

DESVIOS

ACEPÇÕES _ substantivo feminino; 1. suporte, geralmente escondido ou invisível, que é base indispensável à edificação, à manutenção ou ao funcionamento de uma estrutura concreta ou abstrata, visível ou percebida racionalmente; ETIMOLOGIA infra- + estrutura; ver -stru-

DATAÇÃO 1702 cf. Num-Voc ACEPÇÕES_ substantivo masculino estrutura que se organiza com base em conjuntos de unidades inter-relacionáveis 2.1. Derivação: por extensão de sentido. qualquer conjunto natural constituído de partes e elementos interdependentes Ex.: <s. planetário> <s. animal, vegetal, mineral etc.> <s. auditivo> <s. nervoso>; ETIMOLOGIA lat. systēma, átis 'reunião, juntura, sistema', do gr. systēma, atos 'conjunto, multidão, corpo de tropas, conjunto de doutrinas, sistema filosófico', prov. pelo fr. systēme

DATAÇÃO sXV cf. IVPM; ACEPÇÕES_ substantivo feminino; ato e efeito de circular; 1. movimento ordenado e contínuo de um corpo que se move em círculo(s) ou que descreve um trajeto circular com retorno ao ponto de partida; ETIMOLOGIA lat. circulatio, ónis 'locomção, circulação, giro de um astro', do lat. circuláre 'dispor em círculo, circular, rodar, girar', de circulus, i 'roda, anel, área plana limitada pela circunferência, zona celeste definida pelo giro dos astros'; ver circ(ul)-; f.hist. sXV circulaçam, sXV circullaçom

DATAÇÃO 1589 cf. Arrais; ACEPÇÕES_ substantivo feminino; 1. característica do que é móvel ou do que é capaz de se movimentar ; 2. possibilidade de mover (algo, alguém ou a si mesmo); 4. capacidade de mudar, de apresentar variações; ETIMOLOGIA lat. mobilitas, átis, der. de mobilis, e 'móvel, que se pode mover'; ver mov-

INFRA-ESTRUTURA

SISTEMA

CIRCULAÇÃO

MOBILIDADE



1



2



AUTOBATISMO

Esta autopista paralela que procuramos talvez só exista na imaginação dos que sonham com ela; mas se existe (...), não só comporta um espaço físico diferente mas também outro tempo.

Cosmonautas da autopista, como os viajantes interplanetários que observam de longe o rápido envelhecimento daqueles que continuam submetidos às leis do tempo terrestre, o que vamos descobrir ao entrar num ritmo de camelos depois de tantas viagens de avião, metrô, trem? (...). Autonatas da cosmopista, diz Julio. O outro caminho, que no entanto é o mesmo.¹



¹ Desmatamento do traçado de retificação do canal do rio Pinheiros. A/d, 1930. Fonte: Arquivo Eletropaulo ² Secant. Carl Andre, 1977. Fonte: KASTNER, Jeffrey. *Land and environmental art*. London: Phaidon Press, 1998, p. 74. ³ e ⁴ Desenhos de Stéphane Hébert em :DUNLOP, Carol & CORTÁZAR, Julio. *Os autonatas da cosmopista ou uma viagem atemporal*. São Paulo: Brasiliense, 1991. p 112,21.

RUGOSIDADES

A exploração física de Marte iniciou-se pela aterrissagem do robô Opportunity em solo do planeta. De maneira remota, cientistas da NASA comandaram sua primeira missão de coleta de dados para pesquisa. Imagens transmitidas via satélite registraram de maneira instantânea suas intervenções sobre um território até então intocado. Trouxeram a visão de um rastro mecanicamente sulcado pelo movimento de dois pares de rodas sobre o solo. Esse gesto inaugural materializou-se pela construção de um caminho de 8 metros de extensão. ⁵

Ao longo do tempo o Opportunity vai somando marcas na paisagem marciana. Ainda que tênues, revelam pequenas ações de transformação desse solo, tornando legível um percurso que permite a investigação daquela paisagem.

Essa marca sobre o território de Marte tem permanência mais pelo registro fotográfico do que pela presença física alon-

gada no tempo, assim como “A line made by walking” de Richard Long [1967] ⁶ que sinaliza um caminho marcado pelo trajeto de passos sobre uma relva. Nesse trabalho a idéia do percurso antecede ao próprio traçado, que só posteriormente se cristaliza enquanto forma. Sua radicalidade está na sua efemeridade. Com o crescimento da relva esse caminho deixou de existir, a não ser nos registros fotográficos e na memória, assim como provavelmente ocorrerá com a trajetória do Opportunity.

Há, entretanto, traçados que se incorporam à paisagem pela insistente recorrência de sucessivas passagens de corpos técnicos sobre um determinado lugar. Nesse momento, inauguram as formas de caminhar que sistematizam os percursos. E esses se desdobram em novas ações que desencadeiam novas transformações.

Tomemos como exemplo duas imagens aéreas emblemáticas na configuração de importantes cidades brasileiras: a demarcação do traçado de retificação do rio Pinheiros, em São Paulo, ⁷ e a

construção dos eixos monumentais de Brasília. ⁸

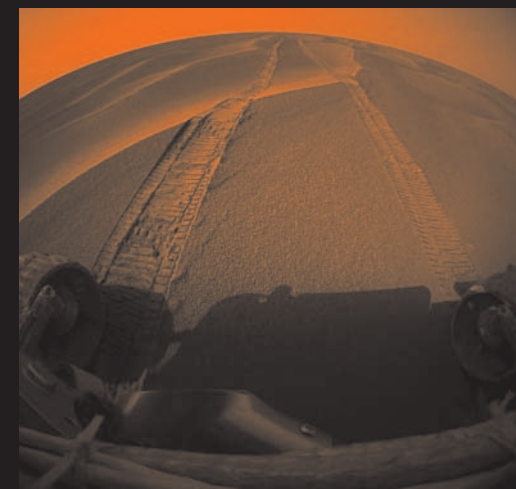
A primeira mostra uma linha reta sobre os meandros sinuosos do rio original. A segunda demarca o gesto inaugural proposto já no memorial de Brasília, por Lúcio Costa. ⁸

Essas imagens, retiradas de seu contexto, adquirem uma dimensão poética própria que as aproximam mais de “Secant” de Carl Andre [1977] ⁹ e “Desert cross” de Walter de Maria [1969] ⁹ do que das obras de engenharia da qual fazem parte. Sobre “Secant” Carl Andre diz:

“The line is the first and also the very last thing, not only in painting, but also, more generally, and every construction. The line is passage, movement, collision, boundary, support, link, division.”²

Escrituras sobre um território, registram o momento de passagem entre a promessa de um projeto e a reincidência que o constituirá como caminho recorrente na experiência daquelas cidades.

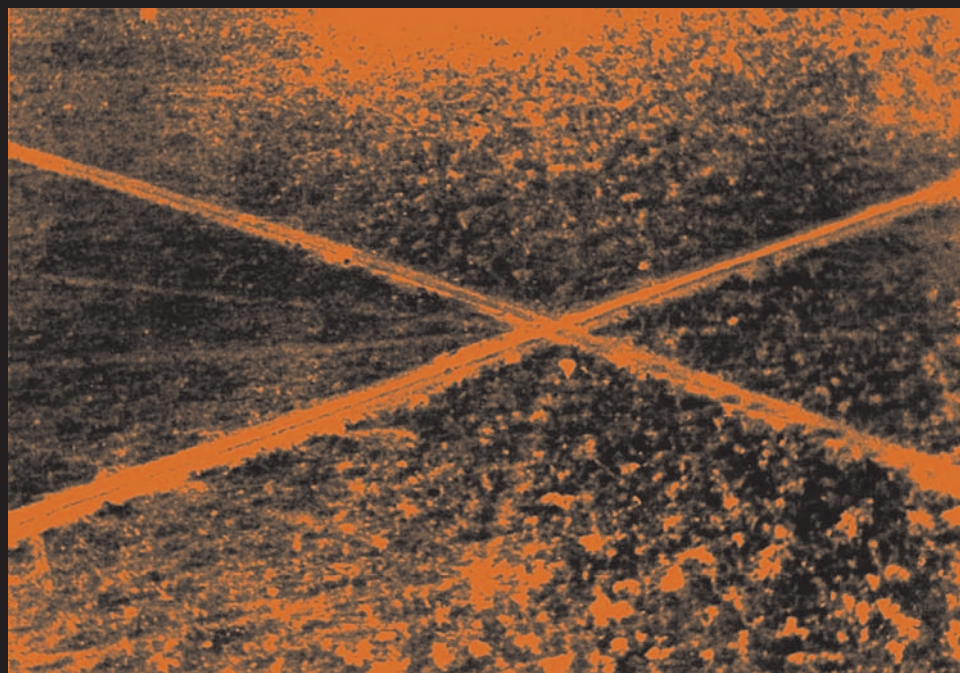
Brasília e São Paulo transformaram-se imensamente, mas mantêm visíveis e presentes esses eixos estruturadores. No caso específico de São Paulo, cidade reconstruída três vezes sobre si mesma ao longo do último século, as marcas configuradas pelo sistema infra-estrutural são dos poucos registros que resistem à velocidade de substituição das construções tornadas diminutas diante do expressivo crescimento da metrópole. Essas infra-estruturas trazem um valor de permanência decorrente de um primeiro atributo, encontrado na sua capacidade de servir de referência para ações presentes e futuras.



5



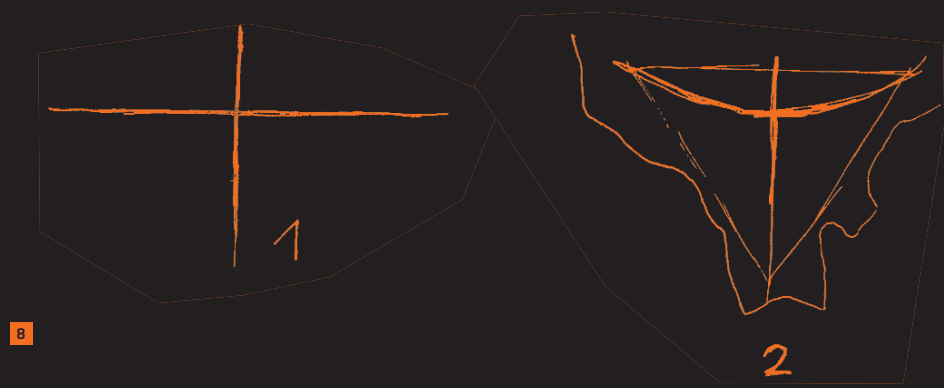
6



7



9



8

2

Aldo Rossi, em “A arquitetura da cidade”³, sugere um sentido complementar à palavra permanência. Rossi extrai da leitura de Marcel Poete a noção de persistência depositada nos traçados que desempenham o papel de eixos de desenvolvimento das cidades. Ainda que suas funções originais sejam esvaziadas, mantém-se enquanto diretrizes das formas de ocupação do espaço.

É a capacidade de passagem de um estado inerte e passivo para uma situação ativa, o que caracteriza a noção de persistência. Em sua acepção biológica, persistência é aquilo que continua presente por um período posterior ao do seu desaparecimento normal, frequentemente atrofiando-se, mas que também pode continuar a desenvolver-se.⁴ A analogia é útil, pois indica um sentido de transformação, um movimento pendular de desvanecimento e relevo, de persistência das características passíveis de reativação.

Um exemplo evidente é o de uma ferrovia que não transporta mais cargas e que deixa em disponibilidade o parque industrial e ferroviário a ela relacionado. Ainda assim mantém-se na sua diretriz original de ligação entre dois lugares. Não se trata mais de uma “infra-estrutura” dado que não opera mais nos termos propostos de sua função original, de amparo de outras funções a ela associados, mas inequivocamente é marca no território, ruga que de forma indelével indica persistência.

Nos termos do geógrafo Milton Santos, a materialidade das incorporações técnicas sobre um dado território pode ser denominada “rugosidade”.

Chamemos rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares.⁵

As rugosidades do corpo são asperidades, dobras e fendas, marcas que surgem e se acumulam ao longo do processo de crescimento e envelhecimento, denunciando a idade de um corpo. Já as rugosidades relacionadas à construção técnica do território, igualmente carregadas da dupla noção de transformação física e de

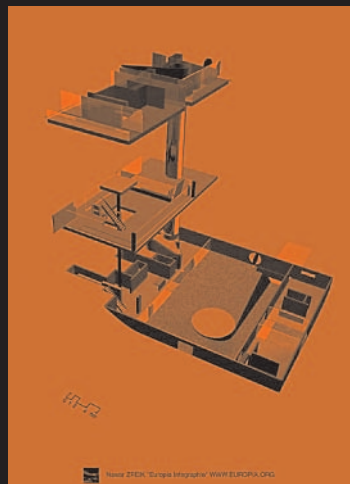
registro temporal, podem ser compreendidas como registros da passagem do tempo sobre um lugar.

As rugosidades identificadas enquanto infra-estruturas possuem uma velocidade lenta de transformação, semelhante a um processo de decantação. Nele, uma sucessão de valores são historicamente agregados adensando-se, o que confere aos sistemas infra-estruturais um papel importante na configuração das formas de uso do espaço construído.

Aqui vale observar uma importante distinção entre infra-estrutura e sistema,

a primeira entendida como base ou suporte de uma estrutura, e o segundo como conjunto de elementos solidários e inter-relacionados. Ou seja, se infra-estrutura implica em hierarquia e distinção entre o funcionamento das partes, sistema implica em inter-relação entre elementos.

Compreender a cidade em movimento significa aceitá-la como corpo que se reorganiza no tempo e não simplesmente se substitui. Além disso, significa compreender arquitetura e cidade como fatos relacionados de modo sistêmico e, portanto,



10

em interferência mútua a gerar reorganizações. E não como fatos isolados, estanques e hierarquicamente distribuídos como subsidio ou base a partir da qual a arquitetura e a cidade se organizam.

Parece significativo que, numa época de rápidas transformações, se pense em espaços nos quais, mais do que uma alucinante e incessante destruição, seja necessária uma materialidade que absorva as alterações. Ao comparar os sólidos – nos quais o impacto é absorvido e a forma permanece inalterada – aos líquidos – nos quais ao impacto a forma se reorganiza assumindo outras configurações – Bauman⁶ fornece a metáfora desafiadora para uma arquitetura que se reorganize mais do que se destrua com os impactos naturais numa época de variações e mudanças.

Se o tempo da modernidade líquida exige espaços ágeis em transformação,

que materialidade pode desenhar esses fluxos?

Ou, em outras palavras, que natureza de materialidade pode permitir uma arquitetura mais do tempo que do espaço e, desse modo, permitir uma arquitetura que se transforma no tempo e no espaço sem abrir mão de sua materialidade?

EQUIPAMENTOS DE MOBILIDADE

– Não por acaso que o sentido de ruga encontra-se na origem epistemológica da palavra rua, reconhecida como um dos principais arquétipos das vias de comunicação. Elas são determinantes para a condução dos fluxos que permeiam o espaço habitado, conectando pontos e articulando lugares.

É entre o caminhar desenhado por um percurso proposto e o caminho, que a percepção da paisagem se configura. O movi-

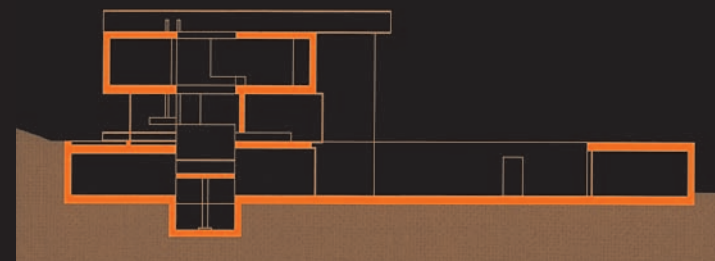
mento faz parte da apreensão dos lugares, e é imediatamente associado à circulação, ao trânsito nas cidades e à forma de percorrê-las.

Os equipamentos mecânicos desempenham papel importante nesses deslocamentos. Permitem o fluxo nos lugares e constituem uma infra-estrutura das mais evidentes.

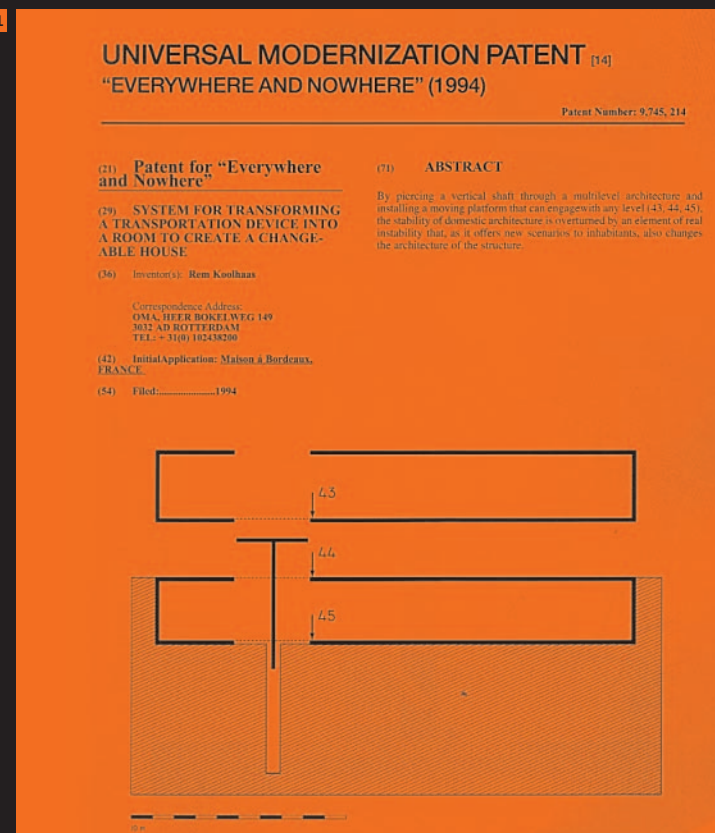
Aqui, no entanto, propomos observar as bordas desse movimento, e compreender a circulação como a experiência da viagem, ou do caminhar entre os espaços, não apenas como um deslocar, movimento entre lugares, mas como mobilidade, compreendida como capacidade de apresentar variáveis.

Há projetos em que mais do que o destino, importa o trajeto. E, desse modo, pressupõem o entendimento de um deslocamento que no seu movimento não abstraí ou desconecta espaços, mas, ao contrário, os revela em outras possibilidades. Não configuram circuitos fechados, e sim mobilidades.

Aproximam-se da forma proposta por Sorkin⁷ para quem mobilidade e circulação são entendidas de modo muito diferente daquele tão em voga nos debates urbanos das eficiências de transporte. Liquidez parece significar passagens desobstruídas e eficientes e, portanto, fora de qualquer contratempo ou inesperado que a transcorra com relação à sua expectativa inicial, ou altere o tempo da jornada. Para Sorkin, o olhar se volta para outros valores. Na medida de experiência, a circulação tratada refere-se à condição de acesso, proximidade e, desse modo, da vida



11



nas cidades. O imprevisto, mais do que o esperado, é o desejável.

Configuram outra dimensão no percurso, permeável, distinta do enquadramento que à distância apreende a paisagem aparentemente imóvel dada à velocidade. Não por prescindir da velocidade nem dos meios mecânicos a ela relacionados, mas por se valer deles.

Um curioso projeto na escala da arquitetura se vale de um equipamento mecânico para construir variáveis: a patente para “Everywhere and nowhere”.⁴⁰ e ⁴¹ Proposta por Rem Koolhaas como “Sistema para transformar um equipamento de transporte num cómodo para criar uma casa variável”, teve sua aplicação inicial em 1994 na casa em Bourdeaux, França. A plataforma, de 3 x 3,5m central no espaço, conecta os três andares como uma espécie de cómodo de estar. A caixa transparente, não mais confinada, move a casa ao se movimentar.

*By piercing a vertical shaft thought a multi-levels architecture and installing a moving platform that can engage with any level [43,44,45], the stability of domestic architecture is overturned by an element of real instability that, as it offers news scenarios to inhabitants, also changes the architecture of the structure.*⁸

Esse movimento se ampara no mais recorrente meio técnico destinado à circulação vertical, desde os primeiros arranha-céus americanos. Nesse caso, entretanto, a “circulação” proposta permite variáveis. Corresponde, portanto, não mais à circulação e sim à mobilidade.

A partir de um corpo técnico, mecânico, a variedade é o que interessa na proposta. Amparada num estável elemento, o movimento dessa casa se or-

ganiza. Longe da liquidez, almeja a paisagem.

Desvio semelhante de sentidos é proposto por José Antônio Martínez Lapeña e Elías Torres na escadaria de Toledo, agora na escala da cidade.⁴²

Desenhada em 1997 e concluída em 2000, essa sofisticada escadaria prova que caminhar é mais do que simplesmente passar e que, entre o ponto de saída e o ponto de chegada, as formas de aproximação definirão a primeira abordagem do espaço alcançado. Aqui, inserido na muralha e reconstruindo os olhares sobre a paisagem, esse percurso se faz como que “apalpando” ou tateando os objetos antes de abraçá-los.

Nem paisagem abrupta, nem caminho regular. O significativo desenho conecta de forma pouco usual o estacionamento construído fora da muralha ao centro histórico da cidade de Toledo (Espanha). Seis tramos de escadas rolantes vencem o desnível de 36m por uma figura em ziguezague, que se insere na topografia local,

aparecendo como um rasgo naquele sítio. Mais do que simples inserção topográfica, essa fenda faz com que o caminho seja feito por dentro da muralha. Segundo os autores do projeto:

*una brecha, una fissura de luz, una leve herida cicatrizada sobre la fachada de la ciudad.*⁹

Cicatriz, marca, fresta de luz, desejo/desenho numa outra forma de configurar uma paisagem nova naquela já tão intensamente desenhada.

PROGRAMAS

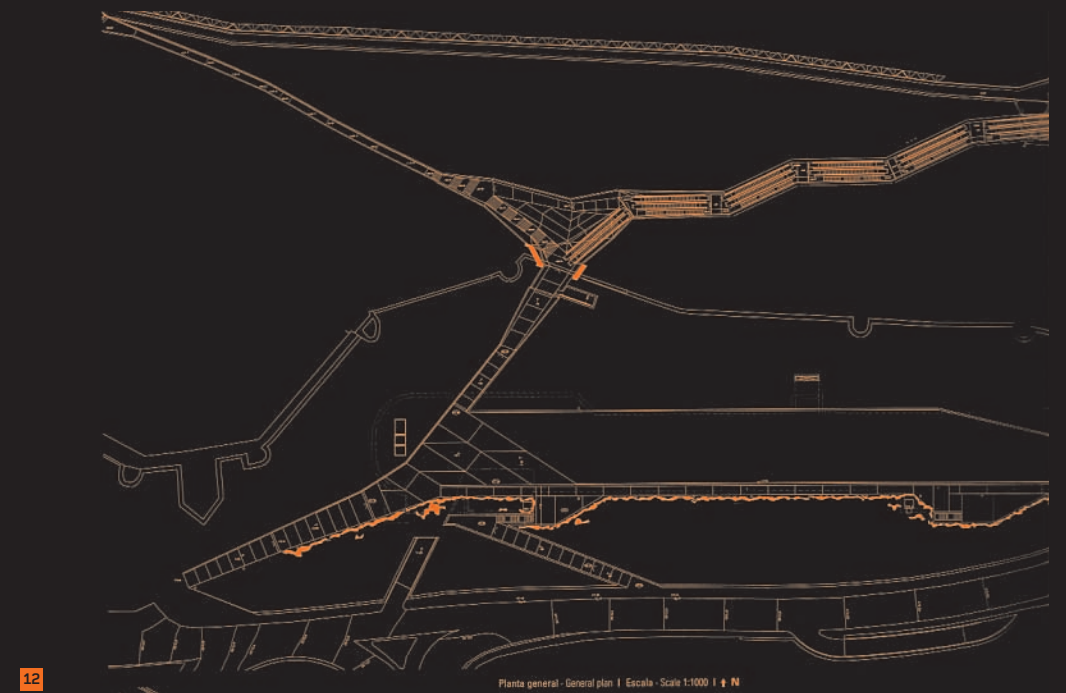
– Pois mais duráveis que sejam as suas construções, são as relações que definem a experiência dos lugares. Aos fios de relações somam-se ainda os fios das passagens, circuitos e caminhos que desenharam o pulso das cidades.

Certeau se debruça sobre as possibilidades desses relatos de espaço que fazem da experiência algo não mensurável ou geometrizable e, no entanto, são fundantes na configuração dos espaços. Uma “cidade praticada”, nos termos do autor:

Os jogos de passos moldam os espaços. Tecem os lugares. Sob esse ponto de vista, as motricidades dos pedestres formam um desses “sistemas reais cuja existência faz efetivamente a cidade”,

*mas não tem nenhum receptáculo físico. Elas não se localizam, mas são elas que se espacializam.*¹⁰

Assim como para Milton Santos para quem o espaço reúne a materialidade e a vida que o anima¹¹.



Como o “rapel” que reconfigura o uso da Estação Sumaré de metrô ¹³ e ¹⁴ numa animada aventura urbana. À implantação que permite essa estação ser uma janela para a avenida, soma-se uma vertiginosa verticalidade. O “precipício” amparado pela estação ocorre sobre um mar de carros e é horizontalmente atravessado pela vertigem de um trem que cruza a paisagem.

Aqui o desenho do espaço sugere uma reinvenção.

Há, entretanto, casos de uma instigante surpresa que redefinem a leitura dada por um singular equipamento de trânsito da cidade de São Paulo: o viaduto apelidado de Minhocão. ¹⁵ Fruto de um surto tecnocrático rodoviarista que assolou grande parte das cidades brasileiras a partir da década de 70, o minhocão é um eixo de circulação expresso elevado sobre o centro da metrópole. Do ponto de vista metropolitano é um elemento eficiente na articulação dos setores leste e oeste. Do ponto de vista da escala local, esse viaduto é uma verdadeira sutura urbana, responsável pela desurbanização do entorno imediato. Pois, ainda que elevado e permeável, provoca o sombreamento de uma

balneário seco em uma cidade dos trópicos distanciada das águas dos rios ou do mar. Transforma-se em pista de “cooper”, patinação e ciclismo, local plano e extenso de lazer, reativado por programas imprevistos originalmente. Traz nessa experiência o alento de ser prova significativa, apesar dos prognósticos contrários, de que a vivência do espaço público resiste enquanto demanda real da população.

No início de 2006 foi lançado um concurso de idéias para enfrentar a dimensão problemática do Minhocão. Paradoxalmente, a opinião consensual sobre sua desqualificação não resultou em propostas que indicassem a sua demolição integral. A grande maioria dos projetos o mantiveram enquanto estrutura física, ainda que parcialmente, por vezes alterando o seu uso¹².

vasta área ao nível do chão da cidade, deteriorando-a.

Após anos de tolerância da população, a prefeitura decidiu interromper a passagem de veículos durante a noite e os domingos. O que se observou com a interrupção eventual do tráfego viário foi a inversão do valor dessa via: excepcionalmente o minhocão é re-significado como

As justificativas apontam para a dificuldade de se encontrar alternativas ao serviço que presta a um custo compatível com as limitações financeiras do município. O valor do capital público investido nessa obra é um segundo argumento usado para sua manutenção.

Uma vez postergada a sua demolição, a questão volta-se, então, ao estudo das

alternativas de como incorporar novos programas a esse espaço. Uma vez transformado em espaço habitável, o minhocão persiste.

E a cidade, enquanto espaço que recebe um conjunto inesgotável de desejos, constrói-se como uma trama de caminhos, tessitura de trajetórias difíceis de ignorar. No debate sobre o Minhocão a reinvenção das marcas dadas sobre o território parece prevalecer sobre a súbita intenção de construir eternamente a partir de uma cartografia apagada.

CARTOGRAFIAS

Se os caminhos constroem marcas sobre o espaço, os mapas buscam apreendê-los, e às vezes contabilizá-los, transformando em dados objetivos os percursos configurados nas passagens.

“Spidernet”, curioso mapa da Companhia do Metrô, ¹⁶ revela o número de deslocamentos entre pontos arbitrários pertencentes à malha urbana. Numa calculada triangulação configura um território matemático abstrato. Anotação essa que visa mapear de forma

quantitativa o número de viagens buscando revelar de forma ordenada os deslocamentos aferidos. Uma espécie de fúria classificatória típica da pretensa objetividade científica. Documento preciso, necessário à eficiência pretendida dos transportes que organiza as viagens previstas dos nossos cotidianos nem sempre tão previsíveis.



13



14



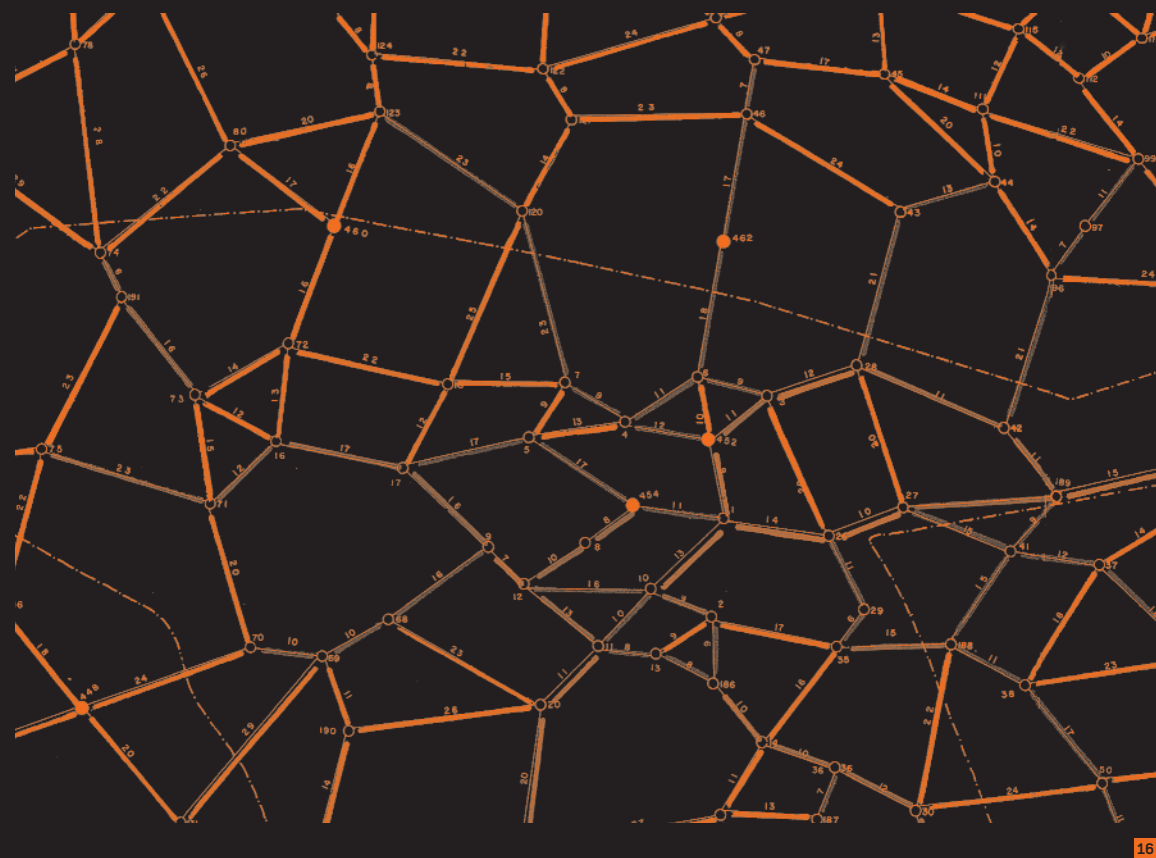
15



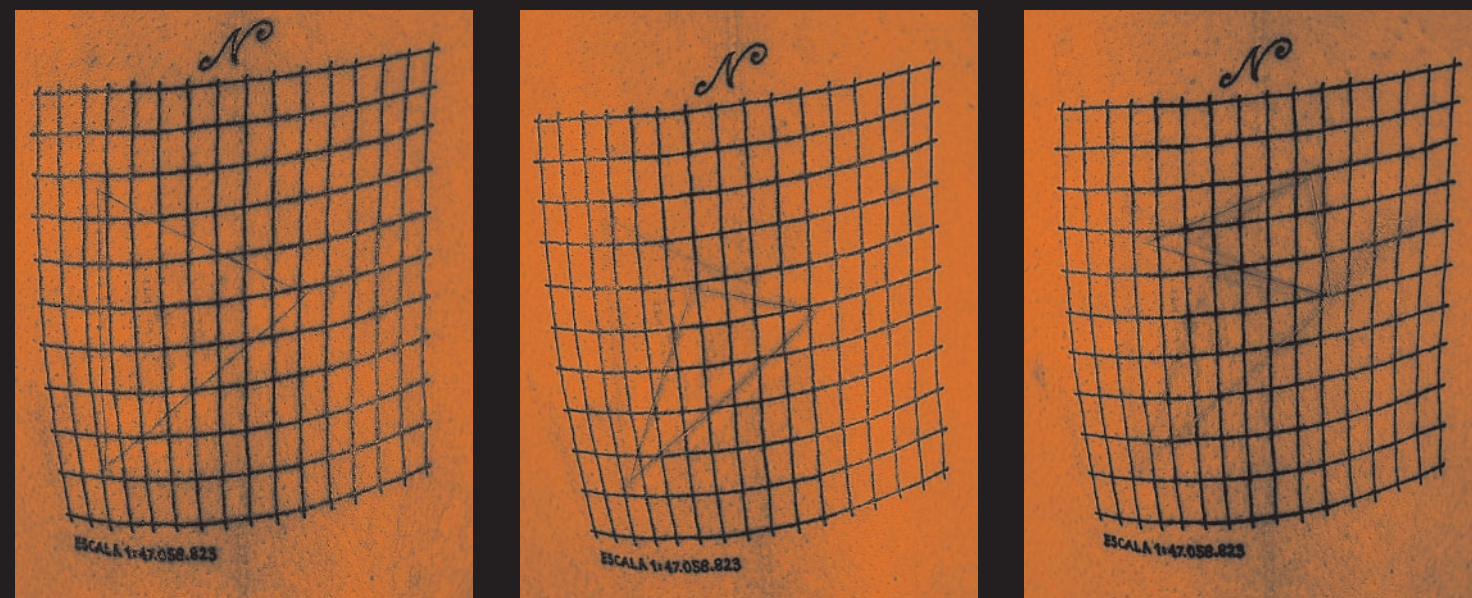
¹³ Rapel. Fonte: <http://www.pell.portland.or.us/~efbrazil/estacao_sumare.html>. Acesso em: 21 jun 2006

¹⁴ Estação Sumaré, Fonte: <[\[porteespeticular.globo.com/Espeticular/0,19125,VIE0-2828-M35966,00.html\]\(http://es-porteespeticular.globo.com/Espeticular/0,19125,VIE0-2828-M35966,00.html\)>. Acesso em: 26 mai 2006.](http://es-</p></div><div data-bbox=)

¹⁵ Minhocão, Fonte: TGI 2000 PUC-Campinas.



16



17

Cortázar, em “Texto em uma caderneta”, parte do desconcerto de semelhante objetividade para configurar uma intrigante existência nos subterrâneos. De uma pesquisa para contar o número de passageiros que usavam diariamente o metrô em uma determinada semana, dois episódios, interpretados como erro de cálculo, marcam o evento. O primeiro aponta que numa dada quarta-feira, contra 113.987 pessoas ingressadas, 113.983 voltaram à superfície. “O bom senso determinou quatro erros de cálculo, e os responsáveis pela operação percorreram os postos de controle procurando possíveis negligências”. Na sexta-feira seguinte o número dos que voltaram a sair excedeu em um o número de passageiros controlados na entrada! O narrador volta ao subterrâneo numa investigação particular para entender aquilo que foi arquivado como erro de máquina ou de seus operadores, para reconhecer um grupo crescente de moradores que habitam o subterrâneo numa lógica peculiar de existência:

Eles, agora estava bastante claro, não se localizavam em parte alguma; moram no metrô,

*nos trens de metrô, movendo-se continuamente. Sua existência de leucócitos – são tão pálidos – favorece o anonimato que até hoje os protege.*¹³

Entre a cartografia abstrata do metrô e as cartografias de Rafael Assef há uma desconcertante semelhança gráfica. Curiosamente as imagens trazem as mesmas triangulações. Entretanto a semelhança é apenas miragem.

Assef está mais para o subterrâneo de Cortázar: um subterrâneo típico das subjetividades. Na série Atlas [2004] ¹⁷ não pretende o domínio sobre objetividades externas, desviando-nos à sua experiência na cidade.

Amparado por um malha regular, escalada e com norte indicado, correspondente à malha que configuraria um mapa da cidade de São Paulo, Rafael Assef propõe registrar as triangulações correspondentes às suas experiências naquele território. Casa, escola/trabalho, lazer constituem os vértices dos triângulos. “Cartografia aos 16” anos, “Cartografia aos 20 anos”, ..., “Cartografia aos 33 anos”, constituem um Atlas composto por um conjunto de 10 fotografias, resultante dessas marcas sulcadas na pele.

As cartografias de Assef registram transformações. São cartografias subjetivas de passagens. A grelha permite a localização no espaço e a mensuração das distâncias entre os pontos que representam lugares de conteúdo afetivo e simbólico de um território corpóreo. Sobre

que opera como uma espécie de “meridiano 0”, o que norteia as trajetórias. Pois tal qual como qualquer Greenwich, estabelece o limite entre dois hemisférios ao buscar estriar mesmo as paisagens lisas como o mar. E remete a outro extremo, onde o território ainda aberto indica os primeiros passos, marcações como aquelas de Long na relva, apenas desejos de caminhos por vir.

“Negativo”, da série Peles Negras, ¹⁸ possui um corte incisivo que revela a tensão superficial da pele. Sobre um plano exaustivamente estriado e ocupado por marcas de tatuagem, esgarça o tecido e desnuda, sob a tintura, o subcutâneo da pele. Território ainda sem marcas que instantaneamente é lançado a oxidação provocada pelo contato com ar, enrugando-se mais uma vez. Cicatriz que, como na escadaria de Toledo, desenha um novo gesto sobre uma paisagem historicamente adensada.

Das tessituras sobrepostas, emerge um mundo cindido em um distinto, ainda que sobre o mesmo, corpo-território.

as primeiras cicatrizes, sulcados com lâminas, novos cortes se sucedem sobrepostos. Cada corte um trajeto, marcas da passagem do tempo que indicam simbolicamente os diferentes trajetos reafirmados pelos percursos recorrentes em cada idade.

Há, entretanto, um corte anterior, cicatriz consolidada na pele cartografada

¹⁶ “Spidernet” carregando os trajetos totais em 1967. Fonte: HOCHTIEF, MONTREAL, DECONSULT. Metro de São Paulo.: estudos socioeconômicos de tráfego e viabilidade econômico-financeira. São Paulo: 1968. vol. 1. p.137. ¹⁷ Série Atlas. Rafael Assef, 2004. Cartografia aos 16; Cartografia aos 20; Cartografia aos 25. Fonte: acervo Galeria Vermelho

“O OUTRO CAMINHO, QUE NO ENTANTO É O MESMO”

Desviar infra-estrutura em sistema, circulação em mobilidade implica em buscar compreender a arquitetura e a cidade na sua acepção temporal tanto quanto espacial. Pois referenciadas nas suas cicatrizes, ou rugosidades, permitem reconhecer a presença do tempo nos espaços.

As marcas persistentes, mais que fixas ou invariáveis, correspondem a elementos que por sua estabilidade amparam, no tempo longo de sua transformação, uma variedade inquieta de outros elementos.

E de acordo com a lógica interdependente dos sistemas, mais que uma hierarquia estanque, pressupõe uma significativa inter-relação de seus distintos elementos, a partir do qual a interferência em um gera necessariamente a reorganização do conjunto.

Entre gestos inaugurais e reincidentes, a superfície de origem, sulcada previamente, constitui a peculiaridade que fará cada território persistente e particular.

NOTAS

1. DUNLOP, Carol & CORTÁZAR, Julio. *Osonautas da cosmopista ou uma viagem atemporal*. São Paulo: Brasiliense, 1991. p45.
2. KASTNER, Jeffrey. *Land and environmental art*. London: Phaidon Press, 1998. p. 74.
3. ROSSI, Aldo. *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili, 1986.
4. *Dicionário Houaiss da língua portuguesa*.
5. SANTOS, Milton. *A natureza do espaço*. São Paulo: Hucitec, 1999, p113.
6. BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade Líquida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001. p 14-15.
7. SORKIN, Michael. *Bienvenidos a Ciburbia*. Em: *Quaderns nº231*. Barcelona: Col.ledi d'Arquitectes de Catalunya, out 2001. p18-19.
8. KOOLHAAS, Rem [ed]. *Content*. Köln: Taschen, 2004. p81
9. em: *Quaderns*, op cit. p76
10. CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano : 1. Artes de fazer*. RJ : Vozes, 1994. p176.
11. SANTOS, Milton. op cit, p51.
12. ver propostas em <<http://www.vitruvius.com.br/institucional/instit42/instit42.asp>>
13. CORTÁZAR, Julio. *Texto em uma caderneta*. Em: *Orientação dos gatos*. Rio de Janeiro : Nova Fronteira, 1981. p 44.

