



## **APROXIMAÇÕES: UM CONVITE A PRÁTICA DO ACOLHIMENTO NOS ESPAÇOS INFRAESTRUTURAIS DA CIDADE**

### **Autores:**

Julian Grub - UFRGS / UNISINOS - [julian.grub@gmail.com](mailto:julian.grub@gmail.com)

### **Resumo:**

Preocupado em aproximar extensão e graduação, infraestrutura e hospitalidade, universidade e realidade da cidade, esse trabalho pretende combinar ensino de graduação com práticas criativas numa espécie de ensino ativo ou praticado. Assim, através de um breve relato retoma-se a disciplina de projeto de graduação da faculdade de arquitetura da UFRGS sob coordenação do professor Fernando Fuão. Esta experiência através da vivência do espaço buscou o diálogo de diferentes realidades – alunos, professores, alunos da pós-graduação e principalmente da comunidade local. Foi usado como estudo de caso a estação de trem trensubr Niterói-Rio Branco no município de Canoas. Num processo de abertura e resignificação, as instalações experienciadas pelos alunos e pela comunidade na estação entre os anos de 2014 e 2016 objetivaram não apenas a requalificação, mas principalmente estimular a importância do acolhimento na arquitetura e a reflexão sobre a qualidade dos espaços da cidade através da realidade partilhada com o outro. A experiência dos encontros torna-se, portanto, matéria prima desse relato e uma importante forma de conhecimento e reflexão. Para além das “paredes” da universidade os exercícios de forma ativa como instalações artísticas, festas e equipamentos provisórios, expressam a preocupação com a realidade cotidianamente vivida pelos comerciantes locais e também apontam a forma autoritária (e disciplinadora) do fazer arquitetural. Portanto, o ensaio se propõe a uma reflexão sobre a importância da aproximação efetiva do aluno da graduação com a população, do contato da sala de aula com a realidade, e ao mesmo tempo, procura destacar a questão ética que envolve o pensar arquitetônico, principalmente voltadas as arquiteturas infraestruturais da cidade.

# **APROXIMAÇÕES: UM CONVITE A PRÁTICA DO ACOLHIMENTO NOS ESPAÇOS INFRAESTRUTURAIS DA CIDADE**

Preocupado em aproximar extensão e graduação, infraestrutura e hospitalidade, universidade e realidade da cidade, esse trabalho pretende combinar ensino de graduação com práticas criativas numa espécie de ensino ativo ou praticado. Assim, através de um breve relato retoma-se a disciplina de projeto de graduação da faculdade de arquitetura da UFRGS sob coordenação do professor Fernando Fuão. Esta experiência através da vivência do espaço buscou o diálogo de diferentes realidades – alunos, professores, alunos da pós-graduação e principalmente da comunidade local. Foi usado como estudo de caso a estação de trem trensub Niterói-Rio Branco no município de Canoas. Num processo de abertura e ressignificação, as instalações experienciadas pelos alunos e pela comunidade na estação entre os anos de 2014 e 2016 objetivaram não apenas a requalificação, mas principalmente estimular a importância do acolhimento na arquitetura e a reflexão sobre a qualidade dos espaços da cidade através da realidade partilhada com o outro. A experiência dos encontros torna-se, portanto, matéria prima desse relato e uma importante forma de conhecimento e reflexão. Para além das “paredes” da universidade os exercícios de forma ativa como instalações artísticas, festas e equipamentos provisórios, expressam a preocupação com a realidade cotidianamente vivida pelos comerciantes locais e também apontam a forma autoritária (e disciplinadora) do fazer arquitetural. Portanto, o ensaio se propõe a uma reflexão sobre a importância da aproximação efetiva do aluno da graduação com a população, do contato da sala de aula com a realidade, e ao mesmo tempo, procura destacar a questão ética que envolve o pensar arquitetônico, principalmente voltadas as arquiteturas infraestruturais da cidade.

## Estação, Infraestrutura e encontros

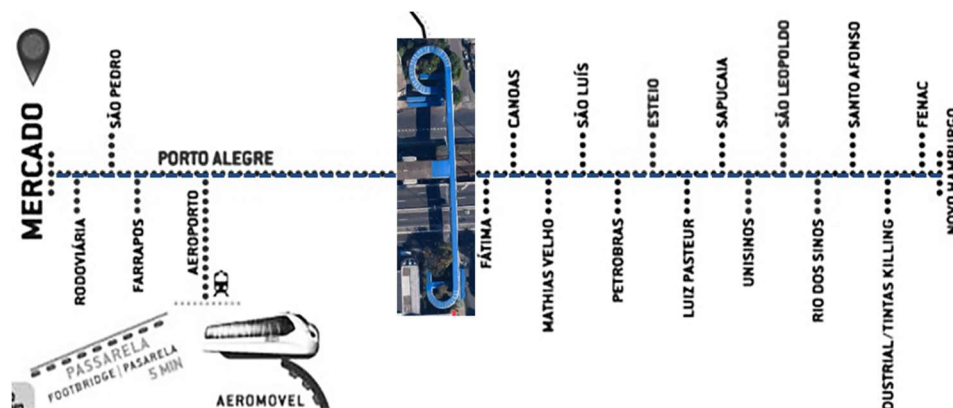
A infraestrutura, mais que um estruturador físico da vida cotidiana, deveria ser entendido como dispositivo dos encontros, da vida em sociedade; o homem como ser coletivo criou as cidades como lugar do encontro, das relações e convivências, e a infraestrutura é o mecanismo que vem permitir sua realização. As infraestruturas, portanto, são a base da construção das cidades a serviço da sociedade, feita a partir de canais, ruas, sistemas de drenagens, redes de caminhos, redes de abastecimento de água etc. Zmitrowicz e Angelis Neto (1997) definem as redes como elementos técnicos com base na sua função urbana. Como exemplo, a rede de mobilidade, traz apenas o discurso da facilidade de acesso e da rapidez de fluxos principalmente do automóvel, aproximando o sujeito do ponto de trabalho. Os autores classificam as pontes, as rampas, escadas, viadutos, passagens, galerias, corredores, arcadas, passarelas suspensas, corredores, túneis e as demais estruturas como arquiteturas de apoio às redes, oferecendo suporte a sua funcionalidade.

Isso pode ser observado na estação de trem Niterói Rio Branco da Trensurb. De escala metropolitana as estações da Trensurb, como obras técnicas de apoio, definem-se como elementos conectores ao permitir ao sistema de transporte público sua plena função de mobilidade. Como estudo de caso, a estação Niterói de Canoas/RS caracteriza-se como arquitetura de apoio à rede metroviária, é instrumento que objetiva facilitar o acesso ao transporte de massa com circulação sobre trilhos, servindo como ponto de parada e distribuição destas linhas.

## Estação Niterói-Rio Branco: entre idealismo e realidade

Distribuídas ao longo da região metropolitana de Porto Alegre, as 22 estações da Trensurb localizam-se entre Porto Alegre até Novo Hamburgo (Figura 1). A partir do contexto onde as estações estão inseridas observa-se um isolamento principalmente pelo seu local de implantação, relação de escala e a dificuldade de comunicabilidade com o entorno próximo através das barreiras físicas existentes (muro e rodovia BR-116).

Figura 1 – Mapa da localização da Estação Niterói e as demais estações ao longo da malha metroviária de Porto Alegre a Novo Hamburgo



Fonte: Adaptado de Trensurb (c2018).

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. 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 (Figuras 2).

Figura 2 – Estação Niterói – Passarela elevada e área de embarque/estação junto a rodovia Br 116.



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

O partido elevado em barra numa condição retilínea, induz ao movimento. Uma arquitetura efetivamente urbana que marca a ideia de exclusão pela divisão do território de Canoas em dois grandes territórios. Conforme Diagnóstico Socioterritorial do município de Canoas (2016), o Bairro Rio Branco localiza-se a oeste da linha da estação e do território de Canoas, possuindo 28.384 habitantes, o quinto mais populoso do município, enquanto o Bairro Niterói localiza-se a leste da linha, possuindo uma população de 38.478 habitantes, ficando em quarto lugar como bairro mais populoso do município. Uma barreira física de concreto que isola e divide uma população de 66 mil habitantes objetivando unicamente a proteção dos trilhos (figura 3).

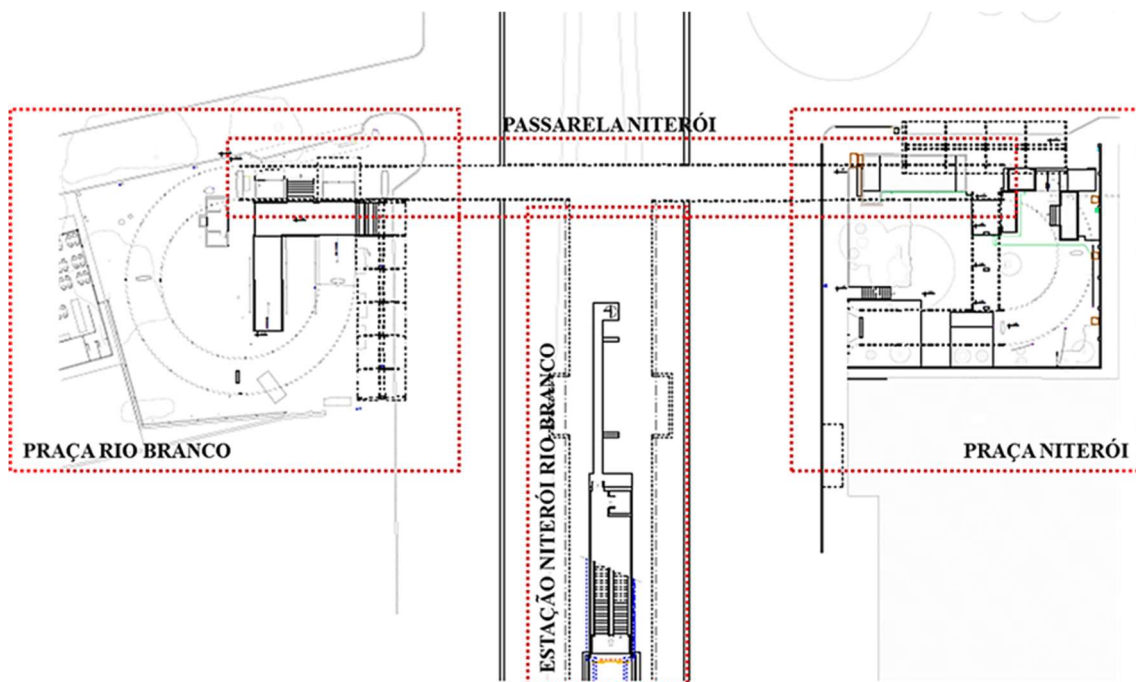
Figura 3 – Canoas, localização da Estação Niterói com seus bairros de conexão divididos pelo muro junto a BR 116 (Rio Branco e Niterói)



Fonte: Adaptado de Canoas – RS (c2018).

Para reforçar as dualidades e contradições entre a realidade vivenciada da população local com o idealismo expresso no projeto arquitetônico tem início meu relato através de uma interpretação descritiva e lógica da estação. A estação com área total de 2.707 m<sup>2</sup> tem como fim específico o transporte de massa; organizando-se através de seis setores - as praças, a passarela, o espaço público livre, o espaço de acesso ao interior da estação, o espaço público restrito, o espaço administrativo e de serviço e a plataforma de embarque (figura 4).

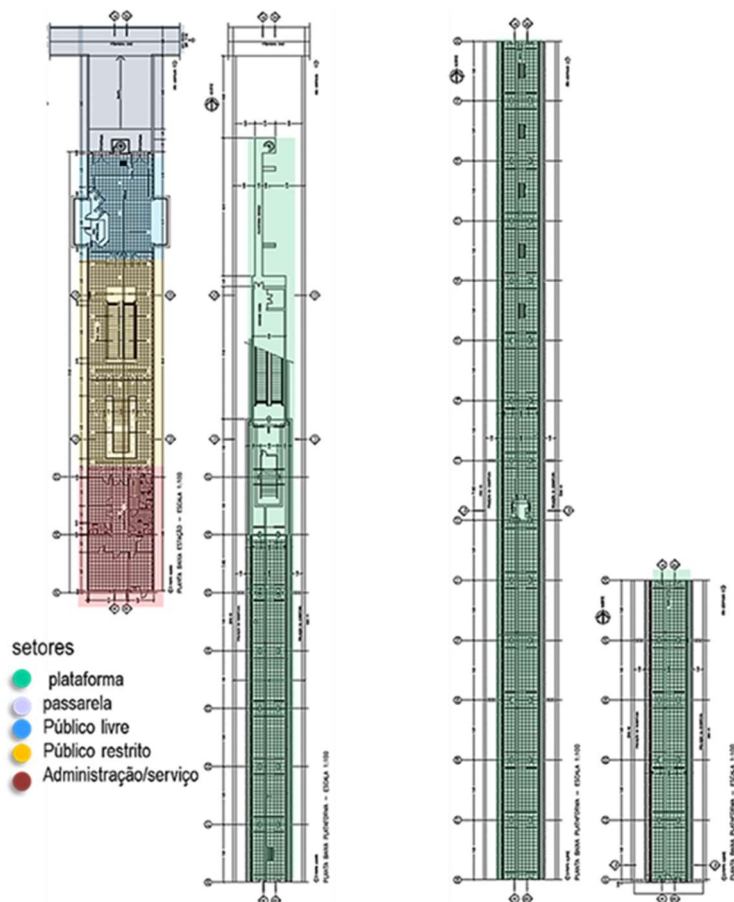
Figura 4 - Planta Baixa/ levantamentos - Praças, passarelas e Estação/plataforma



Fonte: levantamento cadastral dos alunos de PII a partir do SEMOB (Setor de Planejamento e Projetos de Mobilidade Urbana Trensurb) – editado pelo autor.

O pavimento superior da estação é dividido em setor administrativo e serviço com área de 133 m<sup>2</sup>. A área de uso restrito ao usuário pagante que dá acesso à plataforma possui 247 m<sup>2</sup>, tendo dois acessos por escadarias (uma rolante) para o nível inferior. A área livre pública, com 112 m<sup>2</sup> 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 na área pública um acesso ao serviço de plataforma e duas portas principais de acesso. A passarela e rampas externas somam uma área total de 839 m<sup>2</sup>. A passarela em concreto é coberta por telha metálica curvada, estruturada por pilares de aço moduladas a cada 4 m e protegida por um guarda corpo de aço de 1,20 m (Figura 5).

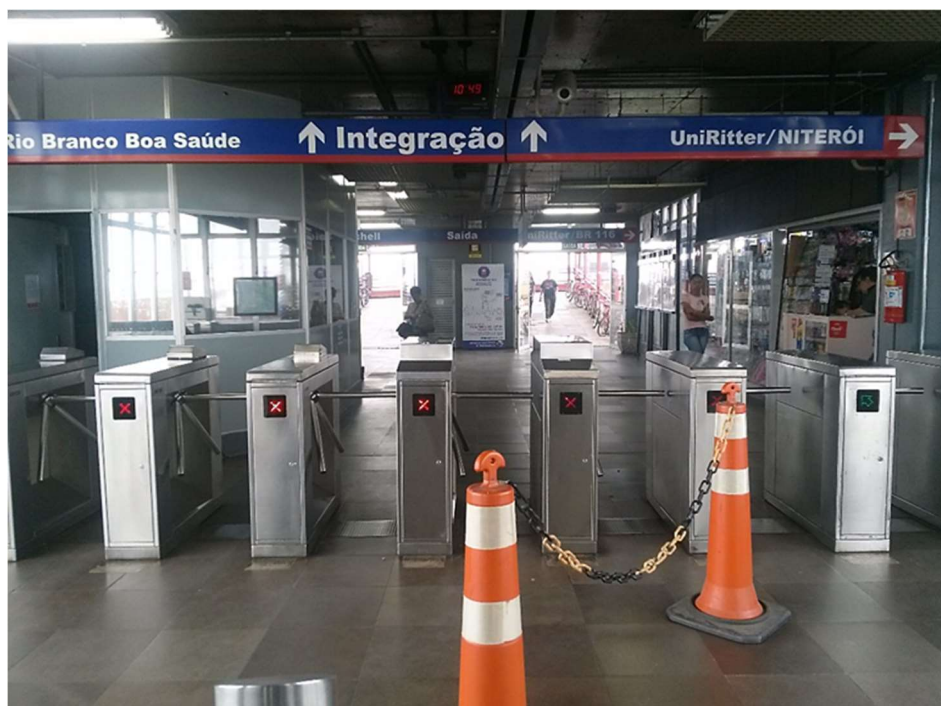
Figura 5 - Setores Planta Baixa Estação e plataforma estação Niterói



Fonte: levantamento a partir do SEMOB (Setor de Planejamento e Projetos de Mobilidade Urbana Trensurb) – editado pelo autor.

Esta breve apresentação da estação levanta uma reflexão entre duas realidades; por um lado, a estação mostra-se com rigor na descrição hierárquica e dimensional dos espaços (podendo ser também confirmado na forma de representação do projeto), num claro predomínio da técnica e da questão funcional num tempo marcado pela eficiência (Figura 6). Uma estratégia numericamente idealizada objetivando o ponto de chegada (trabalho) no menor tempo e desgaste (de energia) possível. Mas, por outro lado, pode-se revelar um lugar coletivo que se mostra constantemente a cada dia, a cada encontro e desencontro, resultado dos acasos e dos acontecimentos não “projetados”. Espaços de troca e da vida cotidiana, principalmente no encontro com os comerciantes locais com suas pequenas e improvisadas bancas (Figura 7). Reforçando esse entendimento, as atividades práticas fora da sala de aula procuraram sensibilizar e mostrar aos alunos, as várias faces que a obra pode conter, um (re)conhecimento apenas adquirido na (con)vivência e na experiência diária junto a obra através das saídas de campo.

Figura 6 - Planejado – Imagem do setor público restrito no interior da estação – disciplina e controle sobre os movimentos.



Fonte: P2 - Estação Niterói - <https://www.facebook.com/groups/1461789980746393/>

Figura 7 - Além do programado – Imagem da vida cotidiana na praça Rio Branco da estação Niterói numa sexta-feira de manhã.



Fonte: autor

## Da sala de aula a vida real - Atividades / programação

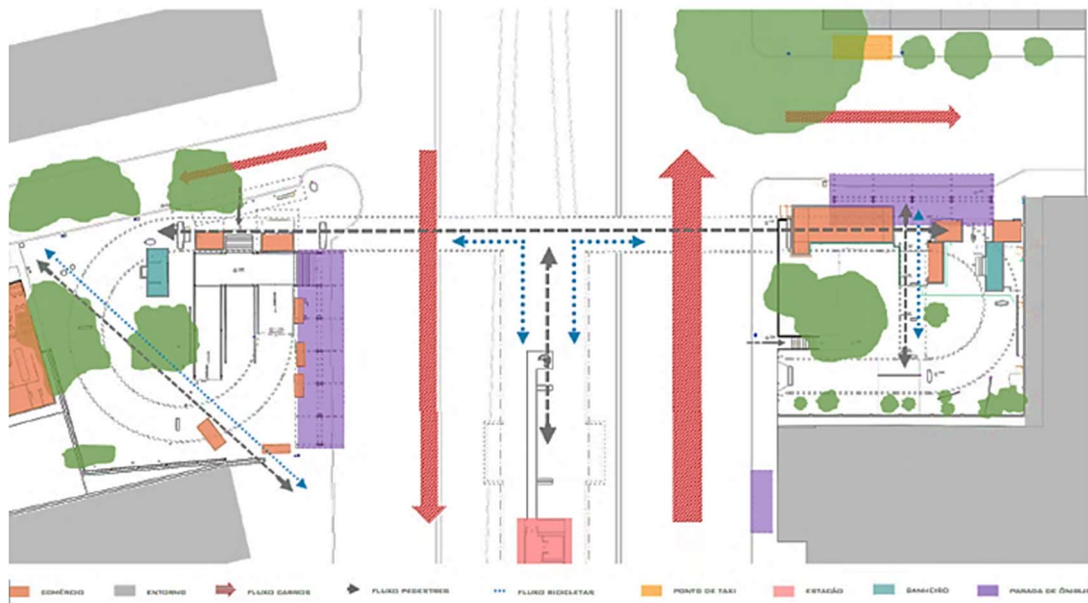
A partir da disciplina de projeto Arquitetônico II da UFRGS, tem início, entre 2014 a 2016, uma abertura a resignificação da estação Niterói Rio Branco de Canoas / RS através da aproximação com a realidade vivenciada semanalmente pelos alunos. A primeira etapa voltou-se a atividade em campo de maneira extensiva e participativa objetivando a inclusão e aproximação dos estudantes na comunidade da Estação. Procurou-se através do convívio regular compreender o universo particular e individual dos comerciantes que vivem diariamente o espaço, e ao mesmo tempo entender o contexto da estação, do entorno próximo e a vinculação com os bairros e a cidade.

A segunda etapa partiu do cadastro dos equipamentos e o levantamento dimensional buscando apreender a realidade através de práticas de registro e coleta de informações quantitativas, dimensionais e dos condicionantes do espaço arquitetônico aberto e construído. Os levantamentos dimensionais tornam-se um importante componente de entendimento da realidade, expondo as necessidades, as deficiências e as potencialidades do projeto. Colocam-se, assim, como um “pretexto” para vivenciar de perto o objeto medido. As verificações *in loco* valeram-se de aulas teóricas de apoio em sala de aula. A etapa do levantamento dimensional realizou-se em grupos de 3 a 5 alunos, onde cada grupo se responsabilizou por uma parte da estação (praça Rio Branco, praça Niterói, passarela e estação). Apresentando ao final dos levantamentos, o diagnóstico, representados em mapas dos condicionantes físicos e cartografias sensoriais (errância e acolhimento).

A terceira etapa de forma partilhada discutiu-se as necessidades e as ideias das possíveis propostas através de reuniões com todos os envolvidos (comerciantes locais e representantes técnicos da trensurb). Uma vez aprovado, a quarta etapa tem início, voltando-se a preparação gráfica do anteprojeto, mas principalmente a execução das propostas no local (principalmente nas ocupações das praças da estação) a partir de ações como instalações artísticas, limpeza e construções de mobiliários e a organização das ocupações colaborativas como festas e confraternizações (Natal e São João). A disciplina de caráter prático efetiva-se ao estender-se para fora das paredes da universidade alcançando a realidade e a necessidade (urgente) das pessoas. De forma extensiva, numa espécie de “projetação” ou projeto em movimento, as atividades de atelier apresentaram-se com a preocupação de aproximar universos - alunos e comunidade, ideal e real, planejado e imprevisto, objetivo e subjetivo, sensível e técnico.

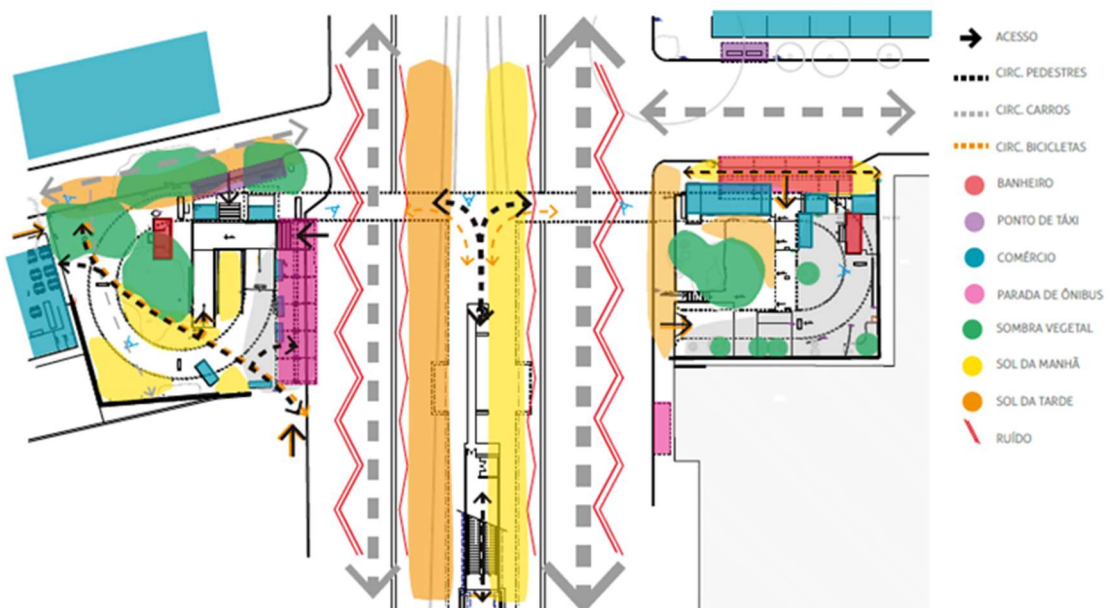
A análise (sensível) da área de projeto foi realizada através de textos, fotos e cartografias identificando as condições gerais do lugar. Foram consideradas nas cartografias os elementos que envolvem todos os sentidos como, por exemplo, sons e ruídos, calor e frio, claridade e penumbra, umidade, odores, entre outros. Foram marcados, em planta e/ou através de fotos, os pontos negativos e positivos da área acompanhados de texto explicativo. Também foram diagnosticados pelos alunos os usuários (comerciantes, usuários dos meios de transporte, clientes, moradores em situação de rua, pedestres), seus comportamentos e opiniões (registrados através de entrevistas) (Figura 8 e 9).

Figura 8 – Mapa dos condicionantes - Alunos Coral Lopes, Gabriela Ramos e Renata Ossanaí – 2015/2



Fonte: P2 - Estação Niterói . <https://www.facebook.com/groups/1461789980746393/>

Figura 9 – Mapa dos condicionantes – Alunos Guilherme Hartmann, Luiza Marcon e Mariana Froner – 2014/2



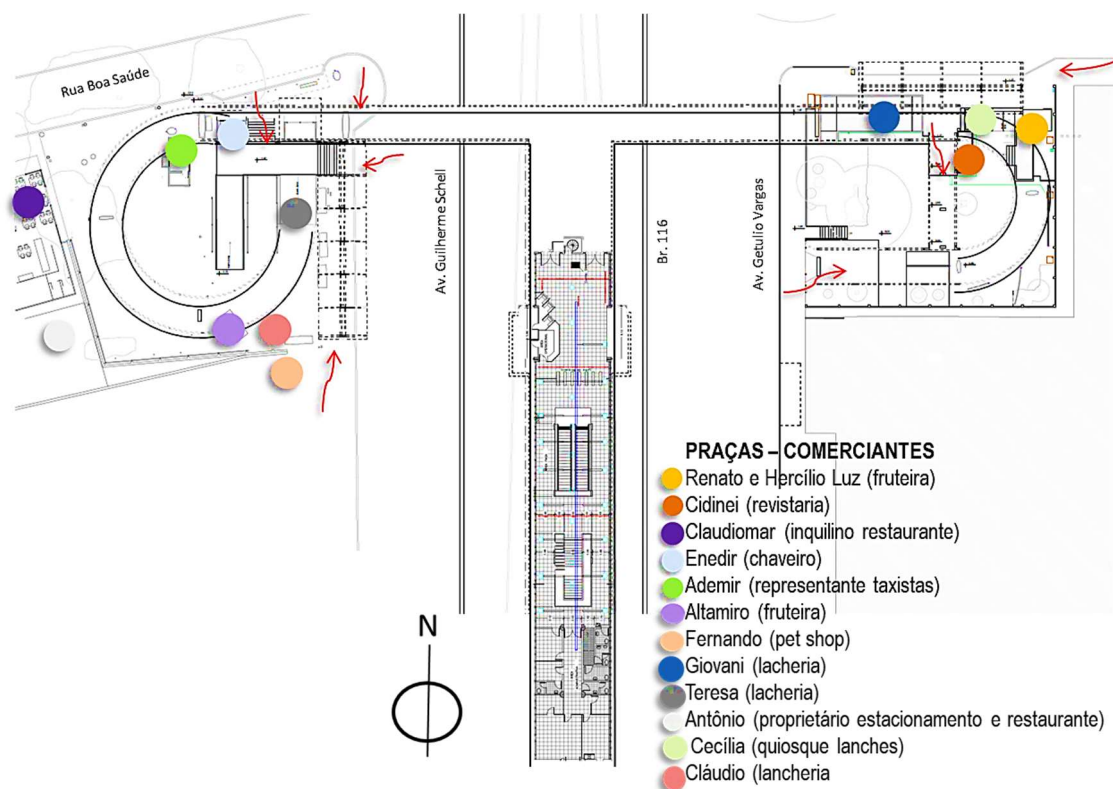
Fonte: P2 - Estação Niterói - <https://www.facebook.com/groups/1461789980746393/>

As aulas organizaram-se em teóricas e práticas, seminários, palestras de convidados especiais sobre o tema, orientações de projeto e visitas ao local. Por fim, foram desenvolvidas atividades de cunho subjetivo e afetivo representadas por mapas afetivos, vídeos, textos e fotografias. A experiência cotidiana e o reconhecimento do espaço são uma relação alcançada ao longo do tempo; assim, durante o semestre, os projetos fundamentaram-se de forma sensível através da empatia e alteridade, necessariamente um movimento em direção ao outro.

## Agentes e encontros

O “com-tato” foi determinante e essencial para o (des)envolvimento das tomadas de decisões e das futuras ações, uma vez que permitiu aos alunos experienciar o dia a dia da estação todas as sextas-feiras no período da manhã durante o semestre. Esses encontros foram a marca que possibilitou a montagem dos projetos. Colocar-se no lugar do outro, acompanhar e compartilhar a vida diária, entender outras realidades, pensamentos e necessidades torna-se, portanto, um dos principais elementos projetivos. Deve-se destacar a interação dos alunos com os diferentes agentes e o diálogo (e principalmente escuta) com todos os comerciantes envolvidos (Figura 10 e 11).

Figura 10 – Mapa da localização dos espaços e bancas dos comerciantes



Fonte: Elaborado pelo autor.

Figura 11 – Acesso praça Rio Branco entre as bancas Chaveiro e a antiga revistaria



Fonte: imagem de Gabriel

Zarth[https://drive.google.com/drive/folders/0B\\_AT96PcliXQSkVHNGEyY09FTTQ](https://drive.google.com/drive/folders/0B_AT96PcliXQSkVHNGEyY09FTTQ)

As intervenções privilegiaram não apenas os aspectos objetivos que envolvem e determinam o projeto, mas, sobretudo, a reflexão e sensibilização de todos os agentes envolvidos no processo. Assim, de forma prática deu-se uma troca efetivamente arquitetônica, colocando o espaço como mediador dos encontros e afetos construídos ao longo do semestre, numa espécie de “projeto-vivo”.

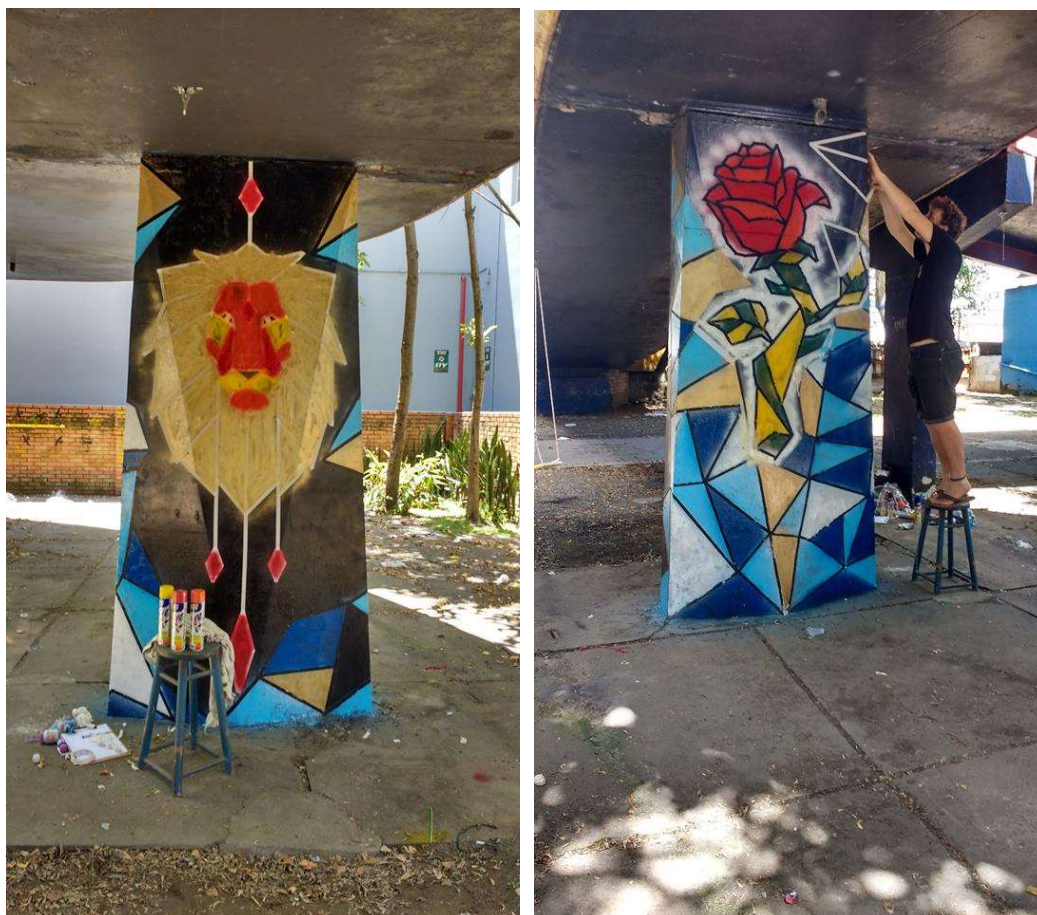
## Aproxim-ação, experiências e ocupações

Este relato aborda os exercícios de projeto arquitetônico desenvolvido na disciplina de graduação em arquitetura da UFRGS com parceria Trensurb buscando mostrar a importância (e a necessidade urgente) de pensarmos formas de estender as atividades de sala de aula da graduação a efetiva prática social, aproximando teoria e realidade. Como exemplo, nos levantamentos dimensionais da estação Niterói pelos alunos, observou-se no projeto original um claro distanciamento do homem privilegiando a eficiência e a produtividade do espaço. Retomar a prática e a experiência do espaço pelos estudantes aproximando-os com as pessoas comuns é retomar a questão humana que envolvem e dão sentido a arquitetura e os espaços da cidade. Portanto, as atividades práticas e reais para fora da sala de aula tornam-se fundamentais na construção do pensamento ético e político do fazer arquitetônico. A seguir, as instalações e as ocupações realizadas na estação pelos alunos buscaram desconstruir e ressignificar a estação em novas possibilidades.

Propondo novas formas de interpretações (e reflexões) do espaço, os alunos procuraram apresentar através das instalações outras marcas que a obra pode conter e carregar. O termo marca aqui adotada se aproxima dá a ideia rastro do filósofo Jacques

Derrida. É um “grafismo” sensível que se coloca dentro do “texto” da obra, tendo como efeito o desaparecimento do próprio signo. Para Derrida (2006), rastro refere-se as marcas deixadas por uma ação ou pela passagem de um ser ou objeto sobre algo. Pensar sobre esses termos na arquitetura é voltar-se a dimensão simbólica da obra (figura 12) (SANTIAGO, 1976).

Figura 12 – Desconstruindo o sentido do espaço - 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. <https://www.facebook.com/groups/1461789980746393/photos/>

As inscrições que a estação recebeu através das instalações dos alunos organizaram-se em dois momentos, as efêmeras demandando de um semestre para sua execução como por exemplo o grafite e os mosaicos, e as permanentes, desenvolvidas e executadas no período de dois semestres como as floreiras, os canteiros, a parede verde e os balanços. São incisões discretas, mas profundas que contaminam o sentido da obra pondo em questão a próprio uso para qual foi projetado. Essa ação externa no interior da obra vem para colocar em dúvida e denunciar a origem do sentido da obra (definidas pelo caráter, nomeação, função, forma, tipo, etc.), anunciando algo novo no mesmo instante da sua renúncia. Essa reflexão pelos alunos vem para mostrar que não existe objetos submetidos a objetividades da razão, permitindo, assim novas articulações de pensamentos, colocando em prática a ideia de hospitalidade (Figura 13). É uma forma de abertura a partir de uma “provoca-ção” por onde pode acontecer o recolhimento absoluto, manifestando-se preferencialmente nos espaços de

permanência; visto que hospitalidade como traço sensível, de abertura, vem do outro e chega para o outro a partir de um lugar – lugar de recolhimento absoluto (DERRIDA, 2003).

Figura 13 – 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. <https://www.facebook.com/groups/1461789980746393/photos/>

Partindo de uma investigação de estímulos as instalações subvertem o sentido do espaço previamente programado, transformando o instante vivenciado em lugar da imaginação e por fim, forma de expressão, numa espécie de cenário. Como inscrições, elas 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 vêm para atestar a estação como possível lugar de hospitalidade (Figura 68). Para algo ser hospitaleiro necessariamente deve acorrer o fenômeno do encontro (entre o hóspede e o hospedeiro) (SOLIS; FUÃO, 2015). Como gesto a hospitalidade vem do outro e chega para o outro, de fora para dentro, num movimento ético e de responsabilidade. É o espaço partilhado a partir do outro, construído pela amizade e responsabilidade do cuidar

(FUÃO, 2012). Neste sentido a sala de aula torna-se insuficiente para sua realização. A ação praticada é o instrumento que pode conter esse gesto; ao aproximar de forma real as pessoas tem início esse sentimento de responsabilidade sobre o outro. Colocando em questionamento a finalidade da obra e quem são os verdadeiros interessados (figura 14).

Figura 14 – Aplicação do mosaico nas paredes da revistaria (2016/1)



Fonte: Registrado pela turma de Projeto Arquitetônico II – UFRGS, 2016/1.  
<https://www.facebook.com/groups/1461789980746393/photos/>

Da mesma forma, as festas comunitárias organizadas pelos alunos e comerciantes locais apresentam-se como forma de acontecimento, um transbordamento do “texto originário” da estação. Além de qualificar o espaço, elas vêm de fora para disseminar, recompor corrompendo o dentro e assim “re-escrever” o texto, não se separando mais. As festas e ocupações mais que ações exteriores, representam o “interior do interior”, por um instante transformam-se na razão de ser da estrutura, deixando-se ler de dentro. Diante das ocupações dos alunos, expõe-se o segredo interno e velado da obra (Figura 78).

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. <https://www.facebook.com/groups/1461789980746393/photos/>

Logo, as festas realizadas nas praças da estação como Natal e São João através de 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. Exercida nas ruas e longe de qualquer forma de conhecimento científico ou objetivo a ideia da performatividade a exemplo das festas e ocupações é um tipo de “re-ação” espontânea acionada pelos encontros.

As ações praticadas não são simples substitutos de funções pré-definidas, ou apenas representantes de outras possíveis atividades. Elas servem como uma revelação de uma falta e portanto, de algo novo, de conhecimento pela experiência. Arquitetura, antes de tudo, para ser “apre-endida”, deve ser vista como sobreposição de marcas, camadas de inscrições, uma forma de transbordamento vivido, vivenciado. Toda linguagem em si é uma forma finita, assim, trabalhar com apenas uma é limitar-se. Logo, a representação oficial do projeto e o próprio uso predefinido, pode sofrer novos caminhos uma vez combinada a outras formas de linguagens e expressões.

As festas e instalações 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 reparar aquilo que se coloca estático, comum e cotidiano. A superfície e o espaço da obra uma vez atacado por esses registros particulares dos alunos (a exemplo das ocupações não planejada dos comerciantes) expõem mais que novos revestimentos ou formas de ocupações a possibilidade de uma revisão dos sentidos, colocando as regras determinantes que mantinham o projeto em questionamento. Ao remover essa “pele original”, principalmente de forma acidental suscitamos novos fluxos de imagens (e sentidos) das imagens permanentes. 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 72 – Festa de Natal, encerramento do semestre 2015



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

<https://www.facebook.com/groups/1461789980746393/photos/>

## Considerações finais

As atividades vivenciadas também expuseram as dificuldades e os problemas, como por exemplo, a resistência dos comerciantes com a aproximação dos estudantes, o pouco envolvimento da trensurb nas tarefas e no auxílio de material para a manutenção dos espaços e a execução das instalações. 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 para além da sala de aula vêm para sensibilizar a todos, alertando sobre o destrato do espaço público e o valor que depositamos nas nossas cidades. Os exercícios colocam-se como uma mensagem, uma crítica lembrando que a arquitetura e a própria cidade são resultados das nossas ações.

Devemos compreender que nos encontros que a cidade oferece, a falta de cuidado leva a exclusão, pois cuidar de si é uma forma de dar valor a quem chega. Não permitir o acesso a todos é anular a possibilidade das trocas e experiências. 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 imagem dessas obras, suja, mal iluminada, falta de manutenção; uma estrutura visivelmente precária, um lugar inseguro. Esse “fazer” ativo, fora da academia e dentro da cidade revela um “outro” lugar, um lugar real, vivo onde o aluno pode se reconhecer através do outro, e ao mesmo tempo observar e refletir sobre a possibilidade de (re)criar uma arquitetura e uma cidade mais humana.

Portanto, as ocupações e as festas, 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. Fazendo dessa aproximação entre os diferentes agentes um momento de empatia e reflexão dos problemas que desconhecemos, do pobre, do morador em situação de rua, do louco, do dependente químico, da informalidade, e tudo aquilo que não queremos ver ou aceitar. Como lugar de encontro, a arquitetura deve representar os valores éticos e sociais a partir da convivência com o outro, num gesto de absoluta hospitalidade. Dessa forma, os exercícios “para além do atelier de projeto” foram os dispositivos de aproximação dos alunos com os comerciantes da estação, tornando-se um possível exemplo de acolhimento ao dar voz e visibilidade para aqueles que realmente necessitam de ajuda.

## REFERÊNCIAS

AUSTIN, J. L. *Quando dizer é fazer: Palavras em ação*. Tradução de Danilo Marcondes de Souza Filho. Porto Alegre: Artes Médicas, 1990.

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

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

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

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

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.

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

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.

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