

ENTRECAMÉNTOS:

DESCONSTRUÇÃO

E

HOSPITALIDADE

NA ESTAÇÃO

NITERÓI

TRENSURB

Julian Grub

Um ato de hospitalidade só pode ser poético.

Jacques Derrida



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
FACULDADE DE ARQUITETURA  
PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA

JULIAN GRUB

# ENTRECRUZAMENTOS: DESCONSTRUÇÃO E HOSPITALIDADE NA ESTAÇÃO NITERÓI TRENSURB

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação e Pesquisa em Arquitetura – PROPAPAR – da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em Arquitetura.

**Orientador: Prof. Dr. Fernando F. Fuão**

Porto Alegre, novembro de 2018

**JULIAN GRUB**

**ENTRECRUZAMENTOS: DESCONSTRUÇÃO E HOSPITALIDADE NA  
ESTAÇÃO NITERÓI TRENSURB**

Tese defendida no Programa de Pesquisa e Pós-  
Graduação em Arquitetura da Universidade  
Federal do Rio Grande do Sul e aprovada por  
Banca Examinadora constituída pelos docentes

PROF. DR. FERNANDO DELFINO FREITAS FUÃO  
PROPAR-UFRGS

PROF.<sup>a</sup> DR.<sup>a</sup> DIRCE ELEONORA NIGRO SOLIS  
IFCH-UERJ

PROF.<sup>a</sup> DR.<sup>a</sup> MARIA LUIZA ADAMS SANVITTO  
PROPAR – UFRGS

PROF. DR. JUAN JOSÉ MASCARÓ  
PPGENG-UPF

PROF. DR. JOSÉ CARLOS FREITAS LEMOS  
DARQ-UFRGS

## CIP - Catalogação na Publicação

Grub, Julian

Entrecruzamentos: desconstrução e hospitalidade na estação Niterói Trensurb / Julian Grub. -- 2018.  
260 f.

Orientador: Fernando Delfino de Freitas Fuão.

Tese (Doutorado) -- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Porto Alegre, BR-RS, 2018.

1. Arquitetura de conexão. 2. Projeto arquitetônico. 3. Práticas urbanas. 4. Desconstrução. 5. Hospitalidade. I. Delfino de Freitas Fuão, Fernando, orient. II. Título.

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da UFRGS com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

## AGRADECIMENTOS

Retomar alguns nomes não é tarefa simples, foram muitos momentos, fases, pensamentos e mudanças. Nesse período muitos passaram, se despediram e também surgiram. A tese representa exatamente esse movimento não linear de constante amadurecimento, aprendizado e questionamentos. Foi uma construção que tomou corpo ao longo do tempo através de alguns acertos, mas principalmente a partir dos erros; efetivamente um período de muitas provocações e incertezas. As pessoas que estiveram presentes durante esse movimento – de duração aparentemente definida de quatro anos, que parece provisoriamente acabar aqui, mas que certamente se estenderá através das leituras que estão por vir – estão de alguma forma vivas nas palavras e pensamentos deste pequeno universo particular que construí a partir das suas marcas. Para os mais próximos que fizeram parte deste trabalho, perceberão sua presença entre as linhas e na força da palavra. E, assim, rendo meus agradecimentos e homenagens. Para minha mãe Silvia, vejo-a representada ao percorrer a estrutura deste trabalho, é a linha conectora que liga tudo e todos, do início ao fim. Se existe sentido é porque você está presente. Meu avô Silvio e avó Hélia (in memoriam) se fazem aparecer no texto como o sentimento mais profundo, é o interior do interior, um local que poucos encontrarão, um lugar onde o silêncio tem o poder de romper a fala, fazendo aparecer as verdades. Meus irmãos Christian e Jonathan representam a intensidade da palavra com sua força de combate e transformação através de seus signos e interpretações, provocando no leitor a mudança radical do pensar. Meu Pai Gilberto (in memoriam), meu rastro distante e sempre presente, uma marca profunda, assim como a ideia central que procurei a todo instante neste trabalho: por ele entendi que o acolhimento se manifesta também pela memória, no livre gesto de aceitar. Ao Fuão, vê-lo apenas como orientador é muito pouco, ele entrou na tese e na minha vida como um instrumento provocador. Sua aparição quase oculta é um chamado à liberdade, repleta de sonhos, humanidade e esperança. À Geisa, que, no universo deste trabalho, colocou-se como o tempo, pacientemente apareceu para somar, acrescentar, sempre à espera, aberta a acolher incondicionalmente minhas dúvidas, temores e conflitos. Por ela, percebi que através da escuta e do silêncio pode-se encontrar o acolhimento absoluto. Agradeço a parceria dos colegas, que tiveram, assim como eu, a coragem de pisar no terreno instável, mas fascinante, da filosofia; ao Guilherme, Celma, Nívea, Marcelo D., Anelis e Marcelo K. Ao Propar, por meio da querida Rosita, sempre disposta a ajudar. Queria deixar meus agradecimentos finais ao amigo, professor e colega Mambrini, que acompanhou as minhas “andaçadas” como aluno, docente, mestre e agora, “Doutor”.

Muito obrigado.

## RESUMO

A tese apresenta-se na forma de um relato, de uma reflexão, de uma experiência desenvolvida a partir da disciplina de Projeto Arquitetônico II da UFRGS, tendo como hipótese a possibilidade de uma abertura de significado das arquiteturas de conexão em direção ao acolhimento pelo entrecruzamento da experiência dos alunos e das ideias do filósofo Jacques Derrida, tendo como estudo de caso a Estação Niterói-Rio Branco, de Canoas. Os exercícios praticados pelos alunos nos espaços da estação procuraram ser uma forma de “rasura e apagamento” sobre a “escrita” original da obra, transformando as ações em dispositivos desconstrutores e possibilitando que essas obras de conexões tragam em si o gesto de hospitalidade. A força inventiva dos alunos apresentou-se na forma de instalações de equipamentos provisórios e definitivos e festas de integração nas praças da estação, denunciando o abismo existente entre o projeto da estação e a realidade vivenciada. Assim, num processo de ressignificação, as arquiteturas de conexões podem tornar-se o meio, o facilitador, o dispositivo de hospitalidade, contribuindo sensivelmente no papel social? Conclui-se que a aproximação entre filosofia e arquitetura mostra-se como um caminho para o questionamento e crítica das práticas projetuais, na direção de uma abordagem mais sensível e humana. As ações dos alunos vêm para alertar sobre a hostilidade das nossas cidades e o abandono e omissão de seus habitantes.

Palavras-chave: Arquitetura de conexão. Projeto arquitetônico. Práticas urbanas. Ética. Desconstrução. Hospitalidade.

## ABSTRACT

The thesis presents itself as a reflection from the experience in the discipline of Project II in the Architect Faculty of the Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS. The hypothesis is that it is possible an opening of meaning of the connection architectures towards the host. It is possible through cross-linking the student's experience and the ideas of the philosopher Jacques Derrida. The thesis had as case study the Niteroi-Rio Branco station, in the municipality of Canoas – RS. The student's exercises in the spaces of the station sought to be a form of "erasure and erasure" on the original "writing" of the architectural work, transforming the actions into deconstructing devices and enabling these architectural works of urban connections to betray the gesture of hospitality. The inventive strength of the students was presented in the form of provisional and definitive equipment installations and integration parties in the squares of the station, denouncing the abyss existing between the project of the Station and the reality experienced. Thus, in a process of resignification, the architectures of urban connections can become the facilitator, the hospitality device, contributing significantly to the social role? It is concluded that the approximation between philosophy and architecture is shown as a way for the questioning and the critique of the project practices towards a more sensitive and human approach. The actions of the students come to warn about the hostility of our cities and the abandonment and omission of its inhabitants. In this sense, the thesis presents itself as a questioning and a criticism to the fact of thinking architecture by the principle of efficiency, forgetting the responsibility of accepting unconditionally the other.

Keywords: Connection architecture. Urban practices. Ethics. Deconstruction. Hospitality. Architectural design.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Entrecruzamentos – Arquitetura / (con)vivência-subjetividades / Derrida / desconstrução / questionamentos / ressignificação / hospitalidade / alteridade	26
Figura 2 – Entrecruzamentos – Aproximações entre o pensamento linear utilitarista (Capítulo I), o pensamento conector de Derrida (Capítulo II) e as experiências sensíveis dos alunos (Capítulo III)	30
Figura 3 – Estrutura dos capítulos: 1- contextualização (objetivo, lógica do espaço), 2- fundamentação teórica, 3- reinterpretação subjetiva contaminados por Derrida	32
Figura 4 – Estruturação-esquema Capítulo I – A estação	36
Figura 5 – Arquitetura de conexão e também habitação. Ponte Vecchio (ano 996) sobre o rio Arno, em Florença, Itália	38
Figura 6 – Associação entre arquitetura, infraestrutura, tecnologia, indústria e trabalho – Autopista na cobertura da fábrica da Fiat Lingotto em Turim, arquiteto Matté Trucco, Itália (1923)	39
Figura 1 – As várias faces do Viaduto Otávio Rocha, Porto Alegre – 2018	41
Figura 8 – Mapa da localização da Estação Niterói-Rio Branco e as demais estações ao longo da malha metroviária de Porto Alegre a Novo Hamburgo	44
Figura 9 – Fotomontagem de algumas estações ao longo dos municípios de Porto Alegre, Canoas, Esteio, Sapucaia, São Leopoldo e Novo Hamburgo	45
Figura 10 – Imagem geral de Canoas cortada pela BR-116 e pela linha do trem	49
Figura 11 – Estação Niterói – Eixo murado do trem divide o território de Canoas/RS	49
Figura 12 – Estação Niterói – Passarela elevada (vermelho) e área de embarque/estação junto a rodovia BR 116 (amarelo)	51
Figura 13 – Público restrito – Carências de espaços de convívio	53
Figura 14 – Barreiras e grades limitando acessos e a interação do usuário com o espaço	53
Figura 15 – Plataforma – carências de espaços de convívio	54
Figura 16 – Livre circulação – acesso principal: estação e passarela	55
Figura 17 – Espaços adaptados e realidade – novos usos a partir do comércio informal	55
Figura 18 – Direções e fluxos da estação	56
Figura 19 – Passarela, ponte de transposição sobre o muro	57
Figura 20 – Passarela Estação Niterói – pontes urbanas	57
Figura 21 – Canoas, localização da Estação Niterói com seus bairros de conexão divididos pelo extenso muro junto à BR 116 (Rio Branco e Niterói)	58
Figura 22 – Estação, encontro da passarela com os bairros a partir das praças (rampas circulares)	60
Figura 23 – Atores e percursos – projeto da Estação Niterói	61
Figura 24 – Espaços de permanência – projeto da Estação Niterói	62
Figura 25 – Espaços ociosos e passagens – projeto da Estação Niterói	63
Figura 26 – Direções e principais pontos focais – projeto da Estação Niterói	64
Figura 27 – Praça Niterói e suas mensagens	66
Figura 28 – Praça Rio Branco e seu poder de atração – banca de frutas	68
Figura 29 – Planta baixa Praça Rio Branco, lado oeste da Estação Poa-Nh	70
Figura 30 – Planta baixa Praça Niterói, lado leste Poa-Nh	71
Figura 31 – Sentidos e fluxos – projeto da Estação Niterói-Rio Branco e suas praças	72
Figura 32 – Percurso da passarela à Praça e ao Bairro Rio Branco	73
Figura 33 – Praça Rio Branco	73
Figura 34 – Interior Praça Niterói	74
Figura 35 – Percurso da passarela sobre a Praça Niterói e espaço resíduo sob a passarela de acesso	75
Figura 36 – Estacionamento de bicicletas – bicicletário-peitoril	76
Figura 37 – Aproximações entre Derrida e Arquitetura – Diagrama conceitual	82
Figura 38 – Localizações funcionais e tecnologias no espaço privado e familiar – informação e entretenimento ou isolamento, disciplina e alienação?	85
Figura 39 – Ovelhas – cena do filme Tempos Modernos, 1936	86
Figura 40 – Aproximações 1 – a mão e as dobras do acolhimento de Fernando Fuão	98

Figura 41 – Aproximações 2 – acolhimento como predomínio visual – sequência de imagens em que a força da curvatura mostra-se predominante, referenciando as linhas de expressão da paisagem natural	99
Figura 42 – Aproximações 3 – recipiente de luz – sequência de imagens em que a luz apresenta-se recolhida a partir da curvatura da colher	100
Figura 43 – Diagrama – entrecruzamentos dos conceitos de Derrida com as ações dos alunos no espaço da Estação Niterói	107
Figura 44 – Atividades de sensibilização e projeto entre comerciantes, funcionários e alunos	110
Figura 45 – Mapa da localização das bancas dos comerciantes	111
Figura 46 – Agradecimento realizado pelos alunos ao final do semestre 2016/1 para os comerciantes na revitalização da Praça Niterói	112
Figura 47 – Casa III e diagrama de análise, construída para a família Miler entre 1969 em Lakeville, Connecticut	118
Figura 48 – Exemplo de diagramas de análise utilizado por Eisenman na Casa II	119
Figura 49 – Parque La Villette, de Tschumi	120
Figura 50 – Diagrama conceitual – mapa espera e errância	123
Figura 51 – Fixo/fluxos. Transposições. Detalhe do acesso à passarela pela Praça Rio Branco. Estação Niterói, Canoas	126
Figura 52 – Collage – mapa da espera e errância da aluna Caroline Malaggi	129
Figura 53 – Mapa de espera e errância da aluna Letícia Dupont	132
Figura 54 – Mapa espera errância, aluna Mariana Froner	134
Figura 55 – Mapa de espera e errância, aluna Franciele Bonoldi (2015)	137
Figura 56 – Para a aluna Mariana Froner, o acolhimento é vivo e inesperado – imagem da Praça Rio Branco numa sexta-feira de manhã	140
Figura 57 – Collage espera errância dos alunos Mariana Froner, Guilherme Hartmann e Luiza Marcon	141
Figura 58 – Diagrama conceitual do mapa de acolhimento	142
Figura 59 – Collage acolhimento – aluna Viviane Garcia (2014/2)	147
Figura 60 – Mapa do acolhimento – aluno João Bernardi (2014)	150
Figura 2 – Mapa do acolhimento – aluno João Bernardi (2014)	153
Figura 62 – Alunos Coral Belló Lopes, Gabriela da Silva Ramos e Renata Ossanai (2015)	156
Figura 63 – Diagrama conceitual – instalações	158
Figura 64 – Instalações efêmeras – re-sintos, Estação Niterói (2016/1)	161
Figura 65 – Instalação – re-sinto, espaço-representação da interioridade do aluno	162
Figura 66 – Execução dos mosaicos – Estação Niterói (2016/1)	164
Figura 67 – Mosaico na revistaria (2016/1)	165
Figura 68 – Instalações de grafite na Praça Niterói – Amanda Gabriella Michelotto e Felipe Fiorini Mocelin	167
Figura 69 – Instalações de murais verdes na Praça Niterói – Thaís Gamarra e Carlos Sardinha	169
Figura 70 – Espaço (é) corpo – exercício “corpo/espço” com a professora Daniela Cidade Estação Niterói (2016/1)	171
Figura 71 – Divulgação da Festa de São João, Praça Niterói (2016/1)	173
Figura 72 – Festa de Natal com bandas locais e apresentações de dança. Encerramento do semestre 2015/2	174
Figura 73 – Festa de Natal, encerramento do semestre 2015/2	176

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>14</b>
OBJETIVO GERAL	25
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	25
METODOLOGIA	25
ESTRUTURA DE PESQUISA	31
<b>CAPÍTULO I. PELA LINHA DO TREM</b>	<b>34</b>
1.1 INTRODUÇÃO	36
1.2 ARQUITETURAS DE CONEXÕES	37
1.3 TRENSURB	43
1.3.1 DA ANTIGA FERROVIA GAÚCHA À EMPRESA DE TRENS URBANOS	43
1.3.2 AS ESTAÇÕES	43
1.3.3 ESTAÇÃO NITERÓI-RIO BRANCO: O NÚMERO, A DESCRIÇÃO, A ANÁLISE	45
1.4 ESTAÇÃO NITERÓI-RIO BRANCO - A ARQUITETURA	48
1.5 ESTAÇÃO NITERÓI-RIO BRANCO - O CONTEXTO E AS PRAÇAS	58
<b>CAPÍTULO II. UM TREM CHAMADO DERRIDA</b>	<b>79</b>
2.1 INTRODUÇÃO	81
2.2 ESTAÇÃO NITERÓI: LÓGICA E DOMESTICAÇÃO	82
2.3 DESCONSTRUINDO OS ESPAÇOS DE DERRIDA	89
2.4 ESTAÇÃO NITERÓI: ARQUITETURA DO ACOLHIMENTO	95
<b>CAPÍTULO III. À MARGEM DO TRILHO</b>	<b>105</b>
3.1 INTRODUÇÃO	107
3.1.1 ATELIER DE PROJETO - AGENTES E COLABORADORES	109
3.1.2 ATELIER DE PROJETO - ATIVIDADES / PROGRAMAÇÃO	112
3.1.3 EXPERIMENTAÇÕES, LINGUAGENS E REPRESENTAÇÕES	115
3.2 ENTRE A ESPERA E A ERRÂNCIA	122
3.3 SINAIS DE HOSPITALIDADE	142
3.4 INSTALAÇÕES - LUGARES DE INSCRIÇÕES	157
3.5 FESTAS E TRANSBORDAMENTOS	172
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	178
REFERÊNCIAS	190
APÊNDICE A - PONTES DE MEDELLÍN: UM ENSAIO SOBRE A HOSPITALIDADE	197
APÊNDICE B - LEVANTAMENTO TÉCNICO CADASTRAL	211
ANEXO A - CRONOGRAMA DISCIPLINA PROJETO ARQUITETÔNICO II - UFRGS	223
ANEXO B - PROJETO ARQUITETÔNICO II - PROPOSTAS FINAIS	231
2014/2 - ALUNOS GUILHERME HARTMANN, LUIZA MARCON E MARIANA FRONER	231
2015/2 - ALUNOS CORAL LOPES, GABRIELA RAMOS E RENATA OSSANAI	250





## *Estações*

Estação que tudo move  
linha que divide e une.  
Cidades, lugares, países.

Perto, longe, distâncias.  
Define rotas, rotinas, trajetos.  
não há lugar que não alcance  
nem pessoas que não conheça.

Nas descobertas e acasos  
leva sonhos e desejos  
traz histórias e imagens.  
Para além do mundo estático  
é fissura em movimento

## INTRODUÇÃO

No ocidente, a história da produção arquitetônica está circunscrita sob o domínio da razão e daquilo que se coloca como útil e funcional. Construída e pensada como ato derivado de uma lógica, os valores dessa produção são definidos pelo melhor funcionamento, a beleza é rebaixada como estratégia de captura; sua função está no poder de atração, num simples objeto de atração-consumo. O afeto<sup>1</sup>, o sensível, o corpo como valor subjetivo e individual tornam-se secundários a partir do mundo moderno<sup>2</sup>. Logo, como construção da realidade, a experiência sensível torna-se um importante mecanismo de apreensão do espaço. Para Tuan (1983), a ideia de experiência significa atuar de forma ativa sobre a vivência do espaço, compreendendo e aprendendo a partir dele. A palavra *experiência* abrange as diferentes maneiras através das quais uma pessoa conhece e constrói a realidade. Experiência, da raiz latina *per*, é “experimento”, “experto” e “perigoso”, assim, experienciar é aventurar-se no incerto e desconhecido.

Na arquitetura, a fragmentação e individualização da sociedade moderna refletem-se nos aspectos tipológicos, formais e programáticos da arquitetura que modela a cidade, na qual o aspecto técnico se sobrepõe aos aspectos semânticos e de significação. Podemos perceber essa preeminência da técnica no fazer e pensar arquitetônico – desde a academia, seguimos modelos, recebemos e repetimos de forma pronta e completa um “programa” de necessidades, subordinado a uma nomeação, tipo e metragem “ideal”; somos orientados a pensar a partir de “planos” diretores, “códigos” de obras e NBRs (Normas Brasileiras)<sup>3</sup>. Nesse processo, a arquitetura como

---

<sup>1</sup> Acionado pelo corpo, o afeto como sinônimo de sentimento ocorre a partir da vivência, do acúmulo de experiências e de como percebemos o espaço na sua intensidade de sentidos (como a visão, a audição, o olfato, o paladar e o tato e a maneira indireta que relacionamos e simbolizamos as coisas ao longo do tempo) (TUAN, 1983).

<sup>2</sup> Para Costa (2011), a utilização da palavra “moderno” volta-se ao período pós-Revolução Industrial, principalmente no século XX. Nesse período, as ideais de modernização associadas à ideia de progresso tinham como base a aplicação da técnica e da ciência. Vale salientar que, mesmo com a ideia de progresso pela tecnologia, observa-se um aumento da pobreza e da miséria, com graves problemas sociais e econômicos principalmente nos países de terceiro mundo. Mesmo com a evolução da técnica, continuam sem soluções os problemas sociais e econômicos. A partir desse período até os dias atuais, os valores humanos foram relegados a um segundo plano, assim como foram o pensamento e a reflexão ética sobre o mundo (COSTA, 2011).

<sup>3</sup> Aprovada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas, as NBRs correspondem a uma espécie de norma, assegurando as características desejáveis de um determinado produto ou serviços (ABNT, c2014).

linguagem só tem valor se seguir a “lei da boa forma”<sup>4</sup>, preferencialmente de maneira abstrata e autossuficiente, organizada estruturalmente por um módulo ou um grid numericamente referenciável. Nesse pensar racionalizado, a arquitetura ficou comprometida e, até mesmo, muitas vezes, impossibilitada de incorporar novas situações e programas ou propor articulações entre programas que criam novos usos e experiências do espaço, de forma que não se permite apropriações necessárias à transformação do indivíduo e da cidade como corpo social.

A modernidade e a ideia de produção estão em tudo que consumimos (e somos). A liberdade e a autonomia com que o homem sonhou com a Revolução Industrial tornaram-se enganosas e perversas. Somos produto da máquina<sup>5</sup> que criamos, somos escravos da própria máquina que nos libertaria. No início do século XX, a arquitetura moderna subestimou o pensamento mecanicista, tratando de ver a nova arquitetura (funcional) como saída para uma outra sociedade, uma sociedade dominada pelo carro, pela tecnologia instrumentada sob um novo regime de tempo. Encoberta pela expressão *ganhar tempo*, a presença da técnica numa relação temporal revela a pior forma de domesticação, uma “correção” sofisticada de dentro para fora, reprogramando a natureza do homem. O uso da técnica e da ciência moderna acabou dominando a sociedade pela velocidade, um conjunto de forças que resultaram na anulação do sujeito. O tempo moderno tornou-se a engrenagem que movimentava o pensamento ocidental. Contudo, vale destacar que o problema não é a técnica em si, mas sim como ela é interpretada e para quais fins e interesses ela se propõe na arquitetura.

A máquina tornou-se a grande metáfora do século XX, e a arquitetura sua manifestação. Contudo, devemos lembrar que arquitetura não se constrói apenas

---

<sup>4</sup> Com relação direta com a aparência do objeto, a boa forma busca uma melhor qualidade visual a partir da interpretação das partes em relação ao todo (autossuficiência do objeto). A expressão *boa forma* tem início numa corrente da psicologia alemã no século XX, denominada Gestalt, que significa “forma”, “configuração estrutural”. Partindo da percepção visual, a ideia de “boa forma” volta-se aos princípios ideias na concepção de objetos, como: ordenação, regularidade, simetria, simplicidade, equilíbrio, clareza, harmonia, entre outros (GOMES FILHO, 2003).

<sup>5</sup> A ideia de “máquina” retoma o discurso da produção através da industrialização e mecanização da sociedade. Precisou-se da ação constante e automatizada do homem para controlar a máquina, num processo de subordinação, dependência e submissão. Como metáfora, a “máquina” moderna aproxima-se do corpo humano como unidade funcional, a partir de movimentos repetitivos e normatizados.

para funcionar e ter sentido, mas para oferecer sentido(s). Ela é técnica, mas também é arte. E, como arte, está no universo das interpretações, dos signos, move-se no mundo sensível, dominado pelo corpo, pela vontade, pelo desejo e pela subjetividade (SOLIS, 2009).

Mesmo servindo-se da ideia de eficiência numa temporalidade presente e objetiva, a arquitetura encontra-se no tempo passado, das experiências e memórias, e também no tempo futuro, tempo do sonho, das descobertas e acasos. A arquitetura, assim, encontra-se no universo dos rastros, das marcas, da impressão. Não estamos falando do tempo presente da máquina, do tempo do deslocamento dos vagões, dos carros, do trem e da linguagem totalitária, mas do tempo subjetivo do ser, numa temporalidade que perpassa o presente das experiências, o passado das memórias e o futuro das expectativas. O sujeito que vivencia afetivamente a obra e as coisas “ao seu tempo” cria um novo mundo, uma nova linguagem, uma nova forma de representação (de si) num tempo sem tempo – rastros que colocam a obra sobre um novo enunciado; é uma promessa a se fazer sempre presente. A tese, portanto, procura mover-se entre universos; por um lado, mergulhar no mundo material, objetivo, representativo e técnico da arquitetura. Por outro, percorrer o plano das subjetividades e do imaginário, acionados pela vivência e pela ideia de acolhimento.

Assim, este estudo se justifica como uma crítica ao fato de pensarmos a cidade e a arquitetura pelo princípio da técnica e da eficiência, num processo de isolamento e alienação<sup>6</sup>, apontando para uma crise de identidade, da incapacidade de refletirmos sobre o nosso papel como cidadão e corpo social no espaço arquitetônico e da cidade. Essa crise de identidade é revelada nas arquiteturas de conexão, construídas sobre a ideia de disciplina e domesticação<sup>7</sup> como modelo estruturante.

Arquiteturas de conexão, aqui, são entendidas como elementos construídos para ligar e unir, como as pontes, viadutos, túneis, estações, passarelas e, mais especificamente, as estações, aqui representadas pela Estação Niterói da Trensurb.

---

<sup>6</sup> Diferente de lucidez, o termo alienação é um estado em que a pessoa, uma vez educada em condições sociais determinadas, se submete cegamente aos valores dados, perdendo assim a consciência de seus verdadeiros problemas (FERREIRA, 1986).

<sup>7</sup> Domesticar é um processo (físico e psicológico) que ocorre na ação de poder sobre os corpos (FERREIRA, 1986).

Essas arquiteturas servem para aproximar universos físicos, econômicos, sociais e culturais. Como suporte das redes de mobilidade, essas obras da cidade encontram-se entre arquitetura e infraestrutura; representam, sob a face da razão, a alta eficiência e a garantia da produtividade. Tais arquiteturas apresentam características físicas e projetuais voltadas, na sua maioria, para um fim específico, o deslocamento, principalmente do automóvel.

Num primeiro pensar projetual, as arquiteturas de conexões, sob o discurso oficial, trazem a imagem da organização, da limpeza, da segurança, da individualidade, do conforto, da privacidade e eficácia. Mas, se vivenciarmos esses espaços na sua interioridade, a partir do dia a dia, o que veremos? Um discurso da eficiência ou do isolamento pela velocidade? Do conforto ou do isolamento pela obediência? Da individualidade ou do isolamento pelo distanciamento? Da segurança ou do isolamento pela vigilância? Da privacidade ou do isolamento pelo silêncio?

Assim, nas suas tensões, qual o papel da arquitetura de conexão na junção e (des)junção da cidade? Um campo de possibilidades ou de restrições? Será essa arquitetura sempre uma resposta para critérios normativos pré-determinados, buscando maior rendimento? A função e a forma da arquitetura na sua aparência mostram o que ela é efetivamente? Refletindo qual realidade? Suas funções e usos são voltados a quais interesses? Ela em si é isto, uma estrutura física restrita e fixada a um nome e a uma função? Se essas questões sobre a arquitetura permanecem e continuam persistindo e regressando, é porque elas não estão plenamente respondidas.

As arquiteturas de conexão, portanto, podem representar o automatismo da sociedade e, enquanto signo, podem carregar com elas a imagem da fortaleza, da máquina; suas imensas estruturas rompem, dividem, isolam as pessoas e a cidade. Sua forma reforça apenas a linha do trilho e o trem que passa. Aparentemente, tudo que nela entra se esvazia, nem passado ou registro fica, apenas a falsa crença dos fantasmas hostis que se dizem assombrar. Nem as olhamos como arquiteturas, mas como vestígios da máquina e do trabalho, espaços inóspitos, desconhecidos e amaldiçoados pela imagem da indiferença, marcas do isolamento de uma cidade

desumanizada. Este estudo busca mostrar que, mesmo sob a imagem de hostilidade, essas arquiteturas podem também oferecer gesto de hospitalidade, e que as possibilidades de uso, apropriação e signo não estão necessariamente fixadas ao projeto, a um programa ou forma construída, mas podem se mostrar “vivas” através daquele que deveria ser o principal protagonista – o homem.

Na cidade moderna, os espaços formados pelas arquiteturas de conexão sob o discurso da eficiência<sup>8</sup> constituem-se em território apagado, resquício de um urbanismo fragmento voltado ao espaço privado e individual. A palavra *isolamento* como forma de controle poderia ser a palavra-chave dessas arquiteturas. Isolar-se do outro mesmo estando ao lado, isolar-se da cidade mesmo estando dentro, isolar-se da arquitetura mesmo usando-a. Seriam as construções de que falamos apenas arquiteturas utilitárias ou poderiam ter novos sentidos e significados? Nesse pensar, acreditamos que a arquitetura deve trazer o atributo da alteridade, restabelecendo a qualidade ética<sup>9</sup> dos seus espaços, um espaço de espera, de esperança, no movimento de abertura incondicional em direção ao outro; antes de ser, a arquitetura deve ter em si a natureza de aguardar e oferecer a absoluta prioridade ao outro.

Logo, as arquiteturas de conexões podem expressar, num primeiro olhar, aquilo que são quando projetadas – não-arquiteturas, resíduos urbanos, estruturas voltadas ao transporte de massa, com sentido único – disciplinar isolando por meio do discurso da mobilidade eficiente. Controlar, limitar, direcionar, ensinar, cercar, docilizar, fazer calar, silenciar. A arquitetura, nesse sentido, tem implicação direta com a ideia de disciplinaridade e controle (dos movimentos e ações) sobre as coisas e sujeitos, pois essa é a lei da eficiência, transformar vida em números, ocultando-a pela tradição, pelo capital, pelo consumo, pelo privado e pelo trabalho. Nesse processo de doma<sup>10</sup> sobre a sociedade, a arquitetura submete-se às regras da técnica, da linguagem racional e do utilitarismo como sentido primeiro (FUÃO; SOLIS; MORAES, 2016).

---

<sup>8</sup> A palavra eficiência tem origem no latim, *efficientia*, e refere-se ao uso racional, objetivando a capacidade máxima de produção com o mínimo de desperdício, dispondo do melhor uso possível das pessoas, do tempo e dos materiais (FERREIRA, 1986).

<sup>9</sup> Construída pela responsabilidade do cuidar, a ética mostra-se no espaço partilhado a partir do outro, é o acolhimento incondicional, o lugar da hospitalidade (COSTA, 2011).

<sup>10</sup> Ato de amansar um animal, processo longo e metódico que, ao fim de um determinado tempo, torna esse animal adaptado às funções para as quais foi preparado (FERREIRA, 1986).

Além de arquiteturas que isolam, entretanto, numa outra ótica, podemos considerar as estações de trem como arquiteturas do entre, onde pode ocorrer a dobra, a indecibilidade, a dúvida, pois trazem em si a ideia do fluxo, do movimento, do inesperado, do acontecimento e de tudo aquilo que ajuda o cotidiano a (re)fazer-se. São também arquiteturas da margem, do limite. Elas definem as cidades, pois se localizam nas franjas e também no centro, são linhas de contorno, situam-se entre lugares, entre cidades, entre bairros, entre vias, estão entre o coletivo e o individual. São obras de arquitetura e também fazem parte da cidade, da infraestrutura e da sociedade. Situam-se no limiar, são arquiteturas que podem receber um e todos, do rico ao pobre, do centro à periferia, do local ao estrangeiro. Nas arquiteturas de conexão, aqui representadas pela estação do trem, tudo cabe, expõe-se e esconde-se, interioriza-se ou expande-se.

Assim, nas arquiteturas de conexão, observamos em todo o seu processo de construção o pensamento lógico e objetivo por meio do movimento eficaz, deslocando e conectando as pessoas com seus lugares de destino (principalmente de trabalho), restringindo novas formas de interpretações e significados. Isso pode ser observado na representação do projeto a partir das formas modulares, regulares, com partidos lineares e poucas possibilidades de novas adaptações; também na execução a partir da rápida montagem com peças industrialmente precisas e bem-acabadas, pré-fabricadas num processo limpo e sem margens para erros ou desvios; logo, devem ser matematicamente perfeitas, com regras próprias de projeto, execução e uso, para um público tão eficaz quanto elas.

Portanto, a questão de pesquisa que se coloca é se as estações de trem podem tornar-se o meio, o facilitador, o dispositivo de hospitalidade componente de uma ética voltada necessariamente (e urgentemente) ao problema da alteridade, contribuindo sensivelmente no papel social. Na busca de respostas, procura-se compreender para quem e sob quais interesses são produzidos os espaços da cidade. Uma vez que a ideia de hospitalidade é todo espaço que se volta ao outro “absoluto”, podem as estações de trem conter, além da questão utilitária, o atributo da espera?

Como hipótese, a pesquisa apoia-se na possibilidade de as estações de trem deixarem de ser apenas pontos de fluxos, paradas e deslocamentos, lugares onde se exerce o controle de uso sob o discurso da eficiência, para serem pensadas também como lugares de acolhimento, lugares de alteridade, segundo as ideias do filósofo Jacques Derrida. Portanto, mais que funções restritas, entende-se que as arquiteturas de conexões podem desempenhar um papel social a partir da ideia de hospitalidade, norteadas por questões da espera e da errância, da “esperrância”<sup>11</sup>, como definiu Fuão (2015).

Este estudo se apresenta na forma de um relato, uma reflexão sobre uma experiência de projeto, provocando um desvio de significado em direção à ideia de hospitalidade. O trabalho apoia-se no estudo de caso da Estação Niterói-Rio Branco da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – Trensurb. Distribuída ao longo de 31,7 quilômetros, a linha da Trensurb cruza os municípios de Porto Alegre, Canoas, Esteio, Sapucaia, São Leopoldo e Novo Hamburgo (TRENURB, 2018). O trajeto de escala metropolitana sobrepõe-se à antiga linha férrea abastecida por 22 estações. A Estação Niterói-Rio Branco, no município de Canoas, foi escolhida como estudo de caso pois foi objeto de trabalho da disciplina de Projeto Arquitetônico II do curso de arquitetura e urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), ministrada pelo Professor Fernando Fuão. Verificou-se o grau de degradação da estação, o nível de violência, o grande número de comércios irregulares, os conflitos resultantes entre os diversos agentes (usuários, comerciantes formais, informais, trensurb, moradores locais e passantes) e a força das praças da estação ao acolher diversos modais, como táxi, ônibus e bicicletas. Assim, o trabalho desenvolvido na estação permite conhecer e investigar o gesto de hospitalidade, procurando desfazer o caráter utilitário da estação e a visão de sentido restrito voltada a um único objetivo – transporte de massa.

O trabalho procura aproximar a ideia de hospitalidade do filósofo Jacques Derrida com a arquitetura de conexão, utilizando-se dos exercícios desenvolvidos pelos alunos da

---

<sup>11</sup> Fuão (2015) associa esperança na errância, esperança no sentido do encontro da espera com a errância – um modo deslocado de pensar a arquitetura e o mundo através dos locais de espera e de passagem.

disciplina de Projeto Arquitetônico II da UFRGS a partir da Estação da Trensurb Niterói-Rio Branco. Os exercícios utilizados na tese foram desenvolvidos entre os anos de 2014 e 2016, com a colaboração dos comerciantes locais, dos alunos da pós-graduação da UFRGS e dos funcionários da Trensurb. Os exercícios dos alunos, como mapas do acolhimento e errância, collages e narrativas, produção e instalação de equipamentos provisórios e definitivos nas praças da estação e festas e ocupações de integração, expressam o poder de um outro discurso, distante da proposta original da obra.

Colocando-se no lugar daqueles que usam esse espaço cotidianamente (por meio, principalmente, dos comerciantes locais), as atividades desenvolvidas, num processo sensível, buscaram revelar que a arquitetura como espaço funcional também pode ser refúgio do sonhador, a casa da hospitalidade, um lugar onde possamos nos sentir à vontade. A Estação Niterói-Rio Branco pode ser aquilo que Derrida (2013)<sup>12</sup> conceitua como possível solo original, espaço técnico, mas também um lugar aberto a um chamado por sua propriedade de preencher-se. O espaço não é apenas dimensional e utilitário, é o lugar onde o homem pode viver seus sonhos, fazendo sua presença (de)morar-se. Na mesma direção, é quase impossível pensar o acolhimento sem um lugar específico e um limite definido, pois a hospitalidade como traço sensível, de abertura e afetação, vem do outro e chega para o outro a partir de um lugar.

Para o morador em situação de rua, o desabrigado, o andarilho, o ambulante, o comerciante de rua com sua pequena banca de frutas, essas estruturas urbanas, a exemplo do que acontece na Estação Niterói, representam o dia a dia, são espaços da vida diária, da experiência da cidade, nos quais o cotidiano pode transformar-se. Para eles, essas arquiteturas de conexões são lugares vivos, do porvir e do devir, representam os encontros e desencontros urbanos. Ali se concentram todos os sentidos e sentimentos, os ruídos, os afetos, as memórias, os cheiros e o silêncio da cidade. Nesse pensar, os usuários da estação e dos bairros próximos, principalmente

---

<sup>12</sup> O termo “solo original” é aquilo que não pode ser referenciável, trata-se de um tempo antes do tempo. É anterior a estrutura histórica, é um estrato pré-histórico, pré-social, é a experiência voltada à sensação pré-reflexiva que poderia sempre desnudar. Para Derrida é o instante da dispersão, da solidão absoluta onde a memória perde-se. Sem poder de razão ou comparação, é o lugar onde nada se antecipa, nem mesmo a imaginação (DERRIDA, 2013, pag.306).

os comerciantes que vivem diariamente a estação, não a interpretam apenas como instrumento de mobilidade, mas reconhece-se nela, numa relação profunda de pertencimento e afeto. A arquitetura, ao acolher incondicionalmente a chegada do estranho, ao aceitar e dizer “sim” às diferenças, desconstrói-se em arquitetura de hospitalidade, escapando daquilo a que se propõe originalmente. Logo, num gesto de hospitalidade, as arquiteturas da cidade podem estar abertas a novos significados, para além de suas nomeações e programas, ao apresentarem nos espaços a garantia da acolhida incondicional.

Visando a importância da multidisciplinaridade na arquitetura e procurando ampliar o horizonte de conhecimento, este estudo aproxima-se da filosofia, conforme mencionado anteriormente, principalmente do pensamento desconstrutor do filósofo Jacques Derrida, por meio de questões como acolhimento e da ideia de desconstrução, para, assim, desencobrir o gesto de hospitalidade das arquiteturas de conexão. As vivências dos alunos no espaço da Estação Niterói-Rio Branco colocam-se como uma dobra, ligando sujeito e técnica numa espécie de brisura, de fenda na qual o pensamento de Derrida faz sua aparição.

O estudo do estado da arte buscou mapear, por um lado, a racionalidade das arquiteturas de conexões e, por outro, a filosofia da desconstrução de Derrida. Verificou-se um universo restrito de pesquisadores com essa dupla abordagem (arquitetura e filosofia da desconstrução), especialmente no que diz respeito a obras de infraestrutura. A revisão bibliográfica retoma, além dos escritos de Derrida, principalmente *Da hospitalidade* (DERRIDA, 2003) e *Adeus a Emmanuel Levinas* (DERRIDA, 2004), as pesquisas da filósofa e professora Dirce Eleonora Nigro Solis a partir das seguintes publicações: *Desconstrução e arquitetura, uma abordagem a partir de Jacques Derrida* (SOLIS, 2009) e *Derrida e Arquitetura* (SOLIS, 2014). Os textos de Solis foram a base do entendimento do conceito da construção, mostrando com maior clareza os termos e o pensamento de Derrida (como desconstrução, metáfora, texto e linguagem, ética e alteridade, hospitalidade, receptáculo, rastro e suplemento). Também embasaram questões históricas entre filosofia e arquitetura, arquitetura e modernidade. Os textos de Fernando Fuão, principalmente *As formas do Acolhimento* (FUÃO, 2014), *Arquitetura (e) ética* (FUÃO; SOLIS; MORAES, 2016), A

*porta* (FUÃO, 2016) e *A Hospitalidade na arquitetura* (FUÃO, 2014), foram de fundamental importância e ponto de apoio, uma vez que serviram de estrutura e base de reflexão para questões como domesticação e a disciplinaridade na arquitetura, a ideia de espera e errância, a ideia de porta e ponte no espaço construído, desconstrução, hospitalidade, alteridade e a dimensão ética e social na arquitetura, as formas de acolhimento e o sentido do vazio na obra construída.

Voltando-se especificamente a Derrida e arquitetura, vale destacar a produção científica dos arquitetos pesquisadores Beatriz Dorfman, com a tese *Arquitetura e representação: as casas de papel de Peter Eisenman e textos da desconstrução, de Jacques Derrida, anos 60 a 80* (DORFMAN, 2009), Eduardo Rocha, com a tese *Arquitetura do Abandono* (ROCHA, 2010), Marcelo Kiefer, com a tese *Permanência, Identidade e Rearquitetura social – Outro olhar para a preservação* (KIEFER, 2013), Celma Paese, com a tese *Contramapas de Acolhimento* (PAESE, 2016) e Igor Guatelli, com a tese *O(s) lugar(es) do Entre na Arquitetura Contemporânea (Arquitetura e pós-estruturalismo francês)* (GUATELLI, 2005).

Atualmente podemos encontrar um grupo de pesquisadores filósofos e arquitetos que trabalham diretamente com o pensamento de Derrida. O grupo de pesquisa do CNPq *Arquitetura, Derrida e Aproximações*<sup>13</sup> busca justamente o estudo do pensamento de Derrida e sua inter-relação com a arquitetura, cidade e representação a partir de temas como: hospitalidade, acolhimento, representação, enxerto, acontecimento, entre outros. O grupo reúne professores arquitetos e filósofos nacionais e internacionais de várias universidades (Laboratório de Licenciatura e Pesquisa da Universidade do Estado do Rio de Janeiro – LLPEFIL UERJ, Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG, Universidade Federal de Pelotas – UFPEL, Universidade do Vale do Taquari – UNIVATES, Unisinos, Ulbra, Cesusc, Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões – URI, Universidade Federal de Goiás – UFG, Universidade de Coimbra e Universidad Alfonso X. Madrid).

---

<sup>13</sup> Site CNPQ do grupo: <<http://dgp.cnpq.br/dgp/espelhogrupo/2233234822838385>> (CNPQ, 2018).

Nos anos de 2015 e 2017, o grupo organizou dois colóquios internacionais sobre Derrida e arquitetura, o primeiro chamado *Querências e Estâncias de Derrida – Moradas da Arquitetura e Filosofia*<sup>14</sup>, e o segundo, *Derrida: Espectralidades e fantasmagorias na Arquitetura e Filosofia*<sup>15</sup>. O grupo atualmente tem por objetivo apresentar a produção intelectual que associa o pensamento do filósofo com as questões do espaço, da arquitetura e da cidade, tanto de arquitetos que pensam com a filosofia, como de filósofos que pensam sempre a filosofia associado a um *topos* específico.

Este estudo tem também o apoio dos escritos dos seguintes filósofos – José Costa, *Ética e política em Levinas: um estudo sobre alteridade, responsabilidade e justiça no contexto geopolítico contemporâneo* (COSTA, 2011), Ana M. A. Continentino – *A alteridade no pensamento de Jacques Derrida: escritura, meio-luto, aporia* (CONTINENTINO, 2006), Fernando Antônio Soares Fragozo – *Crítica da Técnica, Crítica da Filosofia: Heidegger e Simondon* (FRAGOZO, 2012), Rafael Haddock-Lobo – *Notas sobre o trajeto aporético da noção de experiência no pensamento de Derrida* (HADDOCK-LOBO, 2013), Joel Birman – *Escritura e psicanálise: Derrida, leitor de Freud* (BIRMAN, 2007), Carla Rodrigues – *Rastros do feminino: sobre ética e política em Jacques Derrida* (RODRIGUES, 2010) e Moysés da Fontoura Pinto Neto – *A escritura da natureza: Derrida e o materialismo experimental* (PINTO NETO, 2014).

Os conceitos de Derrida, combinados com as ações experimentais dos alunos, revelam mais que um nome, aparência, sentido ou definição, uma face ética e reflexiva sobre como e para quem produzimos a arquitetura e a cidade. O significante *arquitetura*, pela marca do sujeito, sofre um deslocamento interpretativo, revendo a si

---

<sup>14</sup> Site do evento: <<http://querenciasderrida.blogspot.com.br/>>. *Querências de Derrida* é o título do I Colóquio Internacional entre a Arquitetura e a desconstrução de Jacques Derrida e suas aproximações com outros filósofos e escritores da desconstrução. O encontro foi uma iniciativa inédita no Brasil, promovido pelo grupo de pesquisa do CNPQ Arquitetura, Derrida e Aproximações (VIECELLI, Ana P. ; FUÃO, F. Fernando . Coleção Querências de Derrida: moradas da arquitetura e filosofia. 2016. (Editoração/Coletânea).

<sup>15</sup> Site do evento: <<http://derridaespectralidadesfantasmagorias.blogspot.com.br/>>. O II Colóquio discutiu Espectralidades e a fantasmagoria no pensamento contemporâneo e como a teoria e a prática da arquitetura estão afetadas por essa questão. O grupo acredita que a investigação de noções como *unheimlich*, acolhimento, hospitalidade, fetiche, mercadoria e imagem dialética estão diretamente relacionadas aos processos da arquitetura, seja na representação e na criação de ambientes construídos, seja na experiência da política na vida urbana, na produção da imagem virtual, além de temas relacionados à herança material dos lugares e à memória dos espaços coletivos (FUÃO, 2017c).

próprio, transformando certezas em processo reflexivo e, por fim, conhecimento. Abrem-se, assim, novas frentes de ressignificações mais humanas do objeto arquitetônico, ultrapassando as fronteiras dos métodos, procedimentos projetuais e representações deterministas e oficiais.

Assim, procura-se mostrar que, a exemplo dos comerciantes das praças da estação, a convivência e a experiência sensível dos alunos expostas nos exercícios, uma vez contaminadas pelas ideias de Derrida, tornam-se um forte dispositivo desconstrutor em direção à hospitalidade. A hospitalidade, neste trabalho, mais que gesto arquitetônico, torna-se um canal de conhecimento, questionamento e crítica.

## OBJETIVO GERAL

O objetivo geral deste estudo é produzir, a partir da aproximação com a filosofia, uma arquitetura de conexão que possa ser lugar de hospitalidade.

## OBJETIVOS ESPECÍFICOS

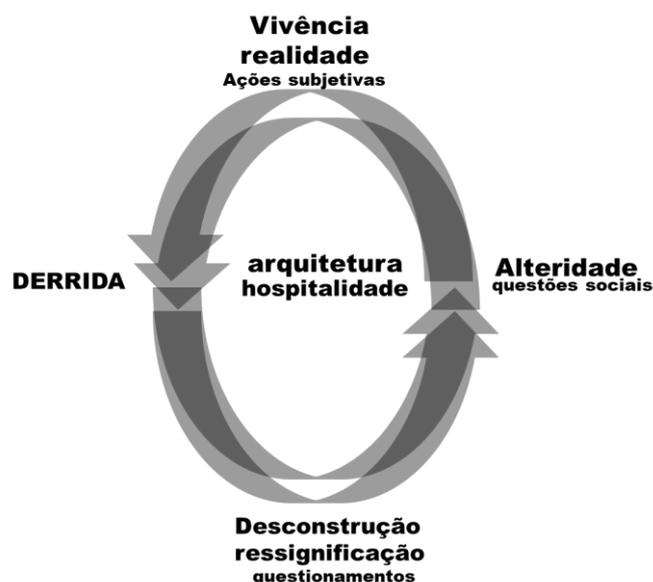
Tem-se como objetivos específicos:

- a) aproximar filosofia e arquitetura de conexão;
- b) analisar a Estação Niterói-Rio Branco por meio de cartografias sensoriais e instalações desenvolvidas pelos alunos de Projeto Arquitetônico II da UFRGS;
- c) analisar as formas de hospitalidade na Estação Niterói-Rio Branco;
- d) refletir sobre o papel social e ético das arquiteturas de conexão.

## METODOLOGIA

Buscando um aprofundamento sobre as questões sociais e de alteridade e os mecanismos que podem fazer da arquitetura espaço de hospitalidade, este estudo “entre-cruza” universos; de um lado, filosofia, Derrida, desconstrução, acolhimento e ressignificações; e, de outro, obras de conexão, eficiência, objetividades, disciplinaridade e domesticação (Figura 1).

Figura 3 – Entrecruzamentos – arquitetura / (con)vivência-subjetividades / Derrida / Desconstrução / questionamentos / ressignificação / hospitalidade / alteridade



Fonte: Elaborado pelo autor.

A tese apoiou-se nas atividades desenvolvidas na disciplina de Projeto Arquitetônico II da Faculdade de Arquitetura da UFRGS, coordenada por Fernando Fuão, uma vez que a proposta da disciplina se voltava à ideia de hospitalidade na arquitetura. Acompanhou-se de forma ativa, durante os anos de 2014 e 2015 e no primeiro semestre de 2016, as atividades dos alunos da disciplina na Estação Niterói-Rio Branco de Canoas. O papel de pesquisador colaborador deste autor foi exercido de forma direta e participativa nas atividades práticas, principalmente nas saídas de campo. Assim, o acompanhamento e a vivência do pesquisador associadas com os levantamentos in loco e os procedimentos de intervenção direta dos alunos serviram como uma importante fonte de informação, análise e interpretação dos espaços da Estação Niterói-Rio Branco.

Destaca-se a importância da experiência do pesquisador na disciplina, a vivência no espaço da Estação e o contato com as pessoas que a vivenciam e frequentam, constituindo-se, assim, em matéria-prima "viva" para o desenvolvimento do estudo. Logo, o trabalho realizado na disciplina de Projeto Arquitetônico II serviu de base de apoio e objeto de reflexão para o desenvolvimento da tese, cabendo ao autor as análises e reflexões de base filosófica. Assim, contaminado por Derrida, este estudo

retoma, por meio dos exercícios dos alunos e da vivência do autor, uma outra forma de interpretação do espaço.

Acompanhou-se juntamente com os alunos a realidade cotidiana dos usuários da Estação Niterói, não apenas por meio de questionários, mas, principalmente, por meio da convivência semanal, encontros esses fundamentais na interpretação da realidade e da imagem pré-concebida da estação. Logo, o convívio com os comerciantes formais, os ambulantes informais, os taxistas, o fruteiro, o chaveiro e todos os agentes envolvidos na vida diária da estação acabou transformando-se em fundamental fonte de informação, influenciando de forma direta e definitiva não apenas os exercícios dos alunos, mas o relato e reinterpretação desses espaços pelo autor.

A definição do objeto de intervenção da disciplina, a Estação Niterói-Rio Branco, no município de Canoas, partiu da necessidade da Trensurb de oferecer novas propostas de requalificação do espaço. Assim, a Trensurb, representada pelo assessor técnico da empresa, Rubens Pazin, pelo também assessor, Mario Silva e pelo arquiteto Tiago Zulian, estabeleceu uma parceria com a UFRGS.

Como critério de escolha da Estação Niterói pela empresa foi considerado o potencial de ocupação oferecido pelos espaços, a proximidade com Porto Alegre (primeira Estação de Canoas que faz divisa com a capital), a localização estratégica ligando os bairros Rio Branco e Niterói, o grau de degradação da estação, o nível de violência, o grande número de atividades irregulares e informais, os conflitos resultantes entre agentes (formal e informal) e a potência das praças da estação ao poder receber múltiplos modais, como ônibus, táxi e bicicletas.

O tema “Requalificação da Estação Niterói-Rio Branco” nas atividades de Projeto Arquitetônico II teve início em 2014, com atividades semestrais que contavam com três encontros semanais. Nas segundas e terças-feiras à noite eram desenvolvidas atividades em sala de aula, envolvendo exercícios teóricos e conceituais, desenvolvimento de maquetes físicas e virtuais, desenhos representativos dos levantamentos e escrituras com leituras direcionadas. Nas sextas-feiras, no período da manhã, o autor, juntamente com os alunos, vivenciava semanalmente a experiência cotidiana da estação, apreendendo a realidade e construindo suas

próprias interpretações simbólicas-perceptivas. A convivência cotidiana e o reconhecimento do espaço precisavam ser plenos, uma relação apenas alcançada ao longo do tempo e das práticas vivenciadas regularmente.

Assim, a metodologia da tese tem início explorando o que foi produzido pelos alunos em conjunto com a experiência do autor na disciplina, estruturando-se em três momentos principais: no primeiro, buscou-se uma aproximação com a Estação Niterói-Rio Branco na sua forma tradicional de representação de projeto, com a utilização, como fontes primárias, das informações quantitativas e dimensionais levantadas pelos alunos. Também foram produzidos pelo autor mapas de ocupações e fluxos, procurando apresentar as contradições entre o ideal e o real, entre a realidade vivida e a projetada e, assim, revelar uma face de base funcional voltada necessariamente ao utilitarismo. As análises apresentadas no Capítulo I buscam confirmar a autonomia e totalidade do projeto em relação ao entorno, a eficiência do conjunto e a importância da função sobre a criação. Nesse contexto, movido por um discurso da eficiência, o estudo procura mostrar, por meio dos levantamentos e análises das informações obtidas na e sobre a estação, um processo existente de controle sobre o indivíduo.

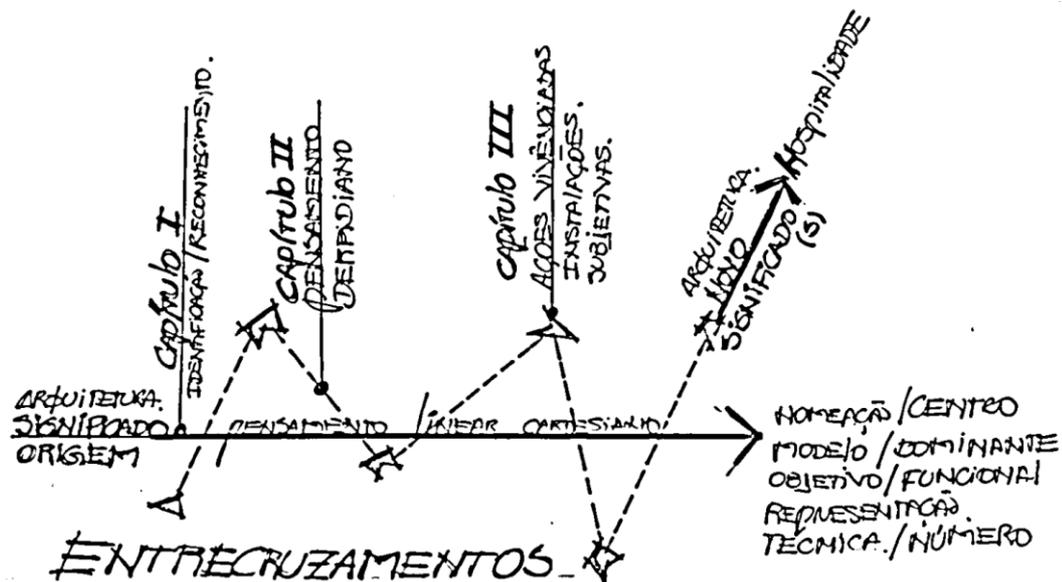
Num segundo momento, após às análises físicas da estação apresentadas no Capítulo I, construiu-se a base de fundamentação teórica a partir da revisão bibliográfica, retomando as ideias de desconstrução e hospitalidade do filósofo Jacques Derrida pela leitura de textos fundamentais como *Da hospitalidade* (DERRIDA, 2003), *Adeus a Emmanuel Levinas* (DERRIDA, 2004), *A escritura e a diferença* (DERRIDA, 1995), e o texto *As formas do Acolhimento*, de Fernando Fuão (2014), sendo base para os mapas do acolhimento. As leituras e fichamentos tiveram o apoio de pensadores como Continentino (2006), Dorfman (2009), Solis (2009, 2014), Fragozo (2012), Haddack-Lobo (2013), Birman (2007), Fuão (2013, 2014), Fuão, Solis e Moraes (2016), Rodrigues (2010), Habermas (1988) e Pinto Neto (2014).

Num terceiro momento, a partir da revisão bibliográfica (Capítulo II), somada aos levantamentos e análises do Capítulo I, procurou-se decompor a estação desde a ótica do acolhimento e da alteridade. As intervenções diretas dos alunos no espaço

da estação, mesmo que de maneira temporária e não oficial, indicaram uma forma de informação e uma desestruturação através de pequenos projetos e ações, e converteram-se, na tese, em dispositivos desconstrutores por meio da substituição da linguagem técnica oficial por outra linguagem, agora de base subjetiva, sensível e mais humana. Assim, a filosofia de Derrida é aqui abordada como uma alternativa, uma fresta, uma porta de saída do pensamento cartesiano.

Portanto, no Capítulo III, numa espécie de “resultados” (fonte secundária de informações), a tese avança a partir de um discurso alimentado pela aproximação das marcas (ações ativas) deixadas pelos alunos das ideias de Derrida, discurso esse em que a palavra, o significado e o próprio nome tomam outros rumos ao ligar a ideia de acolhimento aos resultados produzidos pelos alunos e à interpretação do autor (Figura 2).

Figura 4 – Entrecruzamentos – Aproximações entre o pensamento linear utilitarista (Capítulo I), o pensamento conector de Derrida (Capítulo II) e as experiências sensíveis dos alunos (Capítulo III)



Fonte: Elaborado pelo autor.

As interpretações de base filosófica apresentadas no Capítulo III têm como ponto de apoio os exercícios gráficos e as narrativas dos alunos disponibilizados na página da disciplina no Facebook<sup>16</sup>. Foram privilegiadas, nesse capítulo, as questões qualitativas que envolvem e determinam a reflexão sobre o significado do projeto. As atividades dos alunos organizaram-se em apropriações sensíveis (como mapas de errância e espera, mapas do acolhimento e hostilidade, fotos, narrativas, collages e vídeos), instalações permanentes e provisórias (como mosaicos, grafite, produção e instalação de equipamentos e mobiliários) e o exercício “re-sintos”. E, por fim, as atividades organizaram-se também em ocupações colaborativas e de socialização com os comerciantes e com a comunidade dos bairros e do município de Canoas por meio de eventos como Natal e Festa Junina na estação.

<sup>16</sup> O grupo P2-Estação Niterói tinha como objetivo, além de concentrar e gerenciar todas as informações da disciplina, ser um espaço de discussão devido à facilidade de comunicação que a ferramenta oferece, destacando a divulgação das atividades e eventos e a rápida troca de informações entre os diversos membros (alunos de graduação e pós-graduação, professores da UFRGS, funcionários da Trensurb e colaboradores). Também serviu como banco de imagens, arquivos digitais, vídeos e textos. O acesso ao conteúdo desse grupo estava restrito aos seus participantes.

Mais que respostas ou resultados, a pesquisa é uma crítica e um alerta sobre com quais intenções (interesses) a técnica, sob o viés da disciplina e eficiência, é aplicada na arquitetura. Estaria a arquitetura funcionando como um dispositivo de controle ou de transformação da sociedade? E como a cidade, a partir dela, pode beneficiar-se, reduzindo as desigualdades e aproximando os diferentes? A pesquisa buscou a partir de e com os alunos a oportunidade de uma outra forma de conhecimento<sup>17</sup>. Um conhecer através do universo do outro, dos outros, de todos aqueles que usam regularmente ou não a estação, num claro envolvimento real de projeto e, também, de ação construtiva. Assim, a tese torna-se um trabalho de resgate da dimensão ética da arquitetura e, ao mesmo tempo, faz-se base de reflexão e conhecimento.

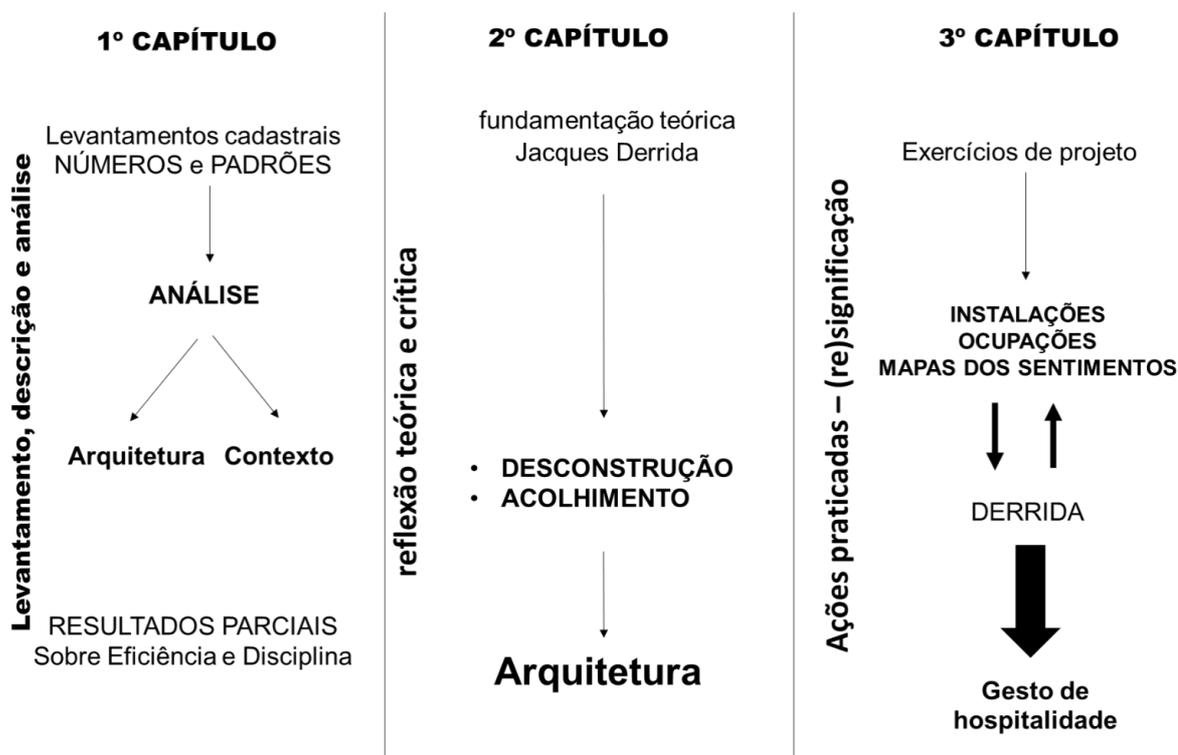
## ESTRUTURA DE PESQUISA

Para melhor compreender a arquitetura na sua forma tradicional de interpretação, a ideia da tese é analisar criticamente a Estação Niterói, primeiramente, de forma objetiva, depois abordar a teoria para, então, finalizar na desconstrução dessa visão utilitária e racional a partir das subjetividades e da filosofia. Nesse sentido, a estrutura de pesquisa organizou-se em três capítulos (Figura 3), conforme já mencionado. O primeiro volta-se às análises dos levantamentos físicos e definições técnicas do estudo de caso; o segundo capítulo destina-se ao pensamento filosófico de Jacques Derrida; e o terceiro capítulo, numa espécie de “resultado”, expõe um discurso desconstrutor a partir dos exercícios dos alunos da disciplina de Projeto Arquitetônico II.

---

<sup>17</sup> Diferente de aprender ou estudar, o termo conhecer aqui empregado volta-se à relação íntima, a partir da vivência, com o lugar e as pessoas, num processo temporal, cotidianamente (TUAN, 1983).

Figura 5 – Estrutura dos capítulos: 1- contextualização (objetivo, lógica do espaço), 2- fundamentação teórica, 3- reinterpretção subjetiva contaminados por Derrida



Fonte: Elaborado pelo autor.

O primeiro capítulo, por meio dos levantamentos e descrições técnicas da estação busca o sentido do objeto a partir da análise objetiva. Pretende-se perceber como as coisas se apresentam ou se representam na (re)produtividade da ação do número transformado em espaço.

A primeira parte dedica-se às definições e levantamentos cadastrais; os dados da arquitetura são levantados, descritos e, por fim, analisados pelo autor na sua forma tradicional de verificação de um conhecer baseado em modelos e padrões. Questiona-se neste processo movido pela análise da descrição as qualidades circunscritas no plano funcional registrado principalmente por aquilo que se vê (presente-percepção) e se mede (número-representação).

A partir da análise dos levantamentos, pretende-se compreender a realidade vivenciada do sujeito contraposta ao ideal do projeto. Essa abordagem possibilita a abertura a novos questionamentos, com base na realidade na qual se encontram essas arquiteturas. Com as verificações constatadas em plantas, imagens, mapas,

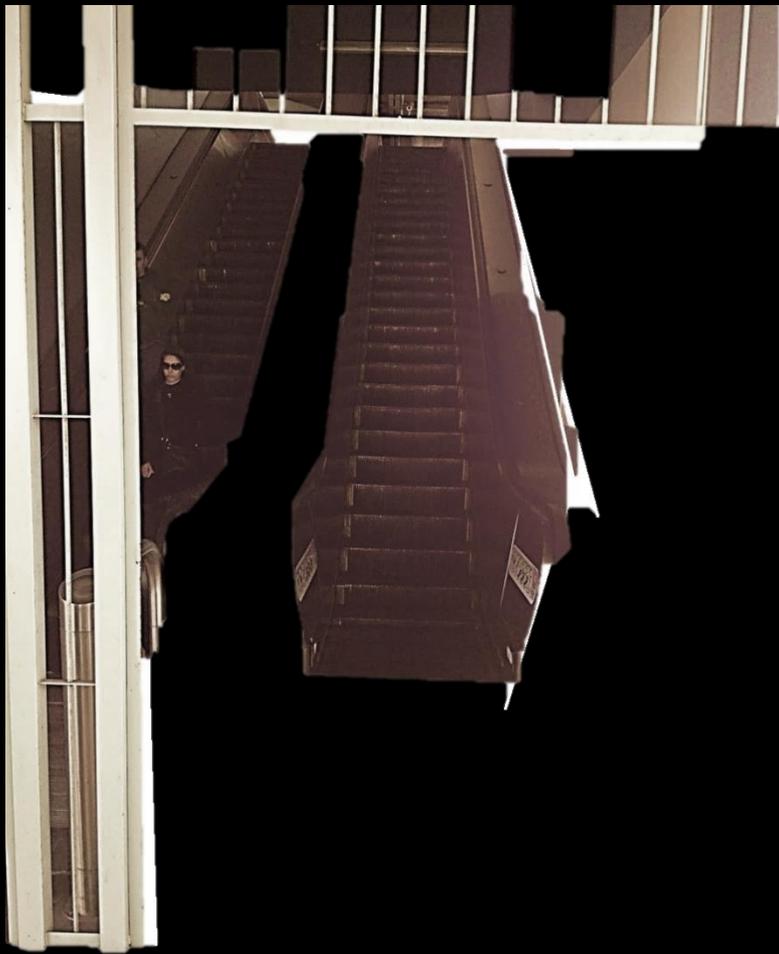
busca-se confirmar as causas que fazem a estação ser sinônimo de hostilidade, medo e insegurança, causas essas fundamentadas por autores como Fuão (2011, 2012), Foucault (1995), Sennett (1999, 2003), Debord (1997) e Zerzan (2009).

**O segundo capítulo** é o solo, a fundamentação teórica de base filosófica. São exploradas e conceituadas, a partir de Derrida, as ideias de desconstrução e hospitalidade, de forma a aproximar filosofia e arquitetura de conexão; criando, assim, subsídios de passagem para a terceira parte, caracterizada pela descrição e análise das instalações, ocupações e mapas sensíveis numa espécie de marca ou inscrição sobre o espaço.

Os escritos de Derrida tornam-se ponte de reflexão para um (re)pensar arquitetônico, numa abertura de conhecimento daquilo que se coloca como verdade e modelo. Como um corpo de sustentação teórico-filosófico, a teoria derridiana de desconstrução e hospitalidade, exposta na segunda parte, visa criar formas de desconstituir e descobrir aquilo que entendemos sobre o pensar arquitetural a partir do outro e, assim, deixar a obra em suspensão para novas interpretações e significados.

**No Terceiro capítulo**, a tese propõe-se, através do pensamento de Derrida, a colocar o conceito de desconstrução e hospitalidade em movimento, num rever crítico e reflexivo sobre a arquitetura. Como inscrições da obra, as instalações e ocupações do estudo de caso são interpretadas pelo pensamento desconstrutor de Derrida, abrindo um caminho no qual possa ocorrer um deslocamento para novos discursos e significados, desfazendo a imagem disciplinadora da arquitetura em lugar de acolhimento.

# CAPÍTULO I. Pela linha do Trem



## Retas

Passagem entre muros  
correntes, barreiras.

O vazio que suspende  
o ferro que não mente.

Somos quem sabe.

Errantes, passantes

Ou amantes da reta?

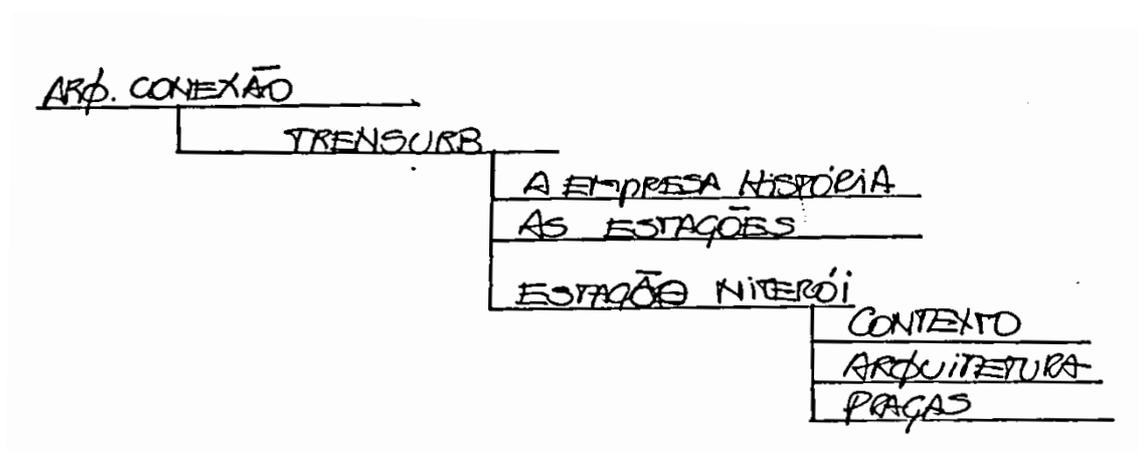
Do olhar para frente

Sempre, sempre, sempre

## 1.1 INTRODUÇÃO

No primeiro capítulo destaca-se o universo utilitário da Estação Niterói como arquitetura de conexão a partir de descrições, levantamentos cadastrais e, por fim, da análise física e comportamental com base no olhar particular do autor, procurando revelar o domínio da ação da técnica e a preocupação da eficiência sobre o espaço, organizado no seguinte esquema, conforme a Figura 4.

Figura 6 – Estruturação-esquema Capítulo I – A estação



Fonte: Elaborado pelo autor.

Num primeiro movimento desconstrutor, o capítulo é uma tentativa de dar ao leitor uma descrição da realidade do projeto e, ao mesmo tempo, apontar o processo de construção (de pensamento) totalizante, revelando as forças e interesses que envolvem a obra. Como Santiago (1976) reforça, a leitura desconstrutora deve inicialmente delimitar o “campo de fechamento” para depois situar-se à margem dele. Assim, o dimensionamento dos espaços internos e externos da estação e como eles nos afetam foi levantado rigorosamente pelos alunos e analisado pelo autor.

No intuito de promover uma melhor compreensão da funcionalidade dos espaços, são apresentados os seguintes mapas-síntese de análise – mapa dos atores e dos percursos, mapa dos espaços de permanência, mapa dos espaços ociosos e de passagens, mapa das direções e dos principais pontos focais e mapa dos sentidos e fluxos. Portanto, o levantamento técnico deve ser entendido também como um

processo de conhecimento pela abertura a novas interpretações e (re)leituras, influenciando de forma direta as subjetividades e as ações sensíveis do espaço.

## 1.2 ARQUITETURAS DE CONEXÕES

As redes de conexão, entendidas como sistemas de infraestrutura, são alicerces da construção das cidades a serviço da sociedade, já encontradas nas primeiras cidades e vilas. De forma geral, sob o controle da mão do homem, a estruturação da cidade (feita a partir de canais, ruas, sistemas de drenagens, redes de caminhos, redes de abastecimento de água etc.) tinha como função primeira possibilitar as trocas – trocas de mercadorias, de olhares, de encontros, constituindo os núcleos urbanos. A infraestrutura, mais que um estruturador físico da vida urbana, foi o dispositivo dos encontros, da vida em sociedade; o homem como ser social criou as cidades como lugar do encontro, das relações e convivências, e a infraestrutura é o mecanismo que vem permitir sua realização (Figura 5).

Desde sua origem, portanto, as redes de conexões são construídas para que todos possam compartilhar coletivamente o mesmo lugar. São sinônimo de corpo social e trazem em si a ideia da coletividade; nesse sentido, devem ser entendidas como elemento sensível sempre disponível a todos, representante da vida cotidiana e oferecendo o uso pleno da cidade.

Figura 7 – Arquitetura de conexão e também habitação. Ponte Vecchio (ano 996) sobre o rio Arno, em Florença, Itália



Fonte: Cesar (2018).

Porém, com a ideia de modernização e progresso das cidades, essas redes de conexão dissociaram-se do homem (como instrumento de socialização). Afastadas de sua função original – de possibilitar os encontros e trocas da sociedade –, assim como o homem, mecanizaram-se, tornaram-se objetos a serviço do trabalho e da (máxima) produção (Figura 6). Assim, a rede de mobilidade (viária) traz apenas o discurso da facilidade de acesso e da rapidez de fluxos aproximando o sujeito do ponto de trabalho.

Figura 8 – Associação entre arquitetura, infraestrutura, tecnologia, indústria e trabalho – Autopista na cobertura da fábrica da Fiat Lingotto em Turim, arquiteto Matté Trucco, Itália (1923)



Fonte: A Rooftop... (2013).

As redes de conexão podem carregar uma dupla leitura: por um lado, colocam-se como dispositivos facilitando a interação social; por outro, convertidas num fim em si, voltam-se necessariamente ao utilitarismo, usando-se da necessidade e do desejo para ir de encontro ao seu interesse na garantia de maior eficiência. Logo, os sistemas de infraestrutura como instrumentos de apoio ao pleno funcionamento da cidade tornaram-se, com o passar do tempo, peça de controle, influenciando nossas ações cotidianas.

As redes de conexão são classificados a partir de temas como abastecimento de água, coleta de esgoto pluvial e cloacal, rede de energia elétrica e iluminação, vias públicas, espaços públicos (como praças) e, por fim, elementos ou arquiteturas infraestruturais, como passarelas, viadutos e pontes, denominadas, na tese, de arquiteturas de conexão por apresentarem a qualidade de unir, aproximar e possibilitar a heterogeneidade e a troca social, territorial e econômica das cidades (ZMITROWICZ; ANGELIS NETO, 1997). As arquiteturas de conexão podem estar intimamente associadas aos fluxos de mobilidade local e metropolitana. Por outro

lado, elas podem ser denominadas como arquiteturas de errância, por possibilitarem o atributo do fluxo, do movimento e dos encontros (FUÃO, 2012).

A arquitetura de conexão é instrumento técnico, porém, para Rouanet (2001), a técnica nunca será neutra; é, antes de qualquer coisa, política. Pode ser, portanto, além de instrumento técnico, instrumento político, local de ação de poder controlando o tempo, a hora da partida, da chegada, de trabalhar e descansar. Tratamos como comum e natural sua artificialidade. O tempo da cidade, portando, manifesta-se também pela infraestrutura urbana, limitando a natureza e a própria vontade do sujeito pela largura da via, pela linha reta do trilho; o rio virou tubo e a terra confinou-se numa malha regular. A má utilização da técnica como instrumento do homem, base da construção da cidade, acabou voltando-se contra ele próprio, dominou o tempo e a natureza, transformando o natural em artificial, o individual em força de trabalho.

Rebaixadas a um significado técnico e a uma função específica, as estruturas viárias têm como características físicas transpor depressões de terrenos, cursos d'água ou sobrepor-se a outra via; as passarelas, por sua vez, caracterizam-se como passagens elevadas de trânsito exclusivo de pedestres. Em direção à imagem e à memória dessas arquiteturas de conexão, abrem-se duas visões: de um lado, traz-se a imagem da sobra, do vazio, da sujeira, do lixo, da sombra e da insegurança, e, do outro, traz-se a luz, a presença, o barulho, o uso intenso, o movimento e a velocidade dos automóveis (Figura 7).

Por não possuir um dono ou proprietário, são espaços marginalizados, expostos a toda forma de agressão. Sem políticas sociais, planejamento apropriado, diálogo e maior visibilidade para com quem vive nas ruas, acaba-se instaurando de forma autoritária nesses espaços da cidade a violência e toda forma de exclusão, por meio da limpeza e higienização, com o falso discurso da insegurança, degradação, lixo e violência, principalmente causados pelos moradores em situação de rua – reforçando o princípio do utilitarismo dessas obras.

Figura 9 – As várias faces do Viaduto Otávio Rocha, Porto Alegre – 2018



Fonte: Feltes (2018).

Para Mascaró e Yoshinaga (2005), tecnicamente, a infraestrutura urbana configura e organiza fisicamente o espaço da cidade. Embora apresentem diferentes opções estruturais e variações com relação aos métodos construtivos, a vasta maioria dessas estruturas de conexão foi concebida a partir dos mesmos princípios rodoviaristas que privilegiam unicamente a passagem do automóvel, em detrimento da acessibilidade e da interação do pedestre com o espaço.

Estações metroviárias, assim como as pontes e viadutos, no sentido técnico e funcional, são elementos de vital importância para o fluxo, transporte e deslocamento de cargas e passageiros. Pontes e viadutos serviram de base para o conceito de Pfeil (1979) de obra-de-arte, classificado como “engenharia de arte”, o termo retoma as antigas construções de pontes, onde de forma empírica eram executadas por construtores locais e artistas. Atualmente observa-se que as “obras de arte”, diferentemente daquilo que o nome expressava, voltam-se unicamente para as condições funcionais de mobilidade e desempenho, em que parâmetros projetuais de desenho dificultam a interação entre a cidade e o homem, colocando-se, a obra, de forma rígida e monofuncional. Outra questão que se salienta sobre as “obras-de-arte” é o seu sistema construtivo estável e permanente, implicando sua dificuldade de reutilização e adaptação para novas estruturas e usos.

Estações de trens, portanto, como arquiteturas de suporte às redes metroviárias, são construções permanentes que objetivam o acesso ao transporte de passageiros com circulação sobre trilhos, servindo como pontos de parada e distribuição das linhas férreas. Isso pode ser observado na linha metroviária metropolitana da Região Metropolitana de Porto Alegre, administrada pela Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – Trensurb. As estações da Trensurb, como obras técnicas de apoio, definem-se como elementos conectores ao possibilitar ao sistema de transporte público sua plena função de mobilidade.

## 1.3 TRENSURB

### 1.3.1 Da antiga ferrovia gaúcha à empresa de trens urbanos

A Trensurb teve início nos anos 80 com a retomada da antiga Linha 4, administrada pela RFFSA<sup>18</sup>, ligando Porto Alegre e São Leopoldo e servindo de base para a instalação de uma nova malha prevendo a redução do saturado fluxo de veículos na BR-116<sup>19</sup>. A Trensurb implantou-se na Região Metropolitana de Porto Alegre como um sistema de mobilidade alternativo aos já existentes, abrangendo os municípios de Porto Alegre, Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul, São Leopoldo e Novo Hamburgo. Em 1997 tiveram início as operações entre Porto Alegre a São Leopoldo. Entre 2012 e 2014, começaram a operar as estações de Novo Hamburgo, totalizando uma extensão total de 43,8 quilômetros cobertos por 42 veículos em funcionamento (incluindo os dois veículos do Aeromóvel).

### 1.3.2 As estações

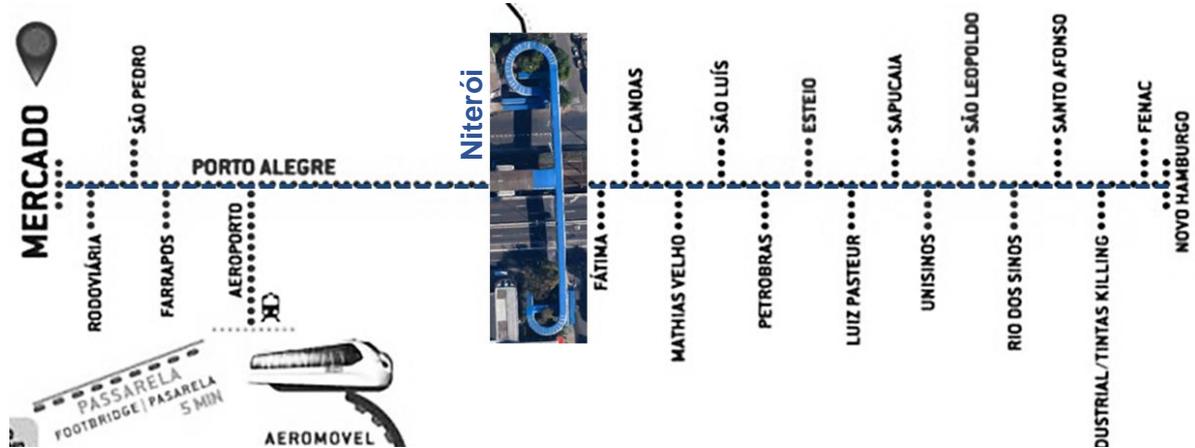
Distribuídas ao longo da região metropolitana de Porto Alegre, as 22 estações da Trensurb localizam-se entre Porto Alegre e Novo Hamburgo, numa média de dois quilômetros separando cada uma dessas paradas (Figura 8).

---

<sup>18</sup> Instalado a partir de 1850, o transporte ferroviário no Brasil abriu uma nova perspectiva na busca de uma unidade federativa. No Rio Grande do Sul, a primeira ferrovia foi inaugurada em 1874 entre Porto Alegre e São Leopoldo, com 33,75 quilômetros de extensão, estimulando a produção da colônia alemã e chegando no município de Canela em 1922. O começo da sua desativação iniciou-se a partir de 1950, em substituição pelo modelo rodoviário. A extinção do transporte de passageiros ocorreu a partir das privatizações do período Collor, e sua última viagem ocorreu entre Porto Alegre e Uruguaiana em 1996 (IPHAE, 2002).

<sup>19</sup> A Trensurb foi criada com o objetivo de diminuir o alto fluxo de veículos da sobrecarregada BR-116, oferecendo uma alternativa de transporte entre municípios – oferecendo um serviço de baixo custo e de maior rapidez, com segurança e mais conforto para a comunidade, e com um cálculo inicial de 300 mil passageiros por dia. Como sociedade anônima, o projeto do metrô teve início em 1976 pelo grupo do governo federal responsável pela Integração das Políticas de Transportes – GEIPOT, numa composição acionária do capital social entre União Federal, com 99,88%, Estado do Rio Grande do Sul, com 0,12%, e Prefeitura Municipal de Porto Alegre, com 0,02%. A empresa tem como diretrizes a eficiência operacional, oferecendo excelência no serviço aos usuários, preocupação com o desenvolvimento e com a inovação tecnológica por meio de investimento em projetos de infraestrutura e inovação tecnológica do setor metroferroviário e compromisso institucional no desenvolvimento do transporte público e na responsabilidade socioambiental (TRENSURB, [20--?]).

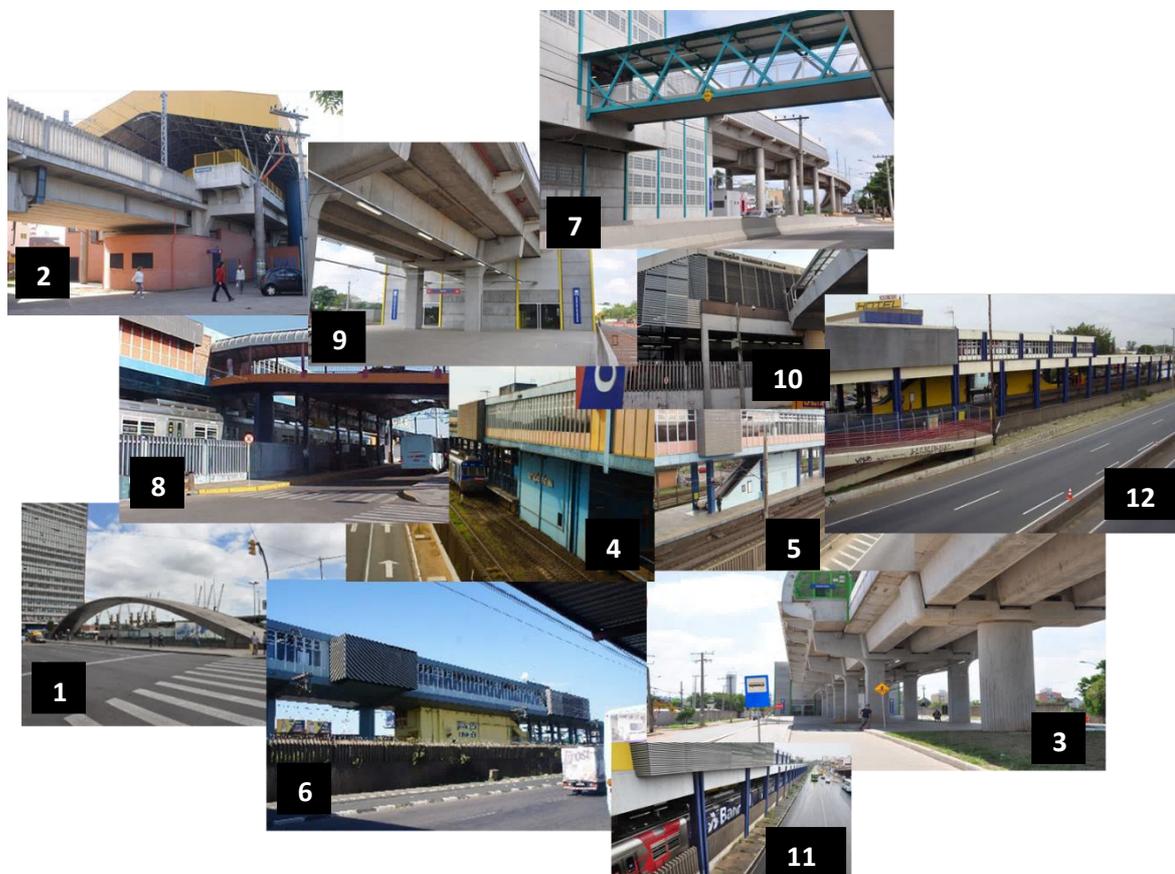
Figura 10 – Mapa da localização da Estação Niterói-Rio Branco e as demais estações ao longo da malha metroviária de Porto Alegre a Novo Hamburgo



Fonte: Adaptado de Trensurb... (c2018).

Conforme as imagens das estações ao longo da Linha 1 (Figura 9), o trajeto tem início na estação Mercado, em Porto Alegre, finalizando na estação Novo Hamburgo, no município de Novo Hamburgo, passando, assim, pelas seguintes estações: Mercado, Rodoviária, São Pedro, Farrapos, Aeroporto, Anchieta, Niterói, Fátima, Canoas, Matias Velho, São Luís, Petrobrás, Esteio, Luiz Pasteur, Sapucaia, Unisinos, São Leopoldo, Rio dos Sinos, Santo Afonso, Industrial, Fenac e Novo Hamburgo. Ao contemplar o contexto onde estão inseridas, destaca-se a aparente falta de critério na inserção urbana dessas estações, podendo ser observado um isolamento principalmente pela relação de escala, materialidade e pela dificuldade de comunicabilidade com o entorno próximo devido a barreiras e muros.

Figura 11 – Fotomontagem de algumas estações ao longo dos municípios de Porto Alegre, Canoas, Esteio, Sapucaia, São Leopoldo e Novo Hamburgo<sup>20</sup>



Fonte: Adaptado de Trensurb ([2017]).

### 1.3.3 Estação Niterói-Rio Branco: O número, a descrição, a análise

A Estação Niterói-Rio Branco, localizada em Canoas, é exposta no Capítulo I como objeto do estudo de caso na forma recorrente de análise, buscando na veracidade dos fatos levantados uma denúncia de como pensamos, produzimos e utilizamos arquitetura a partir do número. Como forma de conhecimento (e controle), necessitamos de respostas objetivas oriundas de base quantitativa, suas fontes numéricas devem ser planejadamente (e representativamente) confiáveis, com dados completos e precisos que se refletem nos desenhos (técnicos), na forma de pensar (racional) e na configuração e funcionamento dos espaços. Portanto, a arquitetura e

<sup>20</sup> Estações correspondentes aos números: 1 Mercado, 2 São Leopoldo, 3 Santo Afonso, 4 Fátima, 5 Anchieta, 6 Niterói, 7 Novo Hamburgo, 8 Sapucaia, 9 Rio dos Sinos, 10 Canoas, 11 Mathias Velho, 12 Luis Pasteur.

a própria cidade, na forma que operam e trabalham, devem responder com eficiência a padrões gerais (numéricos).

O número, portanto, acompanha todo o pensamento ocidental, é o mecanismo essencial na reprodução, representação e nas relações de poder da arquitetura. No mundo moderno e contemporâneo, o número tornou-se componente de domínio e exploração, padrão de desempenho (e exclusão), estabelecendo-se através do poder econômico, financeiro (e político), regendo o funcionamento e a forma das cidades e até mesmo a distribuição (desigual) da riqueza da população.

As cidades tornaram-se um ambiente submerso em dados. Devemos perceber e reconhecer o poder e o perigo que os números podem exercer na sociedade contemporânea. Como exemplo, para podermos viver bem na sociedade atual, precisamos ser instruídos e alfabetizados quantitativamente, devemos ter habilidades técnicas e pensamento sistemático. O número deve se tornar um hábito da mente, uma abordagem acerca da lógica e da certeza atreladas ao mundo empírico.

Para Zerzan (2009), o número como linguagem da ciência e do progresso tecnológico acaba instaurando o discurso da garantia e da certeza e, assim, o brilho da alienação. O autor diz estarmos em crise, um vazio imerso num espírito artificial da matéria. O número deixou de ser uma ferramenta de apoio e tornou-se uma meta a atingir. Na mesma direção, Merleau Ponty (1999) diz que o mundo aparece pelo número, e passivamente, tratamos apenas de descrevê-lo e não de interpretá-lo. Distante da interpretação, ingenuamente registramos aquilo que está presente aos olhos, decompondo a realidade num criterioso exame de dados e buscando a perfeição do todo e a eliminação de erros ou defeitos – buscamos compreender a estrutura e não o conteúdo.

Num processo consciente e lógico de projeto e planejamento de uso, o arquiteto, o técnico e o engenheiro transformam a arquitetura em cadastro, tudo deve ser numerado, fichado, a vida torna-se real pelo número, ele é a marca do tempo presente retirando do objeto arquitetônico (e da cidade) a máxima eficiência no menor tempo e energia. Assim, apresenta-se o número e a descrição como linguagem original e, ao

mesmo tempo, expõe-se as tensões e contradições existentes entre aquilo que se planeja e a realidade movida pela necessidade do sujeito.

O estudo de caso e suas formas de interpretação trazem um questionamento e, ao mesmo tempo, uma forma de alerta sobre a artificialidade que domina e “produz” nossas vidas. Mas, para ir além, devemos entender o discurso utilitário, a estrutura lógica de montagem e o princípio de funcionamento. Habermas (1988), nesse sentido, aponta que devemos nos voltar à lógica da técnica para interpretá-la. Como um jogo, deve-se expor e analisar, de forma analítica, com a linguagem precisa da razão, aquilo que se diz verdadeiro.

Portanto, nesta etapa, sobre a Estação Niterói-Rio Branco foram levantados os principais condicionantes nas suas escalas de intervenção, prevendo futuras reinterpretações e releituras. Entende-se como condicionantes os múltiplos fatores (físicos, climáticos, legais, morfológicos, programáticos, etc.) que influenciam de forma direta ou indiretamente a tomada de decisão no processo de projeto arquitetônico. Sobre o entorno próximo, levantou-se os elementos relativos à mobilidade urbana e morfologia do local, representados em mapas e dados sobre o território. Nos levantamentos físicos e dimensionais da estação, foram cadastrados e localizados nas plantas (principalmente nas praças e no entorno) os elementos de acessibilidade, sinalização e programação visual, mobiliário e equipamentos públicos, infraestrutura, vegetação, as questões programáticas, os materiais e estado de conservação, objetivando a correta e precisa representação dimensional do conjunto por meio de plantas, vistas e cortes. E, por outro lado, também se objetivou revelar que os levantamentos, diferentemente do que se imagina (e planeja), seguem um discurso próprio a partir das incertezas e dos acasos; os espaços são dimensionais e numéricos na sua origem, mas carregam a força dos encontros pelas marcas dos afetos, histórias e desejos do homem comum.

Para analisar as características e os atributos do espaço, o levantamento cadastral da estação percorreu duas escalas. A primeira volta-se ao objeto arquitetônico, buscando entender como o espaço projetado influencia e induz a ação e o comportamento dos usuários; e a segunda volta-se ao contexto urbano e à autonomia (totalitária) da

arquitetura, chegando nos espaços das praças da estação para perceber sua influência nos bairros e nas pessoas, numa aproximação metafórica com a ideia de “porta”.

O número, a descrição e a análise permitem perceber de que forma as coisas se apresentam ou se representam como estrutura formal, programada e disciplinar, e revelam, nas “entrelinhas”, a força dos espaços, manifestada na livre ocupação e na causalidade dos encontros. O número manifesta-se naquilo que é descrito; a descrição é a forma textual ou gráfica que a técnica encontra de comunicação com o mundo vivido, porém revela sua limitação ao apreender a complexidade entre o projetado e o vivido.

Assim, os dados da Estação Niterói foram numericamente levantados<sup>21</sup> pelos alunos da disciplina de Projeto Arquitetônico II, descritos e, por fim, analisados pelo autor na sua forma tradicional de verificação e propagação de um conhecer baseado em dados e padrões quantitativos. Cabe salientar que as informações levantadas e descritas pelos alunos foram interpretadas pelo autor buscando nas análises um maior aprofundamento, aproximando-se assim dos objetivos do trabalho.

#### 1.4 ESTAÇÃO NITERÓI-RIO BRANCO - A ARQUITETURA

A Estação Niterói-Rio Branco encontra-se próxima aos limites do município de Porto Alegre, ao sul de Canoas, e localiza-se junto à rodovia BR-116, fazendo a conexão entre os bairros Rio Branco e Niterói<sup>22</sup>. Contida entre muros, a estação localiza-se (dentro) no eixo da via BR-116 que percorre o mesmo trajeto da antiga malha ferroviária que ligava Porto Alegre a São Leopoldo<sup>23</sup> (Figuras 10 e 11).

---

<sup>21</sup> Os levantamentos gráficos, quantitativos e dimensionais da Estação Niterói encontram-se no Apêndice B.

<sup>22</sup> Conforme o Diagnóstico Socioterritorial do município de Canoas (DIAGNÓSTICO..., 2016), o Bairro Rio Branco localiza-se a sudoeste do território de Canoas, possuindo 28.384 habitantes, o quinto mais populoso do município, enquanto o Bairro Niterói localiza-se a sudeste, possuindo uma população de 38.478 habitantes, ficando em quarto lugar como bairro mais populoso do município.

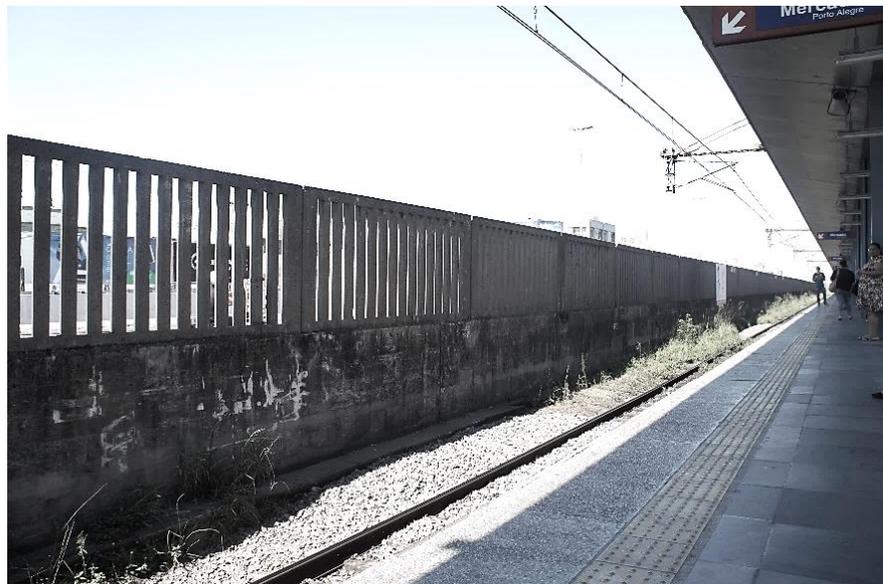
<sup>23</sup> A linha Porto Alegre-São Leopoldo foi inaugurada em 1874 como a primeira ferrovia do Estado. Em 1876 ela foi prolongada até a estação de Novo Hamburgo. Em 1920 a linha foi assumida pela VFRGS (Viação Férrea Do Rio Grande do Sul), sendo desativada em 1980; o trecho até São Leopoldo foi retificado e serve hoje ao sistema Trensurb da Grande Porto Alegre (GIESBRECHT, 2016).

Figura 12 – Imagem geral de Canoas cortada pela BR-116 e pela linha do trem



Fonte: Canoas (c2018).

Figura 13 – Estação Niterói – Eixo murado do trem divide o território de Canoas/RS



Fonte: Registrada pela turma de Projeto Arquitetônico II – UFRGS / Faculdade de Arquitetura – 2014/2.

Distante e isolada da cidade, com tipologia em barra, linear e decomposta, a arquitetura da estação<sup>24</sup> reforça o uso destinado especificamente à área de embarque, sem lugares de paradas, apenas de fluxo, organizando-se, de forma geral, em duas grandes partes: passarela e estação/área de embarque (Figura 12). A primeira parte, a passarela define-se por uma estrutura aberta nas laterais e coberta, localizada na parte externa da estação. Nas extremidades da passarela ligando a estação aos bairros localiza-se um espaço residual chamado de praças da estação. O interior da estação é definido inicialmente a partir do espaço público livre junto ao acesso principal. No centro da estação localiza-se o acesso restrito (usuário pagante), caracterizando-se como um espaço limitado por barreiras físicas como catracas e muretas de controle de passagem. E ao final, localizado de forma oposta ao acesso principal encontra-se o espaço administrativo e de serviço, com acesso restrito aos funcionários. A plataforma de embarque, é localizado no nível inferior da estação<sup>25</sup>.

---

<sup>24</sup> A estação é construída em concreto numa modulação entre apoios de 7,60 m com seção de pilar de aproximadamente 25 x 70 cm, com fechamento vertical envidraçado numa modulação entre eixos de 76 cm.

<sup>25</sup> Ver planta dos setores no Apêndice B.

Figura 14 – Estação Niterói – Passarela elevada (vermelho) e área de embarque/estação junto a rodovia BR 116 (amarelo)



Fonte: Adaptado de Gabriel Zarth, aluno da disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS / Faculdade de Arquitetura – 2015/1.

O partido elevado em barra numa condição retilínea induz ao movimento, promovendo vistas ao longo da trajetória da linha potencializadas pelo muro. Uma arquitetura que marca a ideia de exclusão pela divisão do território de Canoas em duas grandes regiões, em detrimento de um fim específico. A forma da estação reproduz a área de embarque e o trilho do sistema de transporte, uma “arquitetura-modal” unificada, inflexível e isolada, localizada no centro da rodovia BR-116. Pelo projeto, a estação não dispõe de alternativas de ampliações, acessos e futuras transformações de usos, o que se nota principalmente na informalidade e no uso “imprevisto” dos espaços, como, por exemplo, nas passarelas circulares junto às praças, onde toma lugar a venda de produtos “irregulares”. A estação, numa linguagem objetiva, mostra-se a partir da ordem, da hierarquia e da estrutura, organizada ao longo de uma reta (da ferrovia), evidenciando seu propósito único de transporte de massa. Assim, o uso (programa e nome/tema) num conjunto de regras sobrepõe-se e determina a forma, o arranjo tipológico e a própria ação criativa e de significado, podendo a estação ser construída em qualquer contexto, não considerando os aspectos identitários, sociais,

culturais e econômicos. O único estímulo a destacar é a velocidade e o alto fluxo, sem margens para outros fins.

O acesso ao interior da estação<sup>26</sup> ocorre inicialmente pelo pavimento superior, junto à passarela, e é dividido em setor administrativo e serviço. De forma isolada, esse pavimento volta-se predominantemente à área técnica. Pela descrição pode-se reparar um caráter voltado ao trabalho, uma superexposição de setores administrativos e de serviço (controle), enquanto os espaços públicos restringem-se a grandes corredores de passagens, sem nenhum tipo de equipamento de descanso, como bancos ou assentos.

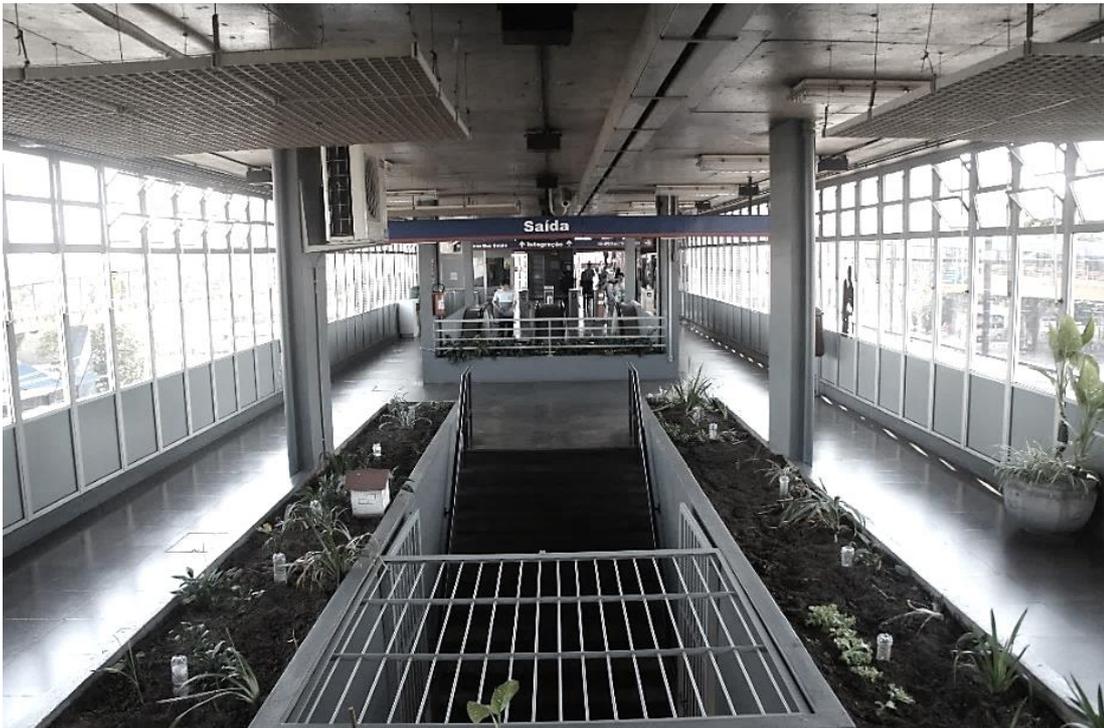
A área de uso restrito ao usuário pagante<sup>27</sup>, que dá acesso à plataforma no nível inferior, tem dois acessos por escadarias (uma rolante). Esse setor restrito (Figura 13) caracteriza-se como um espaço disciplinante, uma vez que se destina ao controle de fluxo e orientação dos usuários à plataforma de embarque (Figura 14). Percebe-se pela “higienização” do espaço, por meio dos grandes panos de vidros e longos corredores de circulação, que as atividades voltadas aos usuários não têm como objetivo sua permanência, abrindo-se para o rápido fluxo pelas circulações verticais localizadas no eixo central da estação (principal ponto de visão e orientação). Observa-se também a grande área envidraçada do nível superior, sugerindo um espaço limpo, seguro, exposto e controlado.

---

<sup>26</sup> Segundo o levantamento cadastral, os setores de acesso ao interior da estação localizam-se no nível 5,40 m, com uma área total de 531 m<sup>2</sup> e dimensões de 8,75 m de largura por 57,82 m de comprimento. O pavimento superior da estação é dividido em setor administrativo e serviço, com dimensões de 8,75 m de largura por 15,19 m de comprimento, com área de 133 m<sup>2</sup>.

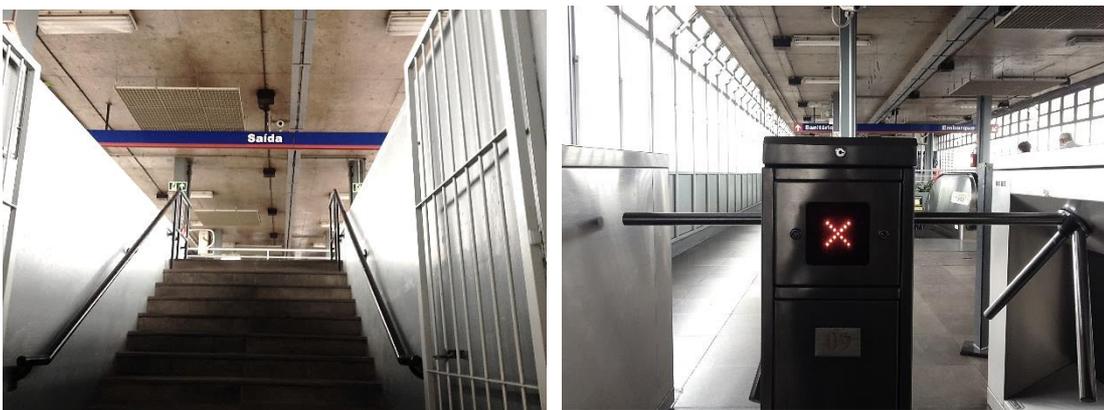
<sup>27</sup> A área de uso restrito ao usuário pagante que dá acesso à plataforma possui 247 m<sup>2</sup> e dimensões de 8,75 m de largura por 28,75 m de comprimento, tem dois acessos por escadarias (uma rolante) para o nível inferior com 1,85 m de largura.

Figura 15 – Público restrito – Carências de espaços de convívio



Fonte: Registrada pela turma de Projeto Arquitetônico II – UFRGS / Faculdade de Arquitetura – 2014/2.

Figura 16 – Barreiras e grades limitando acessos e a interação do usuário com o espaço



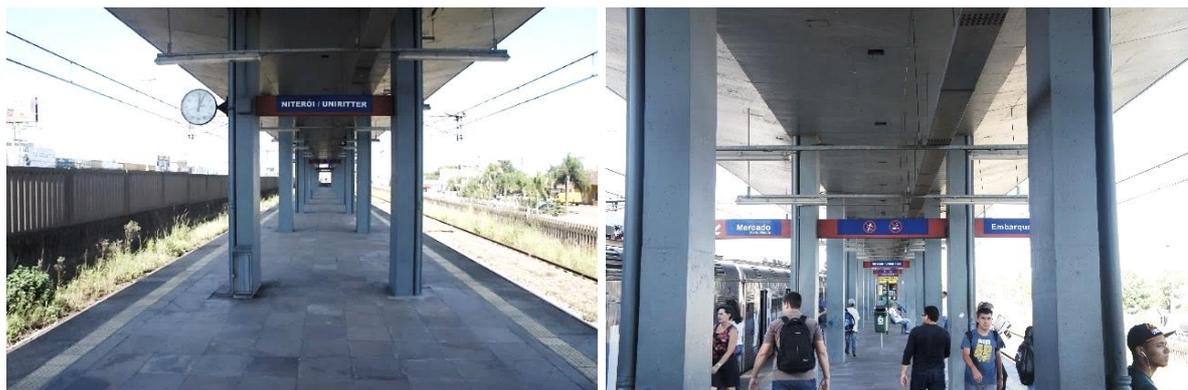
Fonte: Registradas pelo autor.

Do mesmo modo, o pavimento térreo onde se localiza a plataforma de acesso ao trem (embarque e desembarque)<sup>28</sup>, cercada por altos muros de concreto e sem visuais para

<sup>28</sup> O pavimento térreo da plataforma (embarque e desembarque da estação) localiza-se no nível de cota 1,96 m, tendo uma área total de 1337 m<sup>2</sup> e dimensões de 6 m de largura por 245 m.

a cidade, define-se pela velocidade, alta concentração e fluxo de pessoas através de uma grande base alongada e estreita de circulação de rápida permanência, com poucos “obstáculos” (assentos), objetivando a facilidade de acesso a todos os vagões e não apresentando estratégias de novas ocupações além de uma pequena banca de lanches despercebida ao final da plataforma (Figura 15).

Figura 17 – Plataforma – carências de espaços de convívio



Fonte: Registrada pela turma de Projeto Arquitetônico II – UFRGS / Faculdade de Arquitetura – 2014/2.

Já no acesso principal junto à passarela, observa-se, em meio ao movimento acelerado dos passantes, um espaço de parada junto às duas portas principais na área livre pública da estação<sup>29</sup> (Figura 16). Mesmo sendo utilizado de forma provisória para guardar bicicletas, observa-se pela grande área o potencial de atividades de permanência, descanso e encontros. Outras duas questões observadas são o alto ruído vindo da rodovia e as atividades do comércio informal, destacando a capacidade de adaptação desses comerciantes ao local ao transformarem as rampas circulares de acesso e as escadarias em estratégicos expositores de produtos (Figura 17).

<sup>29</sup> A área livre pública, com 112 m<sup>2</sup> e dimensões de 8,75 m de largura por 14,15 m de comprimento, possui um espaço destinado a uma pequena loja, com 12 m<sup>2</sup>, e uma área de livre fluxo limitada por uma linha de barreira com sistema de roletas. Encontra-se nessa área pública um acesso ao serviço de plataforma e duas portas principais de acesso, com 2,5 m de largura cada, conforme o Apêndice B.

Figura 18 – Livre circulação – acesso principal: estação e passarela



Fonte: Registrada pela turma de Projeto Arquitetônico II – UFRGS / Faculdade de Arquitetura – 2014/2.

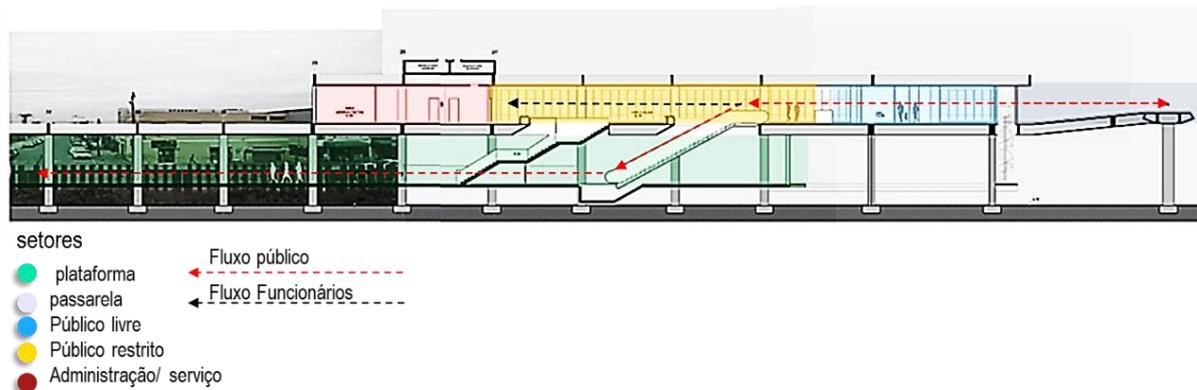
Figura 19 – Espaços adaptados e realidade – novos usos a partir do comércio informal



Fonte: Registrada pela turma de Projeto Arquitetônico II – UFRGS / Faculdade de Arquitetura – 2014/2.

A movimentação e os percursos dos usuários do trem ocorrem necessariamente de forma longitudinal ao longo da ferrovia, reforçando sua vocação utilitária e não urbana, dado o distanciamento em relação à cidade. No corte longitudinal, apresenta-se os setores e o fluxo dos passantes a partir dos níveis de acesso da estação (Figura 18).

Figura 20 – Direções e fluxos da estação



Fonte: Adaptado do levantamento cadastral realizado como trabalho final para a disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS pelos alunos Beatriz Silva, Marla Thomas e Viviane Garcia (2014/2).

A passarela, como segunda parte da estrutura da estação<sup>30</sup>, torna-se o componente articulador e de urbanidade conectando a estação à cidade. É o elo que oferece passagem, representa o fluxo necessário para as coisas existirem, funcionarem, se fazerem presentes. A estação, diferentemente da passarela<sup>31</sup>, apresenta-se como ponto de parada, está na ação de estacionar, de agrupar e recolher. Estação e passarela, nas suas forças de ação, são opostas, uma fornece, na sua qualidade, o fixo, e a outra, o fluxo. Todo sistema busca esse equilíbrio, a tensão dos contrários (Figuras 19 e 20).

<sup>30</sup> A passarela e rampas externas somam uma área total de 839 m<sup>2</sup>, com largura média de 3,40 m.

<sup>31</sup> A passarela em concreto é coberta por telha metálica curvada, estruturada por pilares de aço (perfil U) moduladas a cada 4 m e protegida por um guarda corpo de aço de 1,20 m.

Figura 21 – Passarela, ponte de transposição sobre o muro



Fonte: Registrada pela turma de Projeto Arquitetônico II – UFRGS / Faculdade de Arquitetura – 2014/2.

Figura 22 – Passarela Estação Niterói – pontes urbanas



Fonte: Registrada pela turma de Projeto Arquitetônico II – UFRGS / Faculdade de Arquitetura – 2014/2.

A estação, como já dito, é o espaço de espera, mas também traz para si um movimento isolado, descolado de qualquer interferência externa; ela caracteriza o

máximo funcionamento do movimentar-se isolando, uma contradição só alcançada pela técnica.

### 1.5 ESTAÇÃO NITERÓI–RIO BRANCO – O CONTEXTO E AS PRAÇAS

A Estação Niterói e a linha do trem definem-se a partir de um grande muro linear de concreto que divide a cidade de Canoas (e praticamente toda a região metropolitana) em dois grandes territórios (leste e oeste). Por meio do discurso de segurança, o muro revela a face do controle, das diferenças, do distanciamento e do individualismo (Figura 21).

Figura 23 – Canoas, localização da Estação Niterói com seus bairros de conexão divididos pelo extenso muro junto à BR 116 (Rio Branco e Niterói)



Fonte: Adaptado de Canoas – RS (2018).

A passarela, como elemento e parte estruturante da estação, de forma transversal ao eixo do extenso muro que acompanha o canal de deslocamento dos modais metropolitanos, ultrapassa e sobrepõe-se à rodovia e à linha do trem, alcançando as bordas dos bairros (Figura 22). Simbolicamente, se pensarmos na Estação Niterói, é possível retomar a fundação de Canoas. O município tem sua origem pelas marcas do rio Gravataí e do trem; um lugar de topografia plana, um vasto campo dividido física e geograficamente por duas estruturas lineares que definem seu território: um natural,

o rio, e outra artificial, o trilho. Canoas iniciou-se ao longo desses limites, sempre obedecendo e subordinando-se a uma barreira, a um bloqueio. Inicialmente as margens do rio Gravataí serviram de referência para seu povoamento, indicando através do próprio nome a ideia de passagem e travessia, “canoas”. Em seguida, a construção da estrada de ferro até São Leopoldo surgiu como uma nova referência e marco no desenvolvimento urbano, mas também como um obstáculo e um novo limite territorial. Canoas como “cidade dormitório” construiu-se assim, sobre um território de limites, de um lado a água, de outro o trilho; sua força de movimento sempre se colocou em direção ao fora, às bordas da cidade. Essa relação tensionada da cidade entre fronteira, exterioridade e travessia ainda pode ser vista na localização da linha metroviária atual, administrada pelo Trensurb, e pela rodovia BR116, cortando em duas grandes porções a cidade.

Esse é o rastro e a marca de Canoas, um lugar com a força do movimento, construído sob fronteiras, sob limites, um lugar de passagem. Canoas é território da linha que divide, da velocidade, do fluxo permanente, mas também se coloca como uma porta de acesso à capital, uma ponte entre Porto Alegre e o interior. Logo, associa-se à Estação Niterói e sua passarela a imagem de Canoas a partir do binômio “limite e travessia”; a passarela numa espécie de ponte e o primeiro gesto, é a “canoa” que percorre e toca os dois lados dos bairros fazendo a cidade surgir por inteira, ligando-as entre si e também com o interior da estação. As praças, como espaços abertos da estação, formam-se a partir das cabeças circulares ao final da passarela, representando um misto entre cidade e obra, são espaço que identificam a imagem da estação assim como o início da cidade – uma combinação só possível no encontro das bordas, dos limites entre arquitetura e cidade. Nas praças da estação, as coisas confundem-se, encontram-se no limiar entre arquitetura e cidade. Estão no entre, no universo da indefinição, da dúvida e da não nomeação.

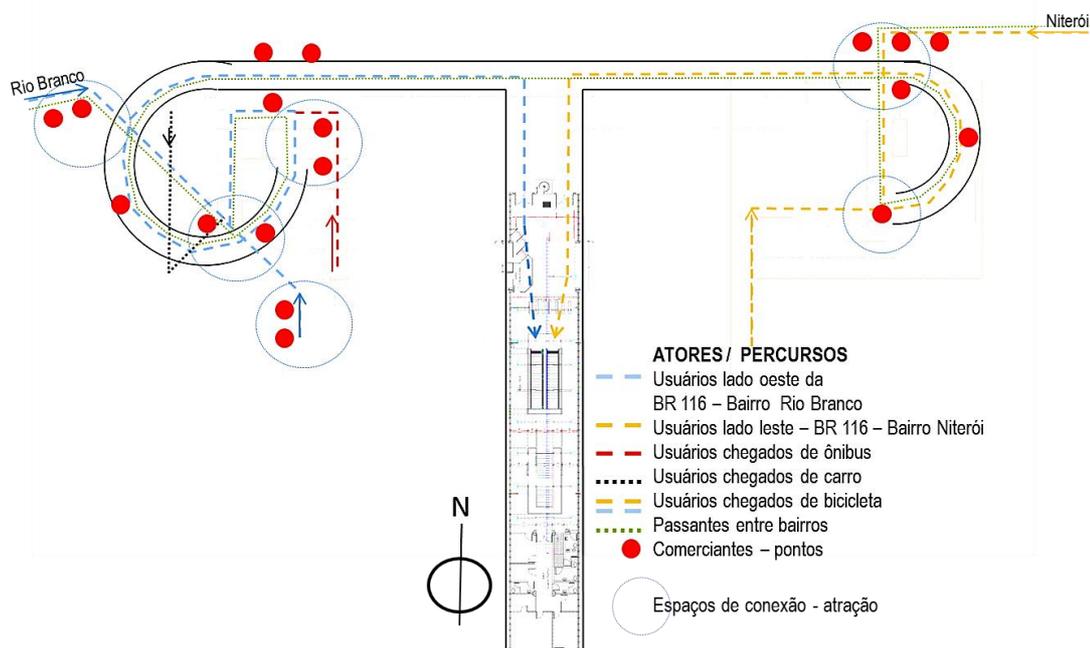
Figura 24 – Estação, encontro da passarela com os bairros a partir das praças (rampas circulares)



Fonte: Adaptado de Estação Niterói (2018).

Para entender a força da estação como elemento de travessia e ligação, busca-se compreender inicialmente, por meio do mapa de percursos, a forma de movimento cotidiano da estação e seus agentes, procurando identificar e indicar o movimento dos diversos usuários passantes entre bairros leste-oeste, dos usuários lado oeste (Bairro Rio Branco), dos usuários lado leste (Bairro Niterói), dos usuários chegados de ônibus, de carros, de bicicleta, e os pontos de comércio/serviço (Figura 23). Observa-se nas praças um maior número de encontros e vínculos entre os atores envolvidos, movidos pelo espaço aberto, e a concentração de atividades atrativas, como comércios e prestações de serviços. Deve-se destacar, no entanto, as diferenças de ocupações no interior das duas praças e a forma de interação de seus espaços como a comunidade. Nota-se na Praça Rio Branco uma maior vitalidade e aproximação com o bairro, dada a facilidade de acesso e ocupação, visto a ausência de barreiras. Diferentemente, na Praça Niterói, o reduzido fluxo de usuários e passantes e os percursos distantes do interior indicam um isolamento do espaço e uma clara subutilização.

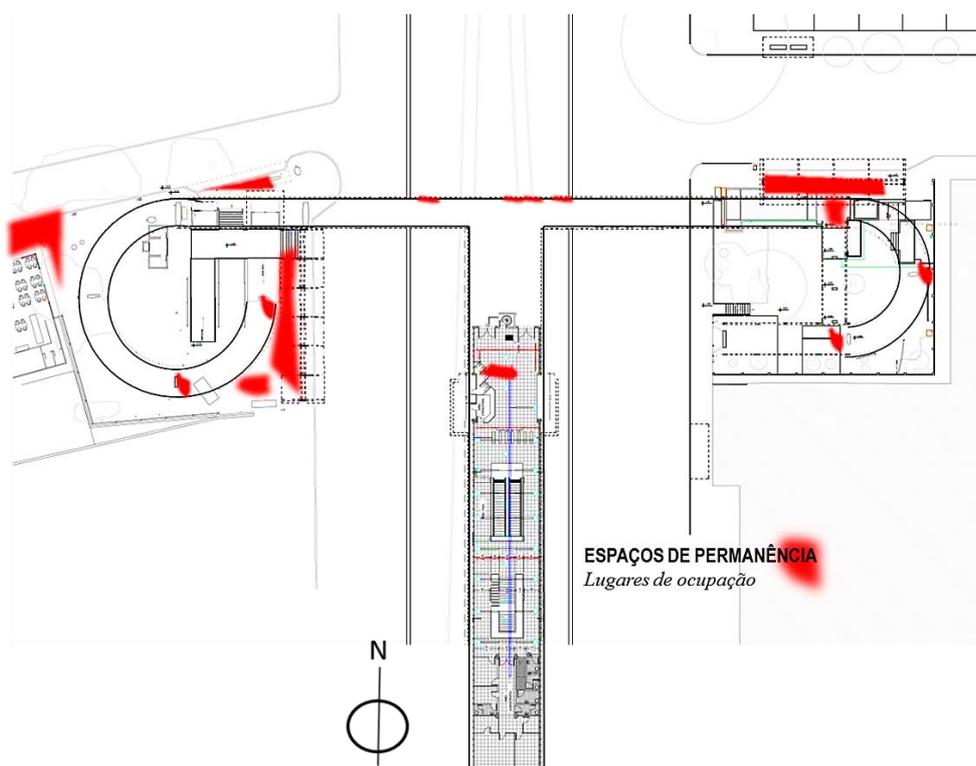
Figura 25 – Atores e percursos – projeto da Estação Niterói



Fonte: Levantamento cadastral realizado para a disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS.

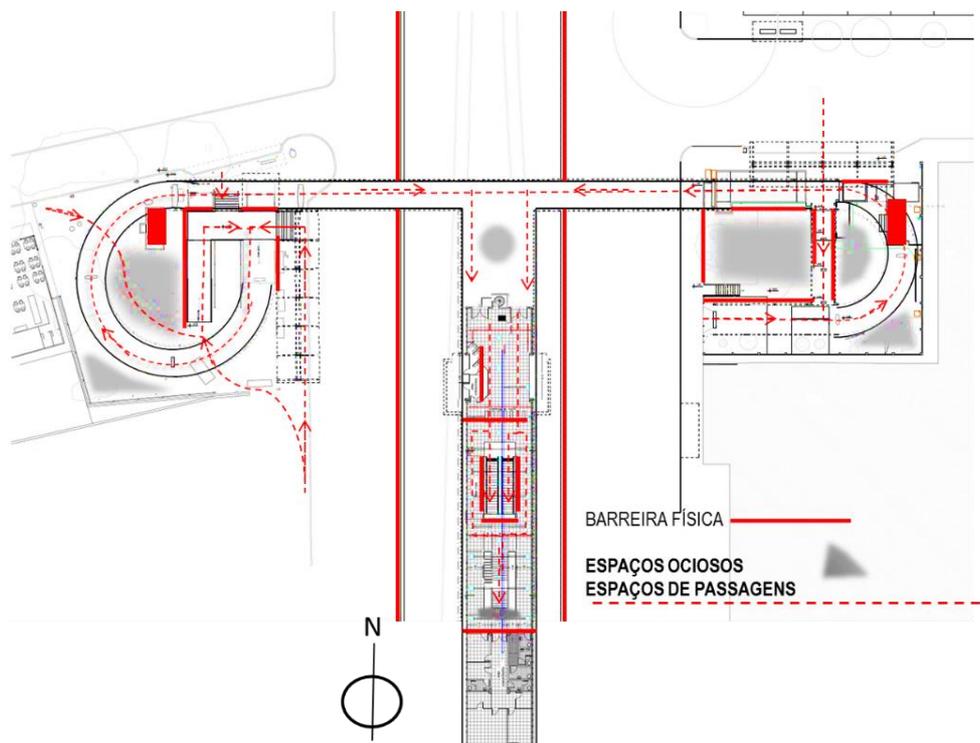
Os espaços da estação com força de ocupação habitualmente usada são marcados no mapa de permanência. Observa-se certa concentração de usuários junto às atividades tradicionais, como parada de ônibus e comércio e serviço localizados principalmente nas bordas das praças e no acesso principal da estação (Figura 24). Em contrapartida, observa-se no mapa a possibilidade de novas apropriações dos espaços ainda pouco aproveitados, diferentemente daqueles voltados a simples circulação. Os espaços ociosos (Figura 25) com potencial para novas atividades, portanto, concentram-se principalmente no interior das praças. As barreiras físicas identificadas também podem ser (re)utilizadas como elemento surpresa, gerando novos e inusitados acontecimentos. Os lugares de ocupação não programados (principalmente pelos comerciantes das praças) na estação podem servir de base pela sua qualidade de agrupar e reunir, sugerindo que a arquitetura pode (e deve) permitir ser revista por aqueles que efetivamente a vivenciam. A partir dos pontos de permanência levantados, deve-se pensar em novos agenciamentos do espaço com a comunidade local, possibilitando novos lugares e formas de usos.

Figura 26 – Espaços de permanência – projeto da Estação Niterói



Fonte: Levantamento cadastral realizado para a disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS.

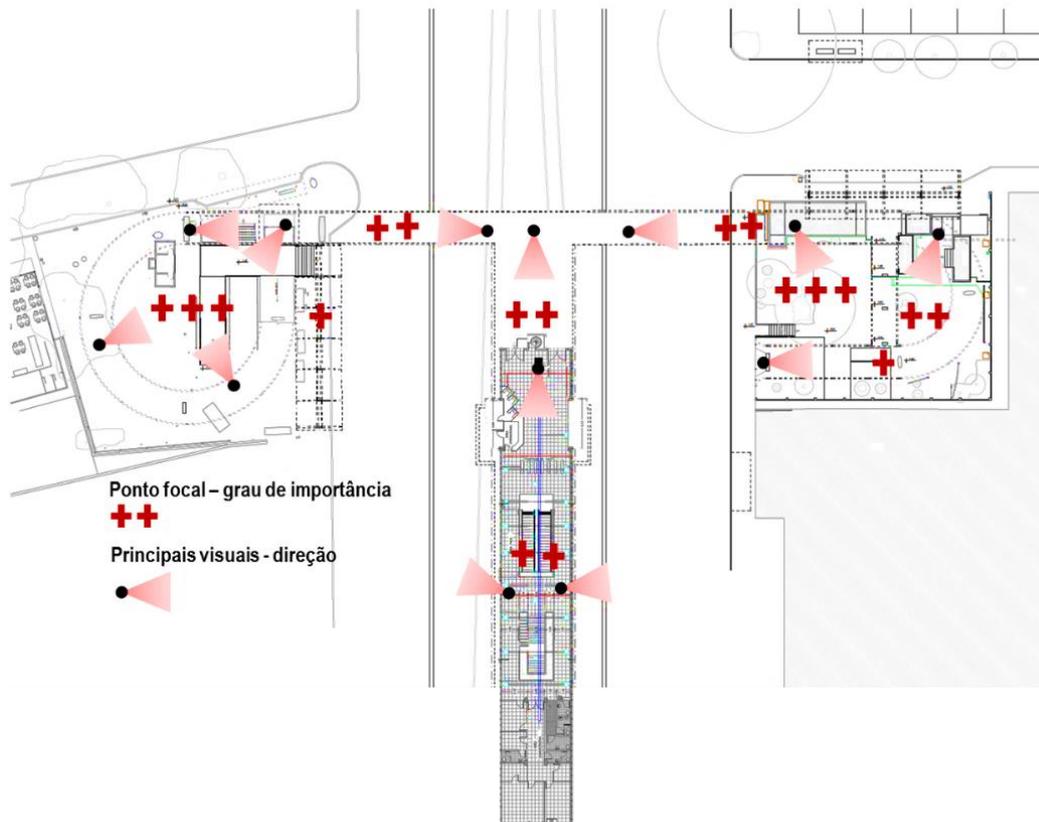
Figura 27 – Espaços ociosos e passagens – projeto da Estação Niterói



Fonte: Levantamento cadastral realizado para a disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS.

Numa sequência de registros de imagens dos percursos, procura-se, por meio do mapa das visuais, indicar as melhores visuais e pontos de orientação, considerando a facilidade ou dificuldade de interpretação dos percursos dos espaços e também o nível de interesse e legibilidade dos usuários e passantes (Figura 26). Para definir o grau de interesse visual dos espaços, foram utilizados, no mapa dos pontos focais, sinais de intensidade, expondo ao longo dos percursos as percepções e principalmente o grau de vitalidade (possibilidades) que os espaços da estação podem conter. Como método de análise, as verificações perceptíveis apresentadas nos mapas sobre o uso do espaço da estação procuraram, mais que uma rede de indicadores de eficiência espacial, expor a potência de ocupação dos vazios e dos espaços negligenciados. Espaços ociosos e aparentemente abandonados, as praças da Estação Niterói mostram-se, pelas análises, como o grande elemento de urbanidade e conexão com a cidade e bairros.

Figura 28 – Direções e principais pontos focais – projeto da Estação Niterói



Fonte: Levantamento cadastral realizado para a disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS.

Portanto, as praças da estação localizadas nas pontas da passarela colocam-se como portais que podem fundar algo novo; aparentemente espaços negados, negativos, resíduos da passarela, as praças inserem-se dentro da cidade, são espaços em que o nome resíduo toma forma e importância por constituir um lugar não esperado, resto e ao mesmo tempo porta. Fuão (2016) metaforicamente refere-se à ideia de porta como uma abertura, um umbral, desempenhando um papel de dualidades entre aquilo que abre e fecha, entre aquilo que é visível e também oculto. Para Fuão (2016, p. 1), “Quanta coisa se esconde por trás da porta!”. A porta traz o sentido de abertura, mas também esconde, tapa, oculta o que foi revelado pela abertura. As praças da estação revelam a qualidade do desejável e do indesejável, colocam-se como um dispositivo de passagem, porque “pré-vê” e “pré-para” o encontro com a cidade; as praças da estação estabelecem a garantia do diálogo entre os diferentes lugares e ou situações (FUÃO, 2016).

Por um lado, as praças podem ser vistas como resíduos e, por outro, podem trazer o atributo da esperança de sempre vir a ser algo. As praças são aquilo que consolida a vocação urbana da estação, expondo a realidade da sua existência. Logo, as praças portam como um documento o sentido visto e velado da estação. Portar, para Fuão (2016, p. 2), é “[...] sair de um lugar ao outro, é transpor; portar é sempre uma transposição, um transporte, para além”. O autor, ao citar Derrida, diz que a ideia de portar é retomada pelo filósofo a partir da palavra *rapport*, definindo-se por aquilo que se relaciona, que estabelece relações, que junta uma coisa à outra. As praças, nesse sentido, podem transformar-se em cola, pois juntam bairros, cidade e bairro, bairro e estação, sujeito e bairro, estação e sujeito, cidade e sujeito, sujeito e sujeito; as praças da estação, como exemplo da melhor urbanidade, são a cola urbana mais potente.

Assim, como a porta volta-se à interioridade do mundo, as praças retratam a realidade e carregam a verdade da estação; como a ponte, elas relacionam, conectam e carregam o significado da indefinição, mas, principalmente, as praças, como portais, comunicam e anunciam a verdade, mesmo não pertencendo a nenhum dos mundos que comunicam. No caso estudado, portanto, as praças não pertencem nem à cidade, nem à estação. “Ela não pertence a nenhum dos mundos que comunica, não é desse lado ou de outro, não é desse universo ou de outro, é de mundo nenhum” (FUÃO, 2016, p. 4).

Para entender os sentidos das praças como não apenas vazios ou resíduos de projeto das passarelas circulares, é importante enxergá-las como portal, não podendo ser associadas a uma coisa material ou a uma função específica de entrada e saída. Como abertura, elas devem ser entendidas como encontro, lugar dos acontecimentos, onde tudo se reúne e se relaciona.

O sentido da porta não está em sua forma, mas no que ela porta e transforma, pois ela porta transformando, transportando. A porta é sempre um “ando”, um “indo”, um estando, um “ing”, being, nunca se é ou se está realmente na porta, mas caminhando, atravessando. (FUÃO, 2016, p. 5).

As praças são a porta externa da estação, representam o limite, o contato com o outro lado, com a cidade. Entretanto, por serem o ponto mais distante da estação, as praças revelam com mais clareza sua interioridade. Fuão (2016) diz que “[...] as portas são

reveladoras das hierarquias e de quanto estamos todos, cada dia mais, compartimentados, seccionados, isolados nos espaços contemporâneos mediados pelas portas”. A porta, mais que passagem, comunica não um movimento, mas uma mensagem não percebida. A porta, como as praças, é “porta-voz”, pois revela a novidade, mas principalmente a obscuridade (Figura 27).

Figura 29 – Praça Niterói e suas mensagens



Fonte: Gabriel Zarth, aluno da disciplina de Projeto Arquitetônico II (2015/1).

As praças da estação, mais que controlar a chegada e a saída, as anunciam; mesmo esquecidas, sempre estarão ali, recebendo de prontidão e se despedindo de antemão de todos que passam pela estação. Local dos encontros e também dos desencontros, elas retratam e denunciam o universo que passa por elas e, ao mesmo tempo, aquele que as evita. Elas representam o mundo, a união de tudo. O estado de abandono das praças mostra-se como frestas, expondo o oculto e o outro lado – o lado dos excluídos, da informalidade, da falta de cuidado da cidade e de seus moradores.

Realizando uma aproximação dos espaços das praças da estação com a ideia de portal e hospitalidade, devemos entender que é impossível pensar a hospitalidade sem pensar na abertura incondicional desse portal (praças) da estação e sem, principalmente, levantar a reflexão sobre as várias portas que se fecham,

principalmente numa sociedade excludente e individual. Pelos levantamentos dos alunos, as praças da estação como locais de encontros e acontecimentos deixam de ser elemento de abertura, tornando-se objeto de exclusão (como uma porta fechada), uma vez que não podem servir a um propósito lucrativo ou de produção. A porta, como as praças, para ser “vista” e aceita, deve tornar-se propriedade, ser território de posse, deve levar um nome, um número, um código, uma marca, um endereço, como os números fixados nas portas das nossas casas.

As praças serão acolhedoras no momento que permitirem livremente (espontaneamente) o recolhimento, numa abertura para a interioridade – um fechamento só possível por possuir uma abertura distante da ideia de propriedade e posse. As praças, por serem as “portas da estação”, também podem trazer junto a si a qualidade da permanência e da espera. Os lugares de espera sempre acompanharam as portas, sempre estarão na interioridade das praças.

As ocupações dos alunos, assim como a dos comerciantes locais, vêm para resgatar essa possível abertura (Figura 28). De outro lado, as praças, ainda como “portais da estação”, tornam-se sedutoras por estarem misteriosamente fechadas e abertas; elas têm o poder de atração. As praças são atratoras e sedutoras, parecendo portar todos os mistérios. Portanto, se olharmos com atenção, as praças são adimensionais, estão numa outra dimensão – como medir e pré-definir algo que pode alcançar tudo e todos? Como nomear algo que pode conter a própria cidade em sua interioridade?

Figura 30 – Praça Rio Branco e seu poder de atração – banca de frutas



Fonte: Gabriel Zarth, aluno da disciplina de Projeto Arquitetônico II (2015/1).

Se pudéssemos organizar e hierarquizar o contexto da estação, as praças tomariam a posição de destaque por trazer tudo aquilo que suas partes (estação e passarela) estão incapacitadas de oferecer: o encontro com a cidade. Mesmo como fundação (não declarada), as praças, por “não serem”, trazem a dúvida e a incerteza, mas também a garantia dos novos acontecimentos.

A força das praças confirma-se também na configuração física do entorno próximo. Ao mesmo tempo em que se percebe uma concentração de grãos maiores<sup>32</sup>, principalmente pavilhões e comércios de porte médio, também é possível perceber uma rica diversidade de atividades de comércio e serviço, tanto no Bairro Rio Branco, localizado no lado leste, quanto no Bairro Niterói, no lado oeste. A diferença fica na dimensão desses comércios, maiores no Bairro Niterói. Percebe-se que essas arquiteturas próximas às praças da estação, com sua variação de uso, formam e refletem a força da diversidade desses lugares, estimulada pelas trocas de toda

---

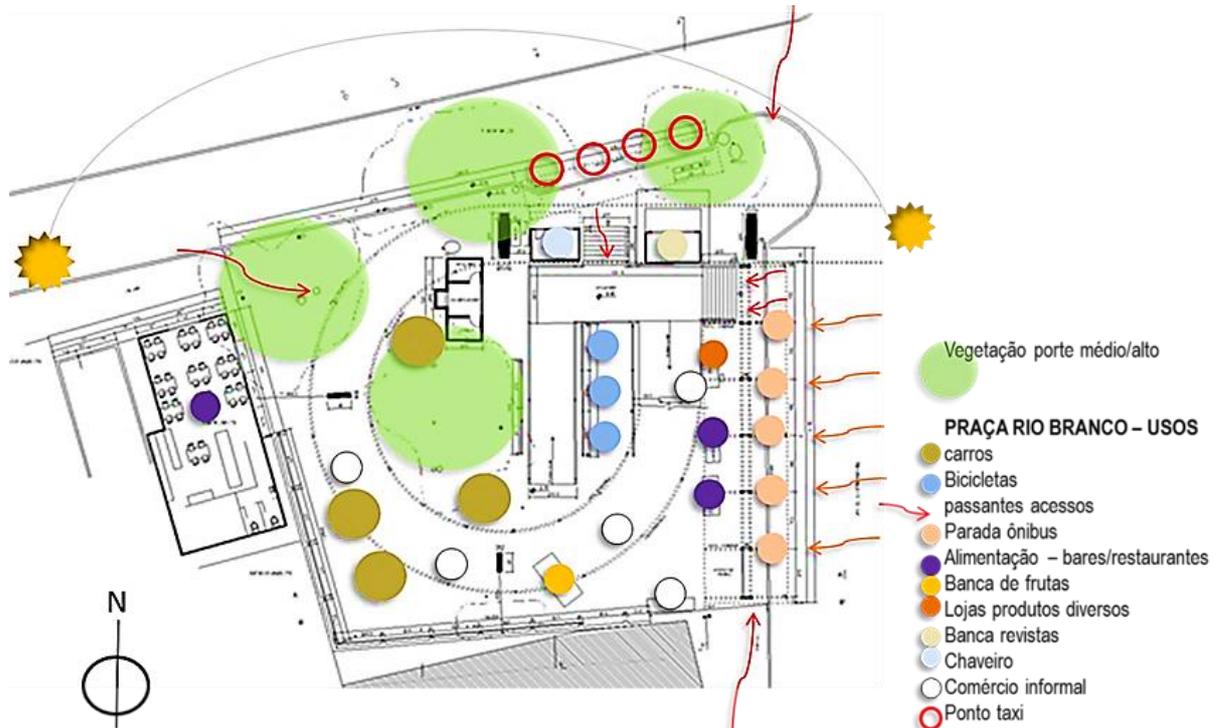
<sup>32</sup> Ver mapa fundo-figura no Apêndice B.

ordem, de mercadorias, de produtos, de usos, de cores, de sons, de olhares, de cheiros.

Se olharmos com atenção esses lugares junto às arquiteturas de conexões, poderemos compreender as múltiplas vocações e a rica diversidade que pode conter a cidade. Logo, a Estação Niterói representa todas as formas de encontros da vida urbana, fazendo dessas arquiteturas urbanas o melhor lugar para as práticas voltadas ao outro, à sociedade. A imagem dos espaços junto à estação revela o poder da “atração”, promovendo importantes conexões socioterritoriais. Nos levantamentos, observa-se, além da diversidade de atividades e serviços, uma maior densidade e concentração de pessoas junto às duas praças da estação, expondo que as arquiteturas de conexão não são apenas arquiteturas de passagens, mas também dispositivos de trocas e de permanência.

No Bairro Rio Branco, concentram-se serviços rápidos e pequenos comércios, como restaurantes, farmácias, chaveiros, fruteiras, floriculturas, bancas de lanches rápidos, estacionamentos de carros, bicicletários, paradas de ônibus e pontos de táxi. Observa-se no interior da Praça Rio Branco, que tem aproximadamente 630 m<sup>2</sup>, seu uso como estacionamento de veículos devido à falta de planejamento adequado para novas atividades, servindo apenas como espaço de passagem, sem instalação de infraestrutura e equipamentos básicos, como pavimentação, pintura, iluminação, sanitários e mobiliário urbano (Figura 29).

Figura 31 – Planta baixa Praça Rio Branco, lado oeste da Estação Poa-Nh



Fonte: Levantamento cadastral realizado para a disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS.

Já a Praça Niterói, rebaixada da calçada em -1,60 m, tem aproximadamente 615 m<sup>2</sup>. Caracteriza-se, nos levantamentos, pela grande cobertura de ônibus ao longo do passeio. Assim como no Bairro Rio Branco, existe nessa praça uma rica diversidade de atividades de encontros e trocas, com pequenos comércios originados de forma espontânea pelos comerciantes, aproveitando-se do grande número de passantes e usuários das linhas de trem e ônibus (Figura 30). Diferentemente do que acontece na Praça Rio Branco, aqui o comércio fica localizado nas bordas.

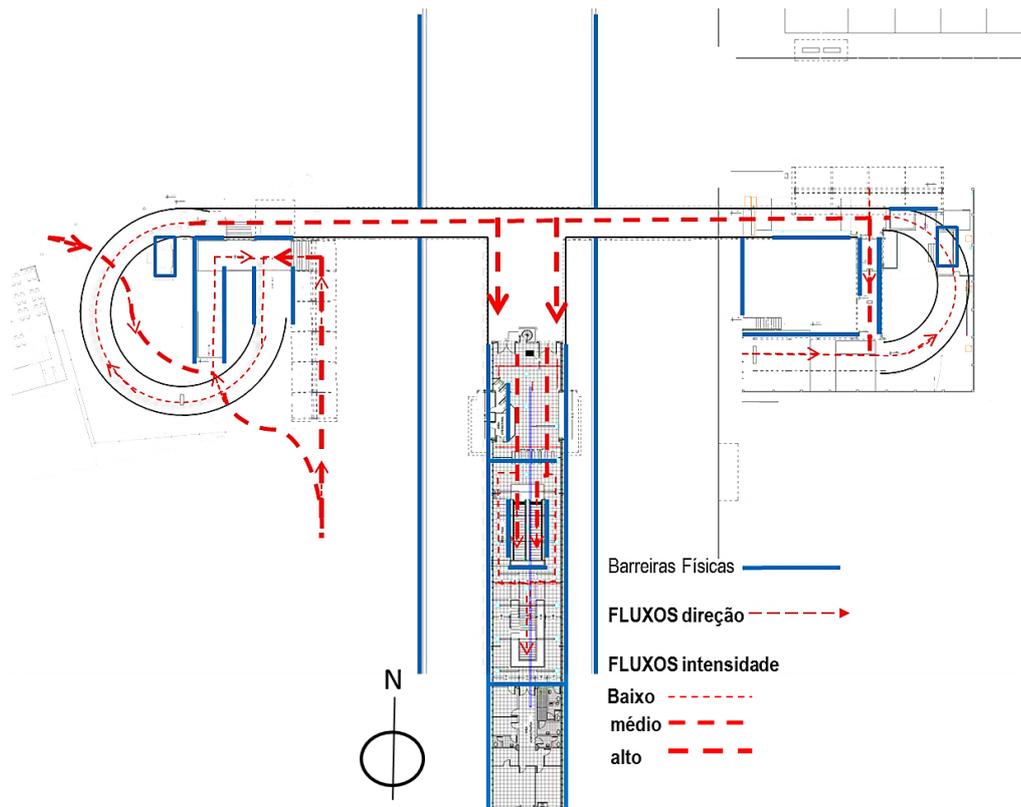
Figura 32 – Planta baixa Praça Niterói, lado leste Poa-Nh



Fonte: Levantamento cadastral realizado para a disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS.

Nessas praças, o grande muro que protege o acesso ao trilho do trem retoma o signo do isolamento e do silêncio. O segundo elemento significativo que marca essas praças é a forma periférica de ocupação e a alta intensidade de fluxos de passagens (principalmente na Praça Rio Branco), resultado da combinação de poucas atratividades de permanência, como lazer e convívio, e a inexistência de infraestruturas apropriadas, principalmente de segurança, caracterizando-se numa zona de simples passagem e sem identidade (Figura 31).

Figura 33 – Sentidos e fluxos – projeto da Estação Niterói-Rio Branco e suas praças



Fonte: Levantamento cadastral realizado para a disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS.

Na Praça Rio Branco, percebe-se a facilidade de acesso ao seu interior, com ocupações tímidas e provisórias, mas presentes, como a banca do verdureiro, a venda de flores e o carrinho do churrasquinho. Junto à calçada e voltada para a rua existe uma maior estrutura de serviços e fluxos, como chaveiro, revistas e vendas de lanches rápidos; e, por outro lado, no seu interior, faz-se uso desse espaço como um estacionamento (Figuras 32 e 33).

Figura 34 – Percurso da passarela à Praça e ao Bairro Rio Branco



Fonte: Registrada pela turma de Projeto Arquitetônico II – UFRGS / Faculdade de Arquitetura – 2014/2.

Figura 35 – Praça Rio Branco



Fonte: Registrada pela turma de Projeto Arquitetônico II – UFRGS / Faculdade de Arquitetura – 2014/2.

Diferentemente, na Praça Niterói, observou-se um distanciamento ainda maior do espaço da praça em relação às pessoas. Sua configuração em desnível (abaixo da calçada em -1,60 m) e isolada pela passarela circular (que passa sobre ela)

transforma a praça num depósito de lixo, um buraco a céu aberto, efetivamente descartado e descartável de qualquer intenção ou ação humana. Qualquer prospecção de uso é direcionada para fora, junto à calçada; todo movimento e atividade de comércio torna-se periférico, dando as costas para o interior da praça e justificando, assim, as propostas e ações dos alunos de requalificação da Praça Niterói.

Nesse sentido, destaca-se o uso, principalmente da Praça Niterói, pelos moradores de rua, o que se constitui em um sinal e em uma importante fonte de informação sobre a qualidade do espaço, pois, ao servir de abrigo e proteção para os moradores, revela a potência de acolhimento do lugar, mas também de isolamento. Durante o dia, a Praça Niterói oferece sombra de forma plena, potencializada pelas árvores e pelo grande “para-sol” da passarela – um microclima agradável e constante, com baixa intensidade de luz, calor e som, protegido pelo desnível do solo: um grande espaço côncavo voltado para o céu e protegido pela passarela. À noite, o espaço da Praça Niterói transforma-se no melhor refúgio pela absoluta escuridão, proteção e silêncio, o lugar perfeito para aqueles que necessitam de abrigo (Figuras 34 e 35).

Figura 36 – Interior Praça Niterói



Fonte: Registrada pela turma de Projeto Arquitetônico II – UFRGS / Faculdade de Arquitetura – 2014/2.

Figura 37 – Percurso da passarela sobre a Praça Niterói e espaço resíduo sob a passarela de acesso



Fonte: Registrada pela turma de Projeto Arquitetônico II – UFRGS / Faculdade de Arquitetura – 2014/2.

Na questão da intensidade de fluxos voltados aos modais de apoio ao trem, observa-se, junto às praças da estação, a passagem de vias coletoras para os ônibus, possibilitando fluxos mais acentuados e trocas mais intensas de produtos e pessoas, principalmente na Rua Boa Esperança e Rua Bagé, no Bairro Niterói, e na Rua Boa Saúde e Cairú, no Bairro Rio Branco<sup>33</sup>. O modal bicicleta tem apenas um bicicletário projetado, localizado junto à Praça Rio Branco, num lugar exposto ao tempo e longe dos olhos dos usuários. Dessa forma, por uma questão de praticidade e segurança, os usuários transformaram as grades do peitoril da passarela numa espécie de bicicletário-ponte (Figura 36).

<sup>33</sup> Ver mapa da rede viária no Apêndice B.

Figura 38 – Estacionamento de bicicletas – bicicletário-peitoril



Fonte: Registrada pela turma de Projeto Arquitetônico II – UFRGS / Faculdade de Arquitetura – 2014/2.

Observa-se que os lugares de ocupação não planejada (principalmente realizada pelos comerciantes) pelo projeto original da estação revelam a força de adaptação da arquitetura às reais necessidades de seus usuários, servindo de exemplo ao mostrar o abismo existente entre a realidade e o projeto, entre o ideal e o real. Mesmo a Estação Niterói estando distante em escala, porte e localização da vida dos bairros e do entorno das praças, ela se torna um importante ponto modal e o único elemento conector dos dois bairros (Rio Branco e Niterói).

Assim, o Capítulo I, observando as formas de uso da estação, analisa e expõe as fragilidades e potências dessa arquitetura. Os mapas, imagens e plantas apresentados procuram expor uma análise visual-perceptiva do espaço da estação e das praças. Os indicadores sensoriais registrados pelos mapas por meio dos levantamentos cadastrais mostram a garantia da eficiência e do controle, mas também a possibilidade de abertura a novas interpretações. Enquanto ocupação, a estação pode revelar mais de uma face, do coletivo ao individual, do impessoal ao lugar da gentileza; por meio dela, a cidade excluída se mostra, se faz aparecer no discurso da informalidade, da insegurança e do desconhecido.

Além da garantia de maior produtividade, a estação revela também um outro fenômeno, ainda mais perverso – o silêncio. O silêncio retoma e reforça a ideia do privado, do fragmento, do individual, convertendo a cidade para o interior do espaço da casa, pois só a privacidade manifestada pelo silêncio pode manter o indivíduo sob o pretexto da segurança, alienado e obediente. Outro aspecto observado na estação por meio do silêncio é a terrível expectativa da abordagem; abordar tornou-se perigoso, uma simples saudação pode ser motivo de desconfiança. A prática do isolamento é uma forma de educar num processo cíclico e ininterrupto de autovigilância num corpo não mais espontâneo – deve-se andar na linha e calado, assim como o trem (SENNETT, 2003). Todas as decisões de projeto na definição da estação seguem de forma autoritária uma condição técnica e programática. Um padrão arquitetônico comum verificado principalmente nas questões utilitárias. Assim, pretendeu-se, neste capítulo, provocar uma reflexão crítica a partir dos levantamentos e análises revelando como as arquiteturas de conexões podem nos afetar silenciosamente. Entender e refletir sobre a realidade a partir da vivência do espaço é o primeiro passo para a construção de novos significados.

Reforça-se, assim, que, mesmo o projeto induzindo a um uso “correto” do espaço, é possível observar a abertura às subjetividades de quem usa a estação, rompendo com esse uso previsto e confirmando que essas arquiteturas, como sinônimo de eficácia, como um produto que deve valer por seu rendimento e produtividade, pelo uso podem abrir-se a novos significados. Como resultado (parcial) das análises dos levantamentos, constatou-se que a estação reflete tipologicamente a hierarquia funcional dos espaços, com clara segregação espacial, e que a ação da técnica e das funções intervém na livre interpretação do sujeito; nos espaços levantados, os corpos tornam-se pontuais, distantes e individualizados, além de existir uma clara desvalorização do espaço através do caminhar; identificou-se que os lugares procuram anular a expectativa da abordagem, transformando-se em espaços de passagens, o que é reforçado pelas barreiras físicas e filas, instaurando a prática do distanciamento e do controle. Portanto, os espaços voltam-se especificamente à prática da vigia e à facilidade no processo de fiscalização, em que a visão torna-se o principal mecanismo de ação.

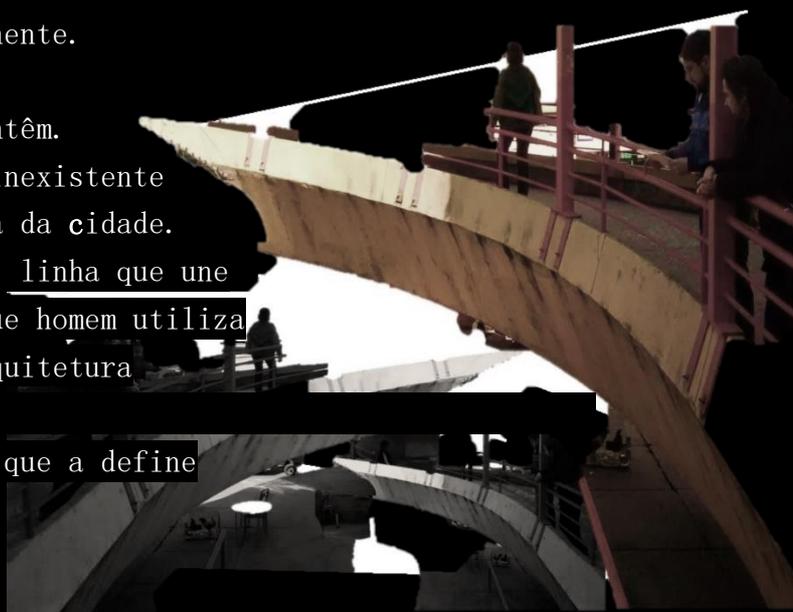
Esta breve análise levanta uma reflexão entre duas realidades; por um lado, a estação mostra-se com rigor na hierarquia dos espaços, no predomínio do movimento que disciplina e exclui num tempo marcado pelo pensamento no trabalho (alienação) e, assim, pelo controle sobre os corpos, controle esse refletido nas extensas e organizadas filas, no isolamento dos corpos e olhares e no passo apressado e distante do sujeito. Constitui-se a estação, assim, sobre uma estratégia numericamente idealizada, objetivando o ponto de chegada (trabalho) no menor tempo e desgaste (de energia) possível. E, por outro lado, ela se revela também como um lugar coletivo, que se mostra constantemente a cada dia, a cada encontro e desencontro, resultado dos acasos e dos acontecimentos não “projetados”, espaço de troca e da vida cotidiana, principalmente na breve acolhida dos comerciantes locais com suas pequenas e improvisadas bancas.

Portanto, questiona-se: até onde as questões funcionais e de eficiência na arquitetura, caracterizadas por modelos predefinidos, podem se sobrepor aos aspectos semânticos ou de expressão da vida cotidiana? Talvez a fissura, a resposta da relação homem-cidade efetivamente vivenciada, esteja nas práticas dos espaços negligenciados, esquecidos e não planejados ou daquilo que não queremos ver, enfrentar e, principalmente, entender. Quem sabe a definição de hospitalidade possa partir e ser entendida a partir das arquiteturas dos limites, das sobras, dos restos, das bordas, assim como a estação. Será que os melhores acontecimentos urbanos partirão dos espaços que não deveriam ter acontecido? Ou que não foram pensados para acontecer?

## CAPÍTULO II. Um trem chamado Derrida

## Pontes

Ao olhar a estação  
engraçado vê-la ponte  
ou quem sabe laço.  
Para o homem nada é  
ata, desloca, alcança.  
Por um lado liga  
por outro abriga  
Ponte vem de baixo, dos lados, de cima.  
É barco, travessia  
ou ilha, continente.  
É céu e terra  
o entre que contêm.  
É arquitetura inexistente  
para existência da cidade.  
Ponte, caminho, linha que une  
força urbana que homem utiliza  
Engenharia, arquitetura  
não importa.  
Encontros, é o que a define



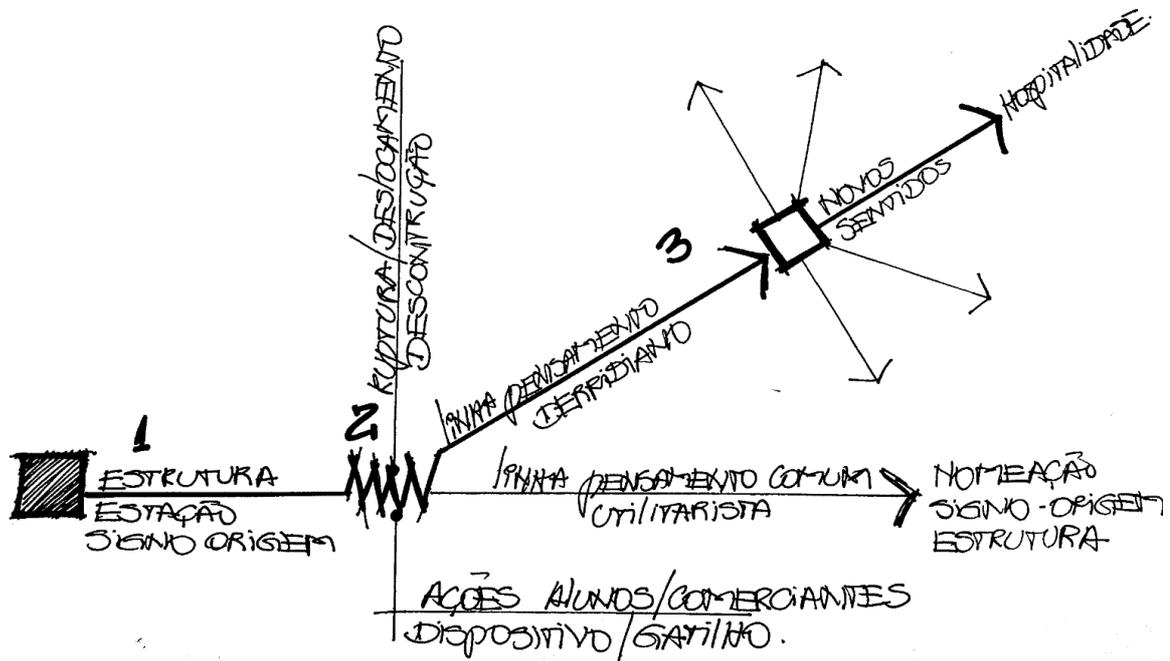
## 2.1 INTRODUÇÃO

Neste capítulo, estuda-se o pensamento de Derrida buscando uma fundamentação teórica e crítica da tese que, direta ou indiretamente, possibilite aproximar filosofia e arquitetura, procurando entender o procedimento de desmontagem (de significado) da obra (como processo disciplinante) e os mecanismos que fazem dos exercícios dos alunos gesto de hospitalidade. O capítulo toma como fios condutores termos e ideias do universo do filósofo Jacques Derrida, organizando-se de acordo com os seguintes subcapítulos:

No primeiro subcapítulo (não contando esta introdução), *Estação Niterói: lógica e domesticação*, destaca-se o pensamento de disciplinaridade e controle a que a estação é submetida como elemento dominante e, ao mesmo tempo, revela-se por Derrida um outro caminho para se alcançar novos significados. No segundo subcapítulo, *Desconstruindo os espaços de Derrida*, procura-se, sob a ótica arquitetônica, entender a ideia de desconstrução como processo de desmontagem dos significados. No terceiro subcapítulo, *Estação Niterói: arquitetura do acolhimento*, a ideia de hospitalidade e alteridade surge a partir do espaço vivenciado da estação. Para Derrida, pensar no acolhimento sempre estará associado a um lugar de hospedagem e de acontecimentos na espera da chegada do outro. Como forma de experimentar as teorias desconstrutoras de Derrida, apresenta-se no final da tese, no Apêndice A, o texto chamado *Pontes de Medellín: um ensaio sobre a hospitalidade*. Esse breve ensaio procura, metaforicamente, experimentar, a partir da cidade de Medellín, na Colômbia, outros entendimentos das arquiteturas de conexões, num processo dialético entre imaginação, sentido e obra, constituindo, portanto, uma abertura para (re)ver, por meio da experiência da imaginação, os significados que as arquiteturas de conexões (infraestrutura) podem alcançar.

Nesse caminho de descobertas e possibilidades, a arquitetura deve colocar-se como cenário de acontecimentos, aberto à imaginação e a todas as formas de usos e de encontros, feitos possíveis por meio da convivência e da proximidade com o outro, num movimento ético, de responsabilidade e esperança (Figura 37).

Figura 39 – Aproximações entre Derrida e Arquitetura – Diagrama conceitual



Fonte: Elaborado pelo autor.

Por sua complexidade interpretativa e profundidade de pensamento, o entendimento e apropriação das escrituras de Derrida tiveram o apoio de pensadores como Solis (2009, 2014), Fuão (2011, 2012, 2014, 2016) e Continentino (2006). Os conceitos de Derrida confirmam a importância da aproximação da filosofia à prática arquitetônica ao expandir e possibilitar reflexões, novas interpretações e formas de conhecimento sobre como produzimos e pensamos a arquitetura e nossas cidades.

## 2.2 ESTAÇÃO NITERÓI: LÓGICA E DOMESTICAÇÃO

Para Fuão (2017a), pensar na domesticação é retomar a própria casa, o domus, o domínio, aquilo que nos domina, o “centro do mundo”<sup>34</sup>. Nos constituímos por meio da morada, onde “de-mora-mos”; ela nos traz sentido, identidade e referência, mas também é o espaço onde a disciplina pode exercer seu máximo poder pelas regras da tradição (controle do Estado) e pela lógica da produção e consumo (controle da

<sup>34</sup> Centro do mundo (lar) refere-se à localização (mítica e religiosa) de um eixo ou abertura superior (conexão com o mundo e com os antepassados). O *domus* volta-se a um centro, um território particular de domínio do homem, sua casa, lugar caracterizado pela abertura ou orifício superior localizada no centro (espiritual) do espaço (*atrium*), sem vista para fora (FUÃO, 2016).

economia). Para Derrida (2003), o termo “em-casa” vê-se invadido pelo poder da tecnologia, da Internet, e-mail, etc., ameaçando o local da interioridade do sujeito, local onde se encontra o tempo do homem, sua palavra, seu amor e socorro. Para o filósofo, é uma violação do inviolável; “em-casa” é onde a inviolabilidade continha uma condição da hospitalidade. O “em-casa” não deve ser o lugar para se dizer "venha", mas para dizer "entre", principalmente deixando-se escutar. Derrida diz:

[...] entre sem esperar, apressa-te em entrar, venha para dentro, venha a mim, não apenas para mim, mas em mim: ocupa-me, toma lugar em mim, o que também significa tome o meu lugar, não te satisfaças em vir ao meu encontro ou "estar comigo". Passar a soleira é entrar e não apenas aproximar-se ou vir. Estranha lógica, mas tão esclarecedora, essa de um senhor impaciente que espera seu hóspede como um libertador, seu emancipador. (DERRIDA, 2003, p.109).

A ideia de disciplinaridade pode ser observada no interior da casa, da escola, em tudo na vida, das coisas macro até às menores; para cada coisa deve existir um programa particular de controle (FUÃO, 2017b). A arquitetura traz em si esse pensamento de hierarquização, segmentação, rotina e repetição. Na própria casa observamos esse pensamento disciplinador e excludente; o local do patrão e do empregado, do homem e da mulher, nada é produzido para o ócio; a sala só é “estar” acompanhada de uma televisão, ela é a nova clareira; a sala de jantar tem uma hora determinada para a alimentação; a cozinha é planejada para a rápida produção; os quartos são pequenos o bastante para receber uma cama, um roupeiro e seis horas de sono. Assim, a arquitetura, silenciosamente, pode também sofrer um deslocamento de significados, transformando individualidade em silêncio, segurança em vigilância, ordem em eficiência, conforto em obediência. Portanto, na sociedade moderna, a ideia de habitar tornou-se meio de opressão sobre os corpos; a necessidade da morada como condição humana e expressão das individualidades transformou-se em dispositivo de controle numa relação espaço-produção.

Para Foucault (1987), o corpo está diretamente ligado às relações de produção e poder sujeitando-o ao trabalho, numa ideia de dominação. Logo, como força produtiva, o corpo só pode manifestar-se preso num sistema de sujeição e num processo de anulação do outro. Costa (2011), num discurso leviniano, avança e diz que o “eu”, mais do que anular o “outro”, passou a usá-lo como peça para seu benefício, tratando-

o como um produto, reduzindo-o e ligando-o ao seu “Eu”. O autor, diz vivermos num modelo totalizante, em que o outro é apenas identificado e “aceito” a partir do “eu”, colocando-o sob suas regras (COSTA, 2011).

Essas garantias de controle sobre os corpos rebaixam o homem num processo de alienação, passividade e isolamento. Para Foucault (1987), a força de dominação concebe o poder não mais de maneira vertical, numa relação opressor/oprimido, o poder sobre os corpos mostra-se como um mecanismo social disciplinar, um procedimento calculado, organizado e tecnicamente pensado. O corpo deve ser trabalhado detalhadamente, deve estar preso sob interesses que lhe impõem limitações, proibições ou obrigações. Como parte (componente) de um sistema “mecânico”, não há tempo para folga ou descanso, seus gestos, atitudes, devem estar sob controle, prevendo maior produtividade pela eficácia dos movimentos. Uma repressão contínua, constante, baseada no exercício da repetição e não necessariamente nos resultados. Um controle que divide ao máximo o tempo, o espaço e os movimentos por meio do saber lógico, “tecno-lógico”; uma tecnologia dissimulada por táticas e manobras montadas em pequenas partes, imperceptíveis aos nossos olhos, aparentemente sem relações entre si, mas numa relação de docilidade e utilidade com o corpo.

Para Foucault (1987, p. 169), o espaço deve caracterizar-se da seguinte maneira: “Cada indivíduo no seu lugar; e em cada lugar, um indivíduo”, evitando, assim, misturas e aglomerações a partir das distribuições por grupos e facilitando a decomposição e o controle das organizações coletivas e as pluralidades “confusas”. O espaço disciplinar, numa condição de “clausura”, deve se dividir em partes, classificando os sujeitos. O controle deve ser constante sobre as presenças e as ausências para poder controlar e medir a produção e a qualidade. É importante, no ato da vigia, saber a exata localização dos indivíduos. A disciplina, para o filósofo, organiza-se por meio de um espaço essencialmente analítico. A regra das “localizações funcionais” na arquitetura define-se para satisfazer não só a necessidade de vigiar, mas a de romper as comunicações perigosas e também de criar um espaço útil e eficiente (FOUCAULT, 1987).

A chegada da tecnologia trouxe a facilidade e a rapidez da informação e da comunicação, aproximando as distâncias (e a instantânea satisfação), mas, por outro lado, revela a face da clausura pela forma que o corpo se submete sem reação (Figura 38). O tempo, pela tecnologia, procurou apoderar-se do homem, tirando seu poder de ação, fragmentando-nos em múltiplas telas – do computador, do celular, da televisão, do cinema, da máquina fotográfica, etc. Aparentemente temos mais opções, mas, perigosamente, tornamo-nos superficiais, distantes e indiferentes.

Figura 40 – Localizações funcionais e tecnologias no espaço privado e familiar – informação e entretenimento ou isolamento, disciplina e alienação?



Fonte: Uma família... ([2012?]).

Com o advento da tecnologia, pensamos em “ganhar tempo”. Paradoxalmente, ganhamos tempo com nossos carros, computadores e celulares para gastar tempo com eles. Com o discurso do menor tempo, a tecnologia e a ciência moderna dominaram o homem pela rapidez e velocidade, um conjunto de forças que resultam na anulação do sujeito. Logo, o tempo tornou-se elemento de captura; não ganhamos, mas cedemos nosso tempo em troca da satisfação que a tecnologia diz nos dar. Como uma droga, queremos mais tempo, queremos fazer mais, esquecemos que o tempo nunca será suficiente, esquecemos que desejo não se sacia, sempre estaremos em dívida, descontentes e infelizes; precisamos de mais tempo para produzir mais. Como um salvador anunciando nossa liberdade, o tempo da era tecnológica instaurou

silenciosamente o controle, tirando nosso tempo; somos escravos, domesticados não mais pela técnica como ação motora e física, mas pela aparição de seu pior espectro – a falta de tempo (Figura 39).

Figura 41 – Ovelhas – cena do filme Tempos Modernos, 1936



Fonte: Adaptado de Tiempos... (2013).

Essa forma de dominação sobre a vida desloca o ser em ter, ter no sentido de parecer, consumir. Para Debord (1997), o espetáculo do consumo baseia-se no incessante alargamento da racionalidade técnica, encontra-se dentro de um valor ilusório sobre o objeto a partir das nossas carências. Como processo inconsciente, o objeto contemplado aliena o espectador – quanto mais ele observa e contempla,

menos vive, quanto mais ele se reconhece naquilo que olha, mais suas necessidades dominantes parecem efetuar-se numa incompreensão de si e de seu próprio desejo. Não conseguimos refletir sobre nós mesmos, questionar nossos pensamentos e ações, não temos mais domínio (e nem tempo) sobre o que somos e para que viemos. O tempo presente é a instantaneidade, é o fetiche do consumo, da informação, e é aparentemente completo, passando a sensação de sermos únicos e eternos (DEBORD, 1997).

A ideia da eficiência, assim, manifesta-se pelo tempo, atingindo o espaço arquitetônico visto sob o viés da produção. O espaço mostra que o tempo transformou-se em dinheiro; assim, o espaço não pode fazer o homem perder tempo, pois tempo é dinheiro. O tempo livre, ocioso, no mundo capitalista, é tempo perdido, vago, do vagabundo que não trabalha. A questão do tempo, portanto, está na base da definição do espaço e da arquitetura a partir da valoração do trabalho<sup>35</sup>. As arquiteturas de conexões (pontes, estações, viadutos), como artéria e veia urbana, abriram lugar e passagem para uma nova leitura da cidade, com o sentido de aproximar o sujeito do trabalho. Como exemplo da Estação Niterói, essas arquiteturas retomam a ideia de tempo como sinônimo de trabalho e desempenho, tempo desperdiçado é tempo não produtivo. No fim, trabalha-se como um número, com a expectativa de ganhar um número (salário), num determinado tempo numérico.

Arquitetura tornou-se um instrumento para silenciar por meio do isolamento. Pois calar-se é a ordem e deve ser a única forma de experimentar a vida pública. A inversão dos valores do privado (individualismo) sobre o público (coletivo) gradualmente colocou-se como forma de ordem pública, parâmetro moral e controle social. Como base de um discurso de captura e controle, a família, num mundo particular e exclusivo, coloca-se como um refúgio, uma ilha frente aos problemas sociais do

---

<sup>35</sup> A palavra trabalho, para Bonzatto (2011), vem do latim *tripalium*, que significa objeto de tortura, uma ferramenta de imobilização e também nome de um instrumento usado para torturar presos e escravos. Assim, trabalhar aproxima-se da ideia de tortura; paradoxalmente, vendemos nosso tempo e nos deixamos torturar em troca de satisfação, de um prazer momentâneo. As expressões “ganharás o pão com o suor do teu rosto” e “dar o sangue” para conquistar algo retomam a ideia de uma forma de punição para receber algo em troca. Não relacionamos trabalho com prazer, mas com uma forma de tortura e punição. Por isso tiramos férias, um tempo para descansar desse martírio. Somos sorrateiramente controlados pela ideia da eficiência, numa relação entre tempo (velocidade), alta produção (trabalho) e tecnologia (virtualidade e imaterialidade), tornando-nos escravos de nós mesmos.

espaço público e os terrores das cidades moralmente inferiores. Todo comportamento que ocorre na rua, a exemplo do dia a dia observado na Estação Niterói, deve ser passivamente observado, num certo voyeurismo. As pessoas estão livres a contemplar todas as ações da cidade contanto que não se envolvam com elas (SENNETT, 1999).

Logo, pensar a Estação Niterói a partir de um processo individual, totalitário e lógico é retomar a face (velada) da disciplina que o espaço pode conter. A arquitetura, na sua objetividade, não traz a intenção de animar uma nova maneira de entendê-la, mas uma forma tradicional de aceitá-la, num processo de controle e poder sobre as pessoas. O pensar e o sentir devem ser substituídos por algo universal, completo e definido. As análises apresentadas no Capítulo I relatam um corpo (forma e espaço) totalizante que independe do contexto (urbano e humano) para existir, uma unidade autônoma, uma arquitetura de ação dominante. Reflexo da arquitetura e das cidades, as análises e verificações apresentadas no Capítulo I expõem certa monotonia e imobilidade. Todas as decisões na construção da estação seguem de forma autoritária um modelo, um padrão comum verificado apenas no seu desempenho.

Para Derrida (1995), a exatidão e o domínio da geometria em que a arquitetura se baseia é produto derivado da idealização, que só pode dizer respeito a um momento abstrato de uma coisa materialmente determinada como corpo-objetivo. "Eis a razão pela qual a geometria é uma ciência material e abstrata e não dos fenômenos, do vivido" (DERRIDA, 1995, p. 95). Nesse caminho, Derrida (1995) não expõe apenas uma ausência do pensamento sobre as objetividades da obra, mas um rever dos fins, dos objetivos finais, numa derrota do telos. A estação, construída a partir de uma estrutura de pensamento utilitarista, volta-se ao tempo da máquina, contém o atributo da permanência e do reconhecível, não deixando margem para a imaginação e a criação. Pensar a eficiência por meio do tempo revela a pior forma de domesticação.

Logo, a arquitetura torna-se o local onde se restabelece a principal força de produção – o homem. A arquitetura como objeto absoluto e universal, deve escapar do risco, do erro, do caos, das incertezas e inseguranças, fundando um discurso na garantia da geometria, fazendo o indivíduo sujeitar-se a uma ordem, um modelo e um padrão

universal de pensamento, reduzindo-o a um animal dócil e produtivo. Mas devemos lembrar que os lugares, uma vez construídos, devem reforçar nossa identidade, reforçar a busca por um lar onde possamos nos encontrar. Assim, não existe espaço da arquitetura como ideia de tempo presente, do instante, da velocidade. Para Derrida (1995), sempre existirá, antes da qualquer presença, a chegada de alguém, uma lembrança a ser retomada colocando-se como um sistema estável às manifestações subjetivas do individual. Portanto, para o filósofo, devemos ficar atentos às qualidades de um olhar, de uma atenção, às questões sensoriais como processo de interpretação.

Nesse caminho, a estação, uma vez distante das objetividades, poderá estar contida na filosofia da experiência, do devir, do fluxo temporal do vivido. Conforme Derrida (1995), as essências dos fenômenos em geral não podem pertencer apenas a uma estrutura de confinamento, haja vista a infinita abertura daquele que vive. Só podemos interpretar a forma (ou espaço) por quem vive. Viver o espaço é colocar em movimento conceitos que permitem pensar a intensidade ou a força da obra longe da sua definição primeira (DERRIDA, 1995).

Portanto, se abandonássemos o pensamento tecno-lógico que aprisiona, iríamos talvez esquecer o seu sentido disciplinador, olhando a estação apenas como coisa qualquer. Para Derrida (1995), seria uma aventura do olhar, de maneira a questionar todo o objeto. As novas formas de inscrições produzidas pelos alunos na disciplina de Projeto Arquitetônico II são a saída para um fora da obra. As ações praticadas pelos alunos e comerciantes nas praças pretendem ir além de um conhecimento justificável, fazendo a estrutura se permitir contaminar pelas subjetividades. Para Derrida (1995), devemos fugir do conceito estruturante, nos reportando à liberdade da experiência, daquilo que acontece. A força criativa representada nas atividades dos alunos pode ser a origem antes da própria origem, indicando a porta do pensamento desconstrutor.

### 2.3 DESCONSTRUINDO OS ESPAÇOS DE DERRIDA

Para abordar o pensamento desconstrutor de Jacques Derrida, devemos voltar para a presente relação entre filosofia e arquitetura. Pensadores como Descartes, Kant, Heidegger, Foucault, Bachelard, Barthes, Lefèvre e Umberto Eco, entre outros, sempre procuraram bater na porta da arquitetura a partir de figuras e elementos

arquiteturais, numa espécie de arquitetônica do pensamento. Para Solis (2009), as metáforas arquiteturais sempre foram usadas para ressaltar, justificar, responder as elaborações conceituais e as ideias contidas na Filosofia. O autora coloca como exemplo a metáfora do cosmos na figura do arquiteto do universo; o demiurgo no Timeu de Platão; a metáfora do edifício e da cidade no discurso do método em Descartes; a arquitetura da crítica da razão pura em Kant; e o uso da arquitetura em Heidegger na construção do edifício da metafísica (SOLIS, 2009). Pode-se observar que as metáforas arquiteturais acompanham a construção da argumentação filosófica como método discursivo, utilizado para sustentar a questão da presença, da base, do solo, do estável e do sólido. As figuras arquiteturais sempre estiveram presentes no pensamento e no discurso filosófico (SOLIS, 2009).

Por outro lado, como exemplo, arquitetos como Paul Virilio com frequência também tomam o caminho da filosofia (SOLIS; FUÃO, 2015). Essas contaminações de outras áreas de pensamentos, sobretudo presentes no movimento pós-moderno, provocaram na arquitetura uma abertura de pensamento, de possibilidades estéticas, representativas e espaciais nunca antes alcançada. O encontro entre arquitetura e filosofia mediado pelas ideias desconstrutoras de Derrida desenvolveu-se principalmente com os arquitetos Peter Eisenman e Bernard Tschumi entre as décadas de 60 e 80. Essa geração de arquitetos, chamada de desconstrutivistas, tinha como preocupação, a partir da filosofia, questionar, por meio de experimentações, a linguagem e a representação oficial (SOLIS; FUÃO, 2015).

O termo *desconstrutivismo*, na arquitetura, mesmo não diretamente ligado com a desconstrução, sempre procurou acompanhar e estar junto das ideias de Derrida. Para Colin (2009), as arquiteturas desconstrutivistas exibem especialmente a desconstrução no plano material. O ângulo reto, o plano horizontal, o sólido geométrico fragmentado, desarticulado entre si, explodido, desmontado, as paredes, as vigas, os pilares, as esquadrias transgridem a lógica clássica. Segundo o autor, tudo no desconstrutivismo é atacado; contudo “[...] as paredes desconstrutivistas, inclinadas, desaprumadas, recortadas, vistas fora de seu contexto mantêm o mesmo purismo antiornamental dos modernistas” (COLIN, 2009, p. 84).

Portanto, desconstruir consiste em denunciar a ordem, a hierarquia e aquilo que é valorizado, abrindo espaço para a discussão ao apontar esses pressupostos e conceitos referenciados a partir de um centro estruturador de pensamento. A leitura desconstrutora busca descentrar a ideia originária, isto é, procura, mais que um deslocamento do centro por inversão, anulá-lo como lugar fixo e imóvel, abandonando qualquer tipo de (mito) referência a um centro, a um sujeito, a uma referência privilegiada ou a uma origem. (SANTIAGO, 1976).

Logo, pensar a desconstrução na arquitetura não é retomar a ideia dos opostos, do contrário ou da negação, mas possibilitar um movimento de disjunção da noção de construir. Como coloca Solis (2009), destruir não caracteriza a desconstrução, pois o gesto de desconstruir não é destruir algo, não significa que todo processo da construção arquitetônica, seus vários momentos da história sejam apagados da memória. Não significaria, também, destruí-los para dar passagem a uma nova arquitetura. A desconstrução tem sua aparição não para destruir, mas para desarticular uma ordem numa desmontagem dos binômios a partir de suas diferenças.

A desconstrução vem para desmanchar, decompor, colocando em dúvida o significado das coisas. Pela ideia de desconstrução, Derrida lança uma crítica e uma reflexão ao fenômeno e à estrutura, uma vez que coloca o centro como matriz organizadora e orientadora da estrutura. Para Santiago (1976), ao se trabalhar com o conceito de estrutura centrada, acaba-se limitando e neutralizando a dinâmica dessa estrutura, num jogo marcado, imobilizado e de certezas, sem possibilidades de interpretações. Tanto a fenomenologia de Husserl quanto o estruturalismo de Lévi-Strauss são tratados por Derrida a partir de novo(s) contexto(s). Na fenomenologia, a desconstrução, como dispositivo desarticulador, procura desfazer a ideia de verdade e presença. Já no estruturalismo, a desconstrução busca romper o pensamento logocêntrico e totalizante, sendo a linguagem escrita o mecanismo desse desvio para Derrida (BIRMAN, 2007).

Colin (2009), ao citar Derrida, diz que a estrutura (conceitual) coloca-se como uma imposição, assentando-se sobre algum tipo de violência; não existe uma coexistência

pacífica, mas uma hierarquia<sup>36</sup> violenta sobre as coisas. Sempre vai existir um termo que comanda e ocupa o lugar mais alto e outro que obedece e subordina-se a esse centro. Derrida (1995), pela desconstrução, renega a ideia de origem por meio de um deslocamento. Para o filósofo, a inversão seria o primeiro movimento desestruturante, desacreditando o nome, a imagem e o significado, desconstruindo o objeto. Solis (2009) coloca que o discurso desconstrutor deve evidenciar as ambivalências da fundação ao deslocar sua ordem, subvertendo a oposição da estrutura (de pensamento) numa desmontagem dos binômios a partir de suas diferenças, questionando um termo em relação ao outro, criticando a presença de um com a ausência do outro, tirando as certezas dos extremos nos quais as coisas organizam-se, hierarquizam-se e conceituam-se.

Desconstrução, portanto, diferente de destruir ou demolir, contém a ideia de desmontar, é uma ação afirmativa das instabilidades das coisas, localizando-se na fragilidade da estrutura. Inverter a ordem hierárquica, para Derrida (1995), é anular as forças daquilo que está concebido, mostrando em profundidade esse romper com a estrutura e o pensamento lógico, expondo aquilo que estava escondido e submerso por novos (con)textos. Logo, desconstruir está na inversão das hierarquias e também fora dela.

Forma e conteúdo, natureza e cultura, pensamento e percepção, essência e acidente, mente e corpo, teoria e prática, macho e fêmea, e assim por diante, são pares binários que nunca aparecem em condição de igualdade [...]. Ao contrário, um dos termos é sempre privilegiado em relação ao outro [...]. Entretanto, se ficarmos apenas na inversão, não eliminaremos o recalçamento, mas apenas mudaremos seu sentido: o termo que era subordinado passa a ser dominante, mas a estrutura do conflito permanecerá. É preciso operar fora do sistema desconstruído e propiciar a emergência de um novo conceito, que não se deixa mais compreender no regime anterior. (COLIN, 2009, p. 84).

Desconstruir é construir possibilidades até então impensáveis, é deslocar a arquitetura para um universo completamente novo e instável, no qual o projeto pré-definido por um programa e partido volta-se a um processo aberto e contínuo de montagem,

---

<sup>36</sup> Para Santiago (1976), a ideia de hierarquia é um sistema de poder. Esse sistema impõe uma maneira de pensar presa à lógica da identidade, tendo a sua palavra centrada numa relação de valores presa a pré-conceitos e à filosofia da presença.

desmontagem e revisão. Para Solis e Fuão (2015), a aproximação da desconstrução com a construção arquitetônica ocorre principalmente pelo campo aporético<sup>37</sup>. Segundo Colin (2009, p. 85), desconstruir (um conceito) “[...] é extrair suas lógicas conflitantes, com o objetivo de mostrar que seu texto nunca vai significar exatamente o que diz ou diz tudo o que significa”.

Habermas (1988), diz que a forma escrita (texto), diferente da fala, para Derrida, traz a abertura do contexto de quem lê e não de uma origem, permitindo conhecer a obra sobre uma outra ótica. O texto, para Derrida, é a garantia de ser sempre relido nos mais diversos contextos (HABERMAS, 1988). Para Solis (2009), a expressão derridiana “não há nada fora do texto” sugere que não há nada além de contexto. Para a filósofa, Derrida diz que só existem contextos e não significados absolutos. Assim, a arquitetura deve ser (re)lida sobre a ótica das textualidades, um discurso sobre os acontecimentos a partir de uma “estrutura contextual”, deslocando o significado ao mundo da expressão, num jogo textual das diferenças (SOLIS, 2009). A questão do contexto como forma de ressignificação, portanto, volta-se à necessidade de entender melhor as pessoas que usam a estação e onde ela está inserida.

Entretanto, a desconstrução também não deve ter como fim o texto, não devendo se reduzir a ele, mas usá-lo como meio para alcançar e transformar as coisas, desestabilizando o sentido logocêntrico através da indecibilidade causada por esse novo registro. A experiência do sujeito no espaço, assim como o texto, coloca-se como um dispositivo interpretativo a partir da vivência, despertando os cenários contidos dentro da própria obra. Sobre a questão da experiência como ato de conhecimento, Derrida (2003) cita a seguinte frase de Nietzsche<sup>38</sup>:

[...] a isso que não se tem acesso pela experiência vivida, não se tem orelhas para ouvi-lo. Imaginemos que se trate de uma nova linguagem falando pela primeira vez de uma nova ordem de experiência. Neste caso, acontece um fenômeno extremamente simples: não se ouve

---

<sup>37</sup> O campo aporético como retórica (figura) de discurso apresenta-se nas incertezas diante do que se pretende dizer – circunstância sem solução, que não se pode resolver. Mais que certezas, ele levanta a dúvida e o questionamento sobre as coisas.

<sup>38</sup> NIETZSCHE, F. **Ecce Homo**. Ceuvres completes. Paris: Gallimard, 1974 (reimpressão, 1990). t. VIII, p. 277.

nada, tendo a ilusão de que ali, onde não se ouve nada, não existe nada. (NIETZSCHE, 1990 apud DERRIDA, 2003, p. 22).

Assim, as múltiplas textualidades de quem experimenta a arquitetura deslocam a obra para o universo subjetivo e sensível de quem a usa. Para Solis (2009), desconstruir é revelar um novo texto do texto. Na arquitetura, a desconstrução não é apenas uma questão de novos signos, formas e significados, mas um rever de valores e pensamentos sobre a produção atual. A desconstrução deve atingir, abalar e abrir a discussão dos problemas éticos que envolvem a arquitetura e sociedade, voltando-se à responsabilidade social. Conforme Solis (2009), a desconstrução pode ocorrer a partir das práticas individuais e coletivas impulsionadas por aspectos sociais, históricos e políticos. Assim, a desconstrução da arquitetura deve voltar-se ao questionamento desta enquanto espaço sensível, ético e social, por meio da problematização da preparação (responsável) desses cenários para o pleno uso do homem comum e da sua convivência em sociedade, buscando na arquitetura o melhor abrigo.

Na arquitetura, a desconstrução deve tomar o papel de investigação crítica, invadindo sua estrutura de pensamento e colocando em dúvida seu significado de origem (SOLIS, 2009). A ideia de desconstrução, longe de um caráter estético-formalista, deve desencadear uma discussão e uma crise da representação, avançando em direção a uma abertura de base ético-político. Portanto, questões como hospitalidade e alteridade, trabalhadas por Derrida, podem ser retomadas na arquitetura como forma de desconstrução (SOLIS; FUÃO, 2015).

A desconstrução a partir da hospitalidade, assim, expõe a face ética do espaço, revelando uma crítica ao formalismo gratuito, ao problema da arquitetura como modelo disciplinar, lugar da prática do domínio, da ação de poder, da exclusão social e do isolamento. Nesse sentido, a desconstrução não deve ocorrer numa nova arquitetura – forma ou função, ou por uma nova visão sobre o significado oficial; mas deve ocorrer pela transformação do pensar pelas pessoas que a utilizam, transformando arquitetura num espaço de abertura em direção ao outro.

O que funda a arquitetura não são as pedras, os tijolos ou as estacas, mas sim o amor, a hospitalidade, a capacidade de acolher, abraçar e

proteger própria da arquitetura. Uma arquitetura onde o desejo possa morar, onde a subjetividade possa imperar sobre a domesticação. (SOLIS; FUÃO, 2015, p. 2).

Para Solis e Fuão (2015), voltar-se à dimensão ética como principal sentido arquitetônico é não apenas compreender o compromisso e a responsabilidade do espaço com as pessoas, mas também questionar o comprometimento do profissional arquiteto (e da própria academia) ao produzir arquiteturas como mercadorias, um produto de alta eficiência e lucro. Produzimos e projetamos espaços (e cidades) para segregar, separar (sutis campos de isolamento) – arquiteturas da exclusão representadas pelos condomínios, shoppings, lugares de consumo. Segundo Solis (2009, p. 48),

[...] a desconstrução produzirá apenas um espaço sem determinações históricas, nem sujeitos de quaisquer tipos ou utopias. Restará da operação desconstrutora, o texto, o texto aporética, des-hierarquizado, aberto, indecível em si mesmo [...]. Privada de afirmação de identidade, a desconstrução aparecerá necessariamente como acontecimento [...] um espaço indefinido, aberto à mercê do outro.

Para Fuão (2012), a desconstrução, de forma metafórica, pode ser aplicada nos elementos estruturadores, gerando novos sentidos no romper da ideia de origem. Assim, os motivos estruturais, os esquemas e conceitos são ressignificados em múltiplas reinterpretações, desconstruindo a própria construção. Dessa forma, a Estação Niterói pode deslocar-se para o universo da (re)interpretação e do questionamento. Não é apenas uma questão de novos significados, mas um rever de valores e pensamentos sobre aquilo que se produz. Desconstruir é atingir o pensamento disciplinante da obra, abalando e abrindo a discussão dos problemas éticos e humanos que envolvem a arquitetura e a sociedade. Nesse pensar, a arquitetura, num processo desconstrutor, pode se abrir à ideia de alteridade numa ética própria da arquitetura.

## 2.4 ESTAÇÃO NITERÓI: ARQUITETURA DO ACOLHIMENTO

A ideia de acolhimento, para Derrida, está ligada à hospedagem, ao hóspede, à morada – ao ético. O espaço não é apenas físico, mas deve ser vivido, vivenciado. Por outro lado, é quase impossível pensar a hospitalidade sem um lugar específico,

pois o acolhimento vem do outro e chega para o outro, de fora para dentro, num movimento ético e de responsabilidade (FUÃO, 2012). Ética é a vinculação do espaço partilhado a partir do outro, construído pela hospitalidade, pela amizade e responsabilidade do cuidar. A ética, como ato sensível e de responsabilidade sobre o outro, revela-se pela espera e encontro, é o acolhimento incondicional, o lugar da hospitalidade. O pensar e a lógica só devem aparecer depois desse encontro, visto que a realidade como gesto de tolerância e principalmente solidariedade sempre será anterior a qualquer conceito. Para Costa (2011), quanto mais procuramos definir o rosto do outro, mais ele vai escapar de interpretações. Assim, para o autor, a realidade está para além do conceito, fazendo a ética surgir da relação dos encontros construídos no vivido e no concreto, e não por princípios racionais, abstratos, regras ou leis definitivas. A ética como resultado do acolhimento deve ser vivida, é a consequência, a marca desse convívio. Ética é plural, é resultado da exterioridade, só ocorrendo quando o distante e diferente se coloca em frente, resgatando o sentido mais humano do humano (COSTA, 2011).

A arquitetura como gesto ético, portanto, encontra-se no momento da abertura incondicional da casa, acolhendo o outro e aceitando-o para além de todos os tipos de controle e domínios (políticos, culturais, sociais e econômicos). Assim, aquele que é acolhido não pode ser definido ou mesmo indagado por sua origem, credo, raça, cor, gênero, sexo, cor. A ética resultado desse acolhimento incondicional, para Costa acontece na livre subjetividade do outro; é dizer que a liberdade de pensar ocorre quando eu aceito de braços abertos a liberdade do outro (COSTA, 2011).

Arquitetura deve ser o lugar de abertura, onde o diferente, o individual e o coletivo possam entrar em paz, preenchendo esse lugar vazio a seu modo, tornando ficção e sonho em realidade a partir da (re)invenção de si e do espaço. Assim, impulsionado pelo legado de Levinas, Derrida (2004) explora o sentido de acolhimento como sinônimo de hospitalidade para pensar a ética. Ética não como um problema de direito, político, mas relacionada a uma vida ética, numa eticidade verdadeira (DERRIDA, 2004). Portanto, a Estação Niterói, como lugar construído, já possui na sua singularidade a vontade de ser hospitaleira a tudo que estiver no seu interior, não existe dono naquilo que acolhe, mas hóspede, visitante – é a lei da hospitalidade. Na

absoluta hospitalidade, o construído não deve pertencer a ninguém, mas possibilitar ao hóspede o acolhimento incondicional.

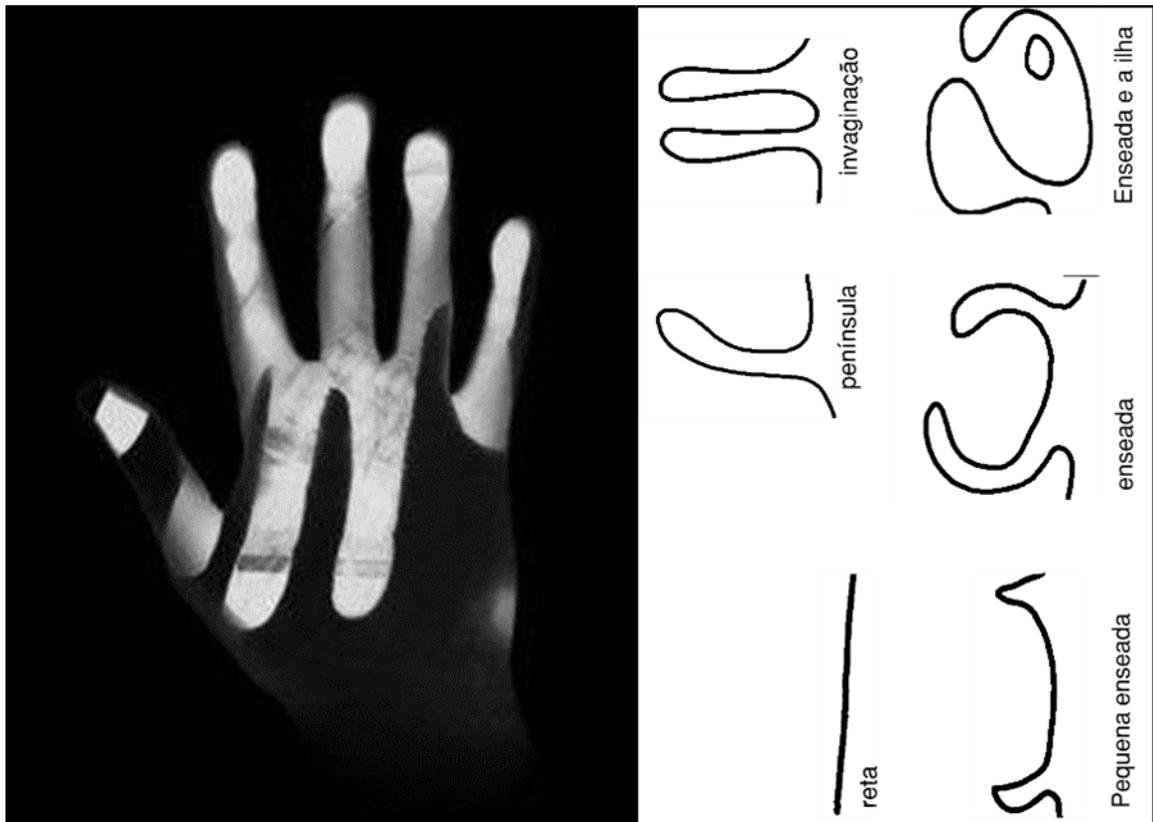
Para Fuão (2012), as relações entre o hóspede e o hospedeiro<sup>39</sup> são análogas à ideia da collage por meio da espera e da errância. Assim, o mundo poderia ser construído a partir da “esperrância”, como modo errante e errado de pensar arquitetura, pelo qual os espaços poderiam ser traduzidos e lidos como locais de errância (FUÃO, 2012). Derrida, para Fuão (2012), concebe hospitalidade a partir dos fundamentos do acolhimento de Levinas e concebe as duas figuras acima mencionadas: o hóspede e o hospedeiro. Entretanto, o lugar não deve pertencer nem a quem hospeda, nem ao convidado, pois o que importa é o gesto de quem convida, e não o espaço ou algo que seja oferecido. Portanto, acolhimento é dar passagem a partir da ideia de gesto – o que importa além da passagem é o gesto do deixar passar. O gesto de acolhimento, de forma geral, é todo espaço que se volta ao outro, para o outro, pensado a partir do outro, dar passagem, abrir espaço, chegar a alguém (FUÃO, 2012).

Como forma, o acolhimento pode aparecer em tudo que recolhe e recebe inesperadamente, assim como um abraço imprevisto. Não se espera do acolhimento um convite, mas a naturalidade de uma visita inesperada. Podemos encontrá-lo nas formas da natureza, na concavidade da flor que recebe subitamente a abelha, na enseada da praia que recebe o inesperado barco, na curvatura da barriga de uma mãe que acolhe incondicionalmente o filho. Hospitalidade encontra-se inicialmente nas curvaturas naturais, acolhendo qualquer coisa ou quem quer que seja longe de qualquer convite (Figura 40). É a concavidade ulterior que recebe, imagética e morfologicamente, o estrangeiro (*Ksénos*). Entretanto, para ocorrer o gesto, a dobra, a fissura, os espaços devem ter a capacidade de fazer passagem, de se fazer passar, conectar diferenças geográficas e sociais (FUÃO, 2014).

---

<sup>39</sup> Segundo o Aurélio (HOSPEDEIRO, 2010), hospedeiro é aquele que hospeda, é aquele que dá hospedagem.

Figura 42 – Aproximações 1 – a mão e as dobras do acolhimento de Fernando Fuão



Fonte: Adaptado de Fuão (2014).

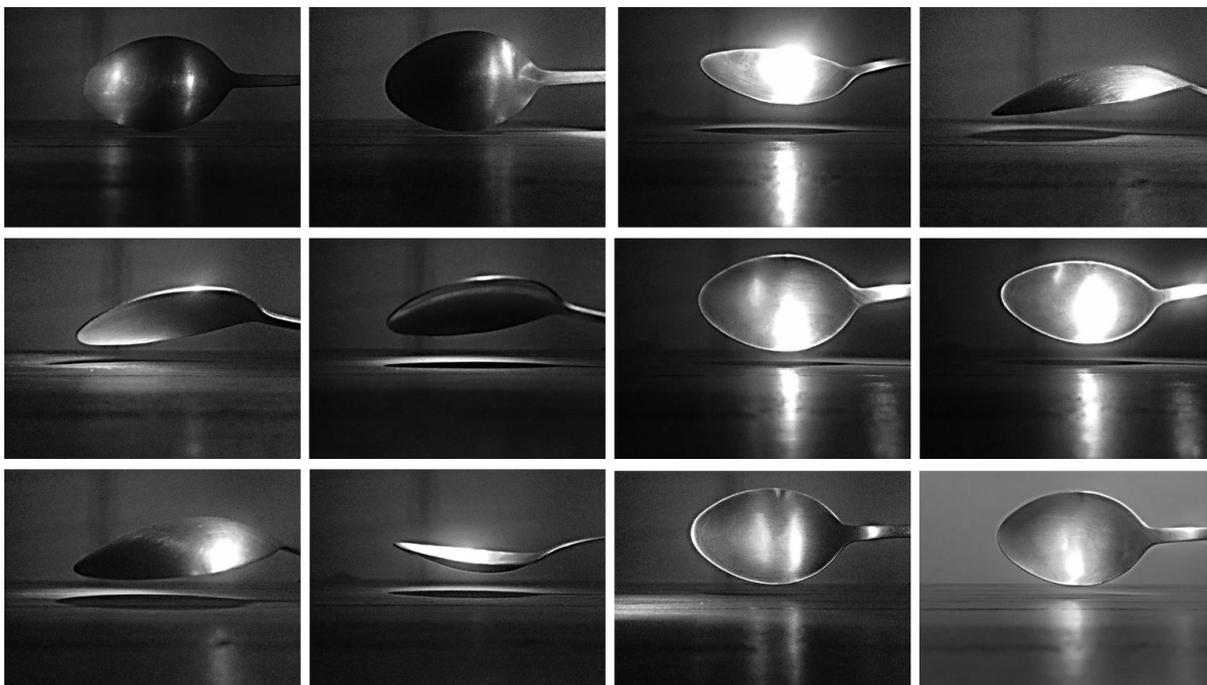
Fisicamente, a forma côncava, diferentemente da linha reta que nega a dobra, constitui o todo, aquilo que está próximo, ao lado e junto. Assim como a curvatura da colher que guarda em si algo, o acolhimento é a dobra do corpo tensionado que recebe o outro (Figuras 41 e 42). Ao contrário da forma linear, na forma côncava é possível ter a mesma visão das bordas de forma compartilhada. Na borda ocorre o enfrentamento dos limites de um com o outro. Ao contrário do caminho, da caminhada, da errância que faz deslocar, a enseada propicia a contemplação, o recolhimento (FUÃO, 2014).

Figura 43 – Aproximações 2 – acolhimento como predomínio visual – sequência de imagens em que a força da curvatura mostra-se predominante, referenciando as linhas de expressão da paisagem natural



Fonte: Registradas e adaptadas pelo autor.

Figura 44 – Aproximações 3 – recipiente de luz – sequência de imagens em que a luz apresenta-se recolhida a partir da curvatura da colher



Fonte: Registradas pelo autor.

Portanto, a hospitalidade pode estar em tudo, na arquitetura, na cidade e no próprio corpo e atitudes, ela independe do lugar ou do objeto; o acolhimento está em nós desde o momento em que nos abrimos. A abertura é o primeiro movimento, visto que fechar-se é uma reação a essa abertura. Aproximar a estação da ideia de hospitalidade, em termos físicos, é possibilitar dar lugar ao próprio lugar, abrir o lugar, dar passagem, dar passo ao outro, acolher a diferença na possibilidade de transformação dos espaços. Portanto, a hospitalidade é aquilo que vem primeiro, e ética e hospitalidade sempre andarão juntas. Os espaços da estação, assim como os espaços da cidade, devem ser lugares do habitante e não da obra em si, daquele que habita e não das coisas mesmas; o sentido da obra deve originar-se a partir das relações e dos livres acontecimentos. Identificar esses lugares de acolhimento, assim, é o primeiro movimento de reconhecer a eticidade do espaço. Eticidade no sentido de uma arquitetura sustentada pela valorização do homem, voltada às relações sociais, à solidariedade, à igualdade e à possibilidade de a sociedade realizar-se livremente, reconhecendo e valorizando suas qualidades individuais e coletivas diferentemente das questões utilitárias da obra.

Por fim, o que seria o acolhimento na arquitetura? Explicá-lo é retomá-lo como sinônimo de hospedagem, do ser hospitaleiro, pois um bom anfitrião sempre estará à espera, recebendo a chegada do visitante. Para acontecer o acolhimento na estação, deve-se entender que ela em si pouco pode representar sem o outro, pois acolhimento não se encontra apenas no espaço, mas no interior do sonhador (hóspede). Para ser acolhedor, o espaço primeiramente deve permitir (e possibilitar) transformar sonho em realidade, atendendo principalmente aqueles que mais precisam – os excluídos<sup>40</sup>.

Portanto, arquitetura, por um lado, é descrição, mas também deve ser lugar de inscrição, colocando-se como uma fresta para que esses “outros” possam, na sua urgência (e carência), entrar. A arquitetura, num primeiro gesto, deve se deixar interpretar, aceitando aquele que a interroga; deve saber receber – mais que comunicar, saber ouvir, escutar. O hóspede, principalmente os excluídos, na sua violenta passagem, traz o medo, o risco pela forma que “se comunica”; a arquitetura, no atributo de acolher, deve ter a audácia e a persistência de dizer “sim! Boas-vindas!”, devendo receber, escutar esses “outros” pelo silêncio (DERRIDA, 2004).

Nesse gesto de escuta e silêncio, o lugar torna-se talvez uma política da hospitalidade, aceitando interpretar por aquele que dele se apropria, mesmo de forma transitória e passageira; recebendo além da capacidade que poderia ser. A arquitetura, ao encontrar-se com o fora, com o hóspede, com o usuário, deve abrir-se, não com uma pergunta, mas com o “sim” de quem aceita incondicionalmente, ilimitadamente essa consequência de transforma-se. O “sim” do hospedeiro, como gesto de alteridade, significa permitir que o outro, na sua “língua”, livremente diga “eu”. Logo, a decisão sempre será do outro, tudo é incumbido e procede do outro (DERRIDA, 2004).

Para Derrida, a questão da “língua” não deve ser barreira para a hospitalidade. Logo, normas, limites e regras não devem sobrepor-se ao direito de abrigo. O estrangeiro, o excluído, como o desabrigado ou morador em situação de rua, não deve pedir

---

<sup>40</sup> Em seu livro *Adeus a Levinas*, Derrida (2004) diz que os excluídos são aqueles que estão além das fronteiras, como o estrangeiro, o ilegal, o refugiado, o preso, o pobre, o preto, o gay, o velho e todos de alguma oprimidos e negligenciados. Aos olhos da cidade, os excluídos são estranhos pelo fato de não falarem com ninguém, da não compreensão, “alguém que fala uma língua engraçada”, mas principalmente por serem vistos como um não “ser”, um sem-lugar, um fora-da-lei; sem família e identidade, sua presença torna-se invisível ou imperdoável (DERRIDA, 2003).

hospitalidade numa língua que por definição não lhe pertence, segundo Derrida (2003), sujeitando-se àquela língua imposta pelo dono da casa – o hospedeiro, o pai, o senhor, o Estado. O hóspede não pode ser acusado ou julgado por se dizer não falar a mesma língua daquele que hospeda, e muito menos justificar-se na língua do anfitrião.

Estes lhe impõem a tradução em sua própria língua, e esta é a primeira violência [...]. A questão da hospitalidade começa aqui: devemos pedir ao estrangeiro que nos compreenda, que fale nossa língua, em todos os sentidos do termo, em todas as extensões possíveis, antes e a fim de poder acolhê-lo entre nós? Se ele já falasse a nossa língua, com tudo o que isso implica, se nós já compartilhássemos tudo o que se compartilha com uma língua, o estrangeiro continuaria sendo um estrangeiro e dir-se-ia, a propósito dele, em asilo e em hospitalidade? (DERRIDA, 2003, p.15).

O problema da hospitalidade é extensivo ao problema ético. Para entendermos a hospitalidade, devemos compreender as formas de violência ligadas a ela. A primeira, para Derrida (2003), é ser acusado (mesmo de forma velada) de falar uma “língua” diferente daquele que lhe dá “abrigo”, sendo obrigado a ser aquilo que o hospedeiro determina, e ocorrendo acolhida a partir de um pedido, uma justificativa e uma imposição (que deve ser feita na língua do hospedeiro). Ao lembrar Levinas, Derrida (2003) retoma a língua como sinônimo de hospitalidade.

A segunda forma de violência para Derrida (2003) é ser chamado de “fora-da-lei”, ser acusado de um crime que não existe, uma culpa inconsciente e imperdoável. Ao invés de cuidar, o hóspede aproveita e se impõe sobre a fragilidade, transformando e apagando os hábitos e as referências do abrigado. Para serem aceitos, esses “outros” devem desculpar-se e justificar-se, pedir tolerância pelo que eles são. Para ser “aceito”, o hóspede deve entender que sua existência é o motivo da dívida e do crime que lhe dizem ter cometido, necessitando pagar para ser acolhido. A questão da hospitalidade vai além de acolher, é pensar sobre o indivíduo, sobre sua condição de existência e a forma como nós o recebemos e o aceitamos.

Digamos “sim” ao que chega, antes de toda determinação, antes de toda antecipação, antes de toda identificação, quer se trate ou não de um estrangeiro, de um imigrado, de um convidado ou de um visitante inesperado, quer o que chega seja ou não cidadão de um outro país,

um ser humano, animal ou divino, um vivo ou um morto, masculino ou feminino. (DERRIDA, 2003, p. 69).

A terceira forma de violência contra a hospitalidade, para Derrida (2003), volta-se à ação de poder (do Estado e do capital). Essa violência a partir do poder nos faz pensar sobre o domínio da autoridade por meio da repressão, do controle e da vigia, regulando e transformando os espaços, os corpos e pensamentos. Assim como a soberania do estado com seu poder de autoridade, o hospedeiro tem o poder de eleger seus hóspedes, aqueles a quem ele decide ou não oferecer asilo, direito de visita ou hospitalidade.

Dessa forma, os lugares de Derrida devem fugir de toda forma de cautela, como o "mas", o "entretanto", o "contudo". O acolhimento é a porta aberta, acontece pelo movimento da sua abertura, pelo anfitrião que recebe de mãos abertas e estendidas o acaso e a incerteza da exterioridade. Assim, sob a lei da hospitalidade o espaço é conduzido pelo movimento dos encontros, um movimento em direção (e aceitação) a tudo que se encontra fora (DERRIDA, 2004). Hospitalidade, assim, é um traço que indica a presença da bondade, mostrando as marcas daqueles que partiram e que estão por chegar.

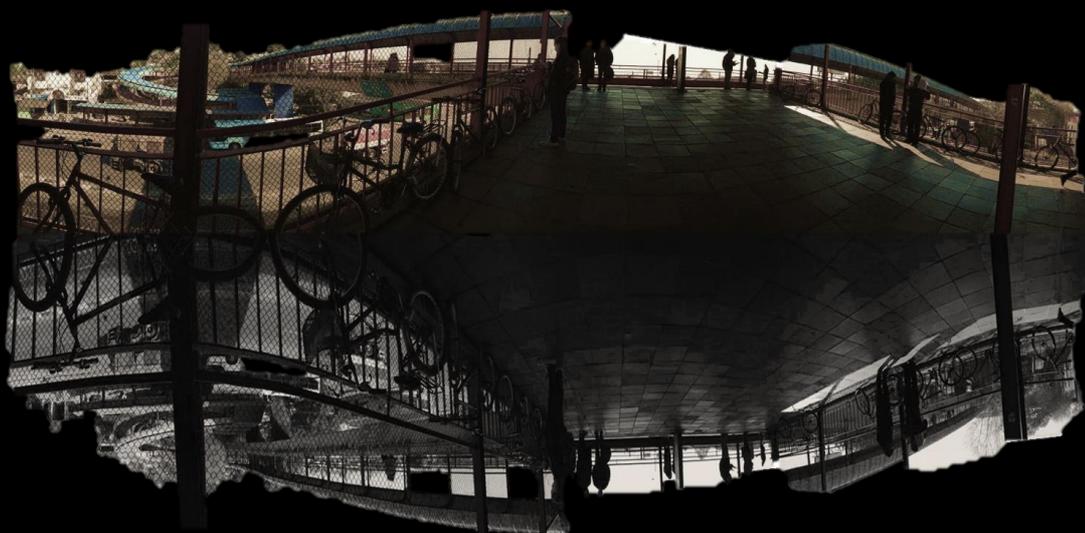
Derrida (2004) nos fala que os lugares de hospitalidade devem trazer a doação do albergue e do asilo, um lugar oferecido ao estrangeiro pelo dom de hospedar, devendo sempre o lugar acolher mais do que pode acolher; o lugar da hospitalidade abre o acesso à humanidade do humano em geral.

Neste sentido, Derrida (2004) fala sobre a necessidade de acolher o outro independentemente de suas diferenças, e também da necessidade de uma ação ativa e presente, devendo ela ser espontânea, imediata e urgente, sem esperar ou verificar os atributos ou qualidades reais do outro, pois essas qualidades podem retardar e comprometer a necessidade desse acolhimento. Derrida fala:

É preciso acolher o outro em sua alteridade, sem esperar, e, portanto, não se deter para reconhecer seus predicados reais. É preciso pois, para além de uma percepção, receber o outro correndo o risco sempre inquietante, estranhamente inquietante, inquietante como o estrangeiro (umheimlich), da hospitalidade oferecida ao hóspede como ghost ou Geist ou Gast. (DERRIDA, 2004, p.131).

Por todos os lugares, cidades e países, os milhões sem identidade, sem domicílio fixo representam aqueles que Derrida busca. Ao acolhê-los, Derrida levanta a crítica e a reflexão do direito à habitação, do direito ao refúgio e a todas as urgências da sociedade sem rostos. A “arquitetura-refúgio” é a arquitetura para a sociedade isolada e excluída, é onde acontece a humanidade, é a casa que acolhe protegendo o necessitado. A hospitalidade é a esperança de uma prática do espaço plenamente humano.

# CAPÍTULO III. À margem do trilho



## Misturas

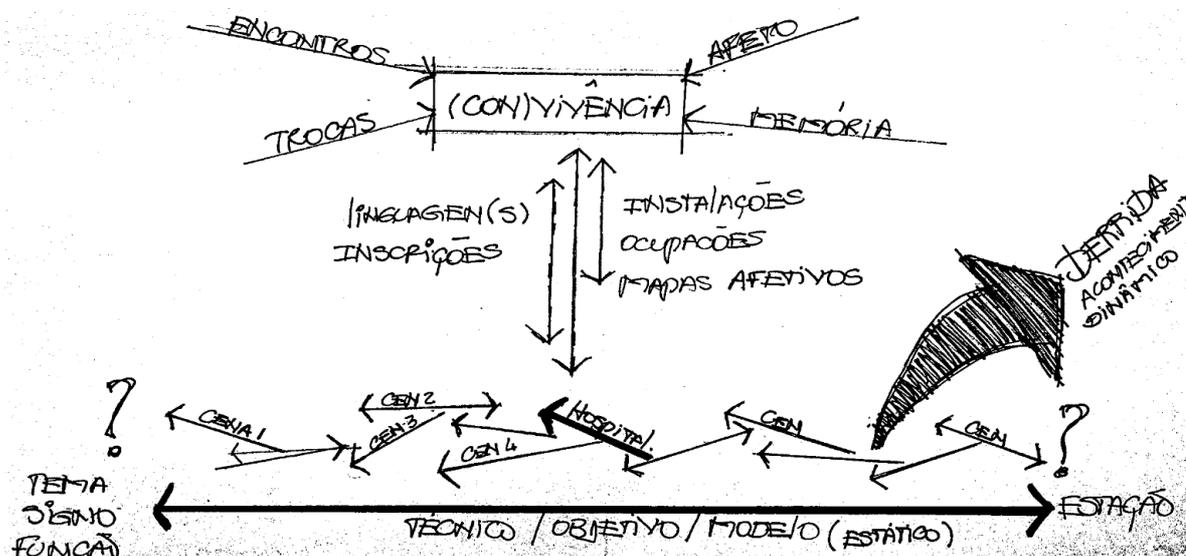
Do espaço da cidade  
a parte que mais gosto  
é o exato encontro entre as partes.  
Diferença que soma compõe.  
Criança que corre  
idoso que olha  
ambulante que chama  
florista uma rosa  
taxista na espera  
andarilho passante  
verdureiro que colhe  
no espaço que exploro.

Acolhe

### 3.1 INTRODUÇÃO

Observa-se nas práticas projetivas e na atribuição dos usos dos espaços um claro distanciamento do homem. Retomar o pensamento filosófico na interpretação e produção do espaço é possibilitar uma maior aproximação das questões humanas que envolvem e dão sentido à obra. Portanto, a filosofia torna-se um importante ponto de argumentação e pensamento (principalmente ético e político) no fazer arquitetônico. No terceiro capítulo, é apresentado o pensamento filosófico de Derrida a partir da experiência sensível dos alunos de Projeto Arquitetônico II da UFRGS. No decorrer do capítulo, são abordadas as cartografias, as instalações e as ocupações realizadas no interior da estação por um viés derridiano. Com o objetivo de desconstruir a estação em lugar de hospitalidade, este capítulo torna-se o corpo de sustentação da tese ao transformar as ações vivenciadas dos alunos em dispositivos desconstrutores (Figura 43).

Figura 45 – Diagrama – entrecruzamentos dos conceitos de Derrida com as ações dos alunos no espaço da Estação Niterói



Fonte: Elaborado pelo autor.

O subcapítulo que segue esta introdução, *Entre a espera e a errância*, procura revelar a qualidade dos espaços por meio das intensidades de movimento entre aquilo que se coloca como fixo e o fluxo, a partir do exercício da cartografia de espera e errância. No subcapítulo posterior, *Sinais da hospitalidade*, aborda-se o exercício “mapa do acolhimento e da hostilidade”, identificando as qualidades sensíveis do espaço e

tomando como base as formas de acolhimento de Fuão (2014). No quarto subcapítulo, *Instalações: lugares de inscrições*, expõe-se as marcas da convivência e memórias deixadas pelos alunos por meio de instalações como mosaicos, grafite, e o exercício “re-sinto”. Colocando-se dentro do “texto” da obra, a palavra *inscrição* se aproxima da ideia de rastro, tendo como propósito o desaparecimento do sentido primeiro da obra. A exemplo das festas e das atividades comunitárias, o quinto subcapítulo, *Festas e transbordamentos*, aproxima-se da ideia derridiana de suplemento. O lugar do suplemento, para Derrida, está em transbordar os limites, acrescentando um “outro” naquilo que se encontra pleno e original, desconstruindo, assim, o significado originário da estação. Os subcapítulos, mais que apresentar alternativas de uso e apropriações, procuram ser a escrita “marginal” sobre a estação, questionando para qual fim e para quem endereçamos os espaços que produzimos, buscando caminhos onde possamos encontrar vestígios, marcas de hospitalidade e acolhimento.

O que acontece quando nos deparamos com a questão da hospitalidade? E como podemos encontrar esses lugares da hospitalidade? Para Derrida (2003), ela pode surgir por uma provocação, uma inquietação, “um susto”, “um espanto”. Portanto, os lugares, além da familiaridade, devem conter o componente da estranheza e da (des)acomodação. O cruzamento da fundamentação teórica com os exercícios expostos no capítulo procura revelar a combinação entre o familiar e a inquietação, rompendo com a origem utilitarista a partir da ação imprevista e não programada do sujeito, expondo a face sensível e criativa dos espaços num processo de desconstrução e por fim, acolhimento. Desencobrir a ideia determinista da estação em lugar de espera (e esperança) a partir do acaso dos encontros parece ser o primeiro passo em direção à hospitalidade. A tese procura mostrar que a arquitetura hospitaleira como gesto de alteridade pode revelar-se a partir da disjunção do sentido do espaço, num processo de abertura. As atividades dos alunos, assim como as ocupações dos comerciantes, colocam-se como dispositivo (e uma provocação) pelo qual Derrida faz sua aparição.

As atividades e ações desenvolvidas na disciplina de Projeto Arquitetônico II da UFRGS, coordenada pelo professor Fernando Fuão, organizaram-se em três etapas. A primeira voltou-se às visitas à estação e à aproximação dos alunos com os

comerciantes. A segunda etapa partiu dos levantamentos do espaço físico, buscando apreender a realidade por meio da coleta de informações quantitativas e dimensionais. Nessa etapa, as aproximações semanais com os comerciantes tiveram como apoio aulas teóricas e leituras dirigidas em sala de aula, e o levantamento cadastral envolveu a participação conjunta de todos no cruzamento das informações coletadas. Ao final dos levantamentos, apresentou-se as possíveis ideias de intervenções das praças e dos quiosques aos comerciantes locais e funcionários da Trensurb. E, por fim, a terceira etapa consistiu na preparação gráfica do anteprojeto e, principalmente, na ação ativa e execução das propostas no local (principalmente nas praças) com o apoio de todos os agentes, alunos, comerciantes e funcionários da Trensurb.

### 3.1.1 Atelier de projeto – Agentes e colaboradores

A percepção e o envolvimento dos alunos com a Estação Niterói foram construídos a partir de visitas *in loco*, por meio da aproximação com os comerciantes, usuários e funcionários da Trensurb. A busca desse contato foi determinante e essencial para o (des)envolvimento das tomadas de decisões e das futuras ações, uma vez que permitiu aos alunos conviver e experienciar o dia a dia da estação todas as sextas-feiras no período da manhã durante o semestre (Figura 44).

Figura 46 – Atividades de sensibilização e projeto entre comerciantes, funcionários e alunos



Fonte: Adaptado das fotos registradas pela turma de Projeto Arquitetônico II – UFRGS/Faculdade de Arquitetura – 2014/2.

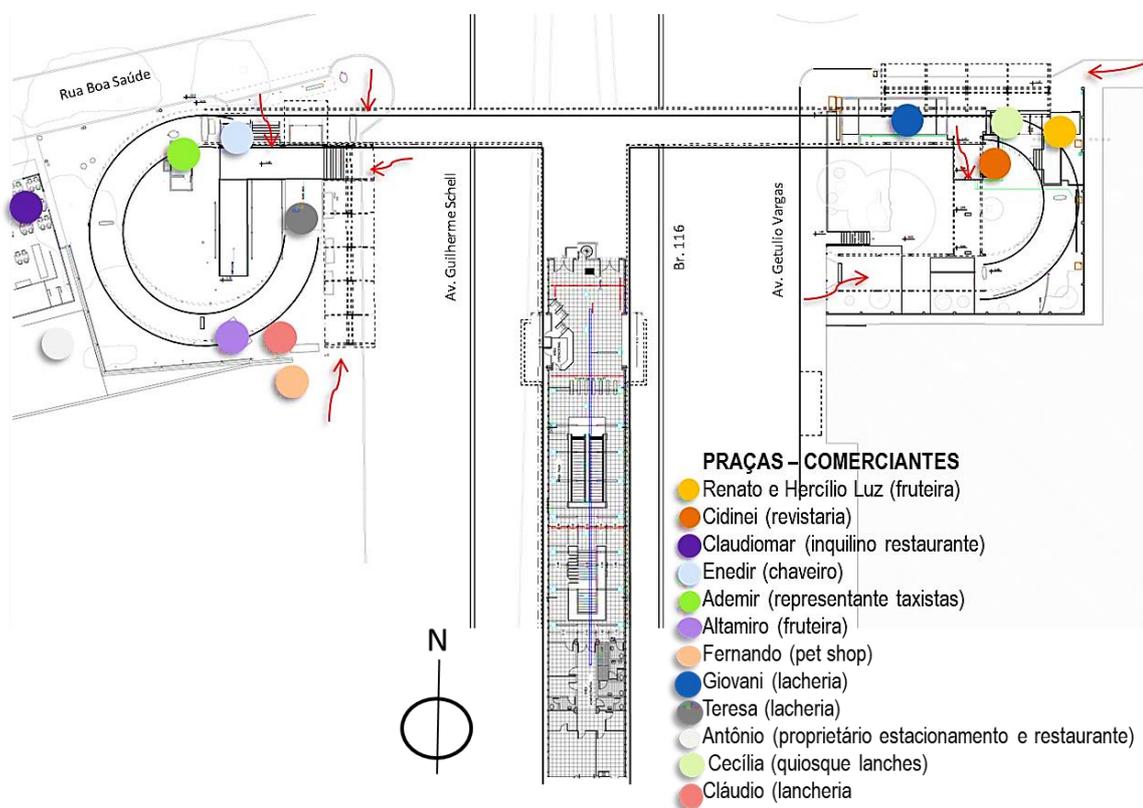
Outro ponto importante no recorte e definição dos exercícios (principalmente das instalações e festas) foi o perfil dos usuários da estação. Com idade entre 25 e 59 anos e com renda média de R\$ 736,00, os usuários são provenientes dos bairros que fazem divisa com a estação (Bairro Niterói a leste, com 12% da população de Canoas – 38.478 moradores; e o Bairro Rio Branco a oeste, com 9% da população total do município – 28.384 moradores). Observa-se pelas informações (DIAGNÓSTICO..., 2016) uma população basicamente formada por adultos, assalariados e trabalhadores formais, na sua maioria.

Assim, todo exercício (registro) gráfico e as intervenções privilegiaram não apenas os aspectos objetivos e quantitativos que envolvem e determinam o projeto, mas, sobretudo, a reflexão e sensibilização de todos os agentes envolvidos no processo,

desde os usuários do trem, os comerciantes localizados nas praças e, principalmente, os alunos de graduação.

Com a parceria Trensurb e UFRGS, as atividades de Projeto Arquitetônico II contaram com a colaboração do Assessor Técnico da Trensurb, Rubens Pazin, do Assessor da Trensurb, Mario Silva, e do arquiteto da Trensurb, Tiago Zulian, dos comerciantes das praças, Giovani (lancheria), Hercílio e Renato (fruteira), Teresa (lancheria), Cidinei (revistaria), Cláudio (lancheria), Claudiomar (inquilino, oferece serviço de restaurante), Antônio (proprietário de estacionamento e restaurante), EneDir (chaveiro), Ademir (representante dos taxistas), Altamiro (fruteira), Fernando (pet shop) (Figura 45) e, por fim, dos estudantes de pós-graduação do Propar, Celma Paese, Marcelo Kiefer, Livia Nunes, Guilherme Zamboni Ferreira, Thaylini Cristine Luz Belino Bonfin, Anelis Rolão Flores, Marcelo Oliveira Damasceno e Julian Grub.

Figura 47 – Mapa da localização das bancas dos comerciantes



Fonte: Elaborado pelo autor.

Vale destacar que a coparticipação dos comerciantes no processo como agentes articuladores foi de fundamental importância para a realização do projeto, assim como a participação de todos os alunos de graduação envolvidos, sempre preocupados em oferecer à comunidade da estação, mais que propostas técnicas, atenção, carinho e o gesto de cuidado e respeito. Dessa maneira, ocorreu uma troca efetivamente arquitetônica, colocando o espaço como mediador dos encontros e afetos construídos ao longo do semestre (Figura 46). Vale ressaltar também a preocupação e o interesse da Trensurb, por meio de Rubens Pazin, na revitalização das praças da Estação Niterói, haja vista seu processo de abandono e violência.

Figura 48 – Agradecimento realizado pelos alunos ao final do semestre 2016/1 para os comerciantes na revitalização da Praça Niterói



Fonte: Registrada pela turma de Projeto Arquitetônico II – UFRGS / Faculdade de Arquitetura – 2016/1.

### 3.1.2 Atelier de projeto – Atividades / Programação

Com a disciplina de Projeto Arquitetônico II da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, teve início, entre 2014 e 2016, uma abertura à hospitalidade a partir da requalificação da Estação Niterói-Rio Branco de Canoas/RS. O objetivo foi a revitalização dos espaços da estação procurando torná-los mais hospitaleiros e convidativos para o uso da comunidade, passantes, usuários e comerciantes, por

meio de pequenas intervenções que agissem sobre as condições de abandono e perigo do local (principalmente das praças).

A primeira etapa da disciplina envolveu a aproximação dos alunos com a realidade da estação e entorno próximo, de seus usuários e dos comerciantes locais. A segunda etapa partiu do cadastro dos equipamentos e o levantamento dimensional do espaço, buscando apreender a realidade por meio de práticas de registro e coleta de informações quantitativas, dimensionais e dos condicionantes do espaço arquitetônico aberto e construído. Na terceira etapa, uma vez apresentadas e discutidas as propostas com os comerciantes locais e funcionários da Trensurb, os alunos apresentaram a preparação gráfica do anteprojeto e realizaram a execução das propostas no local (principalmente nas praças), com instalações artísticas, construções de equipamentos, mobiliários e a organização de ocupações colaborativas, como festas e confraternizações, com o apoio e o envolvimento de todos os agentes – alunos, comerciantes e funcionários da Trensurb. Assim, a disciplina, de caráter prático, volta-se, necessariamente, à vivência do espaço e à relação entre as pessoas.

A etapa de levantamentos cadastrais da estação como ação física (principalmente tátil), diferentemente da ideia de apenas contemplar, num processo visual, revela, mais do que informações quantitativas, uma outra forma de interpretação espacial. As aproximações semanais com os comerciantes por meio de acompanhamentos e questionários, assim como os levantamentos fotográficos e dimensionais, valeram-se de aulas teóricas de apoio em sala de aula, com destaque para os exercícios “caminhando” e “cartografias do acolhimento”, realizados pela professora Celma Paese por meio de fotos, ensaios, mapas e instalações; para a atividade de collages, realizada pela professora Anelis Flores, a atividades de maquete, o exercício de ocupação provisória, “re-sintos”, e para as leituras dirigidas de textos como *A porta* (FUÃO, 2016) e *As formas do acolhimento na arquitetura* (FUÃO, 2014).

Organizada em grupos de 3 a 5 alunos, a etapa do levantamento cadastral envolveu a participação conjunta de todos para o cruzamento das informações coletadas, uma vez que cada grupo se responsabilizou por uma parte da estação (Praça Rio Branco,

Praça Niterói, passarela e estação). Ao final dos levantamentos, foi apresentado de forma impressa o diagnóstico reunindo plantas, cortes e vistas e contendo indicação de todos os revestimentos e seu estado de conservação; levantamento do mobiliário e suas dimensões; usos comerciais, fluxos, sistema de iluminação (com posteamento, pontos de iluminação, tipos de lâmpadas); sistema de esgoto pluvial (com boca de lobo, caixas de inspeção, entre outros); levantamento das atividades de entorno com fotos dos usos, gabaritos e material utilizado; vegetação (com apontamento das espécies e porte); e, por fim, conferência das medidas com a revisão e correções.

Foram considerados em todos os levantamentos dimensionais e cadastrais realizados na Estação Niterói: os elementos relativos à mobilidade urbana (como rodovias, ciclovias, paradas de táxi, paradas de ônibus, estacionamentos, bicicletários e indicação dos sentidos da circulação), os elementos de acessibilidade (rampas, plataformas, piso tátil, corrimãos, sanitários, rebaixos de calçada e sinalização), análise da programação visual com informações sobre a mobilidade (pontos e trajetos de trem, ônibus, ciclovias, táxis); análise sobre a cidade indicando marcos referenciais (prefeitura, centro, museus, praças e outros pontos turísticos), sobre o trem e seus percursos e atividades (bilheteria, acessos, sanitários, horários e paradas dos trens etc.), levantamento dos elementos construídos, fixos ou móveis (rampas, edificações, quiosques, a estação, muros, referenciados em legenda por número ou letra), presença de animais (referenciadas em legenda por número ou letra), levantamento das atividades da praça (referenciadas em legenda por número ou letra), e cotas de nível, com base no mapa da prefeitura de Canoas.

O diagnóstico do entorno levou em consideração dados geográficos e ambientais como localização, orientação solar, ventos, entre outros, bem como o levantamento dos usos e índices urbanos (existentes e previstos em plano diretor). A análise do entorno foi feita por meio de texto, mapas e fotos. Por fim, ela envolveu a marcação em planta e/ou através de fotos dos pontos negativos e positivos do entorno e os usos referenciais (como, por exemplo, a garagem de automóveis e bicicletas, a loja de discos e a loja de veterinária localizadas próximo à Praça Rio Branco). Foram considerados nas análises os elementos que envolvem os sentidos, como, por exemplo, sons, ruídos, temperatura, claridade, odores, entre outros. Também foram

levantados pelos alunos os tipos de usuários (comerciantes, usuários dos meios de transporte, clientes, moradores de rua, pedestres) e seus comportamentos e opiniões (registrados através de entrevistas).

### 3.1.3 Experimentações, linguagens e representações

Resquício de um fazer e pensar moderno, toda produção arquitetural ainda traz as marcas de um formalismo previsível, racional e utilitarista. Portanto, nas práticas dos processos projetivos, ainda pouco se trabalha com experimentações sensíveis sobre o espaço, ainda mais partindo da filosofia como ponto de argumentação e pensamento. Para Rozestraten (2017), a etimologia da palavra *representação* é contemporânea, difundida principalmente com a introdução de novos recursos tecnológicos de amparo ao desenho e modelagem. O autor recorre a uma outra ótica da representação, apoiada na experiência e no imaginário como forma de comunicação do mundo por meio da imagem sensível e da liberdade do desenho. Reforçando a questão da experiência, Rozestraten (2017) cita que, antes do papel, os construtores devem enfrentar a “rudeza da terra”. Nesse sentido, a representação provém, inicialmente, da realidade, da experiência sobre algo; não surge de forma externa e alheia ao sujeito, mas é o resultado daquilo que ele viveu – a representação torna-se uma apresentação de si sobre o tempo. Portanto, viver os espaços é o primeiro gesto, é possibilitar ver a arquitetura e o projeto de outro modo, principalmente a partir dos outros. Sem entender o local, o contexto e a forma que se vive não há sentido a pura representação dimensional, ortogonal, uma planta ou um corte, pois só a imagem construída a partir da realidade pode dar condição à representação e à própria transformação da realidade. Devemos entender que o ato de representar vai muito além da simples reprodução do objeto, estando ligado à anunciação de signos. A representação deve ser o suporte do imaginário na ação de possibilitar outras possibilidades.

Rozestraten (2017) reforça que as representações (técnicas) oficiais devem ser revistas por outros recursos e investigações experimentais e conceituais. De forma geral, a representação na arquitetura vista de maneira metaforizada pode ir além do campo gráfico, compreendendo possibilidades de imagens como máscaras, negativos, collages, fotografias e vídeos. Da mesma forma, o número que determina

a grafia pode ser convertido em palavras e notações ou até mesmo por outros meios artísticos, como a música, a dança e o teatro, enfatizando o sentido original, propositivo e poético da ação da experiência que fundamenta o projeto e distanciando-se do prefixo “re” da palavra *(re)representação* em direção àquilo que se (a)presenta (ROZESTRATEN, 2017).

O autor cita Kant (1980<sup>41</sup> apud ROZESTRATEN, 2017) ao dizer que devemos, antes de conhecer as coisas em si mesmas, reconhecer que nosso conhecimento incide nos “modos” de tentar conhecê-las, ou seja, representá-las. Assim, o conhecimento não está nas coisas, mas na capacidade que temos de interpretá-las, representando-as a partir do nosso universo. Se não podemos entender toda estrutura e completude das coisas em si, podemos apreender melhor seus fenômenos por meio das representações que deles construímos. Para Rozestraten (2017, p. 59), “O centro do universo desloca-se do objeto para a relação de quem pretende conhecer com seus próprios recursos representativos e seus processos cognitivos”. Representar deve figurar para a pessoa que usa da imaginação, é a construção de uma forma no pensamento, é uma ideia sobre algo.

Assim, a ideia de representação aproxima-se da imaginação, pois toda coisa representada é imaginária; poderíamos dizer que representar é o mecanismo que liga imaginação e realidade, é a interface que comunica nosso espírito com o mundo vivido, fazendo-nos refletir sobre ele. Mesmo a experiência vivida de um espaço não dá conta de entendermos o todo – os sentidos afirmam de forma parcial e incompleta o mundo. A imaginação, por meio da representação, assim, é o mecanismo que ajuda a compreender essa difícil conexão entre o todo inapreensível e nossos sentidos (ROZESTRATEN, 2017).

A arquitetura como representação do imaginário deve (re)tomar, como condição, a relação poética dos signos, numa perspectiva simbólica daquilo que vivemos. Os exercícios dos alunos, como meio de comunicação, numa espécie de “arquiescritura”<sup>42</sup>, procuram denunciar, por um lado, a linguagem normatizada,

---

<sup>41</sup> KANT, I. **Crítica da razão pura**. São Paulo: Abril Cultural, 1980. (Coleção Os pensadores).

<sup>42</sup> Arquiescritura é a escritura primeira, antecedendo a própria linguagem falada e a escrita vulgar. Se ela, de um lado, marca a origem do sentido em geral, por outro nos revela que não existe uma origem

estática e estável e, por outro, levantar a instabilidade dessa forma de representação (e significado) pela experiência – uma forma própria de expressão, revelando o imaginário simbólico por sua diversidade de imagens e formas livres de utilização.

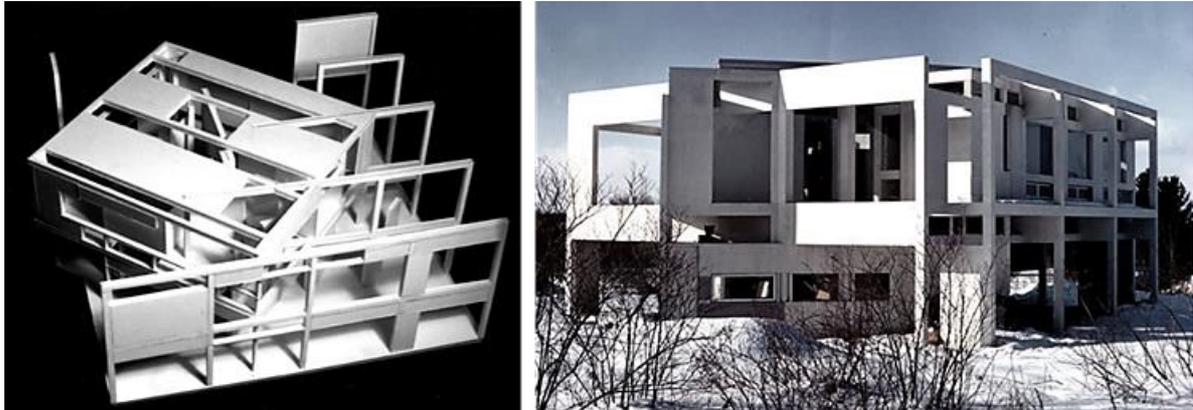
Num posicionamento exploratório, investigativo e principalmente crítico à prática da representação oficial na arquitetura, pode-se citar como exemplo a abertura experimental de Bruno Zevi, que empreendeu nos seus projetos textos, imagens fotográficas e desenhos; os desenhos de Lina Bo Bardi, que exploram graficamente o significado simbólico do espaço; as collages produzidas por Warren Chalk, Ron Heron e Peter Cook (Archigram, entre 1960 e 1974); os registros fotográficos de sobreposições de maquetes e aerofotogrametria realizadas por Kenzo Tange, Kisho Kurokawa e Kiyonori Kikutake (Metabolismo, entre 1960 e 1970); as fotomontagens realizadas pelos arquitetos Adolfo Natalini, Cristiano Toraldo Di Francia, Alessandro e Roberto Magris e Piero Frassinelli (Superstudio, entre 1966 e 1978); e as sobreposições de mapas temáticos legendados de Ian McHarg, de 1969 (ROZESTRATEN, 2017).

Aproximando-se de Derrida, vale destacar o arquiteto Peter Eisenman, que, por meio da ideia de desconstrução, retomou as questões da linguagem, da representação e do sentido a partir de conceitos filosóficos como presença, rastro, diferença e suplemento numa série de dez casas localizadas nos Estados Unidos, construídas entre 1967 (House I) e 1988 (Guardiola House) (Figura 47).

---

absoluta do sentido. Coloca-se como um processo que procura inverter a relação tradicional da representação, dissimulando, assim, a linguagem principal (SANTIAGO, 1976).

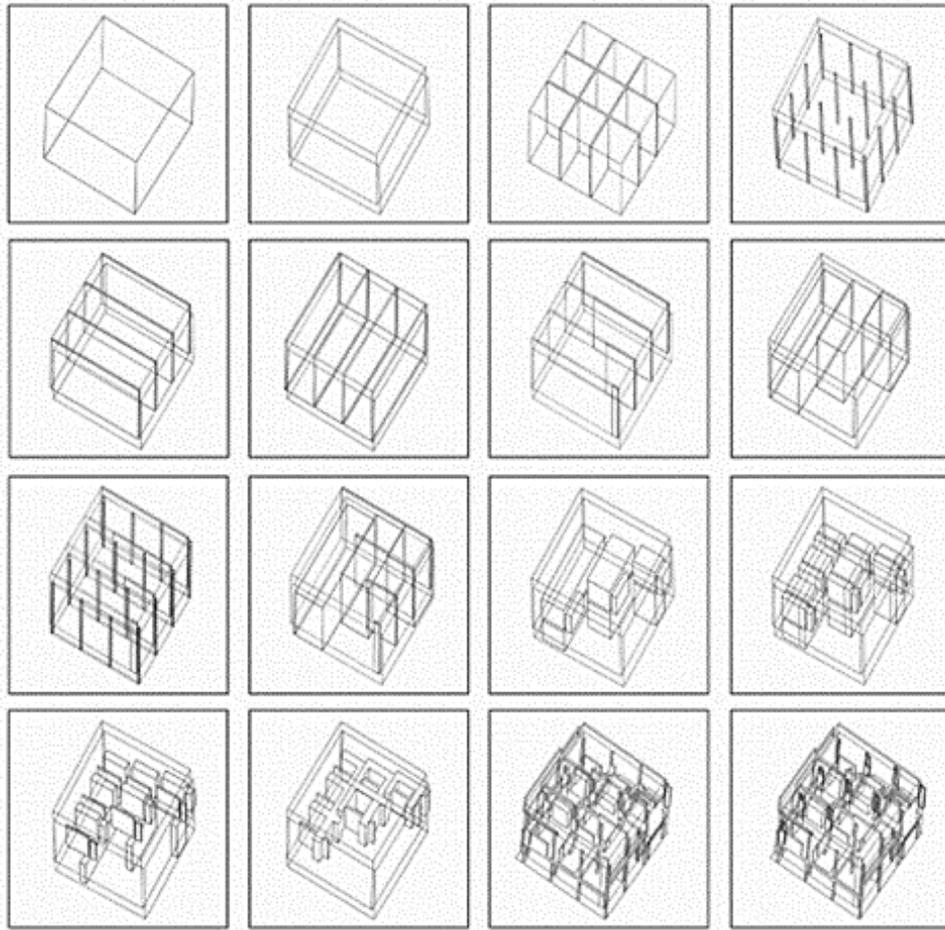
Figura 49 – Casa III e diagrama de análise, construída para a família Miler 1969 em Lakeville, Connecticut



Fonte: Eisenman ([20--?]a).

Marcadas pela sobreposição de linhas, as casas de Eisenman remetem aos diagramas como processo de geração de projeto, esquemas geométricos abertos, uma forma de texto espacial, uma inscrição não subordinada a ordenamentos de uma estrutura convencional. O diagrama como forma de linguagem representativa coloca-se entre a geometria pura e a forma final, diferente da estrutura estática e com uma origem definida. Os diagramas são esquemas não hierárquicos que representam relações de forças em constante desequilíbrio (Figura 48). O diagrama como forma de desenho deixa suas marcas, registros e traços, representando a condição de pensamento espacial (DORFMAN, 2009).

Figura 50 – Exemplo de diagramas de análise utilizado por Eisenman na Casa II



Fonte: Eisenman ([20--?]b)

Outro exemplo que contempla os conceitos de Derrida é o parque La Villette, construído em 1982 pelo arquiteto Bernard Tschumi, em Paris (Figura 49). Respeitando as preexistências, o parque reúne diversas linguagens e expressões, mistura tecnologia com atividades lúdicas a partir de uma liberdade gráfica exposta por linhas, pontos e superfícies. Tschumi retoma a ideia de Khôra de Derrida a partir de um espaçamento, de uma certa espacialidade não presente na obra e nem fora dela. Um entre, em que o espaço perde o sentido entre o objeto e o caos, uma ausência de possibilidades, uma cavidade ilimitada. Dorfman (2009), diz que poderíamos estender essas estruturas de montagens que foram aplicadas no parque em palavras como limite, borda, interior, exterior, closura, limiar, moldura e margens;

ou figuras espaciais como labirinto, orelha, pirâmide, hímen, círculo, coluna, mãos e tímpano (DORFMAN, 2009)<sup>43</sup>.

Figura 51 – Parque La Villette, de Tschumi



Fonte: Registradas pelo autor.

A exemplo dos arquitetos Peter Eisenman e Bernard Tschumi, que investigavam a partir da filosofia novas práticas e processos projetuais, assim também os exercícios e instalações desenvolvidos pelos alunos em atelier de projeto, movidos pelo

---

<sup>43</sup> Para um maior aprofundamento sobre o tema, sugere-se a leitura dos artigos do I Colóquio Internacional: Arquitetura, Derrida e Aproximações – Arquitetura entre texto: discurso e linguagem em Derrida e Tschumi, de Flavia Nacif Costa; Arquitetura e representação: as Casas de papel, de Peter Eisenman, e Textos da desconstrução de Jacques Derrida anos 60 a 80, de Beatriz Regina Dorfman; Espectros de Jacques Derrida en la arquitectura territorial, de Peter Eisenman; la Khôra y huella Derrideana y la excavación arqueológica ficticia Eisenmaniana, de Vicente Medina.

imaginário e pela vivência, como forma de representação colocam-se como ponto de inversão do projeto. Mais que mostrar dados ou informações técnicas, os exercícios expõem uma crítica sobre o domínio da visão disciplinar, resgatando uma outra ótica sobre o pensamento arquitetônico, em muito incapacitado de ver (e produzir) melhores condições (reais) para a sociedade na sua vida diária. Portanto, as representações livres, espontâneas e subjetivas dos alunos, resultantes das suas experiências, tornam-se uma fresta para escapar de um idealismo programado do projeto. Aproximar o homem do mundo evitando uma visão determinista é poder retomar da arquitetura a livre ação e não a mera constatação do espaço numa posição conformista (BEZERRA, 2013).

Como exemplo, o exercício “mapa dos sentimentos”, como elemento cartográfico dos sentidos, torna-se o dispositivo de ataque às ideias estruturadoras da representação geométrica, desfazendo em formas sinuosas (de intensidades) a ideia universal da malha ortogonal e da linha reta. Ao deslocar o objeto significativo ao universo da retórica e da subjetividade, atinge-se a estrutura logocêntrica da obra, abrindo-a em novas formas de inscrições (GOMES, 2008). Mais que processo projetivo, as atividades dos alunos caracterizaram-se como um exercício de autoconhecimento. Por meio desse processo sensível de conscientização, os alunos puderam vivenciar realidades e novas perspectivas diferentes das habituais, situando-se no interior do fenômeno arquitetônico (ROCHA; ECKERT, 2008).

Na direção da desconstrução, Derrida (1995) sugere a necessidade de uma outra linguagem e de uma outra forma de escritura. Pela palavra *linguagem* não se deve entender aqui apenas a expressão do pensamento em palavras faladas, mas também a linguagem gestual e qualquer outra espécie de expressão da atividade psíquica, como, por exemplo, a escritura.

Entendida, num primeiro instante, como estrutura montada para servir e com uso específico, a Estação coloca-se como organismo artificial composto por partes (elementos horizontais, verticais, base, estrutura) com formas regulares, funções predefinidas, ligações permanentes, organizações dominantes e hierarquizadas. Entretanto, também pode mostrar-se por uma grafia-discursiva, uma linguagem

própria do corpo que experimenta esse espaço, uma linguagem que só tem sentido e valia junto ao indivíduo. Derrida (1995) sugere uma linguagem “marginal”, mais sensível, que venha subverter o interior de uma tradição inabalável da linguagem da razão.

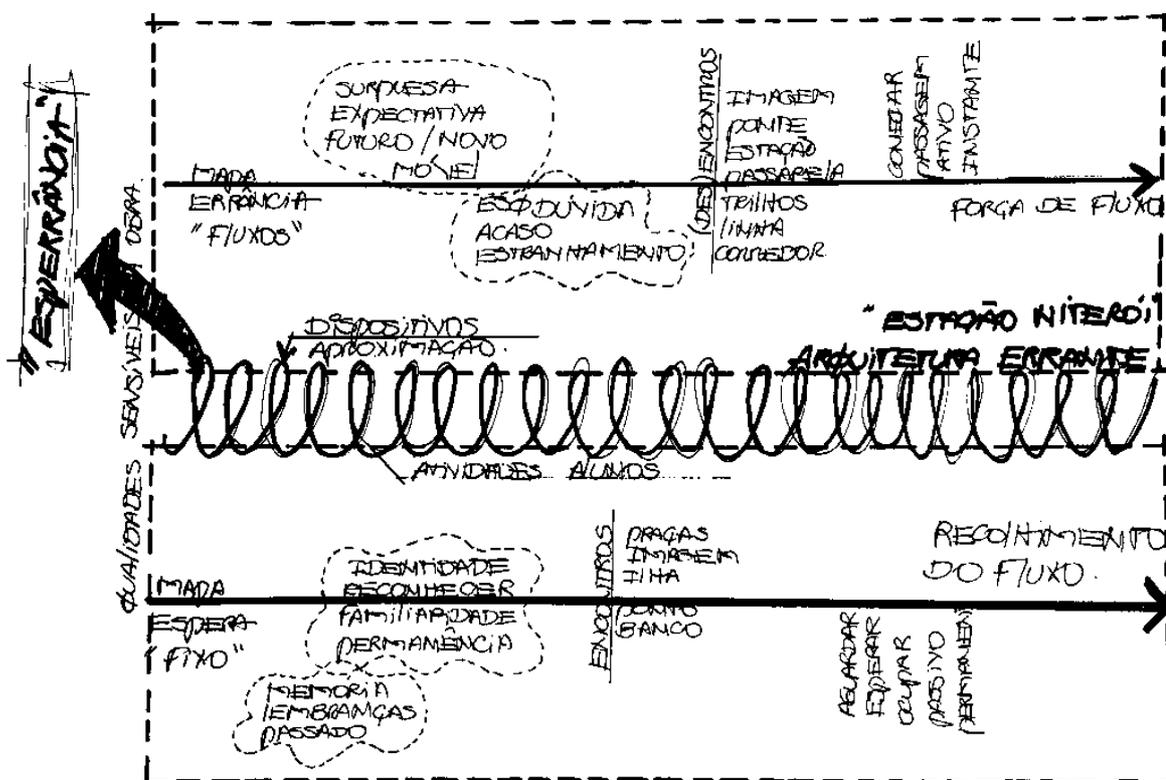
Conforme Derrida (1995), se representação significa desdobramento de um meio em várias dimensões (de um volume, de uma superfície, de uma experiência que produz seu próprio espaço), a não-representação é, portanto, representação originária, sua ausência contém a própria origem encontrada apenas fora do pensamento técnico e autoral da obra, manifestado pelas passagens da memória, pelas necessidades e desejos do indivíduo. O sentido, portanto, não está na arquitetura, mas naquele que a escreve, encontra-se nos múltiplos agentes que fazem, das suas histórias, a história da arquitetura.

### 3.2 ENTRE A ESPERA E A ERRÂNCIA

errância

Este subcapítulo, por meio de interpretações gráficas, busca uma costura e uma aproximação da estação com os espaços de espera e de errância, revelando a qualidade da surpresa e do novo e, também, a face da familiaridade, da memória e a força de recolhimento que a estação pode possuir (Figura 50).

Figura 52 – Diagrama conceitual – mapa espera e errância



Fonte: Elaborado pelo autor.

Arquiteturas da errância são espaços que têm a capacidade de fazer a passagem, conectar as diferenças – não somente geográficas, mas, sobretudo, sociais, podendo constituir-se em viadutos, elevadores, escadas e tudo aquilo que faz passagem. São espaços capazes de colar, unir, ligar. Para Fuão (2014), devemos entender que o lugar da espera, assim como a casa, só é possível através de uma certa errância, só existe espera na esperança da chegada de alguém, mesmo que esperando tudo esteja errando. Nesse sentido, mesmo a estação como arquitetura de fluxo pode apresentar estados de suspensão e de esperança. A ideia de errância é uma situação em intermitente movimento, mas, ao mesmo tempo, como movimento, origina-se na parada, permanência e demora, numa certa “esperrância”. A ideia de esperrância<sup>44</sup> está na construção da existência do sujeito a partir das marcas e atravessamentos que a arquitetura pode promover. Através da arquitetura, somos tocados, transformados, movidos pela esperança dos encontros, somos o resultado da espera

<sup>44</sup> Sobre a ideia de “esperrância”, ver o artigo apresentado por Fernando Fuão (2015), *Construir, morar, pensar; uma releitura de Construir, habitar, pensar de Martin Heidegger*.

com a errância. A esperrância é, assim, um modo deslocado de pensar a arquitetura e o mundo, por meio dos locais de espera e de errância.

Numa analogia com a collage, a estação, inicialmente, aproxima-se da ideia da cola por sua característica de ligar e unir, tendo por finalidade conectar fragmentos de mundos, realidades distintas ou similares, configurando-se como uma “solução” ao problema das diferenças (FUÃO, 2012). A estação serve para colar coisas, lugares, objetos, figuras, sentidos, sentimentos – a mais potente cola urbana. Assim, a estação, a exemplo das arquiteturas de conexões, traz a ideia de ponte<sup>45</sup>. Mesmo se referindo a um plano horizontal, ela possui um sentido ascendente, fazendo o homem chegar do outro lado, em outras margens. A ponte eleva-se para dar condições a todos, ultrapassando tudo aquilo que é habitual e desigual. A ponte, portanto, como ente “errante”, nunca é primeira, seu sentido é possibilitar sentidos, ela passa a existir a partir do desejo e realização do outro, ao acolher e permitir sua passagem.

As arquiteturas da errância, por caracterizarem-se por um deslocamento, podem ser vistas e pensadas como ato de experiência, mas também podem ser usadas como peças de manipulação e ação de controle dos movimentos. A errância traz a garantia dos encontros e de uma certa permanência e imobilidade; local de imobilidade a partir do qual se mede todas as viagens, distanciamentos e, principalmente, sentimentos. Logo, a errância, como lugar de fluxo, tem a qualidade de indicar os lugares de espera (fixo), mas também de ativar nossa memória, retomando e nos fazendo lembrar de uma origem esquecida, do primeiro habitar, da ideia de lar. E, para acontecer o encontro entre o fixo e o fluxo, é preciso dois componentes, o elemento da familiaridade (em que nos reconhecemos) e a qualidade do novo, da novidade e do não familiar (FUÃO, 2012). Derrida complementa:

Quando entramos num lugar desconhecido, a emoção sentida é quase sempre a de uma indefinível inquietude. Depois começa o lento trabalho de familiarização com o desconhecido, e pouco a pouco o mal estar se interrompe. Uma nova familiaridade se segue ao susto

---

<sup>45</sup> Sobre a ideia de “ponte”, ler *Construir, morar, pensar; uma releitura de Construir, habitar, pensar de Martin Heidegger*, por Fernando Fuão (2015).

provocado em nós pela irrupção de "um outro". (DERRIDA, 2003, p. 28).

Nesse sentido, o espaço, como cenário, deve oferecer e oscilar entre dois polos: o familiar, que traz o componente da memória, lugar da interiorização, onde as coisas ficam guardadas, ocultas, retidas e preservadas; e o não familiar, o componente do sonho, da revelação e surpresa, da incerteza e do inesperado (fixo e fluxo, espera e errância, hospitalidade e hostilidade). Para ser completa, a arquitetura deve conter esses atributos, numa entrega mútua (Figura 51) – uma arquitetura que aconteça de forma complementar, do anfitrião que espera e do hóspede que chega trazendo a novidade, mas que também espera por algum lugar.

Figura 53 – Fixo/fluxos. Transposições. Detalhe do acesso à passarela pela Praça Rio Branco. Estação Niterói, Canoas



Fonte: Registrada pelo autor.

Os viadutos e a própria estação, como elementos conectores, são produtos da tecnologia, representam a “des-locação” da casa, o desenraizamento do lugar, pois já são errantes antes da própria espera acontecer, sempre estarão em movimento, aproximando (e distanciando) universos. É pela arquitetura “errante”, dos fluxos, que o lugar de acolhimento pode ter sua força máxima; são nessas ilhas encobertas pela lei da técnica e eficiência que o sujeito pode se dar conta da sua existência num estado de pertencimento (ou isolamento) em relação ao mundo, a partir dos encontros. Logo, a hospitalidade ou hostilidade podem mostrar-se pela marca da incerteza que acompanha essas obras de conexão, as quais trazem em si a esperança pelo acaso

dos encontros, reafirmando, por um lado, nosso lugar no mundo e, por outro, a expectativa do absolutamente novo que está por aparecer.

O encontro da errância e da espera é a circunstância que faz surgir a hospitalidade. Como exemplo, a passarela da estação traz em si a imagem do fluxo, uma ponte ligando territórios e universos distantes, uma tentativa de corrigir aquilo que o muro e o trilho isolaram. Por outro lado, as praças localizadas nas bordas da Estação Niterói são territórios da espera<sup>46</sup>; sempre existirá junto (e ao final) dos lugares errantes esses pequenos oásis de recolhimento, lugares com a força de reunir e acolher a todos. As arquiteturas de conexões, assim como a estação, devem conter o valor simbólico da ponte e da porta, ser a cola que aproxima e une os sujeitos.

mapas

Para Paese (2016), a cartografia como linguagem pessoal coloca-se como meio de tradução e expressão das qualidades sensíveis que são narradas durante o processo cartográfico. Os mapas dos sentimentos dos alunos iniciam na deriva da caminhada, percebendo e registrando de maneira livre e pessoal sua interpretação da estação e da cidade. O exercício dos mapas é a marca da experiência, agenciando as percepções do movimento do corpo no espaço. Numa sobreposição de imagens e collages, os “mapas dos sentimentos” são uma forma de ilustração e tradução gráfica dos fenômenos do vivido. Para Leonidio (2015), os mapas expõem uma vivência não-convencional do espaço público urbano, uma expressão gráfica/imagética construída mentalmente a partir da experiência não programada. Um (re)ver inusitado por meio de uma ação prática de um “caminhar passional e contemplativo”, afrontando os princípios básicos da cartografia tradicional. O espaço real sofre um desvio de interpretação, constituindo-se em espaço mental e tendo como base as emoções e comportamentos dos indivíduos. Portanto, os mapas da errância tornam-se uma forma de apresentação da ação humana, trazem em si uma certa inquietação, instigando a uma mudança, uma nova situação de comportamento, visão e significado espacial.

---

<sup>46</sup> E também “portal” – olhar Capítulo I, 1.5 Estação Niterói-Rio Branco – o contexto e as praças.

Como base de análise e interpretação, os mapas apresentados retomam graficamente a força de fluxo dos lugares a partir das memórias e experiências dos alunos. As análises gráficas buscam uma familiaridade do espaço, um reconhecimento e uma identificação a partir daquilo que torna a obra uma força de movimento e, por outro lado, de parada, expondo os espaços de fluxos (estranhamento) e também de espera e recolhimento (familiaridade). Os alunos, por meio dos mapas de espera e errância, evidenciam as qualidades sensíveis que ocupam o interior da obra.

Nos mapas dos alunos, a ideia de errância materializa-se a partir das intensidades de fluxos, são caracterizados como espaços-ponte, lugares que ligam diferentes universos, onde ocorre o inesperado, sempre em movimento, de difícil definição, sem centro ou ponto fixo. Se observarmos os mapas da espera e errância, os lugares “errantes” sempre indicarão os lugares da espera, possibilitando a identificação e seu preenchimento. Assim, a espera parte da errância, o acolhimento parte daquilo que se coloca inicialmente como inóspito. Os espaços “errantes”, diferentes dos lugares da espera – ponto, dobra, canto, fresta, ilha, recolhimento e interioridade –, são linhas expostas, à mostra, com a potência de revelar o todo a todos, ao passo dos acontecimentos do seu percurso. Tendo o atributo do movimento, o espaço errante não pode caracterizar-se como “um lugar”, mas como desejável lugar, um possível lugar. Como “linhas de forças”, se constituirá de muitos pontos, será um desvio instável, incerto, de certa forma inseguro, indefinível e (in)domesticável. Quando os lugares errantes se encontram com os lugares da espera, surge a possibilidade do “des-dobramento” do sentido da arquitetura (Figura 52).

Figura 54 – Collage – mapa da espera e errância da aluna Caroline Malaggi



Fonte: Caroline Malaggi, aluna da disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS, 2014/2.

Para a aluna Caroline Malaggi<sup>47</sup>, a espera e a errância encontram-se no interior do processo diário de mecanização da estação. O espaço da estação traz em si essas polarizações entre o acolhimento e a hostilidade, entre o sentimento de pertencimento e repulsa. De forma não percebida, o mapa da espera e errância expõe como vivenciamos esses sentimentos ao nos deslocarmos de um lugar ao outro, ao trocarmos de ambiente no simples trajeto de destino; indicando que cada local traz à nossa memória um sentimento próprio e particular de hospitalidade ou de hostilidade. Procuramos, por onde passamos, algo familiar, esforçamo-nos em repetir esses padrões de familiaridade para nos confortarmos e nos sentirmos seguros. Esses sentimentos surgem a partir da configuração e da forma dos espaços, mas são muitas vezes velados pela distração do usuário de chegar a um destino.

Para a aluna, a plataforma de embarque, as praças, a parada de ônibus, os bancos e o comércio local são lugares que podem ser definidos como espaços de espera. Entretanto, a espera não se encontra apenas na qualidade do espaço físico, ela está no interior daquele que “a-guarda”, dos comerciantes que aguardam a passagem do usuário, do taxista que aguarda o próximo cliente, do chaveiro que espera a confecção da chave, da florista que espera a venda de seus vasos e plantas, do verdureiro com suas frutas, etc. Ela se encontra até mesmo no passageiro que espera seu destino, sua casa, seu trabalho, esperando por aquilo que o conforte e lhe dê sentido de acolhimento e existência.

Diz a aluna:

*“No processo mecanizado diário da estação de trem, encontram-se a espera, a errância, o acolhimento e a hostilidade, sentimentos que obtemos sem perceber ao simplesmente nos deslocarmos de um lugar ao outro, ao trocarmos de ambiente ou caminharmos em busca do nosso destino. Em uma estação esses sentimentos podem ser encontrados dependendo do local por onde passamos, assim como podem se mesclar em muitos desses lugares. Na*

---

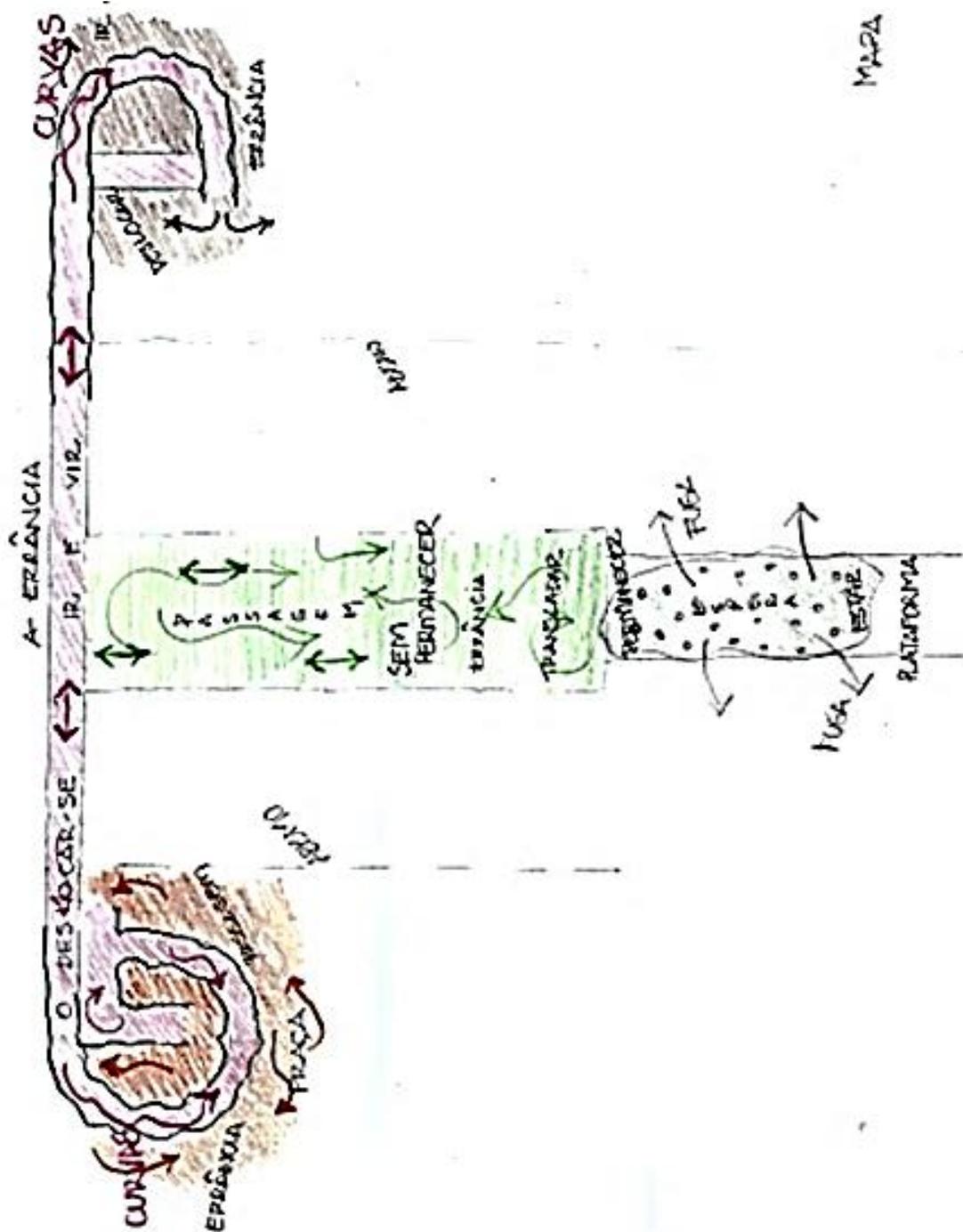
<sup>47</sup> Parte do exercício do mapa da errância desenvolveu-se em narrativas e também em vídeo-montagens. As observações têm como fonte essas narrativas.

*plataforma, nos bancos, na parada de ônibus, no comércio local, todos esses lugares são possíveis de serem definidos como locais de espera. A espera está estampada nos passageiros que almejam o destino, no comerciante que espera por um cliente, no morador de rua que permanece à espera de um trocado e em todos que ali esperam por uma etapa da sua rotina, normalmente a chegada à moradia, à um local de conforto e bem-estar. Nesse ciclo e fluxo constantes, a plataforma se confunde entre lugar de espera e de errância, já que os que vão permanecem aguardando a chegada do trem, e os que chegam tomam seu rumo através da plataforma. Errância em arquitetura nos remete a passagem, movimento, lugar que possui diferentes fluxos de diferentes pessoas. Esse lugar de passagem é principalmente visto na estação através da passarela, uma espécie de ponte que permite a circulação de pessoas, sendo o único meio possível para chegar ou sair da estação de trem”.*

Já a narrativa da aluna Leticia Dupont realça a importância da percepção e da vivência do espaço. Ao longo do texto e do mapa, a aluna expõe a experiência pessoal do percurso da passarela ao interior da estação (Figura 53). Diz ela:

*“A medida que subimos pela passarela somos acolhidos pelas suas curvas, é também um espaço de passagem, um espaço de ir e vir sem estar. Ao chegar dentro da estação, no geral sinto um aspecto acolhedor. As câmeras de segurança e as catracas nos tiram um pouco desse acolhimento, estar sendo vigiados nos reprime, mas são elementos que não afetam tanto. As plantas presentes nos canteiros em volta da escada rolante são o elemento oposto, elas demonstram vida e cor no espaço tão cinzento. A plataforma da estação é o espaço de espera, cinzenta e fria deixa a espera mais triste e angustiante. O trem se torna a fuga, mas também é cinzento e frio. Pensa-se na chegada. Sempre na chegada. O chegar em casa, no trabalho, na escola. Em geral somos todos tão atarefados apenas desejando chegar, mas no fim nunca chegamos”.*

Figura 55 – Mapa de espera e errância da aluna Letícia Dupont



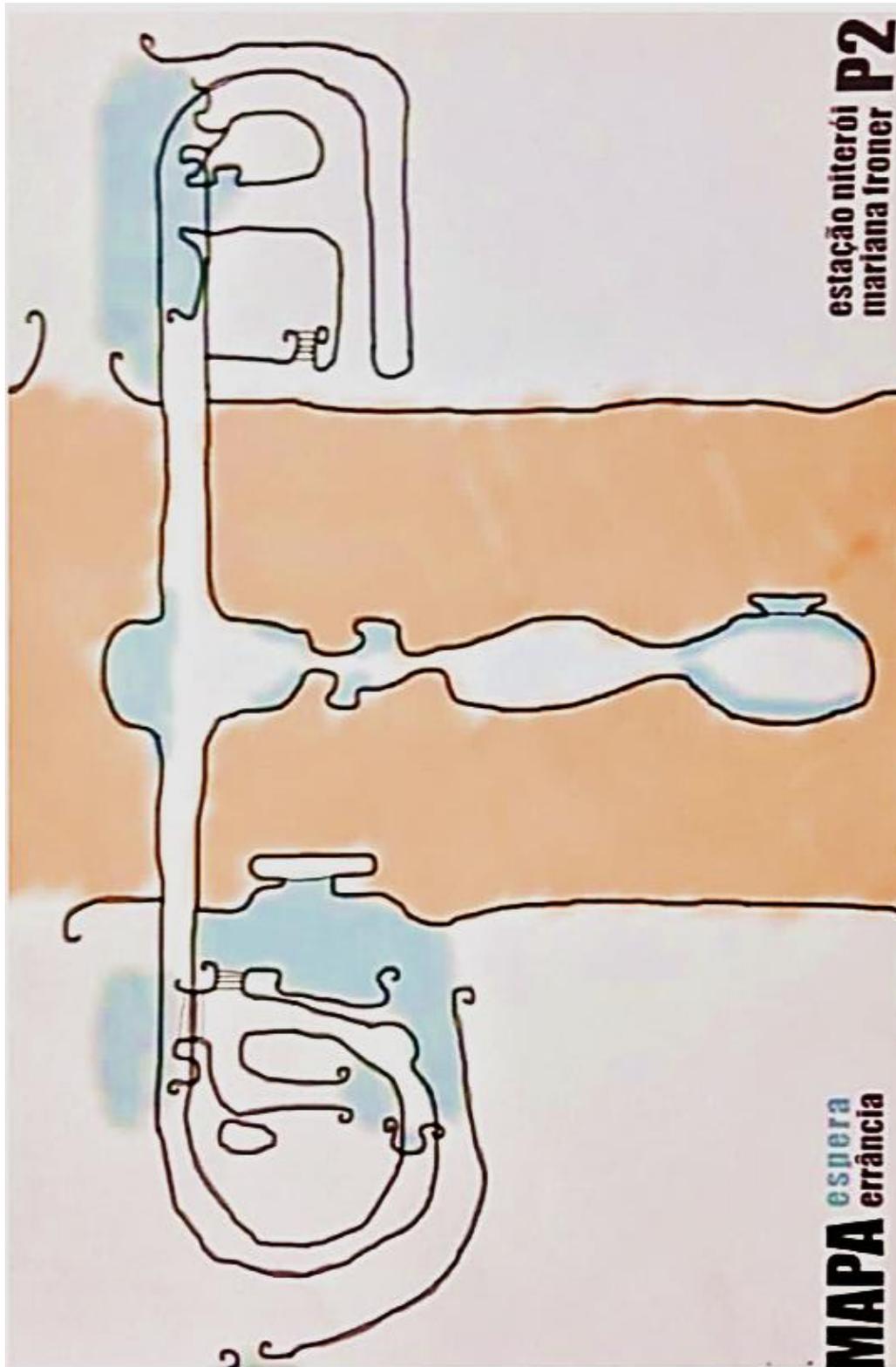
Fonte: Letícia Dupont, aluna da disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS, 2014/2.

Na visão da aluna Mariana Froner, a estação não deveria ter um fim comum (simples desejo da chegada), mas deveria definir um lugar próprio por sua força de transposição simbólica, conectando uma ideia à outra, um pensamento ao outro, um sentimento a outro lugar, assim como a ponte de Heidegger<sup>48</sup>. Existe uma falsa crença que faz acreditar que os errantes, assim como as arquiteturas da errância, são negativos, frios, perigosos e sujos, seres e lugares abandonados e esquecidos. Para esses espaços serem vivenciados e se transformarem em lugares de acolhimento, faz-se necessário entender o “tempo” do homem, e seu “lugar” no mundo. Mais que lugares de partidas e chegadas, na rápida passagem do sujeito, a estação deve orientá-lo (e motivá-lo) a descobrir algo novo ou até mesmo perdido (Figura 54).

---

<sup>48</sup> Ver *Construir, Habitar, Pensar* de Martin Heidegger.

Figura 56 – Mapa espera errância, aluna Mariana Froner



Fonte: Mariana Froner, aluna da disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS, 2014/2.

Os mapas da errância, mais que uma exposição dos sentidos e memórias, mostram que pode existir na arquitetura “outros lugares” dos lugares, “outros tempos” do tempo, novos sentidos e sentimentos, para além daqueles criados originalmente, e que existe uma demanda urgente de novos usos e atividades que parte das pessoas que necessitam de atenção, a exemplo dos desabrigados e dos comerciantes informais. As atividades e ações dos alunos e, principalmente, dos comerciantes das praças da estação transformam-se numa crítica sobre a força dos espaços negligenciados da cidade.

Dessa forma, a estação, como arquitetura da errância, possui o dom de constituir um lugar sem lugar nomeado. Sua herança deve estar no dom de guardar a presença do tempo ao passo do próximo encontro (ou parada). A estação leva com ela as memórias do mundo, todos os rastros ali são depositados, marcas sobre marcas, histórias sobre histórias, lembranças sobre lembranças. A arquitetura da errância está aparentemente sempre em estado de abandono, pois nada pode fixar-se nelas; são a corporificação do tempo, de um tempo sem tempo. Sua herança é o abandono e a recusa, nada pode preencher definitivamente esses espaços, pois tudo ali é transitório. Assim, a Estação Niterói, como uma arquitetura de conexão, não pode preencher-se, mas estar aberta, esperando; mesmo aparentemente vazia, ela tem o compromisso (numa posição ética e de responsabilidade) de estar pronta para receber o outro.

Na narrativa da experiência da aluna Franciele Bonoldi (Figura 55), relata-se as manifestações do acolher na estação e a qualidade desta de propiciar encontros, mesmo de forma velada. Para a aluna, a errância é sinônimo dessas obras da cidade, e tudo que seu interior contém como fixo torna-se um instante de espera, num tempo próprio daquele que aguarda a chegada do trem. A ideia da espera, para a aluna, aparece nas pequenas escalas, gestos e objetos cotidianos. Aparece no movimento do olhar, nos bancos da pequena pastelaria, no ponto de táxi, na fruteira, no bicicletário; se observarmos com atenção, tudo que ali está espera a chegada do próximo. A estação, na sua força de errância, é puro gesto de espera.

Ela diz:

*“Sendo a estação de tremurb um espaço destinado ao uso público, várias formas de acolhimento se configuram a fim de que o respectivo programa de necessidades inicial para uma estação funcione. A estação é um lugar de encontro. Várias pessoas circulam diariamente e, junto a elas, circulam vidas que se interceptam obrigatoriamente pelo simples fato de dividirem a mesma necessidade: a de passagem. Nada mais sutil que olhar pelo vidro do trem em movimento é olhar para o ritmo modulado da estação de tremurb. Enquanto que o trem fornece um movimento real de deslocamento, a estação consegue transparecer mesmo que aparentemente a inferência a este movimento, configurado através da passagem. Logo, a estação é, principalmente, um espaço de errância que além de comportar a necessidade de deslocamento – inicialmente até o trem – comporta a consequência de abrigar a passagem de pessoas e vidas completamente diferentes na qual a necessidade de acolhimento torna-se o papel fundamental para compreender a função deste espaço. Bancos de ferro, lancheira, revistaria, pastelaria, ponto de táxi, fruteira, mini loja, bilheteria, sanitários, bicicletário, iluminação, bebedouros, paisagismo e possivelmente outros mobiliários presentes, fazem parte da configuração da espera, onde as pessoas na maioria das vezes, apenas esperam pela chegada do próximo trem”.*

Figura 57 – Mapa de espera e errância, aluna Franciele Bonoldi (2015)



Fonte: Franciele Bonoldi, aluna da disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS, 2015/2.

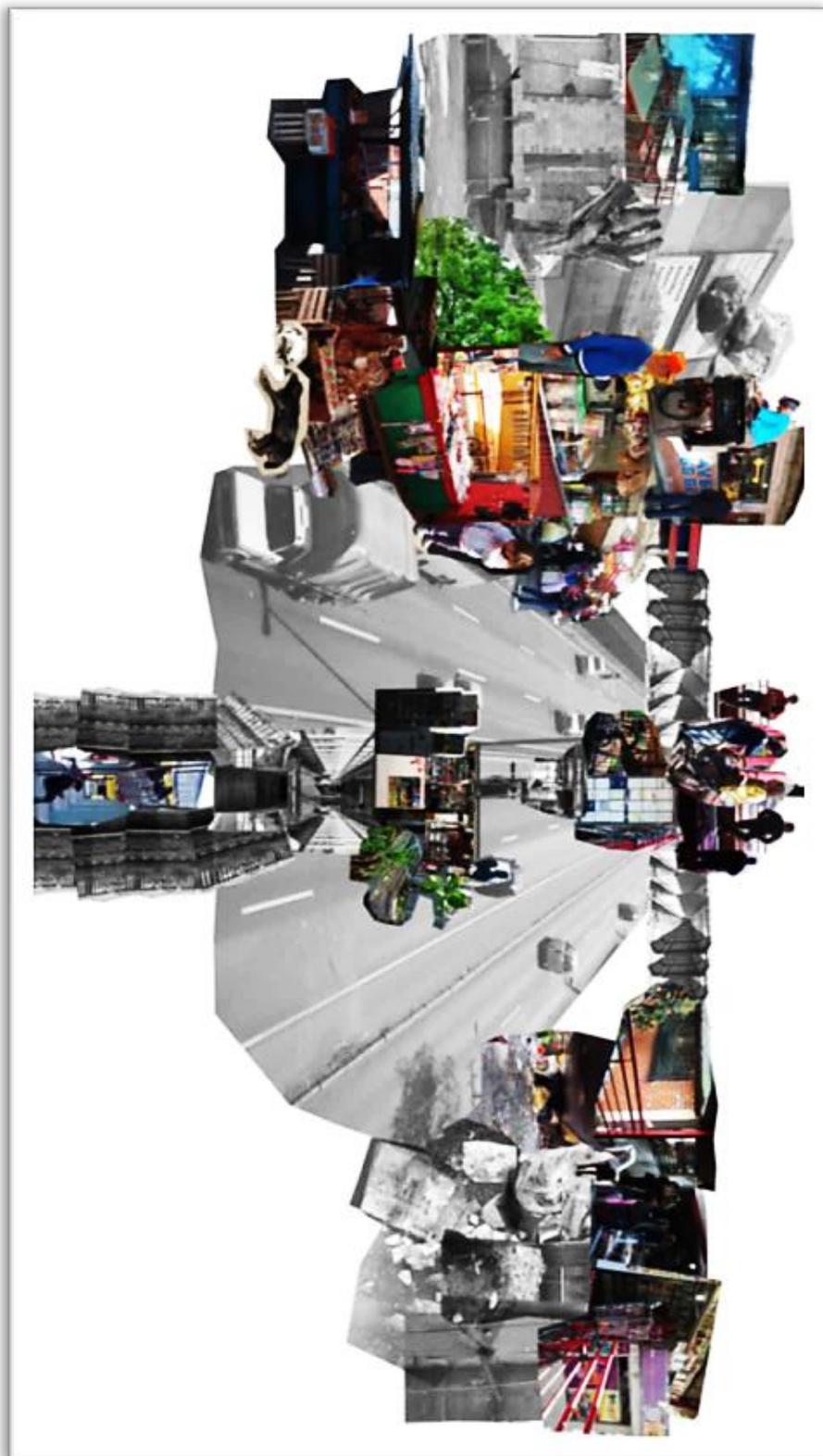
No texto da aluna Mariana Froner (Figura 56), de forma crítica é colocada a questão da barreira física, visual (e simbólica), que objetiva sempre deixar o corpo inerte, controlado e em repouso. Para a aluna, tudo que se apresenta na obra constitui-se como barreira, uma imposição que procura disciplinar nossas ações. A plataforma é o local onde a errância e a espera se encontram, aparecendo na pressa de quem atravessa as portas ao passo da força da sua espera. Nessa combinação de forças, a estação, para a aluna, traz a qualidade do acaso e do inesperado. Na mesma direção, os lugares da espera surgem de forma improvisada, sem projeto ou idealização, simplesmente acontecem por uma necessidade do sujeito, para que a vida possa se realizar (Figura 57).

Mariana diz:

*“Fluxos delimitados, caminhos impostos. Barreiras construídas, barreiras invisíveis, barreiras sociais, depredação e hostilidade restringem o curso do passante, que segue inerte até seu destino. Portas, escadas, catracas, passarela. O espaço aberto é estrangulado diversas vezes. A imposição física da estrada e da estação é em termos superada através da passarela, ponte entre os retalhos da cidade pré-existente, caminho único e estreito que ao mesmo tempo que atravessa torna-se barreira – visual, física – na praça em que se insere e acaba por tornar hostil. Na plataforma a errância e a espera se encontram nitidamente, errância de quem tem pressa, atravessa as portas sem notar o que está em volta e segue o caminho por entre os muros. As esperas precedem os encontros e muitas vezes dão-se em lugares sem projeto prévio para tal. O acolhimento é vivo – o comércio, a natureza – e ao mesmo tempo que busca associar-se ao usuário que é seu cliente, proporciona conforto e vida às esperas. As vezes previsível, as vezes inesperado, as árvores, os alimentos, o camelô, a simpatia do vendedor. Em contrapartida, a hostilidade manifesta-se através do lixo, do descaso, do deserto, da depredação, do esquecimento e esvaziamento do espaço – o muro vazio, o bicicletário quebrado, a sujeira. Mas mesmo em lugares que para a maioria é percebido como o máximo de hostilidade, o acolhimento pode surgir na forma de abrigo ao homem e ao cão*

*que não têm casa, trazendo à tona o potencial que todos os espaços têm para tornarem-se acolhedores e agradáveis”.*

Figura 586 – Collage espera errância dos alunos Mariana Froner, Guilherme Hartmann e Luiza Marcon



Fonte: Mariana Froner, Guilherme Hartmann e Luiza Marcon, alunos da disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS, 2014/2.

Figura 57 – Para a aluna Mariana Froner, o acolhimento é vivo e inesperado – imagem da Praça Rio Branco numa sexta-feira de manhã



Fonte: Registrada pelo autor.

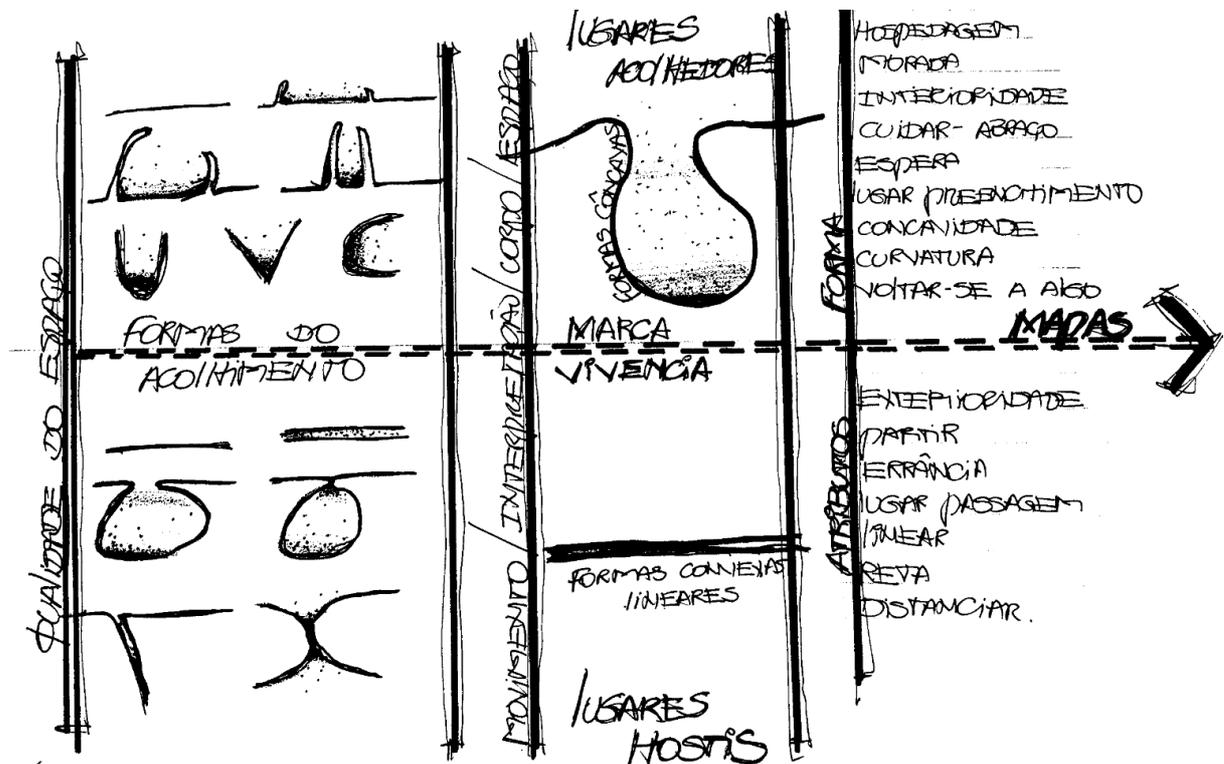
Portanto, para os espaços de espera acontecerem, deve-se propor o improvável, o não programável, o “chamariz”, as “iscas” (FUÃO, 2012); deve-se partir da novidade e do inesperado, instigando e desacomodando o sujeito, revelando uma certa novidade não esperada. Esse é o primeiro gesto: promover o impensável. As arquiteturas de conexões devem ser construídas e pensadas como instrumento provocador e de estímulo, servindo e amparando o outro, principalmente o excluído. Nesse sentido, essas arquiteturas urbanas têm a potência de surgir (ou reverter-se) como dispositivos de inclusão, com fins sociais e mais humanos. Ressignificar as arquiteturas de conexão é questionar a possibilidade (urgente) de novos usos e agenciamentos, como moradias, escolas, academia, hortas e pomares, praças de lazer, espaços de leitura e contemplação, lugares de descanso e de atividades artísticas. Mais especificamente, descobrir formas de acolhimento é apresentar novas possibilidades voltadas ao outro, numa alteridade permanente.

### 3.3 SINAIS DE HOSPITALIDADE

hospitalidade

Procurando identificar os espaços hospitaleiros, este subcapítulo toma como base as formas de acolhimento, de Fuão (2014). As cartografias dos alunos partem de um esquema particular de interpretação, revelando os lugares acolhedores e hostis da estação. O mapa do acolhimento representado nos desenhos, esquemas e collages revela uma abertura para fora da representação oficial. Os alunos, nos mapas, mostram que, mesmo dentro do pensamento utilitário e racional, existem sinais de generosidade (Figura 58).

Figura 58 59– Diagrama conceitual do mapa de acolhimento



Fonte: Elaborado pelo autor.

Os mapas de acolhimento e hostilidade partem de um esquema livre, sensível e particular de interpretação a partir da relação físico-espacial do lugar. Segundo Fuão (2012), os elementos arquitetônicos da hospitalidade se mostram nos lugares de espera e, de um modo geral, nos espaços públicos. Assim, os lugares com a potência de espera podem ser expressos e revelados, a partir das suas formas, no espaço da

cidade, expondo sua capacidade de trazer a paz e guardando e recolhendo a interioridade do sujeito pelo seu desenho. Entretanto, devemos entender que o espaço de acolhimento não é marcado apenas por uma forma, mas pelo sentido da responsabilidade com o outro, pelo voltar-se ao abandono, ao abandonado, reciclando e ressignificando. A invisibilidade, marca daqueles “sem-domicílio-fixo”, dos “sem-lugares”, deve ser encarada incansavelmente, tornando o invisível visto. Para e por “eles”, devemos fazer o impossível, conforme Derrida (2003), duas vezes o impossível. Derrida (2003, p. 131) reforça esse entendimento (e enfrentamento) que a arquitetura deve tomar ao colocar que a questão dos excluídos precisa voltar-se ao “outro absoluto”, ao bárbaro, ao selvagem, ao absolutamente excluído, ao sem identidade, aos anônimos, aos sem “família”.

Logo, a acolhida deve ser absoluta e incondicional, muito além daquela oferecida pelo Estado (de direito e deveres) que condiciona a hospitalidade: uma hospitalidade da hospitalidade, que possa romper com a lei formal do direito, pela qual ela se submete a uma regra e um conceito geral. A hospitalidade absoluta exige que eu abra minha casa incondicionalmente não apenas ao estrangeiro<sup>49</sup>. A hospitalidade está em ceder um lugar no lugar que ofereço, deixando chegar o anônimo sem dele exigir nenhum tipo de retorno ou reciprocidade, nem mesmo seu nome (DERRIDA, 2003).

Para pensarmos sobre a hospitalidade, Derrida (2003) diz que devemos refletir sobre os limites, as fronteiras entre o familiar e o não familiar, entre o estrangeiro e o local, entre os excluídos e o cidadão, entre o privado e o público. Portanto, os exercícios dos alunos, assim como a ocupação dos comerciantes, é a “escrita marginal” que busca questionar qualquer formulação conceitual ou imagem padrão da estação. Os mapas do acolhimento colocam-se como um instrumento de questionamento, afirmando que a primeira questão deve partir do sujeito e levantando a dúvida quanto a para quem devem ser direcionados os lugares que projetamos e construímos. Os excluídos, a exemplo dos comerciantes (principalmente informais, pois não estavam previstos no projeto original) da estação, representam algo “fora” do contexto do projeto, estão para ameaçar a verdade do lugar, invertendo a lógica “paterna”, do

---

<sup>49</sup> Para Derrida (2003), estrangeiro aqui é o outro identificável, provido de um nome, de uma família, de um status social, de alguma referência que possa localizá-lo num lugar, mesmo que distante.

dentro ou completamente fora, daquilo que “é” ou “não é”, estão para desafiar e questionar a hipótese que o não ser é.

mapas

Os mapas do acolhimento, portanto, levantam a questão do excluído, nos fazem pensar sobre eles, travando uma guerra interna ao uso pré-determinado da estação, procurando desestruturar seu significado e questionando a questão do lugar a partir do lugar do sujeito. Pensar um lugar que recebe o outro, como amigo ou inimigo? hospitalidade ou hostilidade? como diz Derrida (2003) – um lugar da “hostipitalidade”.

Ver-se como o outro, como o comerciante, num processo de escuta e empatia, é o primeiro gesto de hospitalidade exercitado pelos alunos. Derrida (2003) diz que devemos, num gesto ético, buscar o dever absoluto da verdade, é preciso dizer sim à verdade. Colocar-se no lugar do hóspede (ou do comerciante da estação) é comprometer-se com essa verdade, fundamento da humanidade e da sociedade humana em geral. Para interpretar e ressignificar algo, deve-se vivenciá-lo cotidianamente da mesma forma daqueles que ali vivem. Deve-se ter a coragem de estar do outro lado, ser a dobra (mas também a ponte), passar para o lado daqueles que vivem habitualmente a realidade do lugar, pois só assim podemos nos aproximar da “verdade” da obra, desprendendo a arquitetura dos seus signos permanentes, num gesto desconstrutor.

Os mapas do acolhimento representam as qualidades sensíveis do espaço motivadas pela experiência do sujeito, (de)compondo o espaço dimensional em “formas (d)e sentimentos”. Fuão (2012) retoma essas formas afetivas a partir da ideia da concavidade, da curva ou da fenda que se volta a algo, que abraça, preenche e protege. As formas côncavas, diferentemente da linha reta ou da forma convexa, trazem a qualidade do recolhimento (traços sinuosos, interiorizados, não tensionados), conferindo certa delicadeza de contato, e são atreladas a uma fixação e repouso e nunca a um deslocamento. São um desenho em que o movimento conduz a um tempo desacelerado, um tempo próprio das pessoas, em que se pode refletir com calma, pensar sobre si e os outros, em que se pode observar e entender com

mais clareza o contexto e as coisas, num movimento de esperança em direção à própria existência.

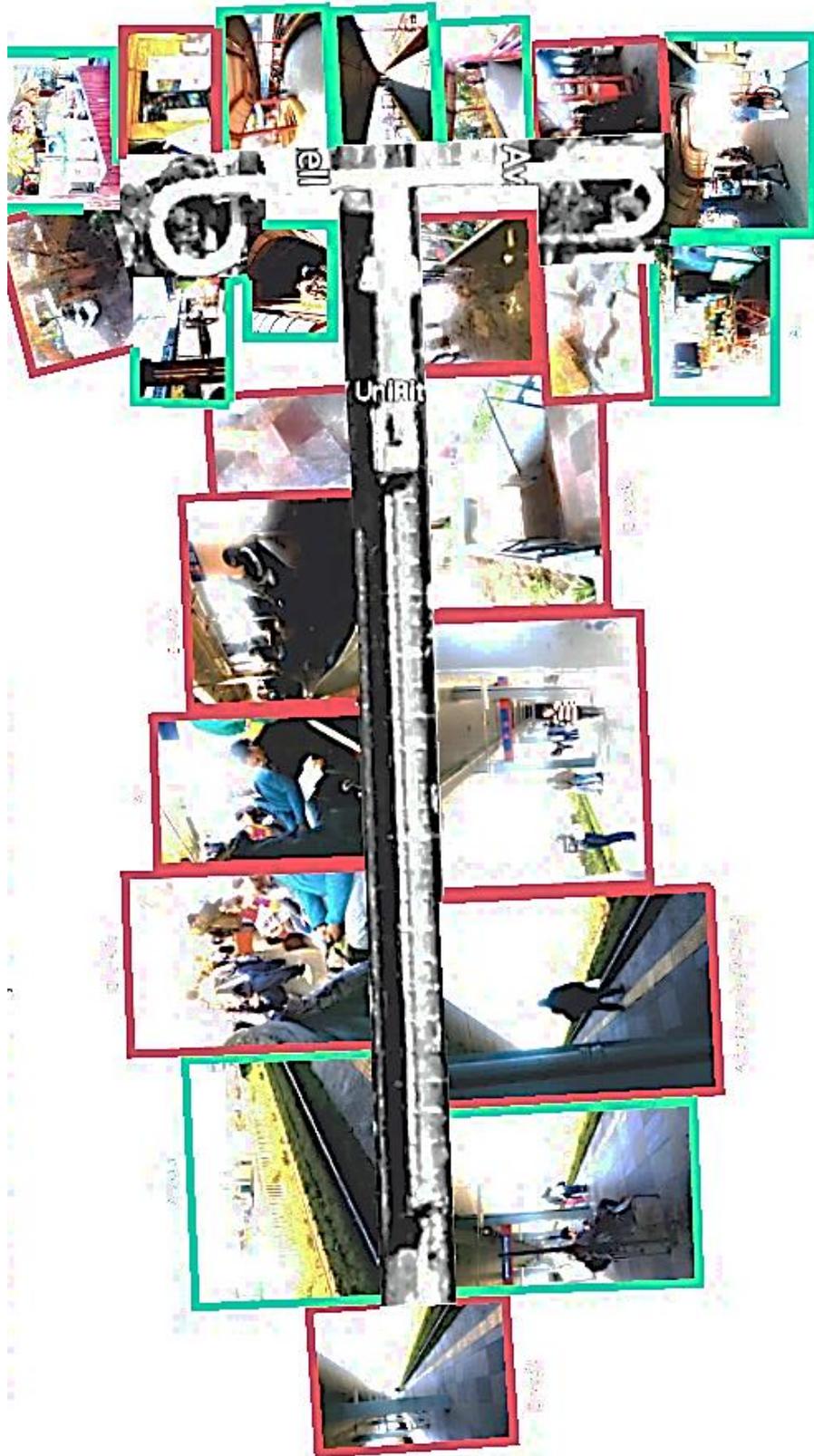
A aluna Viviane Garcia (turma 2014/2) começa seu mapa do acolhimento por um texto, escrevendo sobre o hóspede que (des)acolhe, fala do trem e da rotina; o trem hospedeiro, preocupado com o tempo, esquece-se de seus visitantes e revela-se num movimento constante e silencioso (Figura 59). A estação, para a aluna, é representada pelas paredes cinza, pela hostilidade dos muros, pela segregação das suas barreiras, como as catracas, pelo descuido e desamor pelo espaço das praças, pelo lixo jogado e pelo sentimento de não pertencimento. Por outro lado, a acolhida aparece com os pequenos sinais, na grama que cresce entre os trilhos, na passagem do calor do sol pelas frestas do muro, no cafezinho antes da partida, no espaço do banheiro sempre a servir e na insistência do comércio, dando um pouco de alento e vida para as pessoas que passam pela estação.

Diz ela:

*“O trensurb é, para milhares de pessoas, parte de seus dia-a-dia e representa a ponte que possibilita seus crescimentos pessoais e profissionais. Entretanto, esse hóspede não tem sido tão acolhedor, as paredes cinza, o ritmo e a dureza dos pilares dão um aspecto triste à estação. O trem, lotado de almas cansadas, contribui ainda mais para esse cenário de tristeza. Somente o verde, que insiste em crescer nos trilhos do trem, é o que leva vida ao lugar. O sol permite-se entrar pelos muros baixos da estação, mas infelizmente junto com a vida e a paisagem, passam por esses muros o barulho e a poluição do mundo hostil lá fora. E esse mesmo muro que permite entrar o calor acolhedor do sol, é o que permite também a entrada da chuva tornando o ambiente hostil e ainda mais cinza. O café, do seu jeitinho tímido, acolhe as almas que transitam por ali e com sua bebida quente e seus pães de queijos saborosos faz com que, mesmo por alguns minutos, as pessoas permaneçam naquele local. A escada parece amedrontar os indivíduos, os quais preferem fazer fila nos horários de pico para utilizar a escada rolante ao invés de subir degrau por degrau a grande escada, tão imponente, mas agora tão vazia. As catracas separam o mundo do trensurb*

*do mundo lá fora, selecionam quem pode entrar e quem não pode, e o banheiro, localizado na parte interna da estação, fica sendo a grande recompensa para quem pode pagar R\$ 1,70 e acessá-lo. As passarelas são a grande ligação, ligam os dois lados da cidade, sendo elas o maior símbolo de errância do trem, servindo apenas para levar as pessoas de um lugar ao outro. As bicicletas parecem sentir na passarela um ambiente acolhedor e passam os dias ali acorrentadas a espera de seus donos. As praças, no final das passarelas, hostis, hoje só podem servir como ambiente de passagem. A sujeira, o esgoto a céu aberto, o lixo jogado pelas próprias pessoas torna o lugar hostil. No entanto, o comércio, como uma plantinha que nasce no meio do asfalto, tenta dar um pouquinho de alento para as pessoas que ali passam e fazem com que estas permaneçam ali pelo menos alguns segundos, para comprar uma verdura, uma flor, comer um pastel. E assim a estação segue seu fluxo, hospedando milhares de pessoas todos dias e desacolhendo-as a maior parte do tempo”.*

Figura 59 – Collage acolhimento – aluna Viviane Garcia (2014/2)



Fonte: Viviane Garcia, aluna da disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS, 2014/2.

Na collage do acolhimento produzida pela aluna, percebe-se a espera transformada em angústia. Angústia representada nas imagens da área de embarque, onde as pessoas ao longo da linha estão isoladas (pelos trilhos), distantes da cidade e do outro (mesmo junto), aguardando em silêncio a chegada do trem. A atenção volta-se para sua saída, não existe tempo para despedidas ou lembranças. A plataforma de embarque traz a angústia da espera e partida. Por outro lado, para a aluna, a passarela, além de um canal de ligação com a cidade, pontualmente destaca-se como um espaço acolhedor, marcado pela guarda de bicicletas, ao passo que as praças junto à cidade e à estação expressam a hostilidade, um ambiente pouco aproveitado, usado apenas como passagem. Entretanto, por outro lado, para a aluna, as praças são espaços das possibilidades, o que é confirmado pelas ocupações dos comerciantes.

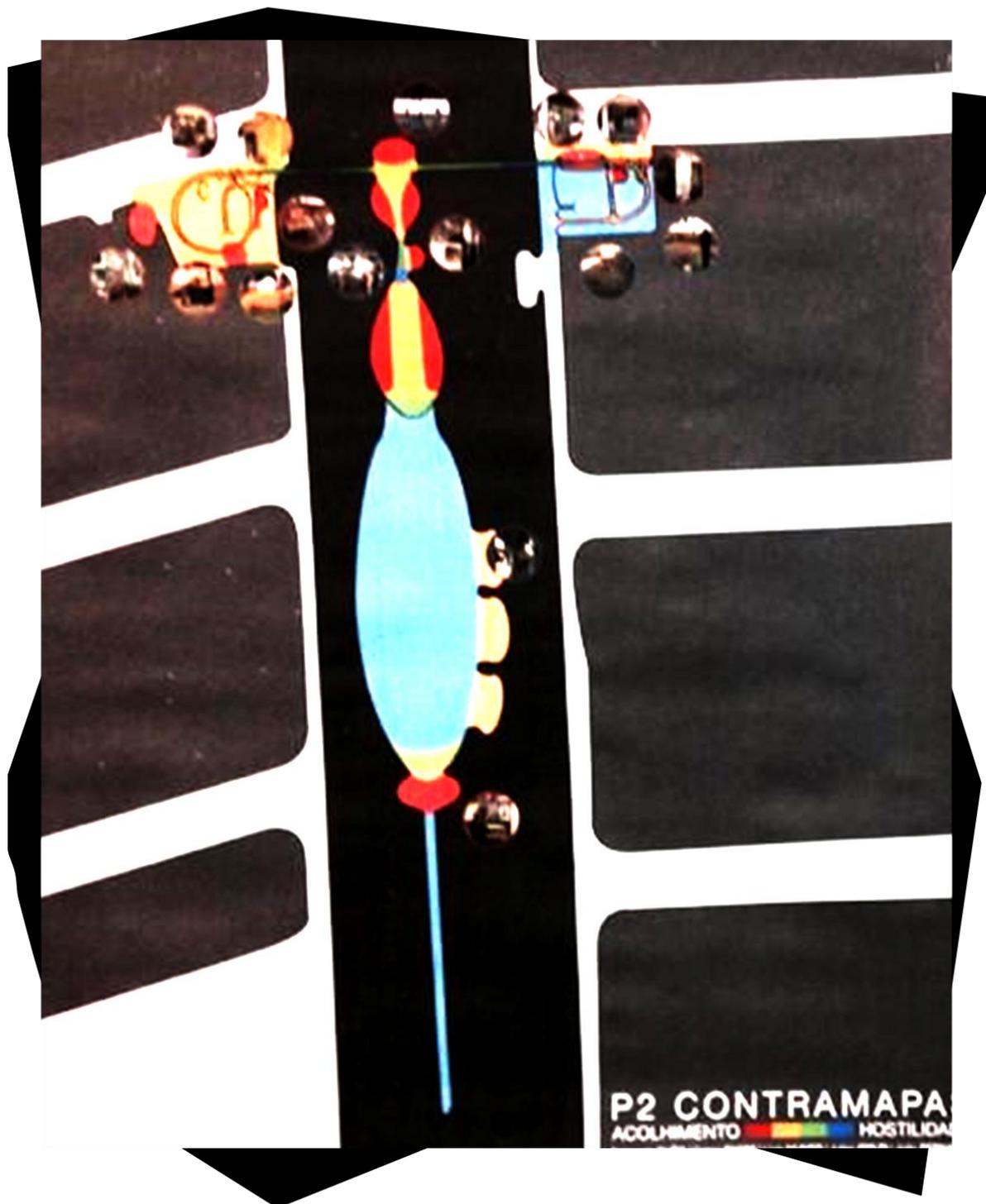
Portanto, ao acolher, a arquitetura direciona a ideia de espaço para as pessoas. Os indivíduos, ao serem acolhidos, passam a ter a qualidade de portar o espaço que os recebeu. “Como se o sentido não estivesse no espaço ou na arquitetura, mas sim nas próprias pessoas” (FUÃO, 2012, p. 2). A hospitalidade surge no momento em que o espaço abri-se para o fora, direcionado principalmente para aqueles que urgentemente chegam sem qualquer tipo de convite; na realidade, o espaço hospitaleiro constitui-se pelo completamente fora, sua aparição como espaço acolhedor só pode acontecer por aquilo que chega.

(Re)conhecer o território dos comerciantes, como os alunos fizeram a partir dos mapas, é entender que sempre existirá uma possibilidade independente do lugar. Que os lugares abandonados, diferentemente da casa, da morada, sempre terão a força da expectativa de um vir a ser. A exemplo da estação, os mapas confirmam que o importante não está na partida nem na chegada ao destino final, mas no entre, na deriva da caminhada, na descoberta que o percurso pode revelar. A busca desse espaço de acolhimento nas cartografias nos aproxima da capacidade de criação por meio da experiência da errância. Uma temporalidade afetiva é revelada nesses dispositivos gráficos, em que camadas se sobrepõem num certo espaçamento, primeiro alcançando o tempo futuro, das expectativas, passando pelo tempo presente da experiência do mundo real e, por fim, atingindo um passado de memórias. Numa

abertura à imaginação, a relação sensível do corpo/espço é o mecanismo em que o tempo toma novas direções e velocidades.

O mapa do acolhimento do aluno João Bernardi (Figuras 60 e 61) retrata os espaços de acolhimento e hostilidade experienciados por ele. Percebem-se variações de cores e formas ao longo da estação, indicando o grau de hostilidade e hospitalidade. Iniciando pelas praças, observa-se na Praça Rio Branco, no lado oeste da estação, uma coloração avermelhada, tendendo a um espaço mais acolhedor, dada a facilidade de passagem, uso e acesso, o que pode ser verificado nas diversas atividades existentes na praça, como, por exemplo, fruteira, florista, chaveiro, taxistas, banca de alimentos. Assim, a Praça Rio Branco inicialmente torna-se mais hospitaleira por oferecer uma abertura livre e completa aos encontros dos diferentes agentes da cidade, e as ocupações dos comerciantes tornam-se o sinal desse gesto hospitaleiro que o espaço oferece.

Figura 60 – Mapa do acolhimento – aluno João Bernardi (2014)



Fonte: João Bernardi, aluno da disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS, 2014/2.

A Praça Niterói, no lado leste, de forma contrária, é expressa na cor azulada, indicando maior grau de hostilidade. Essa hostilidade parte da dificuldade de fluxos (vale lembrar que sem errância não há espera) devido aos poucos pontos de acesso ao interior da praça, o que é reforçado pelo acentuado desnível do entorno próximo em relação à praça. Se o interior da praça é marcado pela hostilidade claramente visível pela não ocupação dos comerciantes locais, pode-se dizer o contrário das suas bordas. A Praça Niterói, conforme a interpretação do aluno, concentra na sua margem a potência acolhedora, definida por uma série de atividades comerciais ao longo da calçada.

Representada por uma grande mancha azulada, a plataforma de embarque, para o aluno, converte-se numa grande área hostil. Assim como a Praça Niterói, na plataforma percebe-se o isolamento com acidez, influenciando a baixa possibilidade de ocupação e uma maior interação entre os diversos agentes, reforçando a utilidade restrita desse espaço.

A estação, representada pela área de embarque com sua forma linear e “paralela” à cidade, reforça o sentido que a arquitetura se tornou: lados e costas, garantindo o isolamento e a privação, uma ação privada, contida e controlada, objetivando o distanciamento do sujeito e a garantia da eficiência pelo anonimato. Baseada no espaço privado da casa, a ideia de convivência urbana perdeu seu lugar para um viver individual, isolado, absolutamente “cela-do”. A ideia de “privar” os espaços urbanos, materializada na estação por meio da tecnologia, vem para reforçar a ação controladora e domesticante sobre o individual e sobre a dispersão do coletivo, reforçando a insatisfação e o sentimento de isolamento. A tecnologia como dispositivo de controle tomou o mando sobre os espaços, zelando pela manutenção do poder, distanciando e tornando o ser alienado e ausente.

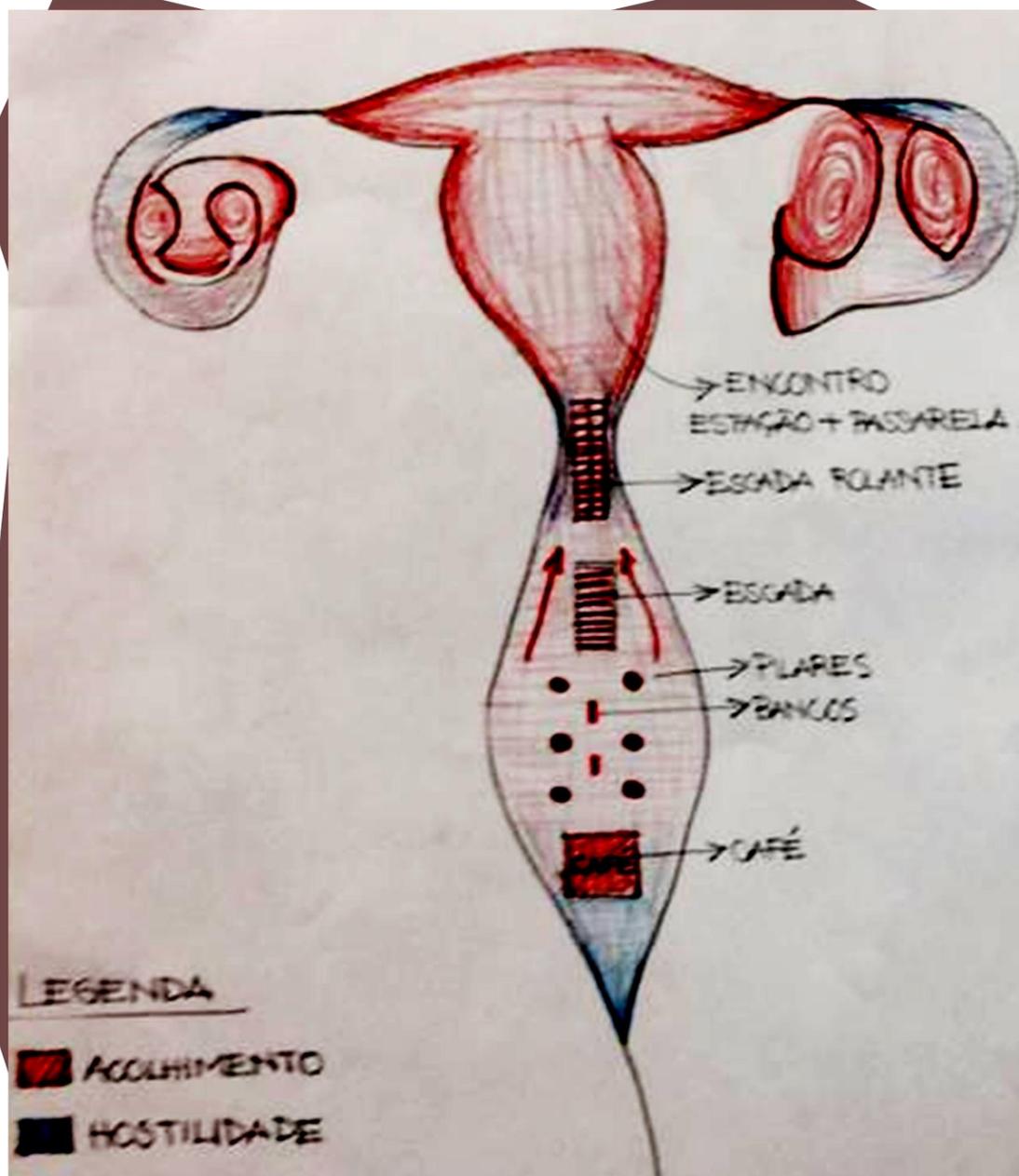
Nesse cenário arquitetônico, a hospitalidade converte-se em discurso de mercado, hóspede aqui é um produto, um número a mais para uma economia do capital. O outro deve oferecer algo em troca para ser acolhido, uma troca de favores, como dívida a pagar ao hospedeiro. Aqueles que se colocam “sem condições” de pagar por um lugar devem ser jogados para “fora”, devem ser excluídos, sendo chamados e vistos como

diferentes. A hospitalidade tornou-se discurso de venda e negociação, uma trapaça, uma forma enganosa de atração e captura; a pobreza e os excluídos são o maior inimigo desse discurso, porque elas trazem consigo a não garantia do retorno. Assim, a estação deve garantir esse distanciamento, por meio da ação da vigília, do medo, do constrangimento e de toda forma de aprisionamento e controle sobre os corpos e mentes. A hostilidade é a palavra que caracteriza a sociedade atual, ser hostil é promover o poder (sutilmente) através do controle sobre o medo, o desconforto e o constrangimento. As cidades tornaram-se um verdadeiro campo de reclusão.

No entanto, a própria história atesta que hospitalidade e hostilidade caminham juntas. O termo *hostis* responde à hospitalidade e também à ideia de hostil, inimigo (DERRIDA, 2003). Estar aberto a qualquer hostilidade também é um movimento ao gesto de hospitalidade; estar consciente do problema pressupõe a possibilidade de conceder passagem para o outro – apenas e só pelo outro a abertura tem início. Segundo Fuão (2012), “[...] esse ‘outro’ pode ser recebido tanto como hóspede (hôte), ou como inimigo (hostis), pois em sua origem está o temor ao diferente, ao estranho”.

No mapa do aluno João Bernardi (Figura 61), o acolhimento como sentimento transbordado em hospitalidade mostra sua face na estação pelos pequenos sinais, pelos (re)cantos e suas intensidades (em vermelho) localizados no interior das praças, no final da passarela e no encontro da passarela com a estação. O aluno, ao colocar-se como passante e usuário, procura por esses “lugares-refúgios”, lugares de recolhimento; ele busca pela sombra e silêncio as formas que sugerem a curvatura da guarda-chuva e da interioridade, revelando pequenas ilhas de recolhimento.

Figura 61 – Mapa do acolhimento – aluno João Bernardi (2014)



Fonte: João Bernardi, aluno da disciplina Projeto Arquitetônico II – UFRGS, 2014/2.

Os espaços de acolhimento expostos nos mapas, mais que lugares comuns, são, antes de qualquer coisa, encontros dos sentidos: por um lado, o sentimento de pertencimento da morada, e, por outro, a incerteza do desconhecido. No interior das praças da estação, procuramos o segredo do porão das nossas casas. O acolhimento

manifesta-se por esse canal particular e subjetivo, assumindo o “desvio” imaginativo como virtude, de maneira a construir uma nova história, a história do lugar.

Fizeram-nos crer que a interioridade ficou reservada apenas à figura da casa e do lote privado, mas podemos também encontrá-la em qualquer arquitetura, pois a interioridade está na possibilidade de hospedar. Toda arquitetura tem a força da acolhida, independentemente do tema, uso, tipo ou forma pré-determinada. Um primeiro movimento de abertura é permitir(-se) aceitar o espaço como seu lar, o corpo como abertura é o primeiro caminho à hospitalidade. Assim, deve-se identificar e aceitar os pequenos sinais de hospitalidade que os espaços contêm; as formas de acolhimento são os sinais que indicam outras formas de interpretação.

Na narrativa que trata da hospitalidade, a aluna Caroline Malaggi explora o trem, o percurso da passarela, a qualidade do acolhimento que podem oferecer as praças, e a rotina diária dos espaços da estação. A relação temporal, para a aluna, é a marca que concede em estratos o sentido permanente na arquitetura, e a rua assim como a curva que guarda algo é o lugar incondicional de acolhimento. Ela escreve:

*“Assim como a passarela, outro componente importante com a função de transportar é o trem, esse desloca-se nos sentidos norte-sul em um ciclo que dura das 5:06 da manhã as 23:25 da noite. Praticamente 18 horas por dia, transportando e permitindo o deslocamento de pessoas e objetos de um local ao outro. Ao sair da estação a passarela se constitui em linha reta, uma linearidade que somente no final do caminho é formada pela curva, o acolhimento da rua, de outro ambiente é notável quando somos obrigados a seguir o sentido curvo da passagem, então chegamos à calçada, ao chão, onde alguns continuam caminhando e outros novamente permanecem ali, à espera do ônibus. Um ambiente de errância ou de espera. Nesse ambiente, mais abaixo da passarela encontra-se a moradia, o abrigo de um mendigo que encontrou ali um local para se esconder da chuva, e quando possível, da sociedade. Encostado em um pilar da passarela, uma poltrona virada, um pedaço de espuma e uma pessoa constituem um certo tipo de conforto para o morador de rua, o acolhimento, à espera de um dia após o outro, um*

*fechamento em si mesmo. Entre todos esses sentimentos, espera, errância, acolhimento e hostilidade, milhares de pessoas circulam diariamente, somente de passagem, numa rotina constante, onde o espaço de trem, da plataforma e da passarela configuram uma etapa do ciclo diário de cada passageiro”.*

A narrativa do grupo de alunos Coral Belló Lopes, Gabriela da Silva Ramos e Renata Ossanai descreve as sensações por meio dos elementos de barreiras, dos percursos inseguros no interior da Estação Niterói, dos ruídos e da instabilidade da passarela e do acolhimento das praças. Eles dizem:

*“O mapa de sentimentos foi elaborado de acordo com as sensações que o grupo sente em cada parte do percurso da estação até a praça. Foram utilizadas as cores azuis, verde, amarelo, laranja e rosa para diferenciar essas partes e relacionar com as sensações. A estação, devido ao seu movimento, nos causa atordoamento, insegurança e ansiedade – por não saber ao certo o que está por vir. As catracas assemelham-se a uma barreira que separa a estação das praças. O percurso nas passarelas caracteriza-se pelo barulho constante e intenso decorrente da BR-116, que causa confusão e instabilidade em todas as vezes em que passamos por lá. Quando chegamos na Praça Niterói, percebemos seu desnível natural que gera um ambiente acolhedor, porém também vemos o descaso e o abandono do local – evidenciado pela má condição da vegetação e sujeira que o tomam. Já a Praça Rio Branco tem como elemento mais marcante a hospitalidade dos comerciantes ali estabelecidos e sua amplitude por estar em um mesmo nível” (Figura 62).*

Figura 61 – Alunos Coral Belló Lopes, Gabriela da Silva Ramos e Renata Ossanai (2015)



Fonte: Coral Belló Lopes, Gabriela da Silva Ramos e Renata Ossanai, alunos da disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS, 2015/1.

As cartografias dos alunos não trazem a resposta, mas o questionamento sobre o espaço habitado, uma interferência que deixa em dúvida verdades e certezas sobre como pensamos a arquitetura. Distante da imagem que conforta, as marcas deixadas a partir das vivências do espaço da estação invocam um novo nome, apresentam-se com um novo rosto. O “outro” como completamente fora não traz à arquitetura um movimento, mas faz do movimento uma nova aparição arquitetural. Uma ação que desloca signo e significante, forma e função. As atividades dos alunos e as ocupações dos comerciantes, como forma de inscrição (e promessa), levantam as incertezas sobre o espaço da estação, desconstruem a arquitetura numa outra coisa, num outro nome, numa outra situação. O “completamente outro” é a incerteza que faz da arquitetura gesto de hospitalidade, por aceitar incondicionalmente essa dúvida.

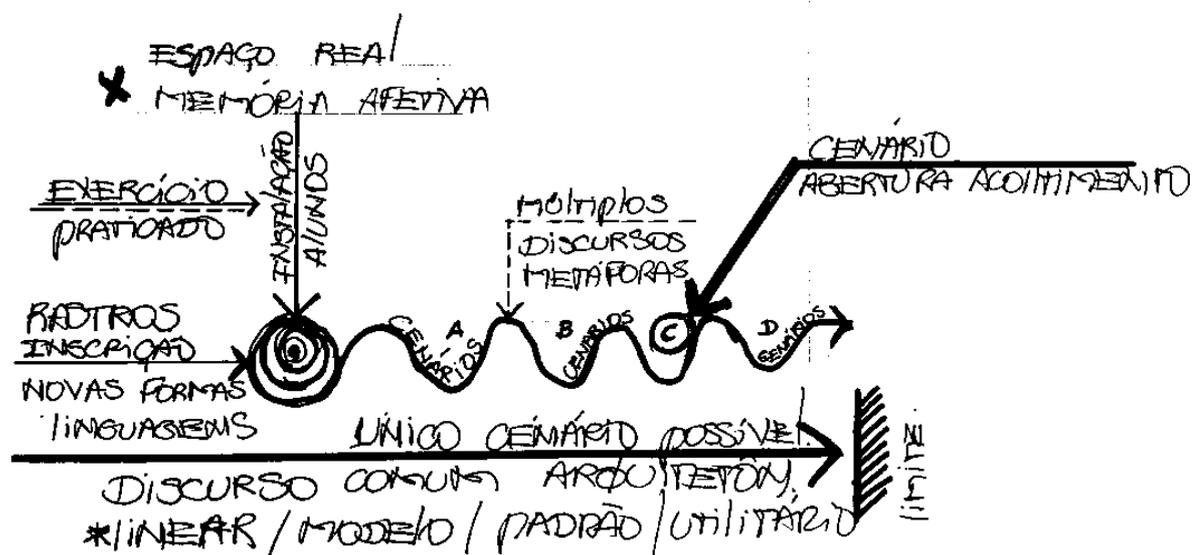
Ao revelar as qualidades sensíveis do espaço, os mapas não deixam de ser uma provocação a essa abertura à hospitalidade. Portanto, os mapas apresentados buscam provocar as “aparições indesejadas”, aproximam-se de um jogo de desmontagem, num processo interminável de expectativas, encontros e desencontros. Essa coragem de identificar, receber e questionar o (in)certo é retomar a face ética dos espaços, tendo a responsabilidade de proporcionar o direito e o reconhecimento individual e coletivo, num local onde, talvez, se possa exercer a cidadania, um lugar da igualdade e da livre expressão, procurando o bem comum a partir de arquiteturas que tenham em si a natureza da justiça e, principalmente, da esperança.

### 3.4 INSTALAÇÕES – LUGARES DE INSCRIÇÕES

As instalações são instrumentos que colocam em prática o que foi percebido nas análises dos mapas afetivos e nos levantamentos cadastrais, são uma resposta ativa, sensível e humana dos alunos no e para o espaço. A palavra *inscrição* aqui adotada aproxima-se da ideia de rastro de Derrida. É um “grafismo” sensível que se coloca dentro do “texto” da obra, tendo como efeito o desaparecimento do próprio sentido de origem. Para Derrida (2006), rastro refere-se às marcas deixadas por uma ação ou pela passagem de um ser ou objeto sobre algo. Pensar sobre esses termos na arquitetura é voltar-se à dimensão histórica e simbólica da obra. As inscrições que a estação recebeu por meio das instalações dos alunos foram organizadas em dois

momentos: as efêmeras, como grafite, o exercício “re-sintos” e os mosaicos; e as permanentes, como floreiras, canteiros, parede verde e balanços. São incisões discretas, mas profundas, que contaminam o conteúdo da obra pondo em questão a autoridade de um começo e de um ponto de partida (SANTIAGO, 1976). Essa ação externa no interior da obra vem para denunciar a origem ao passo de seu apagamento, anunciar algo no mesmo instante da sua renúncia, apontar que não existem objetos submetidos a objetividades da razão, permitindo, assim, novas articulações de pensamentos (Figura 63).

Figura 62 – Diagrama conceitual – instalações



Fonte: Elaborado pelo autor.

Inscrição está no encontro entre corpos e, para se fazer atuante, deve cortar, deve ser profundamente sensível para poder explorar outras camadas, outros universos. Para Fuão, Lemos e Khouri (2017, p. 189): “Quem explora tais superfícies quer ver o que se esconde dentro, conhecer o abismo em suas entranhas, o segredo de seu conteúdo”. Inscrição como dispositivo desconstrutor é a expressão do corpo sobre um outro, é abrir camadas, possibilitando expor e trazer à superfície aquilo que está “dentro do dentro”. Na Estação Niterói, as ocupações dos comerciantes nas praças são a expressão máxima dessa revelação.

Diferentemente da matriz determinante do projeto e aproximando-se da ideia de rastro, as inscrições da obra por meio das instalações são o registro da necessidade de um questionamento das oposições que estruturam o pensamento do projeto – dentro e fora, inteligível e sensível, essência e aparência, verdadeiro e falso – abrindo a discussão para outros significados (SANTIAGO, 1976). As instalações, portanto, transformam-se em significante secundário e exterior, numa espécie de “significante de significante”. A exemplo das ocupações dos comerciantes, as instalações dos alunos expressam uma ótica particular e individual, revelando as memórias e desejos dos alunos numa aproximação afetiva com o lugar. Os materiais aplicados, as formas de revestimos, suas cores, grafismos e técnicas alternativas procuram envolver e transformar não apenas a superfície e a imagem das praças, mas principalmente atingir (e marcar) o interior dos alunos, usuários e passantes.

Numa espécie de “espaçamento” ou intervalo do pensamento linear, as pequenas intervenções aplicadas nas praças impossibilitam um fechamento do significado da estação sobre si mesma. Abrem caminho para uma reflexão e um pensar entre o sentido da utilidade e a força da inutilidade dos espaços, entre a exigência funcional e a necessidade humana do supérfluo, entre a questão da beleza como força de apropriação e da imperfeição como base de ação crítica. Por meio das instalações, o espaço projetado abre-se como lugar dos acontecimentos, numa multiplicidade de cenários.

As marcas individuais e subjetivas, através das instalações, buscam escapar de qualquer origem, forma de existência, essência, representação oficial e significação permanente, colocando em prática a ideia de hospitalidade. Num movimento em direção à hospitalidade, a ideia de rastro é a marca (corte/fresta) que se abre para a chegada do outro. É uma forma de abertura a partir de uma “provoca-ção”, por onde pode acontecer o recolhimento absoluto no interior do hospedeiro, manifestando-se preferencialmente nos espaços de espera.

re-sinto

O exercício “re-sintos”, exposto nas Figuras 64 e 65, é uma sensibilização pelo ato de construir, uma reflexão sensível do espaço a partir da interioridade do sujeito. O

exercício propunha a construção de um pequeno ambiente individual (um espaço geométrico de 1x1x2 m de altura como ponto de partida) com livre uso de qualquer estrutura e material. Esses recintos deveriam representar de algum modo o re-sinto de cada aluno, colocando aquilo que desejassem como representação de si, da sua interioridade. Logo, a materialidade desses pequenos habitáculos tomou forma pela ação sensível e afetiva do “ser-construindo”. De maneira criativa, os alunos trouxeram pequenos objetos próprios de suas casas, procurando expor o universo particular – marcas que fundam um lugar único disjuntando o significado original e fazendo-nos pensar sobre o sentido da estação (a partir das praças). A atividade foi realizada individualmente e compartilhada com os colegas no momento da “visita” aos recintos uns dos outros. Vale salientar como ponto chave o componente do improvisado, dada a utilização de materiais baratos, caseiros e de produção local e manual. Outro ponto a destacar é o componente de surpresa, visto que cada “re-sinto”, uma vez visitado, serviu de base de reflexão para os outros alunos.

Figura 63 – Instalações efêmeras – re-sintos, Estação Niterói (2016/1)



Fonte: Adaptado das fotos registradas pela turma de Projeto Arquitetônico II – UFRGS, 2016/1.

Figura 64 – Instalação – re-sinto, espaço-representação da interioridade do aluno



Fonte: Registradas por Guilherme Zamboni Ferreira, aluno do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura – UFRGS, nas atividades de estágio em docência.

As instalações dos alunos são o resultado de como podemos (re)ver e (re)interpretar a realidade. Como marcas individuais a partir da experiência, são indícios que antecedem qualquer origem, retardando (e também retratando) a identidade e significado da estação. Acionadas por uma dupla leitura – pela memória (familiaridade de uma experiência) e pela surpresa e imprevisibilidade – essas formas de inscrições dos alunos indicam um retardo temporal, uma incompletude, um mistério, podendo ser retomada e recontada a qualquer instante (CONTINENTINO, 2006).

re vestir – rever sentir

Os revestimentos permanentes (como os muros verdes) ou provisórios (como o grafite e o mosaico) aplicados na praça da estação (Figura 66 e 67) expressam o desejo do sujeito de se fazer presente, de assinalar algo de si sobre uma outra realidade, sobrepondo histórias, vivências, tempos e significados. Esse (des)cobrimento aparentemente brando, sem repercussão estrutural ou funcional, vem para “re-parar” aquilo que se coloca estático, comum e cotidiano.

A superfície, uma vez atacada por esses registros particulares, expõe, mais do que novos revestimentos, as regras determinantes que a mantém. A ideia é deixar um rastro, uma marca na superfície, “re-cobrando” de novas e inusitadas mensagens a forma/materialidade que o signo original toma como verdade e referência num princípio totalizante e centralizador.

Figura 65 – Execução dos mosaicos – Estação Niterói (2016/1)



Fonte: Adaptado das fotografias registradas pela turma de Projeto Arquitetônico II – UFRGS, 2016/1.

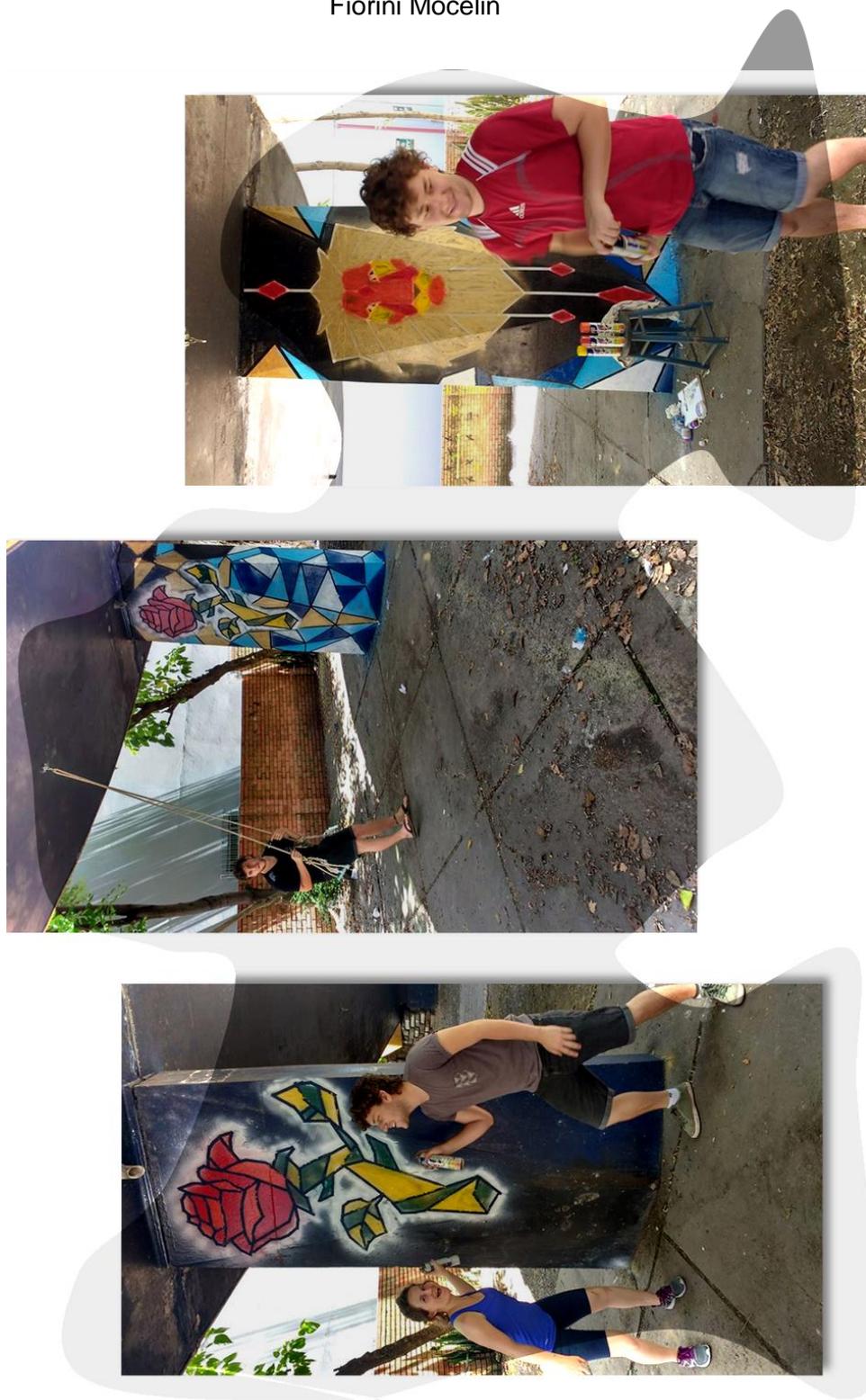
Figura 66 – Mosaico na revistaria (2016/1)



Fonte: Registrado pela turma de Projeto Arquitetônico II – UFRGS, 2016/1.

Para Birman (2007) o pensamento do rastro é a cena primeira, a memória que alimenta o inconsciente, distanciando-se, assim, da ideia da presença e da consciência, atributos do logocentrismo. Assim, falar do inconsciente é pensar sobre os rastros que tecem a memória; rastros são movimentos, excitações motivadas por intensidades e forças internas construídas por aquilo que vivemos e experimentamos ao longo do tempo. A ideia de rastro tem sua aparição nos fantasmas dos signos, encontra-se na memória do sujeito. Por meio das instalações, os alunos deixam seus rastros, e a hospitalidade surge a partir dessas inscrições pessoais como aberturas sensíveis (Figura 68).

Figura 67 – Instalações de grafite na Praça Niterói – Amanda Gabriella Michelotto e Felipe Fiorini Mocelin



Fonte: Adaptado das fotografias registradas pelos alunos da disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS, 2016/1.

Essas inscrições intervêm no “texto” da obra, anunciando o caráter provisório e a “secundariedade” do signo que imobiliza a estação e apontando para um certo esquecimento da verdade, na qual não existe presença, só marcas, encontros e passagens. No fim, as instalações, quando desfeitas e desmontadas, revelam que a estação que acreditamos compreender por aquilo que vemos – não é: “[...] uma complexidade que confunde o limite entre inscrição e desaparecimento, presente e repetição, origem e repetição, legibilidade e ilegibilidade, finitude e suplementariedade” (CONTINENTINO, 2006, p.100).

Como inscrições, as instalações contêm a qualidade do ainda não visto, significam a mudança de um espaço efetivo e dimensional para um espaço afetivo e sensorial. Portanto, esse “preenchimento” sensível e particular dos alunos vem para atestar a estação como possível lugar de hospitalidade (Figura 69). Se observarmos, a Estação Niterói, como arquitetura da errância, antes mesmo de qualquer instalação não planejada ou imprevista, já traz em si a garantia da hospitalidade, pois apresenta o atributo do provisório, do transitório e do não durável. Esses são espaços indefinidos da cidade, visivelmente abandonados, não são propriamente vazios, mas resultado de inscrições sobre inscrições, uma sobreposição de histórias, de difícil leitura e definição. Constituem-se de marcas das muitas passagens e memórias, uma arquitetura que tudo pode acolher.

Figura 68 – Instalações de murais verdes na Praça Niterói – Thaís Gamarra e Carlos Sardinha



Fonte: Adaptado das fotografias registradas pelos alunos da disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS, 2016/1.

Reforçada pelas instalações, essa “provisoriidade arquitetônica” da estação também tem sua origem no erro; aceitar o erro é a marca da coragem, da incerteza e da máxima liberdade de vivenciar, de aprender e refletir. O erro contém a origem de todas as origens, é o rastro mais profundo. O acerto provém do medo e do erro, construímos a arquitetura com representações numericamente precisas pensando no efetivo acerto. Voltar-se ao erro é um ato de absoluta força, resiliência e esperança. A estação, uma vez marcada pelas instalações, mesmo que apagáveis no futuro, traz a inscrição e a abertura das múltiplas histórias a partir dos “erros” que os alunos e comerciantes depositaram sobre a obra projetada. Como receptáculo, a arquitetura precisa estar aberta a esses fantasmas da maldição, do erro, do acaso, do imprevisível sobre a razão. A arquitetura deve ser amedrontada pela dúvida e pela possibilidade do erro.

corpo/espaco

A ação do sujeito a partir do exercício “corpo/espaco” coloca-se como um instrumento de reflexão, uma forma de ocupação não previsível sobre a funcionalidade da obra. Romper com a lógica utilitária também com o gesto imprevisto do corpo no espaco é poder ver e revelar a força da espera da arquitetura ao oferecer novas possibilidades de acontecimentos pelos movimentos não previamente “calculados” pelo projeto (Figura 70).

Figura 69 – Espaço (é) corpo – exercício “corpo/espaço” com a professora Daniela Cidade Estação Niterói (2016/1)



Fonte: Adaptado das fotografias registradas pelos alunos da disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS, 2016/1.

Deixar-se assombrar pelas inscrições dos alunos é nomear a arquitetura como lugar da hospitalidade; os exercícios e instalações mostram que o acolhimento não está no espaço ocupado e na forma de ocupação, mas no gesto de conceder incondicionalmente uma abertura a todos que falam uma outra “língua”. A hospitalidade revela-se no gesto de receber sem questionar quem chega, mesmo não existindo um pensamento claro, objetivo daquilo que está por chegar. As instalações dos alunos tornam-se o dispositivo desconstrutor, questionando o significado original da obra. Por fim, o subcapítulo procurou mostrar que as praças não foram simplesmente ocupadas por instalações, mas por um preenchimento de absoluta esperança.

### 3.5 FESTAS E TRANSBORDAMENTOS

Os transbordamentos colocam-se na ordem do acontecimento da obra; falar das ocupações, a exemplo das festas<sup>50</sup> realizadas nas praças, é aproximar-se da ideia derridiana de suplemento. O lugar do suplemento, está em transbordar os limites, está em avançar para o outro lado. As festas e as atividades comunitárias podem ser vistas como formas de transbordamento, logo põem em evidência as margens carregadas, um outro texto estendido e desdobrado do anterior, perdendo assim a referência, a estrutura e o significado originário da estação (Figura 71). A margem que aparece pelo transborde não é um “além”, nem uma oposição de um “fora”, pois denunciaria um limite, mas aparece na ação violenta desse movimento de disseminação, perdendo-se entre o dentro e o fora espalhando-se. Transbordar está na ação de acrescentar um “outro” naquilo que se encontra pleno, original e presente – para Derrida, um outro suplementar (SANTIAGO, 1976).

---

<sup>50</sup> Festa de Natal realizada em 11 de dezembro de 2015 e Festa Julina em 07 de julho de 2015 e 01 de julho de 2016.

Figura 70 – Divulgação da Festa de São João, Praça Niterói (2016/1)



Fonte: Registrada e adaptada pelos alunos da disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS, 2016/1.

Portanto, as festas comunitárias, como forma de acontecimentos na estação, colocam-se como um transbordamento do “texto originário”. Elas vêm de fora para disseminar, recompor corrompendo o dentro e, assim, “re-escrever” o texto, não se separando mais da imagem (e histórias) da obra. As festas e ocupações, mais que ações exteriores à estação, representam o “interior do interior”. Por um instante, transformam-se na razão de ser da estrutura, deixando-se ler de dentro, expondo o segredo interno e velado da obra (Figura 72). Ao aproximá-las da ideia de suplemento como um dispositivo desconstrutor, aponta-se a questão da totalidade. Derrida (1995) trata a ideia de suplemento como algo além da estrutura básica e real das coisas, do “eu” singular, independente e completo em si. O suplemento acontece no encontro dessa singularidade permanente da obra com o fora, um encontro do uso planejado da estação com o outro radical, longe da estrutura de pensamento convencional (DERRIDA, 1995).

Figura 71 – Festa de Natal com bandas locais e apresentações de dança. Encerramento do semestre 2015/2

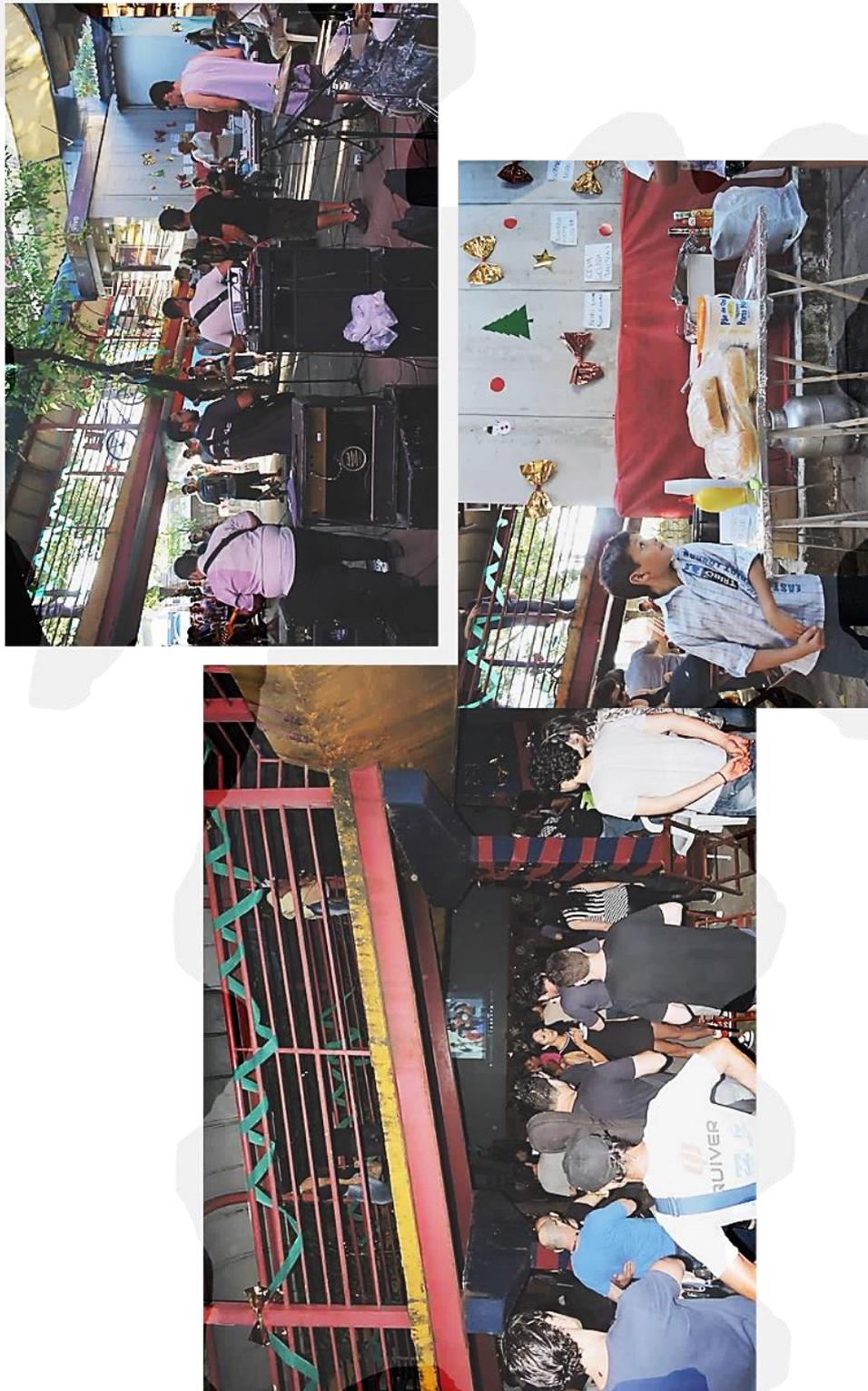


Fonte: Adaptada das fotografias registradas pelos alunos da disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS, 2015/2.

Logo, as festas realizadas nas praças da estação, de Natal e São João (com apresentações artísticas como danças, músicas e teatro), tornam-se uma política incorporada à obra, uma forma de transbordamento, trazendo a arquitetura para o universo performativo. Para Austin (1990), o termo *performativo* indica uma ação; a performance, como esclarece Leonidio (2015), vai além da manifestação artística encontrada apenas no interior de ateliês, galerias e museus, manifestando-se e tendo sua força máxima principalmente no espaço público urbano, constituindo-se como um potente exercício de imaginação espacial e urbano. Exercida nas ruas e longe de qualquer forma de conhecimento científico ou objetivo, a ideia da performatividade é um tipo de re-ação espontânea acionada pelos encontros. Portanto, como forma de desconstrução, a performatividade toma o caminho “marginal” do uso do espaço público urbano alimentado pelos afetos e intuições.

A ideia de complementariedade não é apenas algo que se acrescenta ao “eu” presente, mas se encarrega de substituir, representar a presença de um “eu” que não está lá (BOGÉA, 2015). Fazendo revelar uma nova “est-ética”, uma nova estrutura – pensamentos inéditos provêm de ações inéditas. Nesse sentido, as festas vêm para suprir a carência de signos, denunciando a esgotada e frágil linguagem que define a estação, visto que a linguagem oficial não pode abarcar todos os sentidos (Figura 73). As festas, numa espécie de performatividade, propõem colocar-se como uma confrontação do que é verdadeiro ou falso. São ações que não servem para informar uma descrição, mas, sim, para colocar em prática uma denúncia. Como um corpo estranho, tornam-se o suplemento que joga a estação para além dela própria – transbordando-a.

Figura 72 – Festa de Natal, encerramento do semestre 2015/2



Fonte: Adaptado das fotografias registradas pelos alunos da disciplina de Projeto Arquitetônico II – UFRGS, 2015/2.

A ideia de suplemento coloca-se como acontecimento antes mesmo da origem do significado da obra. Na estação, as festas vêm para completar, suprir, intervir, e não substituir. Elas denunciam um esvaziamento de algo que falta à obra, sua presença é compensar uma carência, é um anúncio de uma ausência. Enquanto substituto, o suplemento, para Derrida, não apenas se acrescenta a uma presença, mas vem indicar um vazio (BOGÉA, 2015). Logo, devemos pensar a estação como um receptáculo, um recipiente em que nada é permanente, um vazio aberto a novos complementos. Diz Bogéa (2015, p. 172):

O complemento perfeito, a resolução e o encerramento da questão de uma vez por todas são impossíveis e é devido a esta impossibilidade insuperável que é possível haver desejo de presença, tentativa sempre reiterada de preenchimento, de encontro de si consigo mesmo, de perfeita identificação, de produção e proliferação de sentidos, conceitos, artes, ciências [...].

Para Solis (2014), por meio do movimento de suplementariedade, o signo da obra, antes pré-determinado, dissemina-se, colocando-se em constante revisão. A totalização do signo perde seu sentido único, de estabilidade e permanência numa deriva constante. As festas constituem o jogo de deslocamentos de significados, provocando colisões com a estrutura da obra (SOLIS, 2014). Assim, as festas vêm para denunciar que o “conteúdo” da estação já nasceu morto em si, vindo a se restabelecer fora do seu “texto”; o conteúdo está no complemento adicionado, e não no seu interior. Os valores que inicialmente achamos estar na arquitetura, na realidade ainda estão a ser descobertos pelas pessoas que a ocupam.

O trabalho do arquiteto deveria mostrar que na arquitetura não existe verdades absolutas, baseadas em documentos históricos, modelos e padrões, mas que arquitetura é resultado da inscrição particular e subjetiva, ela é resultado das marcas do homem. Arquitetura, antes de tudo, é sobreposição de marcas, camadas de inscrições, uma forma de transbordamento. Toda linguagem em si é uma forma finita; assim, trabalhar com apenas uma é limitar-se. Vimos que a representação oficial do projeto da estação e o próprio uso predefinido podem sofrer novos caminhos, uma vez combinados a outras formas de linguagens e expressões.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As considerações finais não devem ser entendidas como um fechamento, mas uma possibilidade de abertura e reflexão. Assim, como forma de assinalar a importância da vivência no espaço e, por consequência, de um outro entendimento de projeto, busco relatar a minha experiência na estação juntamente com os principais pontos observados neste estudo, procurando expor um desvio na interpretação e leitura tradicional da obra e reforçando a liberdade po-ética que a obra deve carregar. Esse relato desdobra-se inicialmente numa “deriva discursiva metafórica” em que possamos encontrar vestígios de hospitalidade.

A Estação Niterói-Rio Branco, como imagem, representa o movimento e a vida da cidade de Canoas, pois concentra toda a intensidade de fluxos, paradoxalmente dividindo e isolando. Num primeiro pensar, a palavra *ligar* poderia ser seu maior atributo, mas, se observarmos com atenção, distanciamento é a palavra-chave dessas arquiteturas.

Entretanto, independentemente da imagem construída, a estação, como arquitetura da errância, tem a propriedade de transpor e conectar todas as barreiras físicas, geográficas e territoriais, mas, principalmente, do preconceito, das diferenças sociais, dos excluídos, dando as mesmas condições de acesso aos moradores das margens e do centro. É uma arquitetura com caráter efetivamente social, e não totalitária e excludente.

Como arquitetura de passagem e encontros, a estação traz em si o sentido do tempo, revela e expõe o tempo do mundo, de intensidades e polaridades, encontra-se entre o caótico e a disciplina, entre o múltiplo e o individual, entre o ruidoso e o silêncio, entre o fixo e o fluxo. Resultado da vida urbana, a estação é a soma de tudo, de todos os tempos. Sempre em movimento, ela é tempo presente. Na despedida do abraço e na esperança dos que partem, é tempo passado, e, para os que chegam, é expectativa, é futuro. A estação como espaço dos encontros e despedidas desperta o (in)esperado e também o (in)desejado, desfazendo-se na mesma velocidade da partida do trem.

Num viés sensível e intuitivo sobre o espaço, começo meu passeio desmaterializando o objeto estação-infraestrutura em lugar de fluxos. Procuo descortinar no percorrer da passarela, no interior das praças e plataforma, mais que questões utilitárias, revelar uma dimensão simbólica que extrapola a imagem que vejo, transformando-a metaforicamente numa espécie de *ancoradouro*.

Num primeiro momento defino a estação a partir da imagem do movimento, mas seu acolhimento acontece pelo fixo, pela permanência simbólica de aguardar a chegada e partida do usuário, do passante e até mesmo do trem. A errância, para se efetuar, deve ter partidas e chegadas. Assim como a ideia de ponte que congrega, transporta, conecta, a estação também traz o signo da espera, da bondade de servir a todos. A “ponte” metaforicamente possibilita passar de um nível a outro, de uma linguagem a outra, de uma cultura a outra, de uma visão a outra. O ancoradouro, em contrapartida, possibilita ao homem observar essa mudança, refletir sobre a passagem e seu lugar na terra. Sua função, antes de tudo, é possibilitar o transporte, reduzir distância, mas também é preparar para o novo; é a linha divisória, a referência (quem sabe uma clareira?).

Assim, na realidade (e na minha imaginação), a Estação Niterói é como um ancoradouro, um movimento horizontal de ligação, mas também de guardação. Como ancoradouro, não existe distância; na sua qualidade de “a-guardar”, como uma arquitetura sobre algo (água, trilho, via, mar), a estação deve reunir e aproximar vidas, territórios distantes, cidades, bairros, pessoas. Por ela, ocorre o encontro do abismo das diferenças, das distâncias, das culturas. Diferentes mundos (sociais, territoriais, econômicos) ligados pela linha do trem. Que força simbólica ela pode ter para reunir tão diferentes universos? Ou até mesmo isolá-los?

Ao percorrê-la, busco por resquícios e resíduos de significados. O olho se desloca à deriva, sem expectativas, apenas acaso e memórias, um fluxo interminável de tempos e imagens acompanham meus passos. O olhar se movimenta atrás de surpresas, buscando despertar as experiências vividas, principalmente o local onde nasci. Busco pelos objetos e formas, pelos sons, pelos espaços, pelas pessoas e rostos, pelas cores, texturas e cheiros. Procuo uma certa “reciprocidade” em que minha história possa ser contata, um local para recordar e, quem sabe, dividir as histórias e imagens

que guardo. Na incerteza da deriva, busco por algo familiar e pessoal que possa assegurar minha identidade e o sentimento de pertencimento na estação.

A palavra *ancoradouro* vai muito além do aspecto utilitário que vejo na estação, sua funcionalidade oculta o profundo significado que a converte em símbolo de espera e conexão. Procuo desconstruir o sentido da expressão *estação de metrô* fazendo uma analogia às figuras das plataformas marítimas, os grandes e extensos ancoradouros que tinham como sentido ligar água e terra. Essas estruturas elevadas representam o limiar entre dois mundos, a flexão máxima da dobra, mas também anunciam a divisão e isolamento. O ancoradouro, assim como a estação, é limiar e fronteira, mas também é transbordamento. A plataforma excede-se, lançando-se sobre as águas, uma combinação, uma contaminação entre naturezas distintas, natural e artificial, líquido e sólido, fluxo e fixo. Ao final dessa disputa, quem ganha é o pequeno barco a ser acolhido, tanto o mar quanto a estrutura parecem render-se com sua chegada, que ancora tranquilamente; o pequeno barco é a “ponte da ponte” ao ligar mar, sujeito e plataforma.

Meu percurso na estação parte da chegada do trem: ao desembarcar, encontro um grande píer, um espaço linear sobre as águas do extenso trilho, uma estrutura plana contida por muros, um desembarcadouro à espera da atracação dos navios que estão por chegar. No imaginário, estou nesse grande píer, como aqueles junto ao mar, contemplando à distância a cidade e suas margens.

Na plataforma da estação, sinto-me distante pela falta da beira da praia, de tocar a cidade, de alcançar outras margens. Estou na plataforma da estação; estranho sentimento de contemplação e dispersão, tudo torna-se distante nesse ancoradouro. A plataforma é o lugar do encontro entre a espera e a errância, serve para as pessoas passarem, mas também aguardarem o próximo trem, um sentimento misto de despedida e expectativa. Assim como a areia da margem da praia, a plataforma da estação nada guarda para ser lembrada, seus vestígios são provisórios, se desfazendo como pegadas na areia do mar.

Em direção à saída, sempre em linha reta, continuo minha caminhada. Ao subir, as escadas “direcionam-me” ao interior da estação. Nesta caixa elevada sobre trilhos, vejo a cidade e suas bordas, tão distante e presente que quase posso tocá-la e senti-

la – um sentimento combinado de esperança e medo, de insegurança e coragem. Sob a estação contida por muros, correm as águas (dos trilhos) – mais que um canal de concreto, é uma porta fechada, é uma linha que não liga, não faz contato, coloca-se como limite que contorna, delimita e fragmenta a cidade e meu pensamento.

A cidade, para a estação, aparece como margem distante, uma moldura, uma tela a ser meramente contemplada. A estação, para a cidade, mostra-se como acontecimento, uma ilha, um ponto distante, um porto que traz a esperança. A estação possui todas as qualidades que procuro na arquitetura, não como forma ou uso (restrito), mas para além dela, é coletiva e plural, está visivelmente aberta a todos, sua existência pelo trem revela diversidade, movimento e vida. Vejo virtude e generosidade, pois é infraestrutura e também ancoradouro que liga esse mar de pessoas.

Procuro a saída da estação e, pelo caminho, encontro barreiras, roletas, filas, corredores, faixas, câmeras, portas fechadas, sinais vermelhos; aparentemente tudo em seu interior é para negar aquele que esperou chegar. Ao sair, assim como o píer que imagino sobre o canal metálico, encontro um novo elemento de transposição, a passarela. Diferentemente da estação, que se põe como um grande ancoradouro que recebe e lança seus barcos a um futuro, a passarela é o elemento que conecta, que dá margem ao presente, é a estrutura que aproxima terra e mar, realidade e imaginário, estação e cidade.

Durante o percurso da passarela, vejo a cidade se aproximar. Sinto-me um pouco inseguro do que posso encontrar, ruídos, cheiros, movimentos acelerados, uma violência dos sentidos atinge a passarela e a mim. Ao mesmo tempo, ainda um pouco deslocado e distante da realidade, das margens da cidade, paro de seguir e contemplo o caos que rodeia a estação, volto a me sentir seguro, apaziguado e acolhido. Na passarela vejo passagem, mas também rápidas paradas para a contemplação. A passarela transforma-se de ponte de conexão em ponto de observação e recolhimento, onde posso pensar, refletir sobre a cidade que vejo. À certa distância consigo lê-la, a cidade, com maior clareza, mergulhando em seus detalhes e apreciando seu conjunto. Ela se revela por inteira a partir da estação e da passarela. Assim, ao olhar da passarela, desse elevado píer para as margens da praia, descubro

uma nova perspectiva, que a errância pode transforma-se em lugar de espera, e que o acolhimento pode surgir também desses lugares.

Nesse contexto surge sentimentos divididos entre o medo das incertezas que a cidade pode revelar no final do percurso e a coragem de enfrentar o novo, na perspectiva do descobrimento. Ser hospitaleiro surge exatamente nesse gesto, no entendimento dessa preparação, nesse instante em que a coragem encontra a incerteza, no instante em que se aceita esse enfrentamento com o estranho, dizendo sim para aquilo que vai chegar. A Estação Niterói, na sua generosidade, através da longa passarela prepara a todos ao seu tempo e ao seu passo para o desconhecido; a errância marcada pela passarela também tem sua forma de espera.

No final da passarela, ao fim do meu percurso e deste relato, deparo-me com as praças – espaços-resíduo para uns, para mim o contrário, encontrá-las é descobrir um pequeno oásis no meio urbano, um lugar sem lugar, um portal. Aparentemente desprovidas de uso e significados, as praças são puros espaços esvaziados, ausentes de tudo que possa atingi-las; estão prontas para serem preenchidas. Mesmo ninguém as percebendo como lugares de espera, elas são incondicionalmente hospitaleiras em si por aguardarem, ainda sabendo que o movimento é só passagem. As praças, por “não serem”, esperam algo que nunca chegará; elas, mais que praças, são lugares de esperança. Prontas para serem preenchidas de vida, nasceram assim, livres e sem nome, sua existência é não ser nada além de espaço de espera. As praças da estação são indefinidas na sua infinita possibilidade de servir, de tudo poder conter e respeitar. Representam a absoluta hospitalidade, não esperam ser algo, apenas oferecer um “sim”. Diferentemente da estação com suas perguntas – quem vêm? O que fazes aqui? Para onde vai? Quanto tens? – as praças sempre respondem de prontidão ao estranho – venham! Entrem! Sejam bem-vindos! – e oferecem mesmo que aparentemente hostis para alguns um agradecimento no ato da despedida – até logo! Boa viagem! Voltem sempre!

Assim, entre o real e o ideal, entre a fantasia e a experiência, é que minhas considerações finais se revelam juntamente com a estação. A estação nos coloca dentro da vida cotidiana da cidade, de frente com a realidade. Como arquitetura (e conexão), é o lugar de todos, é onde a cidade pode encontrar-se. A hospitalidade está

na figura dessas obras, os viadutos, as passarelas, os tuneis e todo tipo de arquitetura de conexão que possibilite os encontros, a livre convivência e a transformação da sociedade.

No mesmo caminho desse relato, no Capítulo I, por meio dos levantamentos e análises, buscou-se denunciar o abismo existente entre esses dois universos, da idealização do projeto e da realidade vivenciada cotidianamente. Os levantamentos cadastrais expuseram a garantia da eficiência, mas também a necessidade de pensarmos a possibilidade de novas interpretações e usos. Destaca-se, nas análises, o fenômeno do silêncio, marcado pela individualidade, pelo isolamento e distanciamento dos usuários; e a capacidade dessas obras de infraestrutura de se reinventarem por aquilo que se coloca “marginal” ao seu plano de funcionamento (como as ocupações dos comerciantes das praças, a informalidade e as adaptações dos usuários, como o “bicicletário guarda-corpo” e os pequenos abrigos sob o “teto” das rampas das praças, construídos pelos moradores em situação de rua). As análises do Capítulo I procuraram alertar que, além das questões de eficiência, devemos atentar para a importância da ação do indivíduo, para a realidade cotidianamente vivenciada e as reais necessidades da população como um forte condicionante de projeto.

Como resultado das análises verificaram-se duas faces da estação; por um lado, espaços onde os movimentos repetitivos reproduzem a ação de controle e disciplina, refletida principalmente nas extensas e lentas filas. E, por outro, resultado dos acasos, um lugar de pluralidade que se mostra diariamente. Os levantamentos confirmam a premissa da eficácia, uma “arquitetura-produto” que deve valer por seu rendimento e velocidade. Notou-se que a função se sobrepõe e intervém na livre interpretação do sujeito, os corpos nos espaços tendem a tornar-se distantes, pontuais e individualizados. Identificou-se que a forma dos espaços projetados, os equipamentos e sua configuração buscam anular abordagens “demoradas”, apresentando-se em e como lugares de rápidas passagens.

Observou-se também que as câmeras, as barreiras físicas e as filas instauram a prática do isolamento e controle; pré-determinado e sempre em “linha”, o ato de caminhar torna-se uma tarefa para um fim específico. A visão é o principal mecanismo

de ação, facilitando a prática da vigia e o processo de fiscalização. Logo, a busca pela eficiência e produtividade observada na estação deve ser redirecionada para produzir mais encontros, ser um instrumento de efetiva troca social, atingindo um maior número de indivíduos e garantindo as mesmas condições a todos.

Assim como a tomada de decisão no processo projetual deve trazer o componente da realidade e não apenas modelos pré-determinados, devemos encarar o fazer arquitetural como “um projeto+ação”, uma espécie de “projeção” ou projeto em movimento, indicando que a arquitetura de conexão (a exemplo da Estação Niterói) não é permanente e definitiva e nem voltada a si mesma, mas resultado de acontecimentos, da ação do homem.

O Capítulo II aproximou-se do filósofo Jacques Derrida, num caminho que procurou, mais que respostas definitivas, uma forma de pensar a estação sob a ótica da hospitalidade. Durante os subcapítulos, foram expostos os interesses de uma arquitetura planejada, de uma disciplinaridade que busca na lógica do utilitarismo o domínio sobre o homem, denunciando as forças hostis a que o espaço nos submete. Assim, Derrida aparece como uma fresta, um desvio, uma promessa ao passo de novas revelações. Por meio do filósofo, buscou-se alguns mecanismos desconstrutores que pudessem escapar do conceito estruturante e centralizador que ronda a estação e a forma como somos disciplinados a aceitá-la. Efetivamente, este trabalho coloca-se como uma reação frente à impossibilidade do indivíduo manifestar-se livremente. Pelo comportamento dos usuários na estação, observou-se como comum uma reação passiva, um sentimento de indiferença e clara incapacidade de afetar-se, um quadro de auto anulação em que o sujeito, pela falta de estímulo, não consegue mais refletir sobre as próprias decisões, rejeitando qualquer forma de aproximação.

Portanto, a arquitetura deve ser entendida como um lugar de “inter-ação”, ativo, um espaço vivo, em movimento, voltado principalmente à construção social, um lugar dedicado ao outro, de tolerância e solidariedade. O Capítulo II procurou entender a ideia de desconstrução e os mecanismos de desmontagem que podem elucidar os caminhos até a hospitalidade. Observou-se que a questão da alteridade pode vir a

surgir na estação a partir do espaço vivo, livre e espontaneamente compartilhado, recebendo incondicionalmente a todos.

No Capítulo III teve início um movimento de desconstrução. Mais que apresentar alternativas de uso ou novos meios de representações, os exercícios procuraram colocar-se numa outra forma de “risco” sobre a escrita original da obra, transformando ações em dispositivos desconstrutores, e dessa forma colocando em questão para qual fim e para quem endereçamos os espaços que produzimos. A força inventiva, crítica e espontânea dos alunos resumiu-se nas cartografias apresentadas (mapas do acolhimento e da espera e errância), visto que forneceram novas informações ao identificar as qualidades sensíveis e efetivas dos espaços, indicando a porta de acesso ao pensamento desconstrutor de Derrida. Os mapas entrecruzam e aproximam universos, estão entre o fixo e o fluxo, entre a espera e errância, entre a hostilidade e hospitalidade; mostram que, mesmo dentro do universo utilitário da obra, pode existir gesto de generosidade.

Já as instalações apresentaram-se como marcas, fundando um novo lugar no interior da estação. São inscrições inquietantes, transbordando os limites da obra e anunciando que não existem verdades e que nada está completo em si. Se observarmos, as instalações são fissuras que abrem a estação a todo tipo de possibilidade de interpretação e significado, até mesmo aquelas impensadas e conscientemente improváveis (como, por exemplo, ponto da táxi ou palco de dança, rampas de passagens ou ponto de venda de flores, pilar estrutural ou mural de grafite, espaço de comércio ou parede de mosaicos, baixios da passarela ou comércio de frutas ou até mesmo moradia dos desabrigados). Logo, o conceito da estação por esses “outros” nunca se estabelece de forma plena, presente e constante, passa a constituir-se por meio desses traços nela depositados, numa espécie de movimento que produz as diferenças. Logo, o significado não está fixado a uma imagem, às palavras e ao próprio nome, mas depende necessariamente de um contexto, mostrando que o valor atribuído à estação não é permanente e totalitário, mas incerto e variável.

A tese vem para revelar que, antes mesmo da questão funcional e utilitarista, existem marcas depositadas, contextos que fogem a qualquer tipo de delineamento, abrindo-

se a novas interpretações. São pensamentos construídos sobre camadas de encontros e histórias, desfazendo, assim, qualquer conceito determinante. No entanto, deve-se destacar que, entre camadas, também vivenciamos o descaso, o descuido e a indiferença, expostos por meio das dificuldades de aproximação entre os comerciantes e alunos e na falta de apoio institucional para com os alunos e comerciantes. Descaso que também se apresenta na omissão do município, dos comerciantes e da própria Trensurb em relação à conservação da estação.

Para a conservação da estação é importante o envolvimento, o comprometimento e a colaboração de todos, usuários, comerciantes, taxistas, passantes, comunidade, funcionários do trem e do município. Mais que requalificar um determinado espaço, as ações dos alunos na Estação Niterói vêm para mostrar o destrato do espaço público e o valor que depositamos nas nossas cidades. Os exercícios colocam-se como um alerta, lembrando que a arquitetura e a própria cidade são resultados das nossas ações, somos nós a arquitetura, ela está em nós. Uma sociedade indiferente e desigual resulta numa cidade desumana. Por isso, devemos antes de acolher, pensar nas condições da casa que oferecemos, na qualidade e estado desse espaço. O interesse e o cuidado já são uma abertura ao fora, ao outro, visto que não oferecemos a porta dos fundos ou a casa suja e desorganizada às nossas visitas. Cuidar de si é uma forma de dar valor a quem chega. Com Derrida, a arquitetura deve ser entendida como lugar dos acontecimentos; portanto, para acontecer algo, deve-se dar plenas condições à sua realização.

Nos encontros que a cidade deve oferecer, a falta de cuidado leva também à exclusão. Não permitir o acesso a todos é anular a possibilidade das trocas e experiências, reforçando o isolamento, a dispersão e a não convivência com os diferentes. Pode-se observar que a Estação Niterói traz o rastro do preconceito, preconceito não apenas com as pessoas, uma vez que o outro mostra-se como ameaça, mas também com a própria arquitetura de conexão, suja, mal iluminada, sem manutenção; uma estrutura visivelmente precária. Se queremos respostas sobre um outro caminho, quem sabe devemos questionar a arquitetura exatamente através da visão dos excluídos, daqueles que se apresentam como uma ameaça, pois eles trazem a dúvida sobre o

significado e o valor que damos ao lugar. O outro absoluto é a esperança, nele está a promessa de fundarmos um novo futuro.

Assim, a arquitetura deve ser entendida a partir das suas propriedades livres, encontradas apenas no interior do sujeito que dá sentido à obra. A população, à sua maneira, deve ter a liberdade de interferir na arquitetura e nos espaços da cidade, poder discuti-la, modificá-la e ajustá-la às suas necessidades. Devemos repensar o fazer arquitetural em todo o seu desenvolvimento (iniciando pela academia) – nos levantamentos, na forma de análise, nos métodos e processos projetivos, repensar as intenções, significados e modelos (questões como partido, tipologia, materialidade, características espaciais e funcionais). A arquitetura deve ter um papel mais participativo e integrador, transformar-se numa ferramenta de apoio e mediação, e não fiscalização e opressão. O mundo moderno que prometia um destino comum e igualitário de oportunidades a partir da cidade, mentiu. A cidade abriu mão de si, da vida pública, coletiva e cotidiana, abriu mão de encontrar-se com o sujeito pelo poder de controlá-lo, viramos instrumentos, peças, números, ameaça para a cidade.

O objetivo dos exercícios não era afirmar um sentido único e particular, mas revelar pelos espaços da estação um segredo a ser descoberto, ruidosamente pronunciado pelo e para o outro. A estação, na tese, colocou-se como matéria de discurso e conteúdo de interpretações, impedindo a fixação de qualquer definição, sentido, significado, símbolo ou conceito totalitário.

A convivência dos alunos com os comerciantes e com a estação semanalmente foi fundamental na realização e entendimento das instalações. Os diversos agentes que ali vivem e convivem diariamente são a matéria prima e a porta de entrada em direção à hospitalidade, pois foi só a partir do (com)tato com os usuários que os alunos puderam refletir sobre o ressignificado da obra – um questionamento só alcançado a partir das relações estabelecidas ao longo do tempo.

Se observarmos os exercícios, a hospitalidade surge por uma provocação, uma instabilidade, o espanto parece fazer parte dessa abertura. Os espaços devem conter o componente da estranheza, possuir em si uma vibração, uma força de movimento em direção ao fora, ao desconhecido. E os exercícios parecem revelar essa desacomodação, rompendo com qualquer origem pela ação imprevista do sujeito,

expondo a face sensível e criativa dos espaços num processo de desconstrução. A experiência do espaço expõe uma temporalidade que perpassa o presente (de verdades), afirmando que tudo é promessa, possibilidade e transformação, e ao mesmo tempo marca o conflito da indecibilidade, mostrando que as verdades provêm da nossa imaginação; e nada é exatamente aquilo que deveria ser. As instalações e ocupações como forma de inscrições não trazem a imagem da certeza, mas da dúvida, resgatando a promessa de um futuro em que, quem sabe, encontra-se o universo ético e humano da arquitetura.

O lugar hospitaleiro não é apenas um estado passivo, tolerante e de contemplação, ele deve surgir a partir de uma fissura no interior do significado. Uma fissura radical deve ser aberta para possibilitar a hospitalidade, uma “manifestação”, disjuntando as coisas “comuns” do lugar. Não que a hospitalidade venha a nascer dessa ação inquietante, mas a inquietação disjunta o sentido, abrindo a porta para algo novo que pode ser hospitaleiro, como também hostil. Os exercícios colocam-se nessa posição ofensiva, mas também de imprevisibilidade e dúvida, são dispositivos de abertura a algo novo. Só assim o ser hospitaleiro, na sua urgência, mais que dar lugar e passagem, pode ir em direção a quem precisa. A “porta” que os exercícios vêm abrir deve antever a própria batida; na sua responsabilidade, esse gesto deve estar à frente do chamado de quem precisa.

A presença dos comerciantes informais, dos moradores em situação de rua e de toda forma de ação espontânea que invade o espaço programado também traz em si essa inquietude, fazendo-nos pensar sobre os caminhos (não oficiais) para se chegar à hospitalidade e em como ela pode ser revelada, compreendendo a força do vazio e vendo no abandono a virtude de poder ser sempre ocupado. A inquietude nos faz reconhecer que o valor do espaço não está no espaço, mas dentro daquele que o ocupou.

Aproximando-se dessa ótica “marginal”, os exercícios revelam um lugar onde o aluno pode se reconhecer e ao mesmo tempo observar e refletir sobre a possibilidade de criar. A inquietude traz o sentimento da familiaridade, e a familiaridade possibilita a coragem para irmos além. A disjunção e o estranhamento sempre vêm

acompanhados do lento trabalho da familiarização com o desconhecido, interrompendo, assim, a inquietação.

Marcada pela diferença, a hospitalidade apresenta-se no encontro com o outro. Os mapas do acolhimento, as ocupações, as festas, as narrativas e collages são a fissura, o “pré-texto” para que se ocorra os encontros, fazendo da estação um lugar de mediação na sua absoluta possibilidade de conceder encontros. A arquitetura deve permitir os muitos encontros de que necessitamos, o encontro com nós mesmos, mas, principalmente, com o outro, o conhecido, o reconhecido, o diferente e o completamente estranho; fazendo dos encontros um momento de empatia e reflexão dos problemas que desconhecemos, do pobre, do morador de rua, do louco, do dependente químico, da informalidade, e de tudo aquilo que não queremos ver ou aceitar.

Mais que aceitar, é preciso se colocar no lugar, compartilhar. Arquitetura deve ser entendida como lugar a ser igualmente partilhado. Como lugar de encontro, a arquitetura deve representar os valores éticos e sociais pela convivência com o outro. Dessa forma, a vivência dos alunos com os comerciantes das praças representa esse encontro, tornando-se exemplo de hospitalidade ao dar voz e visibilidade a essas pessoas. Esse pequeno gesto dos alunos tornou-se elemento propulsor da tese e exemplo da urgência de voltarmos nossa atenção ao significado da arquitetura, abrindo assim a possibilidade de acolher a todos.

## REFERÊNCIAS

- A ROOFTOP racetrack: The Fiat Lingotto factory in Turin, Italy (1923). **The Charnel House**, 01 maio 2013. Disponível em: <<https://thecharnelhouse.org/2013/05/01/a-rooftop-racetrack-the-fiat-lingotto-factory-in-turin-italy-1923/>>. Acesso em: 12 out. 2018.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **[Homepage]**. c2014. Disponível em: <<http://www.abnt.org.br/>>. Acesso em: 11 out. 2018.
- AUSTIN, J. L. **Quando dizer é fazer**: Palavras em ação. Tradução de Danilo Marcondes de Souza Filho. Porto Alegre: Artes Médicas, 1990.
- BEZERRA, N. M. G. Escrita, performance e representação de si. **Anuário de Literatura**, Florianópolis, v. 18, n. 2, p. 184-200, nov. 2013. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/literatura/article/view/2175-7917.2013v18n2p184/25994>>. Acesso em: 20 out. 2018.
- BIRMAN, J. Escritura e psicanálise: Derrida, leitor de Freud. **Natureza Humana**, São Paulo, v. 9, n. 2, p. 275-298, dez. 2007. Disponível em: <<http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php>>. Acesso em: 16 maio 2018.
- BOGÉA, D. B. Derrida: aporias da subjetividade. **Princípios**, v. 21, p. 153-176, 2015.
- BONZATTO, E. A.. Tripalium: o trabalho como maldição, como crime e como punição. **Direito em foco**, v. 1, p. 1-37, 2011.
- CANOAS. Prefeitura Municipal. **Apresentação de Canoas**. c2018. Disponível em: <<http://oldsite.canoas.rs.gov.br/site/home/pagina/id/7>>. Acesso em: 14 maio 2018.
- CANOAS - RS. In: GOOGLE MAPS. Google, 2018. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/place/Canoas+-+RS/@-29.9522102,-51.1787751,5119m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x951970087c0ae1e7:0xae7ae21fb70220!8m2!3d-29.9133278!4d-51.1861582>>. Acesso em: 15 maio 2018.
- CESAR, Julio. Ponte Vecchio, a ponte medieval ocupada por lojas em Florença. **Magnus Mundi**, 27 jan. 2018. Disponível em: <<https://www.magnusmundi.com/ponte-vecchio-ponte-medieval-ocupada-por-lojas-em-florenca/>>. Acesso em: 12 out. 2018.
- COLIN, S. V. Estruturalismo, Pós-estruturalismo e Arquitetura. Para entender o Desconstrutivismo. **Arquitetura e Urbanismo**, São Paulo, v. 6, p. 84-89, 2009.
- COLÓQUIO Derrida. **[Homepage]**. 15 dez. 2017. Blog: Querências Estâncias de Derrida, Moradas da Arquitetura e Filosofia. Disponível em: <<http://querenciasderrida.blogspot.com/>>. Acesso em: 12 out. 2018.

CONSELHO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO CIENTÍFICO E TECNOLÓGICO (CNPQ). **Grupo de Pesquisa:** Arquitetura, Derrida e Aproximações. 2018. Disponível em: <<http://dgp.cnpq.br/dgp/espelhogrupo/2233234822838385>>. Acesso em: 12 out. 2018.

CONTINENTINO, A. M. A. **A alteridade no pensamento de Jacques Derrida:** escritura, meio-luto, aporia. 2006. 216 f. Tese (Doutorado em Filosofia) – Programa de Pós-Graduação em Filosofia, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUCRJ), Rio de Janeiro, 2006.

COSTA, J. **Ética e política em Levinas:** um estudo sobre alteridade, responsabilidade e justiça no contexto geopolítico contemporâneo. 2011. 207 f. Tese (Doutorado em Filosofia) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS), Porto Alegre, 2011.

DEBORD, G. **A sociedade do espetáculo.** Tradução de Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DERRIDA, J. **Gramatologia.** 2. ed. Tradução de Miriam Chnaiderman e Renato J. Ribeiro. São Paulo: Perspectiva, 2013.

DERRIDA, J. **Gramatologia.** São Paulo: Perspectiva, 2006.

DERRIDA, J. **Adeus a Emmanuel Levinas.** São Paulo: Perspectiva, 2004.

DERRIDA, J. **Anne Dufourmantelle convida Jacques Derrida a falar Da Hospitalidade.** Tradução de Antonio Romane. Revisão técnica de Paulo Ottoni. São Paulo: Escuta, 2003.

DERRIDA, J. **A escritura e a diferença.** 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 1995.

DIAGNÓSTICO Socioterritorial do município de Canoas/RS: Relatório de Pesquisa. São Leopoldo: Instituto Humanitas UNISINOS, jul. 2016. Disponível em: <[http://www.ihu.unisinos.br/observasinos/images/outras/Municipios/Canoas/Diagnostico-socioterritorial-de-Canoas-errata-revistas-os-quadros\(1\).pdf](http://www.ihu.unisinos.br/observasinos/images/outras/Municipios/Canoas/Diagnostico-socioterritorial-de-Canoas-errata-revistas-os-quadros(1).pdf)>. Acesso em: 17 maio 2018.

DORFMAN, B. R. **Arquitetura e representação:** as casas de papel de Peter Eisenman e textos da desconstrução, de Jacques Derrida, anos 60 a 80. 2009. 255 p. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, 2009.

EISENMAN, Peter. **1960's.** [20--?]a. Disponível em: <<https://eisenmanarchitects.com/1960s>>. Acesso em: 16 out. 2018.

EISENMAN, Peter. **House II.** [20--?]b. Disponível em: <<https://eisenmanarchitects.com/House-II-1970>>. Acesso em: 16 out. 2018.

ESTAÇÃO NITERÓI – Canoas/RS. In: GOOGLE MAPS. Google, 2018. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/place/Canoas+-+RS/@-29.954366,-51.1765722,203m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x951970087c0ae1e7:0xae7ae21fb70220!8m2!3d-29.9133278!4d-51.1861582>>. Acesso em: 15 maio 2018.

FELTES, André. População em situação de rua é acompanhada semanalmente por equipes da Fasc [Fotografia]. In: WEBER, Jéssica Rebeca. **O outro lado do Viaduto Otávio Rocha**: vida noturna contrasta com degradação. Gaúcha ZH, 26 jan. 2018. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2018/01/o-outro-lado-do-viaduto-otavio-rocha-vida-noturna-contrasta-com-degradacao-cjwc1r9b04n801keb63k9ror.html>>. Acesso em: 13 out. 2018.

FERREIRA, Aurélio B. de Hollanda. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986. 1838 p

FOUCAULT, M. O sujeito e o poder. In: DREYFUS, H.; RABINOW, P. **Michel Foucault – uma trajetória filosófica**: para além do estruturalismo e da hermenêutica. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1995. p. 231-249.

FOUCAULT, M. **Vigiar e Punir**: nascimento da prisão. Tradução de Lígia M. Ponde Vassalo. Petrópolis: Vozes, 1987.

FRAGOZO, F. A. S. Crítica da Técnica, Crítica da Filosofia: Heidegger e Simondon. **Revista de Filosofia Aurora**, v. 24, p. 509-528, 2012.

FUÃO, F. F. **Outro lugar**. Porto Alegre, 2017a. Blog: Fernando Fuão. Disponível em: <<https://fernandofuao.blogspot.com.br/2017/12/outro-lugar.html?q=Outro+lugar>>. Acesso em: 16 maio 2018.

FUÃO, F. F. **Arquitetura, criatividade e ética**. Porto Alegre, 2017b. Blog: Fernando Fuão. Disponível em: <<https://fernandofuao.blogspot.com.br/2017/11/arquitetura-criatividade-e-etica-para.html?q=A+porta>>. Acesso em: 16 maio 2018.

FUÃO, Fernando Freitas. **[Homepage]**. 14 ago. 2017c. Blog: Derrida: espectralidades e fantasmagorias na arquitetura e filosofia. Disponível em: <<http://derridaespectralidadesfantasmagorias.blogspot.com/>>. Acesso em: 12 out. 2018.

FUÃO, F. F. **A porta**. Porto Alegre, 2016. Blog: Fernando Fuão. Disponível em: <<https://fernandofuao.blogspot.com.br/2016/09/a-porta-fernando-fuao-figura.html?q=A+porta>>. Acesso em: 17 maio 2018.

FUÃO, F. F. **Uma releitura de construir, habitar, pensar de Martin Heidegger**. Porto Alegre, 2015. Blog: Fernando Fuão. Disponível em: <<https://fernandofuao.blogspot.com.br/2015/01/construirmorar-pensar-umareleitura-de.html?q=Uma+releitura+de+construir,+habitar,+pensar+de+Martin+Heidegger>>. Acesso em: 16 maio 2018.

FUÃO, F. F. As formas do acolhimento na arquitetura. In: SOLIS, D. E. N.; FUÃO, F. F. (Org.). **Derrida e Arquitetura**. 1. ed. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014. v. 1. p. 41-114.

FUÃO, F. F. A Hospitalidade na arquitetura. In: ROCHA, E.; BARROS, C.; KULHOFF, I. (Orgs.). **Entrecruzamentos, ensaios sobre a cidade na contemporaneidade**. Pelotas: Editora da UFPEL, 2013.

FUÃO, F. F. **Arquiteturas do distanciamento**. Porto Alegre, 2012. Blog: Fernando Fuão. Disponível em: <<https://fernandofuao.blogspot.com.br/2012/10/arquiteturas-do-distanciamento.html?q=Arquiteturas+do+distanciamento>>. Acesso em: 16 maio 2018.

FUÃO, F. F. **A collage como trajetória amorosa**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2011.

FUÃO, F.; LEMOS, J. C.; KHOURI, G. A. Entre remendos e acolhimentos: A ocupação Ksa Rosa. **Pixo**, v. 1, n. 3, p. 188-203, 2017. Disponível em: <<https://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/pixo/article/view/12793>>. Acesso em: 21 out. 2018.

FUÃO, F. F.; SOLIS, D.; MORAES, M. **Arquitetura (e) ética**. Porto Alegre, 2016. Blog: Fernando Fuão. Disponível em: <<https://fernandofuao.blogspot.com.br/2016/08/arquitetura-e-etica-fuao-eleanorinigro.html>>. Acesso em: 16 maio 2018.

GIESBRECHT, R. M. **São Leopoldo**. 2016. Disponível em: <[http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs\\_linhaspoa/sleopoldo.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_linhaspoa/sleopoldo.htm)>. Acesso em: 14 maio 2018.

GOMES FILHO, J. **Gestalt do objeto**: sistema de leitura visual. 5. ed. São Paulo: Escrituras Editora, 2003.

GOMES, P. M. S. **Ciência e arte na cartografia situacionista**. Lisboa, 19 set. 2008. Disponível em: <[https://www.academia.edu/352596/Ci%C3%Aancia\\_e\\_arte\\_na\\_cartografia\\_situacionista](https://www.academia.edu/352596/Ci%C3%Aancia_e_arte_na_cartografia_situacionista)>. Acesso em; 20 out. 2018.

GUATELLI, I. **O(s) lugar(es) do entre na arquitetura contemporânea**: arquitetura e pós-estruturalismo francês. 2005. 209 p. Tese (Doutorado em Filosofia) – Programa de Pós-Graduação em Filosofia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

HABERMAS, J. **O discurso filosófico da modernidade**. Tradução de Luiz Sérgio Repa e Rodnei Nascimento. São Paulo: Martins Fontes, 1988.

HADDOCK-LOBO, R. Notas sobre o trajeto aporético da noção de experiência no pensamento de Derrida. **Educação e Filosofia**, v. 27, p. 259-274, 2013.

HOSPEDEIRO. In: FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Miniaurélio**: o dicionário da língua portuguesa. 8. ed. Curitiba: Positivo, 2010.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAE). **Inventário das Estações 1874 – 1959, publicado em 2002**. 2002. Disponível em: <<http://www.iphae.rs.gov.br/Main.php?do=DownloadDetalhesAc&item=57600>>. Acesso em: 20 out. 2018.

KIEFER, M. **Permanência, identidade e rearquitetura social**: outro olhar para a preservação. 2013. 455 f. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

LEONIDIO, O. Guy Debord e Robert Smithson. Espaço, tempo e história. **Arquitextos**, São Paulo, ano 15, n. 176, jan. 2015. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.176/5458>>. Acesso em: 03 maio 2018.

MASCARÓ, J. L.; YOSHINAGA, M. **Infra-estrutura urbana**. Porto Alegre: +4, 2005.

MERLEAU-PONTY, M. **Fenomenologia da percepção**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

PAESE, C. **Contramapas de acolhimento**. 2016. 331 p. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016.

PFEIL, Walter. **Pontes em Concreto Armado**. Rio de Janeiro: LTC, 1979.

PINTO NETO, M. F. **A escritura da natureza**: Derrida e o materialismo experimental. 2014. 299 f. Tese (Doutorado em Filosofia) – Programa de Pós-Graduação em Filosofia, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS), Porto Alegre, 2014.

ROCHA, A. L. C.; ECKERT, C. Etnografia: saberes e práticas. **Iluminuras**, v. 9, n. 21, 2008. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/iluminuras/article/view/9301/5371>>. Acesso em: 20 out. 2018.

ROCHA, E. **Arquiteturas do abandono**: ou uma cartografia nas fronteiras da arquitetura, da filosofia e da arte. 2010. 263 f. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

RODRIGUES, C. **Rastros do feminino**: sobre ética e política em Jacques Derrida. 2010. 210 f. Tese (Doutorado em Filosofia) – Programa de Pós-Graduação em Filosofia, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUCRS), Rio de Janeiro, 2010.

ROUANET, P. S. A técnica segundo Derrida. **Folha de São Paulo**, 19 ago. 2001.

ROZESTRATEN, A. S. **Representações**: imaginário e tecnologia. 2017. 216 p. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2017.

SANTIAGO, S. (Org.). **Glossário de Derrida**. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora, 1976.

SENNETT, R. **Carne e pedra**. Tradução de Marcos Aarão Reis. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SENNETT, R. **O Declínio do Homem Público**: as tiranias da intimidade. Tradução de Lygia Araújo Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

SOLIS, D. E. N. Jacques Derrida e a Arquitetura. In: SOLIS, D. E. N.; FUÃO, F. F. (Org.). **Derrida e Arquitetura**. 1. ed. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014. v. 1, p. 17-40.

SOLIS, D. E. N. **Desconstrução e Arquitetura**: uma abordagem a partir de Jacques Derrida. 1. ed. Rio de Janeiro: UAPÊ, 2009. v. 1.

SOLIS, D. E. N.; FUÃO, F. F. Encontros da filosofia com a arquitetura, mediados pelo pensamento Jacques Derrida. **Resenhas Online**, São Paulo, ano 14, n. 163, 03, jul. 2015. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/14.163/5607>>. Acesso em: 16 maio 2018.

TIEMPOS modernos [Fotografia]. 2013. Blog: Oecorazon. Disponível em: <<https://oecorazon.files.wordpress.com/2013/05/tiemposmodernoshor.jpg>>. Acesso em: 14 out. 2018.

TRENSURB Porto Alegre Horários Tarifa e Mapa das Estações. **Elkras**, c2018. Blog: Elkras. Disponível em: <<http://www.elkras.org/trensurb-porto-alegre-horarios/>>. Acesso em: 17 maio 2018.

TRENSURB. **Todas as Estações**. [20--?]. Disponível em: <[http://www.trensurb.gov.br/paginas/paginas\\_detalle.php?codigo\\_sitemap=36](http://www.trensurb.gov.br/paginas/paginas_detalle.php?codigo_sitemap=36)>. Acesso em 15 jun. 2017.

TUAN, Y.-F. **Espaço e Lugar**: A Perspectiva de Experiência. São Paulo: Difel, 1983.

UMA FAMÍLIA assistindo TV em um aparelho típico da época [Fotografia]. In: SANTANA, Maya. **A gloriosa, turbulenta e inesquecível década de 60**. [2012?]. Blog: 50 e mais. Disponível em: <<http://www.50emais.com.br/a-gloriosa-turbulenta-e-inesquecivel-decada-de-60/>>. Acesso em: 14 out. 2018.

ZERZAN, J. **Number**: Its Origin and Evolution. 2009. Disponível em:  
<<http://www.primitivism.com/number.htm>>. Acesso em: 16 maio 2018.

ZMITROWICZ, W.; ANGELIS NETO, G. **Infraestrutura Urbana**. São Paulo: EPUSP, 1997.

## APÊNDICE A - Pontes de Medellín: um ensaio sobre a hospitalidade

Este ensaio pretende, a partir de um discurso, colocar em prática no universo arquitetônico as teorias apresentadas por Derrida, numa preparação para as interpretações dos exercícios dos alunos expostos no Capítulo III. Assim, este “ensaio-capítulo” propõe, por meio das arquiteturas de conexão da cidade de Medellín na Colômbia, lançar-se em outras possibilidades e novos (con)textos como dispositivos éticos e de cidadania. Este breve ensaio volta-se à compreensão da cidade e da arquitetura por meio da ótica do autor num processo dialético entre arquitetura, imaginário e sentido, constituindo uma abertura para (re)ver pela experiência da imaginação os significados que a obra pode conter.

Assim, ao pensar nas arquiteturas de conexões de Medellín, busco ultrapassar os quadros da representação oficial e concebê-las como um jogo metafórico, deslocando-as como ideia de ponte. Assim, esse desvio interpretativo do espaço desdobra-se em três breves discursos das múltiplas identidades possíveis da cidade de Medellín. Na primeira narrativa, (re)nomeada “pontes de Medellín”, as arquiteturas de conexões são pensadas como um dispositivo de encontros, tornando-se um discurso de alteridade. Na segunda narrativa, “Medellín arquitetura e ausência”, o discurso desloca-se em direção a um esvaziamento de sentidos, transformando a realidade determinista em espaços de possibilidades. E na terceira narrativa, chamada “os limites de Medellín”, o ensaio desconstrói as arquiteturas de conexões em discurso de bordas, em que a alteridade descortina-se alcançando os excluídos fora dos limites da cidade tradicional.

Arquiteturas de conexões, numa aproximação com as “pontes” de Medellín, são fragmentos territoriais marginalizados, isolados, socialmente “rebaixados”. Entretanto, também trazem em si a qualidade de ligar, dar passagem, se fazer aguardar. Desloco-me pelas imagens da cidade expondo os múltiplos textos da(s) cidade(s) de Medellín. Mais que dualidades e diferenças, procuro por tensões, um “entre-texto” territorial e geográfico, com o objetivo de mostrar as imprecisões urbanas, seus limites, o mecanismo de abertura, o dispositivo que conecta e que, ao mesmo tempo, pode

romper – ou seja, que pode guardar em si todas as histórias e memórias da cidade a partir dos rastros de quem a vivenciou. A ideia é retirar das imagens dessas obras técnicas um deslocamento de linguagem e significado, um distanciamento do ideal pelo devir da imaginação e da experimentação discursiva.

## Medellín

O desenho da cidade de Medellín e sua inserção na paisagem como um gesto de proteção parecem iniciar-se por uma adequação imprescindível à sobrevivência da própria cidade. Geograficamente, o acolhimento é seu ponto de partida, onde a localização entre encostas representa a própria existência contida, protegida ao fundo de um vale, rodeada por encostas, onde a vida aflora por meio das trocas de toda ordem e intensidade. Na sua cota mais baixa, terrena, concentra-se o corpo planejado, codificado, limitado, homem urbano, isolado por aquilo que o constitui, o rio, a renda, o consumo, o controle, a ordem, o poder, a terra (Figura 1).

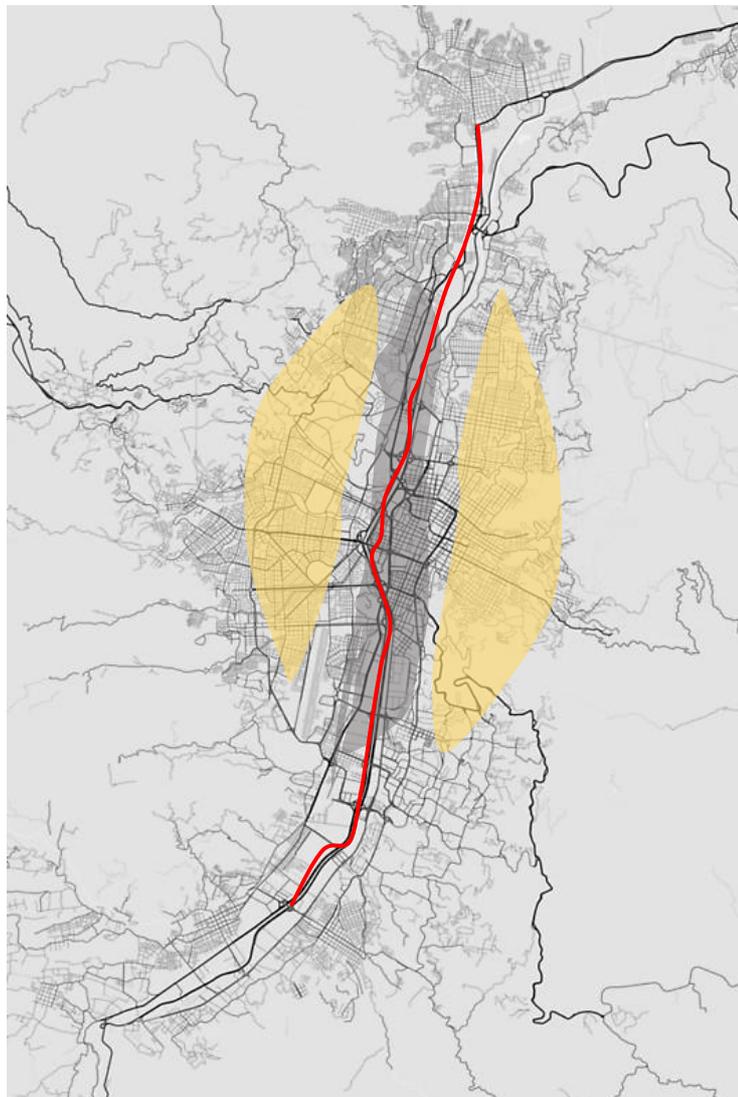
Figura 1 – Medellín entre as encostas dos barracões e o vale do consumo



Fonte: Adaptado de Medellín (2013).

Diferentemente desse centro, nos altos dos morros encontram-se as áreas marginalizadas e irregulares, formadas por pequenos barracões num labirinto de caminhos. A comunicação entre o centro do vale e as bordas das escarpas é potencialmente prejudicada pela topografia acidentada, num “desencontro geográfico” que divide Medellín em dois territórios distintos e isolados (GHIONE, 2014). Entretanto, se observarmos com cuidado o homem “urbano” que ocupa o vale, ele, paradoxalmente, protege-se e acolhe-se sob as isoladas escarpas, abismos que representam o céu. São as linhas de contorno do imaginário que, na sua verticalidade máxima, dobram-se para protegê-lo e abrigá-lo. Proteção essa que não apenas acontece nas formas da dobra, mas sob os olhares dos outros sem nomeação, os excluídos, esquecidos, estrangeiros da própria cidade, Esses habitantes, mesmo morando nas encostas da cidade, com seus territórios próprios, para muitos distantes e excluídos, ainda apontam seus olhares para a linha do rio, para o centro. Mesmo estando no alto, suas cabeças voltam-se para baixo, para a terra, como se estivessem aguardando um sinal, um aviso, um reconhecimento, um contato, o desejo de compartilhar (Figura 2).

Figura 2 – Medellín, geografia do acolhimento: áreas de ocupações irregulares nas escarpas (amarelo), cidade formal localizada no vale (cinza) e rio Medellín (vermelho)



Fonte: Mapa... ([20--?]).

Contextualizando as ações técnicas-urbanas, as transformações da cidade de Medellín voltam-se necessariamente para uma rede de estratégias infraestruturais de mobilidade, chamadas “Centralidades”. É um projeto multifuncional que consiste em sistemas de transporte público, como terminais de transporte, novas estações de metrô, um sistema ferroviário regional, construções de novas obras públicas, requalificação dos espaços e um eficaz programa de habitação social e várias instalações culturais (GUERRA, 2010). Essas redes de transportes, de forma criativa e inusitada, transportam e integram pessoas, mas principalmente estimulam a construção da cidadania pelos encontros e trocas, promovendo conexões

socioterritoriais. Esse sistema intermodal de transporte realiza-se por trens elevados, ônibus em sistema BRT (*Bus Rapid Transit*) dispostos no vale e o Metrocable, que consiste em sistemas de teleféricos apoiados por micro-ônibus e por um sistema de bondes (Figura 3), adaptando a cidade às difíceis situações geográficas locais. Em paralelo, sistemas alternativos favorecem o deslocar, como ciclovias, ciclofaixas e escadas rolantes para facilitar o acesso à comunidade dos morros.

Como estratégias, construíram-se nas áreas “marginalizadas”, no alto dos morros, próximo aos pontos conectores dos sistemas de transporte, arquiteturas públicas voltadas à cidadania e à inclusão social, como parques biblioteca, centros culturais e escolas, com o objetivo de criar novas centralidades e a transformação sociocultural. Entre as ações territoriais implementadas, vale salientar a transformação do Rio Medellín em parque linear integrado, e um grande parque perimetral delimitando a área de expansão da cidade. Os parques e as arquiteturas de conexões constituem os pilares de desenvolvimento, assentados em uma arquitetura pública eficaz e de qualidade.

Figura 3 73– Exemplo de algumas arquiteturas de apoio aos bairros e conexão da cidade de Medellín<sup>51</sup>



Fonte: Metro de Medellín (2013-2014).

## Pontes de Medellín

As estruturas urbanas da cidade de Medellín, definidas por trens elevados, abrigos e estações, teleféricos, sistema de bondes, ciclovias, escadas rolantes, centros culturais, escolas, e toda a rede de suporte urbano de mobilidade (Figura 4) têm a potência de agrupar, unir, conectar necessidades e recompor certa possibilidade afetiva pela ação dos encontros. Poderíamos chamar essas estruturas físicas da cidade de “pontes de Medellín”, pois, em sua contradição (fixo e fluxo), existe a ideia de pertencimento mútuo; as pontes antecedem e avançam diante de um problema

<sup>51</sup> 1 – Estação intermodal Parque Bérrio, 2 – Parque Biblioteca La Quintana, 3 – Casa da música, 4 – Parque Luces, 5 – Estação San Javier, 6 – Biblioteca San Javier, 7 – Biblioteca Espanã.

lógico/estrutural, portanto, chamar pontes de Medellín seria o fator deslizante, o elemento singular, a natureza das arquiteturas de conexão.

As pontes de Medellín podem desviar-se, perder-se, ser tanto um quando outro, nem isso, nem aquilo, mas outras, numa alternância de aparência provisória entre a lógica formal e o afeto, entre o desejo e a consciência. Quem sabe são mecanismos dos sentidos originados pela ação espacial de suas estruturas? Para Derrida (1995), essa amizade, essa combinação dos contrários, faz deslocar o pensamento a uma incapacidade de nomeação e definições próprias. Agora, já não são mais arquiteturas, mas pontes, elementos de “liga-ações”. As pontes de Medellín passam a ser uma vontade, são elementos singulares, flexíveis, inesgotáveis, inconstantes, de duração atemporal (SIMANKE et al, 2010).

Figura 4 – Escadas rolantes no interior da favela – encontros e ressignificações dos espaços

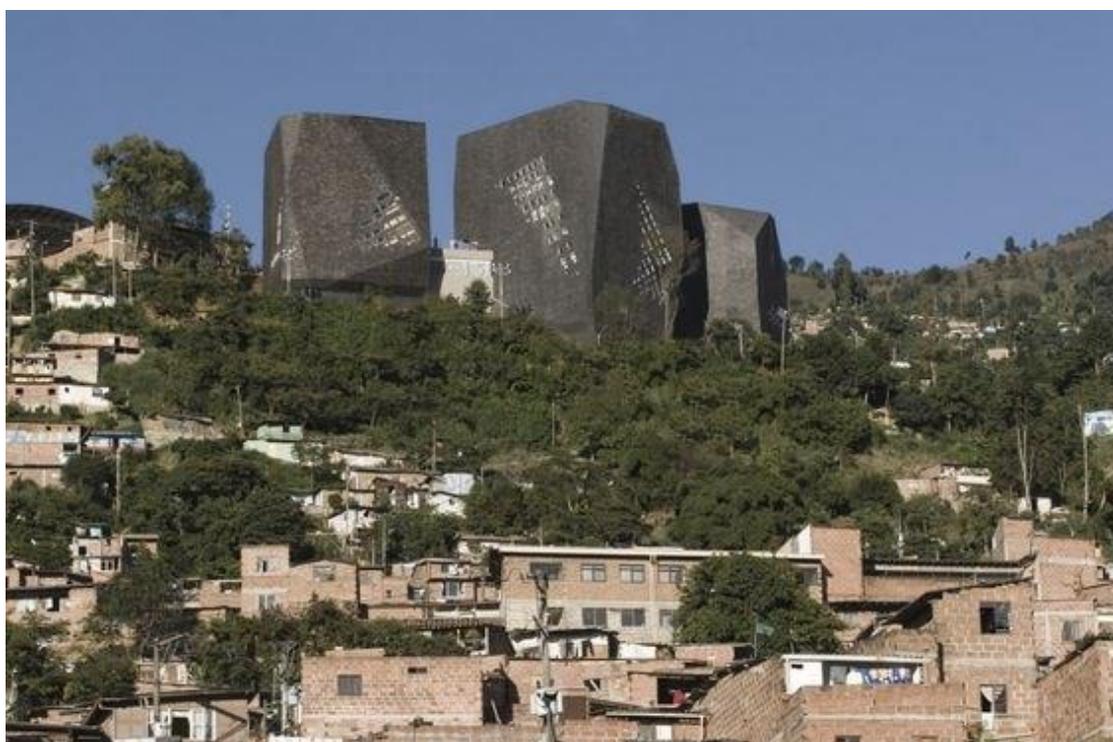


Fonte: Jhones (2015).

São atemporais porque não existe tempo para aquele que espera, as pontes de Medellín deixam-se variar pela chegada do estranho, do estrangeiro, pois estes as adotam, as aceitam, percebem, compreendem esses espaços de espera como lugares seus. Todas as partes que constituem as pontes, como pilares, vigas, lajes, cores, texturas, cheiros e sons, são matéria que vibra na expectativa da descoberta,

são dispositivos de transformação do sujeito que experimenta e descobre(se) (Figura 5). Sem o corpo que as experimenta, não têm sentido nem finalidade de existência, são matéria em estado bruto, esvaziada de funções e significados, são pura ausência. Nós, corpo de afetações, somos a obra. A arquitetura está em nós, pois transportamos seus vários significados e sentidos. A ausência pela não ocupação do homem é a abertura para o pensar, para o incerto, para aquilo que não conhecemos e dominamos. Faz-nos imaginar um porvir de uma materialidade que nunca chega, numa angústia desmedida (FUÃO, 2004).

Figura 5 – Biblioteca Espanha



Fonte: Architizer (c2018).

Portanto, todo espaço possibilita um vir-a-ser, o não-lugar não significa a não existência do lugar, mas lugares sem significados, sem identidades, descolados do tempo, da história e da memória. São lugares à espera do acolhido, do estrangeiro, assim como são as pontes de Medellín.

## Medellín arquitetura e ausência

Ao associar a ideia de espaço ao vazio, Fuão define o espaço como sensação acionada por um processo inconsciente de memórias e significados, como um sentimento, deslocando e desassociando do corpo o objeto. As pontes de Medellín não deixam de ser o que são, um receptáculo imutável, puro e aberto, à espera de agenciamentos, encontros e ações de quem as usa (Figura 6).

Figura 6 – Metrocable, sistemas de teleféricos



Fonte: Machini (2012).

Mesmo aparentemente vazias os rastros das pontes de Medellín estão ali, sempre colados, grudados às pontes reais, materiais. Poderiam ser espaços vazios pela tristeza do não acontecido, pelo abandono e indiferença da cidade formal. Entretanto, como espaços à espera, sempre serão preenchidos de esperança, de lembranças, aguardando uma oportunidade, um acontecer para encher-se de histórias, forjando múltiplas identidades construídas no viver. “Na verdade, os vazios urbanos não são espaços vazios, neles sempre têm alguma coisa. Mas nem sempre queremos ver, ou conseguimos ver essas coisas que estão no dito vazio” (FUÃO, 2004). Se olharmos com mais atenção, as pontes não são vazios, mas arquiteturas preenchidas por tudo que há por vir. Como rebaixar esses espaços a resíduos urbanos se podem ser

ocupados? Como dizer deles espaços vazios se podem ser preenchidos e até mesmo dar vida e esperança a quem não tem?

Vazios urbanos formados pelas arquiteturas de conexão representam um importante papel urbano e social dentro da cidade, como dispositivos de questionamentos por sua contradição urbana e humana. Por sua falta de sentido de ocupação aos olhos domesticados da sociedade, as pontes, com seus vazios, devem ser pensadas como lugares de agenciamentos, onde a diferença representada por esses espaços possa constituir a soma e a diversidade coletiva.

### Os limites de Medellín

Nesta última passagem, busco desconstruir as arquiteturas de conexão em discurso de bordas, limites, em que a alteridade tem sua potência máxima acionada pelos encontros com aquilo que está à margem. Arquiteturas de conexões são elementos de passagens, normalmente são encontradas territorialmente no “entre” das cidades. Assim, estações metroviárias, passarelas, túneis, viadutos e pontes estão normalmente localizadas nos territórios das bordas, nos limites (territoriais, simbólicos, espaciais e imagéticos) das cidades.

Poderíamos colocar essas obras como limites da arquitetura, construídas pela ilimitada bondade de servir, ajudar, ligar aquilo que está isolado, distante (Figura 7). Nos territórios da cidade, elas são as pontes desses limites, dessas bordas. As arquiteturas de conexões, assim como faróis de uma ilha à noite, cuidam, sinalizam, orientam e conduzem. São dispositivos que fazem questionar e querer compreender o que se encontra do outro lado, nos limites da cidade, do bairro, da rua, fazendo-nos pensar sobre a cidade e as pessoas. É principalmente por meio dessas arquiteturas (pontes) que as bordas aparecem, são experimentadas e, assim, descobertas (FUÃO, 2008).

Figura 7 – Metrô elevado em Medellín



Fonte: Ghione (2014).

Pontes, como bordas, localizam-se junto às fronteiras, aos contornos. São lugares indefinidos – nem um, nem outro –, representam periferia, exceção, centro e totalidade. Como coloca Fuão (2008), a borda contém a força da mudança, a mudança brusca dos espaços, é o lugar onde a descoberta é intensiva, movendo-se paradoxalmente para o interior, num deslocamento-limite para dentro daquele que experimenta. Nessa conjunção que representa a ponte como borda, tudo se funde, confunde-se, perde-se, desestrutura-se, desconstrói-se para, no limite, no final, não estar nem mais no texto, mas sim fora da palavra, no interior de quem a vive.

De forma afetiva, a ponte, assim como outras arquiteturas de conexões, faz transbordar o limite – do território que a delimita, do espaço que a contém, da palavra que a nomeia, da descoberta pelo corpo. De forma afetiva, amorosa, essas arquiteturas alcançam o seu limite, o limite-ponte, pela descoberta do amor, o amor

do outro (pelo outro e para o outro). Nesse entre-espaço caracterizado pelas arquiteturas de conexão, a ponte evidencia o corpo e, assim, a experiência e o sujeito, pois desvenda o seu limite, num tipo de autodescobrimento impulsionado pela falta de tudo que deixou lá fora. O fora não existe, existe apenas o corpo que se encontra consigo mesmo pela marca da ausência desses espaços.

Logo, arquiteturas de conexão são estruturas de sentido múltiplo, representam a diferença e a totalidade. Ali se concentra a imagem do mundo, pela multidão que se acumula e pelo anônimo que passa. Os que habitam essas arquiteturas-limite são outros seres, seres não reconhecidos por aqueles que estão dentro da linha-limite, estranhos para os que ocupam o centro. A função da ponte é tornar possível o impossível, dar visibilidade ao invisível, aproximando e transformando o que antes era diferente e anônimo em igual simplesmente por possibilitar um encontro, um contato, um novo pensamento.

As arquiteturas de conexão como objeto de contato extrapolam as próprias bordas e contornos. Uma certa desmedida, como diz Fuão (2015), é acionada, alcançada, ultrapassada por suas pontas, seus polos, seus extremos, os limites da ponte. Como dispositivos de travessia e ligação, seus limites estão além da própria borda, pois se apoiam fora dela. Portanto, as arquiteturas de conexão, assim como a ideia de ponte, são a ferramenta desmedida, são o aqui, do outro lado, ao mesmo tempo, fazendo transbordar os limites da linha, transfigurando-a em outra. Igualmente, a ponte abandona sua materialidade e se deixa descobrir, indo de encontro ao outro. Exatamente nesse instante, nesse pousar da ponte é que o lugar se torna lugar pelo encontro com o outro.

As pontes de Medellín não devem ser pensadas como um lugar, mas como o entre que acomoda e acolhe o lugar, um entre-lugar, um lugar de ação, um lugar de alteridade. Seu sentido de existência é um segredo de pensamento a ser continuamente descoberto, revivido e reinventado, num movimento constante e permanente. As pontes de Medellín colocam-se como um movimento circular de morte e renascimento, fracasso e criação. Falar delas é dizer algo que escapa a qualquer leitura convencional, são, assim, estrangeiras a qualquer definição. A legitimidade da

arquitetura não está na sua definição, na sua forma ou uso, mas na maneira pela qual me coloco diante dela e que a experimento livremente, me deixando transformar naquilo que sou.

## Referências

ARCHITIZER. **Spain Library Park**. c2018. Disponível em: <<https://architizer.com/projects/parque-biblioteca-espana/#.UXSzl8p5I3g>>. Acesso em: 21 out. 2018.

DERRIDA, J. A estrutura, o signo e o jogo no discurso das ciências humanas. In: DERRIDA, J. **A Escritura e a Diferença**. Tradução de Maria Beatriz Marques Nizza da Silva. São Paulo: Editora Perspectiva, 1995.

FUÃO, F. **Construir, morar, pensar**: uma releitura de Construir, habitar, pensar (bauen, wohnen, denken) de Martin Heidegger. 2015. Blog: Fernando Fuão. Disponível em: <<https://fernandofuao.blogspot.com/2015/01/construirmorar-pensar-umareleitura-de.html>>. Acesso em: 14 out. 2018.

FUÃO, F. As bordas do tempo, a idéia de collage em Antonio Negri. **Agulha**, São Paulo, Fortaleza, n. 64, 2008.

FUÃO, F. O sentido do espaço, em que sentido, em que sentido? **Arquitextos**, São Paulo, v. 1, p. 1-36, 2004.

GHIONE, R. Medellín após requalificação urbana [fotografia]. In: GHIONE, R. Transformação social e Urbanística de Medellín. **Minha Cidade**, Vitruvius, 14 maio 2014. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/14.166/5177>>. Acesso em: 21 out. 2018.

GUERRA, A. Medellín, cidade da arquitetura e do urbanismo democráticos. **Minha Cidade**, Vitruvius, São Paulo, ano 11, n. 123.04, out. 2010. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/11.123/3623>>. Acesso em: 21 out. 2018.

JHONES, Keyce. **Inovação em planejamento urbano coloca Colômbia à frente do Canadá**. Nov. 2015. Blog: Archcultura. Disponível em: <<http://archcultura.blogspot.com/2015/11/inovacao-em-planejamento-urbano-coloca.html>>. Acesso em: 21 out. 2018.

MAPA de Medellín, Colombia. (Negro sobre Blanco). [20--?]. Disponível em: <<https://www.redbubble.com/es/people/graphical-maps/works/12453419-mapa-de-medell-n-colombia-negro-sobre-blanco?p=poster>>. Acesso em: 21 out. 2018.

MACHINI, Dominique. Cómo hacer ciudad: el modelo Medellín. **Plataforma Urbana**, 9 jan. 2012. Disponível em: <<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/01/09/como-hacer-ciudad-el-modelo-medellin/>>. Acesso em: 21 out. 2018.

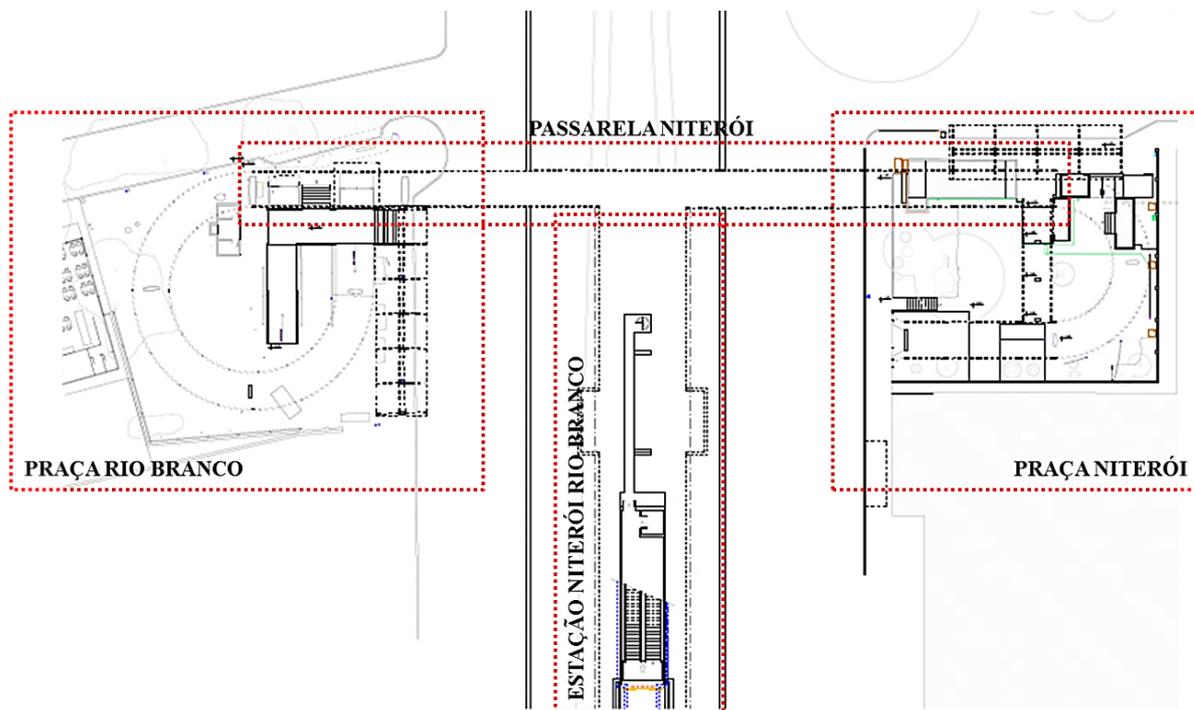
MEDELLIN: uma cidade sem arame farpado. **Forum**, 07 out. 2013. Disponível em: <<https://www.revistaforum.com.br/medellin-uma-cidade-sem-arame-farpado/>>. Acesso em: 18 out. 2018.

METRO DE MEDELLÍN. Guía. **Revista Metro**, p.33-45, 2013-2014. Disponível em: <[https://www.metrodemedellin.gov.co/portals/1/archivos\\_metro/viaje-con-nosotros/extracto-guia-turistica-rnm-2013-2014-2.pdf](https://www.metrodemedellin.gov.co/portals/1/archivos_metro/viaje-con-nosotros/extracto-guia-turistica-rnm-2013-2014-2.pdf)>. Acesso em: 18 out. 2018.

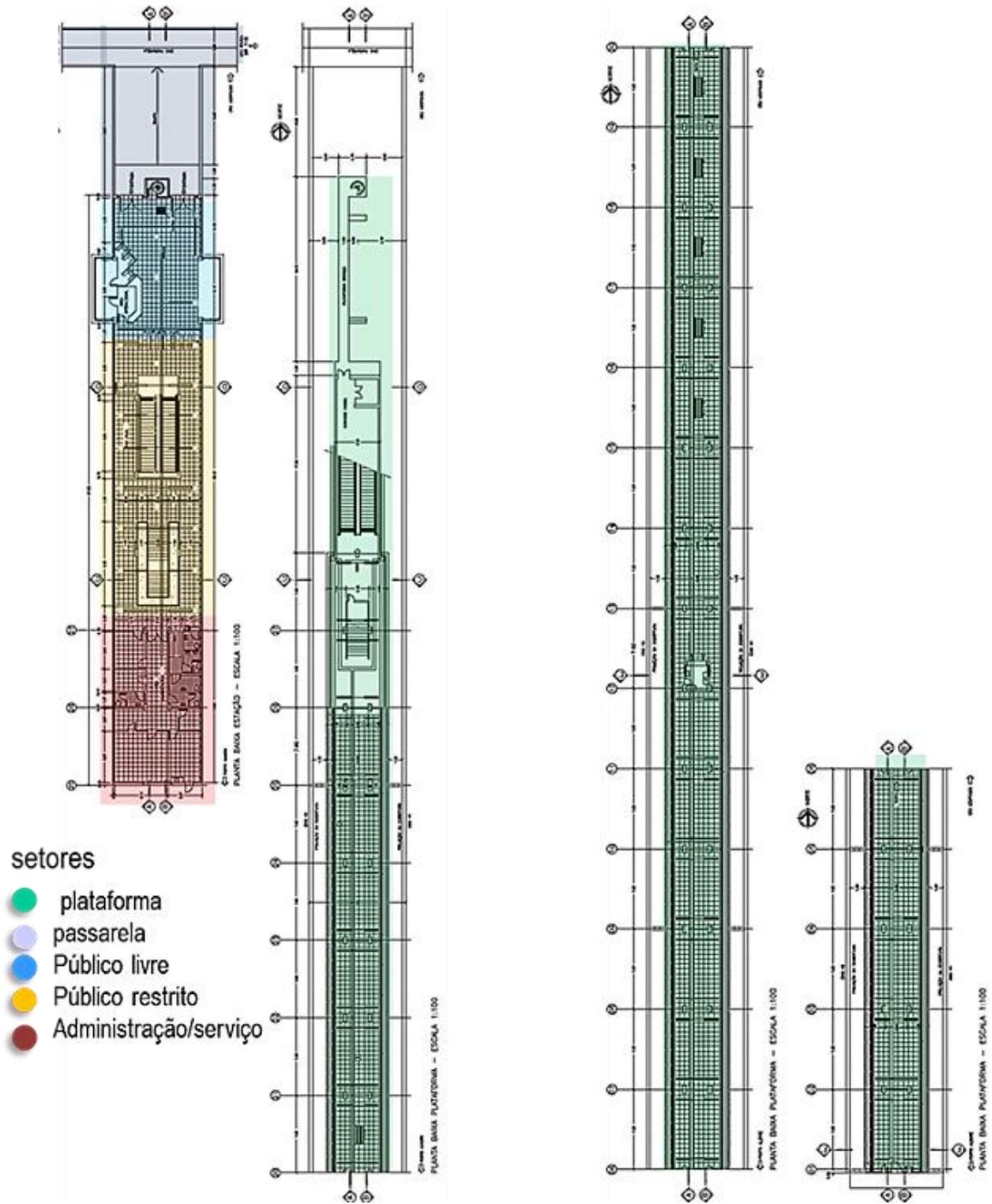
SIMANKE, R. T.; MENÉNDEZ, A. J.; CAROPRESO, F; BARBELLI, I.; BOCCHI, J. C. (Orgs.). **Filosofia da psicanálise**: autores, diálogos, problemas. São Carlos: EDUFSCar, 2010.

## APÊNDICE B – Levantamento Técnico Cadastral

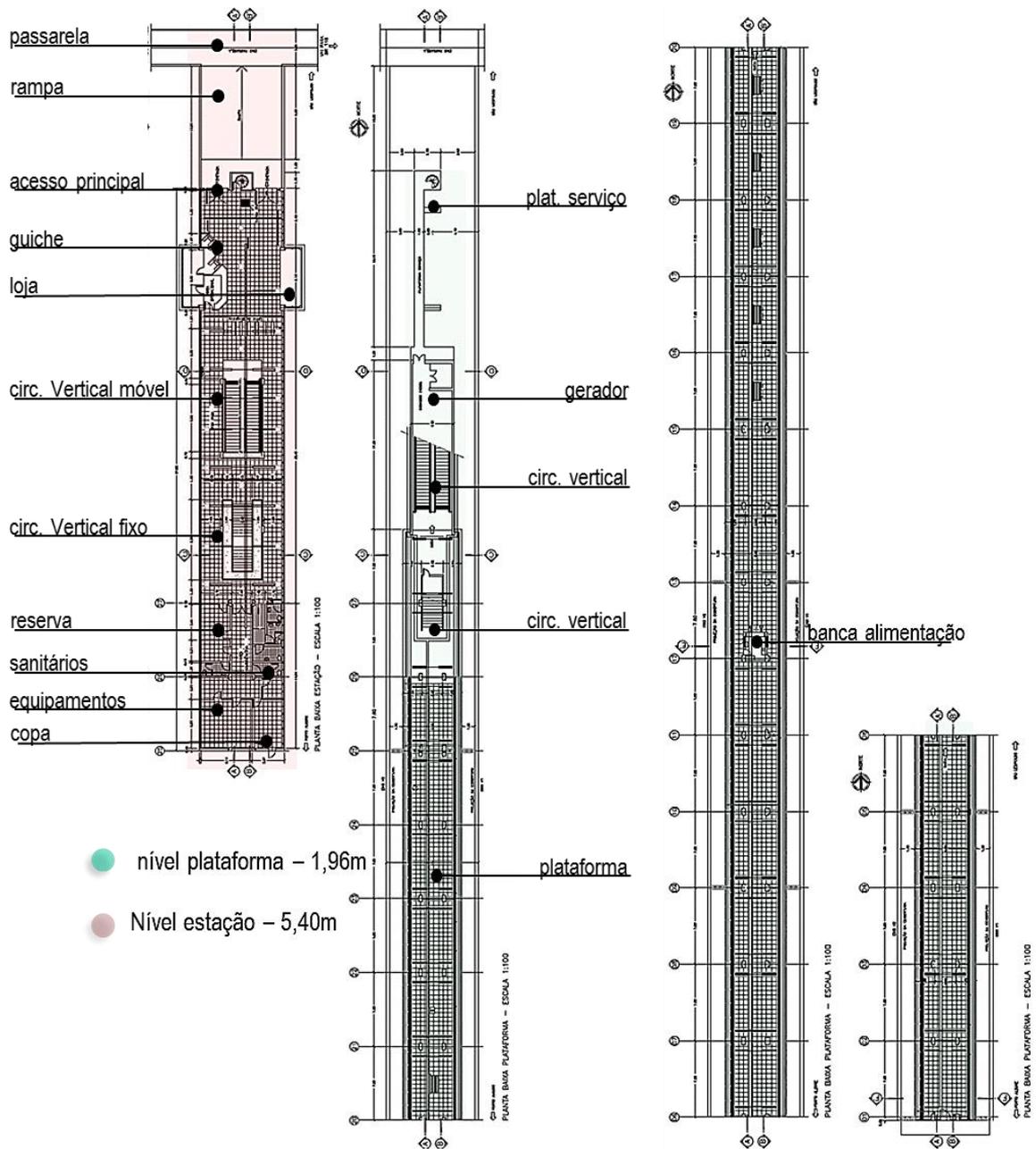
**Planta baixa praças, passarelas e estação/plataforma** – levantamento cadastral dos alunos de Projeto Arquitetônico II (PII) a partir do SEMOB (Setor de Planejamento e Projetos de Mobilidade Urbana Trensurb) – editado pelo autor.



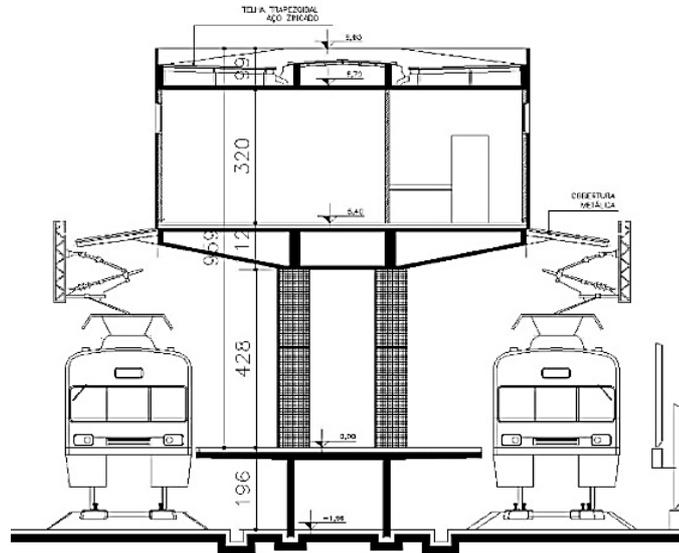
**Setores planta baixa estação e plataforma Estação Niterói – levantamento cadastral dos alunos de PII a partir do SEMOB – editado pelo autor.**



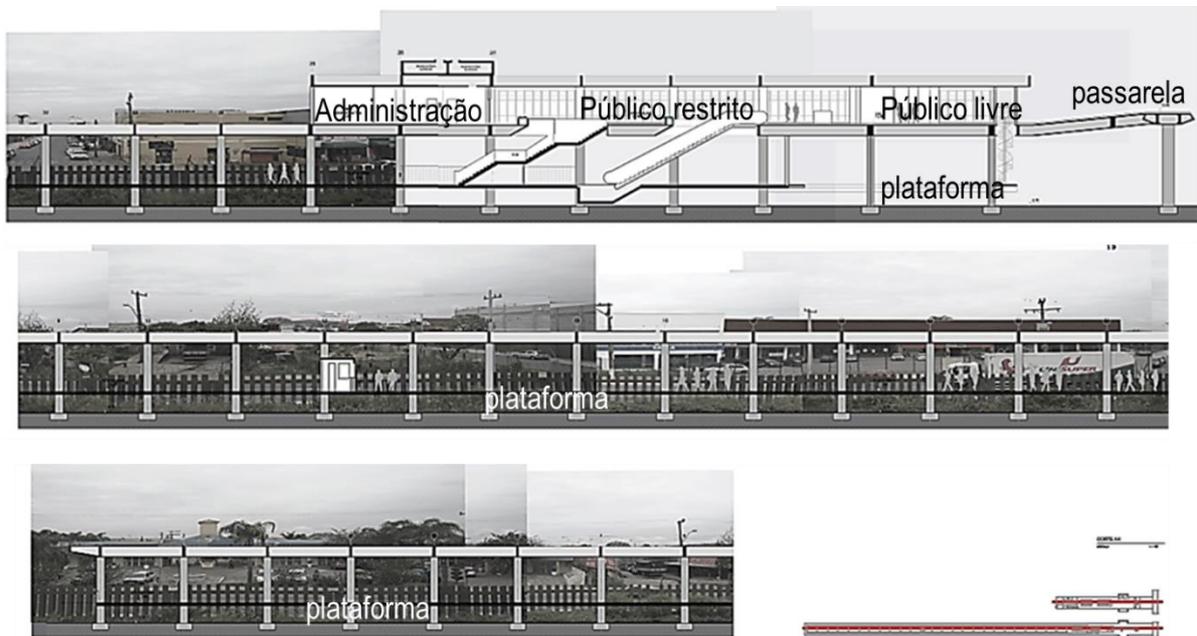
**Planta de níveis estação e plataforma – levantamento cadastral dos alunos de PII a partir do SEMOB – editado pelo autor.**



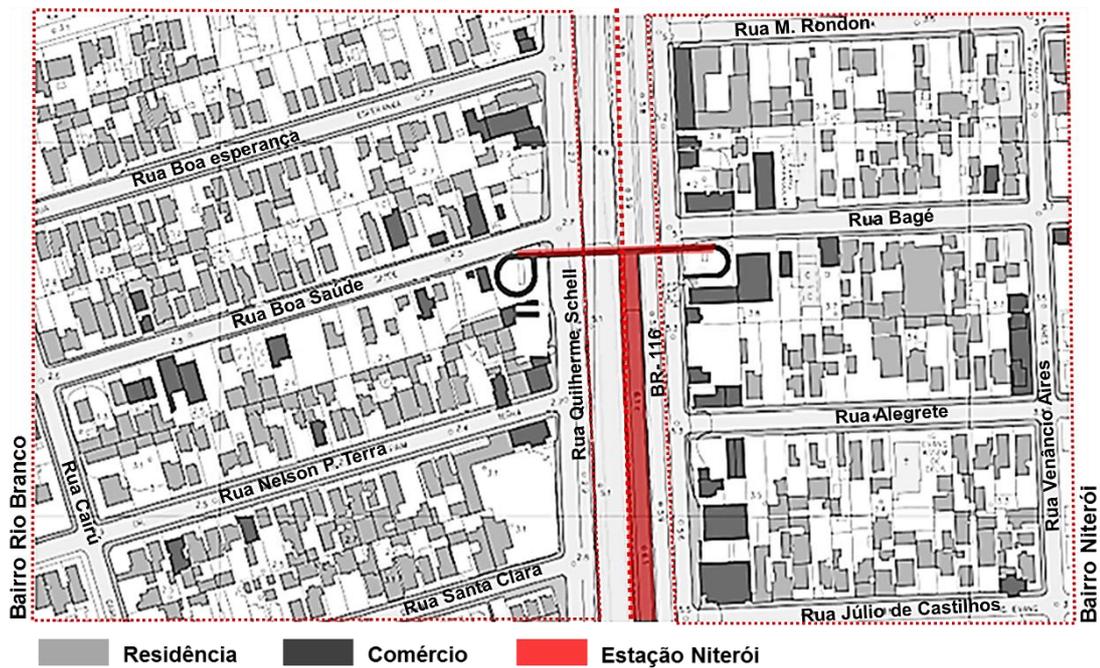
**Cortes secção longitudinal e transversal Estação Niterói – levantamento cadastral dos alunos de PII a partir do SEMOB – editado pelo autor.**



**Corte secção longitudinal Estação Niterói – levantamento cadastral dos alunos de PII a partir do SEMOB – editado pelo autor.**

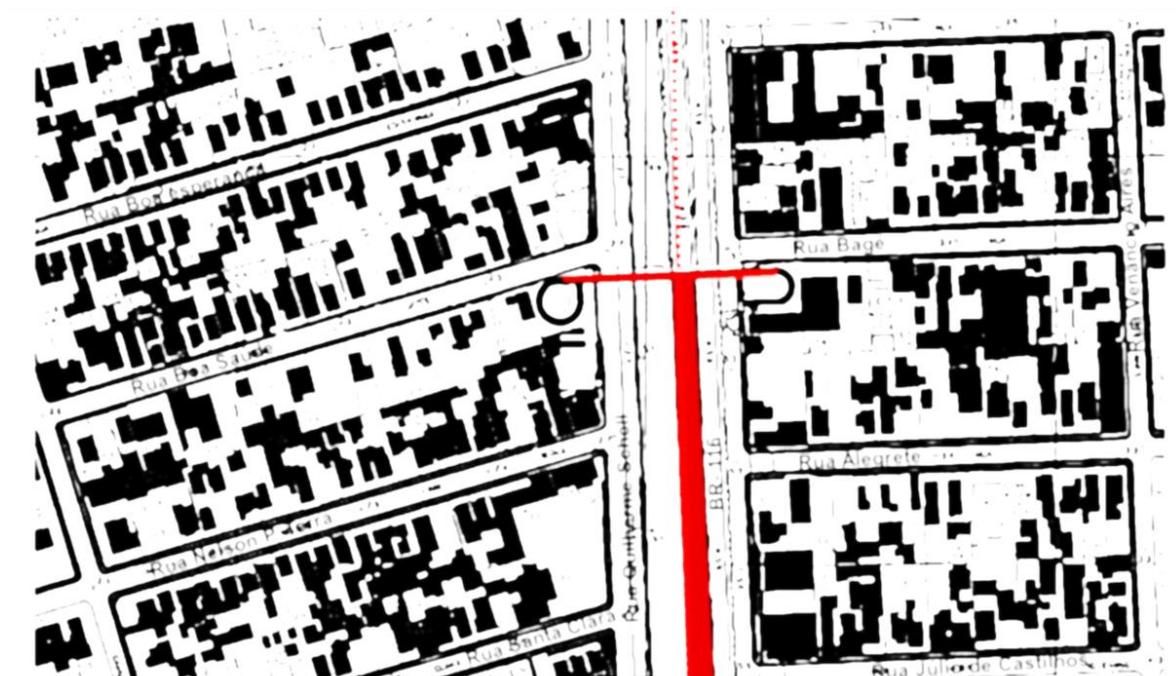


Mapa uso do solo – levantamento cadastral e edição a partir dos dados GeoCanoas<sup>52</sup>.



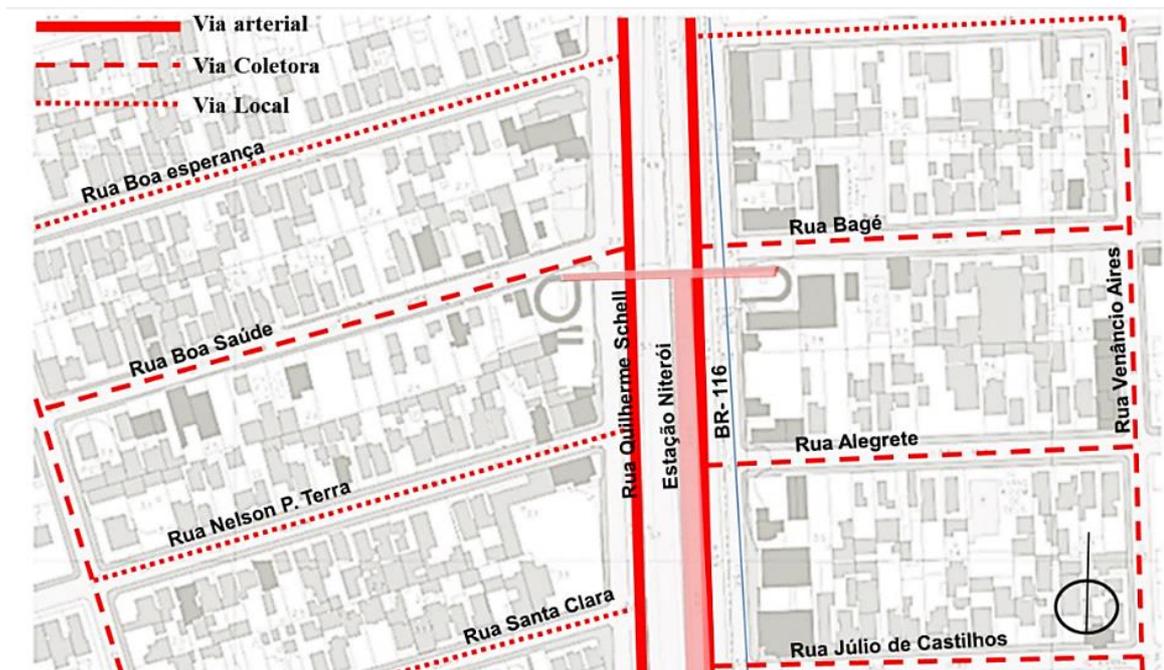
<sup>52</sup> GEOCANOAS. **Município de Canoas.** [201-]. Disponível em: <<http://geocanoas.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=3299e816fc404d8a86f4c6c67a26b716>>. Acesso em: 03 jul. 2018.

Mapa fundo figura – levantamento cadastral e edição a partir dos dados GeoCanoas<sup>53</sup>.



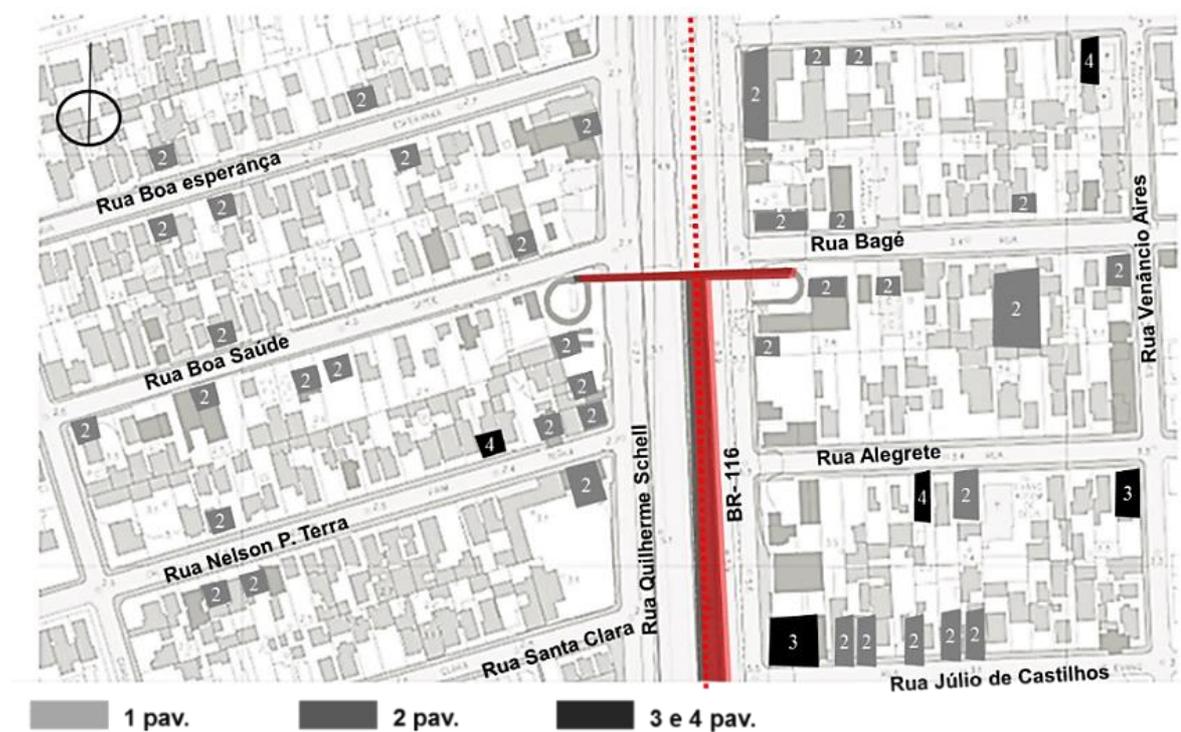
<sup>53</sup> GEOCANOAS. **Município de Canoas.** [201-]. Disponível em: <<http://geocanoas.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=3299e816fc404d8a86f4c6c67a26b716>>. Acesso em: 03 jul. 2018.

Mapa rede viária – levantamento cadastral e edição a partir dos dados GeoCanoas<sup>54</sup>.



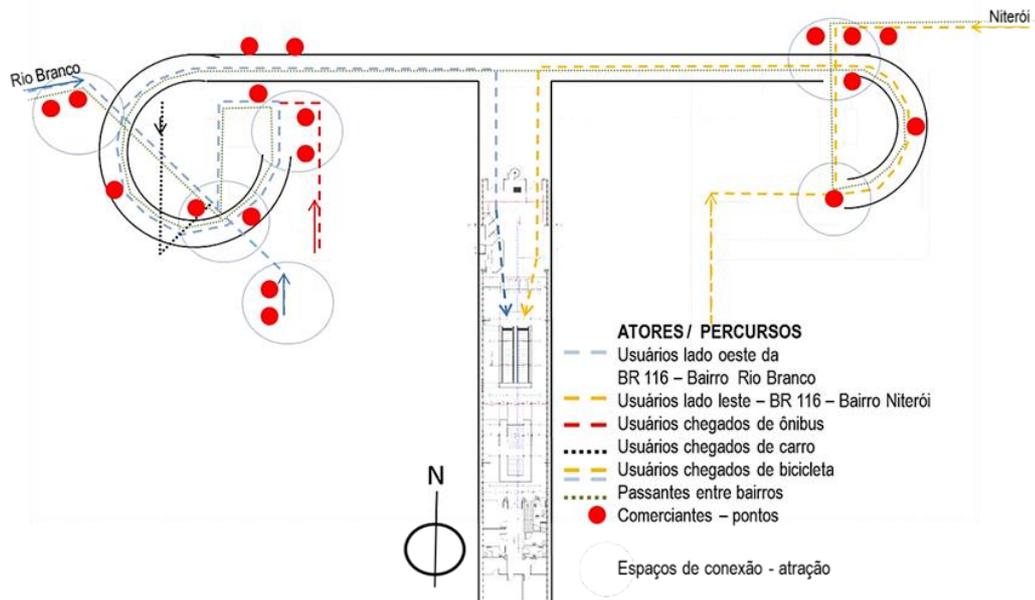
<sup>54</sup> GEOCANOAS. **Município de Canoas**. [201-]. Disponível em: <<http://geocanoas.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=3299e816fc404d8a86f4c6c67a26b716>>. Acesso em: 03 jul. 2018.

Mapa das alturas – levantamento cadastral e edição a partir dos dados GeoCanoas<sup>55</sup>.

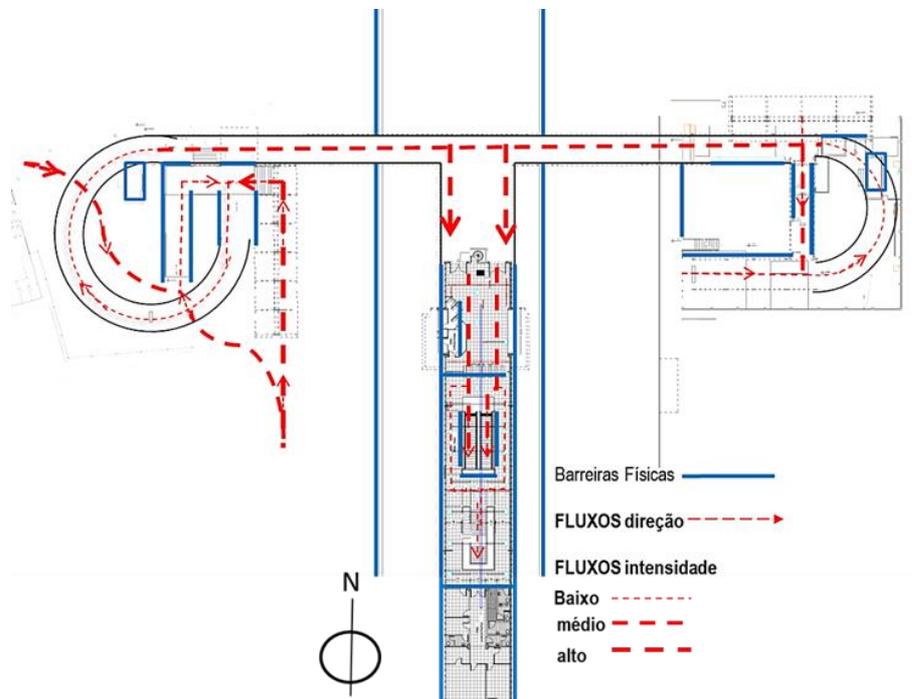


<sup>55</sup> GEOCANOAS. **Município de Canoas**. [201-]. Disponível em: <<http://geocanoas.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=3299e816fc404d8a86f4c6c67a26b716>>. Acesso em: 03 jul. 2018.

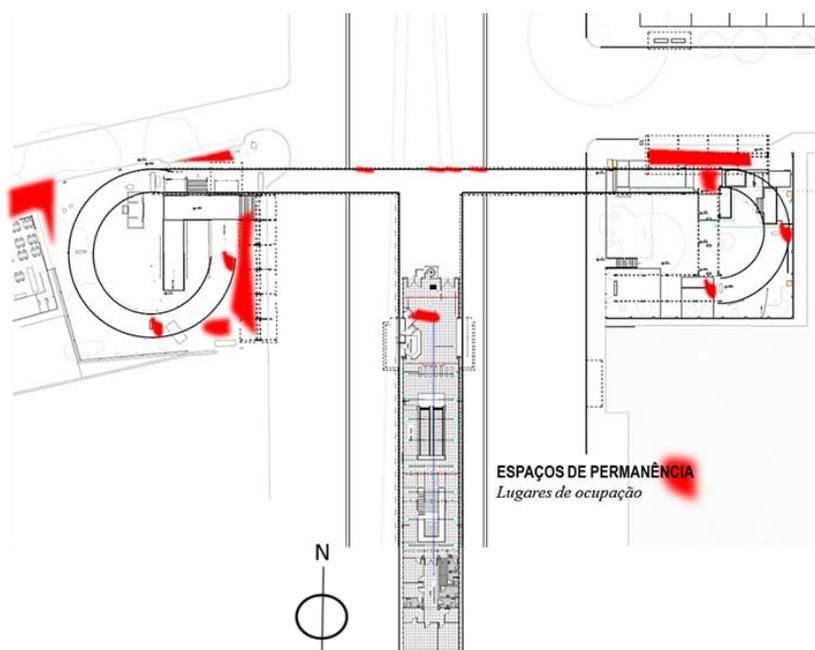
**Mapa atores e percursos** – análise do autor a partir dos levantamentos dos alunos PII UFRGS e apoio (plantas) SEMOB.



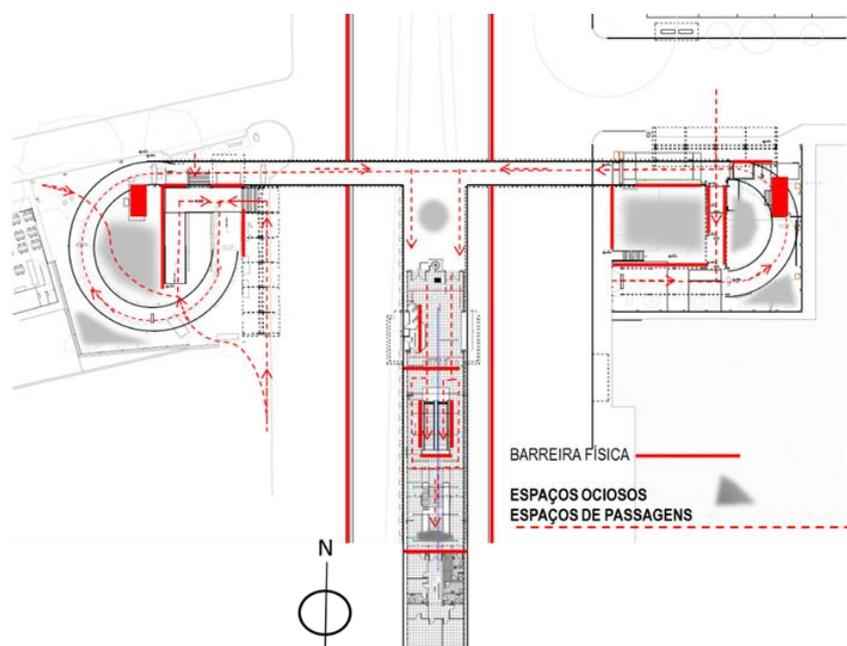
**Mapa das direção e fluxos** – análise do autor a partir dos levantamentos dos alunos PII UFRGS e apoio (plantas) SEMOB.



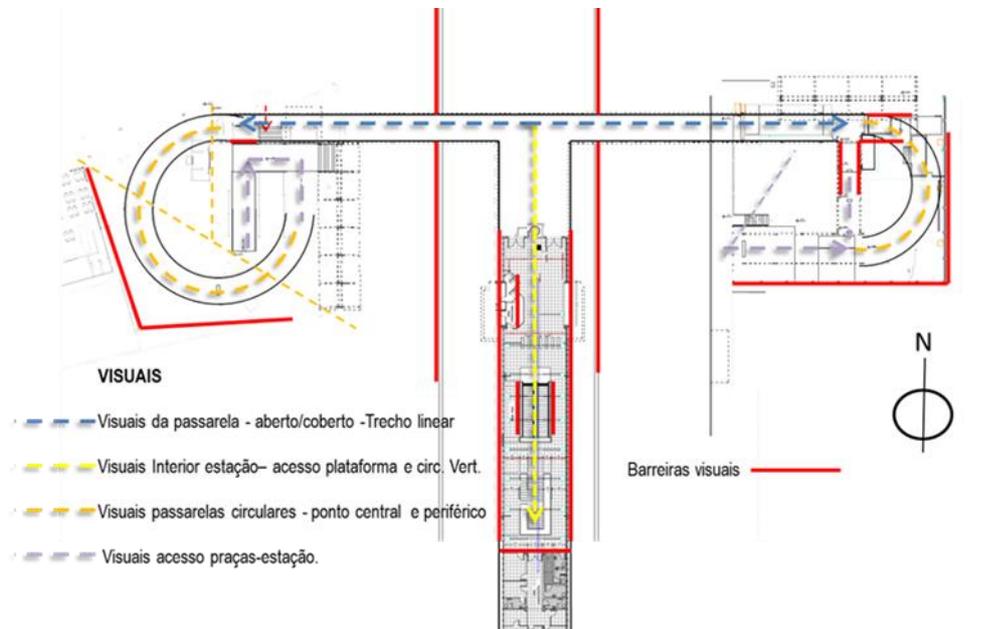
**Mapa dos espaços de permanência** – análise do autor a partir dos levantamentos dos alunos PII UFRGS e apoio (plantas) SEMOB.



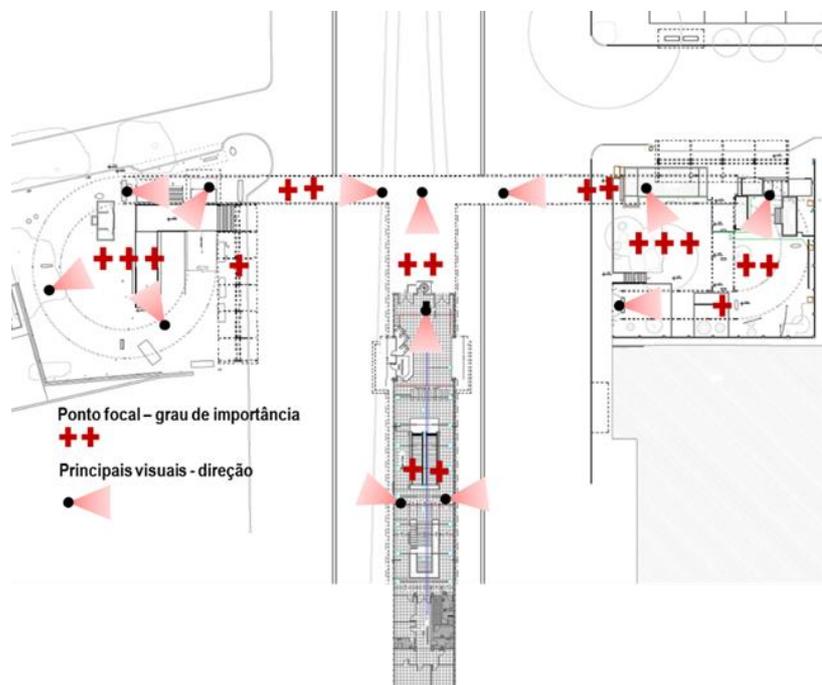
**Mapa dos espaços ociosos e de passagens** – análise do autor a partir dos levantamentos dos alunos PII UFRGS e apoio (plantas) SEMOB.



**Mapa dos percursos e visuais** – análise do autor a partir dos levantamentos dos alunos PII UFRGS e apoio (plantas) SEMOB.



**Mapa dos pontos focais** – análise do autor a partir dos levantamentos dos alunos PII UFRGS e apoio (plantas) SEMOB.



## Mapa atividades institucionais – Bairros Rio Branco e Niterói.



Fonte: Adaptado de GeoCanoas ([201-])<sup>56</sup>.

## Mapa das praças – Bairros Rio Branco e Niterói.



Fonte: GeoCanoas ([201-])<sup>57</sup>.

<sup>56</sup> GEOCANOAS. **Equipamentos Públicos.** [201-]. Disponível em: <<http://geocanoas.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=3299e816fc404d8a86f4c6c67a26b716>>. Acesso em: 03 jul. 2018.

<sup>57</sup> GEOCANOAS. **Equipamentos Públicos.** [201-]. Disponível em: <<http://geocanoas.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=3299e816fc404d8a86f4c6c67a26b716>>. Acesso em: 03 jul. 2018.

# Plano de ensino

Disciplina: Projeto Arquitetônico 2  
1º semestre de 2016

Professor responsável: Fernando Freitas Fuão.

Professores colaboradores: Guilherme Zamboni Ferreira, Julian Grub, Marcelo Damasceno e Thayini Luz.

Colaboradores externos:

Trensurb: Rubens Pazin, Mario Silva, Tiago Zulian;

Comerciantes Praça Niterói: Giovani (lancheria), Hercílio Luz e Renato (fruteira), Teresa (lancheria pequena), Cidinei (revistaria);

Comerciantes Praça Rio Branco: Cláudio (lancheria pequena), Claudiomar (inquilino restaurante), Antônio (proprietário estacionamento e restaurante), Enedir (chaveiro), Ademir (representante taxistas), Altamiro (fruteira), Cecília (quiosque lanches), Fernando (pet shop).

Web:

Facebook – "P2 - Estação Niterói 2015.2"

Dropbox – login: estacao.niteroi@gmail.com / senha: niteroiestacao



1 ESTAÇÃO NITERÓI

TEMÁTICA

## ENTRECRUZAMENTOS: ARTE, ARQUITETURA & ERRÂNCIA . O caso da Estação Canoas do Trensurb.

O exercício desse semestre tem por objetivo propor a revitalização das praças Niterói e Rio Branco do Trensurb, em Canoas. Essas praças encontram-se em estado parcial de abandono, não fossem as atividades comerciais ali realizadas. Considera-se que esses espaços de vital importância para a cidade podem ser reinventados e rehumanizados, com baixos custos através da arquitetura e da arte. Essas praças, por estarem interligadas à Estação Niterói da Trensurb, constituem-se como espaços de extrema mobilidade e circulação, espaços que denominamos aqui como espaços de errância; nosso objetivo é transformá-los em lugares de acolhimento e espera, retirando o caráter sinistro característico desses locais, tratados como lugares de (des)encontros e com finalidades voltadas a máquina, a mobilidade urbana como automatismo da sociedade. Isso pode ser observado nas configurações espaciais, funcionais e nas materialidades dessas arquiteturas, uma grande fortaleza de distribuição horizontal de concreto inserida na cidade que modifica quase que irremediavelmente o território em sua volta, para bem ou para mal.

A Estação Niterói divide e conecta Canoas, já separada pela rodovia BR-116 e pela própria linha do trem. De um lado, determinando o limite do Bairro Rio Branco, de outro, o limite do Bairro Niterói. Cada bairro tem uma praça homônima que conecta à estação e ao outro lado da cidade por uma passarela aérea, cortando transversalmente as vias de divisa. A praça Rio Branco é caracterizada pelo maior movimento e seu comércio de pequeno porte. A praça Niterói, por sua vez, possui uma grande diferença de níveis, por vezes abaixo da cota do passeio, e tem pouco fluxo de usuários em seu interior, registrando maior atividade em seu perímetro. Ambas estão sem manutenção e possuem árvores apodrecidas. São ocupadas, em quase sua totalidade pelas rampas de acesso à passarela, que, dotadas de cobertura e massa volumétrica, em cores pesadas e manchadas, sufocam, sombreiam e dividem o lugar, ainda que de modo diferente em cada situação. A passarela e a estação são lugares inhóspitos, que parecem apenas cumprir uma função, a de passagem, sem envolvimento e calor, sem encontro e cuidado. O muro alto e cinza que separa o trem da rodovia, limitando o olhar do usuário na plataforma, simboliza essa frieza e divisão. Por todo percurso, encontra-se também problemas com a acessibilidade, incluindo rampas sem inclinação adequada. O conjunto da estação, passarela e praças, fazem parte de um ponto nodal, um ponto de conectividade e de encontro entre diferentes modos de transporte (peatonal, por bicicleta, por táxi, por ônibus, por carros, por trem) a ser melhor percebido, tratado e aproveitado em seus lugares de permanência e de passagem.

Privilegia-se nesse semestre e nesta temática não só os aspectos objetivos, que envolvem e determinam um projeto deste tipo, mas também, e sobretudo, as subjetividades existentes em todos os agentes envolvidos nesse processo, desde os usuários do trem e principalmente os comerciantes localizados nas praças.

Serem apenas arquiteturas de passagens, com seus distanciamentos urbanos e humanos, ou poderiam ter novos sentidos como usando algumas palavras para representar e resgatar a potência desses elementos na cidade: laço, conectar, transportar, ligações, acolhimento, hospitalidade, aberturas e coberturas. São palavras sinônimas de uma imagem congelada pela técnica cinza e triste. Elas conectam uma ideia a outra, em lugar ao outro, um território a outro, conectam a economia, a geografia. As diferenças sociais se aproximam por estas estruturas físicas de transporte de massas.

Mais que estruturas de passagens físicas e reais, as estações e passarelas do metrô são estruturas de passagens como símbolo de passado, presente e futuro representado por sua horizontalidade física, mas também por sua verticalidade simbólica, com a transoendência do ser: céu e inferno. A parte debaixo dos viadutos, e no caso específico, a parte debaixo das passarelas da praça Niterói e da praça Rio Branco, leva em sua imagem uma carga negativa, de falsas crenças, o cinza, a sombra, o perigo, o sujo, todos os fantasmas urbanos residem nesses espaços amaldiçoados por falsas crenças. Essa falsa crença faz acreditar que as pessoas que percorrem estes espaços também são negativos, infelizes, sujos, fantasmas da sociedade. Sociedade da máquina, da técnica, do individual.

Para esses espaços serem experimentados e vivenciados e a aproximação realmente acontecer é necessário permitir-se, deixar o espaço surpreender, descobrir a vida e a vitalidade deles através das pessoas e talvez muito pouco de sua arquitetura. Sua vitalidade está no mistério, na descoberta de algo que não conheço, pois na escuridão também existe criação. Está também na permissão de entrar novos usos, dar passagem e permanência às forças atuantes do entorno, muitas vezes deixadas de lado, não vistas aos olhos dos arquitetos, nas microeconomias, para constituir a novidade, referimos mais pontualmente a questões da economia solidária, o pequeno comércio informal, os grupos e coletivos ligados às artes. Só assim, o espaço se torna um lugar de encontro de vida. As estações de metrô são lugares vivos, de vitalidade, mas precisam melhorar a arquitetura para potencializar esses usos já existentes.

Os olhos não se movimentam, mas o cérebro é acionado, como num sonho. Assim, ponte não se situa num lugar, ela os cria, os define, e os legitima. É da própria ponte, da passarela que surge o lugar. Heidegger, em seu texto "Construir, Habitar, Pensar", utiliza o exemplo da ponte para refletir

Privilegia-se nesse semestre e nesta temática não só os aspectos objetivos, que envolvem e determinam um projeto deste tipo, mas também, e sobretudo, as subjetividades existentes em todos os agentes envolvidos nesse processo, desde os usuários do trem e principalmente os comerciantes localizados nas praças.

Seriam apenas arquiteturas de passagens, com seus distanciamentos urbanos e humanos, ou poderiam ter novos sentidos como usando algumas palavras para representar e resgatar a potência desses elementos na cidade: laço, conectar, transportar, ligações, acolhimento, hospitalidade, aberturas e coberturas. São palavras sinônimas de uma imagem congelada pela técnica cinza e triste. Elas conectam uma idela a outra, em lugar ao outro, um território a outro, conectam a economia, a geografia. As diferenças sociais se aproximam por estas estruturas físicas de transporte de massas.

Mais que estruturas de passagens físicas e reais, as estações e passarelas do metrô são estruturas de passagens como símbolo de passado, presente e futuro representado por sua horizontalidade física, mas também por sua verticalidade simbólica, com a transcendência do ser: céu e inferno. A parte debaixo dos viadutos, e no caso específico, a parte debaixo das passarelas da praça Niterói e da praça Rio Branco, leva em sua imagem uma carga negativa, de falsas crenças, do cinza, a sombra, o perigo, o sujo, todos os fantasmas urbanos residem nesses espaços amaldiçoados por falsas crenças. Essa falsa crença faz acreditar que as pessoas que percorrem estes espaços também são negativos, infelizes, sujos, fantasmas da sociedade. Sociedade da máquina, da técnica, do individual.

Para esses espaços serem experimentados e vivenciados e a aproximação realmente acontecer é necessário permitir-se, deixar o espaço surpreender, descobrir a vida e a vitalidade deles através das pessoas e talvez muito pouco de sua arquitetura. Sua vitalidade está no mistério, na descoberta de algo que não conheço, pois na escuridão também existe criação. Está também na permissão de entrar novos usos, dar passagem e permanência às forças atuantes do entorno, muitas vezes deixadas de lado, não vistas aos olhos dos arquitetos, nas microeconomias, para constituir a novidade, referimos mais pontualmente a questões da economia solidária, o pequeno comércio informal, os grupos e coletivos ligados às artes. Só assim, o espaço se torna um lugar de encontro de vida. As estações de metrô são lugares vivos, de vitalidade, mas precisam melhorar a arquitetura para potencializar esses usos já existentes.

Os olhos não se movimentam, mas o cérebro é acionado, como num sonho. Assim, ponte não se situa num lugar, ela os cria, os define, e os legitima. É da própria ponte, da passarela que surge o lugar. Heidegger, em seu texto "Construir, Habitar, Pensar", utiliza o exemplo da ponte para refletir

O atelier de projeto 2 se caracteriza por não estimular as individualidades, a competição das criatividades individuais, mas sim a colaboração entre todos, a distribuição, e autodeterminação em prol do coletivo.

Ja são três semestres que trabalhamos nesses locais e, de lá para cá, conseguimos acumulativamente, graças ao esforços de todos, grandes resultados. O atelié tem como proposta um projeto ação, uma projeção, a base de pequenas interferências e ações.

Esse semestre pretendemos dar continuidade a revitalização da praça Niterói e, para isso, é necessário todos os participantes da disciplina estarem cientes dos trabalhos dos semestres anteriores. Mais especificamente, teremos como tema central de projeto a **instalação de duas novas rampas** de acessibilidade à praça e à passarela, tanto na Niterói como na Rio Branco. Essas rampas tem por objetivos promover a passagem e permanência no interior das praças. Daremos também continuidade ao projeto das **novas bancas (quiosques)** dos comerciantes. Esses dois projetos, deverão estar inseridos dentro de um contexto maior que se constitui o **projeto global da praça** e suas articulações complexas com o entorno, sempre sob o manto do acolhimento dos espaços.

#### CRONOGRAMA:

##### FEVEREIRO

segunda, 29/02 Apresentação da disciplina e do tema ;

##### MARÇO

terça, 01/03 Apresentação do cronograma;

sexta, 04/03 Visita à estação Trensurb Niterói e praças. **Atividade 01: Cartografias;**

segunda, 07/03 Desenvolvimento das Cartografias do acolhimento na estação Niterói e praças;  
Apresentação do vídeo Instalação – Marcelo Damasceno;

terça, 08/03 Conversa com o cliente: representantes Trensurb: Rubens Pazin e Mario Silva,  
representantes dos comerciantes;

sexta, 11/03 Visita à estação Trensurb Niterói. **Atividade 02: Levantamento;**

segunda, 14/03 Aula teórica;

terça, 15/03 **Apresentações da atividade Cartografias** (vídeos, fotos, textos, ensaios,  
mapas, instalações);

sexta, 18/03 Visita às praças;

segunda, 21/03 Aula teórica;

terça, 22/02 Aula teórica;

sexta, 25/03 **Feriado, conforme com o calendário acadêmico 2016 da UFRGS;**

segunda, 28/03	Visita noturna à estação Trensurb Niterói;
terça, 29/03	Desenvolvimento do estudo preliminar e assessoramento;
<b>ABRIL</b>	
sexta, 01/04	Visita às praças;
segunda, 04/04	Assessoramento;
terça, 05/04	Assessoramento;
sexta, 08/04	Assessoramento;
segunda, 11/04	Panel 01
terça, 12/04	Panel 01
sexta, 15/04	Entrega da maquete;
segunda, 18/04	Assessoramento;
terça, 19/04	Assessoramento;
sexta, 22/04	Dia não letivo, conforme com o calendário acadêmico 2016 da UFRGS;
segunda, 25/04	Panel 02
terça, 26/04	Panel 02
sexta, 29/04	Visita às praças;
<b>MAIO</b>	
segunda, 02/05	Aula teórica;
terça, 03/05	Assessoramento;
sexta, 06/05	Assessoramento;
segunda, 09/05	Assessoramento;
terça, 10/05	Assessoramento;
sexta, 13/05	Aula teórica;
segunda, 16/05	Assessoramento;
terça, 17/05	Assessoramento;
sexta, 20/05	Assessoramento;
segunda, 23/05	Panel 03
terça, 24/05	Panel 03
sexta, 27/05	Dia não letivo, conforme com o calendário acadêmico 2016 da UFRGS;
segunda, 30/05	Assessoramento;
terça, 31/05	Assessoramento;
<b>JUNHO</b>	
sexta, 03/06	Visita às praças;
segunda, 06/06	Aula teórica;
terça, 07/06	Assessoramento;

sexta, 10/06	Assessoramento;
segunda, 13/06	Panel 04
terça, 14/06	Panel 04
sexta, 17/06	Assessoramento;
segunda, 20/06	Assessoramento;
terça, 21/06	Assessoramento;
sexta, 24/06	Visita à estação Trensurb Niterói;
segunda, 27/06	Assessoramento;
terça, 28/06	Assessoramento;

#### JULHO

sexta, 01/07	Assessoramento;
segunda, 04/07	Assessoramento;
terça, 05/07	Assessoramento;
sexta, 08/07	Entrega final do anteprojeto;

#### METODOLOGIA:

Aulas teóricas e práticas. Seminário. Palestras de convidados especiais sobre o tema. Orientações de projeto. Visitas as sextas feiras no local do projeto.



2 PRAÇA RIO BRANCO

#### AVALIAÇÃO:

Avaliação será feita através de vários quesitos: frequência e participação em aula, colaboração nas atividades comuns, trabalhos em grupo, apresentação dos trabalhos de pequena extensão ao longo do semestre, exercícios em classe, entrega dos projetos

intermediários, entrega do projeto final, capacidade de autodeterminação e comunicação com os agentes envolvidos no projeto.

Os critérios arquitetônicos para a avaliação do projeto final serão estabelecidos com toda a turma ao longo do semestre, respeitando caso a caso as propostas arquitetônicas de cada aluno. A avaliação final será individual, os trabalhos poderão ser em duplas, trios ou individual.

#### REFERÊNCIAS:

<http://fernandofuao.blogspot.com.br/>

- Programas e necessidades;
- As formas do acolhimento
- O sentido do espaço, em que sentido, em que sentido;
- O teleférico do morro do alemão;
- O elevador rubem braga;
- Sob viadutos;
- As ocupações dos viadutos e as formas do acolhimento.

## ANEXO B – Projeto Arquitetônico II – Propostas Finais

2014/2 – Alunos Guilherme Hartmann, Luiza Marcon e Mariana Froner



### A ESTAÇÃO E A CIDADE



Canoas localiza-se no estado do Rio Grande do Sul, na região metropolitana de Porto Alegre. O município tem grande importância para a região na qual está inserido, apresenta o segundo maior PIB e a quarta maior população do estado, em torno de 320 mil habitantes. Além disso, é conhecido por sediar muitas indústrias e ser um pólo universitário.

Um dos problemas urbanos da cidade é o fato de seu tecido ser caracterizado por uma fissura central formada pela BR 116 e a linha da Trensurb, que dividem a cidade em lados com pouca conexão entre si. Algumas das formas de ligação entre as metades do município são as estações da Trensurb, dentre elas a Estação Niterói Uniritter.

A estação é controlada pela Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. - Trensurb - uma empresa existente desde 1980 e destinada ao transporte público do eixo norte da região metropolitana de Porto Alegre. Atualmente dispõe de uma linha de trem de 43,8km que liga o centro histórico de Porto Alegre ao município de Novo Hamburgo, passando por Canoas, Esteio, São Leopoldo e Sapucaia do Sul. Opera ainda uma frota de 25 trens que funcionam das 5h da manhã até as 00h, transportando em torno 180 mil usuários por dia útil.

A estação Niterói-Uniritter é uma das 22 estações pertencentes à região metropolitana de Porto Alegre, e é a primeira que liga a cidade de Canoas às estações da Capital. Situa-se entre a Av. Guilherme Shell e a BR-116, tem de um dos seus lados o Bairro Rio Branco e do outro o Bairro Niterói, servindo como ponte entre estes.

UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
GUILHERME HARTMANN // LUÍZA MARCON // MARIANA FRONER  
FERNANDO FUÃO, CELIA PAESE, JULIAN GRUB, LÍVIA NUNES, MARCELO KIEFER, TIAGO SULLIAN, RUBENS FAGIN, FABRIO FERREIRA

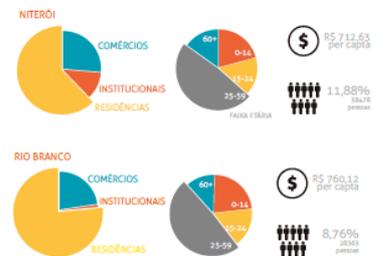
P2 ESTAÇÃO NITERÓI



O entorno da estação Niterói constitui-se de dois bairros: a oeste da estação situa-se o bairro Rio Branco e a leste, o bairro Niterói. Esses bairros apresentam características distintas tais como renda, faixa etária dos moradores e existência de importantes estabelecimentos em seu interior.

A população do Bairro Niterói constitui 12% da população canoense: 38 mil habitantes com uma renda de 712,63 reais por pessoa, predominando adultos entre 25 e 59 anos. O bairro, além de conter residências e edificações comerciais, conta com diversos tipos de estabelecimentos públicos próximos à estação, como algumas escolas e institutos municipais, delegacia, igreja e o centro universitário Ritter dos Reis, que nomeia a estação.

O bairro Rio Branco acomoda quase 29 mil residentes, em torno de 9% da população total do município de Canoas. Assim como o bairro Niterói, nota-se uma presença maior de habitantes na idade adulta e poucos residentes acima de 60 anos. A renda média mensal do Rio Branco, apesar de ser de 760,12 reais per capita (aparentemente mais alta que a do bairro Niterói) é absurdamente mal distribuída pelo bairro: alguns indivíduos dispõem de muitos recursos enquanto outros são extremamente pobres. A sua vizinhança é composta principalmente de residências, dispondo de alguns estabelecimentos comerciais locais, além de um conselho comunitário para o bairro.



UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA FRONER  
 FERNANDO FÚAO, CELMA PRISE, JULIAN GRUB, LIVIA NUNES, MARCELO KIEFER, TIAGO ZULIAN, RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

## ESTAÇÃO P2 NITERÓI



### PRAÇA RIO BRANCO

É a praça com maior movimento de pessoas no seu interior, provavelmente por ter a passarela se abrindo para o meio da praça. Outro motivo desse fluxo é o fato dos logradouros periféricos, Av. Guilherme Schell e Rua Boa Saúde, estarem na mesma cota de nível, facilitando a passagem. Por ser uma praça ocupada, se instalou comércio, florista, fruteira, restaurantes, revistaria e ambulantes em todos os lados. Apesar disso, a praça não aparenta ter limpeza e reparos frequentes, e apresenta vários danos devido ao descaso em sua manutenção. Tanto pelas empenas e a própria limpeza da passarela, quanto pelas árvores de grande porte, estas que também não recebem nenhuma manutenção ou poda, desqualificando visualmente o ambiente da praça.



### PRAÇA NITERÓI

A praça niterói, por ser rebaixada e não apresentar o acesso direto ao seu interior através da passarela do trem, atualmente encontra-se quase abandonada, e passa despercebida pelo transeunte, que anda ao seu redor mas não a acessa. A entrada da praça é pouco notada entre os comércios que, encontram-se no seu limite com a rua, formando uma barreira entre estas. Além do caráter de abandono pela dificuldade de acesso, a praça não apresenta nenhuma manutenção. O piso de concreto e tijolos encontra-se destruído em sua maioria devido às árvores existentes na praça, que possuem raízes elevadas ao solo. Devido também a sua cota inferior e aos bloqueios que apresenta para a rua, a praça também torna-se úmida, o que causa mais danos a sua infraestrutura. Há bicicletários ao seu redor, porém são inutilizados e estão depredados.



UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA FRONER  
 FERNANDO FÚAO, CELMA PRISE, JULIAN GRUB, LIVIA NUNES, MARCELO KIEFER, TIAGO ZULIAN, RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

## ESTAÇÃO P2 NITERÓI



## PRAÇA RIO BRANCO

A Praça Rio Branco apresenta diversos problemas no piso devido às raízes das árvores que o destruíram, além disso, nota-se um excesso de lixo no chão devido à falta de lixeiras ao longo do espaço. Em relação ao comércio, atualmente há uma florista, fruteira, camelô, bar, carrinho de hot dog e até uma gaiola com patos e galinhas pertencente à agropecuária do prédio ao lado; todos esses comércios estão em instalações improvisadas, muitas vezes ambulantes e a maioria com espaço muito reduzido. Além disso, a praça atualmente é usada como estacionamento de veículos, o que dificulta muitas vezes a circulação adequada de pedestres, já que privilegia os carros, e impossibilita a utilização da área da praça para alguma atividade para a comunidade. Além disso, a praça apresenta um excesso de elementos inutilizados, como bicicletários e orelhões.



## PRAÇA NITERÓI

Junto à calçada da rua Bagé, apresenta uma parada de ônibus, associada à um acesso da passarela. O foco de pessoas que a parada gera fomenta o comércio da rua, que, diferente da praça niterói, é edificado e fecha quase que por completo o acesso ao interior da praça. O comércio mais significativo é a lanchonete, que apresenta abertura direta para a passarela e estende-se até a esquina com a BR 116. Do outro lado, há uma revistaria, ligada também diretamente à passarela. Na fachada da rua Bagé, ainda há uma outra pequena lancheria e uma fruteira, também edificadas e voltadas ao público da parada de ônibus. Dentro da praça há uma edificação de sanitários, porém não é aberta ao público, e também serve como mais uma barreira entre a rua e as pessoas e o interior da praça. As fachadas de trás dos comércios não apresentam nenhum tratamento e geram uma visual desagradável.



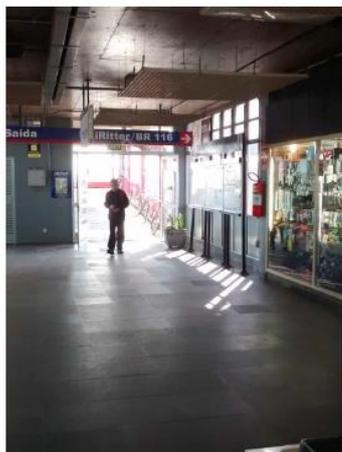
UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA PRONER  
 FERNANDO FUÃO, CELMA PASEE, JULIAN GRUB, LIVIA NUNES, MARCELO KIEFER, TIAGO ZULIAN, RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

ESTAÇÃO  
 P2 NITERÓI



## PASSARELA

Linha de passagem e ligação, apresenta movimento na percepção visual do passante. No centro, inverte-se o caráter, transformando o local em ponto de encontro e apreciação da paisagem urbana. A passarela é colorida de azul e vermelho, porém com a poluição da BR-116, as cores se desbotam e acabam se tornando cinza. Ela está degradada esteticamente, principalmente sua cobertura, que não tem nenhum valor estético e até pode se tornar um monótona ao longo do percurso.



## ESTAÇÃO

Zona operacional. Configura-se como área de passagem para o usuário, com um pequeno local de comércio, além de bilheteria e das áreas administrativas. Para o funcionário, espaço de permanência estruturado. A estação construída nos anos 80 já passou por algumas pequenas reformas, como a pequena ampliação dos anexos laterais, um deles loja e o outro área da bilheteria, e a construção de mais banheiros voltados aos usuários do trem. Atualmente ela atende poucos requisitos e apresenta inúmeros problemas, tanto de sistematicidade, como estruturais.



## PLATAFORMA

Local de espera e de circulação, possível tratamento quebrando o ritmo monótono dos pilares. Potencial de uso para entretenimento cultural e/ou comercial no espaço não subutilizado pelo embarque e desembarque.

UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA PRONER  
 FERNANDO FUÃO, CELMA PASEE, JULIAN GRUB, LIVIA NUNES, MARCELO KIEFER, TIAGO ZULIAN, RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

ESTAÇÃO  
 P2 NITERÓI



## PASSARELA ESTAÇÃO PLATAFORMA

A visual dos bairros também não é muito agradável porque as praças estão em péssimo estado. Em aspectos funcionais, hoje há alguns comércios não autorizados que vendem diversos artigos, de alimentos à bijuterias; também há uma notável quantidade de bicicletas que são presas nas grades da passarela pelos moradores que necessitam usar o trem ou se locomover entre os dois bairros.

Por falta de manutenção os banheiros não funcionam corretamente e não existe a possibilidade de uma pessoa com necessidades especiais de utilizá-los. Nos dias de chuva aparecem inúmeras goteiras na laje. Por não ter acontecido a sua modernização, não existe elevadores para os usuários debilitados descerem ao nível da plataforma.

A plataforma da estação Niterói não possui nenhum problema visível de degradação, porém não possui nenhum atrativo em seu interior, se tornando meio cansativa de permanecer por muito tempo. O maior problema é o espaço em seu fundo que fica inutilizado devido ao café que bloqueia a visão da maioria das pessoas e o fato da estação ser muito comprida e o trem não parar lá.

## DIAGNÓSTICO DA ÁREA

### PLATAFORMA

- conservação** Bancos e lixeiras em más condições. A pintura dos elementos e o piso estão conservados, apesar de não haver piso tátil. O que mais desqualifica visualmente a plataforma são os muros que cercam a divisa com as ruas, bloqueando a visão do usuário. Além disso, a visual dos pilares e do teto é cinza, assim como as avenidas ao lado da plataforma, deixando o ambiente triste e sem estímulo.
- comércio** Conta com um pequeno comércio de lanches que separa a parte utilizada da subutilizada pelos usuários, atraindo muitas pessoas para o final da passarela, porém atua como uma barreira visual entre as duas partes. Além disso, apresenta um comércio ambulante de jornais ao longo da plataforma.
- restaurante** Apresenta alguns bancos em más condições de conservação na parte final da passarela, e poucas lixeiras ao longo de toda a passarela.

### ESTAÇÃO

- conservação** Apresenta o piso e os pilares em bom estado de conservação, apesar de estes serem cinzas e não muito agradáveis visualmente. Conta com alguns jardins que não apresentam muita manutenção. Além disso, apresenta goteiras nos dias de chuva, e peças subutilizadas que desqualificam a visual o teto. Algumas placas e idicativos da Trensub estão deprecados.
- comércio** Dispõe de um único espaço comercial próximo a entrada e à bilheteria, de vendas de souvenirs. Além disso, conta com máquinas de venda de pequenos lanches e café próximos à bilheteria.
- banheiro** Conta com um banheiro para cada sexo e um pna, porém muitas vezes estes não tem manutenção e limpeza adequados, e estão frequentemente estragados.

### PRAÇA NITEROI

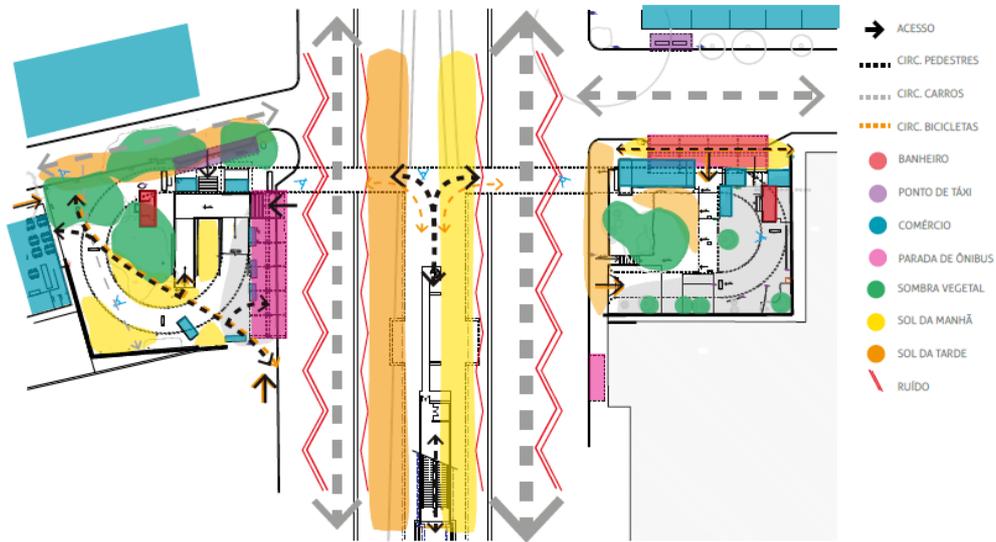
- conservação** Por não ter quase nenhum fluxo de pessoas, a praça encontra-se em estado de abandono. O piso de concreto está danificado pelas raízes das árvores, que também encontram-se sem tratamento ou poda. As empresas dos comércio desqualificam a praça visualmente. Há danos na rede de esgoto, má conservação das instalações e nenhum tipo de limpeza é realizado.
- comércio** O comércio encontra-se ao longo da rua Bagé e aproveita o público da parada de ônibus, formando uma barreira entre a calçada e o interior da praça, sem nenhuma ligação entre estas.
  - lancheira de maior porte, não têm muita qualidade visual nem infraestrutura.
  - revistaria ligada à passarela
  - fruteira na extremidade da praça
  - pequena lancheria também rente à calçada
- banheiro** O sanitário localizado no interior da praça encontra-se em más condições de conservação e não é aberto ao público.
- bicicletário** A praça dispõe de bicicletários em seu interior, porém, por ser pouco habitada estes bicicletários não são utilizados.
- ônibus** Serve como atrativo para os comércios existentes, e apresenta uma ligação direta com a passarela, que acaba por reforçar o isolamento da praça

### PASSARELA

- conservação** Más condições de conservação. Além de deprecada em diversos pontos, não recebe limpeza e manutenção frequentes, gerando aspecto visual desagradável. Estrutura e guarda corpo estão em boas condições apesar de sujos, já as telhas são danificadas em alguns pontos. Apresenta pontos de luz nos montantes e lixeiras, porém algumas destas também encontram-se em más condições.
- comércio** Apesar da atividade ser considerada ilegal, conta com ambulantes em seu percurso, como vendedores de rapadura, guarda-chuvas e pequeno artesanato.
- bicicletário** A atividade ocorre de maneira improvisada. Os usuários deixam as bicicletas ao longo do guarda corpo da passarela, principalmente próximo à entrada da estação.

### PRAÇA RIO BRANCO

- conservação** O piso está danificado devido à grande quantidade de árvores com raízes expostas, além disso, não há limpeza ou poda da vegetação da praça, que é mais conservada que a Niterói por apresentar fluxo de pessoas e de comerciantes em seu interior. As empresas apresentam propagandas e não qualificam o espaço. Apresenta creches subutilizadas.
- comércio** Apesar de também estar relacionado ao público da parada de ônibus, o comércio da praça é de menor porte, a maioria ambulante ou barraquinhas.
  - pequeno restaurante, apresenta fachada pouco conservada e espaço interno também precário
  - revistaria próxima à esquina, atualmente está fechada
  - fruteira sob a passarela, atral grande numero de pessoas
  - pequenos lanches, atualmente numa barraquinha móvel
  - florista, sem local delimitado, nenhuma infraestrutura
  - carrinho de hot dog
  - cameliá, também em um carrinho, próximo à passarela
  - exposição de animais da agropecuária localizada no prédio ao lado, sem qualquer infraestrutura
- banheiro** O sanitário localizado no interior da praça encontra-se em más condições de conservação e não é aberto ao público.
- bicicletário** O bicicletário localiza-se em lugar com pouca visibilidade dos transeuntes, por isso não é utilizado com frequência
- ônibus** Atrator dos comércios da praça, está em condições precárias de conservação, e tem uma estrutura muito robusta
- ônibus** Atividade existente na praça para 2 ou 3 carros, dificulta o transito de pessoas, que seria idealmente o prioritário no local
- táxi** A parada de táxi, localizada na rua boa saúde, atua como um bloqueio visual na continuidade da calçada, e não é utilizada com frequência



A partir das visitas feitas a estação e seu entorno, foram obtidos os conhecimentos necessários sobre a área de intervenção. Foram observadas as características da região, como a posição atual dos comercios, as alturas dos muros e empenas cegas nos limites das praças, sombra da vegetação e insolação em diferentes horas do dia. Quanto ao fator humano, observa-se as relações dos transeuntes com o ambiente, por onde trafegam o pedestre e o ciclista. E, pelas percepções audiovisuais, os pontos de ruído intenso

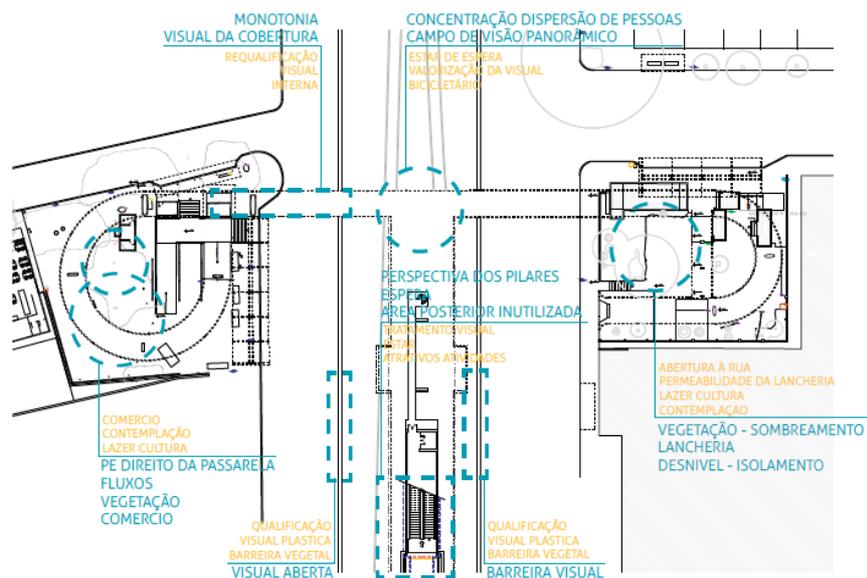
e de visão positivos e negativos.

Assim, a praça do bairro niterói apresenta circulação interna quase inexistente, pouca isolação direta e pouca integração visual com o entorno, já que as edificações que configuram o comércio do entorno da praça voltam-se à rua, e a passarela não possibilita o acesso direto à praça. Já no bairro rio branco, a praça configura-se por um eixo diagonal de circulação amplamente utilizado, com áreas de maior insolação pela manhã, e também maior permeabilidade

visual com seu redor devido à maioria do comércio ser formado por elementos moveis, como carrinhos de cachorro quente. As avenidas paralelas aos trilhos do trem e as ruas transversais, apesar de serem de menor porte, apresentam tráfego intenso e acabam gerando um intenso ruído na plataforma e também nas praças, além do proprio ruído dos vagões do trem.

UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA FRONER  
 FERNANDO FUÃO, CELIA WISE, JULIAN GRUB, LIVIA NUNES, MARCELO KEFER, TIAGO ZULIAN  
 RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

# P2 ESTAÇÃO NITERÓI

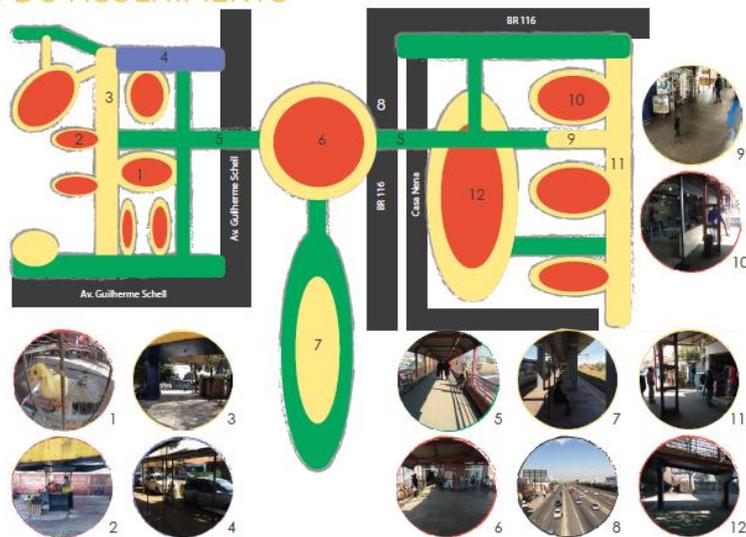


Com base na análise define-se pontos de interesse projetual. Para tais são elencados os seus condicionantes e as suas características físicas, e, por conseguinte, ideias de

intervenção para essas regiões. Em um segundo momento se identificou áreas de interesses secundários, que necessitam de mudanças estéticas e requalificação visual, visando

uma melhora do caráter atual da estação e seus arredores, atualmente cinza e desagradável aos seus usuários.

## MAPAS DO ACOLHIMENTO



A estação, um objeto de ligação entre cidades, bairros e um lado ao outro. Difícil classificar como objeto de errância ou de espera, pois seu propósito é de guiar-te para outro local, para as demais estações. Mas ao mesmo tempo é um ponto de encontro, espera, entre pessoas, para assim, se locomover para outro lugar.

A estação mesmo sendo agressiva ao meio, segregando-o, unifica os lados, longitudinal, através dos trilhos, e transversal, pela passarela, os lados da cidade. Nas extre-

midades da passarela, na qual se estipulam mais relações de errância e espera, se encontram pequenas praças com minis centros comerciais, pontos de ônibus e taxi, bicicletários e possíveis lugares de convívio. Alguns pontos citados tem característica de serem de espera outros de errância, tornado a praça um espaço comum a diferentes públicos.

Com a diversidade vão surgindo as relações entre os usuários, comerciantes e qualquer ser que venha a utilizar o espaço. Assim, percebe-se onde é hostil ficar e onde

é agradável a permanência, caindo, novamente, no assunto de lugares de errância (=hostilidade) e de espera (=hospitalidade). Tendo uma breve conversa com as pessoas que utilizam o espaço diariamente, nota-se que, geralmente, os locais mais hospitaleiros são os bares/restaurantes, as fruteiras e os camelôs, e como pior lugar a região dos taxistas.

GUILHERME



No momento que chegamos à estação, a primeira coisa que podemos notar é a vegetação crescente nos trilhos, como gramas e algumas flores simplórias que coloreiam aos poucos a estação cinza cercada pela poluição do homem "moderno", essas pequenas singularidades já ajudam a povoar o espaço inicialmente hostil da plataforma, junto com o vendedor de jornal e a dona da cafeteria que permanecem ali enquanto militares de pessoas chegam e saem todo o dia.

O ambiente após o mundo da estação, apesar de ter que lidar com a degradação proveniente do

lixo largado pela sociedade, também conta com fatores inusitados que dão vida ao recinto, como bicicletários improvisados na passarela ou pontos de comércio que atraem os moradores locais. Distintas atividades são realizadas nas praças por viventes peculiares com histórias completamente diferentes, como a moça das flores com sua pequena filha que passam o dia inteiro naquele mesmo local da praça Rio Branco, ou os vizinhos que às vezes sentam ali para socializar com o vendedor de frutas ou com a senhora da barraca de lanches.

Na realidade, o que podemos concluir depois das visitas a esse sítio é a importância da vida nos ambientes arquitetônicos, sem as pessoas, qualquer lugar pode se tornar abandonado e hostil, é a presença dos seres vivos que provocam em nós a sensação de acolhimento e hospitalidade. A praça do bairro Niterói pode servir como exemplo, já que em comparação com a Rio Branco, é mais vazia e fechada visualmente, torna-se mais escura e hostil.

LUIZA



Fluxos delimitados, caminhos impostos. Barreiras construídas, barreiras invisíveis, barreiras sociais, depreciação e hostilidade restringem o curso do passante, que segue inerte até seu destino. Portas, escadas, catracas, passarela. O espaço aberto é estrangulado diversas vezes.

A imposição física da estrada e da estação é em termos superada através da passarela, ponte entre os retalhos da cidade pré-existente, caminho único e estreito que ao mesmo tempo que atravessa torna-se barreira – visual, física – na praça em que se insere e acaba por tornar hostil.

Na plataforma a errância e a espera se encontram nitidamente, Errância de quem tem pressa, atravessa as portas sem notar o que está em volta e segue o caminho por entre os muros.

As esperas precedem os encontros e muitas vezes dão-se em lugares sem projeto prévio e correto para tal. O acolhimento é vivo – o comércio, a natureza – e ao mesmo tempo que busca associar-se ao usuário que é seu cliente, proporciona conforto e vida às esperas. Às vezes previsível, às vezes inesperado, as árvores, os alimentos, o camelo, a

simpatia do vendedor.

Em contrapartida, a hostilidade manifesta-se através do lixo, do descaso, do deserto, da depreciação, do esquecimento e esvaziamento do espaço – o muro vazio, o bicicletário quebrado, a sujeira. Mas mesmo em lugares que para a maioria é percebido como o máximo de hostilidade, o acolhimento pode surgir na forma de abrigo ao homem e ao cão que não têm casa, trazendo à tona o potencial que todos os espaços têm para tornarem-se acolhedores a agradáveis.

MARIANA

UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA PRONER  
 FERNANDO FUÃO, CELMA PAESE, JULIAN GRUB, LUIZA NUNES, MARCELO KIEFER, TIAGO ZULIAN  
 RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

ESTAÇÃO  
 P2 NITERÓI

UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA PRONER  
 FERNANDO FUÃO, CELMA PAESE, JULIAN GRUB, LUIZA NUNES, MARCELO KIEFER, TIAGO ZULIAN  
 RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

ESTAÇÃO  
 P2 NITERÓI

## CONCEITO DE PROJETO



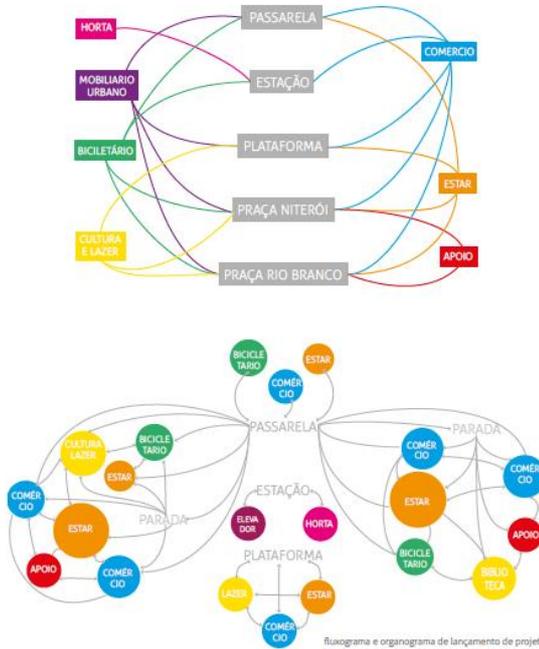
Com base na área de projeto, constituída de duas praças, uma passarela e da estação Niterói-Unirritter, buscou-se sintetizar a planta geral desses locais de modo a atingir uma forma geométrica simples - um triângulo equilátero - que representasse a essência da intenção projetual de conectar os espaços analisados. Primeiramente a estação e as duas praças foram repensadas como pontos nodais do projeto, tornando-se os vértices desse triângulo, por serem os pontos de chegada e saída dos indivíduos à área analisada. Já a passarela, ou seja, o fluxo de pessoas que liga os espaços foi representada pelas arestas do triângulo.

Partindo dessa forma triangular, foram escaladas três palavras chaves que completam a proposta e relacionam-se ao espaço como um todo: Encontro, Dinâmica e Ocupação. Esses termos resumem a idealização de unir esses três mundos compostos pelos bairros e pela linha do trem e transforma-los em um só organismo, em resposta as barreiras estáticas existentes hoje. Além disso, objetiva-se convidar os moradores a povoar esse ambiente arquitetônico e interagir com ele, tornando-o urbano, comunitário e também proporcionando aos habitantes o sentimento de pertencimento a esse lugar, mudando sua percepção do mesmo para um ambiente acolhedor. Visa-se o espaço modificado que se submete ao cidadão e se adapta a ele - e não o oposto - através de alternativas desmontáveis e móveis que possibilitem a diversidade de atividades a serem planejadas pelos próprios frequentadores.

UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA RONNER  
FERNANDO FUAO, CEILMA PAESE, JULIAN GRUB, LIVIA NUNES, MARCELO KIEFER, TIAGO ZULIAN, RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

ESTAÇÃO  
P2 NITERÓI

# PROGRAMA DE NECESSIDADES



fluxograma e organograma de lançamento de projeto

## ESTAÇÃO

- Reabilitação**  
A fim de melhorar o conforto térmico, brises e vegetação serão acrescentados nas áreas de permanência e circulação da estação, contribuindo também para a estética da mesma. Serão acrescentadas piscas estruturadoras para facilitar a passagem.
- Comércio**  
A estação receberá um novo anexo onde será disposto uma floricultura/jardim com uma lanchonete, sendo um espaço muito agradável de permanência para os moradores locais e turistas. Além disso, o espaço da pequena loja próxima à bilheteria será ampliado e relocado.
- Lazer**  
Ao longo da estação haverá expositor e poderão ser administradas exposições de artistas locais.
- Banheiro**  
O banheiro será reconstruído em módulos de serviços, será aumentado para acomodar mais utilizadores.
- Bicicletário**  
Ponto de aluguel de bicicletas para os usuários da tremurb, localizada na entrada da estação junto a bilheteria.
- Proteção urbana**  
O novo anexo da estação acomodará diversos estares com bancos para a contemplação das views. Luzes serão dispostas ao longo da estação toda.
- Acessibilidade**  
Será projetado um elevador para facilitar o uso do trem por cadeirantes, gestantes e pessoas com necessidades. Além disso, a estação contará com banheiros acessíveis.
- hora jardim**  
Será disposta ao longo da estação e poderá ser comercializada na mesma. Serve como tratamento paisagístico, tornando a permanência muito agradável para quem transita.

## PLATAFORMA

- Reabilitação**  
Os muros da plataforma receberão tratamento com vegetação para diminuir o ruído e qualificar a visual tanto de quem esta na passarela quanto na rua. Os pilares serão tratados com pintura.
- Comércio**  
O café da plataforma será modificado, tornando-se um balcão para que as pessoas possam ter visibilidade do fundo da plataforma, atualmente não utilizado. Ele ainda ganhará um estar com mesas para quem quiser descansar e comer antes de pegar o trem.
- Lazer**  
Eventualmente poderão ocorrer exposições de artistas locais na plataforma, fixadas nos pilares, podendo ser vistas de fora da estação também.
- Informação**  
Como calças anexadas ao longo dos pilares, pode ser utilizada por quem esperi ou pra quem quiser doar um livro para a estação.

## PASSARELA

- Reabilitação**  
Troca da cobertura da passarela por fibra de vidro. Os seus pilares serão tratados com mosaicos para atrair a atenção da população e reproduzir uma sensação de leveza a passarela.
- Comércio**  
Ocasionalmente serão propostas feiras na passarela, como brechós, antiguidades e vinhos, organizadas pelos próprios moradores durante os finais de semana.
- Parque**  
Engastado no ponto central da passarela tanto para contemplação da vista da cidade quanto como estar para os usuários do trem.
- Mobiliário urbano**  
Serão dispostos livrões ao longo de toda a passarela. Além disso, a cobertura possuirá luzes para facilitar a passagem de pessoas a noite.
- Bicicletário**  
Ao longo da passarela, nas áreas mais próximas à estação, haverá bicicletários para a armazenagem das bicicletas dos viajantes, regularizando a situação que já ocorre atualmente.

## PRAÇA RIO BRANCO

- Reabilitação**  
Ampliação da escada que liga a passarela à rua Boa saída para substituir a retrada da escada que dava ao ponto de ônibus. As estruturas pré-existentes serão revitalizadas através de pintura e tratamentos paisagísticos, assim como as empresas da praça.
- Lazer**  
No interior da praça será formado uma área destinada aos estabelecimentos comerciais já existentes utilizando estruturas modulares com características distintas para cada atividade. Assim, serão realocados os comércios tais como a frutaria, florista, bar, hot dog, camelô e banca de revistas; além disso, será aberto uma entrada para a agropecuária do prédio vizinho e o restaurante já existente será reformado e possuirá um área extrema de mesas dentro da praça.
- Lazer**  
Através das diferentes disposições dos pátios, que podem ser configurados de diversas formas, como balcões de exposições, mesas para oficinas, cinema ao ar livre, entre outros.
- Banheiro**  
O banheiro será realocado para o interior da praça e anexado a linha de comércio e atividades, além de ser ampliado, podendo ser utilizado pelos frequentadores da praça.
- Taxi**  
A cobertura do ponto de taxi será removida e será criado um estar para os clientes ou para os próprios taxistas.
- Deposito**  
também será disposto em uma área subutilizada da praça, e servirá tanto para guardar materiais e mesas, quanto para guardar os pallets quando não estiverem em uso.
- Bicicletário**  
Assim como a praça Niterói, será destinado aos utilizadores da praça e da estação, sendo disposto ao longo de alguns pilares e áreas disponíveis.
- Alimentação**  
Junto a área comercial no centro da praça. Os pallets também poderão servir como área designada à alimentação, já que podem ser remontados como mesas ou bancos escalonados.
- Mobiliário urbano**  
Os bancos da praça Rio Branco serão organizados da mesma maneira que na praça Niterói: ao longo de canteiros e com livrão acoplado, contribuindo assim para o desenho da praça. Além disso, serão colocados bancos na parada de ônibus.
- Acessibilidade**  
Com a retrada da escada e a remodelação da cobertura da parada de ônibus, será ampliada a calçada para melhor circulação de pessoas pela mesma. A travessa da rua também será configurada em uma faixa de segurança no nível do transeunte.

## PRAÇA NITERÓI

- Reabilitação**  
As empresas da praça niterói receberão um tratamento paisagístico para melhorar a visual dos visitantes, além disso, os acessos à praça serão ampliados possibilitando a visibilidade e entrada na praça pelos transeuntes.
- Comércio**  
Projetado para os comércios já existentes através uma área comercial em linha ao longo da lateral da praça. Endos, a frutaria e revistaria serão deslocadas, abrindo a visual do interior da praça, assim como o café com mesas e integrado a biblioteca, que servirá como ponto focal de quem entra na praça.
- Informação**  
No interior da praça serão introduzidos estantes anexadas a alguns pilares, servindo como tratamento destes e podendo ser usadas pelos frequentadores da praça em geral.
- Lazer**  
A escada-estar formando um anfiteatro possibilitar tornar a praça um local para realização de espetáculos e shows produzidos pelos artistas da cidade.
- Banheiro**  
Os banheiros da praça niterói (anteriormente encontrados na lanchonete e ao lado da praça) serão unidos e integrados à linha de comércio no interior da praça.
- Deposito**  
Será criado no ponto com pé direito mais baixo da passarela a fim de aproveitar a área subutilizada atualmente, possibilitando armazenagem de materiais de manutenção e de equipamentos móveis da praça.
- Bicicletário**  
Alguns bicicletários serão dispostos pela praça para atender os moradores do bairro e usuários do trem.
- Alimentação**  
Os estabelecimentos localizados na entrada da praça serão relocados para seu interior, criando um espaço com mesas; enquanto o café será remodelado, tornando-se mais permeável e sendo beneficiado com um deck com vista da praça.
- Mobiliário urbano**  
Além do espaço de alimentação com mesas e cadeiras, propõem-se diversos bancos que também servem como proteção para os canteiros e que possuem livrões acoplados.
- Acessibilidade**  
As calçadas serão alargadas e uma faixa de segurança será projetada no mesmo nível do passeio. Além disso, um dos acessos da praça será dado através de uma rampa adequada para deficientes.

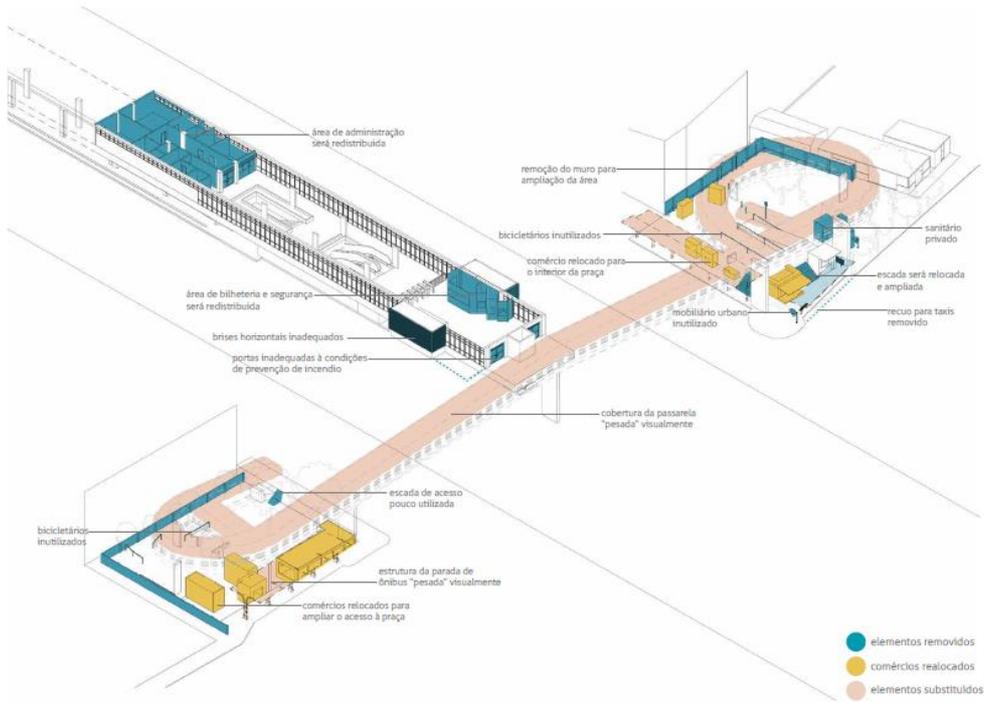
UFGRJ | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
GUILHERME HARTMANN // LUÍZA MARCON // MARIANA FRONER  
FERNANDO FUJÃO, CELMA PÁESE, JULIAN GRUB, LIVIA NUNES, MARCELO KEFER, TIAGO ZULIAN, RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

# ESTAÇÃO P2 NITERÓI

UFGRJ | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
GUILHERME HARTMANN // LUÍZA MARCON // MARIANA FRONER  
FERNANDO FUJÃO, CELMA PÁESE, JULIAN GRUB, LIVIA NUNES, MARCELO KEFER, TIAGO ZULIAN, RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

# ESTAÇÃO P2 NITERÓI

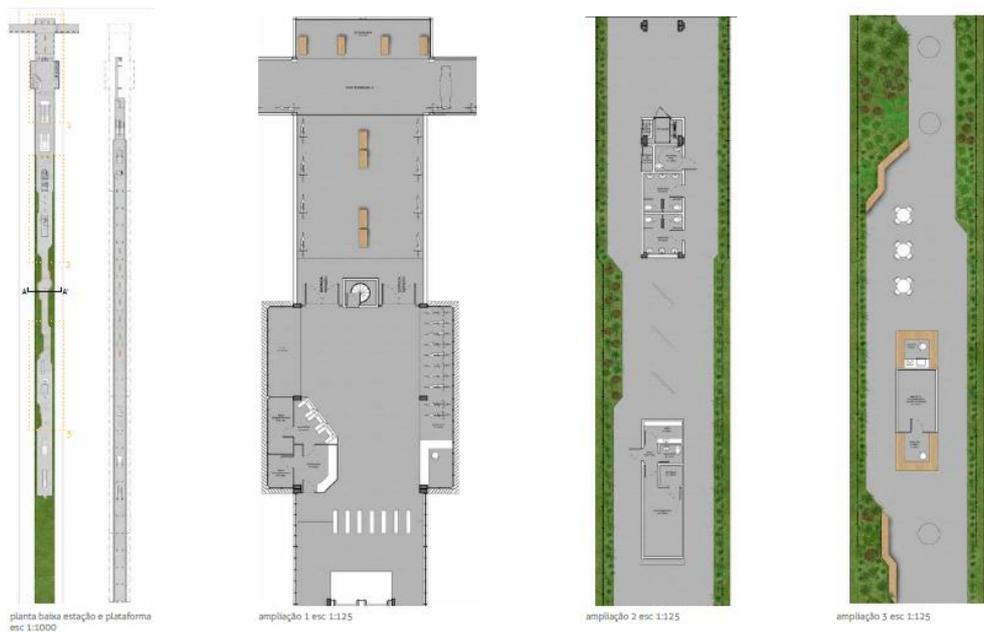
## ELEMENTOS MODIFICADOS



UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA FRONER  
 FERNANDO FUÃO, CELMA PRAESE, JULIAN GRUB, LIVIA NUNES, MARCELO KEFER, TIAGO ZILIAN  
 RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

ESTAÇÃO  
**P2**  
 NITERÓI

## PROPOSTA ESTAÇÃO | PASSARELA



UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA FRONER  
 FERNANDO FUÃO, CELMA PRAESE, JULIAN GRUB, LIVIA NUNES, MARCELO KEFER, TIAGO ZILIAN  
 RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

ESTAÇÃO  
**P2**  
 NITERÓI



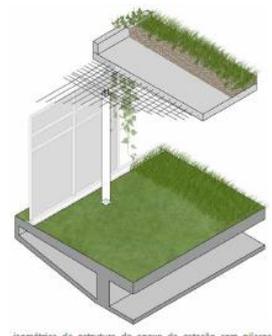
fachada esc 1:500



ampliação da fachada' esc 1:100



cutte AA' esc 1:100



isométrica da estrutura do anexo da estação com pilares metálicos, laje de concreto e cobertura verde

UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA PRONER  
 FERNANDO FUAO, CELMA PASE, JULIAN GRUB, LIVIA NUNES, MARCELO KIEFER, TIAGO ZULIAN  
 RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

**P2** ESTAÇÃO NITERÓI



Vista da passarela para a estação

UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA PRONER  
 FERNANDO FUAO, CELMA PASE, JULIAN GRUB, LIVIA NUNES, MARCELO KIEFER, TIAGO ZULIAN  
 RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

**P2** ESTAÇÃO NITERÓI



Área da bilheteria e biciponto



plataforma

**P2** ESTAÇÃO NITERÓI  
 UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA RONER  
 FERNANDO FUÃO, CELMA PRAISE, JULIAN CRIBIL, LIVIA NUNES, MARCELO KIEFER, TIAGO ZULIAN  
 RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA



Vista interna do anexo



Vista interna do anexo

UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUÍZA MARCON // MARIANA PRONER  
 FERNANDO FUÃO, CELMA PAESE, JULIAN GRUB, LYVA NUNES, MARCELO KIEFER, THIAGO ZULIAN  
 RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

**P2** ESTAÇÃO  
 NITERÓI

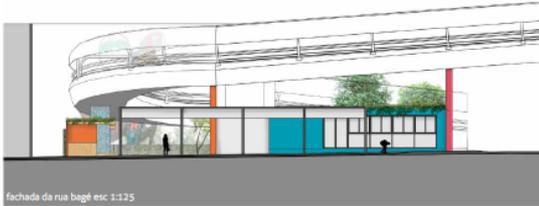
PROPOSTA PRAÇA NITERÓI



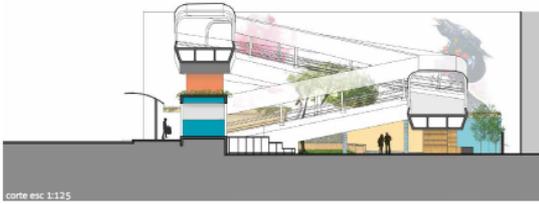
planta baixa praça niterói esc 1:125

UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUÍZA MARCON // MARIANA PRONER  
 FERNANDO FUÃO, CELMA PAESE, JULIAN GRUB, LYVA NUNES, MARCELO KIEFER, THIAGO ZULIAN  
 RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

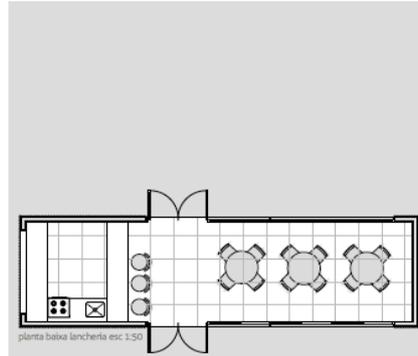
**P2** ESTAÇÃO  
 NITERÓI



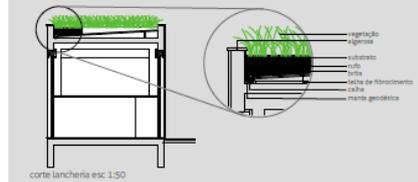
fachada da rua bagé esc 1:125



corte esc 1:125



planta cozinha lancheria esc 1:50



corte lancheria esc 1:50

- regeneração
- Algodão
- substrato
- terra
- feltro
- folha de fibrocimento
- cacha
- membr. geotêxtil

UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA PRONER  
 FERNANDO FIÁO, CELMA PASE, JULIAN GRUB, LIVIA NUNES, MARCELO KIEFER, TIAGO ZULLAN  
 RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

# P2 ESTAÇÃO NITERÓI



visto do acesso à praça pela rua bagé

UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA PRONER  
 FERNANDO FIÁO, CELMA PASE, JULIAN GRUB, LIVIA NUNES, MARCELO KIEFER, TIAGO ZULLAN  
 RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

# P2 ESTAÇÃO NITERÓI



UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA PRONER  
 FERNANDO FUAD, CELMA PAESE, JULIAN GRUB, LIVIA NUÑES, MARCELO KIEFER, TIAGO ZULIAN  
 RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

**P2** ESTAÇÃO  
 NITERÓI

PROPOSTA PRAÇA RIO BRANCO



UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA PRONER  
 FERNANDO FUAD, CELMA PAESE, JULIAN GRUB, LIVIA NUÑES, MARCELO KIEFER, TIAGO ZULIAN  
 RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

**P2** ESTAÇÃO  
 NITERÓI



vista da rua boa saúde esc 1:125



corte esc 1:125



**P2** ESTAÇÃO NITERÓI

UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
QUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA PRONER  
FERNANDO FÚJO, CELMA INISE, JULIAN GRUB, UYVA NUNES, MARCELO KIEFER, TIAGO ZULIAN  
RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA



vista do acesso pela rua saúde



vista do acesso pela av guilhermeschell



vista da área comercial em direção à rua saúde



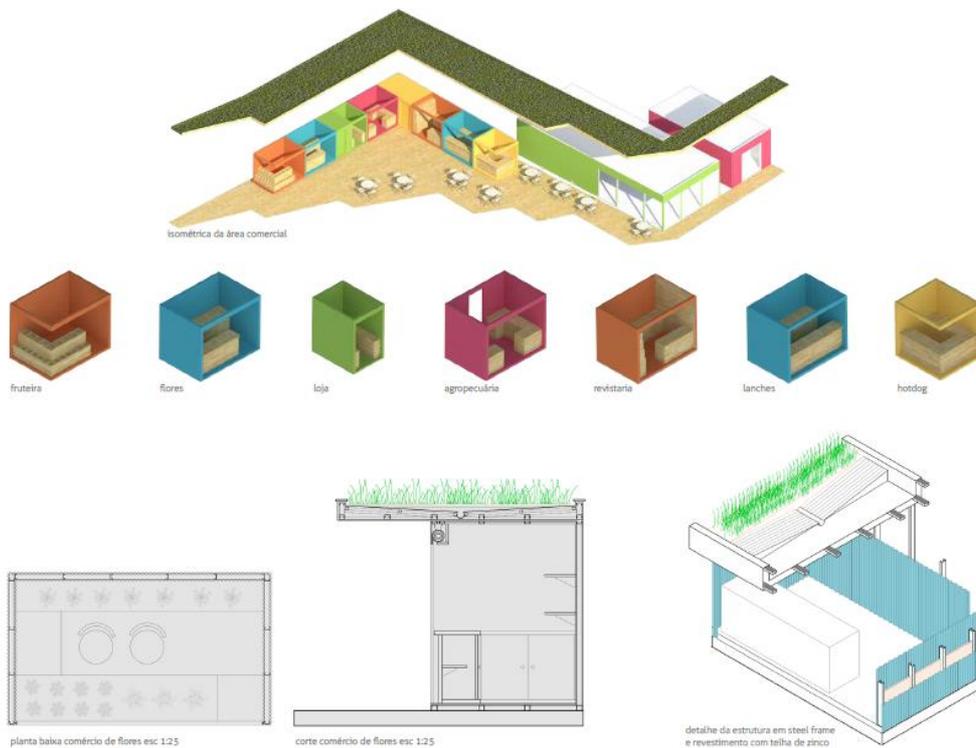
vista da praça

UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA PRONER  
 FERNANDO FUÃO, CELINA PAESE, JULIAN GRUB, LIVIA NUNES, MARCELO KIEFER, TIAGO ZULIAN  
 RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

**ESTAÇÃO**  
**P2**  
**NITERÓI**

UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA PRONER  
 FERNANDO FUÃO, CELINA PAESE, JULIAN GRUB, LIVIA NUNES, MARCELO KIEFER, TIAGO ZULIAN  
 RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

**ESTAÇÃO**  
**P2**  
**NITERÓI**



UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA FRONER  
 FERNANDO FIAÙO, CELMA PAESE, JULIAN GRUB, LIVIA NUNES, MARCELO KIEFER, TIAGO ZULIAN, RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

ESTAÇÃO  
 P2 NITERÓI

## ETAPAS DE INTERVENÇÃO

### PRAÇA NITERÓI

### PRAÇA RIO BRANCO

### PASSARELA

### ESTAÇÃO

1

- tratamento das empenas com pintura e grafitti
- retirada dos bicicletários inutilizados
- poda da vegetação existente e remoção de algumas árvores de menor porte
- consertos necessários na rede de esgoto
- pintura provisória para a lancheria

- retirada das placas e proibição do estacionamento de automóveis.
- lavagem e pintura dos elementos danificados
- retirada da parada dos taxistas
- remoção dos orifícios inutilizados
- poda da vegetação existente e implantação de trepadeiras nas empenas
- retirada das barras do bicicletário
- requalificação da fachada do restaurante

- troca de luminárias danificadas
- lavagem e preparação da estrutura e cobertura (trabalhos de pintura)
- reparo do piso com aplicação de nata de concreto
- aplicação de piso tátil
- troca das grades de proteção
- instalação dos bicicletários
- pintura da passarela na cor branca
- revisão das canaletas e os tubos de queda

- requalificação dos muros com a colocação de novas trepadeiras
- reparo nos locais de goteira
- limpeza e pequenos reparos nas esquadrias
- retirada de forros, placas metálicas e elementos do teto
- requalificação da identidade visual (placas, sinalização)
- substituição das luminárias da estação e plataforma
- pintura da estação e plataforma
- troca e colocação de novos bancos
- requalificação da vegetação preexistente

2

- remoção do banheiro dos taxistas e instalação de banheiros provisórios
- remoção da escada de acesso
- remoção do piso
- movimentação de terra
- rede hidráulica e elétrica
- construção do contrapiso e piso
- construção da faixa de pedestre elevada
- instalação de drenos nas áreas de vegetação e grelha nas áreas de piso
- construção das escadas e rampas
- construção da área comercial e sanitários
- remoção da revistaria e bar
- reconstrução da lanchonete

- remoção do banheiro dos taxistas e instalação de banheiros provisórios
- remoção dos muros e das escadas
- remoção do piso da futura área comercial
- troca da rede hidráulica e elétrica
- instalação de drenos nas áreas de vegetação e grelha nas áreas de piso
- construção da área comercial e sucessivas trocas de piso em partes
- construção da faixa de pedestre elevada
- requalificação da fachada do restaurante
- remoção das barraquinhas e relocação do comércio para a área comercial construída
- construção da escada
- troca da parada de ônibus

- troca da cobertura por uma semi-circular e de polipropileno translúcido.

- redistribuição das áreas destinadas à bilheteria e segurança
- ampliação dos volumes laterais da estação, passando o comércio existente para o lado da bilheteria e implantação do ponto para locação de bicicletas.
- demolição da área dos funcionários, e no mesmo local, instalação do elevador de acesso universal, os novos banheiros e armários de limpeza.

3

- Construção do anexo (mirante), em estrutura metálica.

- Construção do anexo, em estrutura metálica, de estação sobre a cobertura da plataforma. Contendo a núcleo de serviço, espaço para exposições, horta/floricultura, estar de permanência e cafeteria.
- Qualificar circulação dos usuários em horários de pico e adaptação da estação para o uso de trens com oito carros, instalando mais duas escadas, uma rolante e outra comum, no final do anexo.
- Tratamento paisagístico, acrescentando a cobertura vegetal, vasos com árvores de médio porte no final da cobertura inferior e painéis com trepadeiras.

UFRGS | FACULDADE DE ARQUITETURA | 2014/2  
 GUILHERME HARTMANN // LUIZA MARCON // MARIANA FRONER  
 FERNANDO FIAÙO, CELMA PAESE, JULIAN GRUB, LIVIA NUNES, MARCELO KIEFER, TIAGO ZULIAN, RUBENS PAZIN, MARIO FERREIRA

ESTAÇÃO  
 P2 NITERÓI



2015/2 – Alunos Coral Lopes, Gabriela Ramos e Renata Ossanai





## LOCALIZAÇÃO DO PROJETO



Esse caderno é o resultado de um trabalho de intervenção na Praça Niterói, desenvolvido na disciplina de Projeto Arquitetônico II, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. A Praça localiza-se em Canoas, junto à estação Niterói da Trensurb.

Atualmente ela encontra-se em um estado muito degradado e abandonado, no qual ninguém a utiliza como um espaço de vivência. Existe uma situação de comércio informal que foi se instalando aos poucos junto ao percurso de circulação dos usuários, o que escondeu cada vez mais a praça ao invés de trazer movimento a ela. Outro aspecto que contribui para a sua condição atual é o fato dela não pertencer a ninguém - não existindo nenhum responsável por sua manutenção ou investimentos futuros.

Levando em conta o potencial desse lugar, foi elaborado um projeto com o intuito de revitalizar o ambiente e torná-lo um espaço de convivência da comunidade. Esse projeto foi pensado para ser executado em etapas, visto que existem muitos impasses para sua concretização. Nesse semestre, foi dada maior ênfase para o detalhamento das primeiras etapas: uma arquibancada e uma rampa.

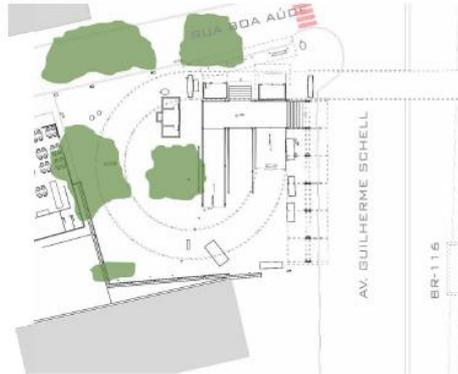
Devido à falta de recursos financeiros e a iniciativa de reaproveitamento, todo o projeto foi elaborado com base em materiais existentes, já não mais utilizados pela Trensurb. Para isso, foram realizadas diversas visitas ao depósito da empresa para fazer o levantamento dos materiais, suas condições de uso e dimensões para projeto.

Como uma medida de intervenção imediata - dando continuidade ao Arraiá da praça Niterói (organizado pelo semestre anterior) -, foi realizada uma Festa de Natal na Praça, buscando mostrar às pessoas seu potencial de ocupação.

1 / 20

P2 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO À PRAÇA NITERÓI EM CANOAS  
CORAL BELLO LOPES, CAMILLA DA SILVA RAMOS E RENATA OSSAWA | DOCENTE FERNANDO RUÃO | SEMESTRE 2015.2

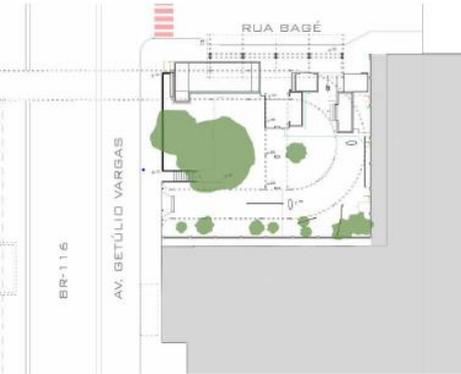
### IMPLANTAÇÃO



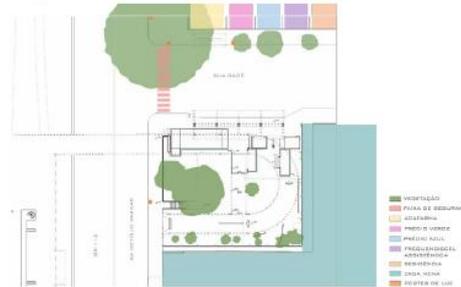
### PRAÇA RIO BRANCO



### SITUAÇÃO ATUAL



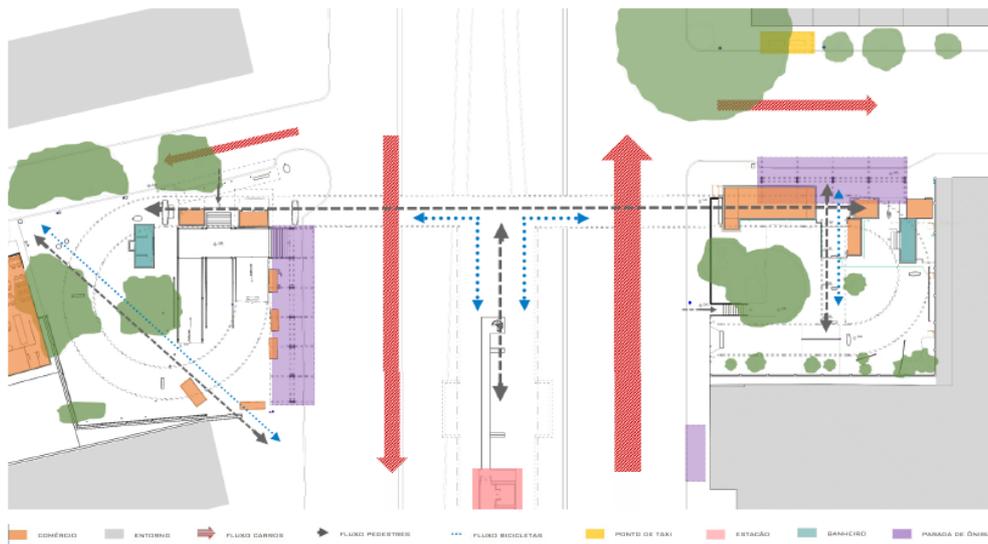
### PRAÇA NITERÓI



2 / 20

P2 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO À PRAÇA NITERÓI EM CANOAS  
CORAL BELLO LOPES, CAMILLA DA SILVA RAMOS E RENATA OSSAWA | DOCENTE FERNANDO RUÃO | SEMESTRE 2015.2

## ESTUDO DO LOCAL



A estação Niterói do Trensurb dá acesso a dois bairros de Canoas por meio de duas praças: Rio Branco e Niterói. Elas são circundadas por ruas de fluxo intenso, como a BR-116, a Avenida Getúlio Vargas e a Avenida Guilherme Schell, gerando muito ruído. Ambas as praças são providas de ponto de táxi e ônibus. Juntamente ao fluxo de veículos há uma grande movimentação de pedestres e ciclistas; não há, todavia, um local adequado para armazenar as bicicletas.

A vegetação existente é resultado da ocupação do local e não serve como uma barreira sonora para as praças. As atividades comerciais existentes são muito diversificadas: lancheria, fruteira, banca de revista, farmácia, chaveiro, florista, etc. Elas são dispostas de acordo com o fluxo de pedestres. Existem banheiros nas duas praças, porém eles são monopolizados pelos taxistas e muitas vezes inacessíveis à população.

3 / 20

P2 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO À PRAÇA NITERÓI EM CANOAS  
CORAL BELLO LOPES, GABRIELA DA SILVA RAMOS E RENATA CASSARINI | DOCENTE FERNANDO RUJO | SEMESTRE 2015.2

P2

## MAPA DE ACOLHIMENTO



O mapa de sentimentos foi elaborado de acordo com as sensações que o grupo sente em cada parte do percurso da estação até a praça. Foram utilizadas as cores azul, verde, amarelo, laranja e rosa para diferenciar essas partes e relacionar com as sensações.

A estação, devido ao seu movimento, nos causa atordoamento, insegurança e ansiedade - por não saber ao certo o que está por vir. As catracas assemelham-se a uma barreira que separa a estação das praças. O percurso nos passarelas caracteriza-se pelo barulho constante e intenso

decorrente da BR-116, que causa confusão e instabilidade em todas as vezes em que passamos por lá.

Quando chegamos na Praça Niterói, percebemos seu desnível natural que gera um ambiente acolhedor, porém também vemos o descaso e o abandono do local - evidenciado pela má condição da vegetação e sujeira que o tomam. Já a Praça Rio Branco tem como elemento mais marcante a hospitalidade dos comerciantes ali estabelecidos e sua amplitude por estar em um mesmo nível.

4 / 20

P2 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO À PRAÇA NITERÓI EM CANOAS  
CORAL BELLO LOPES, GABRIELA DA SILVA RAMOS E RENATA CASSARINI | DOCENTE FERNANDO RUJO | SEMESTRE 2015.2

P2



## PROGRAMA DE NECESSIDADES



- Realocação dos quiosques para melhor uso;
- Nova pavimentação adequada;
- Melhorar a iluminação;
- Aumentar o número de lixeiras e distribuí-las;
- Refazer o sistema de esgoto tanto pluvial quanto sanitário;
- Redesenhar o paisagismo, possibilitando maior estímulo visual;
- Diferenciar os usos para criar estares mais agradáveis;
- Proporcionar visuais convidativas;
- Realocar os banheiros em lugares mais adequados;
- Construir um bicicletário seguro para a vegetação;
- Maior permeabilidade visual para as praças;
- Proporcionar acessibilidade adequada para todas as pessoas;
- Criar um cachorródromo e estar para momentos de leituras;
- Instalar bebedouros para os usuários da praça;
- Colocar novos bancos;
- Conectar a lancheria diretamente à praça;

5 / 20

P2 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO À PRAÇA NITERÓI EM CANOAS  
CORAL BELLO LOPES, CAUREIA DA SILVA RAMOS E RENATA OSSAWA | DOCENTE FERNANDO FLAUO | SEMESTRE 2015.2

## CONCEITO DO PROJETO



conceito **NATURALIDADE** RENOVAÇÃO  
REFÚGIO EQUÍLÍBRIO OPÇÃO INTERAÇÃO ALTERNATIVA TRANSFORMAÇÃO  
INOVAÇÃO

O nosso conceito para a praça não se resume a uma única palavra. A praça necessita passar por uma transformação que busque tanto renovar quanto inovar. A ideia é de criar um espaço acolhedor, que sirva como um local refúgio e de interação, mas que, independentemente do propósito, seja uma opção escolhida pelo usuário. A mudança irá estreitar ainda mais as relações entre a população e os comerciantes. Todas essas transformações devem ser realizadas com naturalidade, para que se mantenha um

equilíbrio entre as novas propostas e as condições existentes do local.

O conceito coloca como ponto essencial a valorização das interações que ocorrem diariamente entre os usuários da praça – seja um ato de carinho com animais que vivem nas ruas, seja aquela simples conversa de início ou final do dia, seja aquela pausa para um cafézinho enquanto se espera a trem ou o ônibus. Fornecer a esse local de ricas trocas e interações um ambiente que enalteça seu potencial é o principal objetivo do projeto.

6 / 20

P2 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO À PRAÇA NITERÓI EM CANOAS  
CORAL BELLO LOPES, CAUREIA DA SILVA RAMOS E RENATA OSSAWA | DOCENTE FERNANDO FLAUO | SEMESTRE 2015.2

## MATERIAIS LEVANTADOS

MATERIAL	CROQUI	FOTO	DIMENSÕES	QUANTIDADE
PRÉ-MOLDADO 1			ALTURA: 19 cm LARGURA: 995 cm PROFUND.: 45,5cm - 52,5cm ENCHIMENTO: 16 cm	1 unidade
PRÉ-MOLDADO 2			ALTURA: 20,5 cm LARGURA: 996 cm PROFUND.:69,5 cm - 72 cm ENCHIMENTO: 14,5 cm	1 unidade
PRÉ-MOLDADO 3			ALTURA: 19cm LARGURA: 997 cm PROFUNDIDADE: 49 cm ENCHIMENTO: 2x 6,5 cm	1 unidade
PRÉ-MOLDADO 4			ALTURA: 19 cm LARGURA: 997 cm PROFUNDIDADE: 49 cm ENCHIMENTO: 12 cm	1 unidade
PRÉ-MOLDADO 5			ALTURA: 20 cm LARGURA: 997 cm PROFUNDIDADE: 52 cm ENCHIMENTO: 16 cm	1 unidade
PRÉ-MOLDADO 6			ALTURA: 19 cm LARGURA: 996 cm PROFUNDIDADE: 58 cm ENCHIMENTO: não possui	1 unidade
PRÉ-MOLDADO 7			ALTURA: 19,5 cm LARGURA: 996 cm PROFUNDIDADE: 80 cm ENCHIMENTO: 2x 11,5 cm	1 unidade

P2 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO À PRAÇA NITERÓI EM CANOAS  
CORAL BELLO LORES, CARMELA DA SILVA RAMOS E RENATA OSSAWA | DOCENTE FERNANDO RUIJO | SEMESTRE 2015.2  
7 / 20

## MATERIAIS LEVANTADOS

MATERIAL	CROQUI	FOTO	DIMENSÕES	QUANTIDADE
ESCALA 1			ESPELHO: 17,5 cm BASE DEGRAU: 30 cm LARGURA: 63 cm COMPRIMENTO: 377 cm Nº DE DEGRAUS: 11	1 unidade
ESCALA 2			ESPELHO: 17cm BASE DEGRAU: 30 cm LARGURA: 63,5 cm COMPRIMENTO: 370 cm Nº DE DEGRAUS: 11	1 unidade
ESCALA 3			ESPELHO: 17 cm BASE DEGRAU: 30 cm LARGURA: 63,5 cm COMPRIMENTO: 375 cm Nº DE DEGRAUS: 11	1 unidade
ESCALA 4			ESPELHO: 17,5 cm BASE DEGRAU: 30 cm LARGURA: 90,5 cm COMPRIMENTO: 374 cm Nº DE DEGRAUS: 11	1 unidade
BARRETE DE CONCRETO			ALTURA: 24 cm LARGURA: 71 cm PROFUNDIDADE: 28,5 cm	+200 unidades
GUARDA-CORPO			ALTURA: 88,5 cm LARGURA: 198 cm PROFUNDIDADE: 5 cm	+6 unidades
PISO ESPECIAL			ALTURA: 2 cm LARGURA: 25 cm PROFUNDIDADE: 25 cm	+400 unidades

P2 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO À PRAÇA NITERÓI EM CANOAS  
CORAL BELLO LORES, CARMELA DA SILVA RAMOS E RENATA OSSAWA | DOCENTE FERNANDO RUIJO | SEMESTRE 2015.2  
8 / 20

## MATERIAIS LEVANTADOS

MATERIAL	CROQUI	FOTO	DIMENSÕES	QUANTIDADE
BARROTE 1			ALTURA: 24,5 cm LARGURA: 500 cm PROFUNDIDADE: 14 cm	diversas unidades
BARROTE 2			ALTURA: 23 cm LARGURA: 164 cm PROFUNDIDADE: 16 cm	diversas unidades
BARROTE 3			ALTURA: 23,5 cm LARGURA: 282 cm PROFUNDIDADE: 16 cm	diversas unidades
BARROTE 4			ALTURA: 23 cm LARGURA: 363 cm PROFUNDIDADE: 16 cm	diversas unidades
BARROTE 5			ALTURA: 23 cm LARGURA: 300 cm PROFUNDIDADE: 16 cm	diversas unidades

Para executar o projeto, foram disponibilizados pela Trensurb diversos materiais que não estavam sendo mais utilizados. Eles variavam desde dormentes e barreiras, até guarda-corpos e pisos especiais. Dessa forma, foi possível elaborar um projeto baseado nesses materiais existentes, sem a necessidade de realizar investimentos para a aquisição de outros materiais.

Embora não servissem mais para seu uso original, muitos desses objetos estavam em boas condições para serem reaproveitados em uma nova função. Outro aspecto positivo é que muitos desses elementos já eram feitos para serem utilizados no exterior – semelhante ao que aconteceria na Praça. O projeto visava aproveitar

da melhor maneira esses materiais, tentando utilizá-los da maneira mais racional e econômica possível.

A turma fez duas visitas acompanhadas ao depósito da Trensurb, nas quais mediu rigorosamente as dimensões, tirou fotos, contou e analisou o estado de todos os materiais disponíveis – o que permitiu catalogá-los a fim de facilitar na hora de projetar e também ter certeza de que a proposta estava condizente com a realidade.

A elaboração de um projeto de execução com objetos existentes foi uma experiência inédita para o grupo, e nos permitiu vivenciar todas as dificuldades, mas também todos os benefícios desse método.

9 / 20

P2 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO À PRAÇA NITERÓI EM CANOAS  
CORAL BELLO LOPES, CAMILA DA SILVA RAMOS E RENATA OSSAWMI | DOCENTE FERNANDO FIJÓ | SEMESTRE 2015.2

P2

PERSPECTIVA DO INTERIOR DA PRAÇA NITERÓI



PERSPECTIVA DOS QUIOSQUES

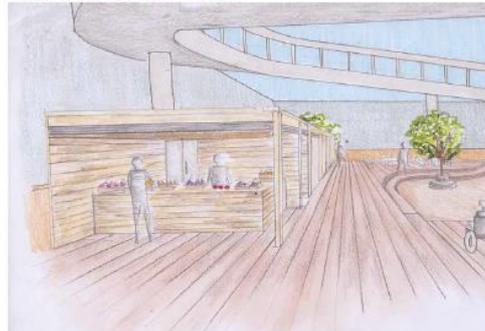


## PRIMEIROS ESTUDOS

PERSPECTIVA DA LANCHERIA



PERSPECTIVA DA ENTRADA PROPOSTA



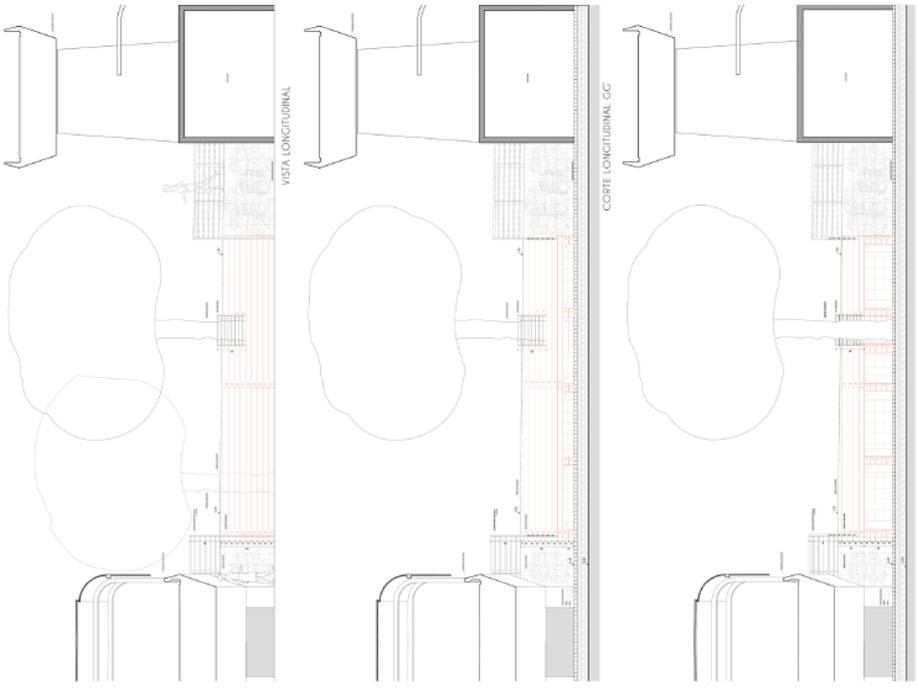
10 / 20

P2 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO À PRAÇA NITERÓI EM CANOAS  
CORAL BELLO LOPES, CAMILA DA SILVA RAMOS E RENATA OSSAWMI | DOCENTE FERNANDO FIJÓ | SEMESTRE 2015.2

P2

## ARQUIBANCADA

A arquibancada foi criada no intuito de fornecer um espaço de estar para aqueles que podem disfrutar da praça no dia a dia e para utilizado em caso de eventos, voltado para o espaço central da praça. Também funciona como escada de acesso, propondo um caminho alternativo.



## P2 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO À PRAÇA NITERÓI EM CANOAS

CORAL BELLO LOPES, GABRIELA DA SILVA RAMOS E HEVATA OSSAWAJI DOCCENTE FERNANDO RUIJO | SEMESTRE 2015.2

12 / 20

## P1

## PROPOSTA DE INTERVENÇÃO DETALHAMENTO RAMPA E ARQUIBANCADA PRAÇA NITERÓI

INTERVENÇÃO FINAL DO RIO CANOAS NO SUL - 1. ESCALARES DE PROTEÇÃO 1.1. ESCALARES FERNANDO RUIJO, AMELIA LOPEZ, MARCELO POZZI E CAMILLA FERREIRA. COORDENADORAS: REBECCA DE MOURA E SÉRGIO DE CARVALHO. TÉCNICAS: CONYRILLES CORRAL LOPEZ, GABRIELA RAMOS E HEVATA OSSAWAJI. 2015.02

O projeto de intervenção na Praça Niterói - próxima à estação Metrô Niterói em Canoas - visa através de projetos alternativos proporcionar um espaço de lazer e convivência para a comunidade local. O projeto busca a recuperação do espaço público através da possibilidade de reaproveitamento dos materiais já não mais utilizados pelo Instituto.

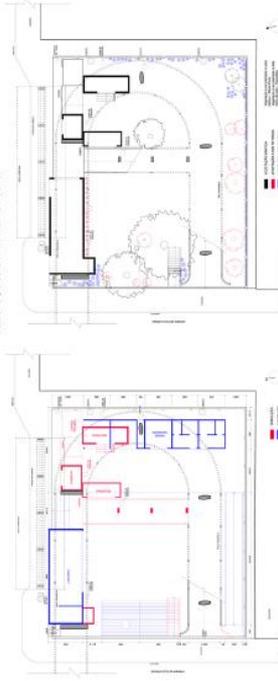


PLANTA BAIXA EXISTENTE

A praça Niterói atualmente está em um nível inferior ao comparado a calçada. A posição dos quiosques de concreto, voltado para rua, se coloca como uma barreira física para o acesso ao espaço público. O projeto busca a melhoria da acessibilidade ao espaço público através da criação de rampas e escadas que conectem o nível inferior do local - que já recebeu eventos sociais que buscam proporcionar lazer e convivência para a comunidade local - ao nível superior do terreno mais que necessitado para ser que é um dos pontos principais do bairro.

PLANTA BAIXA PROPOSTA

O projeto apresenta uma alternativa de circulação através de rampas - de modo a tornar a praça mais convidativa e de fácil acesso. Possui a estrutura de um rampa com um caminho de circulação alternativo que contorna o novo distribuidor das quioscas. Para acomodar eventos sociais como festas, feiras e eventos culturais, o projeto busca a criação de um espaço público mais organizado e em nível superior que acompanhe o calçada do lado e oferecer o apoio em um nível mais baixo.



PLANTA BAIXA DE REMOÇÃO/CONTRIBUIÇÃO

Como espaços de escadaria apresentam-se: 1 - A entrada do bloco existente do lado da estação do Av. Celso Vargas; 2 - A ligação das rampas de acesso ao interior da praça juntamente com o fechamento da praça com os quiosques com o calçada; 4 - A calçada da arquibancada; 5 - A contribuição de rampas e escadarias para o acesso ao espaço público; 6 - A contribuição de rampas e escadarias para o acesso ao espaço público; 7 - O fechamento do terreno do lado da praça com o muro de arrimo.

PLANOGRAMA DE VEGETAÇÃO

estar e fazer possível de se ter trazido do mesmo preservar e reaproveitar existente, foi necessário a remoção de alguns pontos - principalmente os que não são mais necessários para o espaço público. O projeto busca a criação de um espaço público mais organizado e em nível superior que acompanhe o calçada do lado e oferecer o apoio em um nível mais baixo.

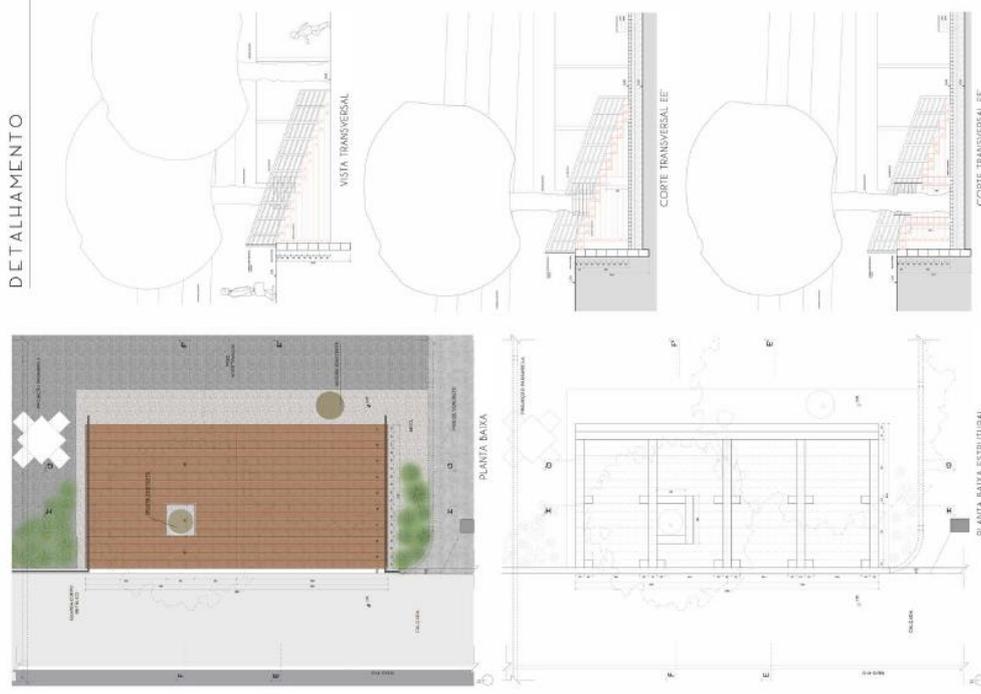
## PROJETO DAS INTERVENÇÕES

## P2 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO À PRAÇA NITERÓI EM CANOAS

CORAL BELLO LOPES, GABRIELA DA SILVA RAMOS E HEVATA OSSAWAJI DOCCENTE FERNANDO RUIJO | SEMESTRE 2015.2

11 / 20

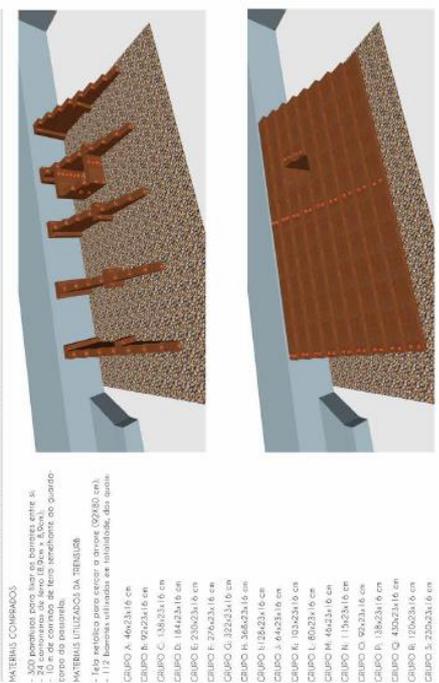
DETALHAMENTO



PROJETO DAS INTERVENÇÕES

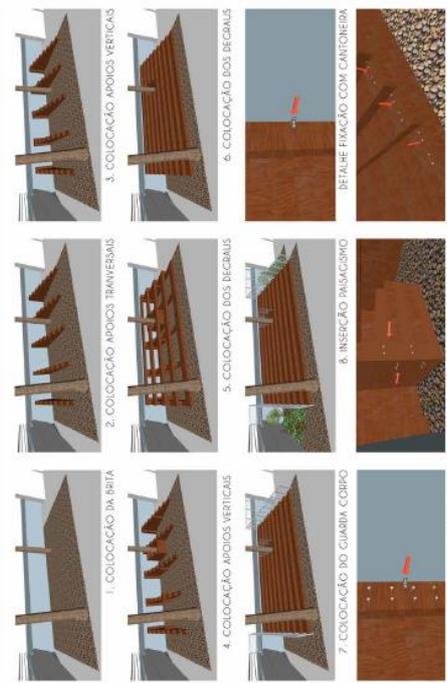
P2 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO À PRAÇA NITERÓI EM CANOAS  
 CORAL BELLO LOPES, GABRIELA DA SILVA RAMOS E RENATA OSSAWA | DOCENTE FERNANDO RUIJO | SEMESTRE 2015.2 13 / 20

LISTA DE MATERIAIS APROVEITADA



- MATERIAS COMPROVADAS**
- 500 pedras para lajotas brancas entre 6 e 10 cm de comprimento e 3 a 4 cm de largura
  - 10 m de concreto de ferro amarelo do quadro-corteiro das passarelas
- MATERIAS UTILIZADOS DA TERSIBUS**
- 1 feix de bloco para cercar o alvariz (50x30 cm)
  - 117 tábuas utilizadas em totalidade, das quais:
- GRUPO A - 46x23x16 cm
  - GRUPO B - 96x23x16 cm
  - GRUPO C - 138x23x16 cm
  - GRUPO D - 184x23x16 cm
  - GRUPO E - 230x23x16 cm
  - GRUPO F - 276x23x16 cm
  - GRUPO G - 322x23x16 cm
  - GRUPO H - 368x23x16 cm
  - GRUPO I - 414x23x16 cm
  - GRUPO J - 460x23x16 cm
  - GRUPO K - 506x23x16 cm
  - GRUPO L - 552x23x16 cm
  - GRUPO M - 598x23x16 cm
  - GRUPO N - 644x23x16 cm
  - GRUPO O - 690x23x16 cm
  - GRUPO P - 736x23x16 cm
  - GRUPO Q - 782x23x16 cm
  - GRUPO R - 828x23x16 cm
  - GRUPO S - 874x23x16 cm

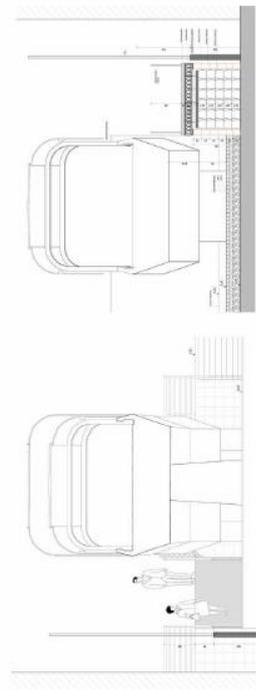
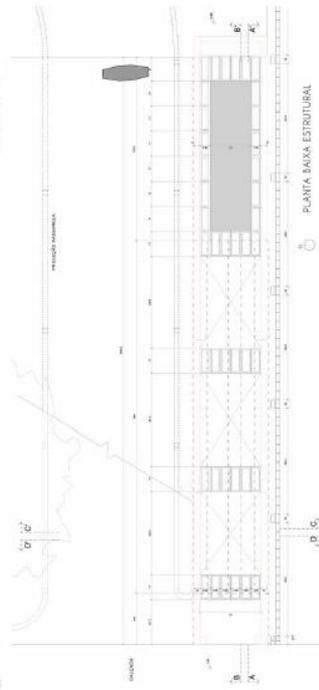
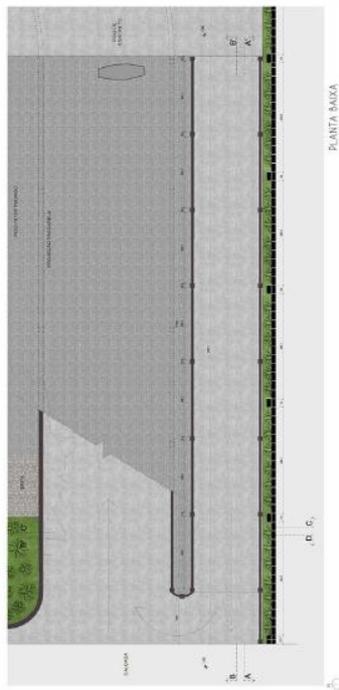
FOTOGRAMA DE MONTAGEM



PROJETO DAS INTERVENÇÕES

P2 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO À PRAÇA NITERÓI EM CANOAS  
 CORAL BELLO LOPES, GABRIELA DA SILVA RAMOS E RENATA OSSAWA | DOCENTE FERNANDO RUIJO | SEMESTRE 2015.2 14 / 20

## DETALHAMENTO

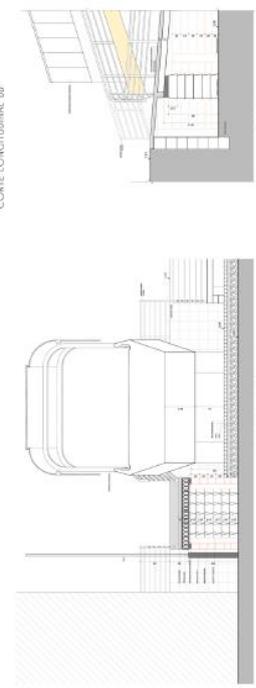
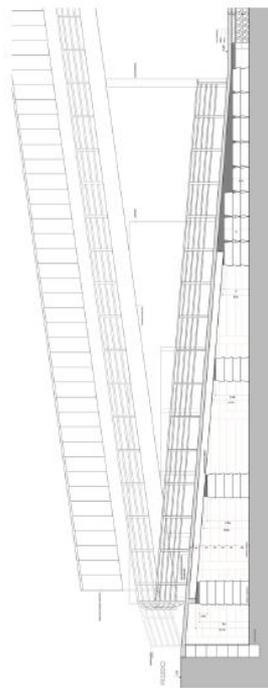
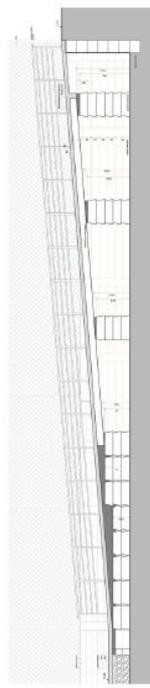
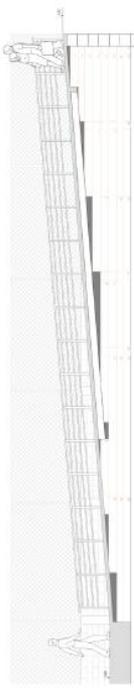


**P2** PROPOSTA DE INTERVENÇÃO À PRAÇA NITERÓI EM CANOAS  
CORAL BELLO LOPES, GABRIELA DA SILVA RAMOS E RENATA OSSANI | DOCENTE FERNANDO FUJO | SEMESTRE 2015.2

16 / 20

## RAMPA

A rampa de acesso às áreas habitadas, especialmente as casinhas existentes, situa-se na localidade das Ilhas que abriga os novos quarteis, com o propósito de conectar o espaço urbano ao espaço rural. O novo eixo de circulação é totalmente integrado e circunda a região central da praça, espaço propício para eventos, feiras e atividades socio-culturais.



**P2** PROPOSTA DE INTERVENÇÃO À PRAÇA NITERÓI EM CANOAS  
CORAL BELLO LOPES, GABRIELA DA SILVA RAMOS E RENATA OSSANI | DOCENTE FERNANDO FUJO | SEMESTRE 2015.2

15 / 20

## PROJETO DAS INTERVENÇÕES

## PROJETO DAS INTERVENÇÕES



## FESTA DE NATAL



P2 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO À PRAÇA NITERÓI EM CANOAS 19/20  
CORAL BELLO LOPES, GABRIELA DA SILVA RAMOS E RENATA OSSANMI | DOCENTE FERNANDO FIJO | SEMESTRE 2015.2

## CONCLUSÃO



Através desse trabalho foi tido o primeiro contato com a iniciativa de reaproveitamento de materiais - o que o grupo achou muito interessante, pois o destino de resíduos de obra e materiais é uma questão muito discutida atualmente. Além de reduzir significativamente os gastos com a construção, essa medida diminui impactos para o meio ambiente.

Outro aspecto interessante desse trabalho foi a construção do processo de projeto - abordado dando ênfase à vivência do local e suas particularidades. Esse novo modo de estudo do espaço permitiu que entendêssemos a forma como as pessoas o utilizam e como decisões de projeto podem afetar seu modo de vida.

A elaboração de um projeto de execução e a possibilidade de realização do mesmo fez com que - diferentemente de projetos anteriores - fosse dada maior atenção a forma como cada detalhe seria executado, a quantidade de material a ser utilizada e o local mais adequado para seu uso, sempre considerando melhor aproveitamento e menor desperdício.

Todo esse processo é de extrema importância tanto para a praça quanto para a comunidade, visto que a parceria com a Trensurb possibilitou que uma parte da intervenção fosse concretizada - como a realização dos festejos e com a futura instalação da arquibancada. Esse tipo de iniciativa deve ser incentivada, uma vez que cada vez mais espaços da cidade são ocupados conforme interesses particulares e suas consequências acabam afetando a população.

P2 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO À PRAÇA NITERÓI EM CANOAS 20/20  
CORAL BELLO LOPES, GABRIELA DA SILVA RAMOS E RENATA OSSANMI | DOCENTE FERNANDO FIJO | SEMESTRE 2015.2