos bairros de Padre Miguel e Bangu, Zona Oeste do Rio de Janeiro. Composto por 59 blocos-tipo construídos em 1971, o projeto é um produto típico das políticas habitacionais vigentes no período da ditadura militar, seguindo uma lógica de grandes blocos estritamente residenciais, dispostos em quadras retangulares e repetitivas. Apesar de ter sido construído para suprir a demanda de moradia decorrente das remoções feitas em favelas ao redor da cidade na década de 1970, suas feições em muito se assemelham aos projetos mais recentes do Programa Minha Casa Minha Vida.

No decorrer dos anos, os moradores realizaram diversas modificações no conjunto. No térreo, boa parte das calçadas deram lugar a novos espaços comerciais não previstos, que promovem um gradiente mais rico entre o espaço público e privado.

planejamento contemporâneo, como no caso dos trabalhos desenvolvidos por Carlos Nelson Ferreira dos Santos e sua equipe do Instituto Brasileiro de Administração Municipal, em especial o conhecido *Quando a rua vira casa* (Ferreira dos Santos et al., 1985).



Figura 4 - Exemplo de customização do conjunto habitacional na Zona Oeste do Rio de Janeiro. Fonte: acervo do autor, 2024.

Além do ganho financeiro e de habitabilidade para o morador (com a criação de varandas, terraços e ampliação de áreas internas), percebe-se um ganho notável, não apenas no que diz respeito à configuração visual formalmente mais variada, diluindo as relações antes dicotômicas e bem mais pobres entre público e privado, mas sobretudo em termos de vida urbana resultante da nova diversidade de usos do complexo habitacional. Essas intervenções contribuem assim com a superação da condição de bairros-dormitório, reduzindo a desigualdade na oferta de cidade. Novamente, não se trata aqui de celebrar as soluções adotadas pela informalidade, muitas vezes precárias, mas de perceber através delas certas lições para projetar estruturas formais capazes de acolher operações dessa natureza, oferecendo melhores condições para que sejam ainda mais dignas e potentes no sentido de los objetivos de sustentabilidade.

Espaços de trânsito para além do trânsito

Se a habitação produz limites entre o público e o privado que a apropriação informal busca subverter, as infraestruturas de transporte estão visceralmente vinculadas a eles. A maior parte dos casos estudados em nossa pesquisa tiveram relação, direta ou indireta, com a sua função conectiva.

A frequência diária dessas infraestruturas do trânsito gera um público cativo de consumidores para o comércio ambulante. A forte atratividade comercial dos espaços de passagem os transforma em verdadeiras galerias comerciais, cuja concentração terá por efeito de produzir as chamadas 'centralidades do trânsito'. Apesar de se estabelecerem a partir das dinâmicas da passagem, essas centralidades ganharam hoje condição de destino em razão da maior oferta comercial. Tais espaços deixam assim de ser caracterizados pela sua condição inicial de não-lugar (AUGÉ, 2012), para se assumirem cada vez como polos econômicos e culturais de primeira grandeza, chegando até mesmo a rivalizar com a centralidade maior da metrópole. De fato, a



Figura 5 – Passarela-mercado da Estação Marcadão em Madureira, Zona Norte do Rio de Janeiro. Fonte: acervo do autor, 2024.

atratividade comercial que os fluxos gerados pelas infraestruturas de transporte exercem nas nossas cidades deveria implicar na revisão dos projetos de infraestruturas que, a revelia da realidade, continuam sendo tecnicamente pautados como espaços do trânsito a partir de lógicas estritamente setoriais⁸.

Exemplos disso são as centralidades pujantes do subúrbio carioca, como a Pavuna e Madureira que historicamente se criaram no entroncamento de vias arteriais e ramais ferroviários e se potencializaram ainda mais com a chegada do metrô e do BRT respectivamente. Elas remetem à figura contemporânea do *hub* ou centralidade do trânsito que vem sendo explorada como dispositivo catalizador de novos polos de vida urbana e serviços, em substituição aos tradicionais espaços de representação do poder político da cidade pré-industrial (Dominique; Guiheux, 2020).

Essa capacidade de se constituírem cada vez mais como substitutos dessas centralidades políticas, torna ainda mais premente a necessidade de uma reflexão a respeito do projeto de infraestrutura de transporte e espaços do trânsito que permita transcender o atendimento da função utilitária primeira para incluir outras camadas de significação e papel estratégico na cidade⁹.

⁸ Demonstrações disso são as estações espacialmente segregadas das linhas de BRT (Esposito G.; Pettena, 2020) e, mas recentemente, o novo Terminal Intermodal Gentileza. Premiado pelo Instituto de Arquitetos do Brasil e inaugurado em 2024, o projeto foi alvo do noticiário pelo conflito que gerou com os comerciantes ambulantes que operavam no local, atestando da dificuldade de se pensar a infraestrutura pública como elemento catalizador e criador de centralidade.

⁹ Esse desafio de integração urbana das infraestruturas de transporte foi enfrentado pelo urbanismo moderno que buscou responder com soluções muitas vezes criticadas e prematuramente rejeitadas, mas que mereceriam ser revisitadas à luz dos debates contemporâneos (Lassance, 2023).



Figura 6 – 'Praça coberta' criada à sombra dos viadutos no hub de Madureira. Fonte: acervo do autor 2024.

Além dessas centralidades do trânsito associadas aos grandes *hubs*, e como contribuição para ampliação e complexificação da abordagem dos projetos de infraestrutura de transporte, a família temática dos espaços de conexão reuniu uma grande variedade de casos. Ela inclui as próprias infraestruturas por onde circulam os fluxos da cidade, como as vias de trânsito e suas calçadas, os viadutos, as vias expressas e os ramais ferroviários, mas também os atravessamentos dessas linhas infraestruturais, seja por cima delas, com as passarelas e suas rampas, seja por baixo, como no caso de passagens cobertas e de vias sobrevoadas por viadutos. Por fim, o tema incluiu ainda os casos relacionados com os pontos de embarque e desembarque, transbordo e baldeação, como as paradas e terminais de ônibus e as estações de trem e metrô.

Como exemplos que permitem ilustrar alguns dos ensinamentos proporcionados pela apropriação informal das infraestruturas de transporte, destacamos dois casos menos espetaculares, mas ainda assim muito instrutivos para a discussão aqui travada. O primeiro deles trata da transformação de fato, mesmo que não plenamente declarada, das rampas de uma passarela em mercado. Localizado na divisa dos bairros de Pilares e Engenho da Rainha, na Zona Norte do Rio de Janeiro, o caso em questão consiste na inserção de estruturas autoconstruídas destinadas ao abrigo de comércios ao longo do plano inclinado das rampas de acesso a uma das poucas passarelas que permitem vencer o obstáculo da via férrea sem estar para tanto vinculada à presença de uma estação. Extraída da lógica frenética e alienante do fluxo de passagem e acesso ao modal ferroviário, o dispositivo de índole genérica, originalmente projetado para servir indistintamente a qualquer passante, consegue, assim, se converter em um equipamento comunitário (Figura 7).

Isso pode ser notado na própria conformação do seu entorno imediato, que vive uma ambiência bem menos exposta ao ritmo agitado das centralidades do trânsito. O comércio criado ao longo da passagem não ocupa o espaço de circulação, mas se



implanta lateralmente, explorando o vão livre proporcionado pela distância existente entre rampas. Assim, sem contar com o apoio da infraestrutura projetada da passagem, as lojas erguem-se do chão, em construções próprias, engenhosamente equipadas de níveis intermediários internos que permitem acompanhar o fluxo de frequentadores, adaptando-se ao constante desnivelamento ditado pela inclinação do solo rampado. Como resultado, obtêm-se quase uma inversão de papéis, onde o mercado como destino passa a dominar a rampa como passagem em um entrelaçamento composto de uma série de ajustes entre estruturas formais e informais. Destaquemos aqui algumas, como a conformação dimensional das estruturas autoconstruídas em função do espaço disponível entre rampas, o corte pontual de barras do guarda-corpo para encaixe de degraus, permitindo o acesso a algumas lojas, ou ainda a instalação de proteções contra o sol e a chuva.

O outro exemplo a ser destacado aqui diz respeito aos projetos de ponto de ônibus. Equipados com seu mobiliário padrão, eles seguem a lógica exclusiva do transporte e de um comportamento típico e pré-definido da condição de espera, preso à ideia de uma função restrita ao uso do meio de locomoção. Porém, muitas vezes, a espera é longa, principalmente em situações urbanas afetadas por uma oferta de transporte insuficiente e de pouca qualidade. Esse é o caso das áreas socioeconomicamente segregadas da cidade, onde a população de baixa renda fica refém do transporte coletivo em seus deslocamentos obrigatórios entre casa e trabalho. Essa espera parece ainda mais longa e penosa devido à pouca qualidade do ambiente em que ela se dá. De fato, é notável a exposição do usuário do transporte aos impactos do próprio trânsito motorizado e à ineficiência – quando não ausência total – dos dispositivos de proteção ao sol excessivo e à chuva, devido ao mobiliário padronizado que se ajusta mal à diversidade de situações. Trata-se de uma experiência geralmente negativa, pela qual é obrigada a passar, diariamente, a maioria da população de grandes metrópoles como o Rio de Janeiro.



Na ação informal aqui destacada, houve ampliação da área coberta para além do ponto de ônibus propriamente dito, agregando a este uma área de alimentação coberta que pode servir de espaço de convivência, equipada com mesas e cadeiras, uma tela de televisão e até mesmo um banheiro. Esses itens ali instalados, mesmo que de forma precária, criam uma presença acolhedora e melhores condições para a permanência no local, transformando-o em um lugar mais agradável e, até mesmo, em um destino desejável – ao menos em determinados momentos –, onde a necessidade da espera compulsória pelo transporte é menos sacrificante porque fica relativizada a um plano secundário em importância na experiência diária.

O desafio das contradições de um pretendido legado

As soluções clássicas do incremento da oferta de habitação social, mas também de mobilidade urbana foram pensadas e implementadas como forma de combate à persistente relação entre centro e periferia. Os investimentos em infraestrutura de transporte – apresentados, na capital fluminense, como principal legado dos Jogos Olímpicos de 2016 – criaram, no entanto, ainda mais dependência da periferia em relação aos principais polos de emprego. São soluções que repetem e consolidam um esquema semelhante ao produzido pelos ramais ferroviários que cotidianamente drenam a população economicamente ativa das periferias Norte e Oeste, levada a se deslocar para os centros de serviço e emprego, transformando municípios inteiros em cidades-dormitório (SEBRAE-RJ, 2013).

Pode-se assim concluir que a simples oferta de transporte não resolve a equação da desigualdade na oferta de cidade, mas, ao contrário, tende a exacerbá-la, no sentido em que preserva os ingredientes da relação de dependência da periferia-dormitório relativamente às centralidades dos serviços e da oferta de trabalho e oportunidades de geração de renda. Além disso, a própria oferta de transporte tende à baixa qualidade



Figura 9 – Ambulante na cidade para os carros. Barra da Tijuca, Zona Oeste do Rio de Janeiro. Fonte: acervo do autor, 2024.

do serviço, uma vez que atende uma população vinculada a determinadas faixas de renda que não têm outra opção de mobilidade, tornando-se assim refém da oferta disponível independentemente do padrão de serviço prestado. Isso compromete a experiência cotidiana dos deslocamentos obrigatórios e a própria atratividade do meio de transporte ofertado como opção para faixas de renda mais elevadas. Constitui-se assim um ciclo vicioso em que a oferta piorada de transporte tende a se tornar ainda mais precária em matéria de articulação com a cidade.

Essa falta de integração urbana é especialmente sensível nas centralidades servidas por esses modais de transporte onde se exacerba o contraste entre população residente, beneficiada pelo valor agregado da disponibilidade de serviços característicos de uma melhor oferta de cidade e uma população flutuante obrigada a se deslocar em busca de trabalho, mas para a qual quase nada é oferecido em termos de projeto de infraestrutura pública. Caso emblemático dessa situação são os projetos de estações de BRT da Linha TransOeste na Barra da Tijuca, Zona Oeste do Rio de Janeiro. Enquanto o contexto de altas densidades do entorno das estações, poderia remeter aos princípios do DOT (Desenvolvimento Orientado ao Transporte), a população residente não utiliza o modal de transporte coletivo que é quase que exclusivamente usado pela população flutuante de baixa renda (Palma, 2018).

Em virtude disso, a desconexão espacial e funcional da infraestrutura de transporte com o seu entorno urbano imediato é total, constituindo uma intenção velada do projeto que não buscou nenhuma articulação com um entorno hostil ao fluxo de pedestres obrigados a longos percursos entorno dos bolsões murados de condomínios fechados. Trata-se portanto de uma situação em que a lógica setorial do transporte pelo transporte ganha plena coerência. Atraída por uma demanda latente desses fluxos de pedestres entregues à própria sorte em um universo dominado pelo carro, implantam-se aqui e ali, diversas microestruturas também efêmeras de apoio a essa população flutuante, apontando assim para uma possível estratégia de planejamento e projeto que consistiria

em dar apoio à lógica de disseminação e efemeridade da oferta de serviços nesse tipo de ambiente urbano.

Considerações finais

A observação dessas e outras apropriações informais das infraestruturas urbanas no Rio de Janeiro nos levou a reconhecer uma possível analogia com o mundo da computação. Ela fez corresponder a relação entre formal e informal à que existe entre *hardware* e *software*. Essa analogia foi fundamental, pois permitiu estabelecer, como linha de raciocínio, a ideia de que o suporte projetado da cidade é entregue com um programa operacional concebido para desempenhar funções básicas previamente definidas – que são aquelas razões utilitárias e setoriais que justificaram a sua realização –, mas deveria admitir a instalação de novos programas ou aplicativos que permitissem preservar e até mesmo ampliar ou transformar sua funcionalidade e pertinência como dispositivo urbano potente.

Trata-se de uma capacidade fundamental a ser agregada à abordagem dos projetos de habitação e infraestruturas de transporte para que haja alguma possibilidade de alcançarmos ao menos parte dos objetivos de desenvolvimento sustentável fixados para 2030 e especial o ODS 11 que diz mais diretamente respeito às nossas competências enquanto arquitetos e urbanistas no que tange ao planejamento das cidades.

Assim, ao invés de apostar no ativismo do arquiteto ou na insurgência da apropriação pelo usuário – que continuam sendo modos possíveis de atuação cidadã –, nosso raciocínio prefere apelar para uma arquitetura do gesto formal mínimo e ao mesmo tempo espacialmente generoso. Mínimo não significa, entretanto, uma redução ainda maior de investimentos, mas, ao contrário, um emprego mais estratégico desses recursos. O objetivo é que essa arquitetura da infraestrutura seja assim mais aberta, disposta e sensível a uma perspectiva expandida de uso e, por isso mesmo, menos comprometida com o estrito atendimento das necessidades de cada uma das atividades passíveis de integrar um campo ampliado de possibilidades.

Trata-se assim de recuperar uma abordagem alinhada com a natureza complexa dos problemas e enunciados dos projetos de infraestrutura que implica em adotar uma abordagem integrada e multidimensional do projeto de infraestrutura, incluindo aí questões da articulação espacial, impacto na paisagem, qualidade material e ampliação das possibilidades de uso e reprogramação funcional. Isso permitirá de tratar a infraestrutura como arquitetura da cidade e vice-versa, entendendo que certas arquiteturas públicas foram e poderiam ser novamente pensadas como infraestrutura. Essa valorização da relação entre arquitetura e infraestrutura busca assim maior inclusão e compatibilização desta última com um ambiente urbano desejável em termos de habitabilidade e qualidade de vida para todos os cidadãos. O desafio maior é, portanto, o de operar no sentido de uma real democratização da qualidade urbana dos projetos de habitação e de infraestrutura em regiões que são hoje menos valorizadas da cidade, de forma a contribuir com o combate à gritante desigualdade de direito à cidade e aos processos de segregação socioespacial que tanto acometem a realidade urbana brasileira.

Agradecimentos

Agradecemos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ) pelo apoio financeiro concedido na forma de Bolsa de Produtividade e Bolsa de Cientista do Nosso Estado, respectivamente, assim como pela concessão de bolsas de Iniciação Científica que foram dedicadas ao projeto de pesquisa que apresentamos aqui.

Referências

AUGÉ, Marc. *Não lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas*. São Paulo: Papirus, 2012.

CARVALHO, Solange Araujo de. *Entre a ideia e o resultado: o papel do projeto no processo de urbanização de uma favela*. 2020. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

CONDE, Luiz Paulo; MAGALHÃES, Sérgio. *Favela-Bairro: Uma outra história da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Vivercidades, 2004.

DAVIS, Mike. *Planeta favela*. São Paulo: Bomtempo, 2006.

DE CERTEAU, Michel. *A invenção do cotidiano. Artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 1998.

ESPOSITO-GALARCE, Fernando; PETTENÁ, Amanda Senna. Arquitectura efímera e insurgencia urbana. Estrategias de apropiación del comercio ambulante en los espacios intersticiales del BRT TransOeste, Rio de Janeiro. *Arquitecturas del Sur*, v.38, n.57, p.108-127, 2020. Disponível em: <https://revistas.ubiobio.cl/index.php/AS/article/view/3847>. Acesso em 16 nov. 2024.

FERREIRA DOS SANTOS, Carlos Nelson et al. *Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*. São Paulo: Projeto FINEP/IBAM, 1985.

FOUCAULT, Muchel. *L'ordre du discours*. Paris: Gallimard, 1971.

LASSANCE, Guilherme et al. Referencial de cidade e ensino: uma revisão necessária. *Bitacora Urbano Territorial*, Bogotá (Colombia), v.33, p.139-151, 2023. Disponível em: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/104538>. Acesso em 16 nov. 2024.

LASSANCE, Guilherme. Post-Compact City: Learning from Modern Integrative Projects to Fight Unequal Urban Conditions in the Global South. In: MEHTA, Geeta; KUKREJA, Dikshu (Orgs.). *Livable Cities for the Future*. New Delhi: Observer Research Foundation, 2023, p.16-22. Disponível em: <https://www.smashwords.com/books/view/1431609>. Acesso em 16/ nov. 2024.

LASSANCE, Guilherme; ALBERNAZ, Maria Paula. Plan integrado de desarrollo urbano de la región Metropolitana de Río de Janeiro: un análisis crítico. In: VICUÑA, Magdalena; ELINBAUM, Pablo; VALENZUELA, Luis Miguel (Orgs.). *Planes metropolitanos en Iberoamérica: culturas e instrumentos*. Santiago: RIL editores, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales UC, 2022, p.123-148.

MARICATO, Erminia. *Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência*. São Paulo: LABHAB, FAU-USP, 1996.

MORENO, Carlos. *The 15-minute city: A solution to saving our time and our planet*. Hoboken, New Jersey: John Wiley, 2024.

PALMA, Rodrigo Codevila. *Sustentabilidade Urbana: aspectos de localização e mobilidade*. Rio de Janeiro: Prourb-FAU-UFRJ, 2018.

ROUILLARD, Dominique; GUIHEUX, Alain. *Project Hub: The architecture of new mobilities*. Genebra: Metis Presses, 2020.

SEBRAE-RJ. Mobilidade urbana e mercado de trabalho na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. *Estudo estratégico*, n.6, 2013.

SLADE, Ana; LASSANCE, Guilherme. Live-work Tactics in the Suburban House and their Effects on Public Spaces in the Peripheral Neighbourhoods of Rio de Janeiro. *The Journal of Public Space*, v.4, p.81-100, 2019. Disponível em: <https://www.journalpublicspace.org/index.php/jps/article/view/1205/724>. Acesso em: 16 nov. 2024.

SLADE, Ana. *A cidade a partir das relações entre moradia e trabalho: um olhar sobre duas Américas*. 2019. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

TERRY, Tatiana. *Favela-Quitinete: transformações socioespaciais em favelas cariocas consolidadas e o caso de Rio das Flores/Rio Novo na favela de Rio das Pedras*. 2021. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.