

Da “ciclovista” à “ciclovía da morte”: a vida social de uma infraestrutura urbana

*JULIA O'DONNELL*¹

“A ciclovía mais bonita do mundo”

“É CERTAMENTE a ciclovía mais bonita do mundo”.¹ Com essas palavras, o então prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, dava o tom da inauguração da Ciclovía Tim Maia, ocorrida em 17 de janeiro de 2016. O evento, que atraiu centenas de ciclistas, encerrava um período de 18 meses de obras, coroando uma etapa importante do projeto de integrar a orla das zonas Sul e Oeste da cidade através de 39,8 km de ciclovía. O trecho inaugurado consistia numa estrutura de 3,9 km de extensão que, instalada sobre o costão rochoso que margeia a Avenida Niemeyer, ligava os bairros de Leblon e São Conrado, oferecendo aos ciclistas vista total para o mar durante todo o trajeto. Fazendo jus ao entusiasmo do prefeito, o novo equipamento parecia, de fato, despertar otimismo entre os cariocas.² Associada a novas possibilidades de mobilidade urbana e a novas formas de fruição da paisagem, a Ciclovía Tim Maia chegava como uma bem-vinda novidade em meio às muitas transformações ocorridas na cidade durante os preparativos para os Jogos Olímpicos que ocorreriam em julho daquele mesmo ano.

O entusiasmo durou pouco. Em 21 de abril daquele mesmo ano, apenas três meses após a inauguração, um trecho da ciclovía veio abaixo, causando a morte de duas pessoas. Em fevereiro de 2018, uma nova queda aconteceu no trecho mais recente do equipamento, que ligava o bairro de São Conrado à Barra da Tijuca. Em 2019, mais dois desabamentos ocorreram ao longo da Av. Niemeyer, levando à interdição da ciclovía por tempo indeterminado.

Este artigo parte dos acontecimentos que envolvem a Ciclovía Tim Maia, desde sua construção até os dias de hoje, para propor uma reflexão acerca das muitas formas de produzir a cidade que a vida social deste equipamento revela. Com base na materialidade da ciclovía, a intenção é analisar, por um lado, os investimentos de natureza simbólica que nela se acumulam; e, por outro, as variadas formas de experimentação do espaço urbano que nela se ancoram. A partir de uma perspectiva processual, o objetivo é, assim, pensar a Ciclovía Tim Maia como alvo de disputas entre diferentes projetos de cidade e, ao mesmo tempo, como produtora de práticas que conformam, no plano do cotidiano, a cidade

com experiência vivida. Nesse sentido, as vigas de concreto, canos de metal e estruturas de ferro que dão forma a esse equipamento – seja em seu formato inteiriço ou nos escombros dos seus sucessivos colapsos – são, aqui, elementos centrais para pensar nas muitas mediações através das quais a cidade é constantemente (re)produzida.

Com base na análise de matérias veiculadas em órgão de imprensa e em entrevistas realizadas com usuários da ciclovia, o artigo se ancora nas práticas e discursos de políticos, técnicos e frequentadores, buscando entrelaçar a materialidade do equipamento às promessas, expectativas, fracassos e rotinas por ela corporificados. Para isso, são mobilizados sobretudo dois campos de discussão teórico-conceitual: a antropologia urbana e os estudos sobre infraestruturas. Ao estabelecer um diálogo entre esses dois campos a partir do caso da Ciclovia Tim Maia, acredito ser possível tecer uma reflexão sobre um momento chave da intervenção urbanística no Rio de Janeiro e, de maneira mais ampla, sobre modos de fazer cidade em metrópoles do Sul Global.

Num primeiro plano, cabe ressaltar que parto da ideia de que, conforme defende Michel Agier (2016, p.38), a cidade não deve ser tomada como um dado, mas sim como um “processus, humano e vivo, cuja complexidade é a própria matéria da observação, das interpretações e das práticas de ‘fazer cidade’”. Nesse sentido, ao tomar a ciclovia como uma porta de entrada para uma análise das dinâmicas de produção do espaço urbano no Rio de Janeiro no decorrer dos últimos anos, duas categorias analíticas se impõem: as ideias de processo e de escala. Aqui, a dimensão processual se refere não apenas à concepção de cidade, nos termos propostos por Agier, mas também à ciclovia em si mesma. Para isso, parto do princípio de que, como sugerem Graham e McFarlane (2014), as infraestruturas não devem ser tomadas como coisas ou sistemas, e sim como processos que engendram determinadas formas de viver (n)a cidade. Isso significa que elas não podem ser objeto de análise linear, calcada uma teleologia de natureza material, mas sim como conjuntos de processos sociomateriais em constante mutação.

Pensar a ciclovia a partir de uma perspectiva processual demanda, em igual medida, uma análise multiescalar. Isso porque, ao pensar nos processos e temporalidades que se acumulam na vida social desse equipamento deparamos com sujeitos e agenciamentos que, cada qual à sua maneira, incidem sobre sua materialidade e, não em menor medida, sobre seus usos e significados. Me refiro, por exemplo, à necessidade de refletir sobre os processos políticos e econômicos que a ciclovia encarna e mobiliza e, ao mesmo tempo, sobre os usos cotidianos que lhe conferem forma e sentido. Longe de sugerir uma polarização entre duas escalas – macro e micro –, a proposta é pensar no entrelaçamento entre os diferentes níveis de experiência e intervenção que a ciclovia reúne.

Trata-se de uma aposta que busca superar a separação analítica entre os aspectos físicos e simbólicos do espaço urbano, reunindo aquilo que Larkin (2020)

denominou de a política e a poética das infraestruturas. A política se refere às “formas de racionalidade política que fundamentam os projetos tecnológicos e que dão origem a um ‘aparato de governamentalidade’”, e a poética, por sua vez, remete à importância de atentar para as dimensões formais das infraestruturas, “compreendendo qual tipo de objetos semióticos elas são, as suas operações técnicas, e determinando como elas endereçam e constituem sujeitos” (Larkin, 2020, p.30). Defendendo a inseparabilidade entre essas duas dimensões, o autor destaca que a força da relação entre pessoas e infraestruturas é “uma importante parte de seu efeito político”. Afinal, diz ele, estradas e ferrovias (assim como ciclovias, arrisco dizer) não são apenas objetos técnicos, uma vez que também operam “em um nível de fantasia e desejo” (ibidem, p.41).

Tais premissas permitem analisar a vida social da Ciclovía Tim Maia atendendo para as variadas histórias e experiências que nela se acumulam, permitindo acessar a produção de diferentes decisões e práticas em torno da sua materialidade e, não menos importante, das representações por ela engendradas. Permitem, ainda, refletir sobre como determinados eventos foram capazes de gerar novas formas de relação entre usuários e a ciclovía, criando conexões e formas de experimentar o cotidiano. Trata-se, em suma, de privilegiar um olhar que atenta simultaneamente para os planos material e processual a partir de relações e conexões em permanente movimento.

Para isso, o artigo está dividido em três seções. Na próxima seção, trato do contexto em que se deu o processo de projeção, construção e inauguração da ciclovía, discutindo como esse equipamento condensou uma série de discursos técnicos e políticos em torno da produção de representações de futuro. Tomando como eixo as ideias de vista e paisagem, mostro como a ciclovía mobilizou antigos repertórios sobre a relação entre homem e natureza no Rio de Janeiro, emergindo como parte importante de um projeto mais amplo de renovação imagética da cidade.

Na seção seguinte, discorro sobre o processo de colapso da ciclovía, mostrando como suas quedas sucessivas mobilizaram repertórios e disputas em torno de sua materialidade e de seu significado. Na seção final, parto da situação atual da ciclovía, para traçar uma breve discussão sobre a plasticidade temporal infraestruturas urbanas (Harvey, 2016), concluindo com a sugestão de que o caso deste equipamento permite refletir, de modo mais amplo, sobre as muitas dimensões envolvidas no processo de produção de cidades.

O futuro com vista para o mar

A primeira menção à ciclovía da Av. Niemeyer na imprensa foi em dezembro de 2012. A matéria, veiculada no jornal O Globo, anunciava o projeto da obra que ligaria os bairros do Leblon e São Conrado, celebrando o fechamento do “cinturão cicloviário da cidade” – que passaria a ir desde a Prainha (no bairro do Recreio) até o aeroporto Santos Dumont (no centro).³ Além de ressaltar que o equipamento significava uma nova forma de ligação entre as zonas Sul e Oeste

da cidade, o texto dava detalhes técnicos da obra, destacando aquela que seria sua grande inovação: a construção da pista sobre o costão rochoso da orla, por meio de um sistema de vigas, com o objetivo de evitar o estreitamento das pistas da Av. Niemeyer destinadas ao tráfego de veículos. Ao final da reportagem, o depoimento de uma ciclista dava o tom da novidade: “A cidade merece. Será um passeio lindo”.

Em 2014, com o início da construção do equipamento, as notícias começaram a se multiplicar. Em reportagem veiculada em setembro, por exemplo, o leitor era informado de alguns dos muitos números que confirmavam a grandiosidade do empreendimento: a obra estava orçada em 35,9 milhões de reais, a serem gastos na contratação de 70 operários, no emprego de 5.300 metros cúbicos de cimento, nos 3.220 cortes em rochas, na instalação de 6.750 metros de guarda corpo e na execução de perfurações de até 6 metros de profundidade. Ainda de acordo com a matéria, a conclusão da obra resultaria na valorização de “uma das mais belas vistas do Rio” e no surgimento de “um novo point para cariocas e turistas”,⁴ fazendo valer as vultosas quantidades de dinheiro e trabalho ali investidos.

É importante lembrar que a obra não se dava sobre um espaço qualquer. A Avenida Niemeyer, inaugurada em 1916, foi fruto de uma sucessão de tentativas de estabelecer uma ligação viária entre as zonas Sul e Oeste da cidade.⁵ Sua construção ocorreu em meio ao processo de expansão urbana da zona Sul litorânea, quando essa região passou a ser crescentemente associada à moradia das elites da jovem República, que faziam da proximidade com a praia a base de um estilo de vida calcado em valores como elegância e modernidade (O’Donnell, 2013). Começando pela ocupação de Copacabana, tal expansão seguiu, ao longo das décadas seguintes, margeando o oceano rumo a oeste, passando pelos bairros de Ipanema e Leblon e, mais tarde, São Conrado e Barra da Tijuca. Asfaltada para a passagem da comitiva do rei Alberto da Bélgica, em 1920, a avenida passou a integrar o circuito turístico da cidade e seus mirantes passaram a atrair as famílias mais abastadas (e, portanto, motorizadas) para realização de piqueniques. Ao final da década, o conhecido arquiteto Le Corbusier, em passagem pelo Rio de Janeiro, sentenciava: aquela era uma das avenidas mais bonitas do mundo.⁶

Esse brevíssimo relato sobre os primeiros anos da Avenida Niemeyer deixa claro que sua função urbanística em nenhum momento se restringiu à materialidade de uma infraestrutura viária de ligação entre duas zonas da cidade. A avenida foi, desde o seu surgimento, um importante elemento na construção da relação inextricável entre urbanismo e paisagem natural, que desde o início do século XX vem pautando a produção de um repertório de representações sobre uma cidade “maravilhosa”.⁷ A construção da Ciclovia Tim Maia viria, portanto, coroar a vocação da avenida que, às vésperas de seu centenário, seria capaz de surpreender cariocas e turistas com novas vistas do Oceano Atlântico, agora não mais restritas aos que por ali transitam em veículos motorizados. Não por acaso,

em algumas reportagens sobre o andamento das obras o equipamento assou a ser chamado de “ciclovista”,⁸ codinome que explicita a expectativa por sua existência semiótica e estética, para além daquela puramente técnica.⁹

Ao contrário do que sugerem os relatos mais entusiasmados, as obras da ciclovia faziam emergir questões que evidenciam as muitas disputas em torno das ideias de “vista” e “paisagem” e o modo como elas incorporam diferentes formas de pertencimento e territorialização do espaço urbano. Em junho de 2015, por exemplo, diversas reportagens começaram a trazer à tona a primeira grande polêmica envolvendo a ciclovia: o fato de que, ao lado da pista de cimento e do guarda corpo que davam forma ao equipamento surgiam também tubulações de grande porte, compondo um conjunto visual que contrariava as expectativas sobre a aparência do novo equipamento e, não menos importante, sobre sua função paisagística.

As tubulações, instaladas concomitantemente à construção da ciclovia, pertenciam à Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (Cedae) e integravam uma obra de diminuição da poluição nas praias do Leblon e São Conrado. Sob a acusação de enfear a paisagem,¹⁰ a presença da tubulação passou a ser atacada em reportagens e cartas de leitores, que julgavam inaceitável a interferência de canos de esgoto na vista que a avenida proporcionava do oceano. Em resposta às críticas, a GeoRio, órgão da prefeitura responsável pela gestão do risco geológico (e, portanto, pela gestão técnica de obras em encostas) lançou uma nota afirmando que “o principal ponto considerado para a implantação da ciclovia foi a altura da tubulação da Cedae”, uma vez que “colocar a pista da ciclovia em um nível inferior ao das tubulações à deixaria sujeita à ação direta de dejetos de esgoto em qualquer vazamento”.¹¹

Vale notar que, apesar de se constituírem infraestruturas com objetivos e materialidades diferentes, a ciclovia e a tubulação de esgoto partilhavam de uma concomitância temporal e espacial. Os relatos permitem perceber que, se do ponto de vista dos usuários sua coexistência parecia absurda, sob o olhar dos técnicos sua mutualidade era não apenas aceitável como era também parte fundamental do processo construtivo de ambas. Sobre este ponto, vale lembrar que, de acordo com Larkin (2020, p.30), as infraestruturas podem ser definidas como “matérias que possibilitam o movimento de outras matérias”, e que sua “peculiar ontologia situa-se no fato de que elas são coisas e, ao mesmo tempo, são relações entre coisas”. Nesse sentido, a ciclovia e a tubulação da Cedae surgem como equipamentos de circulação de pessoas e dejetos, respectivamente, estabelecendo novos trânsitos materiais e simbólicos na cidade, cuja relação entre si trouxe à tona disputas sobre o que deve ou não ser visto.

Note-se que a visibilidade e a invisibilidade não são categorias opostas ou apriorísticas, mas sim possibilidades dentro de um jogo de relações entre as materialidades e seus diferentes usos.¹² No caso aqui analisado, as imagens e os depoimentos técnicos deixam claro que a ciclovia e a tubulação de esgoto foram

planejadas num regime de mutualidade material. No entanto, os signos mobilizados por cada uma delas caminham em direções opostas no imaginário que estabelece fronteiras entre o que deve ou não compor a paisagem urbana, remetendo, por um lado, ao que pode (e deve) ser mostrado – o acesso à vista para o oceano - e o que não pode (nem deve) ser mostrado – o sistema de esgoto.

Outra polêmica que ganhou espaço na imprensa durante a construção da ciclovia foi a percepção de que, uma vez concluído, o equipamento atrapalharia a vista daqueles que transitassem de carro pela Av. Niemeyer – já que, em razão da tubulação da Cedae, a estrutura ficaria acima do nível da pista de carros. Entre os levantaram a questão, prevalecia o argumento de que o Plano Diretor do Município do Rio de Janeiro¹³ prevê a preservação da paisagem, e que a ciclovia não respeitava esse princípio. O depoimento de um usuário, publicado sob a forma de sessão de cartas de leitores, resume bem o teor das reclamações:

Gostaria de parabenizar os brilhantes engenheiros e arquitetos que projetaram a ciclovia da Av. Niemeyer. Como ela foi construída mais alta que a pista, conseguimos enfim bloquear a vista horrorosa do mar carioca para quem trafegava por ali de carro. Motoristas e turistas não mais ficarão boquiabertos olhando o mar e poderão desfrutar a visão da exótica comunidade que prolifera do outro lado. Primeiro mundo é outra coisa.¹⁴

Com ironia, o autor da carta estabelece uma clara oposição entre o que deve ser visto (o “mar carioca”) e o que deve ser escondido (a “exótica comunidade”),¹⁵ atribuindo à incompetência dos técnicos responsáveis (“engenheiros e arquitetos”) essa indesejada inversão no usufruto da paisagem por parte de “motoristas e turistas”. Ao fazer isso, o autor estabelece uma hierarquia, dada como auto evidente, entre o que deve ou não compor a paisagem, além de evocar o princípio da manutenção do direito à vista até então garantido aos usuários de carros. A esse respeito, poucos dias depois, o então presidente da Comissão de Segurança do Ciclismo do Rio, Raphael Pazos, argumentou que tais críticas evidenciavam uma disputa entre diferentes concepções de cidade, frisando que a polêmica foi despertada por “quem quer privilegiar o carro”. Sem questionar o princípio da hierarquia entre as vistas, porém, defendeu que “um pequeno sacrifício é necessário para melhoria da qualidade de vida e das condições de mobilidade urbana”.¹⁶

A esse respeito, é importante lembrar que poucos anos antes, em 2012, o Rio de Janeiro havia sido a primeira cidade no mundo a receber da Unesco o título de Patrimônio Mundial na categoria Paisagem Cultural. De acordo com o dossiê que instruiu o processo de candidatura, denominado “Rio de Janeiro: paisagens cariocas entre a montanha e o mar”, o título se justificaria pelo fato de que

[...] a cidade desenvolveu uma forma especial de lidar com a natureza trabalhada pelo homem. Seja através do processo de reflorestamento de seus maciços, seja pelo redesenho e tratamento paisagístico de sua orla e pelo

uso das praias, a natureza tem um lugar especial na cidade. Nesse sentido, a relação homem-natureza no Rio de Janeiro é única e constitui a alma da cidade. (Iphan, 2012, p.24)

A ciclovia surgia em meio ao ciclo de preparação da cidade para sediar os Jogos Olímpicos de 2016, quando poder público e iniciativa privada passam a agir de forma articulada na “tentativa de criar uma nova imagem da cidade para atração turística por meio da proteção de sua paisagem como patrimônio mundial preservado e dos grandes investimentos arquitetônicos e esportivos” (Malta, 2017, p.95). Isso significa que, para os administradores da cidade, os Jogos Olímpicos passaram a representar a oportunidade de construção de um legado de transformações urbanas com foco no valor da Paisagem Cultural, tida como resultado das ações e das práticas sociais de desenvolvimento.

Nesse contexto, a construção da ciclovia emergia como mais um esforço no sentido de consolidar o princípio do “equilíbrio entre elementos naturais e construídos”, fazendo jus à ideia de que, conforme destaca o dossiê entregue à Unesco, “a urbanização da orla insere-se de modo singular no movimento mundial mais amplo característico das reformas urbanas do século XX de apologia ao ideário da mente sã em corpo sã. Em uma cidade tropical, banhada pelo mar e cercada por uma vegetação exuberante, o interesse esportivo é impulsionado por fortes apelos ligados ao uso dos espaços públicos” (Iphan, 2012, p.9). A ciclovia era, nesse sentido, um elemento central no projeto de espetacularização da paisagem urbana em meio a um processo mais amplo de “recomposição da identidade e da imagem urbana carioca”, visando “transformá-la em cidade sustentável, criativa e turística em que pese a preservação de seus bens culturais e materiais” (Malta, 2017, p.91).

É interessante notar, assim, que a patrimonialização da paisagem carioca serviu, ao mesmo tempo, como argumento favorável e contrário à construção da ciclovia. Se, por um lado, a prefeitura inseria o equipamento como parte importante de um projeto de renovação urbana que tinha como base o princípio da valorização da paisagem, por outro, muitos críticos viam nele precisamente o sentido contrário, uma vez que a estrutura do guarda corpo se colocava como barreira entre os vidros de seus carros e a visão do oceano atlântico. Não por acaso, uma reportagem de 2015 lembrava justamente que o Rio de Janeiro é patrimônio paisagístico mundial, usando o título como argumento contrário à conclusão das obras da ciclovia.¹⁷

A despeito das críticas, em 2016 a ciclovia foi inaugurada com a previsão de atender, em média, 70 mil pessoas por dia.¹⁸ Na inauguração, o então prefeito do Rio, Eduardo Paes, percorreu os 3,9 quilômetros da ciclovia que ligavam o Leblon a São Conrado, seguido por um grupo de mais de cem de ciclistas. Ansiosos por aproveitar a novidade, muitos paravam na pista para tirar selfies que, instantaneamente postadas em redes sociais, destacavam a beleza da paisagem durante todo o trajeto. Nos dias que se seguiram à abertura da via,

praticamente todas as postagens de usuários faziam menção à beleza da vista que o equipamento proporcionava.

Repleta de significados, a inauguração da ciclovia permite perceber a vitória, ainda que momentânea, do projeto dentro do qual a ciclovia foi pensada e, não menos importante, disputada. Afinal, o evento evidenciou o modo como seu potencial relacional passou a ser ativado, ultrapassando em muita sua materialidade ou sua função viária. O equipamento apresentava-se aos usuários também (ou sobretudo) como uma experiência estética, proporcionando aos transeuntes e gestores novas possibilidades de enquadramento da beleza natural da cidade.

Como podemos ver, o processo de construção da Ciclovia Tim Maia, do projeto até a inauguração, foi permeado por um debate público entre administradores estatais, técnicos e diferentes tipos de usuários, revelando disputas entre formas distintas de uso do espaço urbano, mas também de diferentes modelos de cidade. Durante esse processo, o equipamento concentrou variados tipos de promessas: novas possibilidades de mobilidade urbana, novas formas de usufruto da paisagem, novos pontos turísticos. Mas se as infraestruturas recém-inauguradas ganham sentido a partir das promessas de futuro que elas engendram (Appel et al., 2016, p.27), é preciso então questionar o que acontece quando elas falham. É o que veremos a seguir, com base nos sucessivos episódios de colapso infraestrutural da ciclovia.

“Ciclovia da morte”

“Ciclovia da morte”. Foi assim que a Ciclovia Tim Maia passou a ser referida pela imprensa e por usuários de redes sociais após o colapso que causou a morte de duas pessoas, em 21 abril de 2016.¹⁹ Naquele dia, em meio a uma forte ressaca marítima, uma onda atingiu por baixo um trecho da pista, soltando-a da viga que a sustentava e provocando a queda de mais de 50 metros de concreto. Em 15 de fevereiro, uma nova queda, dessa vez no novo trecho que ligava o bairro de São Conrado à Barra da Tijuca.²⁰ De acordo com a Secretaria de Urbanismo, a causa do incidente teria sido uma “erosão causada por infiltração da água da chuva”.²¹ Em 2019, dois novos colapsos: durante temporais, deslizamentos de terra causaram o desabamento de partes da pista próximas à primeira queda, uma em fevereiro e outra em abril. Desde então, o trecho original da ciclovia, que liga Leblon a São Conrado, segue interditado, sem obras de reparo ou previsão de reabertura.

A sequência de desabamentos abriu nova frente de disputas em torno da materialidade e dos significados da ciclovia, envolvendo, além de usuários e políticos, especialistas diversos. Engenheiros, juízes, advogados, geólogos e meteorologistas foram acionados em diferentes momentos, produzindo explicações diversas para os colapsos e participando, cada um à sua maneira, de um processo de redefinição dos significados mobilizados pelo equipamento. Se, durante o período que abarcou do projeto até a inauguração, as disputas se deram a partir das

ideias de vista e paisagem, agora elas se redelineavam a partir de noções como (in)competência e responsabilidade.²²

Mas antes de adentrar os discursos técnicos e aos sentidos por eles produzidos, é interessante pensar como os sucessivos colapsos, reparos e (re)aberturas da ciclovia evidenciam os limites de um olhar teleológico sobre as infraestruturas, que resume sua trajetória à linearidade de sua ascensão e decadência material. Diferentes trechos da ciclovia sofreram problemas distintos, em momentos diversos, e o equipamento abrigou, muitas vezes ao mesmo tempo, trechos interditados, trechos abandonados, trechos em reparo e trechos em funcionamento. Esse jogo entre sucessões e simultaneidades revela a necessidade de pensar as infraestruturas como processos em aberto, com dinâmica temporal própria, reunindo a uma só vez promessas de futuro e marcas de arruinamento (Gupta, 2016).

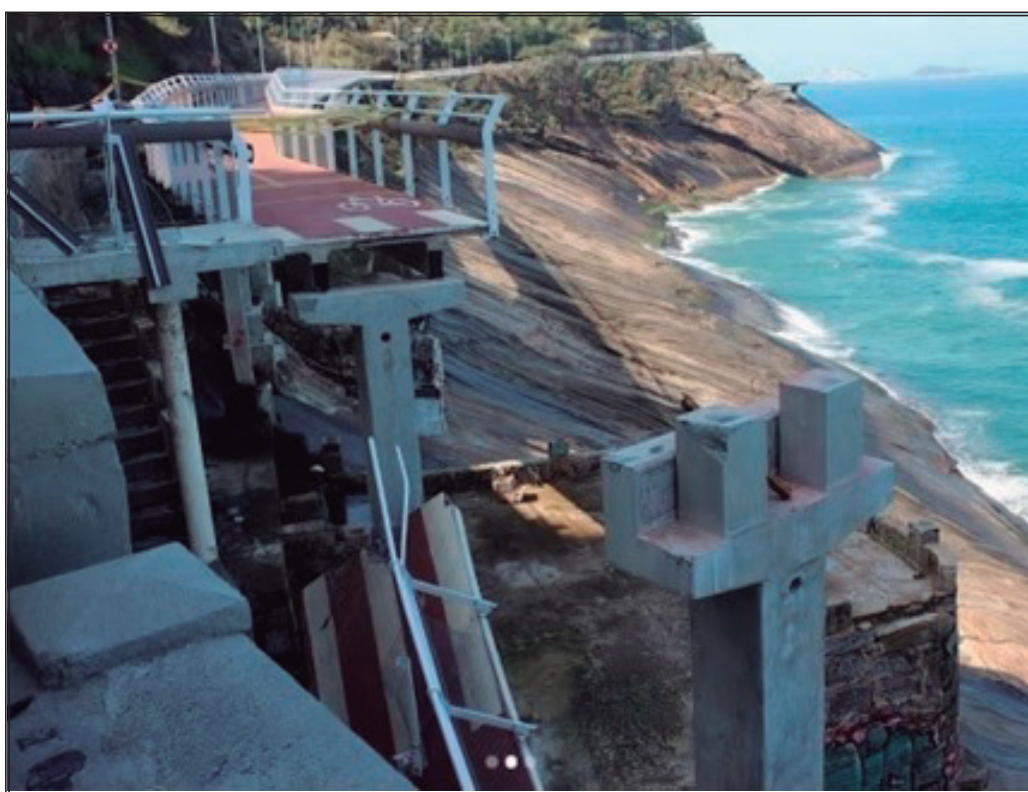


Foto Acervo da autora

Figura 1 – Trecho da Ciclovia Tim Maia atingido por desabamento

Em meio a essa sobreposição de materialidades e temporalidades de um equipamento ainda construção, mas já em ruínas, os engenheiros assumiram o protagonismo na produção de narrativas sobre o passado e o futuro da ciclovia. Fosse para condenar a totalidade da obra, fosse para minimizar a importância dos incidentes, a engenharia passou a ser reiteradamente acionada como saber habilitado a emitir notas técnicas e opiniões sobre o tema. A partir de entre-

vistas, laudos e depoimentos formou-se um corpus discursivo difuso a respeito da ciclovia, fazendo circular na imprensa termos como viga, pilar, tabuleiro, estrutura e análise de risco, acionados por especialistas tão diversos quanto os diagnósticos apresentados. Dentro de poucos meses, porém, duas teses passaram a compor, articuladamente, a principal narrativa em torno dos problemas apresentados pelo equipamento: falha de projeto²³ e falha de execução.²⁴

Em janeiro de 2017, um grupo de cinco engenheiros e uma meteorologista publicaram o laudo da perícia contratada pelo Ministério Público por ocasião da primeira queda, cuja execução foi coordenada pelo Crea-RJ. Composto por 122 páginas e 169 fotografias, o documento listou problemas estruturais de toda ordem, como fissuras nos blocos de sustentação dos pilares, juntas de dilatação danificadas e com acabamento irregular, pontos de corrosão à vista nas vigas, ferragem exposta no concreto do piso e muros de contenção estragados, entre outros itens críticos. O laudo oferece, ainda, uma explicação pormenorizada sobre as condições climáticas no dia do acidente fatal, concluindo que, ao contrário do que haviam argumentado os responsáveis pelo projeto, a onda que derrubou a pista não foi fruto de uma ressaca excepcionalmente forte, e sim de um fenômeno de proporções compatíveis com o histórico da cidade. O documento conclui que o principal problema era a “incompatibilidade dos materiais com o ambiente agressivo”, prevendo que “essa degradação comprometerá a integridade e a segurança da estrutura em curto prazo” (Crea, 2017, p.99).

Os colapsos, todos causados por eventos naturais, revelam a complexidade e desafios contidos no mote que dera à cidade o título de Patrimônio Mundial: a relação harmoniosa entre homem e natureza. Isso não aponta, porém, para uma percepção dualista entre a materialidade da ciclovia e seu entorno natural, pelo contrário. Do projeto aos colapsos, o equipamento foi concebido em relação aos elementos naturais que o circundam – e que são a própria condição da existência da ciclovia. Nesse sentido, mais que uma oposição entre, de um lado, a materialidade do equipamento e, de outro, as ondas e porções de terra envolvidos nas quedas, cabe pensar como o mar e a montanha são também, eles próprios, elementos constitutivos da ciclovia, compondo sua existência infraestrutural, assim como as vigas e placas de concreto.

Passados mais de quatro anos da primeira queda, em agosto de 2020 o processo de responsabilização legal dos técnicos envolvidos na construção da ciclovia terminou. Em sua sentença, o juiz condenou quinze réus por negligenciarem o “estudo oceanográfico” e por darem continuidade a uma obra “inédita, edificada às cegas do ponto de vista da hidráulica marítima e costeira”.²⁵ Entre eles estavam engenheiros e executivos da empresa responsável pela obra (Concremat), da Geo-Rio e da RioUrbe (Empresa Municipal de Urbanização), estabelecendo uma ligação clara entre agência técnica e administrativa no processo de concepção, construção e manutenção do equipamento. Cabe ressaltar, ainda, o fato de a sentença ter sido explicitamente baseada no laudo produzido

pelo Crea-RJ, revelando o intercâmbio entre saberes e discursos técnicos que atravessam a vida social das infraestruturas urbanas em momentos diversos de sua existência.

Os embates técnicos marcaram também a produção de discursos no campo político. Em abril de 2018, a Câmara dos Vereadores instaurou uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) que visava, de acordo com seu relator (o então vereador Jorge Manaia), apurar a “responsabilidades técnicas tanto do projeto quanto da execução das obras da ciclovia Tim Maia, que necessitam ficar amplamente esclarecidas para a sociedade”.²⁶ Promovendo vistorias independentes e audiências públicas, a CPI ouviu especialistas, gestores e usuários, compondo um espaço de produção de registros discursivos diversos sobre o equipamento. Entre eles, uma nova camada de responsabilização se impôs, trazendo à tona a suspeita de favorecimento da Concremat pela prefeitura, uma vez que a empresa somava, desde 2009, meio milhão de reais em contratos com a prefeitura.²⁷ A suspeita punha em xeque a lisura do processo de licitação para construção da ciclovia, inserindo os diagnósticos de “falha de projeto” e “falha de execução” num contexto marcado por relações de ordem moral, política e econômica.

Os discursos e depoimentos que compuseram a CPI são uma mostra da porosidade que marca a separação entre técnica e política nos processos de produção da cidade (Guimarães et. Al., 2021, p.15). Mais que um entrecruzamento entre duas esferas de natureza díspar, o que vemos é a hibridização desses campos, num contexto em que saberes técnicos performam e perfazem política. Tal configuração revela diferentes agentes “interconectados por complexos feixes de poder e contextos de interesses e conflitos” (Guimarães; Marx, 2020, p.356), evidenciando a importância da produção de infraestruturas nas dinâmicas estatais de conformação de espaços. Nesse sentido, é possível argumentar que as sucessivas tentativas de reparo da ciclovia durante a gestão de Marcelo Crivella²⁸ expõem a relevância da reabertura do equipamento na agenda política local.

Em janeiro de 2019, após alguns meses de obra, o trecho interditado foi liberado mediante a garantia do alcaide: “Agora ela não cai mais”.²⁹ O otimismo Crivella, amparado por um laudo técnico contratado pela prefeitura, contrariava a recomendação do Ministério Público, para quem o documento apresentado era falho e insuficiente. Dez dias após a liberação do trecho reformado, o equipamento sofreu a terceira queda. Mesmo diante do fiasco da tentativa de reabertura e dos alertas do MPRJ, no início de 2020 o Prefeito anunciou nova intervenção no equipamento. O repertório técnico, porém, havia mudado: não se tratava mais de reparar a ciclovia, mas sim de reconstruí-la.³⁰ Apesar de amplamente divulgada pela imprensa, a obra nunca aconteceu. O trecho entre Leblon e São Conrado permanece fechado, sem qualquer decisão sobre o seu futuro.

Os colapsos da ciclovia levaram-na a ser definida a partir de uma materialidade dinâmica e de temporalidades múltiplas, fazendo com que seus sentidos fossem reiteradamente (re)negociados. Nesse sentido, analisar a breve trajetória

deste equipamento, desde sua concepção até os dias de hoje, permite pensar sobre as muitas agências que o conformam e que são, ao mesmo tempo, conformadas por ele. Afinal, conforme sugerem Ramakrishnan et al. (2020), pensar as infraestruturas a partir dos processos de decadência, manutenção e reparo permite compreendê-las não como formas autocontidas, mas como dispositivos permanentemente refeitos e remodelados, que produzem conexões contínuas entre coisas, pessoas e dinâmicas de poder.



Foto O Globo, 20.2.2021

Figura 2 – Ao lado dos escombros da ciclovia, usuários disputam a pista com automóveis.

Futuro em suspenso

Metais enferrujados, gradis quebrados, pilastras rachadas, vegetação avançando sobre a estrutura. Esse é o cenário encontrado por quem, ao transitar pela Av. Niemeyer, olha em direção à Ciclovia Tim Maia. A imagem pode, à primeira vista, remeter a um cenário de abandono estático, conformando a ideia de uma ruína à espera de reparo, vazia de usos ou agenciamentos. Tal ideia pode, porém, ser confrontada a partir de dois eixos que são, ao mesmo tempo, empíricos e analíticos.

O primeiro diz respeito à dimensão propriamente material, que joga luz sobre a permanente transformação dos diferentes elementos que compõem e circundam o equipamento. Arboleda (2017, p.8), ao tratar das “ruínas modernas” que resultaram de obras públicas inacabadas na Itália, chama atenção para o fato de que, diante da ausência de manutenção, a vegetação natural passa a interagir sinesteticamente com as construções, reapropriando espaços e redefinindo a paisagem. Nesse processo, plantas diversas entram em contato com o metal e

o concreto, fazendo que matérias em princípio estranhas entre si se tornem partes de um mesmo elemento. Nesse sentido, o autor chama atenção para o fato de que, contrariando o senso comum, o concreto e o metal não são materiais estáticos. Afinal, em meio ao processo de degradação eles ganham novas cores, formas e texturas, acumulando marcas de temporalidades distintas, como o tempo cronológico, o tempo da política e o tempo da administração pública – que define, por exemplo, a realização (ou não) de obras de reparo e manutenção.



Foto Acervo da autora

Figura 3 – Vegetação invade a pista da ciclovia.



Fotos Cortesia da autora

Figura 4 – Usuários posam para fotos incorporando os escombros da ciclovia à paisagem natural.

O segundo eixo se refere aos diferentes usos que o equipamento abriga, a despeito de sua interdição e de sua condição material. Com efeito, o abandono da ciclovia pelo poder público não implicou seu abandono pela população. Se os ciclistas desapareceram, outros usos não previstos ganharam lugar na estrutura, transformando seu sentido urbano e social. É o caso, por exemplo, dos moradores de favelas próximas que passaram a usar a ciclovia como espaço de pesca, utilizando o guarda-corpo de metal como ponto de apoio para as varas. Diariamente, homens de idades variadas se dirigem (sozinhos ou em duplas) a pontos específicos da ciclovia, onde montam seu equipamento e passam algumas horas pescando. Conforme me relatou Renato, 47 anos, morador do Vidigal: “Depois que fechou foi até bom, agora eu pesco quase todo dia aqui. É lazer e sustento também, né?”.³¹ Outra atividade que ganhou espaço após a interdição foi a fotografia. Atraindo moradores de diferentes bairros, as ruínas da ciclovia passaram a servir de moldura para ângulos até então inexplorados do litoral carioca, fazendo surgir um novo repertório imagético sobre a região. Esses usuários, cujos registros são postados em redes sociais,³² incorporam os escombros da estrutura ao enquadramento da paisagem, usando blocos de cimento, pilastras e guarda-corpos como suporte para poses diversas. Vemos, assim, que os usos atuais da estrutura da ciclovia escapam ao projeto que lhe deu forma, existindo não apenas à sua revelia, mas justamente em função do seu colapso.

Passados seis anos da abertura e três anos da última interdição, o futuro da ciclovia segue em aberto. Marcelo Crivella chegou a anunciar a realização de plebiscito sobre o destino do equipamento (reconstrução ou demolição),³³ mas a proposta não foi adiante. Entre os usos que as ruínas abrigam, as dinâmicas materiais que a transformam e as promessas contidas no projeto original, a ciclovia se define, hoje, por aquilo que Gupta (2016, p.74) denomina “tempo de suspensão” – um estado marcado pela abertura temporal, que deve ser pensado como uma condição em si mesma e não como algo transitório, desafiando a ideia de que o tempo das construções obedece a uma linearidade teleológica, cuja completude depende da plena realização do projeto inicial.

Nesse sentido, mais que tentar antever os desdobramentos políticos em torno do equipamento (à espera de uma “solução final”), cabe compreender o modo como a ciclovia reúne, hoje, ruínas de um projeto de futuro e práticas que constroem a cidade na sua dimensão cotidiana. A vida social da Ciclovia Tim Maria pode, assim, contribuir para uma compreensão de processos de produção de cidade, especialmente em países do Sul global, onde, como destaca Cavalcanti (2021), a concomitância entre processos de construção e arruinamento impõe novos desafios analíticos ao campo dos estudos urbanos.

Notas

- 1 *O Globo*, 17.1.2016.
- 2 Ver, por exemplo, *O Globo*, 17.1.2016, 18.1.2016 e 19.2.2016.
- 3 *O Globo*, 25.12.2012.
- 4 *O Globo*, 14.9.2014.
- 5 A avenida foi nomeada em homenagem ao comendador Conrado Jacob Niemeyer, proprietário de terras na região que em 1915 custeou as obras de abertura da via.
- 6 *O Globo*, 20.10.2016.
- 7 Para uma reflexão sobre urbanismo e paisagem no Rio de Janeiro do início do século XX, ver Perrotta (2015).
- 8 Ver, por exemplo, *O Globo*, 15.3.2015.
- 9 Afinal, conforme defende Larkin (2020, p.30), infraestruturas “fazem emergir e simultaneamente armazenam em si formas de desejos e fantasias, podendo então assumir aspectos fetichistas que, ocasionalmente, podem ser completamente independentes das suas funções técnicas”.
- 10 *O Globo*, 22.6.2015.
- 11 *O Globo*, 20.9.2015.
- 12 Sobre esse ponto, vale retomar a discussão sobre a visibilidade das infraestruturas. Se, por um lado, Star (1999, p.380) argumentou que infraestruturas são “invisíveis por definição”, só se tornando visíveis perante sua quebra, Larkin (2020, p.28) defende que as “infraestruturas são objetos meta-pragmáticos, signos de si mesmos mobilizados em regimes circulatórios para estabelecerem um arranjo de efeitos”.
- 13 Aprovado pela Lei Complementar n.111 de 2011. O documento destaca que “a paisagem da cidade – encravada entre o mar e a montanha – é o seu maior bem e deve ser protegida”.
- 14 *O Globo*, 9.9.2015.
- 15 Referência à favela do Vidigal.
- 16 *O Globo*, 20.9.2015.
- 17 *O Globo*, 22.6.2015.
- 18 Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/01/beira-mar-ciclovias-da-avenida-niemeyer-e-inaugurada-no-rio.html>>.
- 19 Ver, por exemplo, *O Globo*, 26.4.2016.
- 20 Em setembro de 2016, a Prefeitura do Rio inaugurou o segundo trecho, de 3,1 quilômetros, ligando São Conrado à Barra da Tijuca, enquanto o primeiro trecho continuava interditado.
- 21 Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/ciclovias-tim-maia-desaba-novamente-no-rio.ghtml>>.
- 22 De acordo com levantamento da FGV/DAPP, feito nos dias que se seguiram ao primeiro desabamento, houve mais de 36 mil menções ao incidente no Twitter, com destaque a palavras como “vergonha”, “incompetência” e “culpa”. (Disponível em: <<http://dapp.fgv.br/fgvdapp-faz-levantamento-do-debate-sobre-o-desabamento-da-ciclovias-no-rio/>>>).

- 23 Em entrevista de 21.4.2016, o engenheiro civil e conselheiro do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Rio de Janeiro (Crea-RJ), Antônio Eulálio, afirmou que “O problema é que não foi previsto no projeto essa força excepcional porque a onda levantou a ponte. Acho que foi uma falha de projeto. Só tem uma viga central praticamente, então, não tem resistência para esse momento”. (Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/04/acho-que-foi-uma-falha-de-projeto-analisa-engenheiro-do-crea-rj.html>>).
- 24 Ambos, projeto e execução, eram de responsabilidade do Grupo Concremat, com supervisão da GeoRio.
- 25 Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2020-ago-10/justica-rio-condena-15-mortes-queda-ciclovias-tim-maia>>. Os réus foram condenados a 3 anos, 10 meses e 20 dias por homicídio culposo pela queda da ciclovia. A 32ª Vara Criminal da capital converteu as penas de detenção em restrição de direitos, multa e prestação de serviços gratuitos à comunidade ou a entidades públicas ou assistenciais.
- 26 *O Globo*, 3.4.2018.
- 27 Agência Pública, 14.7.2016 (Disponível em: <<https://apublica.org/2016/07/concremat-de-braco-auxiliar-das-remocoes-a-queda-da-ciclovias/>>).
- 28 Marcelo Crivella assumiu a prefeitura do Rio de Janeiro em 1º.1.2016. Seu mandato terminou em 21.12.2020.
- 29 Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2019/01/5614622-prefeitura-inspeciona-ciclovias-tim-maia-para-reabertura.html>>.
- 30 Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2020/03/5879573-apos-reabertura-da-niemeyer--crivella-anuncia-reconstrucao-da-ciclovias-tim-maia.html>>.
- 31 Entrevista realizada em julho de 2021.
- 32 Sobretudo Instagram, onde as fotografias são indexadas com inscrições como #avenidaniemeyer, #ciclovianiemeyer e #ciclovias-tim-maia.
- 33 *O Globo*, 13.2.2019.

Referências

- AGIER, M. *Antropologia da cidade: lugares, situações, movimentos*. São Paulo: Terceiro Nome, 2011.
- APPEL, H.; ANAND, N.; GUPTA, A. Introduction: Temporality, Politics, and the Promise of Infrastructure. In: APPEL, H. et al. (Org.) *The Promise of Infrastructure*. Durham: Duke University Press, 2018. p.1-40.
- ARBOLEDA, P. Ruins of Modernity: The Critical Implications of Unfinished Public Works in Italy. *International Journal of Urban and Regional Research*, v.41, n.5, p.804-20, 2017.
- CAVALCANTI, M. Still construction and already ruin. In: LANCIONE, M.; MacFARLANE, C. (Ed.) *Global Urbanism*. Abingdon, Oxon; New York, NY: Routledge, 2021.
- CREA. Relatório do grupo de trabalho instituído pelo CREA-RJ através da portaria AD/PRES RJ N.010/2017 – GABI de 18/01/2017 para realização de perícia na Ciclovia Tim Maia. Rio de Janeiro: CREA, 2017.

- GRAHAM, S.; McFARLANE, C. Introduction. In: GRAHAM, S.; McFARLANE, C. (Org.) *Infrastructural Lives: Urban Infrastructure in Context*. New York: Routledge, 2014. p.1-14.
- GUIMARÃES, R. S.; BARBOSA, A.; MOREIRA, G. Apresentação. In: GUIMARÃES et al. (Org.) *Mediações Arquitetônicas*. Redes profissionais e práticas estatais no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Papéis Selvagens, 2021. p.9-30.
- GUIMARÃES, R. S.; MARX, V. Intervenções, regulações e contestações. Olhares sobre as cidades contemporâneas. *Interseções – Revista de Estudos Interdisciplinares*, v.22, p.348-61, 2020.
- GUPTA, A. The Future in Ruins: Thoughts on the Temporality of Infrastructure. In: APPEL, H. et al. (Org.) *The Promise of Infrastructure*. Durham: Duke University Press, 2018. p.62-79.
- HARVEY, P. Infrastructures in and out of Time: The Promise of Roads in Contemporary Peru. In: APPEL, H. et al. (Org.) *The Promise of Infrastructure*. Durham: Duke University Press, 2018. p.80-101.
- IPHAN. *Dossiê de Candidatura do Rio de Janeiro à Lista de Patrimônio da Humanidade*. Brasília, 2012.
- LARKIN, B. Políticas e Poéticas da Infraestrutura. *Antropológicas*, v.31, n.2, p.28-60, 2020.
- MALTA, E. *Consumindo Paisagens: Patrimônio Cultural, Turismo e Enobrecimento Urbano no Rio de Janeiro*. Tomo, n.31, p.91-134, 2017.
- O'DONNELL, J. *A invenção de Copacabana*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.
- PERROTTA, I. *Promenades do Rio: a turistificação da cidade pelos guias de viagem de 1873 a 1939*. Rio de Janeiro: Rio450/Hybris Design, 2015.
- RAMAKRISHNAN, K.; O'REILLY, K.; BUDDS, J. The temporal fragility of infrastructure: Theorizing decay, maintenance, and repair. *Environment and Planning E: Nature and Space*, v.4, n.3, p.674-95, 2020.
- STAR, S. L. The Ethnography of Infrastructure. *American Behavioral Scientist*, v.43, n.3, p.377-91, 1999.

RESUMO – O texto faz uma análise da vida social da Ciclovia Tim Maia, situada na zona Sul do Rio de Janeiro. Inaugurado em 2016, o equipamento foi saudado por oferecer, além de novas alternativas de mobilidade urbana, novos enquadramentos para a paisagem da orla oceânica. Tal combinação fazia da ciclovia um elemento central de um projeto mais amplo de cidade, que tinha da relação harmoniosa entre homem e natureza um de seus eixos principais. Ao acompanhar o processo de idealização, construção e inauguração do equipamento, bem como seus sucessivos colapsos, o texto visa discutir como esse caso peculiar permite refletir sobre aspectos importantes das infraestruturas urbanas a partir do olhar da Antropologia: suas múltiplas temporalidades, a relação inextricável entre técnica e política e os diferentes projetos de cidade que elas acumulam.

PALAVRAS-CHAVE: Ciclovia Tim Maia, Paisagem, Infraestruturas urbanas, Sul Global.

ABSTRACT – The paper analyzes the social life of the Bike Path Tim Maia, in the South Zone of Rio de Janeiro. Inaugurated in 2016, the equipment was hailed for offering not only new urban mobility alternatives, but also new framings for the oceanfront landscape. Such combination made the bike path a central element of a broader city project, with the harmonious relationship between humans and nature as one of its main axes. By following the process of ideation, construction, and inauguration of the equipment, as well as its successive collapses, the paper shows how this particular case allows us to reflect on important aspects of urban infrastructures from an anthropological point of view: their multiple timelines, the inextricable relationship between technique and politics, and the different cumulative city projects.

KEYWORDS: Tim Maia bike path, Landscape, Urban infrastructures, Global South.

Julia O'Donnell é professora adjunta do Departamento de Antropologia Cultural do Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro e professora do Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia do IFCS/UFRJ. É doutora em Antropologia Social (PPGAS/Museu Nacional/UFRJ).

@ – juliagodonnell@gmail.com / <https://orcid.org/0000-0003-2174-8440>.

Recebido em 10.12.2021 e aceito em 7.7.2022.

¹ Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Rio de Janeiro, Brasil.