

inSitu

Revista Científica do Programa de Mestrado Profissional em
Projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano

Vol. 3, Especial, 2017

FIAMFAAM
Centro Universitário

FIAM-FAAM Centro Universitário

Diretor Geral: Marco Silveira

Reitora: Profa. Sara Pedrini Martins

E-ISSN: 2446-9696

inSitu

Revista Científica do Programa de Mestrado Profissional em
Projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano

Editor Científico

Antonio Soukef Júnior

Capa e Fotografia

Paula Katakura

Projeto gráfico e diagramação

Gerson Victor dos Santos

Bibliotecário

Denilson Ortiz

Tiragem: 285 Exemplares

Versão eletrônica

revistaseletronicas.fiamfaam.br/index.php/situs

Contato:

antonio.s.junior@fiamfaam.br

FICHA CATALOGRÁFICA

InSitu: revista do mestrado profissional em projeto, produção e gestão do espaço urbano / FIAM-FAAM Centro Universitário. Programa de Pós-graduação do Curso de Mestrado Profissional em Projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano. Vol. 1, n. 1 (2017)- . São Paulo: FIAM-FAAM Centro Universitário, 2017- .

v.

Semestral

ISSN: 2446-9696 (Eletrônico)

1. Arquitetura – Periódicos. 2. Urbanismo – Periódicos. 3. Paisagismo – Periódicos. 4. Planejamento urbano, – Periódicos. 5. Patrimônio arquitetônico – Periódicos. I. FIAM-FAAM Centro Universitário.

CDD 711

EXPEDIENTE

Editor Científico

Prof. Dr. Antonio Soukef Júnior, FIAM FAAM Centro Universitário, São Paulo, Brasil.

Comissão Editorial

Prof. Dr. Antonio Busnardo Filho, FIAM FAAM Centro Universitário, São Paulo, Brasil.

Helena Napoleon Degreas, FIAMFAAM Centro Universitário, São Paulo, Brasil.

Francisco Segnini Junior, FIAMFAAM- Centro Universitário, São Paulo,, Brasil.

Conselho Científico

Antonio Carlos Zani, Universidade Estadual de Londrina, Paraná, Brasil.

Cristiane Aun Bertoldi, Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

Prof. Dr. Fabio Mariz Gonçalves, Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

Prof. Dr. Jeferson C. Tavares, FIAM-FAAM-Centro Universitário, Brasil.

Jorge Marão Carnielo Miguel, Universidade Estadual de Londrina, Paraná, Brasil.

Juan Camilo Escobar, Universidad EAFIT, Medellín, Colômbia.

Luiz Renato Bezerra Pequeno, Universidade Federal do Ceará, Ceará, Brasil.

Myrla Fonsi, Universidade de Girona, Girona, Espanha.

Marco Tabet, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suíça.

Paulo Tormenta Pinto, Instituto Universitário de Lisboa-ISCITE, Lisboa, Portugal.

Tania da Rocha Pitta, Agences Elizabeth et Christian de Portzamparc - A/ECDP, Paris, França.

Teresa Valsassina Heitor, Instituto Superior Técnico-DECivil, Lisboa, Portugal.

Prof. Dr. Tomás Antônio Moreira, Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.



ÍNDICE

Apresentação	7
Prefácio	9
São Paulo miesiana. A influência de Mies van der Rohe na arquitetura moderna paulista	11
As três fases de João Batista Vilanova Artigas	35
A ferrovia e o desenho da cidade	57
Áreas residuais de sistemas viários: projeto e apropriação pública - Rua Agostinho Rodrigues Filho, bairro Vila Mariana, SP	73
Caminhabilidade e cidade para pessoas: proposta de projeto urbano - Rua Taguá, SP.....	91
Cidade para pessoas: caminhabilidade, forma urbana e diagnóstico da Rua 25 de Março	111
Mobilidade urbana: o caminhar pela cidade de São Paulo.....	129
Patrimônio e arquitetura museológica: a importância para a sociedade.....	143
Sustentabilidade urbana e infraestrutura verde: diálogo entre conceitos e práticas	165
Caracterização arquitetônica de edifícios residenciais no centro da cidade de São Paulo.....	181
A unidade fragmentada ao longo da antiga SP Railway Santos - Jundiaí: o caso da Vila Carioca e do bairro fundação em São Caetano do Sul	197
Os projetos de Joseph-Antoine Bouvard para o vale Anhangabaú e Parque D. Pedro II.....	215



APRESENTAÇÃO

Este número especial da InSitu, intitulado Temática 01, traz, em forma de artigos, o resultado das Iniciações Científicas desenvolvidas entre março e outubro de 2016 pelos alunos do curso de Arquitetura e Urbanismo do FIAM-FAAM Centro Universitário.

Tendo seus respectivos orientadores como coautores, os textos mostram pesquisas de amplo interesse da área da Arquitetura e do Urbanismo.

Os temas abordados, são de grande atualidade, seja por revisarem tópicos ligados à Historiografia da Arquitetura, como é o caso dos artigos sobre a trajetória dos arquitetos Vilanova Artigas e Mies van der Rohe, ou da evolução urbana de bairros e logradouros de São Paulo; seja por enfocarem assuntos que repercutem a preocupação atual da área, como as questões da mobilidade urbana, da sustentabilidade e a infraestrutura verde, ou ainda, estudos de caso que mostram novas possibilidades de uso de sistemas residuais viários.

É cada vez maior a importância dos trabalhos de Iniciação Científica e é papel das universidades estimular a inserção precoce dos alunos em projetos de pesquisa de modo a estimulá-los a buscar respostas pertinentes, mesmo quando estas não estão disponíveis, utilizando os pressupostos da pesquisa científica, imprescindíveis em qualquer campo profissional, considerando-se ainda que os desafios a serem enfrentados por eles no futuro, muitas vezes, ainda não foram sequer formulados.

Dentro desta perspectiva é que nós da InSitu, nesta edição impressa, temos o prazer de tornar público o esforço destes alunos, esperando que a divulgação dos resultados alcançados dê continuidade a este trabalho incitando o surgimento de novas pesquisas científicas, instrumento fundamental no aprimoramento das qualidades almejadas em um profissional de nível superior.

Antonio Soukef Júnior
Editor



PREFÁCIO

A pesquisa de Iniciação Científica, sem dúvida alguma, constitui-se em importante instrumento na formação universitária e destaca-se, entre outras funções, por possibilitar ao aluno graduando o incremento de métodos científicos, o desenvolvimento do espírito crítico e criativo, assim como a ampliação de sua visão de mundo. Junto a isso, aproxima mestre e aprendiz numa significativa relação didática, ao mesmo tempo em que permite a estruturação inicial de possíveis pesquisas na área de pós-graduação¹, algo de suma importância para o desenvolvimento de nosso país.

No caso específico de estudos na área de Urbanismo, cujo tema central é a cidade - palco principal das ações humanas -, é inegável a contribuição da pesquisa para o reconhecimento de caminhos que apontem melhorias de nossa própria vida em sociedade. Para tanto, torna-se imprescindível aprofundar-se em algumas das valiosas inter-relações que compõem a urbanidade. E é justamente isso que demonstram os trabalhos aqui apresentados, ao evidenciarem consideráveis influências - conceituais, históricas, técnicas, sociológicas e ambientais - para o desenho (passado e futuro) da cidade de São Paulo. Aliadas às linhas de pesquisa do Mestrado Profissional em Urbanismo, os artigos evidenciam ainda, de forma integrada, a seriedade e dedicação de orientandos e orientadores, essencial aos resultados positivos em nosso meio acadêmico.

É com muito orgulho, portanto, que apresentamos ao público os trabalhos desenvolvidos por alunos e professores do curso de Arquitetura e Urbanismo durante o ano de 2016, foco desta edição especial.

Peter Ribon Monteiro

Coordenador do Curso de Arquitetura e Urbanismo
FIAM-FAAM Centro Universitário

¹ De acordo com o estudo “A formação de novos quadros para CT&I (Ciência, Tecnologia e Inovação): avaliação do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (Pibic)”, divulgado em abril deste ano, em Brasília, pelo Centro de Gestão e Estudos Estratégicos (CGEE), do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, estudantes que participam de programa de iniciação científica enquanto estão na graduação têm uma chance 2,2 vezes maior de completar o mestrado e 1,5 maior de concluir o doutorado, em relação a alunos que não participam do programa.



SÃO PAULO MIESIANA. A INFLUÊNCIA DE MIES VAN DER ROHE NA ARQUITETURA MODERNA PAULISTA

Patrícia Pereira Fernandes

Aluna do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo do FIAM-FAAM Centro Universitário.

Alessandra Castelo Branco Bedolini

Arquiteta e Urbanista. Professora do curso de Arquitetura e Urbanismo do FIAM-FAAM Centro Universitário.

E-mail: alessandra.bedolini@fiamfaam.br

RESUMO

A presente pesquisa propõe uma investigação da figura do arquiteto Ludwig Mies van der Rohe, considerado um dos Mestres do Movimento Moderno e um dos precursores do Estilo Internacional. Mais especificamente, pretende-se investigar os aspectos ligados à influência de Mies van der Rohe em território paulista. Com isso, deseja-se contribuir ao avanço do conhecimento no campo disciplinar da história da arquitetura, investigando aspectos ainda pouco explorados da figura do arquiteto.

O estudo aprofundado de sua interação com a produção arquitetônica brasileira moderna será desenvolvido por meio de sucessivas etapas de aproximação ao tema, do geral ao particular. Em primeiro lugar analisar-se-ão aspectos mais gerais, ligados à figura de Mies van der Rohe e às suas práticas. Sucessivamente investigar-se-ão as relações intercorrentes entre o mestre e o panorama arquitetônico brasileiro. E etapa subsequente envolverá o estudo detalhado de obras consideradas emblemáticas da influência do arquiteto no âmbito paulista.

Palavras-chave: História da Arquitetura, Ludwig Mies van der Rohe, Arquitetura Moderna, Arquitetura Moderna Brasileira, Arquitetura Moderna Paulista.

ABSTRACT

The present research proposes an investigation on the figure of the architect Ludwig Mies van der Rohe, considered one of the Masters of the Modern Movement and one of the precursors of the International Style. More specifically, it intends to investigate the aspects related to the influence of Mies van der Rohe in São Paulo territory. With this, it is desired to contribute to the advancement of knowledge in the disciplinary field of the history of the architecture, investigating aspects little explored of the figure of the architect yet.

The in-depth study of his interaction with modern Brazilian architectural production will be developed through successive steps of approaching the theme, from the general to the particular. In the first place, more general aspects related to the figure of Mies van der Rohe and his practices will be analyzed. Subsequently, the intercurrent relations between the master and the Brazilian architectural panorama will be investigated. And the subsequent stage will involve a detailed study of works considered emblematic of the influence of the architect in the São Paulo range.

Keywords: History of Architecture, Ludwig Mies van der Rohe, Modern Architecture, Modern Brazilian Architecture, Modern Paulista Architecture.

RESUMEN

Esta investigación académica propone un estudio de la figura del arquitecto Ludwig Mies van der Rohe, uno de los Maestros de lo movimiento modernos y uno de los precursores del estilo internacional. Más específicamente, tenemos la intención de investigar aspectos relacionados con la influencia de Mies van der Rohe en el territorio de São Paulo. Con esto, queremos contribuir al avance del conocimiento en la materia de historia de la arquitectura, la investigación de los aspectos inexplorados de la figura del arquitecto.

El estudio en profundidad de su interacción con la producción de arquitectura moderna brasileña se desarrolla a través de etapas sucesivas de aproximación al tema, de lo general a lo particular. Consideremos en primer lugar será más amplios aspectos vinculados a la figura de Mies van der Rohe y su práctica. Sucesivamente será investigado las relaciones intercurrentes entre el maestro y el panorama arquitectónico brasileño. El siguiente paso consistirá en el estudio detallado de las obras consideradas como emblemáticas de la influencia del arquitecto en con arreglo a São Paulo.

Palabras clave: Historia de la Arquitectura, Ludwig Mies van der Rohe, arquitectura moderna, arquitectura moderna brasileña, moderna arquitectura Paulista

1. INTRODUÇÃO

A presente contribuição se encaixa no âmbito disciplinar na história da arquitetura, em particular no período marcado pela afirmação, primeiro na Europa e sucessivamente no Brasil, das propostas arquitetônicas do Movimento Moderno. Já a partir da década de 1920 podem ser

observados interessantes paralelismos entre a produção de arquitetos europeus, sucessivamente consagrados como Mestres, e as realizações brasileiras. No específico, pretende-se investigar as interações ocorridas entre o arquiteto e designer alemão Ludwig Mies van der Rohe e seus seguidores brasileiros.

Maria Ludwig Michael Mies, conhecido como Ludwig Mies van der Rohe, ficou conhecido por suas obras caracterizadas por plantas livres, formas simples e essenciais, além do uso de materiais *modernos* como o aço, o concreto e o uso do “curtain wall” (pano de vidro) nas fachadas. É considerado um dos mais influentes arquitetos do Século XX, tendo projetado obras de grande relevância a partir da década de 1920, atingindo seu auge nas décadas de 40 e 50. Entre suas obras mais inovadoras, destacam-se alguns arranha-céus realizados em Chicago, por exemplo os High Rises da Lake Shore Drive 860/880.

13

Enquanto isso, o movimento moderno afirmava-se progressivamente no Brasil, primeiro nas artes plásticas, logo depois se expandindo para outras áreas, tendo seu ponto de partida na Semana de Arte Moderna, realizada na cidade de São Paulo em 1922. Na arquitetura, a casa da Rua Santa Cruz do arquiteto Gregori Warchavchik trouxe um início do modernismo em São Paulo, no ano 1927. Esta casa deteve papel fundamental não só na implantação de valores estéticos, mas tornou-se estopim da discussão da “Nova Arquitetura” entre os defensores do estilo adotado, no *Diário Nacional*, liderados por Mario de Andrade. Assim o Modernismo tomou visibilidade e a Casa da Rua Santa Cruz, ironicamente apelidada de *caixa d’água*, tornou-se meta de passeios dos curiosos (Bruand, 1981).

Com isso, obras e métodos de arquitetos europeus e norte-americanos, e consequentemente os de Mies van der Rohe, repercutem em São Paulo e Brasil afora. Esta leitura é corroborada por Macedo (2014: 15), que em sua dissertação afirma: “[...] A estética em questão repercute em São Paulo, fato comprovado pelos convites que o arquiteto recebeu para participar de exposições de arquitetura e de Bienais de Arte na cidade”. A influência de Mies pode ser observada em várias obras de arquitetos da época, como por exemplo a de Lina Bo Bardi, João Batista Vilanova Artigas, Gian Carlo Gasperini e Plínio Croce, além de ser nítida em algumas realizações de Brasília como, por exemplo, no caso do Palácio da Alvorada, cuja volumetria configurada por uma caixa de vidro é semelhante à do Crown Hall de Chicago.

Sempre de acordo com Macedo (2014), as analogias não são apenas formais, mas também envolvem as instâncias materiais e construtivas: os materiais usados pelos arquitetos brasileiros da época podem ser comparados com a escolha de materiais similares em várias obras icônicas de Mies, como o Pavilhão Alemão em Barcelona (1929) e a Casa Tugendhat em Praga (1930).

2. METODOLOGIA

O desenvolvimento da pesquisa envolveu uma abordagem múltipla. O material foi levantado por meio de três tipos de pesquisa: bibliográfica, documental e de campo.

As pesquisas bibliográfica e documental tiveram como objetivo o levantamento de dados relativos tanto à trajetória de Mies van der Rohe e à sua presença no Brasil, quanto às características arquitetônicas dos edifícios paulistas inspirados na obra do Mestre. A pesquisa de campo centrou-se no conhecimento direto destes exemplares.

14

A pesquisa bibliográfica consistiu na consulta do acervo das principais bibliotecas da cidade de São Paulo, como a biblioteca da FAUUSP, o acervo da biblioteca do FIAM-FAAM Centro Universitário e a Biblioteca especializada Prof. Prestes Maia. Foram consultadas publicações variadas, como textos, teses, dissertações e revistas especializadas. As informações foram complementadas por meio da consulta de publicações disponíveis on-line.

A pesquisa documental foi realizada junto ao Arquivo Histórico Wanda Svevo da Fundação Bienal de São Paulo e ao Arquivo da Revista Acrópole.

A pesquisa de campo envolveu a visita aos edifícios descritos na seção “O modernismo no Brasil e a influência de Mies van der Rohe em São Paulo”, e serviu para a elaboração de relatório fotográfico e a verificação/complementação dos dados levantados por meio das pesquisas bibliográfica e documental.

3. TRAJETÓRIA DE MIES VAN DER ROHE E SEUS MÉTODOS DE TRABALHO

Maria Ludwig Michael Mies nasceu em 1886 na cidade de Aachen, uma das mais antigas da Alemanha, situada na região de North Rhine. Quando mais novo, teve a oportunidade de trabalhar como aprendiz em várias construções em sua cidade, onde ganhou vasta experiência nas técnicas construtivas. Trabalhou também como artesão e designer de ornamentos em estuque, e foi empregado na marmoraria de seu pai até se mudar para Berlim em 1905.

Dois anos depois, foi contratado como aprendiz pelo escritório de designer de interiores de Bruno Paul, onde começou sua carreira na arquitetura como aprendiz do titular e permaneceu até 1912, tendo acesso às teorias do período. Nesse tempo com Paul, Mies executou seu primeiro projeto, a casa do Dr. Riehl, filósofo. A casa apresenta uma arquitetura que remete ao clássico alemão utilizado por Paul, influenciado pelos *cottages* ingleses. Blake (1960: 13) relata que, neste primeiro trabalho, Mies van der Rohe chamou atenção, devido à “execução perfeita [que] parece

quase incrível na primeira obra de um aprendiz de vinte e um anos”. Seu talento valeu-lhe o convite para projetar a Urbig House em Potsdam, em 1917.

Em 1909, passou a trabalhar também com Peter Behrens, um dos arquitetos mais talentosos da época, figura chave do movimento Deutscher Werkbund e dono de um escritório pelo qual passaram outros dois arquitetos que futuramente se tornariam pilares da arquitetura moderna: Le Corbusier e Walter Gropius. Nesse período, Mies ficou responsável pela construção do projeto da Embaixada Alemã em São Petersburgo, desenvolvido por Peter Behrens.

No ano de 1910 foi realizada em Berlim a primeira exposição dos trabalhos de Frank Lloyd Wright, que despertou grande interesse em Mies van der Rohe. De acordo com Carter (1974: 174) ele estudou cuidadosamente o trabalho de Wright, o que o ajudou a “clarear suas ideias”. Alguns anos depois ele declarou sua admiração por Wright em um catálogo - não publicado - dedicado à obra do mestre norte americano, que se encontra no MMA, The Museum of Modern Arts.

Sempre de acordo com Carter (1974: 175), nesta década Mies van der Rohe iniciou alguns estudos de edifícios com pele de vidro, o “curtain wall”, mas foi em 1921 que foi possível ver em um projeto a concretização do uso do vidro e da estrutura metálica no projeto do Friedrichstrasse Office Building. Ignorando várias das diretrizes ditadas pelo comitê do concurso, Mies apresentou um projeto totalmente radical do ponto de vista conceitual: um arranha-céu totalmente feito em aço e vidro. No concurso, a proposta não ganhou, nem sequer teve menção honrosa, mas décadas depois se configurou como padrão dominante na arquitetura corporativa mundo afora.

De fato, com uma simples penada, por assim dizer, Mies lançou as bases de todos os grandes arranha-céus de vidro e de metal com que deparamos hoje. Mies seria o primeiro a reconhecer que esse esboço de 1919 era simplesmente a fundação, o começo de muito trabalho da parte dele e de outros. Mas que começo, que passo à frente foi aquele! O plano desse edifício era ainda estranhamente fantasioso nos seus contornos, de forma angulosa e irregular, parecendo obedecer um molde expressivista. (Blake, 1960: 46)

Em uma publicação da Revista G, de 1924, Mies van der Rohe recomendava o uso da industrialização dos métodos de trabalho dentro da arquitetura além de periodicamente publicar estudos de arranha-céus envidraçados utilizando os métodos nos projetos. Em nota, a Mies Society argumenta:

Houve muitas tentativas de encontrar novos métodos de construção que sucederam apenas com a industrialização [...] O problema perante nós não é a racionalização dos métodos presentes, mas preferir uma revolução em toda a natureza da indústria da construção. A natureza dos processos construtivos não mudara enquanto empregarmos os mesmos materiais, por causa da necessidade de mão-de-obra manufaturada. A industrialização dos processos de construção é uma questão de materiais. A

nossa primeira consideração, portanto, deve ser encontrar um novo material construtivo. Nossos técnicos só terão sucesso em inventar um material que conseguirá a ser industrialmente manufaturado e processado e que estarão a prova de intempéries, som e isolamento. Deverá ser um material leve que não só permite mas exige produção industrial.

16

Em 1926, Mies encontrou Le Corbusier em Stuttgart, Alemanha. Ambos haviam trabalhado no atelier de Behrens, mas em épocas diferentes; assim, só depois de duas décadas tiveram seu primeiro encontro, em ocasião do projeto da exposição do Weissenhof Siedlung, que o alemão organizou como vice-presidente da Deutscher Werkbund. Essa iniciativa tinha o propósito de mostrar as novas maneiras de construir casas e apartamentos. De acordo com Carter (1974), embora Mies tivesse sempre trabalhado como arquiteto solo, no âmbito da Weissenhof Siedlung ele decidiu convidar os principais arquitetos europeus, entre os quais Gropius, Le Corbusier, Behrens e Taut. Cada arquiteto convidado elaborou o projeto de um dos imóveis; Mies van der Rohe apresentou um prédio residencial de quatro andares, construído sobre um “esqueleto de aço”.

O ano de 1929 foi um marco importante para Mies, que se associou a Lilly Reich, com a qual havia colaborado frequentemente nos anos anteriores. No mesmo ano, assumiu o comando da seção alemã da Exposição Internacional em Barcelona e projetou o Pavilhão Alemão em Barcelona. Em nota, a Mies Society relata que o arquiteto uniu sofisticados materiais ao projeto de um espaço fluido; esta combinação dotou o pavilhão de uma elegância moderna sem precedentes. O peso da arquitetura é equilibrado por dois espelhos d’água; um, interno, junto à escultura de Georg Kolb e outro na área externa do pavilhão. Blake (1960: 46) descreve minuciosamente o Pavilhão como “obra tangível do gênio”:

Ali estava afinal o cumprimento das promessas dos projetos de vidro e aço do Mies. Ali estava a prova tangível do que se conservaram em estado latente durante o tempo das vilas de tijolos e apartamentos de estuque bem proporcionados, bem construídos e um pouco secos. Ali estava afinal a presença de um mestre igual em todos os sentidos a Wright e a Le Corbusier, um mestre de mão tão segura que ninguém poderia mais ‘pôr-lhe’ em dúvida as proezas. [...] O prédio propriamente dito consistia num vasto teto plano horizontal apoiado em oito colunas de aço cromado de perfil em cruz (em vez do perfil de H comum nas colunas de aço). Abaixo desse teto, havia uma composição retangular de paredes de vidro e mármore que formavam uma série de belos espaços, todos abertos entre si e também abertos para várias áreas externas além do vidro. [...] As paredes de vidro eram divididas por finas barras verticais de aço cromado.

Tuduri (*apud* Carter, 1974: 175) escreveu para a Revista Cahiers d’Art:

Contem apenas espaço, não tem nenhuma intenção pratica nem função material, as pessoas diriam “não serve para nada”. Essa é a arquitetura representativa como um obelisco ou um arco do triunfo. Alguns arquitetos a fim de representar a Alemanha, por uma forma de uma estrutura monumental, provavelmente teriam recorrido a forma de, digamos, um grande dirigível para esse edifício. Mies van der Rohe, mais perspicaz deu ao seu representativo monumento a serena forma de uma casa.

Junto ao Pavilhão para a Exposição de Barcelona, o arquiteto também exibiu móveis que hoje são considerados objetos icônicos, como a Cadeira Tugendhat e a Cadeira Barcelona. Essas peças possuem materiais característicos que também podem ser observados em suas criações junto à escola Bauhaus.

17

Após um ano movimentado, 1930 seguiu com a mesma intensidade. Durante esse ano Mies assumiu a diretoria da Escola Bauhaus. Citando as atas da Mies Society:

Depois da saída de Hannes Meyer, que havia assumido quando Walter Gropius deixou a direção da escola, Mies van der Rohe se tornou o diretor da Escola Bauhaus. Embora ele tenha negado a posição quando Gropius deixou a direção, na segunda vez ele aceitou, ao sentir que a escola necessitava de uma maior ênfase na forma e função do que na política. Tamanha indulgência para a beleza conquistou a animosidade dos membros radicais do corpo estudantil. Mies van der Rohe centrou a atenção nas disciplinas ligadas à arquitetura e ao design de interiores do que nas demais, que foram postas de lado.

Enquanto isso, Mies continuava a direcionar suas criações para o design de interiores, criando a Brno Chair e a X Table (mesa Barcelona) que tiveram sua estreia no projeto da Casa Tugendhat em Brno, República Tcheca, projeto de uma grande e luxuosa vila para Grete e Fritz Tugendhat. Trata-se da maior residência que o arquiteto construiu na Europa.

De acordo com Blake (1960) a Casa Tugendhat foi para a carreira de Mies o que a Villa Savoye foi para Le Corbusier, e o que a Casa Robie foi para Frank Lloyd Wright; o autor opina que seria “difícil imaginar o que seriam hoje muitas casas modernistas se essas três nunca tivessem sido feitas”.

A casa Tugendhat foi, em todos os sentidos e para todos os fins, a primeira “casa de vidro”, a primeira de uma série e construções espaçosas e arejadas que deixam as arvores e os gramados formarem os limites visuais do interior. De muitos modos, a casa Tugendhat era bem semelhante ao pavilhão de Barcelona no seu plano extraordinariamente aberto e na sua circulação de espaço completamente livre, muito mais livre do que qualquer coisa que Wright tentara. (Blake, 1960: 55)

A casa possui pilares de aço cromado em perfil de cruz, tal como o pavilhão de Barcelona, afastados para sustentação da laje. As paredes tinham posições livres e eram feitas de ônix ouro e branco. Um biombo semicircular de ébano de Macassar listrado preto e castanho separava a sala

de jantar da espaçosa sala de estar. Os pisos da casa foram feitos de linóleo branco. Blake (1960) conta, ainda, que Mies utilizava muitos tons de branco e preto em sua paleta, para que, de acordo com o próprio arquiteto, a paisagem fosse emoldurada pelo branco e o vidro, que faziam com que a casa incorporasse as árvores, a mata e o céu como fossem papel de parede. Toda a decoração da casa contempla diversas peças de design de autoria de Mies van der Rohe.

18

Em 1932 foi realizada a Exposição Internacional de Arquitetura Moderna no Museu de Arte Moderna de Nova York, curada por Philip Johnson - futuro colaborador de Mies van der Rohe no Edifício Seagram - e Henry-Russel Hitchcock. Essa exposição foi criticada por arquitetos e autores, por agrupar diferentes arquitetos catalogando-os em um único gênero: o Estilo Internacional. De acordo com a Mies Society, a mostra marcou um importante momento na história da arquitetura, exatamente por causa da sua controvérsia. No fim do mesmo ano a Bauhaus encerrou suas atividades, devido ao regime nazista que criticava sua estética moderna e “não alemã”, acusando a escola de ser alheia aos padrões nacionalistas e neoclássicos reivindicados pelos líderes alemães.

Em 1937, Mies teve a oportunidade de encontrar Frank Lloyd Wright em Taliesin East, casa de verão do arquiteto norte americano. De acordo com as atas da Mies Society:

O encontro entre estes dois grandes arquitetos, ambos sendo lendas vivas de sua época, foi momentoso, particularmente para eles mesmos. Mies tinha grande admiração pelo trabalho de Wright e supriu em seus próprios projetos o senso espacial deste arquiteto e embora Wright recusou encontros com Le Corbusier e Walter Gropius ele acolheu calorosamente Mies van der Rohe em sua casa de verão em Taliesin. O arquiteto alemão, diferentes dos seus parceiros da Bauhaus não extrapolava a funcionalidade, em vez disso equilibrava a utilidade com elegantes materiais, espaço fluido e uma estética original. Isso ganhou o respeito de Wright e aquela que devia ser uma pequena visita de uma tarde em Spring Green se tornou uma estadia de quatro dias, terminando com uma turnê pessoal ao Unity Temple, a Coonley House e a Robie House em Illinois.

Embora recebesse convites para situar na América desde 1935, foi apenas em 1938 que Mies resolveu mudar-se para Chicago. Ele deixou a Alemanha para chefiar o Departamento de Arquitetura do Chicago's Armour Institute, mais tarde Instituto de Tecnologia de Illinois. Enquanto dirigia o departamento, ficou responsável pelo planejamento do novo Campus e, consequentemente, pelo projeto de muitos dos edifícios do local.

Dentro do Master Plan do Instituto de Tecnologia, Mies desenvolveu, ao longo da década de 1940, o projeto de numerosos edifícios: o Edifício de Minerais e Metais (1943), o Edifício Alumni Hall (1946), o Edifício Whisnick Hall (1946), o Edifício Perlstein Hall (1947) e o Crown Hall (1952). Embora tenha sido projetado posteriormente, este último faz parte do Master Plan elaborado por Mies para o campus, e pode ser considerado o mais icônico. No edifício, as vigas são grossas e ficam acima do plano do teto, suspensas das traves superiores. Por causa dessa

estrutura grossa, não há nenhuma estrutura interna, proporcionando a espacialidade típica do arquiteto. As paredes externas entre as colunas de aço são de vidro.

A construção dos apartamentos The Promontory (1948) marcou o início de uma série de projetos de arranha-céus nos Estados Unidos. Este foi o primeiro *high-rise* a exibir seus materiais construtivos: concreto, caixilhos e colunas foram deixados em plena vista, o que ganhou o louvor das críticas. O projeto foi possível graças a uma parceria entre Mies e Herbert Greenwald, responsável pelo desenvolvimento de Chicago. Blake (1960: 92) cita que os dois se conheceram quando Mies ainda era diretor no IIT; sua afinidade foi imediata devido ao gosto mútuo da arquitetura e a filosofia.

19

Em 1951 concluiu-se o projeto residencial mais importante que Mies desenvolveu nos Estados Unidos: a Casa Farnsworth em Plano, Illinois. A casa é composta por dois planos paralelos, suspensos por oito colunas de aço. Parece simples, mas o arquiteto trabalhou em 167 desenhos até chegar ao seu destemido design final. De acordo com a Mies Society:

Como uma equação de Einstein sua simplicidade exala uma elegância através de uma minuciosa atenção aos detalhes, entretanto Mies não criou a Casa Farnsworth para ser uma icônica caixa de vidro vista de longe, em vez disso ele esperava criar um espaço na qual a vida desenrola independente e interdependente com a natureza.

Neste projeto, Mies iniciou sua busca de uma proposta arquitetônica que minimizasse os limites entre o homem e a natureza, com a utilização de transparência máxima. Entretanto, ele continuou desenvolvendo os *high rises* em aço e vidro. Segundo Carter (1974: 176):

As ideias subjacentes de seus projetos de Arranha-Céus de Vidro dos anos 20 alcançaram sua primeira realização prática em 1951 na construção das Torres dos apartamentos da Lake Shore Drive em Chicago. “Estes edifícios renovaram a clareza estrutural e composição de seus projetos. Usando aço direto da fábrica o arquiteto projetou, com a intenção de um artista, atingindo o equilíbrio entre a estrutura racional e o espírito irracional. As janelas e colunas verticais dão ênfase à altura. Ele confiou não na aplicação de ornamentos, mas na clareza das formas que atingiram elegantes proporções. De acordo com o próprio Mies “quando a tecnologia atinge seu verdadeiro propósito ela transcende na arquitetura”.

O conjunto Lake Shore Drive 860 em Chicago nasceu do êxito da simplicidade espacial aplicada nos Apartamentos Promontory aliada ao idealismo de praticidade de Greenwald. Carter (1974: 119) afirma que Mies aplicou os conceitos espaciais desenvolvidos no Master Plan do IIT na escala dos *high-rise*. As duas torres medem 26 andares e têm plantas regulares alocadas em ângulo reto entre si, providenciando aos apartamentos uma excelente vista do lago Michigan. Os edifícios têm estruturas de aço. Os pilares e vigas metálicas com perfil “H” são revestidos por chapas de aço preto. As duas torres são ligadas por uma marquise de aço preto no nível térreo. De

acordo com Blake (1960), todavia, o código de obras de Chicago exigia que as estruturas de aço fossem resguardadas do fogo mediante aplicação de uma camada de cimento. Para contornar esta exigência sem afetar a estética das torres, o arquiteto optou por revestir o cimento com chapas de aço, e soldar barras verticais com perfil “H” do segundo ao último andar.

Em parceria com Greenwald, Mies elaborou o projeto de mais cinco arranha-céus na área norte da cidade. Dentre eles o Esplanade Apartments, e o Commonwealth Promenade, que se assemelham com a estética do Lake Shore Drive e apresentam a mesma técnica construtiva, combinando aço e vidro. Vale ressaltar que o Esplanade constituiu um avanço técnico na trajetória do arquiteto, que pode fazer um uso ininterrupto do alumínio e do vidro, configurando finalmente o *curtain wall* que ele ia pesquisando desde a década de 1920.

20

4. A PRESENÇA DE MIES VAN DER ROHE NAS BIENAS BRASILEIRAS E SEU FOCO EM PROJETOS PARTICULARES

Em novembro de 1953 Mies van der Rohe visitou o Brasil em ocasião da II Bienal em São Paulo (Figura 1), na qual apresentou a Residência Farnsworth, o Edifício de apartamentos da 860-880 Lake Shore Drive e a Fábrica Boiler/Edifício das Caldeiras do ITI. Junto a ele, participaram à exposição outros nomes ilustres, como os arquitetos Walter Gropius, Philip Johnson e Richard Neutra.

SÃO PAULO MUSEUM OF MODERN ART II BIENNIAL
INTERNATIONAL EXHIBITION ARCHITECTURE
 November 1953 - February 1954
193
ENTRY FORM OF WORK SUBMITTED

Full name of architect: Ludwig Mies van der Rohe
 Place and date of birth: 1886 - Aachen, Germany
 Graduate of: date of degree or diploma
 Qualifications:
 Permanent residence: Country: U.S.A. Address: 230 East Ohio St., Chicago, Illinois
 Project submitted: Apartment houses at 860 Lake Shore Drive, Chicago, Illinois
 Date and place of construction: Chicago, Illinois 1951
 Are you competing for a prize? Yes If so, state category in which project is included Apartment House
 Number of photographs: 3 photostats drawings submitted
 Note: The project should be accompanied by a scheme, a copy of which may be submitted on the back of this form, stating programme and specific characteristics of project and construction scheme.
 The Directorate of the International Exhibition of Architecture is authorized to have the exhibited projects reproduced by reliable experts, in order to print them in any publication, including any official one of the Exhibition.
 Date: August 10, 1953
 Signature of Architect: Ludwig Mies van der Rohe
 Assistant Secretary: [Signature]
 Signed for the Architect by the Museum of Modern Art
 Please turn over

Figura 1 - Ficha de Inscrição do arquiteto na II Bienal de São Paulo.
 Fonte: Arquivos Oficiais da Bienal de São Paulo, em: www.bienal.org.br

No mesmo ano, em 1956, o arquiteto terminou a construção do Crown Hall, e dois anos depois finalizou o Master Plan do campus do Instituto de Tecnologia de Illinois, IIT. Neste momento, com 72 anos de vida, decidiu se aposentar do cargo de diretor, e direcionar sua atenção a seus projetos particulares.

O Edifício Seagram (New York, 1958) é erguido sobre pilotis, e o térreo é um volume cercado de vidro recuado da projeção da torre. A torre mede 156m de altura ininterruptos e a estrutura possui os mesmos elementos construtivos do Lake Shore Drive, os pilares metálicos em “H”, só que desta vez as barras verticais são de bronze. O recuo do edifício no terreno garante sua monumentalidade, e permite que seja visto em toda sua extensão pelo pedestre que transita na calçada. Blake (1960: 100) relata que:

21

Mies foi, pois, escolhido para projetar o novo Edifício Seagram, e por sua vez, pediu a Philip Johnson, que era registrado como arquiteto no Estado de Nova York, que colaborasse com ele no projeto. Três anos e meio depois, no verão de 1958 a torre de bronze e vidro cinzento de 38 andares em Park Avenue foi oficialmente inaugurado. Em quase todos os sentidos, o edifício era um sucesso superlativo [...] Henry Russel Hitchcock disse que nunca havia visto “mais de menos”. E o arquiteto inglês Peter Smithson “Tudo mais (em Manhattan) parece agora um supermercado exagerado”, disse ele.

Em 1957, o arquiteto voltou ao Brasil em ocasião da IV Bienal de São Paulo. De acordo com Macedo (2014: 33), ele teve uma estadia muito intensa (Figura 2):

Mies foi convidado, com despesas de transporte e hospedagem pagas, [...], para compor o júri da Bienal, mas, embora estivesse presente ao evento, não participou do júri. Ele aproveitou para proferir palestras aos estudantes de Arquitetura, visitou Lúcio Costa no Rio de Janeiro, e principalmente visitou o terreno do futuro Consulado americano em São Paulo.



Figura 2 - Foto da reunião de Mies van der Rohe no hotel Jaraguá, em 1957.
Fonte: Macedo (2014).

Nessas circunstâncias, o arquiteto elaborou uma série de croquis para a o projeto do Consulado dos Estados Unidos da América em São Paulo, visitando pessoalmente o terreno situado na Avenida Paulista (Figuras 3 e 4). O projeto chegou até o executivo e demorou cinco anos para ser elaborado, sem, todavia, ser realizado: o terreno permaneceu vago até o final dos anos 1960. Segundo Galeazzi (2005), de 1957 a 1962 foram realizados vários estudos, até se chegar à quinta versão, já com o projeto executivo, em 1960. Desde os primeiros croquis percebe-se a intenção de por em evidência a edificação, atribuindo ao volume uma altura reduzida em relação à dos edifícios ao redor, que eram bem mais altos. Para criar um contraste, foram consideradas as construções existentes e previstas as futuras.



Figura 3 – Maquete do projeto escolhido para o Consulado Americano em São Paulo (1957).
Fonte: Galeazzi (2005).

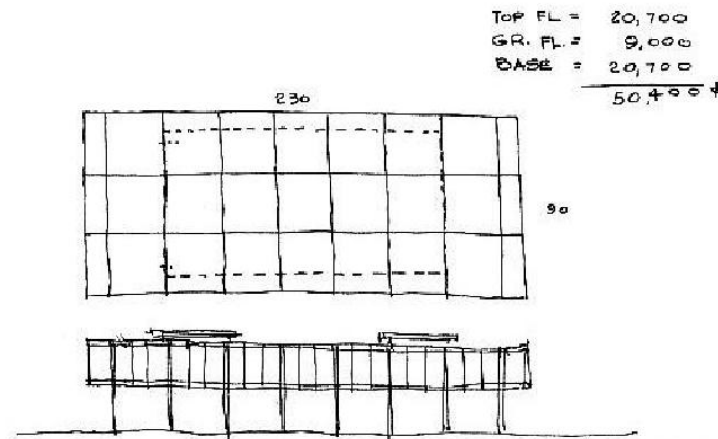


Figura 4 – Croqui nº5, escolhido para elaboração do projeto executivo do Consulado Americano em São Paulo. Fonte: www.vitruvius.com.br

Em 1962, Mies projetou o American Federal Building, edifício institucional de dois andares, que afirma as mesmas técnicas construtivas dos croquis e plantas iniciais do projeto do Consulado Americano, e de seus últimos projetos: o uso da estrutura de aço, aliada ao vidro e finalizada com barras de alumínio em suas fachadas. O projeto feito em Des Moines, Iowa, foi um dos poucos executados fora do Estado de Illinois.

No mesmo ano, de volta a Chicago, o arquiteto inovou novamente, utilizando os materiais não tradicionais em seu projeto do 2400 Lakeview, que conta com o térreo em um bloco sólido de mármore e madeira, aliados a cadeiras Barcelona vermelhas. De acordo com a Mies Society, o próprio Mies resumiu esta experiência afirmando que: “Nossa imaginação foi para a construção. Nós usamos nossas ideias, não para a forma, mas para as possibilidades construtivas”.

De 1961 a 1963 o arquiteto desenvolveu um projeto urbanístico em Detroit, Michigan: o Lafayette Park, que contém dois *high-rises*, um bloco residencial de habitações de um ou dois andares, e um pequeno shopping center. Como a obra estava destinada à classe média, Mies van der Rohe não inseriu os materiais de maior qualidade que estava acostumado a utilizar em seus prévios projetos. A este respeito, a Mies Society escreve:

Lafayette Park sempre foi concebido para ser habitado por famílias de classe média e profissionais, uma vez que continua a ser. Como tal, Mies não foi capaz de usar os acabamentos da mais alta qualidade, como ele comumente usou em seus outros projetos. As paredes e tetos são de gesso e os pisos são de carpete ou azulejos de vinil. As paredes do porão são de concreto aparente. A fim de atrair os compradores com o preço desejado, Mies economizou em materiais, mas compensou com a elegância de fachadas, layouts, e comodidades das unidades.

Em 1962 ele desenvolveu o projeto do Mellon Hall of Science, em Pittsburgh. O edifício segue a mesma configuração de seus edifícios institucionais, apenas menos transparência do que nos anteriores. Seis anos depois, em 1968, o arquiteto voltou ao seu país de origem para executar o último projeto de sua vida, o Neue Nationalgalerie, a Galeria Nacional em Berlim, sua única obra institucional na Alemanha, feita sessenta anos depois de seu primeiro projeto, também em Berlim.

Mies van der Rohe faleceu em 19 de agosto, aos 83 anos, em Chicago, Illinois. Durante seus últimos anos de vida, recebeu grau honorário de Doutor em Ciências Humanas pela Universidade Wayne State; de Doutor em Artes Plásticas pela Universidade Northwestern, pela universidade de Illinois e pelo Instituto Tecnológico Carnegie. Recebeu também Medalhas de Honra pelo AIA (American Institutes of Architecture).

5. O MODERNISMO NO BRASIL E A INFLUÊNCIA DE MIES VAN DER ROHE EM SÃO PAULO

O Modernismo no Brasil se iniciou na cidade de São Paulo, com a exposição de pinturas da artista Anita Malfatti, em 1917. Esta teve suas obras consideradas revolucionárias, com seu aprendizado nos Estados Unidos e na Alemanha. De acordo com Macedo (2014: 19), as obras de Malfatti,

Rompem os paradigmas da época por não serem acadêmicas e recebem inúmeras críticas, entre as quais, as do escritor Monteiro Lobato, despertando assim a atenção dos jovens modernistas, intelectuais e artistas, que apoiam a pintora contra o caráter conservador das avaliações recebidas.

Logo mais, esse grupo de novos intelectuais se reuniu para fazer “a manifestação mais clamorosa [...] a Semana de Arte Moderna, organizada em 1922 em São Paulo, com exposições de pintura e escultura, concertos, récitas e conferências.” (Benevolo, 2001: 711). A Semana de Arte Moderna foi realizada no Teatro Municipal de São Paulo e influenciou muito mais as artes plásticas e a música do que a arquitetura, mas não muito depois, Gregori Warchavchik publicou o Manifesto da Arquitetura Funcional, em 1925 e materializou suas manifestações modernistas na construção de sua própria casa, a Casa da Rua Santa Cruz

De acordo com Macedo (2014), as discussões modernistas têm sua concretização internacional maior no início do pós-guerra, a partir de 1945: “devido à necessidade de reconstrução urgente das cidades arrasadas pelo conflito, assim como pelo fato de o programa moderno, mais racional, atender melhor à demanda existente, dadas suas características construtivas.”. O Brasil,

ileso de destruição provocada pelas guerras mundiais, inicia sua prática do modernismo em novos projetos, e não na reconstrução de cidades. Então é visível uma criação de “identidade” nos novos traços brasileiros. Bastos e Zein (2011: 26) descrevem a nova estética preconizada pela *Escola Carioca*:

Esses exemplos e essas vontades manifestavam a consolidação de uma escola, a já mencionada escola carioca, que precipuamente estabelece a autoridade de uma determinada doutrina projetual moderna, de corte corbusiano, mas de caráter brasileiro, validando e oferecendo um conjunto de procedimentos com os quais a arquitetura moderna brasileira poderia idealmente se expandir.

Sempre de acordo com Bastos e Zein (2011: 29) a influência corbusiana foi preponderante em decorrência do encontro do arquiteto franco-suíço com o grupo de Lúcio Costa e Oscar Niemeyer em ocasião da execução do projeto do Ministério da Educação e Saúde:

E para Lucio Costa a centelha deste fenômeno foi o convívio diário durante três meses, em 1937, entre Le Corbusier, “criador de gênio”, e o talento de Oscar Niemeyer, centelha que pode se expandir graças à oportunidade dada pela concepção dos edifícios do Ministério da Educação e Saúde e do Pavilhão do Brasil na Feira de Nova York.

Então é comprovado que a influência de Le Corbusier foi majoritária no Modernismo Brasileiro; contudo, Lúcio Costa (*apud* Bastos & Zein, 2011: 29) menciona a influência de Mies van der Rohe em uma carta-depoimento datada 1948, citada a seguir:

[...] Não adianta, portanto, perderem tempo, à procura de pioneiros – arquitetura não é “Far-West”; há precursores, há influências, há artistas maiores ou menores: e Oscar Niemeyer é dos maiores; a sua obra procede diretamente da de Le Corbusier, e, na sua primeira fase sofreu, como tantos outros, a benéfica influência do apuro e elegância da obra escassa de Mies van der Rohe, eis tudo. [...]

Macedo (2014: 25) relata que em São Paulo, a *Escola Paulista* também crescia, por meio de figuras como João Batista Vilanova Artigas; ele, no entanto, em função de sua ideologia comunista, negava algumas influências internacionais, incluindo as norte americanas:

Esse fato contribui para a influência de Mies parecer estar mais à sombra do que realmente está no período. O cenário do Brasil no pós-guerra, inserido num mundo polarizado entre comunistas e capitalistas devido à guerra fria, ostenta, principalmente nas cidades de Rio de Janeiro e São Paulo, uma antipatia pela influência da arquitetura internacional, especialmente a americana, diferentemente dos anos 1930-1940, período no qual essas influências não são rechaçadas.

No final dos anos 1950 a veiculação de revistas de arquitetura se difundia em São Paulo. Segundo Macedo (2014: 25) os periódicos internacionais *L'Architecture d'Aujourd'Hui* (1958), *Architectural Record* (1955) e os nacionais *Acrópole* (1957) e *Habitat* (1957) divulgavam amplamente as obras de Mies van der Rohe, expondo frequentemente seu método de trabalho.

Nessa mesma época, atuava na cena artística e arquitetônica de São Paulo a italiana, recém naturalizada brasileira, Lina Bo Bardi. Em 1947 a arquiteta e seu marido, Pietro Bardi, estabeleceram-se em São Paulo depois de aceitarem o convite de Assis Chateaubriand para fundar e dirigir o Museu de Arte Moderna, futuro MASP, que originalmente era sediado no edifício Guilherme Guinle, da Rua Sete de Abril, como cita Pietro Bardi:

26

Chegando a São Paulo fomos para a Rua Sete de Abril ver o grande edifício, ainda em fase do concreto. Inspecionamos o primeiro andar (a sobreloja), uma área com cerca de mil metros quadrados. Chateaubriand disse ao pessoal: "Aqui será inaugurado um museu. Este é o professor Bardi, seu diretor". Era a primeira vez que eu recebia o título de professor. [...] Lina projetou os espaços no segundo andar do edifício denominado Guilherme Guinle, cujo projeto era de autoria do arquiteto francês Jacques Pilon, autor também do vizinho prédio da Biblioteca Municipal (Biblioteca Municipal Mario de Andrade. (Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, 2008)

Antes de projetar o icônico edifício do MASP na Avenida Paulista, Lina projetou sua própria residência, no bairro do Morumbi, logo apelidada de Casa de Vidro. Ferraz (1999: 23) relaciona o projeto da Casa de Vidro com o racionalismo e a sobriedade de Mies:

É um projeto sóbrio, racional, podemos até afirmar "miesiano" (herdeiro do arquiteto da Bauhaus, Mies van der Rohe), mas já abasileirado pela natureza que o acolhe, mais orgânico e mais feminino.

De acordo com Gameren (2000), apesar das semelhanças, a essência da *glass house* de Lina é mais "acolhedora" da de Mies. O autor também afirma que o projeto seria o anúncio da obra ampla e de grandes vãos da arquiteta.

A vitalidade do interior faz com que a Casa de Vidro fique muito longe daquela outra *glass house*, a aparentemente irretocável Farnsworth House de Mies van der Rohe, também de 1951. Ambas as casas podem ser consideradas um protótipo da obra posterior dos dois arquitetos. A sala ampla da Casa de Vidro anuncia os espaços vazios e imponentes que Lina iria projetar em prédios como o MASP e também estabelece a essência dos restauros.

Embora a similaridade com o invólucro de vidro que a Casa de Vidro (1951) tem com a casa Farnsworth (1951), é destacado também a semelhança estrutural dos pilares finos em perfis

tubulares da casa Tugendhat (1930) que fazem com que as duas edificações tomem a aparência de elegantes e leves (Figuras 5 e 6).



27

Figura 5 – Lina Bo Bardi, Casa de Vidro (1951) A relação com a natureza é uma semelhança fundamental entre esta obra e as residências miesianas.
Fonte: <http://vidrocerto.org.br>



Figura 6 – Mies van der Rohe, Casa Tugendhat (1930).
Fonte: www.greatbuildings.com

Fracalossi (2011), em seu artigo *Clássicos da Arquitetura: Casa de Vidro / Lina Bo Bardi*, menciona a influência de Mies van der Rohe no formato de casa-pátio:

Ao centro desse salão se encontra um pátio, no qual foi mantida uma árvore remanescente da vegetação local. Além de servir como elemento de amenização climática, possibilitando ventilação cruzada nos dias quentes, esse elemento reforça o desejado contato com a natureza, além de, mais uma vez, fazer menção aos mestres modernos, através das casas-pátio de Mies van der Rohe.

Assim que a Casa de Vidro foi inaugurada, Lina Bo Bardi e seu marido começaram a receber muitas personalidades artísticas da época, já que sempre tiveram contato estreito com a arte pois Pietro Bardi era mecenas de artes e junto a sua esposa formavam parte importante na administração e curadoria do Museu Chateaubriand.

28

Devido ao crescimento significativo do acervo e das atividades do Museu Chateaubriand na Rua Sete de Abril, tornou-se necessária a construção de uma nova sede. Enquanto isso, verificou-se a disponibilidade de um terreno em plena Avenida Paulista:

Na Avenida Paulista havia um terreno, onde existira o Trianon, local destinado a festas e bailes (tendo por cobertura uma laje que constituía um belvedere no nível da avenida e com ampla vista para a avenida Nove de Julho e a áreas do centro da cidade), que foi demolido para ser erguido um pavilhão para a primeira bienal (Bienal de Arte de São Paulo). O terreno era da Prefeitura de São Paulo, e seu doador, Joaquim Eugênio de Lima, impusera uma exigência (testamentária, de que se a clausula não fosse cumprida o terreno retornaria aos herdeiros da família): qualquer construção ali realizada deveria manter a vista que se descortinava do centro da cidade. 'Ficamos sabendo que Cicillo pretendia construir ali a sede do MAM de São Paulo, encomendando um projeto ao arquiteto carioca Affonso Eduardo Reidy, sem considerar, porém, a necessidade de manutenção do belvedere'. (Cardenas, 2015: 35):

Nos estudos preliminares e croquis iniciais de Lina (Figura 7), Cardenas (2015: 35) revela que a configuração estrutural se daria em quatro pilares longitudinais ao corpo do edifício que levariam às vigas de grandes vãos, solucionadas por protensão. Essa configuração estrutural já havia sido utilizada por Lina Bo Bardi no projeto de um Museu em São Vicente. Observa-se que a idéia inicial o tornaria muito similar à estrutura de pórticos do Crown Hall de Chicago, do qual se distanciaria apenas pela elevação do edifício em relação ao terreno, justificada pela necessidade de constituir um vão livre no nível da rua.

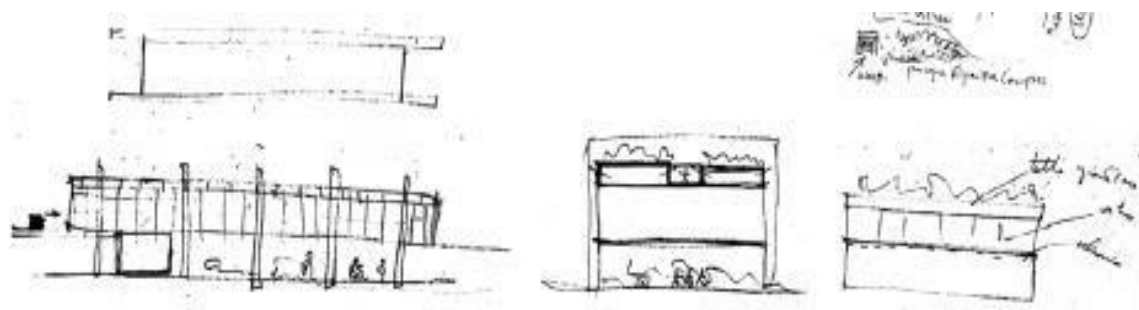


Figura 7 - Croquis iniciais de Lina Bo Bardi para o museu do MASP.
Fonte: Cardenas (2015).

29

A semelhança estrutural entre a proposta inicial do MASP e o Crown Hall pode ser vista nas maquetes elaboradas para os dois projetos, conforme Figuras 8 e 9:



Figura 8 - Mies van der Rohe junto à maquete do Crown Hall.
Fonte: miescrownhall.blogspot.com.br

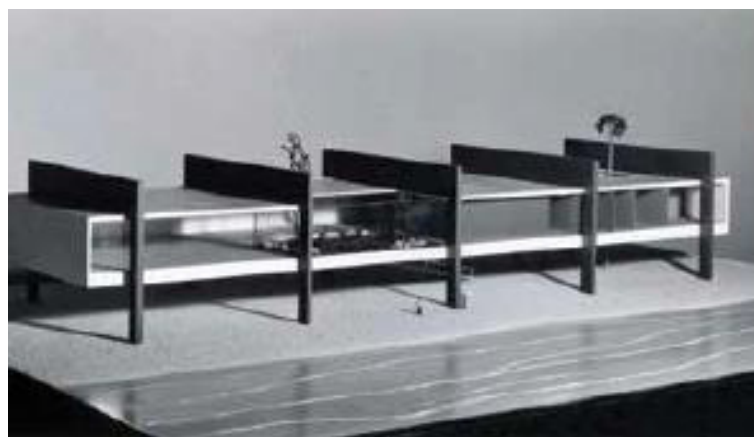


Figura 9: Maquete do museu de São Vicente, de Lina Bo Bardi.
Fonte: Cardenas (2015)

Além da configuração estrutural, influência de Mies van der Rohe, é atestada pelo o uso da *curtain wall*, como descrito por Cardenas (2015: 110):

Os cantos da cortina de vidro são feitos com trio de montantes iguais aos do plano da fachada, mas colocados formando um “L” dentado, de maneira a criar uma sombra no interior do “L”, o que intensifica a direção ortogonal dos planos de fachada nas arestas do volume. Detalhe que, sem dúvida, lembra os do mestre Ludwig Mies van der Rohe nos cantos de seus edifícios.

30

A nova sede do Museu Chateaubriand, atualmente conhecido como Museu de Arte de São Paulo, MASP, foi inaugurada em 1968. A inauguração foi um grande evento social da época, contando com a presença de personalidades de relevo mundial.

Outra obra paulistana que atesta a influência da obra de Mies van der Rohe é o edifício Wilton Paes de Almeida, projetado em 1961 pelo arquiteto Roger Zmekohl e localizado no Largo do Paissandu (Figura 10). O edifício tem destaque por ser um arranha-céu de 20 andares com o uso da fachada contínua de vidro, o famoso *curtain wall*, que o faz assemelhar muito com o Edifício Seagram projetado por Mies van der Rohe em Nova York em 1954 (Figura 11).

O uso da fachada de vidro foi estratégico e propagandístico, como conta Macedo (2014: 71): “Este edifício foi encomendado justamente para a Companhia Comercial de Vidros Brasil, que, obviamente, queria mostrar as possibilidades do material para ser usado também em fachadas”.



Figura 10 - Roger Zmekohl, Edifício Wilton Paes de Almeida, em São Paulo (1961).
Fonte: Macedo (2014).



Figura 11: Mies van der Rohe, Edifício Seagram, em Nova York (1954).
Fonte: Macedo (2014).

Em entrevista, o ex-funcionário do edifício João José Basso descreve o caráter inovador dos materiais e das técnicas construtivas utilizados no edifício dentro do contexto brasileiro da época:

Mármore Antic da Grécia de acabamento, Cristais Ray-Ban Belga (não havia ainda o vidro colorido na massa da Vidrobrás, hoje Santa Marina). Caixilharia para abertura em guilhotina (para quando fosse necessário) que você movimentava com dois dedos em razão do contra peso existente nas colunas de alumínio.¹

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Vimos que após um início tímido da Arquitetura Moderna no Brasil, os conceitos arquitetônicos desse movimento foram acolhidos expansivamente em território nacional. A historiografia da arquitetura mais consolidada é unânime em destacar a contribuição pessoal do arquiteto Le Corbusier neste processo de assimilação. Um exemplo disso é o relato de Bruand (1981: 81) sobre o projeto do Ministério da Educação e Saúde, que o arquiteto franco-suíço assessorou em 1936: “A experiência transmitida por Le Corbusier nas seis semanas de trabalho [...] com a equipe, influenciou profundamente os jovens brasileiros que dela faziam parte”.

¹ Relato sobre o edifício de João José Basso, que trabalhou no local, entrevistado por Felipe A. Herculano, historiador licenciado pela UFABC. <<http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/node/2080>>.

Contudo, evidentemente, Le Corbusier não foi o único arquiteto estrangeiro² a exercer uma influência significativa no desenvolvimento da arquitetura moderna no Brasil. O objetivo desta pesquisa foi compreender melhor as múltiplas raízes da arquitetura moderna nacional e identificar a influência de outros profissionais, que certamente apresentaram metodologias de trabalho e características projetuais diferentes das de Le Corbusier. Escolheu-se, neste sentido, investigar a contribuição da obra do arquiteto Mies van der Rohe, reconhecendo seu legado na arquitetura paulista, a fim de definir melhor o porte da herança dos Mestres no desenvolvimento da arquitetura moderna no Brasil. Essa pesquisa teve, portanto, a intenção de atender a um duplice anseio.

32

Em primeiro lugar, pretendeu-se contribuir à ampliação do conhecimento acerca da obra de Mies van der Rohe, considerado um dos mais reconhecidos e influentes expoentes do Movimento Moderno e um dos propulsores do Estilo Internacional. Apesar da vasta produção acadêmica existente focada nos mais variados aspectos referentes à figura de Mies van der Rohe, foi realizada uma pesquisa que pretendeu avançar mais um pouco no conhecimento do legado do Mestre, explorando aspectos que ainda dão oportunidade a futuros aprofundamentos.

Em segundo lugar, de acordo com um recorte mais pontual, propôs-se a investigação da ascendência exercida por Mies van der Rohe sobre a arquitetura moderna brasileira, focando especificamente na análise de três obras arquitetônicas realizadas no Estado de São Paulo, que podem ser consideradas representativas da influência miesiana em âmbito nacional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bastos, M.A.J & Zein, R.V. (2011) *Brasil: Arquiteturas após 1950*. São Paulo: Perspectiva.
- Benevolo, L. (2001) *História da arquitetura moderna*. São Paulo: Perspectiva.
- Bienal de São Paulo. *Arquivos Oficiais*. Recuperados em Maio/2016 de: www.bienal.org.br
- Bruand, Y. (1981) *Arquitetura contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva.
- Blake, P. (1960) *Os Grandes Arquitetos: Mies van der Rohe*. Rio de Janeiro: Editora Record.
- Cardenas, A. S. (2015) *MASP: estrutura, proporção e forma*. São Paulo: Editora da Cidade.
- Carter, P. (1974). *Mies van der Rohe at work*. Nova York: Phaidon.
- Ferraz, M.C. (1999) *Casa de Vidro/The Glass House*. Lisboa: Editora Blau Lda.
- Fracalossi, I. (2011) *Clássicos da Arquitetura: Casa de Vidro / Lina Bo Bardi*. Recuperado em Outubro/2016 de: <http://www.archdaily.com.br>
- Galeazzi, I. (2005). *Mies van der Rohe no Brasil. Projeto para o Consulado dos Estados Unidos em São Paulo, 1957-1962*. Recuperado em Outubro/2016 de: www.vitruvius.com.br

2 Reflita-se, por exemplo, sobre a influência de Frank Lloyd Wright na obra de João Batista Vilanova Artigas.

Gameren, D.V. (2000) *A casa de Vidro de Lina Bo Bardi*. Recuperado em Setembro/2016 de: www.vitruvius.com.br

Instituto Lina e P. M. Bardi. (2008). *Lina Bo Bardi*. São Paulo: Imprensa Oficial.

Macedo, R. (2014) *A influência de Mies van der Rohe na arquitetura paulista: 1950 a 1970*. Dissertação de Mestrado, Universidade São Judas Tadeu, São Paulo, Brasil.

Mies Society. Recuperado em Maio/2016 de: www.miessociety.org



AS TRÊS FASES DE JOÃO BATISTA VILANOVA ARTIGAS

Samantha Palma da Silva

Aluna do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo do FIAM-FAAM Centro Universitário.

Alessandra Castelo Branco Bedolini

Arquiteta e Urbanista. Professora do curso de Arquitetura e Urbanismo do FIAM-FAAM Centro Universitário.

E-mail: alessandra.bedolini@fiamfaam.br

RESUMO

A obra do arquiteto João Batista Vilanova Artigas tem sido objeto de estudo de muitos pesquisadores, porém as várias descrições de sua obra sempre têm contradições. O estudo visa demonstrar a ligação formal das três fases do arquiteto, e como sua trajetória chegou ao ápice com o Brutalismo. A abordagem proposta prevê a descrição das abordagens desenvolvidas até o momento, que vinculam a originalidade da linguagem arquitetônica de Artigas ao contexto histórico e aos precedentes arquitetônicos.

Para isso será feita a análise de um conjunto de três projetos representativos de cada fase: a Casa Rio Branco Paranhos - 1943 (fase wrightiana); a Estação Rodoviária de Londrina - 1948 (fase corbusiana); o Edifício da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP - 1961 (fase brutalista). Espera-se, assim, despertar o interesse para aplicação do método no desenvolvimento de projetos de ensino, contribuindo para a História da Arquitetura e para a qualidade do trabalho dos atuais e futuros profissionais.

Palavras-chave: História da Arquitetura, João Batista Vilanova Artigas, Arquitetura Moderna Brasileira, Brutalismo, Escola Paulista.

ABSTRACT

The work of the architect João Batista Vilanova Artigas has been studied by many researchers, but the various descriptions of his work always have contradictions. The study aims to demonstrate the formal connection of the three phases of the architect, and how his trajectory reached the apex with Brutalism. The proposed approach provides a description of the approaches developed to date, which link the originality of Artigas' architectural language to the historical context and to the architectural precedents.

For this, a set of three representative projects of each phase will be analyzed: the Rio Branco Paranhos House - 1943 (Wrightian phase); The Londrina Bus Station - 1948 (Corbusian phase); The Building of the USP University of Architecture and Urbanism - 1961 (brutalist phase). It is hoped, therefore, to raise the interest for application of the method in the development of teaching projects, contributing to the History of Architecture and to the quality of the work of current and future professionals.

Keywords: History of Architecture, João Batista Vilanova Artigas, Modern Brazilian Architecture, Brutalism, Escola Paulista.

36

RESUMEN

La obra del arquitecto João Batista Vilanova Artigas ha sido estudiado por muchos investigadores, pero las diversas descripciones de su trabajo siempre tener contradicciones. El estudio tiene como objetivo demostrar la conexión formal de las tres fases del arquitecto, y, como su carrera alcanzó su punto máximo con el brutalismo. El método propuesto proporciona una descripción de los métodos desarrollados hasta la fecha, que une la originalidad del lenguaje arquitectónico de Artigas al contexto histórico y los precedentes arquitectónicos.

Para este será el análisis de un conjunto de tres proyectos representativos de cada fase: el Casa Río Branco Paranhos - 1943 (fase wrightiana); la estación de autobuses Londrina - 1948 (fase corbusiana); la Escuela de Arquitectura Arquitectura y Urbanismo de USP - 1961 (fase brutalista). Se espera, por tanto, despertar el interés por el método en el desarrollo de proyectos educativos, contribuyendo a la historia de la arquitectura y la calidad del trabajo de los profesionales actuales y futuros.

Palabras clave: Historia de la Arquitectura, João Batista Vilanova Artigas, arquitectura moderna brasileña, brutalismo, Escuela Paulista.

INTRODUÇÃO

Nascido em Curitiba e sucessivamente estabelecido em São Paulo, João Batista Vilanova Artigas se formou engenheiro construtor na Escola Politécnica em 1937. Ao longo de sua carreira podem ser distinguidas três principais fases.

A primeira fase, denominada "wrightiana" (1938-1946), coincide parcialmente com os seus primeiros anos de prática profissional junto à firma Marone & Artigas. Nesse período, começavam

a chegar ao Brasil revistas norte americanas contendo matérias sobre os projetos de Frank Lloyd Wright. Artigas, profundamente intrigado com estas obras, realizou uma viagem aos Estados Unidos entre 1946 e 1947, com o pretexto de conhecer o ensino de arquitetura norte-americano ministrado no Massachusetts Institute of Technology.

A segunda fase teve como principal influência o arquiteto Le Corbusier, filtrado pela releitura operada pelo racionalismo carioca. A arquitetura moderna de cunho internacional, já conhecida e anteriormente renegada por Artigas, foi a base de sua obra ente 1946 e 1955, no período denominado “fase corbusiana”. Em 1952, todavia, Artigas publicou um artigo polêmico com título “Caminhos da Arquitetura Moderna”, onde contestava tanto Wright quanto Le Corbusier, afirmando que sua arquitetura destinava-se apenas para a classe mais privilegiada enquanto ele, pelo contrário, queria fazer uma arquitetura para todos.

Começou, assim, a “fase brutalista”, que em seguida influenciará as obras realizadas pelos expoentes da chamada Escola Paulista. Nessa fase ele conservou da primeira fase “a simplicidade do emprego dos materiais”, e da segunda fase “uma estética baseada no uso das técnicas contemporâneas” (Bruand, 1998: 295) sua principal influência foram o Brutalismo de Le Corbusier e o Brutalismo inglês, com maciço emprego do material no seu estado bruto. Essa fase é caracterizada pelo uso do concreto aparente, com nítida rejeição da tradicional leveza brasileira em prol de uma impressão de peso (Bruand, 1998: 295), e uni volumetria de prismas puros (Sanvitto, 1994: 52).

Para melhor compreensão das fases apontadas, serão analisadas três obras de Artigas, uma representando cada fase: a Casa Rio Branco Paranhos de 1943 (fase wrightiana); a Estação Rodoviária de Londrina de 1948 (fase corbusiana) e o Edifício da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, de 1961 (fase brutalista).

METODOLOGIA

O desenvolvimento da pesquisa envolveu uma abordagem múltipla. O material foi levantado por meio de três tipos de pesquisa: bibliográfica, documental e de campo.

A pesquisa bibliográfica, foi realizada nas principais bibliotecas especializadas em arquitetura da cidade de São Paulo (Biblioteca FAU-USP, FIAM FAAM, Biblioteca Sergio Milliet, Biblioteca Mário de Andrade, Biblioteca Prefeito Prestes Maia), mediante consulta de livros, teses, revistas e publicações. Nesse processo foram analisados o contexto histórico, a biografia do arquiteto, sua formação e as características distintivas das diversas fases de sua obra, além de levantar dados relativos às obras escolhidas como Casos de Estudo.

A pesquisa documental foi realizada junto ao acervo de projetos da FAU-USP, a fim de levantar dados relativos às obras escolhidas como Casos de Estudo por meio da análise dos croquis do arquiteto, dos projetos originais e dos memoriais descritivos.

A pesquisa de campo envolveu a visita aos edifícios selecionados como Casos de Estudo, com elaboração de relatório fotográfico e verificação/complementação dos dados levantados por meio das pesquisas bibliográfica e documental.

Após as atividades de coleta e verificação, os dados relativos às diversas etapas de contextualização do tema e os dados relativos aos Casos de Estudo foram organizados para elaboração do texto final.

AS TRÊS FASES DA TRAJETÓRIA DE ARTIGAS

A influência norte americana da fase “wrightiana”

No período do escritório Marone & Artigas, os projetos realizados pelo arquiteto apresentam características decorrentes do estudo da obra de Frank Lloyd Wright. Essa fase é classificada como “período wrightiano” e se estende de 1937 a 1946. Suas principais características são a submissão à natureza, a naturalidade dos materiais e o projeto adaptado às formas do terreno. Observa-se, todavia, que os projetos de Artigas, geralmente, eram independentes da paisagem que os rodeava. O diferencial dos projetos de Wright, segundo Artigas, eram aspectos como: 1) a grelha básica, que permitia inúmeras variações na articulação dos espaços; 2) o sistema axial, onde os eixos compositivos não coincidem com os de movimento; 3) a composição centrífuga, que é o modo de projetar de dentro para fora em torno de um núcleo; 4) a presença de balanços. Isto resulta em uma planta livre, que não é apenas o resultado de uma malha estrutural, mas sim constituída por espaços concebidos de acordo com a necessidade.

Ao analisar as obras de Wright, é possível seguir uma linha de desenvolvimento em que cada obra deriva da ordem estrutural anterior. Com esse raciocínio, é possível ver a evolução que une as “Praire Houses” às casas “Usonianas”. Muitos projetos de Artigas desse período podem ser comparados com as casas “Usonianas”, como por exemplo a “casinha”, primeira moradia do arquiteto (1942). Apenas a residência Rio Branco Paranhos (1943) seguiu nitidamente os padrões das “Praires House”; nela, o sistema de eixos de composição não coincide com o eixo de movimento. O acesso é pela lateral; a casa gira em torno do núcleo de circulação, ao qual se ligam outros espaços; a circulação não se dá em linha reta, mas passa por vários desníveis; a estrutura apresenta um balanço.

A fase wrightiana é muito importante para se entender os êxitos da futura Escola Paulista, pois analisando as obras – não apenas residenciais - de Wright podemos perceber que essa herança

reaparece em muitos projetos realizados por Artigas posteriormente. Nos edifícios urbanos, por exemplo, Wright utilizava espaços centralizados introvertidos, inundando-os de luz zenital: de acordo com Irigoyen (2002:144) “tipicamente situado em um contexto urbano e sua tendência natural é girar em si mesmo e abraçar um olhar íntimo, um espaço protetor que intrinsecamente vira as costas para seus arredores”. O edifício da FAU/USP (1961) e até alguns projetos residenciais apresentam estas características: isso remete ao espaço de uso coletivo, com a modificação das relações sociais burguesas. Porém, sempre segundo Irigoyen (2002:146), “é paradoxal que, depois de seus esforços para reinventar uma moradia acessível à classe média, tanto as casas Usonianas de Wright como os projetos residências de Vilanova Artigas acabaram sendo disputados com grande entusiasmo por uma burguesia chique”.

Durante a Segunda Guerra Mundial, os Estados Unidos adotaram uma série de estratégias para se aproximar do Brasil, para impedir que ele apoiasse o nazismo. O impacto cultural foi reforçado por um ativo intercâmbio de escritores e artistas, e os Estados Unidos concederam numerosas bolsas de estudos para brasileiros. Em dezembro de 1945 Artigas solicitou uma bolsa com duração de doze meses, que lhe foi concedida – apesar de sua filiação ao Partido Comunista – pela John Simon Guggenheim Memorial Foundation, para estudar a Arquitetura Moderna da América do Norte e o ensino da arquitetura naquele país. A fundação Guggenheim solicitava que os pretendentes das bolsas apresentassem uma lista de contatos para obter referências. Os escolhidos por Artigas foram Carleton Sprague Smith, Paul Lester Wiener e Oscar Niemeyer. Todos eles concordam com a aptidão de Artigas para desenvolver o plano proposto.



Figura 1 – Artigas e seu carro Studebaker, durante o tour pelos Estados Unidos. Massachusetts, 1946.

Fonte: Irigoyen (2002).

O interesse de Artigas pela arquitetura norte-americana era evidente, porém ele evitava demonstrá-lo demasiadamente nessa fase. Segundo Irigoyen (2002: 147) “talvez o fizesse movido pelo temor de desvirtuar sua imagem política, ou talvez pensasse que a divulgação de certas referências tiraria parte do brilho e originalidade de sua obra”. Artigas chegou em Nova York com sua esposa Virgínia em 28 de setembro de 1946. No MIT - Massachusetts Institute of Technology, foi recebido por Willian W. Wurster, diretor da Escola de Arquitetura, que já havia sido informado sobre seu plano de estudos. Como “visitante do instituto”, teve oportunidade de conhecer Alvar Aalto, Walter Gropius, Carl Koch, Ralph Papson, Gyorgy Kepes e Joseph Hudnut. Logo depois, iniciou sua turnê americana, a bordo de um automóvel Studebaker (Figura 1) com a carteira de habilitação do Estado de Massachusetts.

Após ter passado por vinte lugares diferentes dos Estados Unidos, e alguns meses estudando no MIT, Artigas regressou ao Rio de Janeiro no dia 3 de novembro de 1947. É curioso apontar que todas as obras pertencentes à fase “wrightiana” foram projetadas antes da viagem aos Estados Unidos; talvez isso seja sintoma de desencanto.

A busca pelo racionalismo da fase “corbusiana”

Com Wright entrei no mundo moderno: ver como é que precisava ser leal e honesto em relação à humanidade no seu conjunto (...) abandonei isso um pouco antes do fim da Segunda Guerra. Aconteceu que toda essa ética me levou a compreender também pelos cantos, a problemática do povo brasileiro, da nossa condição de subdesenvolvidos. Percebi que a Arquitetura estava ligada a uma problemática nacional e popular e que era preciso arranjar uma ética que me reconciliasse com os ideais com os ideais do povo brasileiro (Ferraz, 1997: 24)

Apesar de criticar as formas utilizadas por Warchavchik, antes mesmo de viajar aos Estados Unidos, Artigas acabou se aproximando da arquitetura desenvolvida pela Escola Carioca. Segundo Kamita (2000), as possibilidades da linguagem wrightiana haviam se esgotado e as razões que o haviam aproximado do arquiteto norte americano o redirecionaram para o racionalismo, na busca de um compromisso moral entre forma estética e verdade construtiva, da unidade entre forma e função.

A principal característica dessa fase é a relação do edifício com a cidade, a integração entre público e privado. O edifício não é isolado no lote, como no caso da casa Rio Branco Paranhos, mas interage com o entorno, tem uma relação com o urbano. O projeto que marcou o início desse pensamento é o edifício Louveira (1946). Dividido em dois blocos que se estruturam sobre pilotis, o edifício ocupa um lote de esquina, tendo à frente a praça Vilaboim, sem delimitação por muros. Os pilotis à mostra incorporam a praça ao térreo, criando uma continuidade visual, uma extensão da área livre e integranda à cidade: como Artigas, afirma: “A casa não termina na soleira da porta”

(Razuk, 2015: 19). Segundo Kamita (2000), o Louveira tornou-se na época modelo para muitas outras construções em altura na cidade de São Paulo. A solução agradou muito Artigas, que retomou em obras importantes na cidade de Londrina, como os projetos do Edifício Autolon e do Cine Ouro Verde, ambos de 1948. As implantações novamente propõem jardins integrados com uma importante praça da cidade localizada à frente. Podemos perceber que Artigas não estava interessado apenas em realizar novas formas, mas também na influência delas na realidade da época, em quais pessoas poderiam usufruir dessa arquitetura, que impacto seus projetos teriam no meio urbano.

Ainda em Londrina, Artigas realizou outras obras públicas de suma importância. Os principais projetos realizados com partido corbusiano são a Casa da Criança e a Rodoviária, ambas de 1950. O projeto da rodoviária se assemelha com as obras realizadas pelos expoentes da Escola Carioca, principalmente Niemeyer e Reidy. O contraste das obras realizadas sob a influência de Wright com os projetos concebidos por meio da releitura carioca da linguagem corbusiana mostra a trajetória de Artigas. Construtor pragmático, ele passou pela influência dos grandes mestres da arquitetura, até se mostrar sensível para a produção local (Kamita, 2000: 58).

O brutalismo paulista

Entre 1952 a 1956, anos em que ficou mais ativo na política, Artigas praticamente não realizou projetos. Nesse período, visitou a União Soviética e compreendeu a real situação da arquitetura socialista, até então considerada “a autêntica arquitetura do povo” (Kamita, 2000: 22). Artigas julgou que se tratava de uma arquitetura lastimável, que não poderia ser realizada no Brasil, e começou a viver em dúvida sobre tudo o que pensava sobre a relação entre arte e política. Esses anos de pouca atividade serviram para estabelecer novos parâmetros para sua prática arquitetônica, na busca de um novo modo de se expressar, que não fosse uma celebração dos projetos cariocas nem tampouco daquela arquitetura popular apresentada pelo Partido Comunista.

Artigas almejava uma linguagem arquitetônica marcante, para que o edifício fosse percebido como presença concreta e palpável no espaço. Nesse momento, a relação entre interior e exterior ocasionada pela transparência da forma no moderno, se tornou um problema. Segundo Kamita (2000), mais do que uma continuidade ideal, movimentos bruscos, ora atrativos, ora refratários, marcam a passagem do externo para o interno, e vice e versa. A busca por formas geométricas presentes na concepção da forma do edifício, passou a fazer parte apenas das formas de sustentação, deixando à vista a estrutura. Artigas explorou as possibilidades plásticas, espaciais e conceituais do concreto armado; do ponto de vista estético, operou uma gradual simplificação, fixando-se na importância da relação de contraste entre edifício e natureza. Algumas obras como o Estádio do Morumbi (1952), ou a casa Olga Baeta (1956), são experimentações com o concreto

armado. Mas uma definição mais clara do partido brutalista é visível na Segunda Casa para os Taques Bittencourt (1959).

A ideia de brutalismo em arquitetura contempla a expressão dos materiais utilizados em seu estado natural: os revestimentos são considerados como dissimuladores. Não existe um critério seletivo do que deva ou não estar à vista: tudo é aparente. A ideia de beleza é associada à verdade construtiva. De acordo com Sanvitto (1994), a edificação deve ser honesta, demonstrando seus materiais assim como a técnica construtiva adotada.

42

A Casa Taques Bittencourt destaca-se pela estrutura: sua forma é determinada pelas paredes estruturais e pela laje de cobertura. Existe a intenção de criar um espaço interno independente do exterior, por isso também a casa tem grandes proporções em todos os sentidos. Como as faces laterais são cegas, a iluminação se dá a partir de aberturas nas faces menores e, no meio da casa, em correspondência do pátio-jardim, por uma iluminação zenital. Na setorização é possível identificar características da fase anterior, em que há um bloco único para todas as funções, enquanto os dois níveis são separados por rampas, mesmo quando o programa não exige dois pavimentos, como acontece na Residência Ivo Viterito (1962).

Outra característica muito marcante do brutalismo paulista são os grandes vãos. A estrutura sempre domina em relação à forma: a simplicidade é fruto da elaboração, e não da casualidade. Nesses projetos, o edifício nunca parece brotar do solo, mas parece pousar com peso sobre o chão.

O primeiro edifício educacional projetado por Artigas foi o Ginásio de Itanhaém (1959), no qual ele busca a mesma solução usada na casa Taques Bittencourt, começando pelo lançamento da estrutura de cobertura. Diante da envergadura e do alcance social do projeto, a primeira decisão de Artigas foi questionar o programa da escola, que poderia se desenvolver abaixo da cobertura com toda independência: os ambientes são voltados para o grande vão central, que é um local de convivência, uma zona aberta em contato com o exterior. O espaço recebe iluminação zenital, realizada de forma controlada.

O edifício de maior destaque desse período é a nova sede da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (1961). Nesta obra, arquitetura, pensamento pedagógico e ideologia social alcançaram perfeita sintonia: segundo Kamita (2000), a tese central do espaço como promotor das relações humanas retomava a concepção das origens da arquitetura-abrigo, derivada do ato primordial de elevar uma cobertura sobre apoios, demarcando assim um domínio coletivo. Tal como os outros projetos, a FAU é refratária ao olhar, por ser uma gigantesca e opaca caixa de concreto, mas a intenção era justamente a negação da exterioridade da forma, e a ênfase na dimensão do interior, o trabalho com o avesso. O acesso ao edifício se dá por rampas de acesso que interligam os sete pavimentos. A cobertura é uma imensa laje formada por vigas entrelaçadas ortogonalmente, vedadas por gomos translúcidos. A estrutura é toda em concreto

aparente, sendo possível ver as marcas das formas utilizadas na sua construção, com destaque para os pilares externos que suportam as empenas que moldam o volume (Contier, 2013: 6).

Depois da FAU, Artigas ainda concebeu projetos de imenso valor, como o Ginásio de Utinga (1962) e o Colégio 12 de Outubro (1962), porém esse ciclo de obras sofreu uma descontinuidade em decorrência do golpe de 1964. No mesmo ano, sua atuação como professor também foi interrompida abruptamente, devido à sua conexão com o Partido Comunista.

Apesar desses tempos difíceis Artigas realiza projetos de grande expressividade, como a residência Mendes André (1966), a Residência Elza Berquó (1967), e o Conjunto Habitacional Zezinho Magalhães Prado (1967). A residência Mendes André traz uma mescla das fases anteriores, sua volumetria remete à ideia de um pavilhão, na implantação a planta dispõe-se transversalmente ao lote, os materiais utilizados foram a madeira e o vidro, e a estrutura – com apenas quatro apoios, deixando grandes vãos livres - era responsável pela definição da forma.

O conjunto habitacional Zezinho Magalhães Prado, situado às margens da Via Dutra em Guarulhos, foi projetado junto a uma equipe de arquitetos, entre os quais Fábio Penteado e Paulo Mendes da Rocha. Nesse conjunto Artigas mostra que não se pode separar arquitetura, urbanismo e planejamento. Por isso, o conjunto prevê vários serviços que vão muito além das moradias: escolas, comércio, centros médicos, cinema, teatro, igreja, quadras esportivas. O sistema construtivo buscou a máxima padronização, desde a infraestrutura, até os elementos construtivos propriamente ditos.

A terceira fase de Artigas coincide com sua consagração e com a maturidade de seu trabalho, que resume toda a experiência adquirida em sua carreira. Sua característica mais marcante é o efeito da estrutura sobre o projeto, como ela é usada para transmitir a iluminação do exterior para o interior. Para Artigas, a arquitetura sempre foi linguagem, meio de expressão. Mesmo inconformado com as condições sociais do país, nunca descreditou no poder da arquitetura.

A imensa poética do seu trabalho não se revela de imediato. Diante dos espaços projetados por Artigas, o que primeiro percebemos é uma forma material, uma presença monumental. Entramos em um estado de surpresa, suspensão e enlevo, e aos poucos, percorrendo-os, vamos notando os pormenores arquitetônicos a que Artigas tanto se dedicava. Eles se manifestam por todos os lados: nós os percebemos no encontro entre os diferentes materiais; nos contornos de uma coluna, no perfil de uma viga; na maneira como a luz natural entra por cima do edifício, trazendo uma qualidade de exterioridade para o interior; no jeito como a construção se integra ao seu entorno por meio de vidraças e jardins; na fluidez com rampas e planos inclinados conectam os pavimentos, criando meios níveis, sem jamais interromper a continuidade dos percursos – nunca um corte abrupto, nunca um fim de linha. Todos os trabalhos de Artigas oferecem uma reflexão profunda sobre o sentido de se construir, sobre o sentido da arquitetura e seu papel nas relações humanas e na paisagem urbana, em que pode ser um instrumento de transformação social, capaz

de originar comportamentos e renovar mentalidades (...). Olhar para sua generosa contribuição é vislumbrar o radical testemunho de um homem que acreditava na cultura como o único caminho de liberdade - e na cidade como lugar privilegiado para o seu exercício. (Costa, 2015:15-16)

ESTUDO DE TRÊS OBRAS REPRESENTATIVAS DE CADA FASE

44

As obras apresentadas a seguir foram escolhidas por apresentar algumas das características mais marcantes das três fases da trajetória de Artigas. Por meio delas, é possível perceber a evolução de seu pensamento e as influências que marcaram a sua carreira.

Fase “wrightiana”: Casa Rio Branco Paranhos

No início de sua carreira, Artigas estudou a obra de Wright, principalmente a questão do baixo custo adotada nas “*Casas Usonianas*”. Todavia, por sua semelhança com as “*Prairie Houses*”, em especial com a “*Robie House*”, a Casa Rio Branco Paranhos (1943, Figura 2) é uma das obras mais representativas da fase “wrightiana”. A semelhança é sobretudo estética, e não é vista com tanta intensidade nas plantas, concentrando-se principalmente nos telhados, na articulação das varandas e no uso de desníveis no interior da residência para separar áreas distintas.

O bairro do Pacaembu, planejado tendo como base os princípios das Garden Cities britânicas, atraiu a classe média alta paulistana. O advogado trabalhista Rio Branco Paranhos, no auge da carreira, encomendou a residência ao escritório Marone & Artigas. O projeto seguia claramente os parâmetros da arquitetura de Wright, como a naturalidade dos materiais e a adaptação da residência ao terreno. Neste projeto, porém, Artigas não levou em consideração algo muito importante nos projetos de Wright, suprimir ou seja, a adaptação da obra à paisagem, o não contrastar com a natureza: a casa é completamente independente da paisagem que a rodeia. Um grande aclave separa a Rua Heitor de Moraes da residência, acessível por uma escadaria que leva até a área social da casa, enquanto dentro dos cômodos podemos ver as diferenças de níveis que acontecem nos halls de acesso.

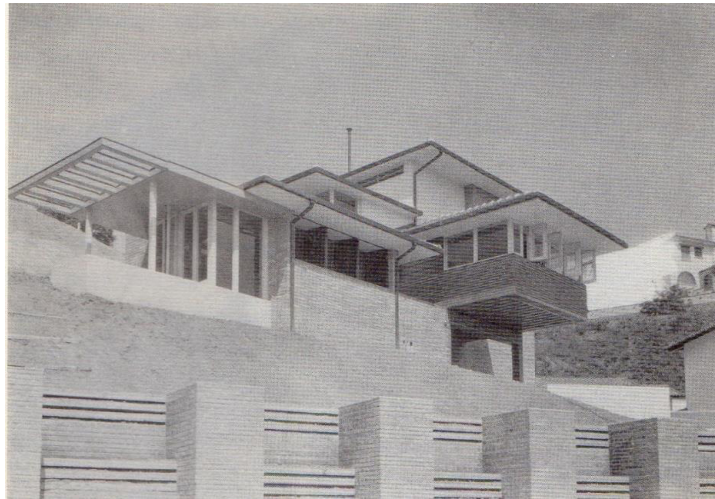


Figura 2 – Casa Rio Branco Paranhos (1943), no bairro Pacaembu em São Paulo.
Fonte: Irigoyen (2002).

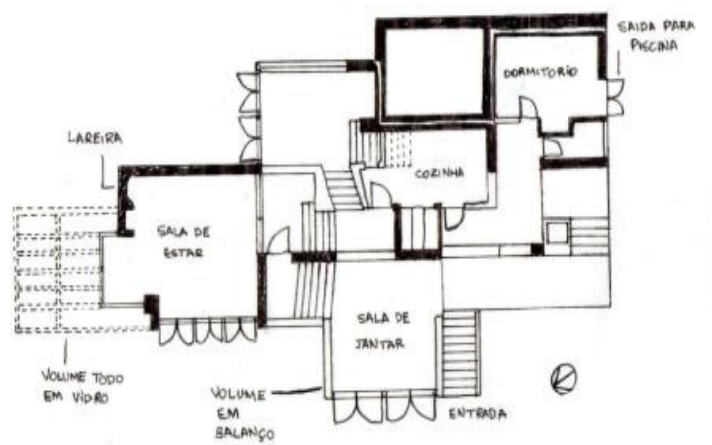


Figura 3 – Planta do pavimento térreo, com os breves lances de escadas conectando os ambientes.
Fonte: Cruz (2010)

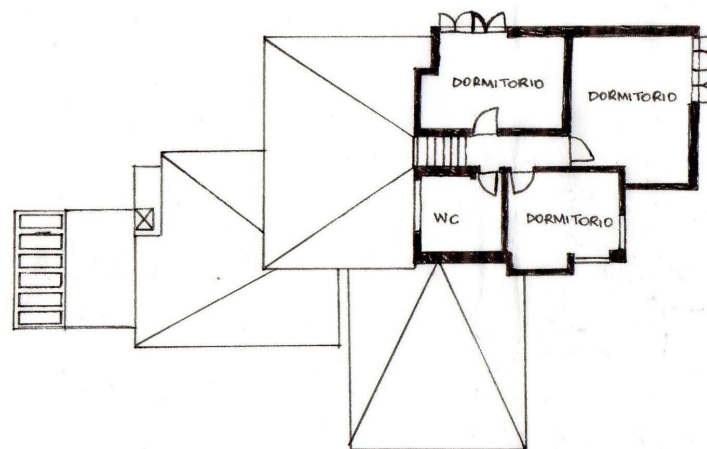


Figura 4 – Planta do primeiro pavimento, com os grandes beirais que remetem à obra de Frank Lloyd Wright.
Fonte: Cruz (2010)

Os materiais utilizados são prevalentemente naturais; a madeira, por exemplo, é usada em vários pontos do projeto, como as escadas e as estruturas que sustentam os telhados. O tijolo aparente está presente em toda a casa, tanto externamente como internamente. O vidro é usado para dar vida aos volumes que sobressaem das fachadas, inclusive no bloco em balanço onde se encontra a sala de jantar, e no bloco que se junta à residência com um anexo, usado como uma extensão da sala de estar. Há, ainda, uma transição entre a residência e o jardim, fazendo a integração com a natureza.

46

As residências projetadas por Artigas nessa época são comparadas às *Praire Houses* de Wright, mas existem diferenças na articulação das plantas baixas (Figuras 3 e 4). Nos projetos das *Praire Houses*, uma das principais características é a lareira localizada no centro da residência, separando a área social da área de serviço. Nesse projeto a lareira é existente, mas fica na sala de estar, que se encontra em um dos últimos ambientes aos quais se tem acesso. Observa-se, porém, a presença dos desníveis – também utilizados por Wright – que separam os ambientes dividindo a parte social da área de serviço. A maior semelhança é a nos telhados, com grandes beirais, que dão um ar aconchegante à residência. Um estudo comparativo das regras adotadas nos telhados das *Praire Houses* e nos telhados de Artigas, todavia, mostra algumas diferenciações (Cruz, 2006).

Mantendo sempre o mesmo uso, a residência foi tombada pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – Conpresp em setembro de 2001, estando em ótimo estado de conservação. Esta foi a última residência realizada por Artigas de acordo com os conceitos wrightianos. Ele havia entendido que o discurso do mestre não se aplicava na prática, e que o Brasil necessitava de uma arquitetura diferente, que integrasse o edifício ao meio urbano. Assim, seu interesse passou a ser a obra do arquiteto francês Le Corbusier e a arquitetura desenvolvida pela Escola Carioca, mais adequadas à realidade brasileira.

Fase “corbusiana”: Rodoviária de Londrina

Em Londrina, o crescimento acelerado por conta da produção cafeeira na década de 1940 fez com que a Arquitetura Moderna fosse adotada como um símbolo de enriquecimento e da modernização da jovem cidade, fundada em 1931 (Pisani, 2007: 3). Neste período foi decidida a mudança da Rodoviária para a Rua Sergipe, a tradicional rua de comércio da cidade; para este projeto, o então prefeito Hugo Cabral e o Secretário de obras e Viação Rubens Cascaldi convidaram Artigas. As obras começaram em 1949, mas a falta de mão de obra especializada em concreto armado acarretou atrasos na execução. A Rodoviária foi inaugurada em 1952, ano em que Carlos Cascaldi, precedentemente aluno de Artigas, começou a trabalhar com ele.

A Praça Rocha Pombo, integrada ao projeto, liga o edifício da Rodoviária com a Estação Ferroviária, criando um espaço de estar, presente em vários outros projetos realizados nessa fase, como o Edifício Louveira em São Paulo (1946).

A referência às obras de Le Corbusier e à Escola Carioca é evidente no projeto da Rodoviária. Observam-se a definição de volumes geométricos claros, o jogos de rampas e volumes desencontrados, a inclinação das lajes, a estrutura independente de concreto, a utilização do vidro. O avanço da tecnologia do concreto fez o arquiteto tomar algumas decisões consideradas inovadoras na época, como os pilares inclinados que apoiam a última abóboda de concreto (Figura 7). Suas curvas marcam as esperas dos ônibus (Figura 6), o grande pavilhão de vidro se encontra toda a funcionalidade de um terminal rodoviário.



47

Figura 5 – Detalhe da marquise e pilares em “V”.
Fonte: Samantha Palma (2016)



Figura 6 – Diferença de níveis da Rua Sergipe para plataforma de embarque, e escadaria de acesso.
Fonte: Samantha Palma (2016).



Figura 7 – Detalhe das cascas de concreto da marquise.
Fonte: Samantha Palma (2016)



Figura 8 – Praça Rocha Pombo, com a Rodoviária ao fundo.
Fonte: Samantha Palma (2016).

O bloco de forma trapezoidal, articulado em dois níveis, abrigava a área administrativa da rodoviária, o restaurante e as lojas. Esse bloco estava envolto por caixilhos metálicos e fechado com vidro. O edifício foi implantado longitudinalmente ao eixo Leste-Oeste, assim a fachada Sul, voltada para a Rua Sergipe, estava inteiramente coberta por grandes panos de vidro, enquanto a fachada Norte, voltada para a Praça Rocha Pombo, recebeu o tratamento de brises soleil, com a intenção de manter a passagem de ar e iluminação natural no edifício. Este conceito foi muito

utilizado no modernismo brasileiro, principalmente pela Escola Carioca. Na fachada Leste, encontram-se elementos vazados. O acesso desse bloco pode ser realizado pela Rua Sergipe, por uma marquise sustentada por pilares em “V” (Figura 5). A diferença de níveis entre essa entrada e a área da plataforma, é vencida por uma rampa e uma escadaria. No interior do edifício observam-se outras características típicas do modernismo, como a utilização de pastilhas coloridas, a estrutura do bloco descolada da fachada, as rampas de acesso aos demais pavimentos, a transparência e funcionalidade.

Esta fase de Artigas é marcada por elementos presentes no modernismo brasileiro e pela presença dos “cinco pontos da nova arquitetura” estabelecidos por Le Corbusier, mas com algumas diferenças. O teto-jardim, por exemplo, não foi introduzido por Artigas, cujo pensamento de um projeto ligado à cidade acabou privilegiando decisões projetuais como a utilização da vegetação na interface entre o projeto e a rua. O paisagismo sempre estava presente em formas de praças entre os edifícios, que faziam a ligação e funcionavam como áreas de estar, e proporcionavam transição delicada do espaço público para o espaço privado.

Desde sua inauguração, a Rodoviária enfrentou problemas de superlotação. O edifício, de apenas 700m², chegava a receber até seis mil pessoas nos finais de semana, devido ao fluxo de imigrantes recém-chegados no norte do Estado do Paraná, que passavam obrigatoriamente por Londrina. Na década de 1970, o Terminal tornou-se incapaz de continuar atendendo a cidade; o crescimento urbano em volta do prédio impossibilitava a realização de um anexo ou de ampliações que, mesmo possíveis, não teriam sido realizadas, pois o edifício já era reconhecido na época como um símbolo do patrimônio arquitetônico do Paraná. Este reconhecimento resultou no início do processo de tombamento do edifício em 1974. No tombamento foi incluída a Praça Rocha Pombo (Figura 8), que faz parte de projeto e contexto; desde então, o edifício passou a se chamar “João Batista Vilanova Artigas”, em homenagem ao arquiteto. Em setembro de 1974, a estação Rodoviária foi tombada como Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná (CEPHA), por meio do Tombo Histórico n.52, processo n.53/74 e a Praça Rocha Pombo no Livro Paisagístico sob n. 53, processo 54/74.

Fase “brutalista”: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP

O edifício da FAU/USP é o mais representativo dos ideais sociais almejados durante toda a carreira de Vilanova Artigas. Não é um edifício entendido apenas como forma, mas a materialização do debate social; na época da sua construção, gerou também um debate sobre a industrialização nacional, sobre o uso do concreto armado e sobre um espaço novo para a reformulação do curso de Arquitetura e Urbanismo, criado em São Paulo em 1948 com a separação da escola Politécnica, que formava engenheiros-arquitetos. O curso foi ministrado durante seus anos iniciais no bairro Higienópolis, no casarão em estilo Art Nouveau doado à USP pela família

Penteado. O terreno para a construção da cidade universitária foi adquirido em 1941, porém a construção dos edifícios começou apenas na década de 1960, quando foi implementado o plano de ação Carvalho Pinto. Nesse momento o curso de Arquitetura e Urbanismo estava passando por uma reformulação.

O primeiro projeto da FAU foi concebido por Artigas em 1961. Em 1964 foi elaborado um projeto denominado Corredor das Humanas, com o objetivo de organizar os edifícios do FFLCH, FAU, Geologia e IME. Todos os edifícios deveriam apresentar um partido arquitetônico parecido e serem interligados por grandes vãos, criando um único caminho que os atravessava e ligava todos. O edifício atual foi projetado por Artigas e Cascaldi; as obras tiveram início em 1966 e foram concluídas em 1969. No dia da inauguração do edifício foi preparada uma exposição sobre Oscar Niemeyer.

50

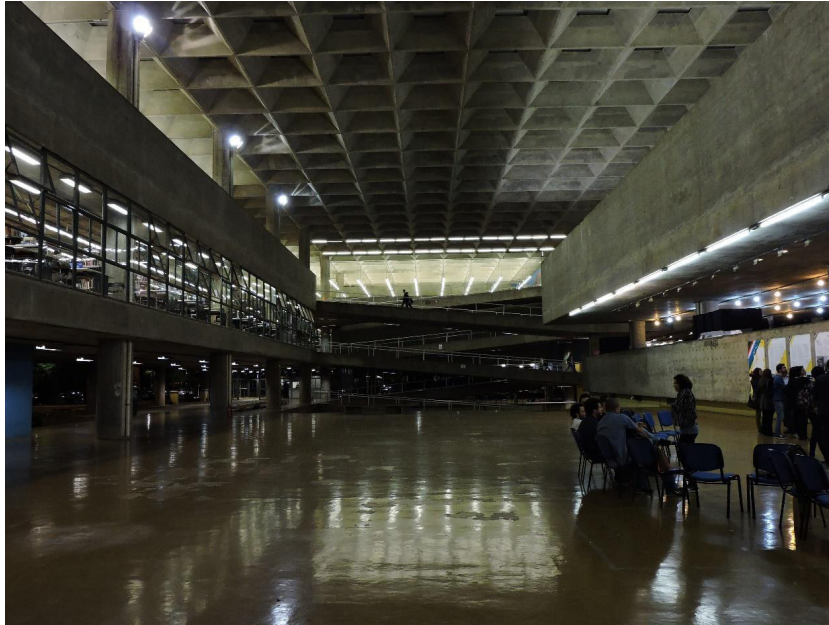
E pensei que aquilo tinha que ser um prédio que não tivesse a menor concessão a nenhum barroquismo; que tivesse insinuações de uma extrema finura, para dizer que partia de um bloco inerte (...). Os castelos tinham portas altas e estreitas, porque eram feitos apenas para poucas pessoas muito importantes, e na FAU não tem portas, para que não houvesse discriminação de quem entrasse ali. (Artigas, 1983: Vídeo)

Artigas pensava os espaços sempre como sendo públicos: mesmo nas residências usava o concreto e as rampas, considerados elementos que estão presentes nos projetos urbanos; defendia a ideia de que a vida devesse ser sempre coletiva, e que o arquiteto deveria agir em prol do social. Por meio do brutalismo, ele materializou essa possibilidade: a mão do trabalhador podia aparecer e ser protagonista na concepção estética de seus projetos.

O conceito principal do projeto da FAU era a de uma escola aberta, sem portas, que não pudesse restringir o acesso de pessoas e ideias. Um espaço novo, para dar ênfase à reformulação do curso: um edifício que por si só daria aulas de humanismo e cidadania. Analisou como essa obra se comportaria na paisagem, como o edifício “sentaria” no chão: um bloco de concreto visto de longe como uma fortaleza, sustentado por finos pilares. De certa forma, lembrando a referência de Artigas em sua primeira fase, nos lembramos da preocupação de Wright em relação à paisagem. Seu pensamento era que a obra pudesse ser admirada por dentro, e como a forma seria decorrente das escolhas estruturais.

Na FAU destaca-se a integridade da circulação, com as rampas que fazem a continuação da rua; não há ruptura entre um espaço e outro, mesmo no sentido vertical. O vão central, em volta do qual se organizam as salas de aula, os estúdios, a biblioteca e os demais ambientes, é visto como uma praça central fechada, como um espaço de convívio, que se torna também um espaço de reuniões e manifestações. A cobertura mantém a ideia de espaço contínuo, com a iluminação natural voltada para vários ambientes. Isto constituía na época uma inovação tecnológica, que foi

adotada por vários arquitetos; esse pioneirismo, todavia, trouxe consequências, pois logo depois da inauguração começaram as infiltrações.



51

Figura 9 – O Salão Caramelo ocupando o vão central, com os ambientes em volta.
Fonte: Samantha Palma (2016).



Figura 10 – A fachada norte em 1976, foto de Hugo Segawa.
Fonte: www.conservafau.wordpress.com



Figura 11 – Detalhe do pilar em forma de triângulo invertido que sustenta a caixa de concreto.
Fonte: Samantha Palma (2016).

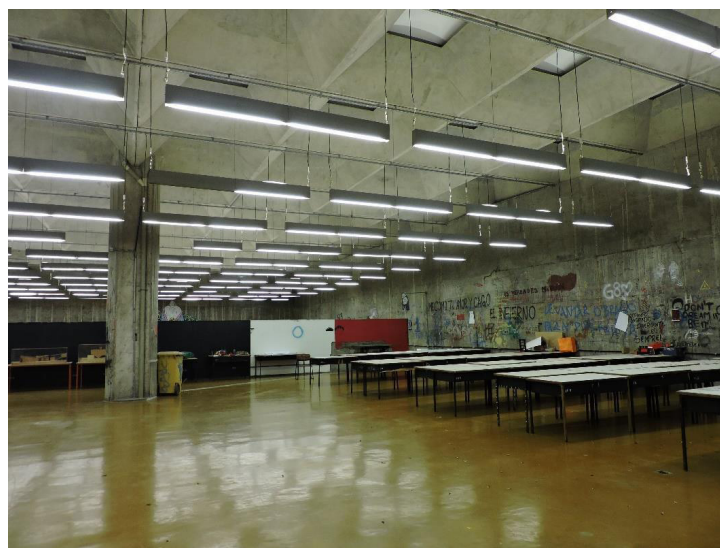


Figura 12 – Um dos estúdios, delimitado por paredes baixas e iluminados pelos domos.
Fonte: Samantha Palma (2016).

O edifício tem uma área de 24000m² e apresenta um volume retangular de 110x66 metros, definidos por quatro empenas cegas de concreto, elevado do chão e sustentado por quatorze pilares. Divide-se em dois blocos, cada um com quatro pavimentos, interligados pelo vão central. Em um bloco a ligação entre os pavimentos é realizada por rampas e no outro bloco por escada e um elevador. Artigas não queria desviar a atenção com elementos supérfluos. Os pavimentos

intermediários têm grandes circulações e são rodeados por panos de vidro que vão do chão ao teto. Esta característica remete diretamente à “fase corbusiana”.

Come sabemos, a estrutura era um dos recursos principais de suas obras. A técnica condicionou a forma, com toda a simplicidade de um bloco inerte de concreto; os pilares em forma de triângulos invertidos (Figura 11) davam o toque principal de leveza ao edifício.

O contato com um ponto! Isso lá fora. O resto de uma tremenda simplicidade capaz de ser compreensível para qualquer um. Que não tivesse nenhuma loquacidade necessária. Nenhuma veemência de discurso! Nenhuma concessão barroca! Nada! Uma espécie de quem procura a verdade pura, absolutamente pura! (...) Morria de medo de riscar aquilo tão simples como está colocado. O que eles vão dizer disso? Não chega a ser nada. Não tem porta de entrada. Eu queria que a entrada fosse como ela é: um peristilo clássico, grego e que não tem porta. Só entram deuses dentro da FAU! Lá não tem frio nem calor! (Filme ARTIGAS, 1978)

O projeto estrutural é composto por uma malha estrutural com vãos de 11 metros na parte em que ficam os blocos e 22 metros no vão central, onde foram usados cabos protendidos. Os vãos são ligados por vigas invertidas, que formam a grelha do teto, que proporciona a iluminação zenital natural e a captação da água da chuva. Os domos da cobertura foram feitos em fibra de vidro. As captações de águas pluviais foram realizadas por tubulações instaladas embutidas nos pilares circulares que rodeiam o vão central. Para a concretagem foram utilizadas formas de madeira de 30cm de largura. Segundo Contier (2013), Artigas esperava ter como resultado paredes rústicas que lembrassem a casa brasileira feita de madeira (reminiscência de sua infância no Paraná): essa aparência do concreto em seu estado bruto pode ser observada tanto no exterior como no interior. De acordo com a concepção brutalista, tudo é aparente, inclusive as calhas da iluminação, as luminárias e os quadros de luz. Além do concreto, a alvenaria foi utilizada também no projeto para dividir os ambientes.

Ao entrar no edifício pela fachada Norte, na Rua Professor Luciano Gualberto (Figura 10), é preciso subir alguns degraus sobre o gramado situado em frente ao edifício. Artigas queria causar um grande impacto visual com a volumetria do edifício; hoje, porém, observar o volume de concreto desse ângulo tornou-se difícil por conta da vegetação. Após adentrar o edifício sem portas, já é possível ver o Salão Caramelo (Figura 9) e as rampas de acesso aos demais níveis. Abaixo do Salão Caramelo, há um nível com revestimento de mosaico português, que remete à ideia de uma praça cívica.

Ao subir os níveis pela rampa é possível chegar a ambientes distintos. No primeiro nível chega-se a um espaço que reúne exposições, cantina e serviços. Subindo mais um lance de rampa, chega-se ao nível da biblioteca. Esta foi pensada como um volume à parte dos demais, articulada em um bloco independente voltado para a praça central. Subindo mais um nível, alcançam-se as

áreas livres que têm como teto a cobertura translúcida. Neste nível há cinco estúdios (Figura 12) em que as paredes de divisão são baixas para que haja comunicação e fruição de sons em todo o ambiente. Junto à face Norte, encontram-se as salas de aula, mais reservadas.

O edifício foi tombado pelo CONDEPHAAT em 21/07/1982, Resolução SC – 26, de 23-07-1981, inscrição nº 198, p. 48, após um chamado aberto em 1981 pelo arquiteto Ruy Ohtake.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

54

A obra de Artigas foi um marco na arquitetura moderna brasileira, tendo sido ele um dos expoentes mais influentes do movimento conhecido como Brutalismo ou Escola Paulista. Como visto durante o trabalho, suas características mais marcantes foram o uso do material em seu estado bruto, as áreas livres que funcionam como praças internas, utilizadas dentro do edifício para diversos tipos de atividades, e a estrutura como elemento gerador da forma arquitetônica.

Nesse período vários arquitetos usaram as técnicas construtivas do concreto armado e protendido em sua forma bruta e aparente. Os arquitetos expoentes da Escola Paulista, que seguiram os passos de Artigas, foram Paulo Mendes da Rocha (1928), Marcelo Fragelli (1928), Abrahão Sanovicz (1933-1999), João Walter Toscano (1933), Pedro Paulo de Mello Saraiva (1933) e Ruy Ohtake (1938). Arquitetos mais novos, como Álvaro Puntoni, também retomaram características marcantes das obras de Artigas, principalmente em edifícios públicos.

Podemos concluir que Artigas fez uma arquitetura além do seu tempo, utilizada ainda hoje como referência por renomados arquitetos brasileiros. Sua maneira de pensar e projetar, levavam em consideração o contexto político e social do país. Ainda hoje, suas obras cumprem os mesmos propósitos que tinham na época em que foram projetadas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Albuquerque, R. P. (1998) *Caderno dos riscos originais “Projeto do edifício da FAUUSP na Cidade Universitária”*. São Paulo: FAU-USP.

Artigas, J. B. V. (2004) *Caminhos da Arquitetura*. São Paulo: Cosac & Naify.

Artigas, J. B. V. (1978). *Transcrição do depoimento: Filme Vilanova Artigas, espaço e programa para a FAU*. São Paulo: Acervo FAU-USP.

Bruand, Y. (1998) *Arquitetura Contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva.

Buzzar, M. (1996) *João Vilanova Artigas: elementos para a compreensão de um caminho da arquitetura brasileira. (1938-1962)*. Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

- Contier, F. de A. (2013) *O edifício da FAUUSP e os materiais do brutalismo*. São Paulo: Atas do X Seminário DoCoMoMo Brasil.
- Costa, C. (2015) *Ocupação Vilanova Artigas*. São Paulo: Itaú Cultural.
- Cruz, D. de M. (2010) *A influência de Frank Lloyd Wright sobre João Batista Vilanova Artigas – uma análise formal*. Tese de Doutorado, UNICAMP, Campinas, Brasil.
- Cunha, G. R. da (2009). *Uma análise da produção de Vilanova Artigas entre os anos de 1967 a 1976*. Dissertação. São Carlos. Escola de Engenharia da Universidade de São Paulo.
- Ferraz, M. C. (1997) *Vilanova Artigas*. São Paulo: Instituto Lina e P. M. Bardi.
- Irigoyen, A. (2002) *Wright e Artigas - duas viagens*. São Paulo: Ateliê Editorial; FAPESP.
- Jucá, C. B. de M. (2006) *João Batista Vilanova Artigas, Arquiteto: A gênese de uma obra (1934-1941)*. Tese de Doutorado, UnB, Brasília, Brasil.
- Kamita, J. M. (2000) *Vilanova Artigas*. São Paulo: Cosac&Naify.
- Katinsky, J. (2003) *Vilanova Artigas*. São Paulo: Instituto Tomie Ohtake.
- Medrano, L., Recamán, L. (2013) *Vilanova Artigas - Habitação e cidade na modernização brasileira*. Campinas: UNICAMP.
- Milheiro, A. V. (2001) *A cidade é uma casa. A casa é uma cidade: Vilanova Artigas arquiteto exposição*. Almada: Casa da Cerca.
- Nehme, R. P. (2001) *Estrutura e Forma, a valorização do aspecto construtivo, o terceiro Vilanova Artigas*. Dissertação. Rio Grande do Sul: Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- Ohtake, R. (1988). *Escola Paulista: depoimentos. Arquitetura e Urbanismo*. São Paulo, n°17. Abr,maio/1988 p 57/58, 1988.
- Pisani, M. A. J.; Correa, P. R. (2007) *Rodoviária de Londrina: Tempo, Transformação e outros usos*. São Paulo: FAU Mackenzie.
- Puntoni, A. (1997). *Vilanova Artigas*. São Paulo: Instituto Lina e P.M. Bardi.
- Razuk, A. (2015) *Ocupação Vilanova Artigas*. São Paulo: Itaú Cultural.
- Sanvitto, M. L. A. (1994) *Brutalismo Paulista: Uma análise compositiva de residências paulistas entre 1957 e 1972*. Dissertação. Porto Alegre. Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- Weber, R. (2005) *A linguagem da estrutura na obra de Vilanova Artigas*. Tese de Doutorado, PROPARGRS, Porto Alegre, Brasil.
- Zein, R. V. (2013) *IV Seminário DoCoMoMo Sul*. São Paulo: FAUUSP.



A FERROVIA E O DESENHO DA CIDADE

Atilio Comin

Aluno do curso de arquitetura e urbanismo do FIAM-FAAM Centro Universitário.

Antonio Soukef Júnior

Arquiteto e Urbanista. Professor do Programa de Mestrado Profissional Projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano do FIAM-FAAM Centro Universitário.

E-mail: antonio.s.junior@fiamfaam.br

Resumo

A pesquisa pretende analisar a concepção do bairro da Água Branca a partir da introdução da ferrovia São Paulo Railway Company. Esmiuçando o contexto da cidade de São Paulo no final do século XIX e início do século XX, época em que surge o bairro Água Branca.

Com a presença dos trilhos e o forte crescimento da economia cafeeira, os imigrantes vieram para São Paulo em busca de empregos, dentre eles, se destacou Francisco Matarazzo, um jovem audacioso que teve um papel fundamental na composição do bairro da Água Branca, tornando-se um dos maiores empresários do século XX, e, durante a década de 1920 construiu o complexo industrial na região denominado Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo - IRFM.

Este complexo teve papel fundamental na estruturação do bairro, até ser desativado na década de 1980, acarretando em seu abandono.

Atualmente o bairro encontra-se verticalizado, com residências e escritórios de empresas entre os resquícios de uma era industrial.

Palavras-chave: Ferrovia, Patrimônio industrial, Bairro industrial.

Abstracts

The research intends to analyze the Água Branca's ward conception before the introduction of the railroad São Paulo Railway Company. Describing in detail the context of the São Paulo city between the end of 19th century and the beginning of the 20th century, time when the ward Água Branca arose.

With the presence of rails and the strong growth of the coffee economy, the immigrants came to São Paulo searching jobs and among them, detached a young and audacious man; Francisco Matarazzo have a fundamental importance to compose Água Branca ward, and became one of the greats entrepreneur of the 20th century and, during the 20's building the industrial complex at the region today denominated IRFM – Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo.

58

This complex had so much importance on the structuring of the neighborhood, until be turned off on 80's, resulting in your abandonment. Now, the ward is vertical, with residences and enterprise's offices between the marks of an industrial age.

Keywords: Railway, industrial heritage, industrial district.

Resumen

Esta pesquisa pretende analizar la concepción del barrio de la Água Branca después de la introducción de la ferrovía São Paulo Railway Company. Detallando el contexto de la ciudad de São Paulo en el final del siglo XIX y el inicio del siglo XX, época en que surgió el barrio Água Branca.

Con la presencia de los trillos y el fuerte crecimiento de la economía del café, los inmigrantes vinieron en busca de empleos y entre ellos se destacó Francisco Matarazzo, un joven y audaz hombre que tuvo papel fundamental para la composición del barrio y que se convirtió en uno de los mayores empresarios del siglo XX, y durante la década de 1920 construyó el complejo industrial en la región denominada IRFM – Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo.

Este complejo tuvo papel fundamental en la estructuración del barrio, hasta este ser desactivado en la década de 1980, causando su abandono.

Actualmente el barrio está vertical, con residencias y oficinas de empresas entre los vestigios de una era industrial.

Palabras clave: Ferrocarriles, patrimonio industrial, barrio industrial.

INTRODUÇÃO

A pesquisa propõe discorrer sobre a evolução do bairro da Água Branca, a partir da construção da ferrovia São Paulo Railway Company em 1867 e do surgimento de fábricas e, posteriormente, dos grandes complexos industriais, estimulada pela presença dos trilhos na região. Dentre eles destaca-se a instalação das IRFM no início da década de 1920, empreendimento do Conde Francisco Matarazzo, sendo este talvez o primeiro parque industrial da Água Branca,

com 113.721,00 m² de terreno e área construída de mais de 96.000 m². Neste conjunto, Matarazzo introduziu o conceito de verticalização da produção, o que contribuiu para a sua diversificação, dinamizando o espaço em prol da economia manufatureira.

Pode-se dizer que a presença da malha ferroviária foi determinante para a implantação deste conjunto, cuja presença deu origem à paisagem industrial que caracterizou a região por várias décadas, sendo o elemento primordial para o desenvolvimento do bairro da Água Branca e cujos reflexos em sua configuração são sentidos até o presente.

1. A CHEGADA DA FERROVIA EM SÃO PAULO INCENTIVADA PELA ECONOMIA CAFEIEIRA

O constante e crescente carregamento da produção cafeeira, cada vez mais distante do litoral, leva à criação das primeiras ferrovias de São Paulo. Se, no plano nacional, a implantação de ferrovias, de modo geral, visava atender às necessidades de integração territorial, no estado de São Paulo, as iniciativas seriam marcadas por razões econômicas: era necessário escoar o café das fazendas, até o porto de Santos.

Em 1860 deu-se início a construção da primeira linha férrea de São Paulo, e, depois de anos de trabalho, em 1867, foi inaugurada a São Paulo Railway Company. Com 139 km de extensão foi concedida a uma empresa britânica por um período de noventa anos. A partir de então, toda a riqueza de São Paulo, deslizaria sobre seus trilhos. O caminho percorrido pela linha férrea partia do porto de Santos, subindo a serra, permeando as margens do rio Tamanduateí, até alcançar a capital de São Paulo (próximo ao bairro da Luz), e seguia até seu ponto final na cidade de Jundiaí. Conforme atesta Carone (2001a), p. 38, “Os efeitos do progresso advindos da ligação entre o Planalto e o litoral fazem-se sentir positivamente nos anos posteriores a 1870”.

O advento do café gerou um capital que impulsionou a industrialização e a cidade, que antes era configurada por diversas chácaras, fazendas e sítios, se transformava de forma impressionante, ganhando outras tipologias arquitetônicas. Desapareceu a cidade de taipa e surgiu uma cidade construída em tijolo. Surgem bairros para a elite cafeeira, para a classe média e bairros operários. Segundo Carone, (1973b) apud Bonduki, (1998, p. 17):

...as atividades urbanas associadas ao complexo cafeeiro ganharam grande dinamismo: o comércio de produtos importados implantou-se de forma diversificada”. Os barões de café investiam na construção de residências da capital, (...) implantando-se o primeiro loteamento de elite, Campos Elíseos, e, de modo geral, a difusão das relações capitalistas acelerou o crescimento do mercado de consumo.

2. FRANCISCO MATARAZZO: UM AUDACIOSO EMPRESÁRIO VEM FAZER A AMÉRICA

Devido à expansão cafeeira, diversos europeus vieram para o Brasil, em busca de trabalho e melhores condições de vida. Conforme atesta Rolnik “entre 1888 e 1900 passaram por São Paulo quase 900 mil imigrantes, dos quais cerca de 70% eram provenientes da Itália”¹. Dentre esta massa populacional europeia que imigrou para o Brasil encontrava-se Francisco Antônio Maria Matarazzo.

60

Nascido em 09 de março de 1854², na cidade de Castellabate, província de Salerno, Itália Meridional, filho de Costabile Matarazzo e Mariangela Jovane, Matarazzo veio para o Brasil com 27 anos de idade, em 1881, acompanhado de sua mulher Filomena Sansivieri Matarazzo e seus dois filhos Giuseppe Matarazzo e Andrea Matarazzo. Tal resolução se deu devido às crescentes dificuldades financeiras que a família passava, desde a morte de seu pai, ocorrida em 1852. Martins, (1976a), p.16.

As mudanças que ocorriam em São Paulo no campo socioeconômico proporcionavam condições satisfatórias para o crescimento pessoal e profissional de indivíduos empreendedores e audaciosos. Tal contexto seria fundamental para a industrialização do futuro estado, sendo Francisco Matarazzo um dos principais propulsores da sociedade industrial brasileira. Martins, (1976b), p. 45.

Em sua chegada Matarazzo deparou-se com uma situação difícil, pois a carga de toucinhos que encomendara na Itália, naufragou, no momento em que era levada do navio para o porto do Rio de Janeiro, forçando-o a se deslocar para Sorocaba onde havia um conterrâneo seu disposto a ajudá-lo. Lá, abriu um pequeno comércio. Em 1882, a demanda por banha de porco fez com que abrisse, duas pequenas fábricas para confecção do produto, uma em Sorocaba e outra em Capão Bonito. Matarazzo era hábil em perceber as deficiências e as necessidades do país em termos de abastecimento, estando sempre à frente dos demais comerciantes na busca por novas soluções.

Em 1890 Francisco se uniu aos seus irmãos Giuseppe e Luigi e assim fundou a *Matarazzo & Irmãos*. No início do período republicano, o Brasil passava por graves problemas financeiros o que inibia o investimento em novos negócios por parte dos empresários. Entretanto, em sentido oposto, Francisco Matarazzo aplicou parte de seu capital industrial no comércio. Em 1891 abriu uma casa na recém-aberta Rua 25 de março, com o nome de *Francisco Matarazzo e Companhia Limitada*, que passou a ser seu principal estabelecimento.

1 Somando no final deste período 630 mil italianos. Na sequência vieram portugueses, espanhóis, japoneses entre outras nacionalidades.

2 Coincidentemente no ano em que São Paulo completava 300 anos, e, ano em que foi construída a primeira linha férrea no Brasil.

Em 1899 Francisco Matarazzo adquiriu equipamentos modernos na Inglaterra, e construiu um moinho no bairro do Brás, o que significou um salto significativo em suas atividades. Em 1900 fundou a *Cia. Matarazzo*, com a intenção de comercializar banha, toucinho, fumo entre outros produtos. No ano seguinte, dobrou a produção ao adquirir mais equipamentos, o que possibilitou a construção de outras fábricas que passaram a produzir produtos como sacarias, tecidos, sabão, velas, caixas para encaixotamento, móveis, pregos e latas. Com tamanha produção, Francisco Matarazzo adquiriu navios de cabotagem para transportar seus artigos. Entre 1910 e 1911 a F. Matarazzo & Cia, foi transformada em uma sociedade anônima com o nome de *Indústrias Reunidas Fábrica Matarazzo* (IRFM)³.

3. A INDUSTRIALIZAÇÃO DO BAIRRO DA ÁGUA BRANCA

No século XVI, o atual bairro da Água Branca fazia parte de uma antiga propriedade jesuítica onde se cultivava vinha e açúcar. Nos dois séculos seguintes, passa a ser ocupado por chácaras. Seu desenvolvimento, como bairro, contudo, ocorre no século XIX com a implantação de duas linhas férreas que cruzarão seu território: A São Paulo Railway (1867) e Estrada de Ferro Sorocabana (1874).

Ambas as ferrovias passaram pelos atuais bairros da Lapa, Barra Funda, Água Branca, entre outros, por serem todas áreas de várzea do rio Tietê, isto é, terrenos planos e, portanto, adequados para a implantação de um meio de transporte, cujas máquinas a vapor, não venciam inclinações maiores que dois por cento. Atrás das ferrovias, vieram as fábricas, as vilas e casas operárias e ainda alguns núcleos onde se concentravam habitações destinadas à classe média.

As primeiras instalações industriais eram as pequenas fábricas de fundo de quintal, de caráter doméstico e que produziam artigos como massas, óleo, etc. Próximo às margens do rio Tietê eram encontrados olarias e curtumes. Progressivamente, surgem fábricas e indústrias maiores. Dentre elas destacam-se a Companhia Antártica e a Companhia Vidraria Santa Marina como as maiores empresas na região.

A Companhia Antártica Paulista foi fundada por Joaquim Salles em 1885. Inicialmente produzia gelo e banha, mas pouco tempo depois, em 1891, foi adquirida pelos empresários Von Büllow e Zerenner, passando então a fabricar cerveja. Segundo Reis Filho, 1994a, p. 115,

³ Até este momento o significado da sigla IRFM era Indústrias Reunidas Fábricas Matarazzo. Em 1929, entretanto, dada a dissociação de Francisco Matarazzo de seu irmão Andrea Matarazzo, passou a se chamar Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo. Uma frase dele revela esta mudança: “Contente, mas sem exagerar pelo sucesso, pedra angular da minha prosperidade, fixei-me em São Paulo, e dei vida à organização que agora leva o meu nome. Refiro-me às Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo. Eis, sem uma vírgula a mais ou a menos, a origem da minha posição”. BLANCATO, Vincenzo S., apud Martins, José de Souza, ob. cit., p. 64.

o nome Antarctica (alusão ao continente gelado) está ligado à fabricação de gelo e não de cerveja, pois foi a fabricação de gelo a atividade inicial da fábrica inicialmente. Para Andrade, (1991a), p. 108, a Cia. Antarctica Paulista, a partir de 1891, deu início à “produção e cerveja em grande escala, no estado”.

Na porção sul do terreno, que não tinha contato direto com a ferrovia (devido à presença de uma via que viria a se tornar a avenida Água Branca, a empresa construiu o Parque Antarctica que, segundo Reis Filho, (1994b), p.115, constituía um espaço de recreação, aberto ao público, no qual a cervejaria realizava a promoção de seus produtos. O Parque Antarctica, por sua vez, foi vendido para o clube Palestra Itália, atual Sociedade Esportiva Palmeiras, que ali construiu um estádio de futebol e sua sede social e recreativa. Andrade, (1991b), p.109.

A Companhia Vidraria Santa Marina surgiu em 1892, por iniciativa de Elias Pacheco Jordão e Antonio da Silva Prado, ocupando uma área delimitada pelas atuais avenidas Santa Marina, Ermano Marchetti, e as ruas Emílio Goeldi do Curtume. A empresa nasceu com a finalidade de extrair turfa em área situada entre a estação de ferro Inglesa e o rio Tietê. Porém, ao encontrarem no local grande quantidade de areia, própria para a fabricação de vidro, tiveram a ideia de mudar de ramo e construir uma fábrica para a produção de garrafas.

A demanda pelo produto cresce de forma acelerada, passando a produção, no início do século XX, de 7.000 para 25.000 garrafas diárias. Dentre os clientes destacam-se as fábricas de cerveja como a Bavária e a Antarctica em São Paulo, e, Brahma e Theotonia no Rio de Janeiro. Em 1903, a empresa se transforma em sociedade anônima. Nas décadas seguintes, já com uma produção diversificada, torna-se pioneira no ramo de produção de vidraças na América do Sul. Além disso, torna-se o primeiro empreendimento de grande porte, transformando o bairro em polo industrial.



63

Figura 1 – São Paulo – Água Branca. “Vidraria Santa Marina”.

Fonte: CARONE, Edgar. *A Evolução Industrial de São Paulo 1889-1930*. SENAC, 2001, p.156.

Em 1919 Matarazzo compra as instalações da Companhia Antártica Paulista, a fim de montar um dos complexos das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo - IRFM. Na Imagem abaixo é possível o entroncamento das duas ferrovias, a Companhia Santa Marina e a área da Companhia Antártica.

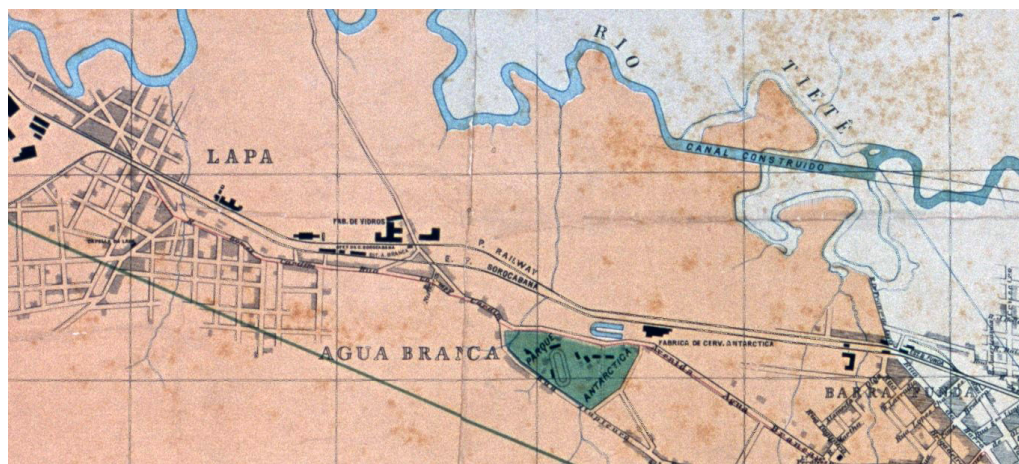


Figura 2 – Detalhe da Planta Geral da Cidade de São Paulo, 1905.

Fonte: Instituto Geológico de São Paulo.

O complexo industrial da Água Branca foi o auge da expansão em integração vertical das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (IRFM). A partir de 1920, para este terreno foram transferidos os conjuntos de São Caetano (fábricas de sabão, glicerina, pregos, oleína, velas e esta-

rina), a refinaria de açúcar da Mooca e a fábrica de óleo de caroço de algodão, antes anexada à Tecelagem Mariângela, no Brás. Lima, (1982), p.40.

Adicionadas a essas atividades, foram instaladas a fábrica de carrocerias, a marcenaria, a serraria, a carpintaria, a caixotaria e o setor de transportes. Em dois anos, foram implantadas ainda as fábricas de giz, graxa e soda cáustica, e a destilaria de álcool, formando o que era chamado de “Parque Industrial da Água Branca”.

Para promover a distribuição dos produtos desse complexo de fábricas, Matarazzo instalou um ramal ferroviário interno ao terreno. As IRFM permaneceram em funcionamento até 1983, ano em que entraram em concordata. A partir desse ano, os edifícios foram sendo esvaziados e abandonados.



Figura 3 – Complexo das IRFM na Água Branca por volta da década de 1970.

Fonte: <<https://www.facebook.com/Ind%C3%BAstrias-Matarazzo-Mem%C3%B3ria-55164757848129/>> Acesso em agosto de 2016>.

4. AS TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS DO BAIRRO DA ÁGUA BRANCA

O bairro da Água Branca leva tal nome em referência ao córrego de águas cristalinas que o cortava. Em seu limite encontra-se o rio Tietê, que, em seu percurso pelo bairro era, originalmente, bem sinuoso, o que, com frequência, criava áreas de brejo em suas margens, produzindo frequentes inundações na época das chuvas. O bairro faz parte do subdistrito de Perdizes,

dentro da zona centro-oeste da capital de São Paulo, entre os bairros Vila Romana, Barra funda, Vila Pompeia e Perdizes. Antes da ferrovia o bairro da Água Branca, era formado por chácaras. Ramos, (2001a), p. 97:

A primeira menção que encontramos à Água Branca remonta a meados do século XIX. Langenbuch, (1997), pp.37-38, momento no qual esta área continha algumas chácaras que tinham como função o fornecimento de produtos primários à cidade e o apoio à circulação extra regional através da existência e pousos de tropas.

O bairro se desenvolveu, ao longo da ferrovia, marcando aí o fator determinante para sua prosperidade industrial e econômico. Segundo Ramos, GEOUSP, (2001b, p. 98):

A Água Branca tem sua origem intimamente relacionada às ferrovias “São Paulo Railway” (1867) e “Sorocabana” (1874) que seguem paralelas neste trecho da cidade e, por consequência, sobretudo, da presença destas duas ferrovias, o bairro surgiu, se desenvolveu e foi incorporado à cidade de São Paulo como um bairro industrial.

Comparando-se o mapa de 1930 (Sara Brasil) com o de 1954 (Vasp-Cruzeiro) é possível identificar algumas transformações espaciais de vulto, como é o caso do rio Tietê. Antes o seu percurso natural sinuoso se mantinha em todo o bairro. Com o início de sua retificação no final da década de 1920, já se percebe sua nova configuração, que pode ser vista no lado esquerdo da imagem de 1954. Este processo aumentou os limites do bairro da Água Branca. Os lagos e brejos até então existentes podem ser vistos em ambas as imagens citadas como manchas azuis.



Figura 4 – São Paulo – Água Branca. “Sara Brasil, 1930”.

Fonte: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx#.>
Acesso em agosto de 2016.



Figura 5 – São Paulo Água Branca. “Vasp Cruzeiro, 1954”.
Fonte: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx#>
Acesso em agosto de 2016.



Figura 6 – São Paulo Água Branca. “Comissão de Estudos de Transportes Coletivos do Município de São Paulo, 1934”.
Fonte: Instituto Geológico de São Paulo.

Nos mapas das figuras 5 e 6 é perceptível também a ocupação e a conformação do bairro que irá se manter nas décadas seguintes dada a permanência da atividade industrial, cujas empresas ocupavam grandes lotes, bem como devido à presença das linhas férreas, situação oposta daquela encontrada, por exemplo na Vila Romana, situada na margem oposta da via férrea.

Outra mudança, já indicada nos mapas citados é o traçado previsto pelo plano viário desenvolvido na gestão Prestes Maia.



Figura 7 - Vista panorâmica da Água Branca, na década de 1940.
 Fonte: LIMA, Jorge da Cunha. Matarazzo: 100 anos. São Paulo: CLA Comunicações, 1982.

5. O PROCESSO DE DESINDUSTRIALIZAÇÃO DA ÁGUA BRANCA

A desindustrialização ocorrida na região da Água Branca teve início na década de 1970. A valorização imobiliária, a sua localização na metrópole, bem como outros fatores de ordem legislativa e urbanística, culminou neste processo. Segundo Ramos, (2001c), p. 92: “A desindustrialização designa um processo específico que vem ocorrendo em algumas áreas, espacialmente delimitadas, nas quais a atividade industrial perde importância em termos absolutos”.

A partir da década de 1960, o crescimento do chamado centro expandido da cidade de São Paulo e a acelerada urbanização dos bairros leva a uma forte valorização dos respectivos metros quadrados. Somado a isso, há uma forte pressão para a saída das antigas fábricas e indústrias dos antigos bairros operários por razões econômicas e ambientais, o que leva ao esvaziamento de grandes áreas em bairros como a Mooca, Ipiranga, Barra Funda e Água Branca, entre outros.

No caso das IRFM, depois da desativação ocorrida em 1983 em função da falência do grupo Matarazzo, toda a área foi posta à venda para um grupo empresarial cuja intenção era construir um shopping-center e um conjunto de prédios para uso misto. Em 1985, pela importância histórica do complexo como impulsionadora do desenvolvimento do bairro e por ser o último exemplar de um conjunto de instalações industriais que acompanhava a estrada de ferro a oeste da cidade, foi proposto o seu tombamento por parte do Condephaat.

O grupo Matarazzo contestou a decisão e apesar da tentativa de conciliação dos interesses dos diversos agentes, em 1986, a maior parte do conjunto foi demolido, sendo preservada somente a chamada Casa da Caldeira. Na área demolida foram construídas várias torres comerciais.



Figura 8 - Complexo das IRFM na Água Branca antes da demolição.
Fonte: Arquivo Casa das Caldeiras.



Figura 9 - Complexo das IRFM na Água Branca depois da demolição.
Fonte: Arquivo Casa das Caldeiras.



Figura 10 - Casa das Caldeiras e os empreendimentos construídos no terreno das antigas IRFM.
Fonte: Mazzi, S. 2012. <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=151447&page=104>>
Acesso em agosto de 2016.

6. A OPERAÇÃO URBANA ÁGUA BRANCA

Atualmente o bairro passa por uma proposta de intervenção urbana dentro do projeto da prefeitura denominada “Operação Urbana Água Branca”, onde se prevê dinamização e a reestruturação qualitativa do bairro, enfatizando o viário e as condições que a região oferece por meio do incentivo das Leis (11.774 de 18 de maio de 1995) – que estabelece diretrizes e mecanismos para a implantação da Operação Urbana Água Branca⁴, e a recente aprovação do projeto de lei (PL 505/12), lei nº 15.893 de 2013⁵.

É notável a capacidade do transporte que a região oferece, bem como a zona comercial fixada nos quarteirões, e a ideia é justamente, aproveitando-se destas potencialidades, desenvolver o bairro por meio das parcerias público-privadas. Nas palavras dos autores, o projeto:

69

...compreende um conjunto de medidas que estimulam o investimento privado na região central de São Paulo, devolvendo a essa área a possibilidade de receber edifícios de grande porte e tecnologicamente de última geração. Também muda o zoneamento, aumentando o coeficiente de aproveitamento do terreno para edifícios residenciais, garagens e hotéis. Possibilita, ainda, construir além desses limites mediante contrapartida financeira prestada à Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP, viabilizando a construção de prédios mais altos do que o padrão estipulado pela legislação vigente, desde que considerada a absorção do impacto das edificações sobre o meio ambiente, a infraestrutura existente e o sistema viário. Permite a modificação de índices urbanísticos, a criação de mecanismos de preservação de bens tombados e a cessão de espaços públicos aéreos e subterrâneos, mediante contrapartida financeira. PMSP, (2006, p. 82)

Pode-se concluir que esse instrumento tem seus méritos no sentido de garantir maior justiça social, por meio da inclusão territorial, já que são definidos recursos para a provisão de habitação de interesse social e ainda pela ampliação das intervenções no perímetro tanto as relativas às obras de infraestrutura viária como à construção de equipamentos públicos de saúde, educação e cultura.

4 A lei 11.774 aprovada no governo Paulo Maluf, narra diversas intervenções no viário, com artigos específicos que tratam a extensão, a união, a drenagem, construção de pontes e vias e o alargamento das vias. Bem como a construção e o financiamento de no máximo 630 habitações de interesse social para a população da região que se encontra em situação favelada e a construção de um edifício institucional na quadra 122 do setor 019.

5 A Lei 15.893/2013 aprovada no governo Fernando Haddad define diversas diretrizes bem como aprimoramentos da lei 11.774 e alguns complementos.



Figura 11 - Área da Operação Urbana Água Branca.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo - Secretarias de Desenvolvimento Urbano e de Urbanismo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Barata, C. E. A. & Bueno, A H C. (1999). *Dicionário das Famílias Brasileiras*. (V. 2). São Paulo: Ibero America.
- Bonduki, N. (1998). *Origens da Habitação Social no Brasil: Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e Difusão da Casa Própria*. São Paulo: Estação Liberdade.
- Carone, E. (2001). *A Evolução Industrial de São Paulo 1889-1930*. São Paulo: Senac.
- Costa, L. C. A. & Mello, L. I. A. (2007). *História do Brasil*. São Paulo: Scipione.
- Kuhl, B. M. (1998). *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação*. São Paulo: Ateliê.
- Lima, J. C. (1982). *Matarazzo: 100 anos*. São Paulo: CLA Comunicações.
- Martins, J. S. (1976). *Conde Matarazzo: O Empresário e a Empresa*. São Paulo: HUCITEC.
- Martins, J. S. (1976). *Empresário e empresa na biografia do conde Matarazzo (V. 2)*. Monografia do Instituto de Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
- Monbeig, P. (1984). *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: HUCITEC/POLIS.
- PREFEITURA DE SÃO PAULO: *Série História dos Bairros de São Paulo*, vol. 29. São Paulo: 2006.

Ramos, A.W. (2001). Desindustrialização na metrópole paulistana: o caso da Água Branca. *GEOUSP: espaço e tempo*. N^o 10.

Rolnik, R. (2001). *São Paulo*, Publifolha.

Soukef, A. J. (2001). *Sorocabana: Uma Saga Ferroviária*. São Paulo: Dialetto.

WEBGRAFIA

<<http://casadascaldeiras.com.br/>>

<<http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/>>

<<http://www.sohistoria.com.br/>>

<<https://www.facebook.com/Ind%C3%BAstrias-Matarazzo-Mem%C3%B3ria-155164757848129/>>

<<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=151447&page=104.>>



ÁREAS RESIDUAIS DE SISTEMAS VIÁRIOS: PROJETO E APROPRIAÇÃO PÚBLICA - RUA AGOSTINHO RODRIGUES FILHO, BAIRRO VILA MARIANA, SP

Ana Paula Gusmão Dos Santos
Fernanda Jimenez Garcia Bozzi
Marcella Ferreira Lobo Crosato
Priscila Andrea Ibacache Reye

Alunas do curso de arquitetura e urbanismo do
FIAM-FAAM Centro Universitário

Helena Napoleon Degreas

Arquiteta e Urbanista, Professora do Programa de
Mestrado Profissional Projeto, Produção e Gestão do
Espaço Urbano do FIAM-FAAM Centro Universitário.

E-mail: helena.degreas@fiamfaam.br

Resumo

As diversas formas que assumem as cidades brasileiras são, enquanto sistema, resultantes da somatória e inter-relação entre os espaços livres de edificação e edificados, entre as questões de propriedade da terra – pública e privada, entre a aplicação ou não da legislação urbana bem como da materialização de políticas públicas para o incentivo da economia (produção e consumo) além das ideologias vigentes para a produção do espaço urbano. As mudanças na forma de apropriação pública dos espaços destinados à caminhar urbano vem sofrendo alterações nas últimas décadas. Faz-se necessária, portanto, a atualização dos instrumentos de pesquisa associados ao

conhecimento do espaço urbano. Esta pesquisa de iniciação científica surgiu a partir de trabalhos realizados pelo escritório modelo do curso de arquitetura e urbanismo do FIAM-FAAM Centro Universitário. Dando andamento aos estudos do Projeto de Pesquisa Sistema de Espaços Livres, parte integrante do programa de mestrado profissional Projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano da mesma instituição de ensino, o objetivo deste trabalho de pesquisa foi o de refletir sobre a forma e as condições físicas ofertadas pelos espaços livres destinados à fruição e apropriação das pessoas com foco em comunidades de bairro, ou ainda, numa escala de projeto local. A partir da aplicação do método de observação urbana de Jan Gehl associado aos instrumentos de análise do Active Design para a realização de diagnóstico e projeto de um sistema de espaços livres composto por áreas residuais urbanas (ruas e glebas) junto à Rua Agostinho Rodrigues Filho, SP. As pesquisas contaram com o suporte metodológico advindo do acordo de cooperação técnica entre a instituição e a organização social Cidade Ativa.

Palavras-chave: sistemas de espaços livres, arquitetura paisagística, urbanismo, active design, calçadas.

Abstract: Residual Areas of Road Traffic Systems: urban design and public appropriation - Rua Agostinho Rodrigues Filho, Vila Mariana neighborhood, SP.

The various urban forms materialized in Brazilian cityscapes can be understood as the result of a complex functioning system made from the the sum, addition, overlaps and subtractions of open spaces and buildings and their relations. In and between this spaces, public life can be realized. The cultural changes that occurred in the last decades have generated social behaviors that change the traditional way of public appropriation of urban open spaces. More than using playgrounds or playing bocce, Brazilian cities need to produce open public spaces that are capable of receiving and welcoming new habits and uses of streets, sidewalks, squares, parks and other urban fabric types that are able to support public realm and need to be created. This article will describe some results of an undergraduate research hosted by the office Lab and headed by Open Spaces System Research Group based on FIAM-FAAM Centro Universitário. The studies were applied on a study case located at Rua Agostinho Rodrigues Filho, SP and it was developed during the 2016 spring classes. It also had the methological support from the NGO Cidade Ativa.

Key-words: open spaces system, landscape architecture, urbanism, active design, sidewalks.

INTRODUÇÃO

Parte das áreas livres que estruturam os Sistemas de Espaços Livres Públicos de São Paulo são compostas por áreas residuais provenientes de desmembramentos de glebas ou resultado da implantação de sistemas viários. Praças, parques e jardins são infraestruturas públicas destinadas à recreação e lazer do cidadão que expressam modelos nem sempre compatíveis com a realidade local espacial, temporal e ambiental. Utilizando-se das ferramentas do Active Design (Safari Urbano) e de observação urbana (Jan Gehl) realizou-se o diagnóstico da Rua Agostinho

Rodrigues Filho incorporando a participação da população para a definição das diretrizes para a realização dos projetos. O resultado apontou para a requalificação das áreas residuais lindeiras às calçadas gerando novos tipos espaciais urbanos.

Localizada na subprefeitura Vila Mariana, região oeste da cidade de São Paulo, a Rua Agostinho Rodrigues Filho é uma via de fluxo de veículos local que liga a rua Napoleão de Barros com a Avenida Rubem Berta, via expressa. Encontra-se na Vila Clementino, tem cerca de quatro quadras e uso misto, com leve preponderância de residência (assobradadas e alguns poucos edifícios altos que dominam a paisagem). O maior fluxo de pedestres ainda é o FIAM-FAAM cujas quadras abrigam aproximadamente 3500 alunos ao longo do dia. Sinuosa, ora estreita ora alargada, a rua tem essa característica morfológica graças ao rio das Éguas que se esconde sob seu asfalto. Juntamente com o córrego Paraguai (sob a Avenida Dr. José Maria Whitaker), compõem os dois braços do córrego Uberaba que se encontram na Avenida Rubem Berta próximo ao Tribunal de Contas da União. Graças ao seu “tamponamento”, a rua apresenta espaços residuais ao longo de todo o seu trecho e, via de regra, ao lado das calçadas.

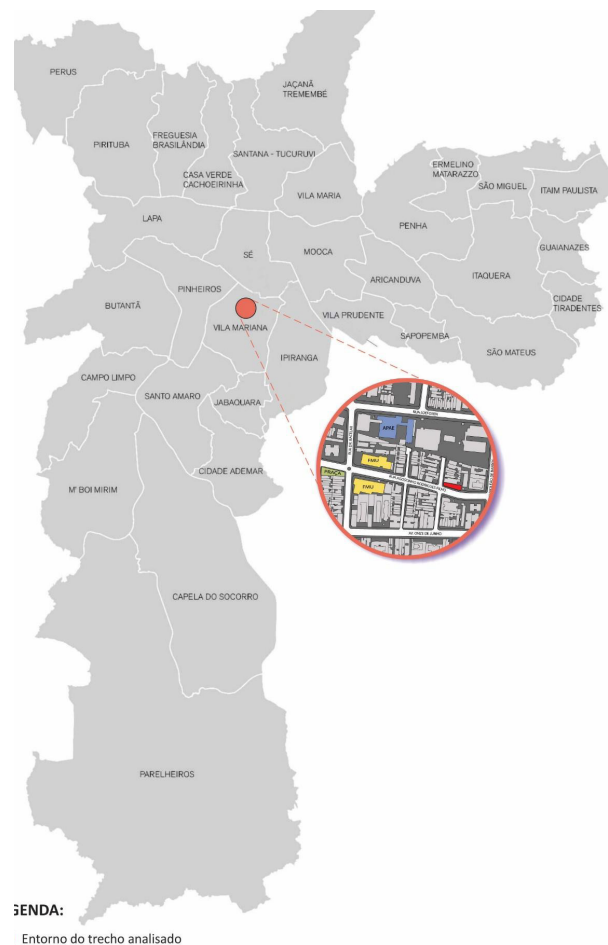


Figura 1 - Mapa Cidade de São Paulo.
Fonte: Elaborado pelos autores.

A seleção para estudo de caso e desenvolvimento de projeto se deu em função destas características físicas peculiares. Com distintas formas e dimensões, os locais que serão mostrados ao longo do trabalho, apresentam potencial para apropriação pública. De uso misto, a região apresenta escolas (de creches à ensino universitário), passando por várias instituições e fundações que atendem pessoas em situação de vulnerabilidades social bem como pessoas com deficiências funcionais diversas além de clínicas e hospitais nos arredores.

76

Por se tratar de rua com uso local intenso, a análise e diagnóstico da rua deveria utilizar instrumentos de análise urbanística adequados ao uso e realidade local, portanto com participação ativa da população bem como de observação dos hábitos e comportamentos locais. A partir desse pressuposto, o grupo utilizou as ferramentas de pesquisa da organização social Cidade Ativa, parceira dessa proposta. A aplicação do método “safari urbano”, das entrevistas abertas além dos painéis interativos, permitiram o contato com os moradores e usuários do local (alunos, trabalhadores e outros). O objetivo desse trabalho é possibilitar novas funções e usos urbanos para áreas livres, ociosas e sem programa de atividades claro promovendo a sociabilidade humana, o sentimento de pertencimento e identidade do público alvo local. Um segundo objetivo é dar andamento aos estudos vinculados ao programa de pós-graduação em projeto, produção e gestão do espaço urbano do FIAM-FAAM Centro Universitário em associação à Cidade Ativa: a pesquisa prevê a implantação de espaços urbanos de uso coletivo juntamente com os usuários, utilizando o “tactical urbanism” ou ainda, o DIY – *Do it yourself* urbanismo que pela ação direta dos envolvidos, criando espaços novos urbanos a partir da mediação direta da população local quando possível. Nesse último caso, tanto a organização social Cidade Ativa bem como o Escritório Modelo do curso de arquitetura e urbanismo já atuam na organização de ações que envolvem a cidadania ativa como forma de educar as pessoas para interferir em sua realidade urbana.

METODOLOGIA

A compreensão dos processos de produção e ocupação do espaço urbano se deu por meio da aplicação dos métodos apresentados pela ONG Cidade Ativa. Foram aplicados os instrumentos: Observação Urbana de Jan Gehl - sete critérios de análise urbana: segurança, proteção, acessibilidade, diversidade/versatilidade, resiliência/sustentabilidade, atratividade e conectividade feitos com desenho à mão livre; Safari Urbano (observação e registro por croquis); Painéis Interativos com participação da população.

Como parte do escopo acordado entre as equipes que compõem o Escritório Modelo, a primeira etapa do trabalho desenvolvido foi o levantamento técnico e geométrico da Rua Agostinho Rodrigues Filho em toda a sua extensão. Foi possível observar que vários espaços residuais ocorrem ao longo das calçadas tanto de um lado da rua como de outro. Sem função

ou uso possível, as áreas em questão destacam-se pela falta de sentido urbano, funcionalidade ou manutenção: restos de jardins “soltos” acompanhando empenas cegas de muros, esquinas disformes, alargamentos de viário inconsequentes ou ainda, como no caso onde a proposta se deu, estacionamento irregular sobre as áreas com a cobrança dos conhecidos “flanelinhas” que, na falta de proprietário específico ou ainda da ausência do poder público na gestão do local, atuam livremente sobre a área. O local de intervenção foi selecionado pelos moradores que, a pedido, foi avaliado pela equipe de alunos para a realização dos estudos e posterior proposição. Fica na Rua agostinho Rodrigues Filho número 68, Vila Clementino, Município de São Paulo. Trata-se de área de domínio público.

Tabela 1

Classificação proposta por Jan Gehl. Para exemplificar a abordagem do arquiteto frente às formas de qualificação do espaço público, apresentamos a tabela com os “12 critérios de qualidade com respeito à imagem do pedestre”, apresentada na seção “Caixa de Ferramentas” (página 239):

PROTEÇÃO	1. Proteção contra o tráfego e acidentes	2. Proteção contra crime e violência	3. Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis
CONFORTO	4. Oportunidades para caminhar	5. Oportunidades para ficar em pé e permanecer	6. Oportunidades para sentar
	7. Oportunidades para observar	8. Oportunidades para falar/ouvir	9. Oportunidades para brincar e se exercitar
BEM-ESTAR	10. Escala	11. Oportunidades para aproveitar aspectos positivos do clima	12. Experiências sensoriais positiva

Fonte: GEHL, Jan. (2013) Cidade para Pessoas (p.239). A partir da pesquisa de observação associada às demais avaliações originárias do planejamento urbano moderno tais como o conhecimento do uso de solo, principais referências como equipamentos, estações de transporte próximos e fluxos de pedestres, veículos automotores, motocicletas e bicicletas, foi realizado o diagnóstico.

A aplicação do método de observação de campo permitiu conhecer a dinâmica de vida e cotidiano do local identificando as vias com fluxo intenso de veículos e pedestres, as intersecções problemáticas do seu entorno imediato, os principais pontos de atração com base no deslocamento de origem e destino das pessoas além do impacto causado na vida das pessoas após as recentes obras de readequação do sistema viário realizadas pela subprefeitura Vila Mariana. Essas intervenções colaboraram mais uma vez na criação de esquinas que, apesar de largas, obstruíram sobremaneira o fluxo de veículos criando consequências graves como a passagem dos veículos sobre as calçadas onde mais de três mil alunos passam diariamente. Essa intervenção desastrosa

da subprefeitura por meio da secretaria de obras o bairro, foi objeto de ação corretiva dos alunos que, para resolver de vez a questão de segurança dos pedestres, implantou por meio de urbanismo tático, vários vasos com espécies arbóreas sobre os pontos mais perigosos da esquina impedindo de vez a passagem de veículos sobre as mesmas.

A seguir, são apresentados os resultados da aplicação dos instrumentos de pesquisa.

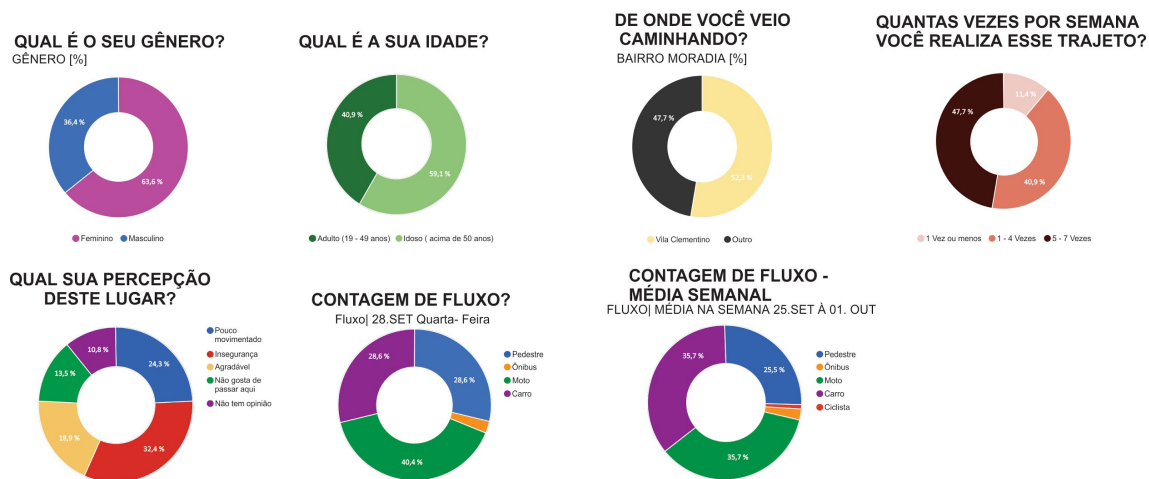


Figura 2 - Gráficos resultantes dos 7 critérios de análise urbana. Fonte: autores. Por meio dos resultados da pesquisa, é possível tabular resultados dos usuários que frequentam o local ao longo da semana. Essa ação que parece simples, gera um conjunto de atividades que levará a um programa de projeto que se adequa à realidade das práticas e comportamentos sociais locais.

Fonte: autores.

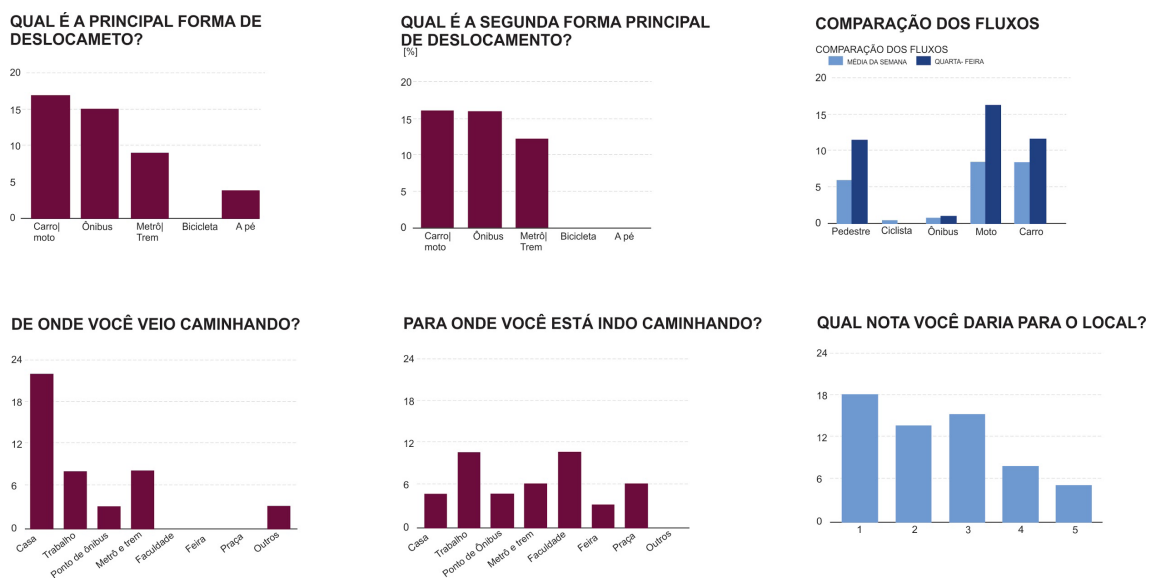


Figura 3 - Gráficos resultantes dos 7 critérios de análise urbana. Fonte: autores. Os resultados das pesquisas fundamentam o desenvolvimento e conclusões do diagnóstico da área. Essa ação permite a posterior definição das diretrizes projetuais tomadas pela equipe na proposta final de intervenção do Espaço Público.

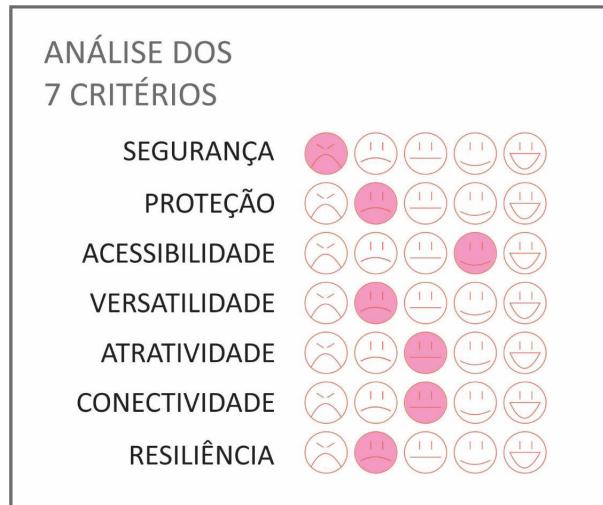


Figura 4 – Classificação dos 7 critérios de análise urbana. Fonte: autores. Os 7 critérios de análise urbana permitem perceber os diferentes comportamentos e usos do espaço na escala do pedestre. O levantamento resulta em avaliações que apontam para as reais necessidades dos usuários. Com essas ferramentas, o programa de atividades vem das pesquisas colaborativas, situação essa que gera projeto de requalificação que tem maior probabilidade de apropriação pública.



FOTOS DOS PONTOS DE MEDIÇÃO ANALISADOS
Trecho de via e intersecção foram fotografados pelo grupo de alunos FIAM FAAM

PONTOS DE MEDIÇÃO DA ÁREA DELIMITADA
Trecho de via e intersecção escolhidos para análise pelo grupo de alunos FIAM FAAM

Figura 5 - Pontos de medição, trecho de via e intersecção. Fonte: autores. Levantamento fotográfico e gráfico do local de intervenção definido a partir das pesquisas realizadas com os moradores e usuários da região. Os instrumentos da pesquisa de observação do espaço permitiram identificar como, onde e de que forma as pessoas usam o local de intervenção. A segunda imagem apresenta o resultado desse levantamento numa planta do local. A área atualmente é ocupada por estacionamento informal.

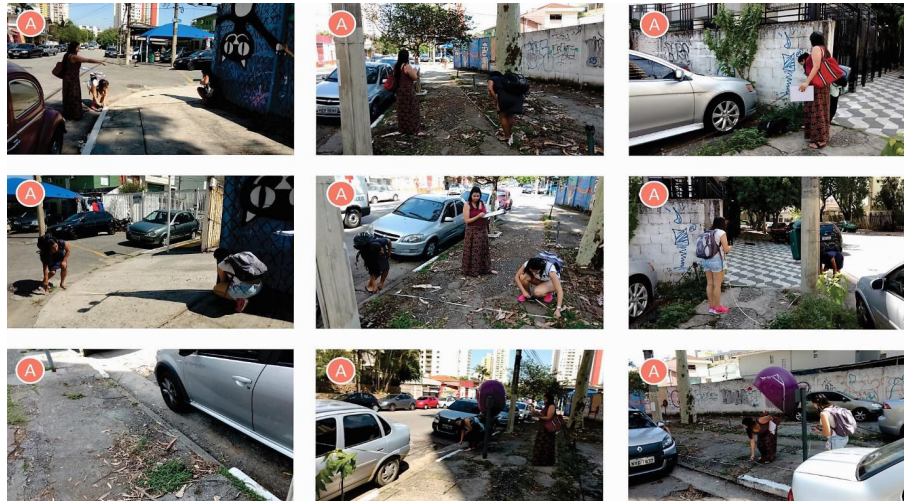


Figura 8 – Medições trecho de via e intersecção. Fonte: autores. Levantamento fotográfico e geométrico do local delimitado para a intervenção. Medição do leito carroçável e passeio abrangendo o trecho de intersecção entre a Rua Leandro Dupret e Rua Agostinho Rodrigues Filho com o objetivo de identificar as características do local que deverá sofrer a intervenção.

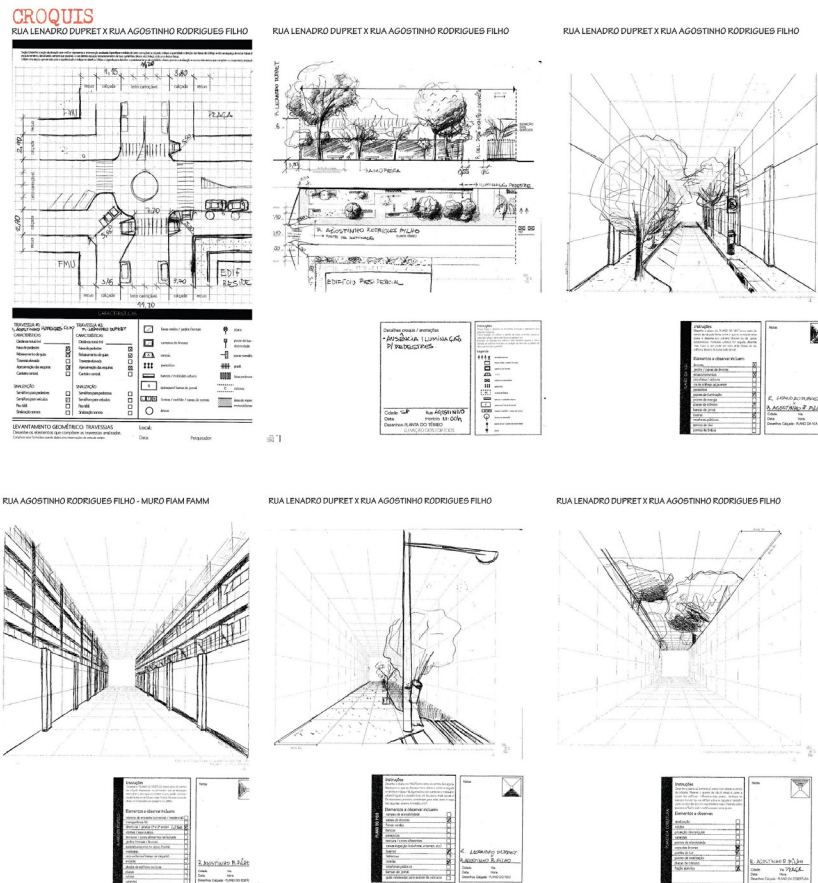


Figura 9 - Croquis elaborados a partir do material criado pela organização social Cidade Ativa. Fonte: adaptado de Cidade Ativa (2015). Fonte: Safári Urbano: metodologia já está disponível para download. Recuperado em 03 março, 2017, de <https://www.cidadeativa.org.br/single-post/2015/11/30/Safári-Urbano-metodologia-já-está-disponível-para-download>

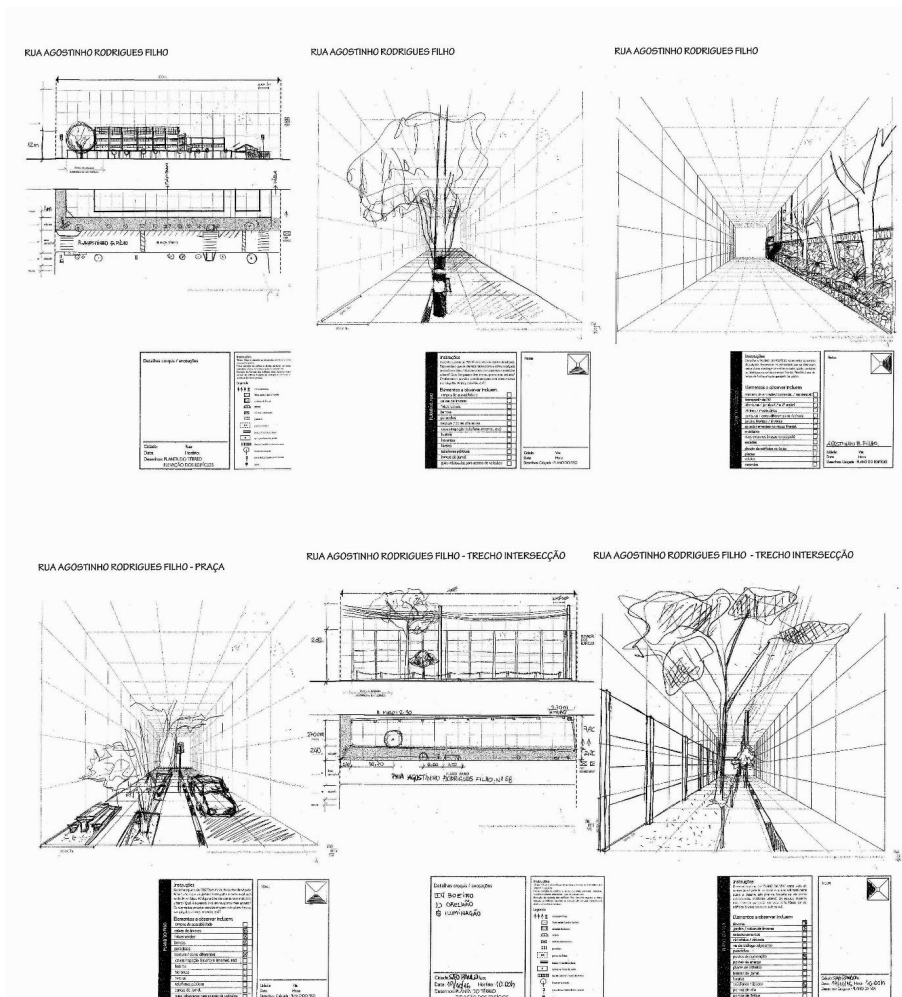


Figura 10 – Croquis elaborados a partir do material criado pela organização social Cidade Ativa
Fonte: adaptado de Cidade Ativa (2015). Fonte: Safári Urbano: metodologia já está disponível para download. Recuperado em 03 março, 2017, de <https://www.cidadeativa.org.br/single-post/2015/11/30/Safári-Urbano-metodologia-já-está-disponível-para-download>

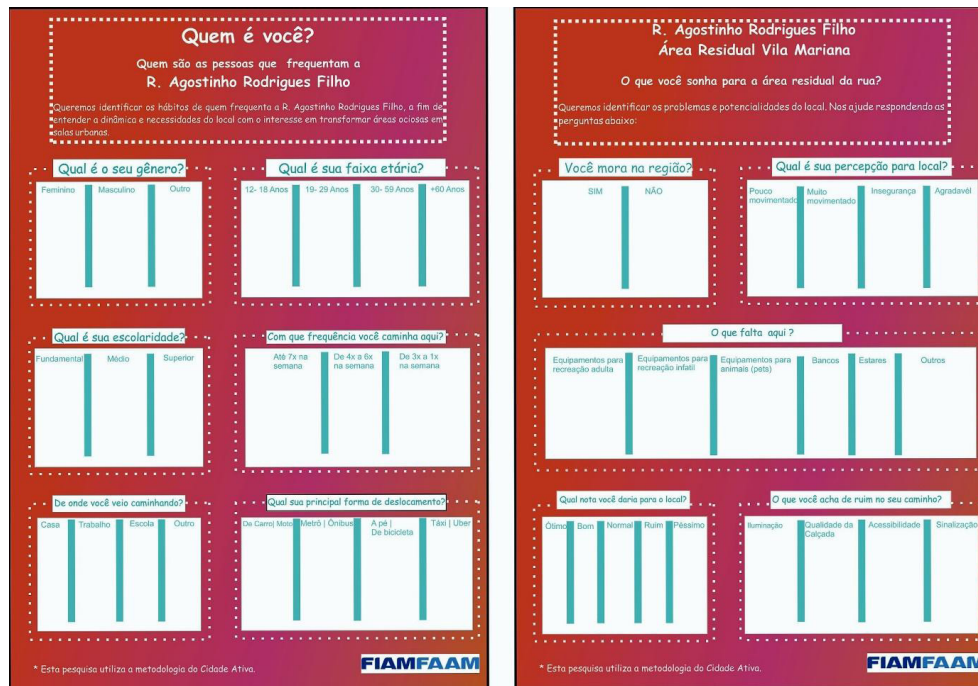


Figura 11 – Painéis interativos elaborados a partir do material criado pela organização social Cidade Ativa.

Fonte: adaptado de Cidade Ativa (2016). Metodologia de pesquisa colaborativa. Recuperado em 03 março, 2017, de <https://www.youtube.com/watch?v=yPnD3vb9FKY>

ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A aplicação dos instrumentos de pesquisa associados aos princípios do *active design* e de observação urbana proposta por Gehl permitiram conhecer os usos e comportamentos associados aos usos dos espaços públicos a partir da observação do cotidiano de vida das pessoas num primeiro momento. Associado a esses recursos, foi possível também, conhecer as necessidades e percepções do local por meio do uso dos painéis interativos. Diferentemente das pesquisas usuais em ambientes acadêmicos quando voltadas aos estudos do urbano, a tabulação dos dados obtidos pela aplicação dos instrumentos de pesquisa permitiu construir um repertório de possibilidades funcionais, programáticas e, portanto, de propostas de projeto vinculadas à realidade dos usuários do local. A participação dos moradores - os principais interessados na requalificação do local de vida pública, mostrou-se positiva pois apresentou possibilidades de criação de espaços urbanos em áreas que, para além de residuais, não seriam identificadas pelos instrumentos e técnicas do planejamento urbano modernista como áreas passíveis de apropriação pública e coletiva urbana. O envolvimento com moradores e alunos gerou uma proposta inovadora: as propostas de projeto resultantes dos diagnósticos, levaram os participantes a buscar a construção das propostas por meio do urbanismo tático – criação de novos espaços públicos pela ação direta do cidadão trans-

formando a cidade de maneira participativa e coletiva. Em outras palavras, espaços livres não precisam ser apenas “praças” no sentido tradicional paulista: não há necessidade de implantação de playgrounds, equipamentos de ginástica ou outros mobiliários e equipamentos distribuídos à exaustão pela cidade de São Paulo.

84

O trecho em estudo está localizado na Rua Agostinho Rodrigues Filho cumprindo a função de via coletora, ou ainda, via destinada a coletar e distribuir o trânsito entre vias de arteriais, ou de trânsito rápido como a avenida Onze de junho, por exemplo. Ou ainda, a sua existência deve colaborar no deslocamento de uma região a outra. É caracterizada por interseções em nível sem o uso de semáforos. A velocidade dos automóveis não deve passar de 40 km/h. embora não exista sinalização local. O fato é que há intenso fluxo de pedestres, automóveis (ao longo de todo o dia e noite inclusive), veículos de transporte escolar, rota de bicicletas e motocicletas. No quadrilátero estudado, a Rua Loefgreen cumpre as mesmas funções com fluxo de mão única e desembocando na Rua Leandro Dupret e Dr. Bacelar sentido bairro do Paraíso situação essa que por si só justifica o fluxo intenso de veículos, a velocidade alta, a falta de segurança identificada e a hostilidade dos motoristas para com os pedestres no local.

O levantamento geométrico garantiu um diagnóstico diferenciado de fluxos entre os períodos da manhã, tarde, noite, a diferenciação entre os dias letivos e finais de semana. Nos horários de pico, o fluxo de pessoas e de veículos aumentam em 30%. As instituições de ensino são responsáveis por cerca de 50% do fluxo e trânsito local. As medições de fluxo confirmam o uso intenso do automóvel ao longo de todo o dia e no final da noite, a predominância do pedestre – alunos saindo das escolas e frequentando os bares locais. A sensação de insegurança apontada pelas pesquisas é constante ao final do dia. Observou-se nos desenhos que as copas das árvores e sua intensa galharia associada à falta de iluminação sob suas copas cria local escuro, dificultando a visão das pessoas do entorno e portanto, local propício à criminalidade.

Segundo o artigo 61 do Código de trânsito Brasileiro (CTB) a velocidade da via local foi alterada para 40km/h o que trouxe mais segurança aos pedestres, já que as intersecções da Rua Leandro Dupret com a Rua Agostinho Rodrigues Filho e Rua Dr. Bacelar e Rua Agostinho Rodrigues Filho não eram providas de rotatórias nem sinalização adequada privilegiando a circulação dos pedestres ocasionando graves acidentes entre transeunte e veículos e entre os próprios veículos. Ainda assim, o desenho resultante da intervenção ocorrida no sistema viário não alcançou o seu objetivo. Uma nova esquina foi criada sem o devido redesenho criando-se com ela, uma situação de insegurança física ainda maior para os alunos da universidade.

Essa situação levou à intervenção do local de forma espontânea pelos principais usuários que, sentindo-se ameaçados pelos automóveis que passavam por sobre a calçada para virar à esquerda, decidiram no mais autêntico DIY urbanismo – *tactical urbanism*, intervir no local dando fim à situação não resolvida pela subprefeitura Vila Mariana.

A instituição de ensino da qual fazem parte os alunos dos escritórios-modelo citados, incluiu iluminação local na escala do pedestre, criou (alunos do curso de Design de interiores, Design Gráfico associados às crianças do instituto de Cegos Padre Chico) um mural de arte coletiva pública na esquina problema, implantou vasos com árvores no local de conversão à esquerda impedindo por completo que os automóveis passassem por cima das calçadas pondo em risco os passantes. Criou também um local de estar na esquina mal projetada denominada pelos alunos de “lounge urbano” – sala de estar urbana com mobiliário em concreto criado por eles mesmos.

A INTERVENÇÃO



Figura 12 – Sugestão de projeto da área residual da Rua Agostinho Rodrigues Filho.
Fonte: Elaborado pelos autores.



Figura 13 – Perspectivas com algumas das sugestões de projeto da área residual da Rua Agostinho Rodrigues Filho. Apenas um local para uso contemplativo, passivo. Um lugar para ficar e conversar sem a implantação dos usuais playgrounds ou equipamentos esportivos. Fonte: Elaborado pelos autores.

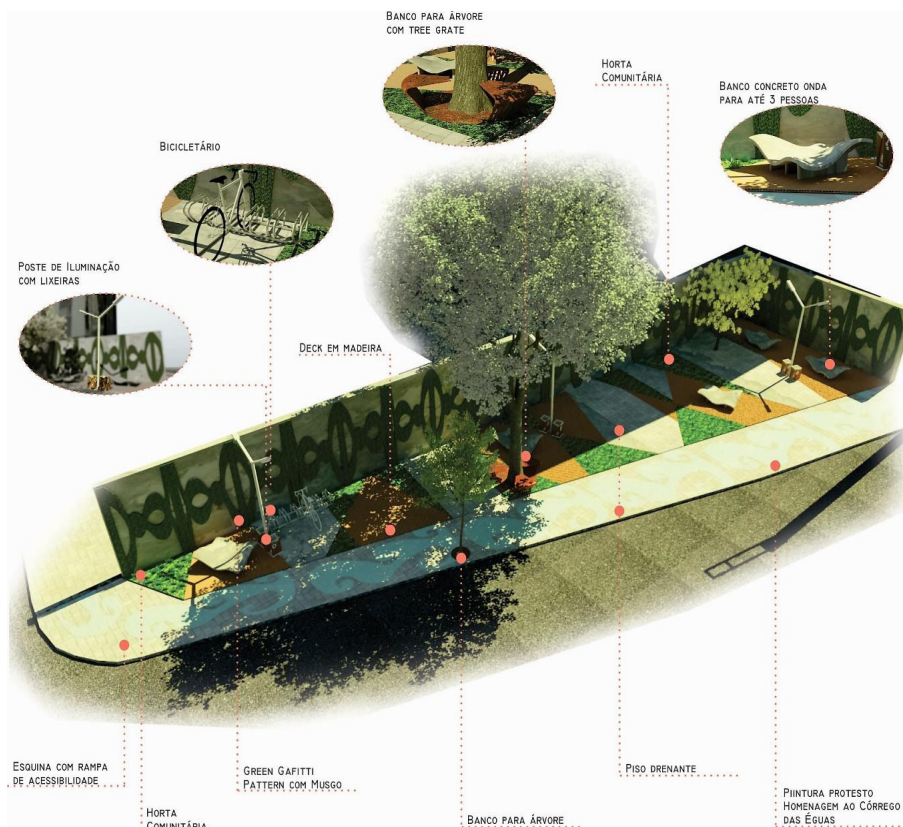


Figura 14 – Detalhamento com a apresentação de elementos do mobiliário urbano. Fonte: Elaborado pelos autores.

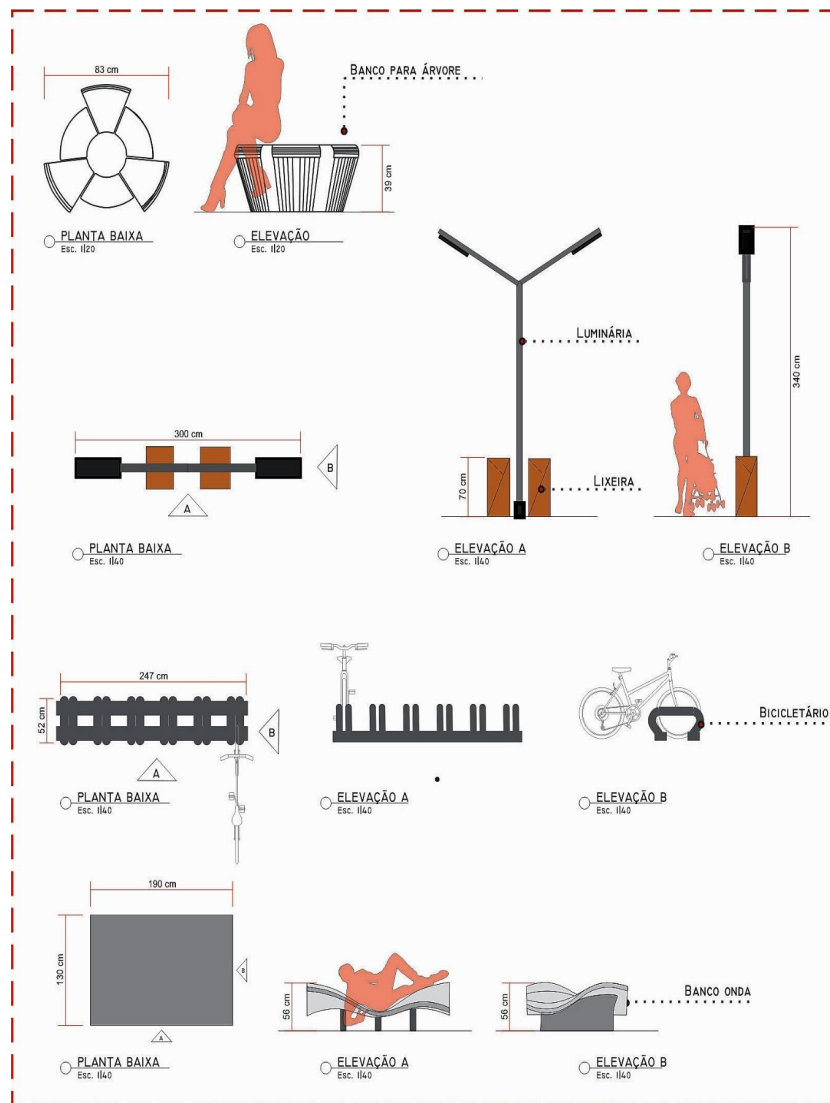


Figura 15 – Detalhamento com a apresentação de elementos do mobiliário urbano. Fonte: Elaborado pelos autores.

CONCLUSÕES

As calçadas são os principais espaços livres públicos que compõem a rede de caminhabilidade e de circulação das pessoas. Lindeiros ao sistema viário, esses espaços atravessam bairros, conectam pessoas às escolas, hospitais, levam ao trabalho, às estações de metrô, trem e ônibus, atravessam praças e parques, permite que a vida pública se materialize. As pessoas não circulam apenas. Elas precisam de lugares para parar, flertar, ler, conversar, observar, descansar – de preferência sentados. A vida pública não é feita apenas de recreação ativa – nem sempre quadras de futebol, playgrounds ou equipamentos de ginástica para idosos são a solução para as comunidades fazerem uso de um lugar. Nossos clientes – moradores e usuários da rua avaliada,

chegaram a pedir paredes com ganchos para que redes pudessem ser penduradas. Tanto os alunos disseram que seria bom estudar numa rede quanto os jovens moradores das vilas que se imaginaram sentados num domingo à tarde, conversando à sombra das árvores do local. Outras ferramentas de análise, na escala do olhar do pedestre, no tempo humano e não apenas na velocidade do automóvel são necessárias. A equipe pretendeu, por meio da aplicação destes instrumentos de avaliação local, colaborar com as discussões iniciadas por Hannah Arendt e mais recentemente abordadas pelo arquiteto dinamarquês Jan Gehl sobre o projeto e a produção de cidades mais humanas, cidades para pessoas.

BIBLIOGRAFIA

Arendt, Hannah (1995). *A Condição Humana*. São Paulo: Forense Universitária.

Cidade Ativa (2016) Formação Cidade Ativa no escritório modelo da FIAM-FAAM. Recuperado em 2 fevereiro, 2016, em:

<http://www.cidadeativa.org.br/singlepost/2016/12/01/>

Forma%C3%A7%C3%A3o-Cidade-Ativa-no-escri%C3%B3rio-modelo-da-Fiam-Faam.

Cidade Ativa (2016). Metodologia de pesquisa colaborativa. Recuperado em 03 março, 2017, em: <https://www.youtube.com/watch?v=yPnD3vb9FKY>

Cidade Ativa (2016). Safári Urbano: Metodologia já disponível para download. Recuperado em 03 março, 2017, em:

<https://www.cidadeativa.org.br/single-post/2015/11/30/>

Safári-Urbano-metodologia-já-está-disponível-para-download

Degreas H, Kaneko R, Leite G (2016) Mobilidade Urbana: o caminhar pela cidade de São Paulo, In: *XI Colóquio QUAPA-SEL, Sistemas de Espaços Livres: Transformações e Permanências no Século XXI*. Salvador: 1-14.

Web Urbanist (2017) Do It Yoursel Urbanism. Recuperado em 20 março, 2017 em:

<http://weburbanist.com/2017/04/04/anatomical-street-art-sliced-animal-murals-reveal-disturbing-details/>

Gehl, Jan (2013). *Cidade para Pessoas*. (2.ed., Anita Di Marco, Trad.) São Paulo: Perspectiva.

NYC – Department of Transportation (2013). Active design: shaping the sidewalk experience. Recuperado em 03 março, 2017, em:

https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans-studies/active-design-sidewalk/active_design.pdf

Prefeitura do Município de São Paulo: Gestão urbana SP (2016). Rede de Espaços Públicos: guia de boas práticas para os espaços públicos da cidade de São Paulo. Recuperado em 04 janeiro, 2017 em:

http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/12/20161230_GBPEP.pdf

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - Prefeitura do Município de São Paulo (2016) Zoneamento ilustrado: texto da lei ilustrado. Recuperado em 03 fevereiro, 2017, em: http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/12/GEST%C3%83O-smdu-zoneamento_ilustrado.pdf

Speck, Jef (2016). *Cidade Caminhável*. São Paulo: Perspectiva.

Tactical Urbanist's Guide to Materials and Design v.1.0 (2017). Recuperado em 20 março, 2017 em: https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tu-guide_to_materials_and_design_v1



CAMINHABILIDADE E CIDADE PARA PESSOAS: PROPOSTA DE PROJETO URBANO - RUA TAGUÁ, SP

Erika Lima Lopes
Rafaella Ayumi Kaneko
Vitor Manabe Zadra
Caroline Gomes de Oliveira
Rafael Paschoalini da Silva

Arquiteta(o) e Urbanista pelo
FIAM-FAAM Centro Universitário.

Helena Napoleon Degreas

Arquiteta e Urbanista, Professora do Programa de
Mestrado Profissional Projeto, Produção e Gestão do
Espaço Urbano do FIAM-FAAM Centro Universitário.

E-mail: helena.degreas@fiamfaam.br

Resumo

Este projeto tem como objetivo identificar os usos e eventuais conflitos oriundos dos comportamentos e demais formas de apropriação dos espaços públicos que ocorrem entre os diversos atores sociais que compartilham os mesmos espaços, a saber: moradores, alunos de diversas instituições educacionais, fiéis de templos e igrejas locais bem como consumidores dos diversos estabelecimentos comerciais existentes no local. O local selecionado localiza-se na Rua Taguá, entre as ruas São Joaquim e Fagundes, na cidade de São Paulo, Brasil. A identificação dos usos e sua espacialização no local selecionado, apresentará as sobreposições que ocorrem nos usos, suas frequências e tipos de usuários apontando para as diretrizes de projeto urbano em caráter local, por meio de adoção de propostas pontuais que foram assumidas como mecanismo para evitar conflitos entre os diversos atores sociais. A pesquisa foi desenvolvida durante o 2º semestre de 2016 e dirigida ao desenvolvimento dos diagnósticos que serviram de base para as propostas

projetuais do Escritório Modelo do curso de Arquitetura e Urbanismo do FIAM-FAAM Centro Universitário. As pesquisas estão inseridas no projeto de pesquisa Sistemas de Espaços Livres (Mestrado Profissional projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano). Como partido propositivo, os alunos utilizaram os conceitos de Observação Urbana de Jan Gehl e *Active Design Guidelines* para o desenvolvimento de cidades para pessoas e ao nível do olhar. Os instrumentos de pesquisa e as formas de aplicação, foram resultado do acordo de cooperação técnica realizado com a organização social Cidade Ativa.

Palavras-chave: Sistema de Espaços Livres, Urbanismo, *Active Design*, Caminhabilidade, Desenho Urbano.

Abstract: Walkability and Cities for People: urban design proposal – Rua Taguá, SP

This project aims to identify the uses and eventual conflicts arising from the behaviors and other forms of appropriation of public spaces that occur among the different social actors who share the same spaces, namely: residents, students from various educational institutions, temple worshippers and local churches as well as consumers of the various commercial establishments on the selected site. This article will describe some results of an undergraduate research hosted by the Urban Office Lab and headed by Open Spaces System Research Group based on FIAM-FAAM Centro Universitário. The studies were applied on a study case located at Rua Taguá, SP and it was developed during the 2016 spring classes. It also had the methodological support from the NGO Cidade Ativa.

Key-words: open spaces system, landscape architecture, urbanism, active design, sidewalks.

1. INTRODUÇÃO

Nossas cidades foram modeladas ao longo das últimas décadas por políticas públicas direcionadas para a circulação motorizada. A forma urbana resultante dos instrumentos urbanísticos do planejamento urbano moderno amplamente utilizados nas últimas décadas junto às cidades brasileiras, resultou em tipos espaciais que atendem aos carros, caminhões, ônibus e motos. Para atender a essa demanda, todos os recursos humanos e técnicos advindos da engenharia de tráfego foram direcionados para garantir a rapidez no escoamento dos milhões de veículos que compõem a frota de automóveis de São Paulo. Esses esforços foram por décadas, cortando, atravessando e, por fim, desconstruindo, distritos, bairros e os lugares de vida de milhões de pessoas substituindo-os por canteiros, rotatórias e sinalizações para garantir a segurança dos motoristas. Nos resíduos e complementações espaciais dos automóveis, adaptou-se o cidadão: nem tanto nas praças e parques destinados ao “lazer da população”, mas nas áreas livres que permeiam os edifícios, o público se apropria das áreas possíveis. Encontros, desencontros e olhares cruzam-se em locais possíveis.

Vale lembrar que todo o sistema viário gerou um sistema de circulação rápida composto por ruas, avenidas e demais logradouros que atendem de maneira mais ou menos eficaz, automóveis, motos e caminhões, priorizando ainda hoje o seu escoamento em velocidades nem sempre compatíveis com os demais usos urbanos não motorizados. Para os que se utilizam do “modo ativo” (conceito contemporâneo para todos os tipos de deslocamento que se utilizam apenas da força do corpo como ação de mobilidade) de mobilidade nas cidades, os tipos espaciais destinados e criados por meio de projeto resumem-se às calçadas laterais ao leito carroçável cujas dimensões variáveis (mas predominantemente estreitas e repletas de interferências diversas) acolhem e tratam o caminhar como se fosse um fluxo contínuo e rápido para o deslocamento humano em ambientes urbanos.

Pesquisas recentes como a Origem Destino do Metropolitano de São Paulo (OD, 2007) apontam que cerca de um terço das viagens diárias na cidade de São Paulo são realizadas a pé. Deste último dado, menos de 1% é feito por bicicletas. Leitões carroçáveis acolhem a circulação principal de veículos motorizados. Calçadas, acolhem a circulação de pedestres.

É sobre esse tema que trata a pesquisa que gerou o diagnóstico e as propostas projetuais deste artigo. Localizada no bairro da Liberdade da cidade de São Paulo, a Rua Taguá pertence a subprefeitura da Sé. O bairro é diversificado com usos mistos, comércios, serviços, residências, instituições educacionais, equipamentos de saúde e serviços religiosos, tais como templos e igrejas. Atualmente dispõe de estacionamentos; serviços educacionais e comércios informais - bares - que por sua vez são os principais elementos que resultam em eventuais conflitos entre pedestres, moradores, trabalhadores e veículos.

A escolha do local para realizar o estudo de caso e o desenvolvimento do projeto se deu em função não só das características peculiares mencionadas anteriormente, mas também por se tratar de um local com fluxo intenso no período noturno ocasionado pela proximidade dos bares com as universidades existentes gerando desconforto aos residentes do local. Centenas de alunos dos cursos fundamental e médio, misturam-se aos milhares de alunos das cinco instituições de ensino superior que ali estão estabelecidas. Bares e botecos clandestinos, vendem juntamente com ambulantes toda sorte de bebidas e alimentos diuturnamente. Brigas, gritarias, bebedeiras, desentendimentos associados ao som alto vindo dos carros estacionados são situações cotidianas que nem mesmo a presença do contingente policial, consegue resolver. A sobreposição de usos, o grande contingente de público associado às duas faixas de estacionamento de veículos, as paradas de carros de familiares para retirar as crianças das escolas, micro ônibus estacionados, as duas mãos de direção criam um ambiente caótico e inseguro. Por sua vez, as calçadas dimensionadas para atender a circulação de veículos têm as dimensões adequadas para a sua classificação.

A realidade por sua vez, aponta que se para a classificação viária, as dimensões garantem o uso e segurança, para o uso das pessoas o mesmo não ocorre. É nesse ambiente que outras formas de compreensão das necessidades dos usuários devem ocorrer. Os métodos de compreensão da

realidade utilizando-se apenas os métodos tradicionais como levantamentos cartográficos, dos instrumentos urbanísticos e fotográficos se por um lado permitem contextualizar normas e regulações que apontam parte das diretrizes projetuais, por outro lado não dão conta das necessidades do principal usuário – o cidadão. Foi necessário aplicar outras formas de pesquisa e novos instrumentos de compreensão da realidade da cidade “ao nível do olhar”. (Karszenberg, 2015)

A aplicação dos instrumentos de pesquisa - levantamento geométrico e medições de fluxos e permanência - na elaboração do diagnóstico apontou a necessidade de readequação do sistema de mobilidade urbana “não motorizado”, ou seja, a requalificação dos espaços livres públicos destinados ao pedestre. Devido às análises e as entrevistas com o público, foi possível criar um projeto urbano para o local que tenta atender a demanda popular.

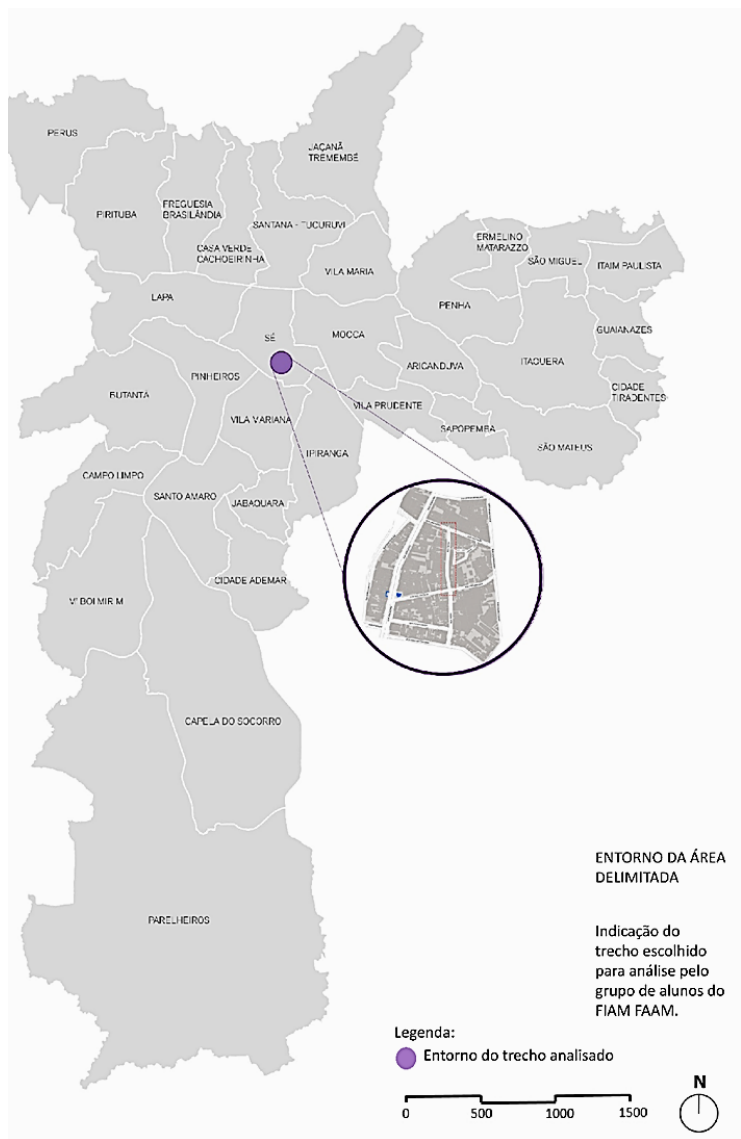


Figura 01 - Localização da área de estudo - Mapa Cidade de São Paulo. Fonte: Elaborado pelos autores.

2. METODOLOGIA

O diagnóstico contempla pontos de medição de via e de intersecções - sendo a quantidade de medições escolhida de acordo com cada local de estudo - e que foram importantes no levantamento e análise dos dados obtidos. Neste trabalho os pontos de medição foram classificados em 1; A e B conforme Figura 2. As visitas realizadas ao local foram necessárias para observar toda a dinâmica do ambiente como: pontos de permanência; largura de leito carroçável; calçada; fluxo de pedestres e veículos e pontos de atração que auxiliariam na realização do projeto de intervenção. A compreensão dos processos de produção e ocupação do espaço urbano se deu por meio da aplicação dos métodos apresentados pela ONG Cidade Ativa. Para a realização do diagnóstico foi preciso escolher os pontos de medição, que são trechos escolhidos para a aplicação das ferramentas de pesquisa. No caso da Rua Taguá, o trecho escolhido para análise foi entre as Ruas Taguá x Fagundes e Taguá x São Joaquim. Os instrumentos de pesquisa realizados foram:

95

- Levantamento Geométrico;
- Croquis;
- Medições de fluxos e permanência;
- Entrevistas com o público;
- Análise dos sete critérios (Observação Urbana de Jan Gehl - análise urbana): segurança, proteção, acessibilidade, diversidade/ versatilidade, atratividade, conectividade e resiliência/ sustentabilidade.

As medições e entrevistas foram realizadas em dois dias: dia útil e final de semana. A análise dos 7 critérios foi avaliada em cada trecho pelo grupo de forma a melhor auxiliar na elaboração da proposta de intervenção.

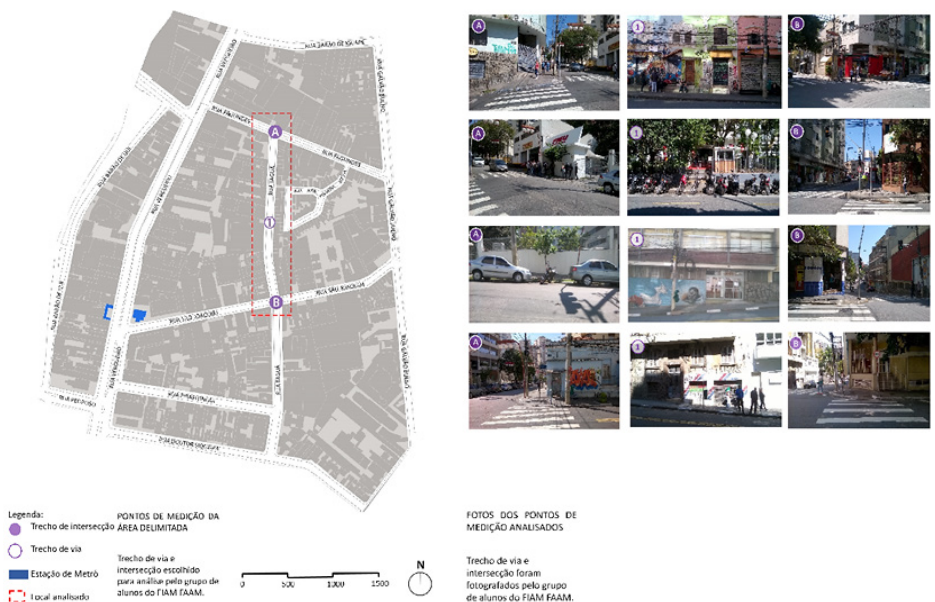


Figura 02 – Área de intervenção: Pontos de medições e fotografias do local de estudo.
Fonte: autores.

A rua concentra edifícios de baixo gabarito, muitos deles tombados desde 2012 pelo CONPRES (Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo) e que não são de fato mantidos, ou seja, cuidados pelos proprietários ou usuários dos bens, identificando-se uma grande quantidade de patologias estruturais e a falta de manutenção, tal como a pintura nas fachadas que possuem diversas pichações.

2.1 Levantamento Geométrico

O levantamento geométrico se deu por meio da identificação das medidas das vias existentes (dimensões das calçadas e do leito carroçável); relação do entorno imediato (loteamentos, escadarias, gradil); posicionamento dos elementos construídos e/ou temporários (postes, vegetação, vendedores ambulantes; lixeiras e etc.).

Para a elaboração deste diagnóstico, utilizou-se formulários elaborados pela organização social Cidade Ativa. Basicamente os formulários são divididos em dois tipos distintos: o primeiro especifica as vias e o segundo, as intersecções. Com esses levantamentos realizados por meio de croquis, é possível analisar as dimensões reais de calçada, ou ainda, o espaço que de fato encontra-se livre para a apropriação dos usuários; a quantidade, a qualidade dos mobiliários urbanos buscando entender de que forma é utilizado pelas pessoas, se a distribuição é correta, se está no local correto e se a quantidade é adequada à média de usuários; se o leito carroçável é exclusivamente utilizado pelos automóveis ou se é compartilhado com os estudantes e moradores de maneira inapropriada, gerando insegurança física a todos os atores envolvidos; se a arborização é suficiente ou até mesmo necessária; se a iluminação atende às necessidades do pedestre e não

só a do automóvel; e se as vagas de estacionamento são de fato uma solução extemporânea face às necessidades de ampliação das calçadas para uso humano.

2.2 Croquis

Os croquis auxiliaram no entendimento geral do local e do levantamento geográfico, sendo importante destacar os edifícios notáveis (escolas, universidades, hospitais, entre outros), dimensões da via e elementos observados.

2.3 Medições

97

As medições e entrevistas foram realizadas em dois dias: dia útil (entendido como dia de semana comercial) e final de semana como forma de verificar a intensidade de tráfego dos veículos e/ou pedestres, assim como pontos de permanência dos transeuntes. O método utilizado para o levantamento dessas medições foram:

- 1. Medições de fluxos:** Para cada medição, foi selecionado um local. Parado, o aluno fixava o olhar em um ponto e, a partir dele eram realizadas as observações de todas e quaisquer movimentações ocorridas tanto para veículos, quanto para pedestres que passavam por aquele limite estabelecido pelo olhar no período de 10-20 min. A área abarcada pelo olhar era de aproximadamente 20 metros. Este tempo era dividido em dois intervalos de 10 minutos. Em um dos intervalos era necessário realizar as medições de fluxos de veículos e no outro intervalo de 10 minutos, eram realizadas as medições de fluxos de pedestres. As medições foram realizadas na Rua Taguá e nas intersecções entre Rua Taguá com a Rua Fernandes e Rua Taguá com a Rua São Joaquim.
- 2. Medição de permanência:** Realizar esta medição foi importante para verificar quais eram os lugares dentro daquele local de estudo que mais concentravam a permanência dos pedestres, de forma a auxiliar na realização da proposta de intervenção, entendendo melhor o local e as preferências do público. As medições foram realizadas na Rua Taguá e nas intersecções entre Rua Taguá x Rua Fernandes e Rua Taguá x Rua São Joaquim.

A partir desses procedimentos de averiguação e aferição, foi possível conhecer os comportamentos dos usuários bem como, as necessidades e as diretrizes de intervenção visando à melhoria das condições espaciais e de localização com o objetivo de requalificar o local para melhor apropriação da rua.

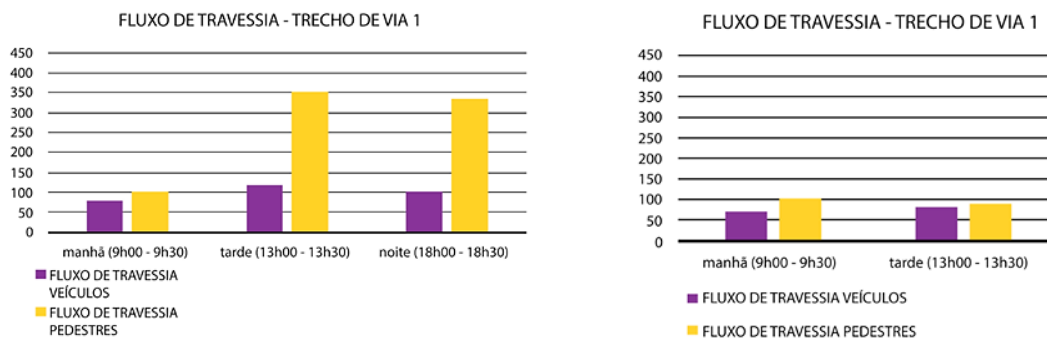


Figura 03 – Gráficos de fluxo de travessia e permanência com os resultados da tabulação das informações – Trecho de via 1.

Fonte: autores

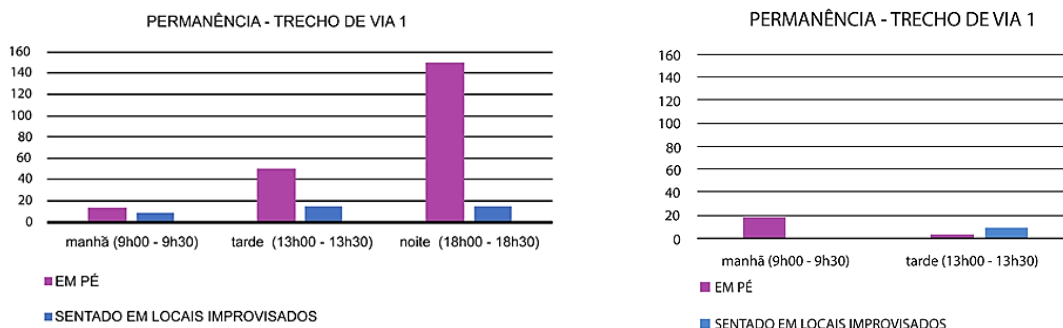


Figura 04 – Gráfico de permanência - Trecho de via 1.

Fonte: autores

2.4 Entrevistas

As entrevistas foram realizadas com público variado e selecionado de forma aleatória durante as entrevistas. A partir do uso desse recurso, pretendia-se entender as necessidades dos usuários e sua percepção sobre a situação vivida.

A entrevista foi dividida em duas partes:

1. As respostas eram de dois tipos: abertas e fechadas, ou ainda dirigidas com o objetivo de subsidiar as futuras propostas. O entrevistado respondia questões relacionadas ao seu trajeto (de onde veio, para onde vai), o meio de transporte que mais utilizava; qual o segundo meio mais utilizado, e, se pudesse trocar o seu meio de transporte ou locomoção, qual seria.
2. Respostas espontâneas em que o entrevistado informava o que mais lhe agradava no local; o que ele gostaria de ver modificado; se o espaço fosse uma praça, um lugar para ficar, o que ele gostaria de ver implantado e, por fim, o que menos lhe agradava no local.

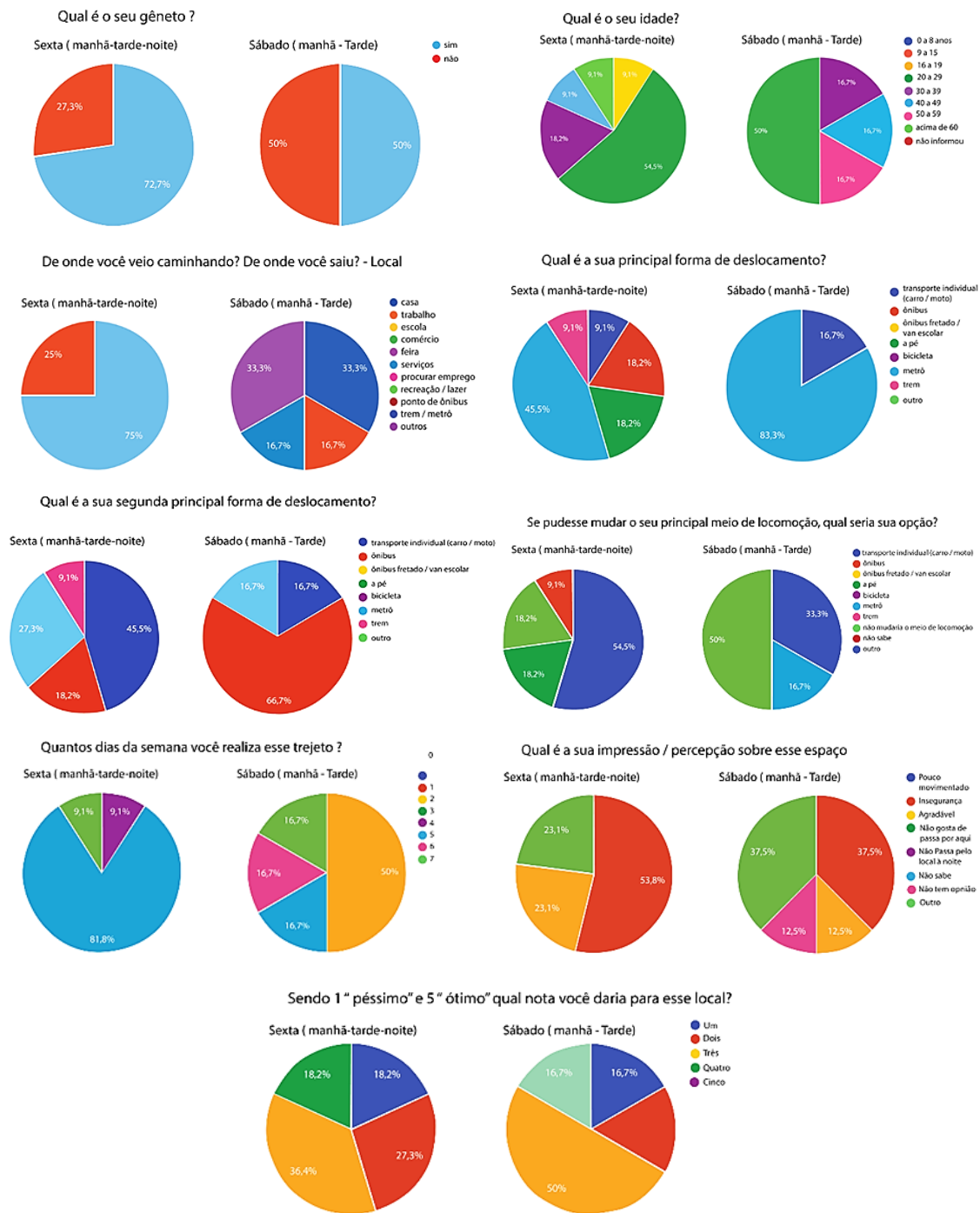


Figura 5 – Gráficos com os resultados da análise dos 7 critérios de classificação da pesquisa de Observação Urbana. Fonte: autores.

Por meio da tabulação dos resultados das entrevistas, foram obtidas várias informações sobre os usos atuais que servirão de diretrizes para o programa de atividades urbanas que deverão ser contempladas nas propostas de projeto urbano. Pessoas têm opiniões diferentes, sendo muito importante ouvi-las para conhecer melhor o local de estudo e realizar um projeto que agregue às necessidades que favoreçam a apropriação coletiva do lugar.

2.5 Análise dos sete critérios

Os sete critérios para avaliação dos espaços urbanos contemporâneos propostos por Jan Gehl, são os seguintes: segurança, proteção, acessibilidade, diversidade/ versatilidade, atratividade, conectividade e resiliência/ sustentabilidade. Com essa classificação associada aos resultados das outras entrevistas já tabuladas, é possível obter resultados sobre as características de uso e de comportamentos dos usuários locais contextualizados com a realidade local e, portanto, mais conclusivos para a realização da proposta de intervenção.

100

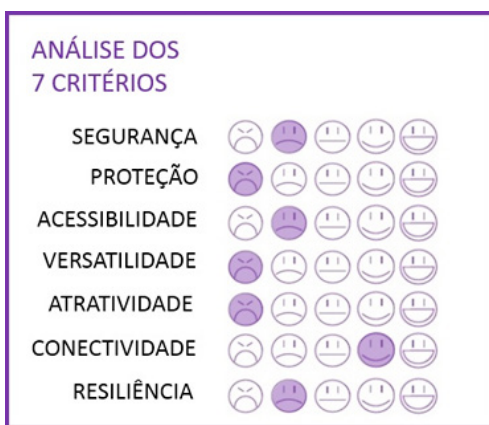


Figura 06 - Classificação dos 7 critérios de análise urbana de Jan Gehl.

Fonte: autores

3. ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Para definição dos pontos de medição da Rua Taguá, foi necessário que o grupo estudasse as bases cartográficas existentes e visitasse o local para identificar os principais pontos de atração, ou ainda, os locais que apresentavam maior incidência de pessoas; rede de transportes; uso do solo e aplicar os questionários e demais instrumentos apresentados pela organização social Cidade Ativa em *workshop*. A Rua Taguá foi dividida em 3 setores para fins de análise:

- Trecho de via 1: Rua Taguá
- Trecho de intersecção A
- Trecho de Intersecção B

Este último trecho, em especial, foi identificado como aquele que recebia o maior número de pessoas “de passagem”, ou seja, usuários locais que estão no lugar, mas não tem vínculo com ele, tais como moradores de outras localidades, locatários ou donos de estabelecimentos, trabalhadores locais durante o período matutino.

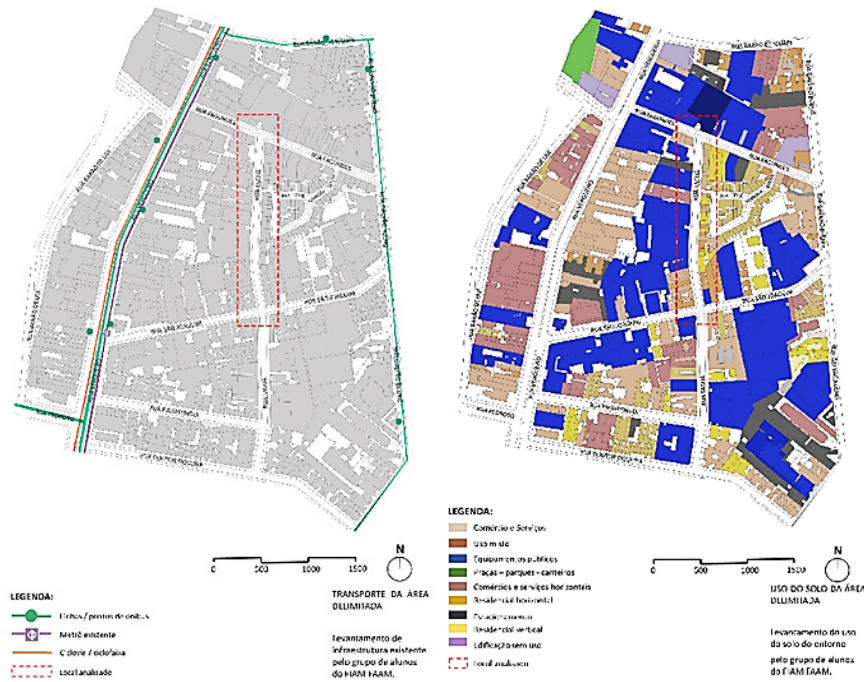


Figura 07 – Levantamento de transportes e usos do solo, trecho de via e intersecção. Fonte: autores.

3.1 Trecho de intersecção A – Rua Taguá x Rua Fagundes

Trata-se do ponto crítico para futura proposta de intervenção, pois é neste local onde se encontra o maior índice de permanência de pessoas nos períodos da tarde e da noite durante a semana.



Figura 08 – Análise de equipamentos urbanos e/ou mobiliários urbanos e fluxo de pedestres e veículo, parte de trecho de via e intersecção do ponto A. Fonte: autores

- **TRECHO 01:** Próximo à Rua Fagundes, é caracterizado pela grande quantidade de locais de permanência e um grande fluxo de circulação de pedestres. Há residências, instituições educacionais e comércios, que em sua grande maioria vendem bebidas alcoólicas, e que entram em conflito com as instituições de ensino, principalmente com o Colégio Adventista da Liberdade graças à concentração de crianças menores de idade.

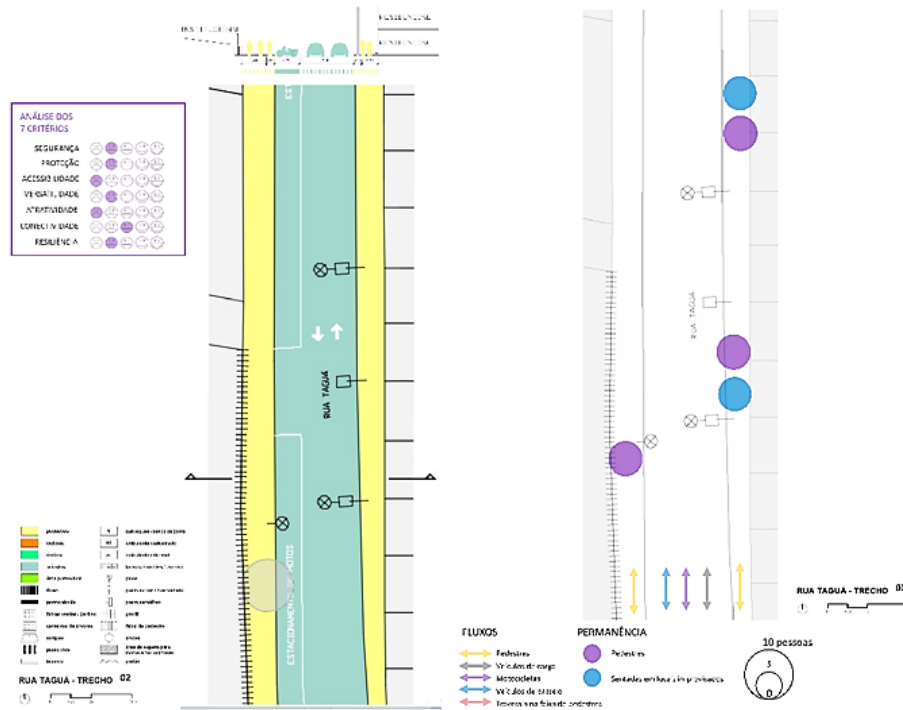


Figura 10 – Análise de equipamentos urbanos e/ou mobiliários urbanos e fluxo de pedestres e veículos, trecho de via 01 – parte 2.
Fonte: autores

- **TRECHO 02:** No segundo trecho analisado podemos encontrar as entradas e saídas de alunos e de automóveis provenientes da FMU, além do estacionamento demarcado para motos em uma faixa exclusiva no leito carroçável. Do outro lado da via há residências de gabarito baixo e pequenos comércios, tais como copiadora e comércios que vendem doces.

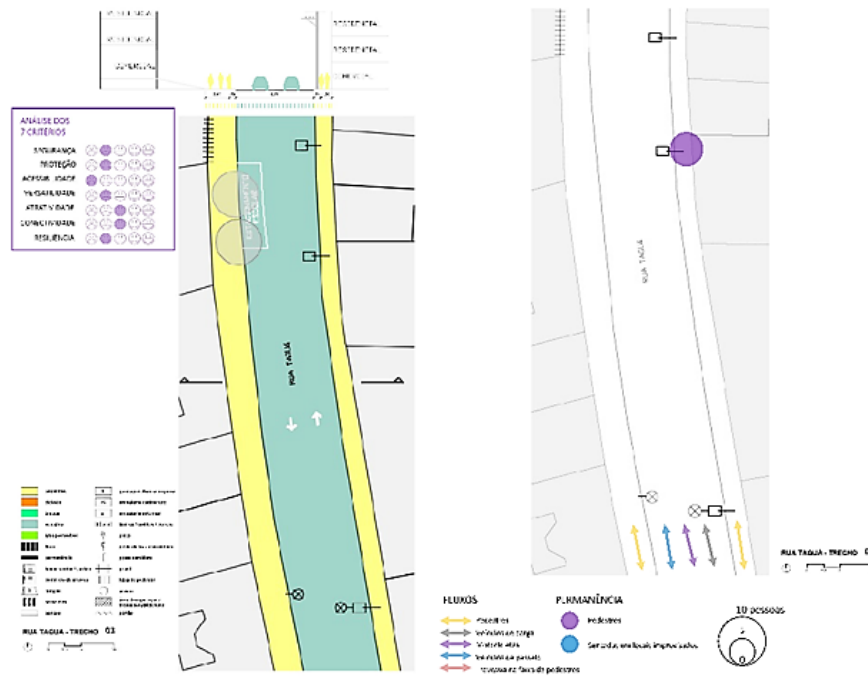


Figura 11 – Análise de equipamentos urbanos e/ou mobiliários urbanos e fluxo de pedestres e veículos, trecho de via 01 – parte 3.
Fonte: autores

- **TRECHO 03:** É o trecho da rua próxima da Rua São Joaquim e da estação de metrô que leva o mesmo nome. Além de pequenos comércios alimentícios e uma copiadora, também há uma empresa de pequeno porte. Nesta área o gabarito das edificações é mais alto, residenciais de até 8 pavimentos, quando comparado aos demais edifícios existentes na rua.

O levantamento geométrico realizado no trecho de via mostra que as calçadas possuem quase três metros de largura; porém, como o fluxo de pedestres, ambulantes, de pessoas consumindo produtos ou observando mercadorias em frente às lojas, bares e vitrines, carrinhos de alimentos, árvores, postes, lixeiras e bancas de jornal é intensa, a faixa livre de circulação é ocupada por outros usos, a circulação de pessoas é praticamente inviabilizada. Com isso, o pedestre vê-se obrigado a descer da calçada e seguir sobre a rua ou ainda, sobre o leito carroçável.

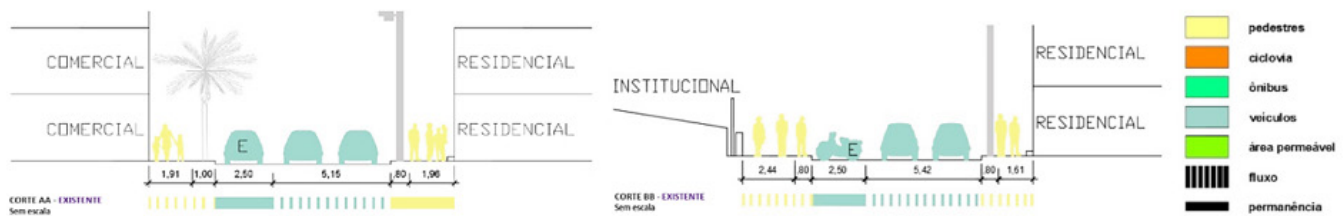


Figura 12 – Situação atual da Rua Taguá por meio de um corte esquemático.
Fonte: autores

3.3 Trecho de intersecção B – Rua Taguá x Rua São Joaquim

Trata-se do encontro de vias com grande fluxo de pedestres no período matutino e noturno, em função das instituições de ensino localizadas da região, e com maior fluxo de veículos na Rua São Joaquim. Foi localizado somente um semáforo para orientação do fluxo de veículos e nenhum semáforo para colaborar no atravessamento e fluidez do fluxo de pedestres.

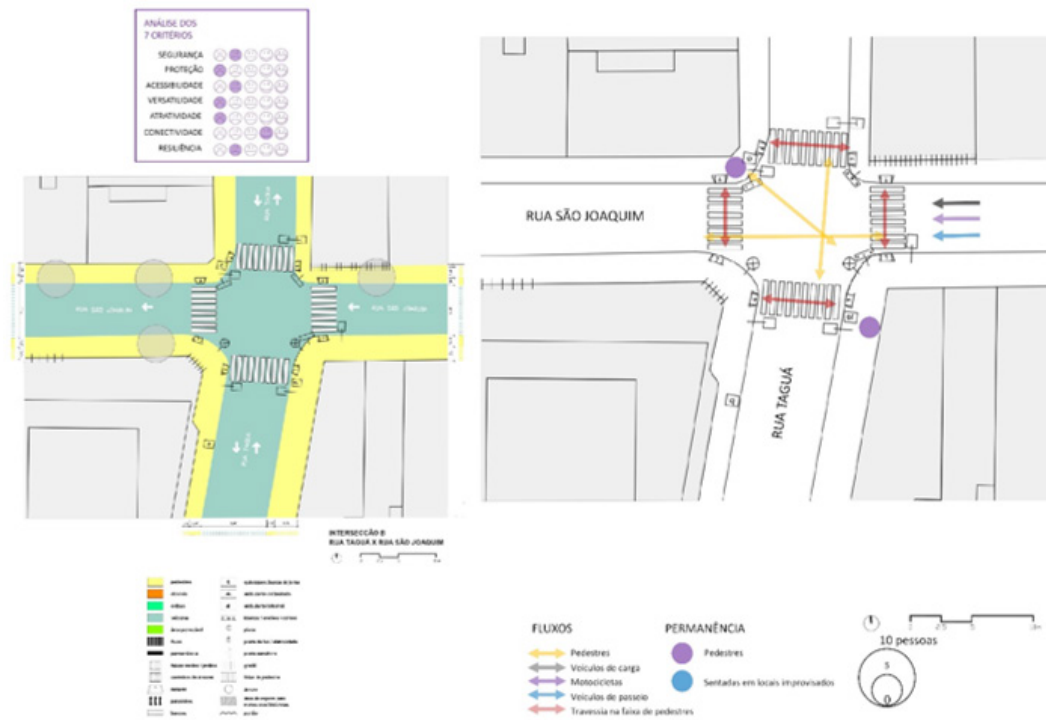


Figura 13 – Análise de equipamentos urbanos e/ou mobiliários urbanos e fluxo de pedestres e veículos, intersecção B.

Fonte: autores

O levantamento geométrico realizado revelou que apenas duas calçadas possuem a largura de faixa livre adequada aos manuais da CET: apesar disto, estas calçadas não comportam o grande fluxo de pedestres. O comércio ambulante é uma das situações que dificultam sobremaneira a circulação de pedestres. Por esta razão, o uso do leito carroçável é compartilhado entre automóveis e pedestres, criando situações de insegurança física.

No geral, é uma área que atrai predominantemente jovens e adultos; ainda assim, crianças também usam o local uma vez que frequentam as escolas locais durante o período diurno. Dada a grande quantidade de comércio e serviços nessas intersecções, o movimento é intenso durante todo o dia. No período noturno o movimento é maior nas lanchonetes e restaurantes existentes.

Esses levantamentos auxiliaram para um melhor entendimento da quantidade e da disposição dos mobiliários urbanos existentes; relação entre esses elementos e a largura da calçada; quantidade de arborizações que poderiam ocasionar sombra ao pedestre; fluxo intenso de pedes-

tres e veículos, analisando também semáforos; sinalizações entre outros. Todos esses fatores foram levados em consideração na elaboração da proposta final de intervenção.

4. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

106



Figura 14 – Sugestão de projeto da Rua Taguá – Parte 1.
Fonte: Elaborado pelos autores.



Figura 15 – Sugestão de projeto da Rua Taguá – Parte 2.
Fonte: Elaborado pelos autores.

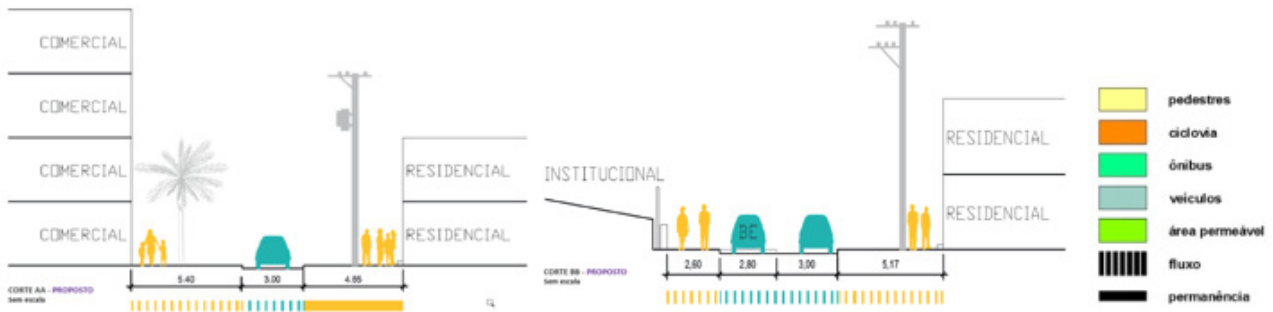


Figura 16 – Situação após proposta de intervenção da Rua Taguá por meio de corte esquemático.
Fonte: Elaborado pelos autores.

107



Figura 17 – Imagens 3D da proposta de intervenção da Rua Taguá.
Fonte: Elaborado pelos autores.

5. CONCLUSÕES

A proposta de intervenção resultante prioriza a mobilidade não motorizada bem com a criação de uma tipologia espacial urbana diferenciada pois atende às necessidades da população usuária do local. Todo o processo desenvolvido pela equipe apontou a necessidade de organização de instrumental de pesquisa que, quando aplicado, colaborou na compreensão dos fluxos e permanências espaciais no âmbito do pedestre, na busca das necessidades dos usuários (Painel Colaborativo) e na percepção da qualidade dos espaços físicos frente à necessária mudança de

programas e usos. Na proposta, o aumento das calçadas de ambos os lados da via (5 metros a partir do loteamento) sugerido pela equipe cria locais para a permanência das pessoas com a para implantação de mobiliários urbanos (bancos, lixeiras, postes). A fim de ter um espaço menos poluído visualmente ou ainda com menor número de intervenções ao longo dos caminhos, é proposto o aterramento dos fios de energia, a restauração dos edifícios tombados e a inserção de arborização. A diminuição do leito carroçável transforma a via em “mão única”, obrigando o motorista a reduzir a velocidade não apenas por causa da sinalização, mas também porque o estreitamento do leito carroçável, leva a essa situação. Além disso, são propostas faixas de pedestres elevadas que também colaboram na redução da velocidade do veículo. O levantamento de uso do solo da região apontou que há grandes quantidades de estacionamentos com preços equivalentes a Zona Azul – ou ainda, de estacionamento pago em vias públicas, mostrando que não há necessidade de vagas públicas pagas na rua. Baias de embarque e desembarque foram propostas próximas as instituições de educação e igreja.

Todas as sugestões apresentadas nas propostas, mostram que os caminhos para cidades mais humanas passam necessariamente por projetos urbanos de escala local e por métodos de investigação da vida urbana cotidiana. A tabulação das informações obtidas por aplicação de questões diretas, a observação dos comportamentos no uso dos espaços em áreas públicas associados à pesquisas colaborativas (projetistas e usuários) não apenas criam métricas adequadas à escala do pedestre bem como colaboram na organização do programa e das propostas projetuais.

REFERÊNCIAS

GEHL, J. (2013). *Cidade para Pessoas*. São Paulo: Perspectiva.

Karssemerg, H; Laven, J.; Glaser, M.;(2015). *A Cidade ao nível dos Olhos*. Porto Alegre: EdiPUCRS.

Cidade Ativa (2016) Formação Cidade Ativa no escritório modelo da FIAM-FAAM. Recuperado em 2 fevereiro, 2016, de:

<http://www.cidadeativa.org.br/singlepost/2016/12/01/>

Forma%C3%A7%C3%A3o-Cidade-Ativa-no-escri%C3%B3rio-modelo-da-Fiam-Faam

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - Prefeitura do Município de São Paulo (2016) Zoneamento ilustrado: texto da lei ilustrado. Recuperado em 03 fevereiro, 2017, em:

<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/.../prefeitura-lanc.../>

Prefeitura do Município de São Paulo: gestão urbana SP (2016). Rede de Espaços Públicos: guia de boas práticas para os espaços públicos da cidade de São Paulo. Acesso em 04 janeiro de 2017, disponível em:

<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/rede-de-espacos-publicos/>

[guia-de-boas-praticas-para-os-espacos-publicos-da-cidade-de-sao-paulo/](http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/guia-de-boas-praticas-para-os-espacos-publicos-da-cidade-de-sao-paulo/)

Metropolitano de São Paulo. (2007). Pesquisa Origem e Destino 2007. Metropolitano de São Paulo. São Paulo: Metropolitano SP. Acesso em 31 de março de 2017, disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/pesquisa-origem-destino-2007.aspx>

NYC - New York City (2016). Active Design. Shaping the Sidewalk Experience. Recuperado em 20 junho, 2016, de:

http://media.wix.com/ugd/7c3bc5_42f0312d5ae748b0b8413194e042852d.pdf

NYC - New York City (2016). Department of Transportation – Sustainable Streets: 2013 and Beyond. Recuperado em 18 junho, 2016, de:

<http://www.nyc.gov/html/dot/html/about/stratplan.shtml>

PMSP - Prefeitura do Município de São Paulo (2016). Gestão Urbana SP: Rede de Espaços Públicos. Recuperado em 18 junho, 2016, de:

<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/rede-de-espacos-publicos/>



CIDADE PARA PESSOAS: CAMINHABILIDADE, FORMA URBANA E DIAGNÓSTICO DA R. 25 DE MARÇO

Maira Brigitte Moraes Pelissari

Aluna do curso de arquitetura e urbanismo do
FIAM-FAAM Centro Universitário.

Helena Napoleon Degreas

Arquiteta e Urbanista, Professora do Programa de
Mestrado Profissional Projeto, Produção e Gestão do
Espaço Urbano do FIAM-FAAM Centro Universitário.

E-mail: helena.degreas@fiamfaam.br

RESUMO

Esse projeto de pesquisa tem como objeto de estudo a R. 25 de Março em São Paulo, Brasil, e sua adequação ao atual fluxo de pessoas e uso comercial e é parte integrante do projeto de Pesquisa Sistemas de Espaços Livres: projeto, produção, gestão e apropriação do Programa de Mestrado profissional em Urbanismo do FIAM-FAAM Centro Universitário. Durante o desenvolvimento das atividades vinculadas ao Escritório Modelo ao longo do 2º semestre de 2016 foram aplicados os métodos de “observação urbana” (Jan Gehl) e de pesquisa colaborativa sob a orientação do Organização Social Cidade Ativa e que tem por princípio o desenvolvimento de projetos a partir da construção coletiva, de respeito à escala humana e da integração e conectividade entre os ambientes internos ao edifício e a rua. A partir dessas premissas foram desenvolvidas as pesquisas, tabulados os dados, gerado o relatório e por fim, realizadas as propostas de projeto urbano com a devida revisão de fluxos de meios motorizados e não motorizados e criação de mobiliário urbano como solução para a região. Essa pesquisa pretende descrever, comparar e avaliar os resultados obtidos em campo numa proposta concreta e passível que atenda todos os usuários da região.

Palavras Chave: Caminhabilidade; Desenho Urbano; Active Design; R. 25 de Março; observação urbana.

ABSTRACT: City for people: walkability, urban form and diagnosis of 25 de Março Street.

This project is a study of 25 de Março Street in São Paulo, Brasil, its adequacy of pedestrian flow and commercial vocation. During the second semester of the program in 2016, collaborative research instruments were applied based on collective construction, human scale, and connectivity with surroundings buildings in partnership with the NGO Cidade Ativa. That pointed to a local inadequacy of uses between people and cars. The studies led to urban design proposals adequate to human scale. Motorized and non-motorized flows were reviewed and urban furniture was created as a solution to the problem. This research had the objective of describing, comparing, and evaluating the results obtained in the research field to find a concrete and liable proposal to attend the users of the area.

112

Key Words: Walkability; Urban Design; Active Design; 25 de Março Street; human scale.

RESUMEN: Ciudad para las personas: caminhabilidade, la forma urbana y el diagnóstico de R. 25 de de marzo.

Este proyecto tiene como objeto de estudio la Calle 25 de Março en São Paulo / Brazil, su adaptación al flujo corriente de las personas y el uso comercial. Durante la Oficina Modelo de la segunda mitad de 2016 y en colaboración con la "ONG Cidade Ativa", se aplicaron herramientas de investigación basadas en la construcción colectiva, en la escala humana y en la conectividad con los edificios circundantes. Los resultados apuntaron para una inadecuación del sitio para el público y el flujo actual. A partir de este hecho, se desarrollaron propuestas de diseño urbano, revisión de flujos de medio motorizado y no motorizado y creación de mobiliario urbano como una solución para la región. Esta investigación tiene como objetivo describir, comparar y evaluar los resultados obtenidos en el campo en una propuesta concreta que pueda atender a todos los usuarios de la región.

Key Words: Caminabilidad; Diseño Urbano; Active Design; Calle 25 de Março; escala humana.

1. INTRODUÇÃO

Desenvolver projetos urbanos que atendam as expectativas dos cidadãos em áreas comerciais centrais e de alta complexidade urbana não é tarefa fácil. Este é o caso da Rua 25 de março em São Paulo. Rua de comércio popular, caracteriza-se como centro comercial a céu aberto e que, em datas sazonais, recebe fluxo de aproximadamente um milhão de visitantes por dia. Dados da PGV (2015) – Planta Genérica de Valores do município de São Paulo apontam para um valor de terreno de cerca de R\$12.000,00 o metro quadrado levando comerciantes a investirem cerca de R\$35.000,00 mês para locação ou para o pagamento do "ponto" que, de acordo com a associação

de lojistas, pode alcançar até um milhão de reais. A equipe de alunos recebeu por incumbência aplicar o método e os instrumentos de pesquisa inspirados pela construção coletiva, escala humana e pela concetividade com os edifícios do entorno (Plinths) para desenvolver as propostas de ressignificação dos espaços locais consolidados. Buscava-se atender e também adequar, os indicadores urbanos presentes no relatório *Streets as Public Spaces and Drivers of Prosperity*, publicado em 2013 pela UN-Habitat e que pretende mensurar o índice de prosperidade das cidades. Discutir e apresentar propostas que agreguem valor à qualidade de vida urbana a partir de trechos da cidade já consolidados enquanto forma urbana (leito carroçável entre edifícios altos localizados no alinhamento dos terrenos), requer uma revisão dos instrumentos urbanísticos de pesquisa tradicionais que tem como foco, o fluxo motorizado negligenciando o fluxo peatonal altíssimo da região. Por meio de ferramentas de pesquisa, engajamento e observação urbana, foram testados novos métodos de projetar cidades em diversas escalas a partir do olhar multidisciplinar, do diálogo com a comunidade e da perspectiva colaborativa, aproximando a teoria da prática do urbanismo. Este artigo pretende descrever, comparar e avaliar os resultados projetuais de diferentes a partir da aplicação de um aparato instrumental de análise urbana contemporâneo e que o prioriza a escala do pedestre na Rua 25 de Março, São Paulo, Capital.

2. METODOLOGIA

2.1 Seleção dos pontos de medição

A metodologia aplicada foi desenvolvida pela Organização Social Cidade Ativa a partir de criação e releitura dos instrumentos do Active Design associados às classificações de Jan Gehl (2016) de acordo com a necessidade percebida. A primeira parte consiste em elaborar um breve diagnóstico dos três pontos do Complexo Comercial R. 25 de Março – Ladeira Porto Geral, intersecção da R. Lucrecia Leme com R. 25 de Março e intersecção da R. Comendador Afonso Kherlakian com a R. Da Cantareira. As visitas iniciais realizadas nessa primeira fase subsidiaram a predefinição dos pontos específicos a serem analisados durante a etapa do levantamento de campo.

Essas visitas consideraram a infraestrutura de mobilidade, os pontos típicos de comércio local, as principais referências (construções históricas, equipamentos públicos, estações de transporte, etc.), topografia e hierarquia de ruas. Somado a isso, as visitas revelaram também a dinâmica local, os principais pontos de aglomeração e fluxo de pessoas, de conflitos de meios não motorizados com meios motorizados, pontos problemáticos, pontos de atração e origem e destino de deslocamentos.

A leitura inicial mostrou três situações distintas, que, no entanto, compartilham algumas situações similares, tais como conflito entre meios motorizados e pedestres, ausência completa de mobiliário urbano, homogeneização de uso do solo para fim comercial/ serviços, intenso fluxo de pedestres, atividades econômicas intensas.

2.2 Levantamento geométrico

Para esse trabalho, foram utilizados os formulários elaborados pela Organização Social Cidade Ativa. O levantamento geométrico dispõe de dois formulários, um específico para vias e outro específico para intersecções. O objetivo do formulário é confirmar as medidas de via (dimensões de calçada, leito carroçável, uso das faixas e posição de equipamentos e mobiliários urbanos, sejam permanentes ou temporários). O formulário é preenchido por meio de croquis feitos no local da medição, sob uma malha quadriculada e legendas para indicar os elementos presentes. O desenho permite uma melhor apresentação desses elementos, comparado com outros meios tais como fotos e vídeos. Essas informações são posteriormente digitalizadas e transformadas em diagramas que sintetizam as informações. O objetivo é entender os elementos que influenciam na travessia e fluxo de meios não motorizados.

114

2.3 Medições

Um dos principais objetivos do levantamento é avaliar como as vias são utilizadas ao longo do dia. Para isso são realizadas medições de fluxo e permanência para entender a dinâmica local e como as pessoas interagem com o espaço urbano. As medições relacionam contagens com informações espaciais. A metodologia envolve uma grade horária que visa observar a variação de usos no local em períodos diferentes do dia ao longo da semana. As medições são realizadas por 2hs em três períodos diferentes: manhã, à tarde e à noite; obtendo amostras de dias da semana, do sábado e do domingo.

2.3.1. Fluxos

Nesse item é feita a contagem de pessoas que cruzam o trecho de via ou intersecção, tais como:

- Pedestres (homens, mulheres, idosos e crianças)
- Ciclistas
- Ônibus
- Motocicletas
- Veículos de passeio
- Veículos de carga

- Táxis/ ubers

Nas travessias ainda foram adicionados dados de travessias, sendo:

- Travessia na faixa
- Travessia fora da faixa.

2.3.2. PERMANÊNCIAS

Nesse item são levantadas as atividades de permanência. O número de pessoas é anotado no mapa, juntamente com a posição em que elas se encontram em relação à via, através de um símbolo que representa sua atividade. As atividades contabilizadas foram:

115

- Em pé
- Esperando o ônibus
- Sentado em banco ou similar
- Sentado em locais improvisados
- Sentado em Mobiliário Portátil
- Sentado em área externa de café
- Deitado no chão
- Crianças brincando
- Atividade Comercial

A partir desses dados são formados gráficos para uma melhor avaliação dos usos de cada local. Os dados foram colhidos nos três pontos (via um, intersecção A e intersecção B) nos seguintes dias e horários:

Tabela 1

Cronograma de medições.

HORÁRIO	DIA DE SEMANA	SÁBADO	DOMINGO
Manhã (6h00-8h00)	2ª feira 26/09/2016	24/09/2016	18/09/2016
Tarde (13h00-15h00)	6ª feira 30/09/2016	24/09/2016	18/09/2016
Noite (19h00 -20h30)	6ª feira 16/09/2016	24/09/2016	18/09/2016

Fonte: autor.

Os dias e horários foram escolhidos para dar a amostra mais variada possível de fluxos no local, tanto da chegada dos comerciantes para a abertura das lojas, quanto o horário de maior fluxo de consumidores, assim como a situação local após o fechamento total das lojas.

2.4. Entrevistas

Os formulários de entrevistas desenvolvidos pela Organização Social Cidade Ativa, utilizados para a execução desse trabalho, não só traçam um perfil dos frequentadores, mas também aspectos relacionados à sua percepção quanto ao espaço, seja por sua segurança, seja por sua experiência no momento. Além disso, foi perguntado a cada um dos entrevistados o que eles pensam sobre a restrição do fluxo de meios motorizados ao longo da R. 25 de Março e Ladeira Porto Geral durante o horário comercial das lojas. Entre o perfil de entrevistados, buscamos ouvir não só os turistas/ consumidores, mas também comerciantes, trabalhadores e ambulantes da região, de forma a obter visões diferentes sobre o local. As entrevistas foram realizadas preferencialmente ao longo da R. Cantareira, R. Comendador Afonso Kherlakian, R. 25 de Março, R. Lucrecia Leme e Ladeira Porto Geral, não necessariamente nos pontos específicos de medição. Foi observado que quanto maior o fluxo, menos as pessoas se tornavam receptivas a conversas ou entrevistas, sendo os horários e dias de menor fluxo muito mais propícios para a aplicação das questões. Dessa forma, não foi possível manter um padrão diário de número de entrevistas. Além disso, em alguns horários a região se encontra completamente vazia, como foi o caso de domingo à noite, quando houve uma tempestade, não havendo pessoas para a realização de entrevistas. Algumas modificações nas perguntas propostas no formulário padrão de entrevista se fizeram necessárias. “As perguntas de onde você veio caminhando – nome da rua” e “para onde você está indo caminhando – nome da rua” precisaram ser substituídas, uma vez que o único nome de rua que a maioria das pessoas conhecia na região era a R. 25 de Março e nem sempre elas sabiam apontar de onde vieram. “A pergunta foi substituída por “como você chegou aqui” e “para onde você vai depois” acrescentada de sugestões dos principais pontos de saída e entrada da região. Baseados na primeira resposta, foi seguido o raciocínio: se o entrevistado informasse que chegou a região utilizando o metrô, perguntávamos por qual dos acessos, Ladeira Porto Geral, Largo São Bento ou Sé, por exemplo; ou se chegasse de ônibus, pontos de ônibus próximos eram sugeridos, tais como Terminal Pq. Dom Pedro II, ou Av. Senador Queirós; dessa forma a pergunta era respondida com mais objetividade pelos entrevistados. Além disso, a pergunta “se este espaço fosse como uma praça, o que você gostaria de poder fazer aqui” foi substituída por “você preferiria que o local tivesse o trânsito exclusivo aos pedestres na R. 25 de Março e na Ladeira Porto Geral?”. Essa alteração foi necessária pois a ideia de praça na região da 25 de Março confundia os entrevistados e lhes parecia absurda. Nosso interesse era o descobrir se a população preferiria trânsito exclusivo de pedestres no local e a instalação de mobiliário e equipamentos em escala urbana. Na prática o resultado se “assemelha” a uma praça, mas para a população o conceito

de “praça” não se aplica a locais com grande fluxo de passagem, sendo exclusiva a momentos de descanso, com equipamentos infantis e para idosos, o que é completamente diferente da ideia proposta. Portanto, o termo teve que ser removido das entrevistas. Também foi necessário alterar a pergunta “quantos dias por semana você realiza esse trajeto”, pois a R. 25 de Março tem um público sazonal muito grande, que frequenta a região de forma mensal ou até mesmo anual.

2.5 Painel interativo

Os painéis interativos – instrumentos de pesquisa apresentados à equipe pela organização social Cidade Ativa, assemelham-se a uma forma lúdica de entrevista em massa. Uma vez que na entrevista é possível avaliar a opinião individual de cada pessoa, no painel interativo podemos avaliar a opinião em massa, o que por vezes se mostra diferente das opiniões individuais.

Foram desenvolvidos três painéis coloridos em lona, de dimensões de 90cm x 120cm, que foram alocados temporariamente, das 14h00 às 17h00 da 6ª feira, dia 30/09/2016, nas grades externas da estação de Metrô São Bento da Ladeira Porto Geral.

O primeiro painel tinha como tema “Quem é você?” e visava montar um perfil dos frequentadores. O segundo painel, “25 de Março e Região” era mais voltado para as impressões do local e a opinião das pessoas sobre o conflito de meios motorizados versus meios não motorizados, sobre a percepção do usuário daquilo que lhe faz falta no local, daquilo que percebe como ruim e sua concordância ou não quanto à restrição do fluxo motorizado durante o horário comercial das lojas. O terceiro e último painel, “De onde você é?” visava mapear a origem e destino dos frequentadores da região. O painel era respondido pela população através de adesivos, posicionados embaixo dos campos de resposta correspondente com a opinião de cada um.

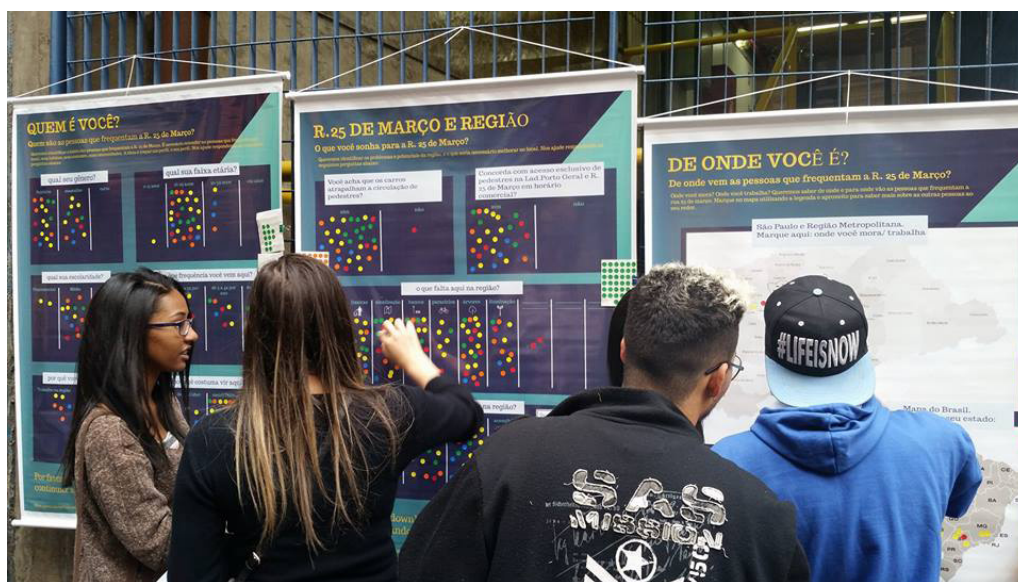


Figura 1 - Aplicação do painel interativo participação da população na Ladeira Porto Geral.
Fonte: Imagem elaborada pelo autor em setembro de 2016.

2.6 Análise e discussão dos resultados

Os estudos de campo apontaram para uma inadequação do local, como espaço urbano de estar e circulação, incompatível com o fluxo diário de frequentadores. As calçadas, mesmo atendendo as normas da CET, são estreitas, estão em más condições e em desnível, o local apresenta problemas de capilaridade e acessibilidade, falta ou inadequação de mobiliário, sinalização (segurança e orientação) e equipamentos urbanos, má gestão de resíduos (comerciais, de serviços e da população) e de manutenção de drenagem, pisos, equipamentos públicos e mobiliários. A predominância dos usos comercial e de serviços em detrimento ao residencial faz com que parte da região permaneça deserta fora do horário comercial. As entrevistas presenciais revelaram que a principal queixa dos frequentadores remete a sensação de insegurança. Também existe conflito entre meios motorizados e não motorizados. O diagnóstico feito a partir da tabulação das informações apontou para a necessidade de requalificação do local por meio de realização de propostas de projeto urbano com foco no pedestre. Os resultados apontam para necessidade de organização de propostas de projeto a partir de um novo programa de atividades em que acolham as necessidades dos usuários que predominam no local: pessoas e não automóveis. Com isso será necessário incorporar ao projeto um sistema de espaços públicos funcionais, novos sistemas de drenagem e de paginação de piso, reorganização da coleta de lixo e de veículos de carga e descarga por meio da implantação de novos horários e logística de funcionamento, acessos e pontos específicos, reorganização da passagem de meios não motorizados e, por fim, controles de acesso em vias específicas associadas à redução dos limites de velocidade para 10km/hora.

118

3. DIAGNÓSTICO: A APLICAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DE PESQUISA E RESULTADOS PRELIMINARES

Num primeiro momento, os estudos foram iniciados a partir das bases cartográficas existentes e levantamentos realizados na região identificando-se os pontos de interesse, as redes de transporte, o uso do solo e gabarito das edificações. Posteriormente os questionários foram aplicados e apresentados aos membros da organização social Cidade ativa para apreciação.

Esses estudos ajudam numa maior compreensão da dinâmica local, permitindo indicar as regiões com maior fluxo de circulação entre pedestres, automóveis e veículos de carga em diferentes horários do dia e em distintos dias da semana. Foram identificados e mapeados os comportamentos das pessoas. Essas observações foram inseridas em mapas que posteriormente serviram de subsídio para o projeto. Além dessas informações foram medidas as dimensões físicas dos principais pontos de estudo tais como, a caixa de rua, as calçadas, o leito carroçável, os postes, as interferências diversas tais como lixeiras, cabeamentos, caixas de inspeção, etc.

No caso da região da R. 25 de Março, as vias no entorno também foram analisadas identificando-se e mapeando-se os locais que recebem o maior fluxo de pedestres como os acessos à Estação de Metrô São Bento, principal porta de entrada e saída da região. Já o maior fluxo de veículos se concentra na Avenida Prestes Maia e na Av. Do Estado. O fluxo de pedestres é constante e intenso de 2ª feira a sábado ao longo do horário comercial das lojas. Durante a noite os pedestres concentram-se no entorno das lanchonetes e bares da região, bem como nos arredores do Mercado Municipal, horário em que ocorre o abastecimento de produtos; outra concentração ocorre ao longo da Av. do Estado em direção ao Terminal Parque Dom Pedro II, onde se localiza uma feira noturna de alimentos. Nos domingos, a maior parte das lojas não abre, mas surgem vendedores informais vendendo produtos em lonas estendidas no chão. O fluxo de pedestres é bem reduzido, principalmente após as 14hs, quando todos os vendedores já se retiraram do local. A partir desse momento, surgem pessoas em situação de rua que se misturam a um reduzido número de usuários de drogas. A região possui um alto fluxo de veículos de carga e descarga, seja por conta das lojas da R. 25 de Março, seja por conta do Mercado Municipal. A carga e descarga das lojas é feita atualmente sem nenhum critério de horário ou de local específico para estacionamento. Durante todo o dia caminhões e vans abastecem lojas e competindo o espaço destinado aos veículos de passeio e meios não motorizados. Já o Mercado Municipal realiza a carga e descarga de mercadorias no período noturno, após as 18h00 e se mantém até as 5h00. Nesse período da madrugada é montada uma feira de frutas e verduras no sentido do Terminal Parque Dom Pedro II.

A região é bem servida de transporte público, contando com a linha Azul do Metrô e o Terminal Parque Dom Pedro II. No entanto, não possui uma rede cicloviária e nem um calçamento adequado ao fluxo de pedestres correspondente. A topografia do local é razoavelmente plana e foi modelada pela retificação do Rio Tamanduateí eliminando as suas famosas sete voltas e abrindo espaço para a rua que conhecemos hoje como R. 25 de Março. A região também possui ladeiras que dão acesso para a parte alta em direção ao mosteiro de São Bento e Museu Anchieta. O desnível chega a 24 metros entre as cotas 724 na margem do rio Tamanduateí e 748 na Rua XV de Novembro. Na Ladeira Porto Geral, principal acesso de pedestres para a R. 25 de Março, localiza-se uma das entradas do metrô São Bento; neste local a inclinação chega a 22%. O uso do solo é homogêneo, predominando o comercial. Predomina o gabarito de até três pavimentos nas cotas mais baixas e de até 10 pavimentos nas cotas mais altas do terreno. Os prédios presentes abrigam salas comerciais, galerias de lojas ou depósitos. O número de residências no local é insignificante quanto comparado ao número de imóveis comerciais. O comércio se divide em bijuterias, presentes, artigos para a casa, artigos para lojistas, festas, fantasias, artigos indianos, armarinhos e tecidos. Os restaurantes também tendem a se concentrar num único ponto, tendo como exceção o Mcdonalds, que conta com duas unidades na R. 25 de Março. O Mercado Municipal, ponto turístico e histórico que conta com grande variedade de alimentos e restaurantes internos, apesar de ficar a apenas duas quadras da 25

de Março, com uma vista de sua entrada principal para a R. Comendador Afonso Kherlakian (transversal à R. 25 de Março), aparentemente não se conecta ao local de forma clara sendo pouco mencionado pelos entrevistados que sequer sabiam de sua proximidade física. Dessa forma, o Mercado, como é conhecido, acaba gerando uma dinâmica completamente diferente da região, possuindo inclusive uso noturno em seu entorno durante a semana, situação essa que não se estende duas quadras acima na R. 25 de Março. A área é delimitada pelas R. General Carneiro, R. Boa Vista, R. Florêncio de Abreu, Av. Senador Queirós e Av. Do Estado, perímetro onde se concentram as lojas, incluindo também o Mercado Municipal de São Paulo e acessos ao Metrô São Bento.

3.1 Pontos de medição

Foram selecionados três pontos ao longo do Complexo Comercial da R. 25 de Março que, apesar de serem distintos em atividades, dinâmica e topografia, apresentam algumas características em comum. A região como um todo possui um grande número de pessoas “de passagem”, ou seja, usuários locais que estão no lugar, mas não tem vínculo com ele, comparado com o percentual de moradores, locatários ou donos de estabelecimentos.

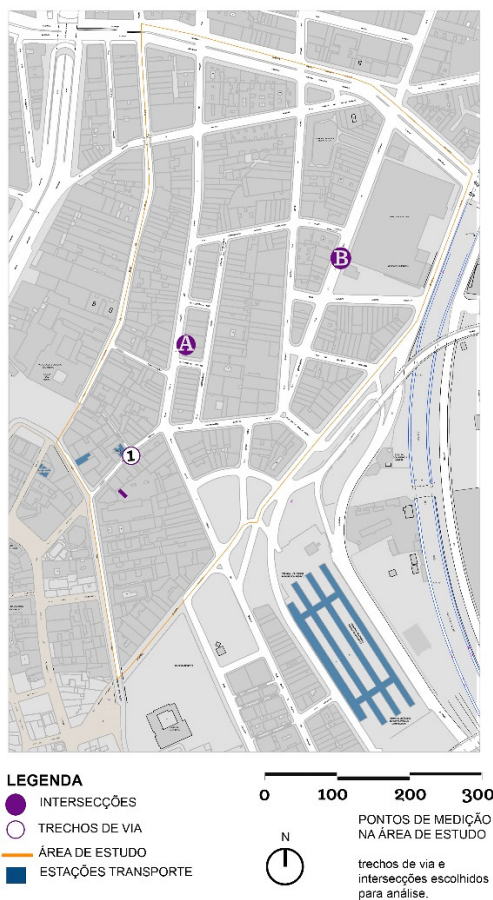


Figura 2 – Ponto de medição escolhidos e delimitação abrangência da área de estudos.
 Fonte: Elaborado pelo autor em Outubro de 2016.

3.1.1 Trecho de via 1 - ladeira Porto Geral

O primeiro ponto é a Via 1- Ladeira Porto Geral, que possui um dos acessos da Estação São Bento pertencente à linha Azul do metrô. É o principal ponto de acesso ao Complexo da R. 25 de Março para quem usa transporte público. A topografia elevada, chegando a 22% de inclinação e a via estreita tornam o percurso extremamente cansativo. O levantamento geométrico realizado no trecho revelou que as calçadas possuem medidas próximas ao mínimo de largura que a CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) determina para a circulação de pedestres, porém, graças ao volume de circulação intenso, as dimensões não atendem à demanda do local. A ladeira concentra lojas de bijuterias e fantasias. As medições de fluxo confirmaram a vocação da via para os meios não motorizados; o fluxo costuma ser gradativo ao longo do dia, começando baixo pela manhã e tendo seu pico no final da tarde. As permanências, no entanto, são baixas principalmente nos horários de maior fluxo, justamente pela falta de espaço. Os comerciantes também não estimulam a permanência, colocando floreiras ou empecilhos nas soleiras das lojas. A maior permanência se dá pelo comércio ambulante, dos vendedores de água e dos “homens-sanduíche” fazendo publicidade das lojas. Não possui comércio ambulante na forma de barracas. O fluxo de veículos costuma ser de passeio e é baixo, comparado a outras vias da região. No entanto o enorme contingente humano que percorre as calçadas estreitas e esburacadas disputa também neste trecho, espaço com os carros que se aventuram a circular pelas ruas. Uma das participantes do Painel Interativo chegou a comentar que já foi atropelada no local.

3.1.2 Travessia A - 25 de março

O segundo ponto se trata da Travessia A – na esquina da R. Lucrecia Leme cruzamento com a R. 25 de Março. O ponto foi escolhido graças à intensidade de pedestres e por ter, na R. Lucrecia Leme, o posto de polícia da região que concentra um número grande de policiais. Cabe ressaltar que o posto parece ser uma construção temporária, pois trata-se de contêiner. Esse trecho da R. 25 de Março concentra lojas de presentes, artigos para casa e armarinhos; a R. Lucrecia Leme não possui fachadas ativas, ou ainda, trata-se de um muro longo e sem portas, vitrines ou janelas: nele encontra-se apenas o contêiner do posto de polícia. Possui fluxo moderado de veículos de passeio, carga e ônibus. A topografia do local já é completamente distinta do ponto da Ladeira Porto Geral, se tratando de uma área completamente plana, passível de alagamentos em épocas de chuvas intensas. Possui fluxo moderado de veículos de passeio, carga e ônibus.

As principais permanências no local são de vendedores informais, com suas barracas e também de “homens-sanduíche”. Durante a semana, em horário comercial, os consumidores tendem a passar apressados pelas ruas e parar apenas no entorno das barracas de comércio informal, ou entrar diretamente dentro das lojas. Observamos, no entanto, que pouco antes do horário comercial ter início, trabalhadores e consumidores se acumulam em torno das lojas a espera da abertura, alguns com mais de 1h de antecedência. Durante o período noturno a perma-

nência no local é praticamente inexistente, destacando-se apenas as pessoas que se encontram para ir embora juntas.

3.1.3 Travessia B - R. Cantareira (Mercado Municipal)

O terceiro e último ponto é a Travessia B - na esquina da R. Comendador Afonso Kherlakian com a R. Da Cantareira, e que leva ao acesso para a entrada principal do Mercado Municipal. Aqui a dinâmica é diferenciada dos outros dois pontos, pois o comércio passa a ser relacionado a produtos alimentícios. A região possui atividade noturna por conta do abastecimento do Mercado Municipal, que é feito durante a noite. A R. Da Cantareira tem um alto fluxo de veículos de passeio, carga e ônibus, sendo paralela à Av. do Estado. O fluxo maior de pedestres se dá na travessia que dá acesso a entrada do Mercado Municipal. A travessia, apesar de muito movimentada, não possui semáforo. A permanência no local se concentra próxima à lanchonete de esquina - que tem funcionamento diário de 24hs, exceto aos domingos - e em frente ao Mercado Municipal. Nesse trecho existe comércio informal com carrinhos e lonas estendidas no chão. Não existem barracas. O local conta também com o maior número de veículos estacionados, principalmente em frente ao mercado municipal.

122

3.2 Entrevistas – perfil do entrevistado

Foram entrevistadas um total de 33 pessoas ao longo da Região da R. 25 de Março. Dentre as 33 pessoas entrevistadas na região, de forma geral, a maioria é do gênero feminino, entre 20-29 anos, que não moram e nem trabalham na região. Essas pessoas costumam vir direto de suas próprias casas para fazer compras no local e chegam à região por meio do Metrô São Bento pela saída da Ladeira Porto Geral. Sua principal forma de deslocamento é o transporte público. Perguntadas, elas não desejam mudar esse meio de transporte. Tem por hábito frequentar a região de 1 a 7 vezes por semana e tendem a não gostar de passar pelo local. Concordam em restringir o fluxo de veículos motorizados na Ladeira Porto Geral e Rua 25 de Março durante o horário comercial e avaliam a região como uma qualidade média.

O público é bem variado, com pessoas de outros estados e cidades, que vem de transporte fretado e/ou se hospedam em hotéis. Perguntas sobre outros meios de transporte, alguns entrevistados prefeririam trocar o meio de transporte que utilizam pelo conforto do transporte individual, como carro, ou moto. A frequência com que as pessoas visitam a região varia de sete vezes na semana até um ou duas vezes por ano, estando extremamente ligada ao tipo de atividade que a leva à região.

O motivo que leva os entrevistados a não gostar da região é, em primeiro lugar a sensação de insegurança. Quando perguntadas, a maioria das pessoas votou por restringir o fluxo de veículos motorizados na região. Esse resultado é compartilhado tanto pelas respostas de visitantes quanto pelas respostas dos trabalhadores da região que, em sua maioria, utilizam meios

(conforme metodologia) e um sábado e um domingo. No domingo a noite houve uma tempestade que impossibilitou a coleta completa de dados. Tabulados, os dados coletados geraram gráficos de permanências e fluxos. Por meio dos resultados, concluiu-se que o maior fluxo de pedestres ocorre durante a semana no período da tarde, no trecho de via um, localizado na Ladeira Porto Geral. O maior índice de permanência ocorre durante a semana, na travessia B, na esquina da R. Da Cantareira com a R. Comendador Afonso Kherlakian, em frente à entrada principal do Mercado Municipal. O maior fluxo de veículos se concentra no sábado a tarde na Travessia B, na R. Da Cantareira, e o de ciclistas é durante a semana, à tarde, também na Travessia B. O maior fluxo total, considerando dados coletados dos três pontos, tende a ser durante a semana à tarde, chegando a média a 4037 pessoas a cada 5 minutos. Domingo acaba sendo o dia de menor fluxo na região, mas tendo, no entanto, bons índices de permanência. Observamos que a maior permanência de pessoas se trata de pessoas em pé ou em atividade comercial.

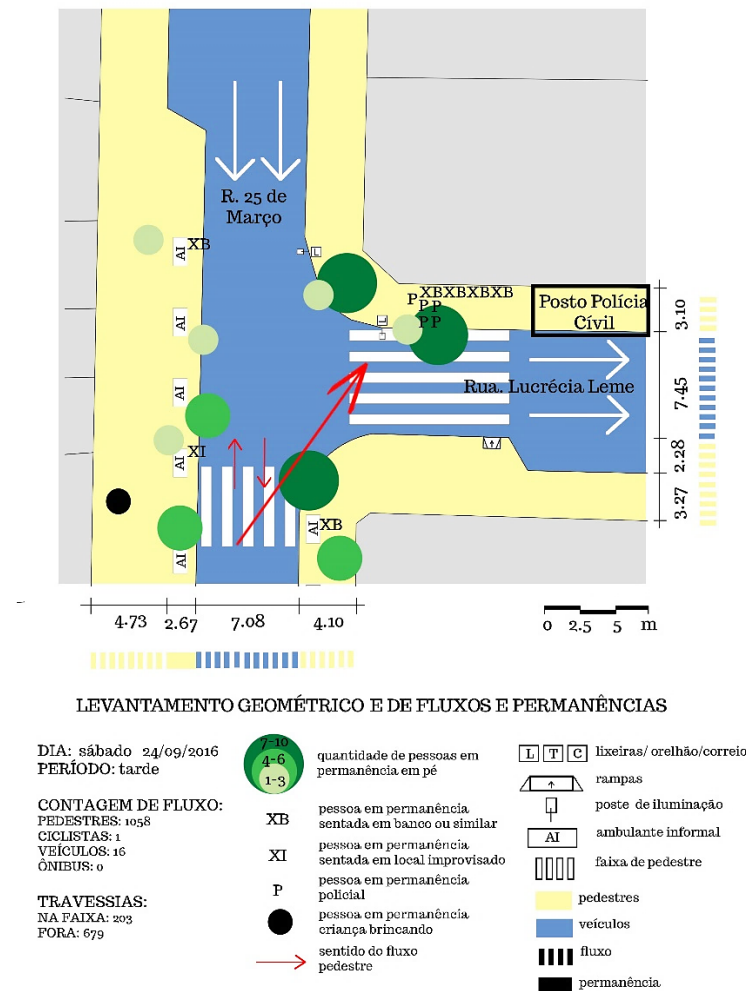


Figura 5 - Levantamento Geométrico e marcação de Fluxos e Permanências.
 Fonte: Elaborado pelo autor em outubro de 2016

REFERÊNCIAS

BRASIL (2012). Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012: institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; Brasília: Presidência da República.

BRASIL (2015). Decreto nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016: institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP 2015. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo.

Cidade Ativa (2015): Formação Cidade Ativa no escritório modelo da Fiam Faam (2016). Recuperado em 2 fevereiro, 2016 de:

126 <http://www.cidadeativa.org.br/single-post/2016/12/01/Forma%C3%A7%C3%A3o-Cidade-Ativa-no-escri%C3%B3rio-modelo-da-Fiam-Faam>

CNU (1996) Congresso do Novo Urbanismo. A Carta do Novo Urbanismo. Recuperado em 13 junho, 2016. Disponível em:

https://www.cnu.org/.../defau.../files/cnucharter_portuguese.pdf

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE 2015. Região Metropolitana de São Paulo. Recuperado em 04 dezembro, 2016 de: <https://www.emplasa.sp.gov.br/RMSP>

Degreas H, Kaneko R, Leite G (2016) Mobilidade Urbana: o caminhar pela cidade de São Paulo, In: *XI Colóquio QUAPA-SEL, Sistemas de Espaços Livres: Transformações e Permanências no Século XXI*, Salvador.

Gehl J. (2015). *Cidade para Pessoas*. São Paulo: Perspectiva.

Gehl People: *A New Heart for São Paulo*. Disponível em:

<http://gehlpeople.com/cases/sao-paulo-brazil/>. Acesso: 2 de fevereiro de 2017.

Gehl People: *A Better Experience in Central São Paulo*. Recuperado em 2 de fevereiro de 2017 de

<http://gehlpeople.com/blog/enjoyable-stay-central-sao-paulo/>

Karsserberg H, et al (2015). *A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths* - dados eletrônicos. EDIPUCRGS, Porto Alegre, 64-68.

Irazabal, Clara (2001). Da carta de Atenas à carta do novo urbanismo. Qual seu significado para a América Latina? In: *Arquitextos nº 019.3*. São Paulo, Portal Vitruvius, dez. 2001. Recuperado em 18 junho, 2016 de

http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq019/arq019_03.asp

Keith, Trevor; DEL RIO, Vicente (2000). “New urbanism, dependência do automóvel, senso de comunidade. Um estudo comparativo de dois conjuntos residenciais na Califórnia”.

In: *Arquitextos nº 042, Texto Especial nº 201*. São Paulo, Portal Vitruvius. Recuperado em 18 junho, 2016 de <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp201.asp>

NYC - New York City Department of Transportation (2013) – *Sustainable Streets: 2013 and Beyond*. Recuperado em 18 junho, 2016 de:

<http://www.nyc.gov/html/dot/html/about/stratplan.shtml>

NYC (2013) – *Active Design, Shaping the sidewalk experience*. Recuperado em 2 fevereiro, 2017 de https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans-studies/active-design-sidewalk/active_design.pdf

Pelletier J, Delfante C. (1997). *Cidades e Urbanismo no Mundo*. Lisboa: Instituto Piaget.

Prefeitura do Município de São Paulo: gestão urbana SP (2016). *Rede de Espaços Públicos: guia de boas práticas para os espaços públicos da cidade de São Paulo*. Recuperado em 04 janeiro, 2017 de http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/.../20161230_GBPEP_v...

Prefeitura do Município de São Paulo (2013). *Centro, Diálogo Aberto*. Recuperado em 15 janeiro, 2017 de:

http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/brochura_cda_7_10_13.pdf

127

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - Prefeitura do Município de São Paulo (2016). *Zoneamento ilustrado: estratégias ilustradas*. Recuperado em 03 janeiro, 2017 de <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulator.../.../>

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - Prefeitura do Município de São Paulo. Plano Diretor Estratégico – PDE (2014) – Lei nº 16.050/14.



MOBILIDADE URBANA: O CAMINHAR PELA CIDADE DE SÃO PAULO

Rafaella Ayumi Kaneko

Curso de Arquitetura e Urbanismo do FIAM-FAAM
Centro Universitário; Aluno do PIBIC Programa
Institucional de Bolsas de Iniciação Científica.

Gabriela Racciatti Leite

Curso de Arquitetura e Urbanismo do
FIAM-FAAM Centro Universitário.

Helena Napoleon Degreas

Arquiteta e Urbanista, Professora do Programa de
Mestrado Profissional Projeto, Produção e Gestão do
Espaço Urbano do FIAM-FAAM Centro Universitário.

E-mail: helena.degreas@fiamfaam.br

RESUMO

Este artigo descreverá alguns resultados e reflexões parciais das pesquisas de iniciação científica vinculadas ao Grupo de Pesquisas Sistemas de Espaços Livres parte integrante do Programa de Mestrado Profissional Projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano do FIAM-FAAM Centro Universitário. Nele, será abordada a influência do “*new urbanism*”, modelo urbanístico surgido nos Estados Unidos e sua aplicação prática na produção de espaços livres públicos urbanos para pedestres em dois planos de mobilidade urbana: *Sustainable Streets: 2013 and beyond* realizado pelo *New York City Department of Transportation* e o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP de 2015 da secretaria de transportes do município de São Paulo. Embora atualizado em alguns de seus conteúdos, esse artigo foi originalmente publicado no XI Colóquio QUAPA-SEL, 2016.

Palavras-chave: mobilidade urbana; espaços livres; novo urbanismo; calçadas.

ABSTRACT

This article will describe partial results of academic undergraduate research program headed by the Open Spaces System Research Group based on FIAM-FAAM Centro Universitário. It will be addresses the influence of “new Urbanism” concept, urban planning model emerged in The United States and its practical application on urban open spaces production to pedestrians between two Urban Mobility Plans - The Sustainable Streets: 2013 and beyond proposed by New York City Department of Transportation and the *Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP de 2015* conceived by São Paulo’s Department of transportation. These article has been partially modified but it was first published in XI Colóquio QUAPA-SEL, 2016.

Key-words: Urban mobility; Open spaces; New urbanism; Side-walks.

130

1. NOVO URBANISMO AMERICANO: POR UMA CIDADE PARA PESSOAS

1.1. Surgimento: princípios e objetivos

Realizado em 1993, o I Congresso do novo Urbanismo reuniu mais de uma centena de profissionais de diversos campos de atuação com o objetivo de difundir os princípios de requalificação de espaços públicos tais como ruas, calçadas, quadras em bairros reivindicando projetos urbanos e de requalificação realizados para a escala do pedestre, do olhar humano e para as necessidades do dia a dia da comunidade. Seus principais representantes foram Andres Duany, Elizabeth Plater Zyberk e Peter Calthorpe. Tahchieva (2002 - Diretora de Planejamento Urbano do Escritório Duany Plater Zyberk & Company). Em sua fala, Elizabeth discorre sobre os princípios tradicionais de planejamento adotados por esse movimento que, de certa forma, nasceu da reação contrária ao espraiamento das cidades americanas ocorrido após a segunda grande guerra e que privilegiou um urbanismo rodoviarista. Os princípios do novo urbanismo propõem a atuação em várias escalas, a promoção de projetos de reurbanização que requalificam e dão novo estímulo ao desenvolvimento econômico local de regiões centrais influenciando com sua postura abrangente e multidisciplinar as áreas do planejamento urbano, da arquitetura e da gestão pública das cidades. Trata-se de planejar e projetar cidades cuja constituição final acomode a diversidade como princípio em sua tipologia habitacional atendendo a pessoas de diversas idades, composições familiares e rendas. É também possibilitar a diversificação e variedade no uso dos locais com serviços e comércios urbanos como escolas, lojas e outros destinos próximos alcançáveis por meio de micro viagens utilizando como modal o transporte não motorizado (caminhadas, bicicletas e outros) ou o transporte público coletivo. Na escala do pedestre, o novo urbanismo define e projeta espaços urbanos para o cotidiano de vida na escala e no tempo humano.

Em 1996, é divulgado um documento de referência das discussões ocorridas no Congresso. Trata-se da Carta do Novo Urbanismo que, com um total de 27 princípios, permite a compreensão do novo olhar para o projeto das cidades americanas contemporâneas. Os princípios estão divididos em três escalas de abrangência. São elas:

- A região: metrópole, cidade e vila que, na tradução de MACEDO (2007), é entendida por cidade grande e média (*city*) e pequena (*town*) e que contempla os princípios de 1 a 9.
- A vizinhança (*neighborhood*), ao bairro (*district*, setor caracterizado por uma centralidade, por exemplo, área histórica, portuária, cidade universitária, etc.) e ao corredor (*corridor*) contemplando os princípios de 10 a 17.
- O quarteirão, a rua e o edifício que contemplam os princípios de 19 a 27.

No seu princípio 8, a carta do novo urbanismo trata da necessidade de organização física da região que deve basear-se numa infraestrutura de alternativas para o sistema de transportes dentre eles os transportes coletivos e os não motorizados como o de pedestres e bicicletas que podem melhorar o acesso e a mobilidade na região com a redução da dependência do automóvel. O princípio da mobilidade está construído no tripé acima descrito ou ainda, à produção de uma cidade compacta e completa quanto a existência de equipamentos públicos relacionados a habitação, saúde e trabalho. Aplica-se às cidades americanas que, de cidades subúrbio dormitórios articuladas por setores monofuncionais (como *shoppings centers*) acessíveis apenas por automóvel a partir dos núcleos residenciais, devem passar por processo de revitalização pela criação de espaços para atividades diversificadas acessíveis por integração com sistemas de transporte coletivos ou pequenas viagens por modos não motorizados.

1.2. *Walkability*: cidades projetadas para o caminhar

O Novo Urbanismo traz consigo os princípios do *Tradicional Urbanism* ou ainda, o urbanismo que fundamenta suas políticas, ações e projetos objetivando a constituição de comunidades de vizinhança. Tão importante é a abordagem contemporânea do conceito de vizinhança e do projeto urbano voltado à escala do olhar e caminhar, que o termo foi substituído pelo conceito *Walkable Urbanism* para atender as questões vinculadas à escala do pedestre e de suas necessidades. O caminhar é entendido para além dos passeios públicos e calçadas. O ato de deslocar-se de um lugar a outro não ocorre exclusivamente no tipo espacial conhecido como calçadas. A partir dessa premissa, o urbanismo contemporâneo passa a projetar em busca da qualidade do caminhar e ao deslocamento voltado ao pedestre quer seja a pé, por meio do uso de tecnologias assistivas ou por meios não motorizados.

Paralelamente ao novo urbanismo voltado à escala do pedestre, surge um novo termo e proposta: o *Placemaking* que define um processo de planejamento, projeto e gestão de espaços

públicos significativos para as comunidades que os usam. O projeto viabiliza a criação de espaços para uso do cidadão a partir de programas de necessidades identificados pela comunidade usuária, considerando questões de conforto, segurança e detalhamento vistos na escala do pedestre em qualquer horário do dia ou da noite. Criado por Jane Jacobs nos anos 1960, o termo foi incorporado por arquitetos e urbanistas, paisagistas e planejadores urbanos nos anos 1970 nos Estados Unidos. Projetar espaços com valor de apropriação pública significa a adoção do processo de criação de praças, parques, jardins, ruas, logradouros públicos que tenham a capacidade de atrair pessoas por seu alto grau de interesse, conforto, diversão e entretenimento.

132

A diferença entre o planejamento urbano moderno e o novo urbanismo reside na coordenação, participação e realização dos projetos por meio do envolvimento de múltiplos agentes produtores do espaço que incluem planejadores urbanos, engenheiros de tráfego, arquitetos, técnicos diversos, comerciantes, prestadores de serviços e membros da comunidade local sejam eles organizados formalmente por meio de ONGs, por exemplo, sejam atores individuais. A abordagem participativa destes diversos agentes exige um método para a constituição de diagnóstico e projeto diferenciado para que possa atender as diversas demandas. Em 2011, a UN- HABITAT e a organização denominada *Project for Public Spaces - PPS* firmaram uma parceria com o objetivo de desenvolver instrumentos de pesquisa para desenvolvimento de projetos urbanos baseados no conceito de *placemaking* direcionado para planejadores, designers, ativistas comunitários e outros líderes cívicos. Visando a melhoria da qualidade dos espaços públicos das cidades e comunidades, foram lançados objetivos, a saber:

- Melhorar as ruas como espaços públicos;
- Criar praças e parques voltados a múltiplas atividades;
- Fomentar a economia local por meio de mercados públicos;
- Conectar a agenda de saúde pública com a agenda de espaços públicos;
- Reinventar o planejamento comunitário;
- Criar uma agenda para o Espaço Público, gerida não apenas pelos atores institucionais, mas também pelas comunidades locais e organizações sociais diversas avaliando conjuntamente a qualidade de seus espaços públicos;
- Reestruturar o Governo para potencializar os espaços públicos.
- A partir destes princípios, os objetivos e estratégias traçados para o projeto dos espaços destinados ao pedestre e que estão vinculados ao sistema viário, ou seja, às ruas e aos locais por onde o caminhar ocorre, devem prever:
 - Aumento da segurança e o acesso para todos os usuários;
 - Incentivo a locomoção a pé, por bicicletas e uso de transporte coletivo;
 - Incentivo as empresas e a economia local;
 - Criação de espaços públicos agradáveis para a vida pública comunitária.

No Brasil, a Organização Cidade Ativa é um exemplo prático da aplicação do método de trabalho denominado *Active Design*. É uma equipe multidisciplinar que conta com o trabalho e experiência de profissionais nas áreas de saúde, arquitetura, desenho e planejamento urbano. Discutem sobre o impacto que o planejamento urbano e a arquitetura das edificações exercem sobre estilos de vida e sobre a saúde pública. Seus projetos incluem a intervenção física em edificações e espaços públicos, engajando comunidades em processos participativos na elaboração de diagnósticos bem como na colaboração para projetos urbanos incorporando diretrizes para promoção de estilo de vida ativo, saudável e realizado por meio de transportes não motorizados em associação aos transportes públicos. Uma das principais ferramentas de pesquisa é o “Safari Urbano” e que utiliza metodologia “*Active Design: Shaping the Sidewalk Experience*” (Active Design: Shaping the sidewalk experience, 2013).

2. O Plano de Mobilidade Urbana de Nova Iorque

Sustainable Streets: 2013 and Beyond

Entre 2007 e 2013, a ex-secretária de transportes de Nova Iorque Janette Sadik-Khan supervisionou uma série de projetos urbanos inovadores criados a partir do plano de Mobilidade Urbana da cidade (*Sustainable Streets: 2013 and Beyond*, 2013). Ampliando as possibilidades de locomoção por meios de transporte não motorizados, foi responsável pela criação de mais de 60 novos espaços de convivência, sete rotas exclusivas de serviço de ônibus e pela implantação de um programa de compartilhamento de bicicletas dos Estados Unidos além de 600 km de pistas cicláveis como infraestrutura. Na gestão do prefeito Michael Bloomberg foram realizados mais de dois mil encontros anuais envolvendo diferentes produtores e atores do espaço urbano com o propósito de discutir projetos de intervenção local. Esses diálogos resultaram num plano de mobilidade que incorporou em sua formulação propostas para atender pedestres, ciclistas, usuários de transportes públicos e particulares. O material aqui apresentado ficará restrito ao tema mobilidade do pedestre. As propostas apresentadas no plano da secretaria de transportes nova-iorquinas dividem-se em categorias de propostas. São elas:

NYC Safer Streets (NYC - New York City, *Cap. 1-4, pp. 11-59*, 2016) ou ainda, um programa que visa à criação de ruas como ambientes mais seguros para o pedestre. O programa divide-se em ações que pretendem reduzir por meio do estreitamento do sistema viário, criação de lombadas, sinalizações, espaços compartilhados, iluminação para pedestre e inclusão de mobiliário e demais elementos físicos que compõem o desenho urbano, a redução da velocidade dos veículos para atender as necessidades da população infantil, de idosos, das rotas que levam para áreas escolares e da população com algum tipo de deficiência funcional do corpo ou do intelecto. Juntamente com o programa, um manual de boas práticas de projeto acrescido de exemplos de aplicação de cada proposta.

New York Plaza Program (NYC - New York City, Cap. 9 pp. 121-130) ou ainda, o redesenho de espaços destinados ao sistema de circulação de veículos e também o uso de áreas residuais de glebas e viário para a implantação de novos espaços para a população.

134

O exemplo anteriormente apresentado da ex-secretária de transportes da prefeitura de Nova Iorque na gestão do prefeito Michael Bloomberg (NYC - New York City, 2016) apresenta resultados que vem da aplicação de metodologias de trabalho diferenciadas para cada um dos agentes produtores do espaço associadas a construção de indicadores quantitativos e qualitativos com foco em eficiência e eficácia na produção de resultados. Em sua gestão, a adoção de princípios de projeto urbano voltados para o pedestre e à mobilidade não motorizada materializou boas práticas de projeto urbano responsáveis pela geração de novos tipos espaciais adequados às demandas até então não atendidas pelos tipos espaciais: praças, parques e calçadas ou por seus usos tradicionais, definindo novos tipos espaciais urbanos, em lugares que demandem requalificação e que distem cerca de dez minutos a pé da comunidade solicitada. Uma visita ao *site* eletrônico da secretaria de transportes da prefeitura de Nova Iorque aponta novos tipos espaciais muitas vezes sem nomenclatura formal. Embora denominados de *plazas*, *street plazas*, *interim plazas*, *one day plazas* e *permanent plazas*, são espaços originados das necessidades das comunidades de bairro e que atendem a necessidades diversas vinculadas a frequência de uso e possibilidades de apropriação sem um programa pré-definido.

Na regulamentação do plano, são elegíveis as propostas que se enquadrem no plano de Desenvolvimento de novos espaços públicos que é denominado *NYC Plaza Program* e que sejam o resultado do trabalho conjunto entre ONGs, que são as responsáveis pelos planos, projetos, memoriais descritivos e financeiros para a construção, gestão e manutenção comunitária dos novos espaços e a comunidade solicitante para transformar ruas sem qualificação espacial adequada em espaços públicos apropriados pela população. Regulamenta, portanto, a participação, projeto e construção dos espaços públicos propostos pelos atores produtores do espaço urbano e as responsabilidades dos envolvidos na constituição e apropriação destes espaços. As propostas deverão conter as formas de funcionamento, gestão e manutenção destes espaços como praças públicas.

3. O PLANO DIRETOR DE SÃO PAULO E A REDE DE ESPAÇOS PÚBLICOS: UMA NOVA PROPOSTA

Em pesquisa realizada no endereço eletrônico da prefeitura do município de São Paulo, os espaços públicos são tratados como rede, ou ainda, elementos que se estruturam, organizam e se conectam espacialmente ou funcionalmente no ambiente urbano garantindo a partir deste princípio, a presença totalitária da população sobre o espaço público. A novidade é que, diferentemente dos princípios de atendimento da população por meio da distribuição igualitária

de praças, parques e demais espaços livres públicos destinados à recreação e ao lazer praticado pelo planejamento urbano modernista, o conceito de rede de espaços públicos trata qualquer espaço público como infraestrutura urbana que permeia a cidade, dando forma e qualificando a paisagem urbana.

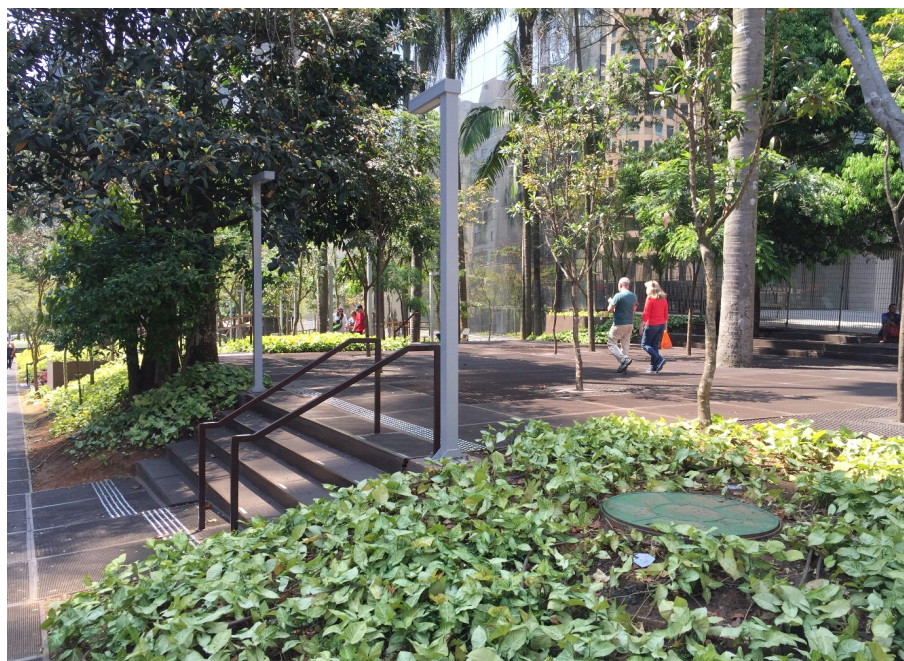


Figura 1 - Localizada na Rua Pamplona esquina com a Avenida Paulista, esta área vegetada pertence ao Shopping Center Paulista. Aberta ao uso público, é permeável visualmente e acessível por rampas e escadas. Nela o cliente ou o cidadão pode sentar-se à sombra e apreciar o movimento das pessoas. Os automóveis e a agitação da cidade não interferem na qualidade do local que encontra-se numa das entradas do estabelecimento comercial. Fonte: Degreas, H.N. (2017).

Como política de desenvolvimento urbano, o Capítulo VI do Plano diretor de Desenvolvimento Urbano trata das Áreas Protegidas e Áreas Verdes Espaços Livres como “sistema” descrevendo sua constituição pelo conjunto de áreas enquadradas nas diversas categorias protegidas pela legislação ambiental, de terras indígenas, de áreas prestadoras de serviços ambientais, das diversas tipologias de parques de logradouros públicos, de espaços vegetados e de espaços não ocupados por edificação coberta, de propriedade pública ou particular. No mesmo site, o texto que descreve o conceito de Rede de Espaços Públicos reafirma o papel dessas áreas na cidade como o de interesse público para o cumprimento de funcionalidades ecológicas, paisagísticas, produtivas, urbanísticas, de lazer e de práticas de sociabilidade. Acrescenta que para a obtenção de tal objetivo, faz-se necessária uma renovação nas formas de uso dos espaços públicos da cidade por meio da diversificação das atividades ampliando o número de usuários e das “faixas de tempo” útil. O texto cita, ainda, alguns exemplos de ações que foram implantadas em caráter experimental tais como a implantação de sistema Wi-Fi Livre SP, o incentivo à presença de artistas e comida de rua, a rede de bicicletas compartilhada com a instalação de para-

ciclos além do decreto que cria e regulamenta a instalação dos *parklets* e *pocket parks*. As primeiras propostas que se assemelham a uma espécie de “Urbanismo experimental institucional” realizado pela prefeitura municipal desde 2013 apresentam projetos implantados em caráter de avaliação – projetos piloto, que se bem avaliados em sua eficácia pela população, permitiriam a sua adoção em caráter permanente. Apesar do texto oficial apresentado no endereço eletrônico da PMSP afirmar que:

“... A aprovação de mais de 90% da população sobre a renovação dos lugares reafirma a eficácia dos instrumentos de projeto e gestão sobre os espaços públicos, permitindo uma grande assertividade nas propostas que virão gerar transformações físicas efetivas...” (Gestão Urbana, 2016)

136



Figura 2 - A alameda Rio Claro encontra-se há anos fechada para a circulação de automóveis servindo de palco para feiras livres, passeios e atividades diversas. Fonte: Degreas, H.N. (2017)

Nenhuma pesquisa ou método de análise foi formalmente apresentado no mesmo sítio eletrônico inviabilizando a análise de dados quantitativos ou qualitativos dos projetos experimentais. Apesar das iniciativas institucionais, os critérios de escolha dos locais bem como a demanda por novas formas de uso do espaço público são desconhecidos da população, ou seja, não se adequam aos critérios do urbanismo “experimental” ou de “*placemaking*” adotado pelos princípios de projeto urbano do *new urbanism*. As consultas às comunidades na escala local de planejamento e projeto urbano não foram encontradas no endereço eletrônico da Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP bem como diagnósticos e avaliações posteriores que justificam as intervenções aplicadas pela prefeitura. Embora o Plano Diretor do Município de São Paulo

cite como princípio de projeto urbano a adoção do critério de construção de uma Rede de Espaços Públicos, o PlanMob SP/2015 descreve prioritariamente a necessidade de manutenção das calçadas da cidade destacando a precariedade daquelas existentes em áreas de periféricas. Destaca também a importância da manutenção das praças e parques urbanos apenas. O texto não se refere à adoção do critério de “rede de espaços públicos” como conceito fundamental para a constituição de espaços de caminhabilidade urbana conectados física e funcionalmente, por exemplo. Trata de rede de mobilidade como circulação de pessoas, transportes diversos e infraestrutura urbana de forma fragmentada reduzindo a mobilidade a pé ao atendimento da legislação de calçadas e a ações destinadas a sua manutenção.

4. O PLANMOB SP/2015: O CAMINHAR COMO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

O Decreto 56.834 de 24 de fevereiro de 2016 que institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP de 2015 foi elaborado para atender a determinação do artigo 24, § 1º da Lei Federal nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU). Trata-se de instrumento da política de desenvolvimento urbano que tem por objetivo a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município de modo a contribuir para o desenvolvimento urbano por meio do planejamento e a gestão democrática do sistema nacional de mobilidade urbana estabelecendo nos artigos 16 aos 18, as responsabilidades das três esferas de governo na solução dos problemas de mobilidade urbana. O plano foi elaborado pela Secretaria de Transportes da Prefeitura do Município de São Paulo entre 2013 e 2015 e coordena os planos de transporte e circulação incorporando a produção acadêmica recente bem como as demandas produzidas pela sociedade civil organizada (PlanMob SP/2015 pag.8). Prioriza o uso do espaço viário urbano pelo transporte público coletivo, transporte ativo (o conceito não é descrito no corpo do texto portanto sua definição é desconhecida) e deslocamentos a pé contextualizando, este último como prioritário dentre os demais.

A Região Metropolitana de São Paulo – RMSP (Figura 1) tem cerca de 20 milhões de habitantes, divididos em 39 municípios e ocupando uma área urbanizada superior a 2.200 km² e seu Produto Interno Bruto – PIB atingiu R\$ 786,5 bilhões em 2012, o que corresponde a algo em torno de 19% do PIB brasileiro. Desde os anos 1950, as políticas federais, estaduais e municipais relativas ao transporte urbano bem como de produção econômica sofreram forte incentivo fiscal para a produção e venda de automóveis e, portanto, para a construção de sistema viário para a fluidez e escoamento desse modal de transporte. Adequando-se às políticas públicas de transporte, as políticas municipais de planejamento do espaço urbano passaram a propor alterações e

adequações para atender em seu espaço físico, aos deslocamentos viários realizados por meio de transporte de veículos particulares e coletivos adotando os princípios da engenharia de tráfego.

As propostas para a mobilidade urbana serão elencadas destacando aquelas vinculadas à mobilidade não motorizada e o meio de participação determinado pelo PlanMob SP/2015 da população:

- Transporte Ativo: citado diversas vezes no PlanMob SP/ 2015, o conceito de transporte ativo não aparece no glossário embora esteja vinculado a locomoção realizada a pé e de bicicleta. Excetuando pesquisas realizadas no âmbito da fisiologia e biologia humana, encontramos menção sobre Transporte Ativo em *Human Powered Transport* que se refere ao transporte de pessoas e bens que se utilizam da força proveniente do corpo humano. Nele podem ser incluídos os seguintes modais: andar a pé, correr, nadar, escalar, locomover-se com esquis, patinetes, skates, bicicletas, patins, pedalinhas, aeronaves de pequeno porte, submarinos ou qualquer outro equipamento que utilize a força humana para a locomoção, ou seja, meio não motorizado. Não há menção sobre o tipo de ação, plano ou meta a cumprir nessa proposta.
- Sistema de Circulação de Pedestres: Trata do deslocamento a pé como uma necessidade básica do ser humano defendendo a priorização da garantia de liberdade do munícipe sair de seu local e caminhar livremente de maneira segura e desimpedida independente do motivo ou de sua condição social ou econômica, física, sensorial ou intelectual destacando a caminhada como um dos modos de realização das viagens urbanas. Destaca ainda que o respeito ao Código Brasileiro de Trânsito – CTB provendo a cidade de calçadas e outros espaços para o deslocamento a pé permitirão a realização com qualidade e segurança, respeitando o direito básico do cidadão. Ao tratar da infraestrutura necessária para atender ao “Transporte Ativo”, cita a necessidade de desenvolver projetos acessíveis a pessoas com deficiências pela utilização dos princípios de Desenho Universal.
- Participação e Controle social: a participação da sociedade quando ocorre por meio do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito - CMTT cuja agenda e pauta de reuniões podem ter relação parcial ou exclusiva com temas inerentes ao PlanMob SP/2015. A participação popular também pode ocorrer por meio de audiências e consultas públicas que tem por intuito aprofundar enfoques temáticos ou regionais inerentes ao plano. Conclui-se que assuntos de caráter local vinculadas ao conceito de *placemking* ou de produção de espaços urbanos em caráter de rede de espaços públicos associados ao conceito de *walkability*, não foram discutidos ou propostos no plano. A representatividade local ou o atendimento das reivindicações locais é feito pelo CMTT e tão somente a assuntos vinculados aos temas abordados no PlanMob SP/2015. O texto acrescenta ainda que

No âmbito da democracia representativa, inerente ao Poder Legislativo, pode ser realizada a participação e o controle social de tal forma que o poder Executivo disponibilize as informações à Câmara de Vereadores, que por meio de suas comissões permanentes e desenvolva os processos legislativos pertinentes (PLANMOB, 2015, pag. 174).

- Transporte Coletivo Privado
- Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros
- Logística e Transporte de Carga
- Sistema Viário
- Gerenciamento dos Estacionamentos no Município de São Paulo
- Gestão Ambiental
- Transporte metropolitano

139

Destacam-se as seguintes metas específicas para pedestres e acessibilidade nas calçadas até 2015:

- Instituir até primeiro semestre de 2016, Grupo Executivo Inter secretarial para discutir e definir novo arranjo institucional para responder pela construção, reforma, adequação e regularização de calçadas, bem como pela consolidação de uma rede de circulação de pedestres;
- Adotar o Plano Emergencial de Calçadas – PEC como programa de ação para reforma, construção e adequação de calçadas na cidade.
- Adotar a meta de construção, reforma e adequação de 250.000m² de calçadas por ano até 2028.
- Planejar a primeira pesquisa da cidade com foco nos deslocamentos a pé a ser repetida periodicamente, com o objetivo de fornecer subsídios para planejar a estruturação de uma rede de circulação para pedestres. A pesquisa deverá abranger a caracterização da infraestrutura, o perfil socioeconômico dos usuários e as características das viagens. (PLANMOB, 2015, pag. 115)

5. ALGUMAS REFLEXÕES

Os dois planos descritos *Sustainable Streets: 2013 and Beyond* e o PlanMob/2015 apresentaram concepções distintas sobre o papel da mobilidade urbana na qualidade de vida da população e, por essa razão, a conceituação, objetivos e metas dos dois planos de mobilidade são distintos. O primeiro prioriza a mobilidade não motorizada não apenas como o deslocamento da população nas cidades, mas também trata de questões de desenho urbano apresentando propostas de “retrofit” de sistemas viários de espaços projetados para a escala de movimento e tempo do

transporte motorizado seja ele individual seja ele coletivo. Ainda nesse plano, o espaço resultante ou os espaços que acomodam a locomoção do transporte motorizado é de responsabilidade da secretaria de transportes de Nova Iorque. As várias entrevistas e diálogos da secretária Jannete Sadik-Khan resultaram em experiências sociais e espaciais que criaram novas formas de gestão do espaço urbano social vinculado ao dia a dia de locomoção do pedestre. Se até então apenas *squares*, *plazas* e *pocket parks* existiam, vários outros tipos espaciais surgiram a partir da inclusão dos novos atores urbanos: *street plazas*, *parklets*, novos mobiliários urbanos, a questão do fechamento parcial de espaços públicos para fins de uso do cidadão associados ao projeto de arquiteturas efêmeras entre outros surgiram atrelados ao conceito de caminhabilidade em ambientes urbanos com taxas de construção e adensamento altas. Quanto ao método de intervenção espacial utilizado pela prefeitura municipal na implantação de seus planos: a pesquisa apontou que todos os instrumentos participativos criados encontram-se no portal São Paulo Aberta e preveem a participação popular por meio de vários instrumentos previstos no Capítulo IV da Lei No 10.257, de 10 de julho de 2001.

A realização do PlanMob SP/2015 da cidade de São Paulo previu a participação da população por meio de dois instrumentos a saber:

- I. Do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT: é a instância que propicia a participação e o controle social da ação da mobilidade na cidade de São Paulo. Foi constituído por decreto (54.058/01/07/2013) e é formado por representantes do poder público, operadores dos serviços e usuários. Os dois primeiros grupos são constituídos a partir de indicação dos órgãos públicos e das entidades representativas dos setores. Os usuários são eleitos, sendo cinco membros que representam geograficamente a cidade e dez que representam os temas ligados ao trânsito e transporte.
- II. De audiências e consultas públicas presenciais e eletrônicas que tem por objetivo viabilizar a participação da população na proposição de diretrizes destinadas ao planejamento e à aplicação dos recursos orçamentários destinados à melhoria da mobilidade urbana;

Paralelamente, o texto preliminar também foi apresentado aos conselheiros participativos XXX da região central da cidade por meio de reunião. Da participação dos representantes envolvidos, foi elaborado o PlanMob SP/2015. A participação e o engajamento das comunidades em processos participativos na elaboração de intervenções físicas em áreas públicas por meio do projeto invertem uma das lógicas de construção das cidades pelo poder público. Ao invés de trabalhar com a ideia de projetos urbanos implantados a partir da intervenção direta do poder público, as intervenções passam a desenvolver-se a partir de novas estratégias em que a construção dos lugares de vida da população e da cidade ocorrem a partir da experiência compartilhada e da colaboração. A partir dessa postura, os lugares são vistos como bens públicos que

resguardam valores locais cabendo aos profissionais envolvidos nos projetos, a execução de soluções espaciais que podem promover as mudanças desejadas pelas comunidades envolvidas.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos aos organizadores do XI Colóquio QUAPA-SEL, 2016 (Salvador) Sistemas de Espaços Livres: Transformações e Permanências no Século XXI, pela autorização para reprodução total do artigo publicado nos Anais deste evento.

141

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bloomberg, M.R.; Burden, A.; Burney, D.; Farley, T. e Sadik-Khan J. (2013). *Active Design: Shaping the sidewalk experience*. Recuperado em 03 abril, 2017, de:

https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans-studies/active-design-sidewalk/active_design.pdf

CNU - Congresso do Novo Urbanismo (1996). *A Carta do Novo Urbanismo*. Recuperado em 13 junho, 2016, de:

https://www.cnu.org/sites/default/files/cnucharter_portuguese.pdf

Decreto nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016 (2015). Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP 2015. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo. Recuperado em 21 fevereiro, 2017, de:

<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/planmob/index.php?p=212623>

Degreas, H. N.; Kaneko, R. A.; Leite, G. R. (2016) Mobilidade urbana: o caminhar pela cidade de São Paulo. In: *XI Colóquio QUAPA-SEL, 2016, Salvador*. Sistemas de Espaços Livres: Transformações e Permanências no Século XXI. São Paulo: QUAPA SEL, Recuperado em 24 fevereiro, 2017, de:

<http://quapa.fau.usp.br/wordpress/wp-content/uploads/2016/08/Mobilidade-Urbana-o-caminhar-pela-cidade-de-S%C3%A3o-Paulo.pdf>

Irazábal, Clara (2001) Da carta de Atenas à carta do novo urbanismo. Qual seu significado para a América Latina? In: *Arquitextos nº 019.3*. São Paulo: Portal Vitruvius, dez. 2001. Recuperado em 18 junho, 2016, de:

http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq019/arq019_03.asp

Keith, Trevor; Del Rio, Vicente (2003) New urbanism, dependência do automóvel, senso de comunidade. Um estudo comparativo de dois conjuntos residenciais na Califórnia.

In: *Arquitextos nº 042, Texto Especial nº 201*. São Paulo, Portal Vitruvius. Recuperado em 18 junho, 2016, de:

<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp201.asp>

Lara, Fernando (2007). Admirável urbanismo novo. In: *Arquitextos n° 009, Texto Especial n° 056*. São Paulo, Portal Vitruvius. Recuperado em 21 fevereiro, 2017, de:
<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/262>

Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (2015). Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; Brasília: Presidência da República. Recuperado em 21 fevereiro, 2017, de:
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm

Macedo, Adilson Costa (2007). A Carta do Novo Urbanismo norte-americano. In: *Arquitextos n° 082.03*. São Paulo, Portal Vitruvius, mar. 2007 fev. 2001. Recuperado em 19 junho, 2016, de:
<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp056.asp>

142 NYC - New York City (2016). *Active Design. Shaping the Sidewalk Experience*. Recuperado em 20 junho, 2016, de:
http://media.wix.com/ugd/7c3bc5_42f0312d5ae748b0b8413194e042852d.pdf

NYC - New York City (2016). Department of Transportation – Sustainable Streets: 2013 and Beyond. Recuperado em 18 junho, 2016, de:
<http://www.nyc.gov/html/dot/html/about/stratplan.shtml>

PMSP - Prefeitura do Município de São Paulo (2016). Gestão Urbana SP: Rede de Espaços Públicos. Recuperado em 18 junho, 2016, de:
<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/rede-de-espacos-publicos/>

PATRIMÔNIO E ARQUITETURA MUSEOLÓGICA: A IMPORTÂNCIA PARA A SOCIEDADE

Erika Lima Lopes

Aluna do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo do FIAM-FAAM Centro Universitário.

Ivanise Lo Turco

Arquiteta e Urbanista. Professora do curso de Arquitetura e Urbanismo do FIAM-FAAM Centro Universitário.

E-mail: Ivanise.turco@fiamfaam.br

RESUMO

Levantar hipóteses para realocar uma edificação importante da cidade de São Paulo como o MUSEU DA LÍNGUA PORTUGUESA é o objeto desta pesquisa, que utiliza um quantitativo de entrevistas realizadas bem como acervo bibliográfico para realocá-la a um sítio mais propício à história da cidade que se iniciou nos primórdios do Pateo do Collegio, propondo que em seu lugar seja implantado - com a atual restauração do edifício - um Museu Ferroviário retratando aos Paulistanos a história da trajetória de quilômetros de trilhos construídos até a formação do que até hoje visualizamos.

Palavras Chave: Patrimônio, museu, ferroviário, restauração, preservação.

ABSTRACT

To raise hypotheses to reallocate an important building in the city of São Paulo: MUSEU DA LÍNGUA PORTUGUESA is the object of this research that uses the quantitative of interviews carried out as well as bibliographic collection to relocate it to a site more conducive to the history of the city that began in The beginning of the Pateo do Collegio, proposing that in its place a Railway Museum be implanted with the current restoration of the building, describing to the Paulistanos the history of the trajectory of kilometers of rails built up to the formation of what we have seen to this day.

Keywords: Patrimony, museum, railway, restoration, preservation.

1. INTRODUÇÃO

O que era motivo de orgulho para a elite paulistana na região da Luz no início do século XX tornou-se palco de dependentes de drogas e de prostitutas. O que era a única opção de transporte pelas linhas férreas passou a ser um local competitivo por milhões de veículos que transitam pela região diariamente, gerando trânsitos caóticos. Mesmo assim, a utilização do trem nas linhas da antiga SP Railway é muito grande, ainda mais depois da construção e integração com o metrô. A vida das pessoas da cidade de São Paulo é muito intensa e muitas delas não sabem que na própria estação da Luz - onde também se encontrava o Museu da Língua Portuguesa - há espaços culturais para shows e exposições, criados durante a reforma e restauração da edificação no início do século XXI.

No Brasil, em meados dos anos 1950, a maior parte das pessoas viajava de trem, e por toda história aqui percorrida e pela grande importância que este meio de transporte significou para o desenvolvimento econômico e populacional da cidade de São Paulo e do país, o presente trabalho levantará hipóteses para que o Museu da Língua Portuguesa - tão importante quanto para a cidade - seja realocado para um outro sítio mais propício à história da cidade que se iniciou nos primórdios do Pateo do Collegio - ao qual discorreremos ao longo desta monografia, e, propondo que em seu lugar seja implantado um Museu Ferroviário retratando para todos os Paulistanos a linda história da trajetória de quilômetros e quilômetros de trilhos construídos até a formação do que até hoje conhecemos.

O bairro da Luz – batizado com este nome por questões religiosas foi, no passado, uma área muito nobre e de grande importância econômica para a cidade de São Paulo, segundo OHTAKE; DIAS (2011). O Barão e Visconde de Mauá (Irineu Evangelista de Souza) dono de cafezais e maior empresário do império na época, inaugurou a linha férrea em 16 de fevereiro de 1867 associado a Cia. Inglesa da estrada de ferro: SP Railway. Segundo Soukef Jr. (2000), o barão de Mauá recebeu autorização do Império em 26 de abril de 1856 para explorar a ligação por trem entre Santos e Jundiaí, no interior de São Paulo com o objetivo de realizar a escoação da produção cafeeira a

ser exportada por vias marítimas. Criou-se assim a The São Paulo Railway Company Ltd. com o objetivo de administrar a linha ferroviária.

Ao redor destes caminhos percorridos pelos trilhos tem-se início ao surgimento dos bairros que hoje conhecemos por Santa Efigênia, Santa Cecília e Bom retiro, este último, por estar nas proximidades desta instalação, teve um aumento significativo de armazéns de depósito de mercadorias que desembarcavam na Estação da Luz ou de desvios particulares, o que acarretou na proliferação de grandes indústrias, tornando-se um bairro essencialmente operário, ocupado pela maioria dos imigrantes italianos segundo DERTÔNIO Hilário, em “Histórias dos bairros de São Paulo, o bairro do bom retiro” pág. 14.

2. JARDIM BOTÂNICO: HORTO DA LUZ/ A ESTAÇÃO DA LUZ

De acordo com a publicação do jornal O Estado de São Paulo, por Edison Veiga (2011) o jardim da Luz é o parque mais antigo da cidade. Foi cenário de acontecimentos importantes como a recepção de soldados que lutaram na Guerra do Paraguai. Ainda mencionando o mesmo autor, o Jardim era conhecido como Horto Botânico, datado em 1798 por um documento real que pedia a sua fundação não só em São Paulo, mas também no Rio de Janeiro e em Pernambuco. O parque nasceu dois anos mais tarde – 1800, sendo que parte de suas terras foram desapropriadas para a construção da Estação da Luz, sob protestos da população, que não aceitava a ideia. Com a valorização deste local, a antiga estrada de barro da região foi criando novos caminhos e ocasionou o adensamento populacional.



Figura 01 - Lago do jardim da Luz - 1825.
Fonte: O Estado de São Paulo.

A Estação da Luz, objeto principal de estudo deste trabalho foi construída em uma antiga rota de tropeiros – o caminho do Guaré – um córrego que tornava o caminho fértil e bonito, onde os animais viviam livremente. A estação foi inaugurada em 1867, porém sofreu algumas modificações ao longo do tempo. A primeira inicialmente em seu prédio ainda rudimentar segundo Lavander Jr. (2005) ocorreu em 1870, sendo reformado e incluindo um segundo andar e a cobertura para as plataformas. Porém, com a crescente demanda lucrativa de cargas e passageiros a edificação foi substituída novamente pois não dava conta da quantidade de fluxos existentes com o crescimento da população e da demanda, com obras iniciadas em 1895 sob o comando do Engenheiro James Forde, avançando em mais uma área do Jardim da Luz. Em março de 1901 segundo BEI (2012) a edificação ganhou novamente um novo projeto assinado pelo arquiteto inglês Charles Henry Driver, com sua estrutura metálica vindo desmontada da Escócia; a madeira pinho-de-Riga da Irlanda; as telhas cerâmicas da França, além dos pregos e tijolos também importados, sendo inaugurada oficialmente em 1º de Maio de 1901 (ELIAS, 2001, p. 25-26). Um grande incêndio ocorrido em 1946 destruiu parte da edificação que teve de ser reformada novamente. De acordo com Lavander Jr. (2005) houve suspeitas de que o incêndio - por suas características - fosse ocasionado por um ato criminoso, pois os documentos a serem repassados para o encerramento da concessão aos ingleses, que tornava a edificação de nível nacional se perderam justamente neste incêndio. Sobre esta reconstrução, de acordo com Soukef Jr. (2000) houve modificações importantes como o acréscimo de um pavimento que recebeu o mesmo tratamento da fachada original, porém, ocasionando a redução do pé direito do salão principal para doze metros. Novos pilares foram adicionados, auxiliando na sustentação da laje do pavimento incluído. Toda a linha foi eletrificada e uma plataforma central foi acrescida por conta do grande aumento do movimento dos trens de subúrbio.

Por volta de 2004 – 2006 a edificação passa por mais uma reforma, desta vez com a intenção de se alocar dentro da Estação o Museu da Língua Portuguesa – segundo objeto importante para esta pesquisa – ampliando as funções para qual inicialmente a estação não fora construída. A Torre do relógio da estação (uma réplica do Big Bang de Londres) que após o incêndio foi substituído por materiais brasileiros podia ser vista de longe e era ponto de referência entre os paulistanos. A Luz era rodeada por fábricas, mansões, e belos jardins com avenidas arborizadas, mas com o passar dos anos, juntamente com toda a riqueza e imigrantes a peste também chegou. É neste período que a região da Luz começa a ser abandonada, pois as famílias ricas que ali viviam começaram a procurar locais mais saudáveis para viver. Mesmo em estado de decadência, as principais avenidas como a Tiradentes fazem parte dos primeiros vestígios da história de um local tão importante na história e desenvolvimento de São Paulo. Em 1995 a edificação foi tombada pelo Patrimônio Histórico nas esferas Federal, Estadual e Municipal.



Figura 02 - Primeira estação da Luz - 1867.
Fonte: Armando C. Belviso.



Figura 03 - Estação da Luz - 1902.
Fonte: Hermes Y. Hinuy.



Figura 04 - Estação da Luz - 2006.
Fonte: Fabio Henrique Pomini.

A fachada principal da estação da Luz e do Museu da Língua Portuguesa dá para a Praça da Luz cortada por uma avenida curta e larga. No eixo contrário que segue (leste - oeste) correm os trilhos, fato este que inibiu a realização de construções vizinhas neste sentido. A predominância das edificações ao lado da Rua Mauá, que é próxima a estação, é de edificações baixas, no máximo com três pavimentos, algumas mantendo a estrutura da época em que foram construídas.

Um país que vivia da escravatura viu na ferrovia um caminho livre, e com a oferta e fartura de empregos após a abolição e o crescimento da indústria mesmo após a construção da ferrovia, chamou a atenção de diversos imigrantes do mundo, como italianos, portugueses, alemães, espanhóis e ingleses tornando a São Paulo de 1897, praticamente estrangeira. Hoje o que era conhecido por Estrada de Ferro Santos-Jundiaí está incorporado à Companhia de Trens Metropolitanos (CPTM) que a interligou a rede de metrô da cidade de São Paulo.

3. PATRIMÔNIO E MUSEALIZAÇÃO – ESTADO DE CONSERVAÇÃO

Segundo BADR (2005, p. 107-116) a palavra “Museu” na mitologia grega era conhecida como Mouseion - templo das musas, filhas de Mnemousine (a memória). A primeira criação de Museu teve como função social ser um centro de investigação científica que “guardasse” uma memória coletiva. Foi o caso do Museu de Alexandria. Um local que abrigou diversos exemplares formando uma extensa biblioteca e uma linguagem de comunicação essencial. Este tipo de comunicação estabelece relações entre sujeito e objeto, tornando-se acessíveis pelas decisões institucio-

nais gerando uma certa “representação social”. Foi a partir da década de 1970 que a comunidade museológica começa a se preocupar com a função social dos museus “imposta” pelo modelo tradicional europeu e inicia-se um ciclo com pensamentos a respeito de propostas voltadas as ações de identificação, documentação, comunicação e pesquisa ao ser humano ao qual os indivíduos pudessem ser mais participativos em seus respectivos locais.

A patrimonialização, segundo o dicionário informal: é o ato, efeito ou ação de tornar-se um bem com valor de patrimônio cultural e social através do estudo, salvaguarda, preservação, conservação e divulgação. Voltando à década de 1970, os museus passam a ser vistos como locais capazes de promover a preservação, e valorização não só da história, mas também da memória e das tradições locais. A integração com a comunidade passaria a ser incentivada pela participação ativa dos indivíduos para a valorização da cultural e identidade, sendo uma instituição de inclusão social que contribui assim para o desenvolvimento coletivo e individual sem deixar de ser um equipamento de lazer e socioeducativo. Com estes dois pontos (Patrimonialização e musealização) esclarecidos, vamos tratar do objeto de estudo: Museu da Língua Portuguesa.

A partir de informações do próprio site do Museu, seu projeto foi iniciado em 2002, como mais uma das restaurações sofridas pela Estação da Luz, e inaugurado então em 20 de março de 2006, com o projeto arquitetônico de autoria de Paulo e Pedro Mendes da Rocha (pai e filho). O principal responsável pela ideia de se instalar um Museu da Língua Portuguesa na edificação da Estação da Luz foi de Ralph Appelbaum sob justificativa de a estação ser um local que funcionava como porta de entrada na capital paulista, simbolizando o primeiro contato no final do século XIX de imigrantes que chegavam da Europa pelo porto de Santos e utilizavam a linha férrea da estação para acessar a capital paulista, inserindo assim diversas culturas linguísticas contextualizando-as na língua portuguesa falada hoje em todo o território nacional.

Conforme HONORA, 2009, p. 86 assim que os visitantes entravam na edificação do museu eram recepcionados por uma “Árvore da língua” que seria uma escultura de três andares - criada por Rafic Farah - arquiteto e design onde os objetos assumiam contornos de folhas e raízes emergindo palavras originárias da língua portuguesa, representando assim a história da língua desde suas raízes até a evolução das palavras que conhecemos atualmente. Outro espaço interessante foi criado por Marcelo Tas e auxiliado pelo etimologista Mário Viaro o “Beco das palavras” onde os usuários participavam de um jogo de etimologia ao qual a exposição assumia um contorno lúdico e os usuários interagem movimentando as imagens com fragmentos de palavras compostos por sufixos e prefixos. Havia diversas salas às quais o usuário faria parte e interagia com tudo ao redor tornando-se um ambiente lúdico. A criação do Museu da Língua Portuguesa então cumpre seu papel social na comunidade com interação e comunicação com a sociedade de forma que se exerça o idioma nativo, considerado o primeiro museu Formação de educadores da língua portuguesa constituindo uma rede de aprendizagem coordenada pela Fundação Roberto Marinho e a

secretaria de educação de São Paulo, capacitando diversos professores e alunos com experiências primordiais e primitivas da nossa língua portuguesa. (HONORA, 2009, p. 87).

Suas instalações além de preservarem a edificação da estação da Luz, tombada nas três instâncias que conhecemos (Federal, Estadual e Municipal), auxilia no desenvolvimento dos indivíduos no conhecimento e proliferação da nossa língua nativa, considerada uma das mais difíceis de aprender. Além de possuir suas instalações em uma cidade mais desenvolvida que as demais se comparadas ao Nordeste, com tecnologia de ponta, que não se percebe ao visualizar o prédio antigo e belíssimo da estação da Luz. A existência deste tipo de museu é muito importante, inclusive em outros países do mundo para que cada indivíduo possa ter o conhecimento da história de sua língua nativa de uma forma mais interativa, levando mais cultura e educação de uma forma diferente a todas as pessoas. E, mesmo com a justificativa de se instalar um museu em uma estação tão importante quanto à Estação da Luz, e, pela quantidade de imigrantes que por ali passaram, seria mesmo o local apropriado para a sua realização? Será que ao invés da instalação de um Museu que retrate a história e o desenvolvimento da língua portuguesa não poderíamos ter um Museu ferroviário que retratasse todo o desenvolvimento da cidade e das pessoas em suas diferentes classes sociais, que também é história e conhecimento não só para os brasileiros, mas também fazer referência aos imigrantes que aqui viveram e aos turistas? Este é o assunto tratado ao longo desta monografia, resultante de entrevistas de pessoas de todas as zonas da capital paulista.

O museu, como o próprio nome já diz conta a história do surgimento da nossa língua nativa e mesmo que cada estado brasileiro tenha a sua forma de se comunicar, o museu mostra essas diferenças de pronúncias dentro de um mesmo país como o nosso, como foi o seu desenvolvimento até a conhecemos e a pronunciamos atualmente, tudo isso de forma interativa por meio de recursos audiovisuais e tecnologia de ponta, mesmo se encontrando em um edifício histórico como a estação da luz. De acordo com a curadora do museu, Isa Ferraz foi realizado uma apresentação com 33 metros de comprimento que reconstitui todo o caminho da língua portuguesa, africana e ameríndia até se chegar no Brasil e tudo poderá ser recuperado pois existem arquivos desses principais conteúdos no museu. Como mencionado anteriormente o museu sofreu algumas transformações até a sua última grande transformação – diga-se lá a “pior” delas – que foi o incêndio ocorrido no final do ano de 2015, que matou o bombeiro Ronaldo Pereira da Cruz.

O Segundo dados disponibilizados pela ID Brasil – organização que em conjunto com a Fundação Roberto Marinho – coordena as ações ocorridas no museu, o programa do museu antes do incêndio de 2015 constituía-se de 4 pavimentos: térreo + 3, com distribuição específica de acordo com a figura.

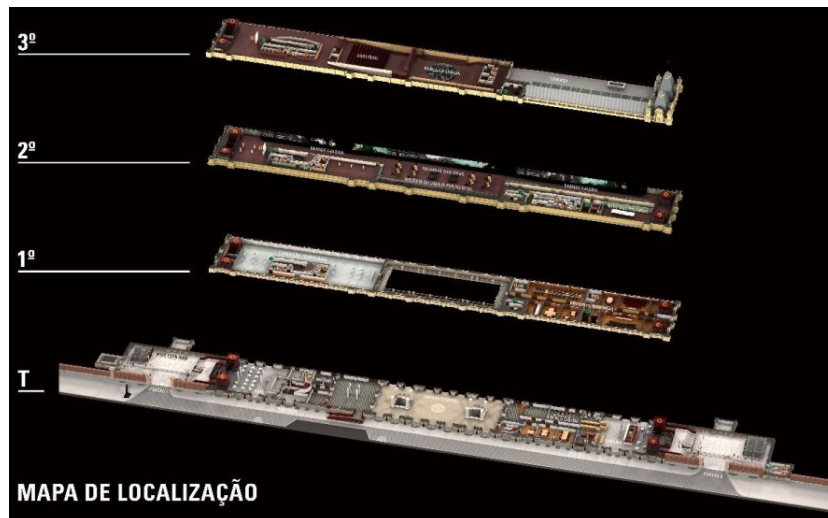


Figura 05 - Mapa de localização do museu da língua portuguesa
Fonte: ID Brasil - 24/03/2016

Como se observa, o pavimento térreo é composto por áreas de convívio tais como café, saguão central; área educativa com livraria e área interativa com espaço digital além de fluxos de circulações bem resolvidos e, 4 portões de entrada que se dirigem a espaços diferenciados, mas que ao mesmo tempo “conversam” e se integram. O acesso ao saguão central dá acesso diretamente as plataformas da estação de trem. De acordo com a reportagem da Globo.com este pavimento não foi tão afetado pelas chamas que se iniciaram no 1º pavimento se propagando para os demais. A quantidade de fumaça colaborou para que alguns equipamentos tecnológicos fossem danificados. É possível visualizar as marcas de fumaça nas janelas da ala de exposição onde o incêndio teve seu início, e, verificam-se algumas patologias como manchas escorridas sobretudo abaixo de cornijas e/ou peitoris de janelas.



Figura 06 - 1º pavimento – inicialização do incêndio.
Fonte: ID Brasil / Adaptado por Erika Lopes - 17/08/2016



Figura 07 - 1º pavimento - estrutura
Fonte: Reportagem globo.com - Data: 17/08/2016

Ao analisar a imagem percebem-se patologias como descolamento da pintura; fios e tubulações visíveis e os escombros do forro de madeira que praticamente viraram “cinzas”. Nota-se ainda ao fundo da imagem a viga de aço que sofreu uma deformação devido à variação brusca de temperatura. Engenheiros de empresas especializadas avaliaram o estado da estrutura do edifício após este incidente, mas é possível notar que a estrutura se manteve de pé. Vale ressaltar que o museu funcionava há nove anos sem atualização do auto de vistoria dos bombeiros e do alvará de funcionamento da prefeitura de São Paulo.

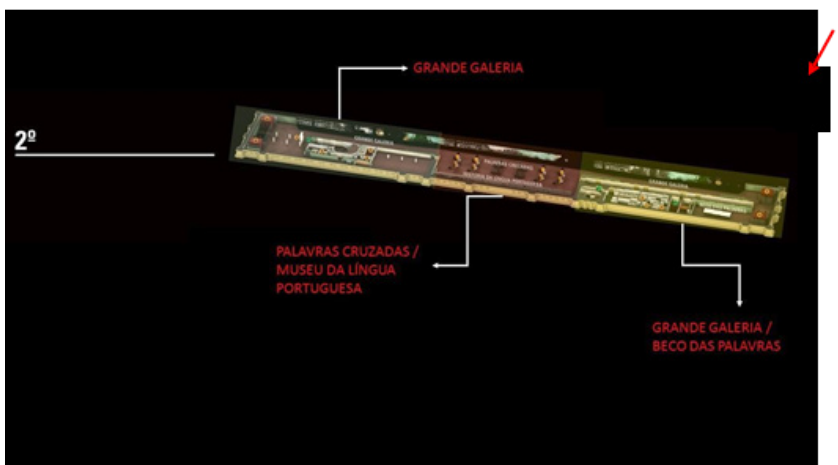


Figura 08 - 2º pavimento – diagrama de localização.
Fonte: ID Brasil / Adaptado por Erika Lopes - 24/03/2016

No segundo pavimento do museu onde funcionava a sala de galeria de imagens; exposições; vídeos, bem como a ala de palavras cruzadas e o grande acervo do museu da língua portuguesa, interagindo com os usuários e a grande galeria / beco das palavras. Este pavimento, onde se encontravam projeções de vídeos; painéis eletrônicos, e todo material tecnológico que era possível se interagir com o público foi destruído. Percebe-se que não se restou nada além da estrutura da edificação em si. Toda a madeira existente foi queimada, o que auxiliou na rápida propagação do fogo. As patologias que surgiram após o incidente também podem ser visíveis, principalmente nos pilares ao qual percebemos conter calcinação do concreto. A calcinação pode modificar a cor do concreto de acordo com a temperatura a que foi exposta. A torre do relógio não foi danificada mesmo com a quantidade de ambientes danificados pela exposição do fogo.

153



Figura 09 - Vista geral da estação da luz após o incêndio.
Fonte: Reportagem globo.com - 17/08/2016

Como todo o acervo do museu era virtual, segundo a Secretaria do Estado de São Paulo todo o material poderá ser recuperado após a reforma e restauração do edifício que já foi aprovado pelo governador de São Paulo Geraldo Alckmin. Fica uma reflexão: edifícios históricos antigos suportam novos programas que utilizam tecnologia de ponta? Acredito que sim, mesmo os edifícios sendo antigos quando se passar por uma restauração – dependendo do que se pode restaurar, é claro – e mesmo não podendo demolir a expectativa é que se utilizem materiais compatíveis com os materiais já existentes e que tudo seja feito conforme normas técnicas brasileiras e acompanhadas por órgão responsáveis para que tudo ocorra da melhor forma possível evitando problemas futuros.

No terceiro pavimento, composto por um grande foyer; auditório; praça da língua e um grande terraço, é possível observar a gravidade deste incêndio. Patologias também já estão visíveis como o descascamento da pintura. As paredes e o piso foram praticamente carbonizados assim como o próprio telhado de madeira. A maior parte de sua estrutura de cobertura, composta de madeira, facilitou a propagação do fogo. Este foi o andar mais danificado com o corrido.

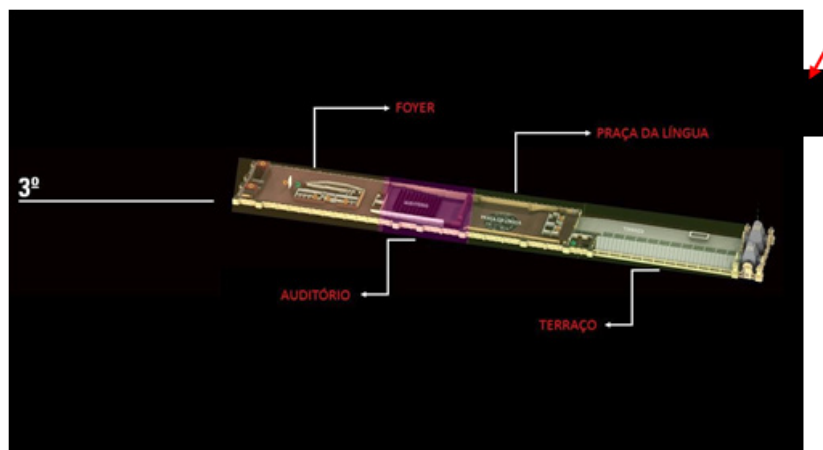


Figura 10 - 3º pavimento – diagrama de localização.
 Fonte: ID Brasil / Adaptado por Erika Lopes - 24/03/2016

Nas entrevistas realizadas durante a pesquisa são uma amostragem sobre o conhecimento das pessoas sobre patrimônio e musealização, foram realizadas em dois dias diferentes: **11/07/2016** na saída da estação da Luz, e, no dia **12/07/2016** na saída da estação Trianon Masp na Avenida Paulista com alguns usuários que aceitaram participar de uma entrevista com alguns questionários. A Estação da Luz foi escolhida por ser um dos objetos principais desta monografia, e, que além de transportar milhares de pessoas diariamente é um local considerado patrimônio e que se encontra em sua mesma edificação um museu, ao qual se tem relação com este capítulo. A estação Trianon – Masp foi escolhida por estar locada em uma das principais avenidas do estado e que contém um público mais jovem. A entrevista contava com um questionário com sexo; idade; nível de escolaridade; região; visitação de museus existentes em São Paulo; quais; opinião sobre estes espaços e conhecimento sobre patrimônio. No primeiro dia de entrevistas o público feminino e o público masculino tiveram uma margem igual na quantidade de questionários respondidos, totalizando 44% de entrevistas. No segundo dia o público masculino de uma forma geral foi o que mais respondeu aos questionários, totalizando 55% de entrevistados totais, e junto ao público feminino 56% dos entrevistados totais em relação ao primeiro dia.

A maioria dos usuários entrevistados está na faixa de nível médio completo e nível superior incompleto, o que de certa forma facilitou a explicação sobre a necessidade de se realizar uma entrevista. Não necessariamente os usuários que tinham nível superior incompleto tinham mais conhecimento em assuntos específicos do que os demais usuários, mesmo sendo sua maioria.

Ainda procurou-se classificar os entrevistados por região. Tanto no primeiro dia quanto no segundo dia as regiões mais frequentes eram as da região Norte e Sul, seguidas pelas Zonas Oeste e por último Leste.

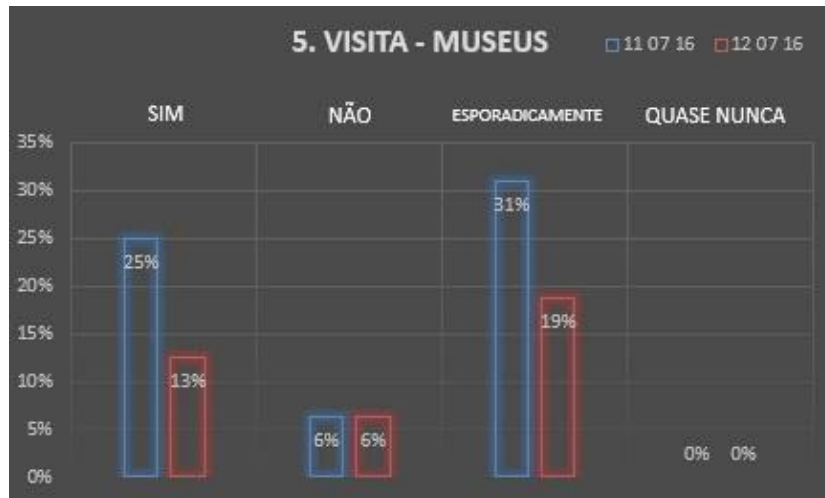


Gráfico 01 - Visita - Museus
 Fonte: Erika Lopes - 17/08/2016

O questionário buscava saber se as pessoas conheciam e/ou se costumavam visitar museus. A maioria dos entrevistados – cerca de 3% - visitam esporadicamente os museus – o que até entendemos se atrelarmos ao fato de São Paulo ser uma cidade corrida – seguida de 25% dos entrevistados que costumam conhecer e/ou visitar os museus existentes na capital.



Gráfico 02 - Quais museus.
 Fonte: Erika Lopes - 17/08/2016

Com base nas informações obtidas acima atrelamos com quais tipos de museus as pessoas costumam visitar. A resposta foi um pouco surpresa, mas estima-se – pela entrevista – que cerca de

20% / 22% das pessoas entrevistadas no primeiro e no segundo dia visitam com mais frequência o Museu do Futebol e o MIS (Museu da imagem e do som) do que os demais, mesmo os mais “famosos” como o MASP (Museu de arte de São Paulo) e o Museu da Língua Portuguesa.

Por fim, foi fundamental, por meio dos dados obtidos, obter o percentual geral da quantidade de população que teria o conhecimento do que era patrimônio. Estimava-se que cerca de 90% dos entrevistados não saberiam sobre este tema, mas, cerca de 50% tinham o conhecimento, o que facilitou o diálogo. É fundamental e de extrema importância que estudantes – principalmente os de Arquitetura e Urbanismo – realizassem esses tipos de entrevistas com mais frequência para se conhecer melhor o público alvo ao qual poderá se trabalhar num futuro próximo, além de entender a relação que estes temas mais complexos auxiliam na vida coletiva da cidade como um todo.

156



Gráfico 03 - Patrimônio.
Fonte: Erika Lopes - 17/08/2016

4. MUDANÇA DAS INSTALAÇÕES DO MUSEU DA LÍNGUA PORTUGUESA

Outra entrevista realizada entre os dias 18/07/2016 e dia 19/07/2016 ambas na saída da estação da Luz na região central da cidade de São Paulo. O assunto discutido através de uma entrevista foi a opinião das pessoas sobre a mudança das instalações do Museu da Língua Portuguesa que conforme mencionado em parágrafos anteriores sofreu um grande incêndio em suas instalações no final do ano de 2015. Assim como nas entrevistas realizadas anteriormente, seguiu-se uma ordem de questionário dividida em perguntas: sexo; idade; escolaridade; região; e por fim opinião das pessoas sobre o local onde se encontra atualmente as instalações do Museu da

língua portuguesa, e, se seria a favor ou não da realocação do Museu para a localidade do Pateo do Collegio.

No primeiro dia das entrevistas, o público masculino foi o que mais respondeu ao questionário realizado, em um total de 25% dos entrevistados, contra 20% do público feminino. No segundo dia, foi a vez do público feminino responder mais do que o público masculino totalizando 40% dos entrevistados. Mesmo assim, o percentual de público masculino prevaleceu com 55% total dos entrevistados.

A faixa de etária do público que mais respondeu aos questionários foram as do grupo base de idade 1: 14 – 28 anos nos dois dias de realização de entrevistas, seguida de 5% do público entrevistado do grupo base de idade 2: 29 – 41 anos no segundo dia de entrevistas e do grupo base de idade 3: 42 – 51 anos em 5% do público entrevistado no primeiro dia, sendo a maioria dos entrevistados no primeiro dia residentes da zona sul da capital, e, no segundo dia da zona norte e zona leste, mas, com empregos na mesma região em comum: a região central. Além do que, os usuários que mais responderam ao questionário nos dois dias ficaram classificados entre o nível médio incompleto; nível médio completo e nível superior incompleto, muitos deles trabalhando próximo da região da Luz, em lojas de comércios e outros usos.

A maioria dos entrevistados, no primeiro dia, não sabia ou não quis responder sobre o local de implantação do Museu. Mesmo assim, o segundo lugar veio com o empate tanto no primeiro dia, quanto no segundo dia em relação aos que concordam e aos que não concordam com a localidade do museu. Algumas pessoas entrevistadas consideravam a localidade uma escolha estratégica e excepcional para o funcionamento do museu, e, outras um tipo de uso que naquela localidade não seria necessária. Este tipo de quantificação é interessante e surpreende quem realiza o tipo de questionamento e quem os responde.



Gráfico 04 - Localização do Museu da Língua Portuguesa.
Fonte: Erika Lopes - 17/08/2016



Gráfico 05 - Realocação do Museu da Língua Portuguesa
Fonte: Erika Lopes - 17/08/2016

Na última questão do foi proposto para o público uma possível realocação do Museu da Língua Portuguesa para o primeiro local implantado na cidade de São Paulo, no alto de uma colina: O Pátio do Colégio. Esperava-se que grande parte do público correspondente não saberia informar a localidade do novo local proposto, mas, para a surpresa, a maioria dos entrevistados tanto no primeiro, quanto no segundo dia eram a favor da realocação do museu da língua portuguesa à uma das edificações existentes próximas ao pátio do colégio. Algumas ficaram empolgadas com a ideia de um símbolo cultural da nossa língua nativa ser implantada em um local considerado símbolo da criação e desenvolvimento da cidade como um todo, conforme **Gráfico 05**.

5. REGIÃO CENTRAL DE SP: PATEO DO COLLEGIO / NOVAS INSTALAÇÕES DO MUSEU DA LÍNGUA PORTUGUESA

[...] os fundadores da cidadela que iria se transformar na megalópole tiveram as razões de seu tempo para começar com a igreja – escola do pátio do colégio: sítio defensivo à moda clássica, na borda de um pequeno platô; local de referência para os grupos indígenas que se pretendia catequizar; ponto de visualização do vale; facilitador das relações entre Santo André e aldeia de Tibiriçá; presença de índios tornados amigos pela atuação prévia de João Ramalho e outros; ótimo local para um ponto de encontro entre crianças e índias; uma espécie de bairro para educandos; tal como um dia aconteceu nos arredores de Manaus; um “porto geral” lá embaixo; uma pequena construção austera e silenciosa, lá em cima; um ambiente destinado à inclusão prévia do processo civilizatório, à moda de uma época. (AB’ SABER, 2004, p. 16)

“Colina histórica” foi assim que um dos locais mais importantes para o desenvolvimento da cidade de São Paulo foi denominado, localizado entre o rio Anhangabaú e Tamanduateí – hoje conhecido como Centro Velho. O local denominado como Pátio do Colégio foi escolhido por missionários jesuítas para a implantação de funções múltiplas que abrangiam religiosidade, sítio de referência, catequese e uma particular atenção à defesa de uma vila em implantação (AB’SABER, 2004, p. 14). Por ser uma área alta era possível avistar seus arredores, e, assim, se proteger e evitar possíveis conflitos, muito decorrentes em planícies mais baixas como em São Vicente / Santos. Os padres jesuítas no quesito de implantar uma vila em uma planície alta foram mais eficientes do que os portugueses, como relata Ab’Saber abaixo:

159

Os esforços dos portugueses para fundar uma vila no Planalto de Piratininga foram um fracasso relativo (anos 1530); mas a habilidade dos jesuítas em estabelecer uma igreja e um colégio para crianças indígenas na borda leste da colina interfluvial Tamanduateí – Anhangabaú demonstrou ser uma escolha destinada ao maior sucesso. (AB’SABER, 2004. P. 15)

Foi por meio dessa primeira implantação que o desenvolvimento urbano da grande metrópole da cidade de São Paulo foi surgindo ao longo dos séculos. Conhecido como “triângulo histórico” a Rua Direita; Rua São Bento e Rua da Imperatriz (atualmente Rua 15 de Novembro) foram transformando a “pequena” implantação no alto de uma colina em traçados irregulares no entorno desta edificação importante, onde também surgiram quatro igrejinhas compartilhando o espaço próximo, como destaca Ab’Saber:

Na borda leste da colina, a rua da Boa Vista, servia de belvedere para o espaço campestre entre a barranca oeste (vale do Anhangabaú) e a Rua Direita. Logo quatro igrejinhas pontilharam o espaço escolhido pelos jesuítas: o Pátio do Colégio, o Carmo, a Igreja de São Bento, na rota do Porto Geral, e uma igreja mais centralizada, Matriz de situação locacional de difícil reconstrução. (AB’SABER, 2004, p. 16)

Se analisarmos os primeiros vestígios da implantação urbanística que partiram deste triângulo histórico, e, os formatos das ruas que foram surgindo por meio desta primeira implantação eram mais “largas” em seu início e mais estreitas em seu final. Entendemos assim a grande influência que este local manteve durante séculos na cidade de São Paulo e que se tornaram um marco da região central. O desenvolvimento do entorno através desta primeira implantação, que atualmente mantém algum tipo de atividade comercial ou não, nos faz entender a grande importância deste lugar. Com as análises realizadas e percorridas é possível mostrar um novo local proposto para abrigar as novas instalações do Museu da Língua Portuguesa. Com a nova locação

do Museu da Língua Portuguesa foi necessário propor a realocação da Secretaria da Justiça do Pateo do Collegio.



Figura 11 - Implantação Pateo do Collegio.

Fonte: Google Maps / Adaptado por Erika Lopes - 24/10/2016

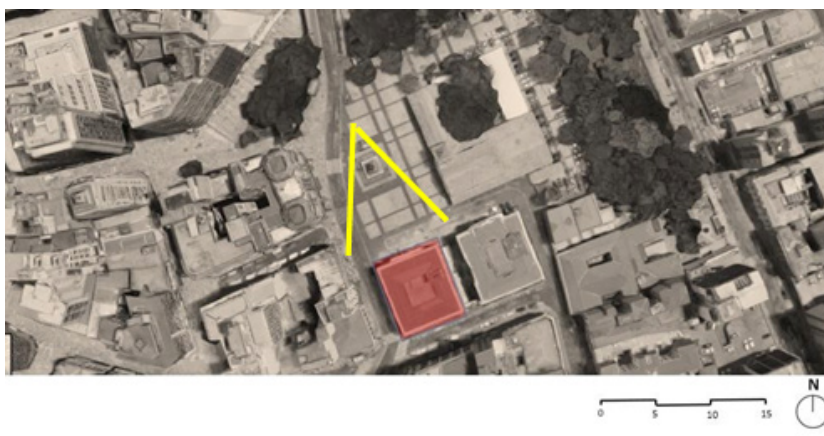


Figura 12 - Localização do edifício proposto para as novas instalações do Museu da Língua Portuguesa.

Fonte: Google Maps / Adaptado por Erika Lopes - 24/10/2016

Por meio da figura 11 percebe-se que os três prédios integram o acervo preservado do núcleo histórico do Pateo do Collegio. Os edifícios 2 e 3 são responsáveis por abrigar a Secretaria da Justiça - um relacionado ao próprio Pateo do Collegio e o outro ao cidadão. A nova proposta é que os dois possam fazer parte de um mesmo edifício, porém, em andares diferentes. Como estes prédios passaram por um processo de restauração a pouco tempo, inauguradas novamente em dezembro de 2014, o gasto com a nova locação das instalações do Museu da Língua Portuguesa e da Secretaria da justiça do Pateo do Collegio poderiam não ser exorbitantes como pode chegar a ser na estação da Luz, que além do processo de restauração do próprio edifício também deverá dispor obras com novas tecnologias para voltar a abrigar o museu.

6. NOVO USO MUSEOLÓGICO NA ESTAÇÃO DA LUZ

Foi realizada a última entrevista em 26/07/2016, também na saída da estação da Luz, no período diurno e vespertino. Assim seria analisada a opinião das pessoas entrevistadas sobre um novo tipo de uso museológico na localidade onde se encontrou as instalações do museu da língua portuguesa: a maioria dos entrevistados era a favor da realocação das instalações do museu da estação da Luz para o Pátio do Colégio. Como nas outras entrevistas, este questionário foi dividido em perguntas sobre sexo; idade; nível de escolaridade; região e por fim se o entrevistado era a favor ou não da mudança de uso museológico do museu da língua portuguesa para o museu ferroviário, levando em consideração sua implantação (estação da luz), e também o grande desenvolvimento da cidade, ocorrido pela instalação da ferrovia.

161

No primeiro dia de entrevista o público com maior percentual de respostas foi o masculino totalizando 28% dos entrevistados, contra 22% do público feminino. Já no segundo dia foi a vez do público feminino ter o maior percentual de respostas totalizando também 28% dos entrevistados, contra 22% masculino. Isto ocasionou um empate de entrevistados. Apesar da maioria dos entrevistados no primeiro dia possuírem nível médio completo de escolaridade – cerca de 22% e residiam na região sul da cidade, contra 20% da zona leste; 6% da zona norte e 8% da zona oeste; no segundo dia, os entrevistados possuíam pós-graduação completo – cerca de 19%, residem na zona norte da cidade, contra 10% da zona sul; 8% da zona leste e 6% da zona oeste. Isto pode ter auxiliado na reflexão das respostas recolhidas. Poucos eram os entrevistados com nível médio incompleto - percentual de 6% e poucos com percentual de nível superior completo – também 6%.

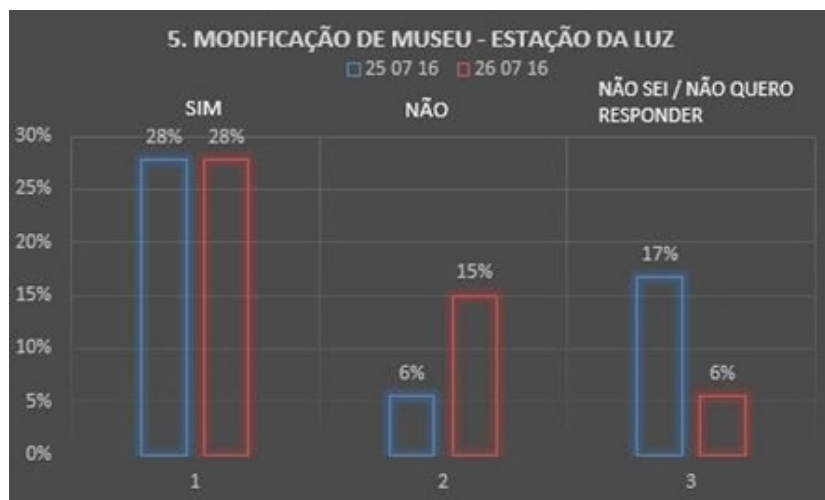


Gráfico 06 - Modificação do Museu
Fonte: autora Erika Lopes - 17/08/2016

Ainda foi analisada a proposta de modificação do uso museológico nas instalações da estação da luz - Museu da Língua Portuguesa - para Museu Ferroviário. Cerca de 28% tanto no primeiro dia das entrevistas quanto no segundo dia resultaram em afirmativo, ou seja, eram a favor da modificação do uso museológico na estação da luz. Apenas 15% dos entrevistados no segundo dia não eram a favor deste tipo de modificação.

CONCLUSÃO

162

Foi possível analisar neste estudo que, com a abolição da escravatura, o crescimento da industrialização e a chegada de imigrantes, o país sofreu um grande impulso em seu plano econômico, o que favoreceu a implantação das ferrovias, quando surge a necessidade da ampliação da Estação da Luz, concluída no início do século XX. Ainda com o avanço tecnológico, após passar por modificações após o primeiro incêndio - quando se perdeu uma documentação importante para a recuperação do edifício - foi criado mais um pavimento que chegou a abrigar o então Museu da Língua Portuguesa. Com o acontecimento do incêndio, há que se pensar em renovação e a possibilidade de um novo uso para a edificação, Patrimônio tão significativo desta nossa cidade, que ainda abriga a Estação da Luz e funciona como tal.

Depois das análises realizadas, a partir de levantamentos históricos e entrevistas, foi possível concluir que a ideia de se realocar o Museu da Língua Portuguesa, bem como alterar o uso museológico para ferroviário na Estação da Luz, teve aceitação positiva do público entrevistado. Estipulava-se que boa parte das pessoas não teria o conhecimento do tema: patrimônio e musealização, mas, o conhecimento formado pela lembrança da edificação – considerando-se que ela se tornou um marco -, bem como a divulgação pela mídia televisiva, fez com o público identificasse a possibilidade de mudança de um elemento tão importante que, ao que tudo indica, não foi proposto por outras pessoas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AB'SABER, Aziz. (2004) *São Paulo metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais*. São Paulo: Editora Senac, 2004.

ELIAS, Maria Beatriz de Campos (org.). (2001). *Um século de Luz*. São Paulo: Editora Scipione.

HONORA, Maria Margarida Quagliato. (2009). *Museu da Língua Portuguesa: a comunicação e a tecnologia a serviço da sociedade*. Dissertação de Mestrado em Educação, Administração e Comunicação. São Paulo: Universidade São Marcos.

SOUKEF Jr, Antonio; MAZZOCO, Maria Inês D. (2000). *Cem anos Luz*. São Paulo: Dialetto Latin American Documentary.

LAVANDER Jr, Moysés; MENDES, Paulo A. (2005). *SPR, Memórias de uma Inglesa*. São Paulo: Clanel Artes Gráficas Ltda.

CAMARGO, Elaine. (2012) *Análise de Projeto do edifício da Estação da Luz em São Paulo*. São Paulo: Revista Especialize.



SUSTENTABILIDADE URBANA E INFRAESTRUTURA VERDE: DIÁLOGO ENTRE CONCEITOS E PRÁTICAS

Carolina Ponce Chica

Aluna do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo do FIAM-FAAM Centro Universitário.

Jeferson Cristiano Tavares

Arquiteto e Urbanista, Professor do Programa de Mestrado Profissional Projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano do FIAM-FAAM Centro Universitário.

E-mail: jeferson.tavares@fiamfaam.br

Resumo

O objetivo desta pesquisa foi analisar a relação entre infraestrutura verde e sustentabilidade urbana por meio da aproximação entre formulações teóricas e experiências práticas. Os objetos de estudo foram as formulações sobre o termo sustentabilidade urbana e as práticas acerca de infraestrutura verde, especificamente no município de São Paulo. A base teórica do trabalho foi fundamentada em uma revisão bibliográfica dos principais autores que tratam dos temas e a análise das práticas encontradas na atualidade se deu por meio do estudo de caso da Praça das Corujas. O desfecho da pesquisa aponta para uma análise crítica, de forma preliminar, identificando os avanços e os obstáculos na aplicação da infraestrutura verde no espaço urbano.

Palavras-Chave: Sustentabilidade urbana, infraestrutura verde, Praça das Corujas.

1. PANORAMA CONCEITUAL DA SUSTENTABILIDADE URBANA

Para introduzirmos o assunto, buscamos identificar a origem, a função e as diferentes maneiras de tratar o termo e os conceitos sobre sustentabilidade urbana. De maneira preliminar, buscamos apresentar essa caracterização afim de estabelecer uma aproximação das formulações teóricas desse tema.

1.1 Terminologias e Discursos

166

O termo sustentabilidade começou a ser debatido no meio acadêmico no fim da década de 1970, consolidando-se uma década depois com a publicação do Relatório de Brundtland, em 1987 (Silva & Shimbo, 2001; Acserald, 1999), embora esteja envolto a diferentes e contraditórias interpretações. Definir de maneira universal o conceito de Sustentabilidade, diante da diversidade de seu uso, tornou-se tarefa complexa, portanto, não pretendemos aqui encerrar esse assunto, mas apontar algumas linhas de pensamento que convergem para interpretações afins.

No início desse debate, os temas relacionados à sustentabilidade estavam associados à questão ambiental, posteriormente outras áreas de conhecimento passaram a se apropriar do termo. Essa apropriação por parte de outros campos de estudos permitiu que o discurso de sustentabilidade se diversificasse e abrangesse principalmente os campos econômicos, sociais e políticos (Silva & Shimbo, 2001). Para Silva e Shimbo, além da pluralização que o termo acabou adquirindo com o tempo, o fato de ser um relativamente tema novo no meio acadêmico e é outra razão para sua difícil definição.

Acserald, em “Discursos da Sustentabilidade” (1999), aborda a problemática da conceitualização do termo também destacando esse processo de construção:

O que prevalece são, porém, expressões interrogativas recorrentes, nas quais a sustentabilidade é vista como “um princípio em evolução”, “um conceito infinito”, “que poucos sabem o que é” e “que requer muita pesquisa adicional” (Acserald, 1999, p. 80)

O autor complementa dizendo que essa imprecisão explicita a falta de hegemonia entre discursos dos diversos profissionais e que esse fato aliado ao raciocínio da sustentabilidade está ligado às práticas que permitem que exista uma “luta simbólica pelo reconhecimento da autoridade” sobre o assunto.

Acserald classifica dois modos de tratar a sustentabilidade urbana: uma vertente pragmática e uma vertente teórica:

[...] Um tratamento normativo, empenhado em delinear o perfil da “cidade sustentável” a partir de princípios do que se entende por um urbanismo ambientalizado; e um tratamento analítico, que parte da problematização das condições sócio-políticas em que emerge o discurso sobre sustentabilidade aplicado às cidades. (Acserald, 2011, p. 2)

Isso posto, percebemos que existe uma necessidade de esclarecer em que contexto o termo sustentabilidade será abordado. Traçar com mais precisão os pontos a serem levados em consideração e a abordagem que será feita passa a ser de suma importância para que não haja ambiguidades ou confusões. Nesse estudo, a sustentabilidade remete-se à perspectiva do espaço urbano a partir de uma abordagem ligada ao planejamento urbano. E mais especificamente, dialogando com a classificação de “cidade sustentável” de Acserald (2011), buscando compreender como as diretrizes podem afetar e dialogar com as práticas sustentáveis adotadas nas cidades atuais.

167

1.2 Alguns Conceitos

Desde o início da década de 1990, no Brasil, os discursos negativos sobre a vida nas cidades urbanas começaram a se intensificar. Insegurança, precariedade dos serviços públicos, falta de moradias, desemprego, degradação da paisagem são algumas das mais diversas críticas que as grandes cidades recebem diariamente. Essa visão das cidades aliada com, na maioria dos casos, o descaso do poder público com o espaço público e a visão deturpada do cidadão do papel do órgão público sobre esses espaços fizeram com que a população descreditasse em uma mudança e solução coletiva para cidade. Cada vez mais a lógica de construção das cidades passou a privilegiar o individual, o particular em detrimento do coletivo e do público (Bonduki, 2011).

No século XXI, mais de 50% das pessoas já habitam o ambiente urbano (Siebert, 2014). Pensando nisso e somado à crescente preocupação com a qualidade de vida nas cidades, novas interpretações surgiram no campo do planejamento urbano. Para Acserald (2011) a crise identitária das cidades foi um dos fatores dessas novas interpretações:

A identidade das cidades torna-se assim cada vez mais um instrumento de legitimação dos operadores políticos que pretendem resgatá-la não mais como circunscrita a seu tempo presente, mas como referente a um passado de glória e a um futuro radioso. (Acserald, 2011, p. 2)

Essa condição é um dos fatores que proporciona ao mercado imobiliário mais força. Essa força é clara quando processos econômicos passam a subordinar as medidas sociais; e as cidades passam a competir entre si para atrair o capital. Ainda nessa temática, o autor aborda que quando essa “reversão competitiva” acontece, bens de consumo coletivos são fornecidos de maneira fragmentada e desigual na cidade.

Com uma flexibilização da ação do governo, onde atores não governamentais, semipúblicos e privados criam uma multiplicidade de iniciativas, segmentos empresariais se favorecem e exercem seu poder na “mediação de normas urbanísticas, liberação do controle do uso do solo, renúncia fiscal e subsídio ao investimento privado, mediante a oferta de infraestrutura, terrenos, formação de mão de obra etc.” (Acserald, 2011, p. 4). Essa condição proporciona desintegração social a longo prazo interferindo na questão social, na constituições de nichos de vulnerabilidade e, portanto interferindo diretamente no processo de sustentabilidade urbana.

Em resposta, movimentos sociais, tratados regulatórios, projetos e correntes de pensamento surgem no âmbito nacional e internacional buscando fomentar esse debate sobre a relação entre o homem e o ambiente construído e com fins a refletir a maneira com que as cidades poderiam ser ocupadas minimizando o ônus causado pela antropização desses espaços (Siebert, 2014, p. 6).

No bojo de uma intensa produção acadêmica, surgem conceitos sobre sustentabilidade, como: urbanismo verde, urbanismo sustentável, biocidade, eco urbanismo e planejamento verde. Esses conceitos são comumente confundidos como se fossem sinônimos de uma única linha de pensamento. Contudo a diferenciação entre eles é fundamental para que haja a identificação da pluralidade de ideias e soluções no planejamento urbano das cidades. Siebert (2014, pp. 14-16) realiza essa diferenciação:

- Urbanismo Verde, termo adotado por Beatley (2000), é utilizado para descrever um movimento europeu, iniciado em 1990, em busca de cidades sustentáveis. Esse conceito está mais ligado à ética ambiental que procura viver a cidade dentro dos seus limites ecológicos, reduzindo a pegada ecológica das cidades e de seus habitantes. No âmbito do planejamento urbano, o urbanismo verde percebe a influência que ele exerce na vida dos moradores de uma determinada cidade, desde decisões sobre mobilidade urbana até sobre a produção e consumo de alimentos nas cidades, com uma abordagem sobre como esse poder de tomada de decisão pode criar uma relação simbiótica entre cidade e natureza (Beatley, 2000, apud Siebert, 2014, p. 14);
- Segundo Ruano (2000), o conceito de Eco urbanismo trata do desenho urbano e suas múltiplas e complexas variáveis. Eco urbanismo é definido pelo próprio autor como o “desenvolvimento de comunidades humanas multidimensionais e sustentáveis dentro de ambientes edificados harmônicos e equilibrados” (Ruano, 2000, apud Siebert, 2014, p. 15);
- Biocidade, adotado por Gouvêa (2003), aborda o Desenho Ambiental urbano em cidades de clima tropical, tratando o ambiente urbano como “uma cidade densa, complexa, dinâmica e equilibrada com a natureza tropical, em suma ‘viva’ (ecológica e culturalmente) e diversificada [...]” (Gouvêa, 2003, apud Siebert, 2014, p. 15);

- Palomo (2003), apresenta a visão de Planejamento Verde como um conceito vinculado aos valores e recursos naturais, ecológicos, ambientais e paisagísticos da cidade, os espaços verdes como elementos estruturadores da cidade e as áreas não urbanizadas em seu entorno pertencentes a ela (Palomo, 2003, apud Siebert, 2014, pp. 15-16);
- E, finalmente, Farr (2008) define Urbanismo Sustentável como termo para um novo projeto de cidade que mistura a corrente do Novo Urbanismo, dos edifícios sustentáveis e do crescimento inteligente. Por meio desses três conceitos, o autor consolida estratégias de mobilidade com ênfase em deslocamentos a pé, uso misto, compacto e denso e em infraestruturas com alto desempenho energético e de recursos naturais, criando assim um projeto de urbanismo integrado e sustentável (Farr, 2008, apud Siebert, 2014, p. 14)

2. INFRAESTRUTURA VERDE: MATERIALIDADE DA SUSTENTABILIDADE URBANA

Uma vez apresentadas as diferentes formas de abordar a sustentabilidade urbana no campo teórico, apresentamos abaixo uma de suas muitas variações no campo prático a partir do estudo introdutório da infraestrutura verde. Assim, abordamos algumas de suas referências pioneiras e da maneira como essas referências transformam-se em elementos materiais da cidade.

2.1 REFERÊNCIAS PIONEIRAS

Pode-se atribuir a gênese da infraestrutura verde a algumas ações planejadoras que buscaram articular infraestrutura, meio ambiente natural e ambiente urbano. Um dos casos paradigmáticos dessa união foi o trabalho desenvolvido por F. L. Olmsted, nas últimas duas décadas do século XIX. Olmsted aliava conhecimentos teóricos e práticos dos campos ambiental e social. Em sua carreira, através de seus projetos, ele buscou articular os processos naturais aos culturais sobre paisagem (Spirn, 2002). Uma de suas experiências mais conhecida é a proposta de rede de parques pensada para aprimorar e recuperar o ecossistema da cidade de Boston. O projeto “Colar de Esmeraldas” é mundialmente conhecido por ser um dos primeiros projetos que concilia resiliência urbana com sustentabilidade (Herzog, 2010).

No Brasil, Pellegrino e Cormier (2010) e Herzog (2010) foram pioneiros nesse assunto e conseguiram contextualizar, de maneira produtiva, esse debate inserido na realidade nacional, sobretudo abordando as particularidades do aspecto social. Pellegrino e Cormier focaram seus

estudos em sistemas e tipologias de infraestrutura verde. Herzog também debate e se aprofunda no debate técnico, contudo faz aproximações com o debate teórico.

2.2 PRÁTICAS DE INFRAESTRUTURA VERDE

170

A infraestrutura verde surge como uma alternativa de adaptação do desenho urbano que considera todo o ecossistema e busca minimizar os efeitos negativos da urbanização através da mimetização da natureza. A infraestrutura verde torna-se um campo de pesquisa inserido no debate da sustentabilidade urbana, no início do século XXI, através da sua constituição prática.

Essas práticas têm origem em dois conceitos fundamentais para o desenvolvimento do tema: a integração de parques e áreas verdes construídas e a preservação de áreas verdes naturais para melhorar a biodiversidade do habitat (Benedict & Macmahon, 2011). Os autores definem a infraestrutura verde da seguinte forma:

an interconnected network of green space that conserves natural ecosystem values and functions and provides associated benefits to human populations (Benedict & Macmahon, 2011 p. 5)

Nessa definição, a ideia principal é pulverizar espaços verdes pela cidade ajudando a conservar o ecossistema natural, tornando assim as cidades mais resilientes. Benedict e MacMahon consideram espaços urbanos tratando as ruas e vias públicas que se tornam os elementos de conexão dos grandes, médios e pequenos parques distribuídos pela cidade. Essa conexão entre os espaços é de extrema importância para manter os fluxos naturais da água, da biodiversidade e de pessoas ao longo da cidade.

Outra perspectiva interessante sobre o mesmo assunto é apresentada por Herzog (2010):

A infraestrutura verde consiste em intervenções de baixo impacto na paisagem e alto desempenho, com espaços multifuncionais e flexíveis, que possam exercer diferentes funções ao longo do tempo - adaptável às necessidades futuras. (Herzog, 2010, p.97)

A partir dessa perspectiva, projetos paisagísticos a partir das práticas de infraestrutura verde não necessariamente possuem uma escala pré-definida, podendo ser utilizados em edificações, distribuídos em bairros ou em toda a cidade (Herzog, 2010; Ahern 2009). Essa prática busca adaptação e uma regeneração da trama urbana, não modificando apenas o espaço físico da cidade, mas o modo de ocupar, vivenciar e compartilhar a cidade.

Os locais com esse tipo de infraestrutura são vegetados, com arborização e possuem certa intenção plástica, mas principalmente possuem tecnologias que mimetizam as funções naturais da paisagem. Como Pellegrino e Cormier (2008) pontuam, esses espaços são:

(...) paisagisticamente tratados para serem muito mais do que meras ações de embelezamento urbano, mas também para desempenharem funções infra-estruturais relacionadas ao manejo das águas urbanas, conforto ambiental, biodiversidade, alternativas de circulação, acessibilidades e imagem local. (Cormier & Pellegrino, 2008, p. 127)

Essas tecnologias estão muitas vezes ligadas à manutenção do fluxo de água e são utilizadas em diversas tipologias que, quando combinadas, geram a tal rede de espaços verdes.

Pellegrino e Cormier (2008) exploram em seu artigo as diversas tipologias utilizadas em projetos com infraestrutura verde. De maneira introdutória, apresenta as principais soluções relacionadas aos contextos hidrológicos, por exemplo: jardim de chuva, canteiro pluvial, biovaleta, lagoa pluvial, teto verde e grade verde.

- I. **Jardim de Chuva:** Pequenas depressões topográficas que recebem águas pluviais, oriundas de áreas impermeabilizadas. Essa tipologia tem como objetivo garantir o contínuo fluxo das águas, filtrar e remover poluentes difusos da água. É composto por diversas camadas de solo, brita, e vegetação que garantem o processo de filtragem da água e encaminhamento da água recuperada para seu destino final.

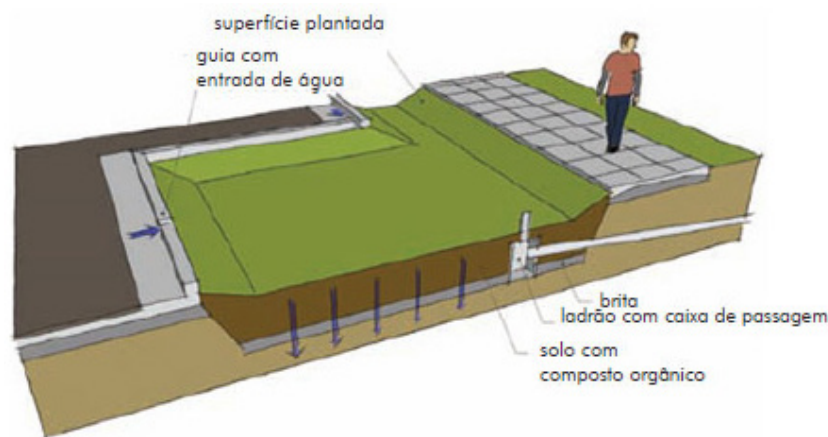


Figura 1 – Representação de Jardim de Chuva.
Fonte: Cormier, N. (2008)

- II. **Canteiro Pluvial:** Os canteiros pluviais são uma rede de jardins de chuvas conectados e compactados em pequenos espaços urbanos.

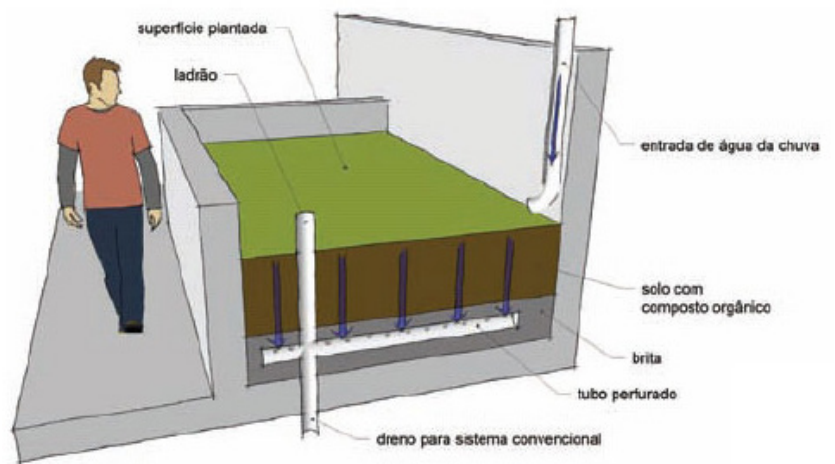


Figura 2 – Representação de Canteiro Pluvial.
 Fonte: Cormier, N. (2008).

III. **Biovaletas:** Semelhantes aos jardins de chuva possuem uma configuração espacial mais linear. É preenchida por elementos filtrantes que irão realizar uma limpeza da água da chuva. Também é responsável por aumentar o tempo de escoamento, dirigindo a água para jardins de chuva ou sistemas convencionais de retenção de água.

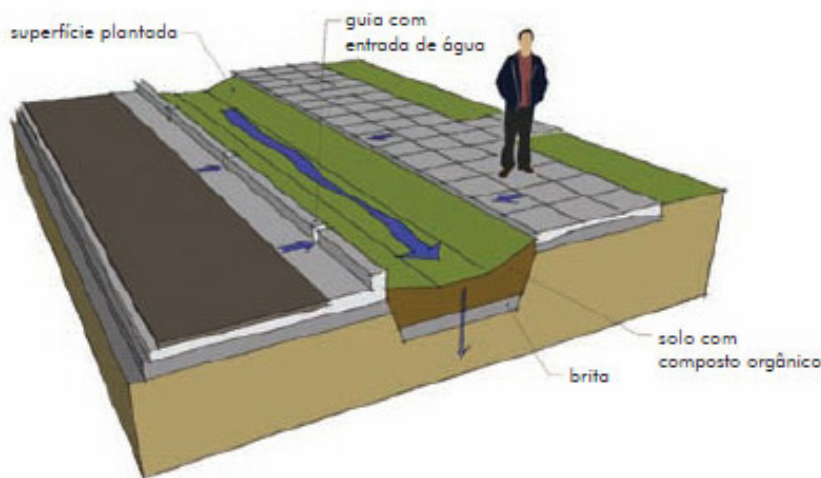
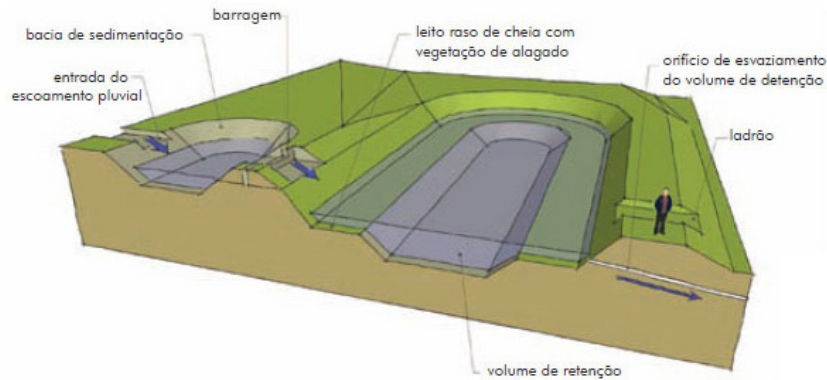


Figura 3 – Representação de Biovaleta.
 Fonte: Cormier, N. (2008).

IV. **Lagoa Pluvial:** Conhecida também como alagado construído, nessa tipologia parcela da água pluvial permanece retida, por isso é uma estrutura que exige mais espaço para sua plena operação. Sua principal função é reter a água e conseguir aumentar o tempo para a absorção pelo solo ou por algum outro sistema de absorção de água. Normalmente são formadas por três áreas: uma zona de entrada que seria uma bacia de sedimentação, uma outra área rasa com bastante vegetação para remover

sedimentos mais finos e poluentes solúveis e um canal ladrão que garante que esses alagados não transbordem.



173

Figura 4 – Representação de Lagoa Pluvial.
Fonte: Cormier, N. (2008).

- V. **Teto Verde:** é o recobrimento da cobertura de certa edificação com vegetação com o intuito de substituir a área permeável natural. É composto por um solo tratado com compostos orgânicos e areia, espalhado em uma barreira contra raízes e um reservatório de drenagem. As águas captadas no teto verde podem ser tratadas e reutilizadas.

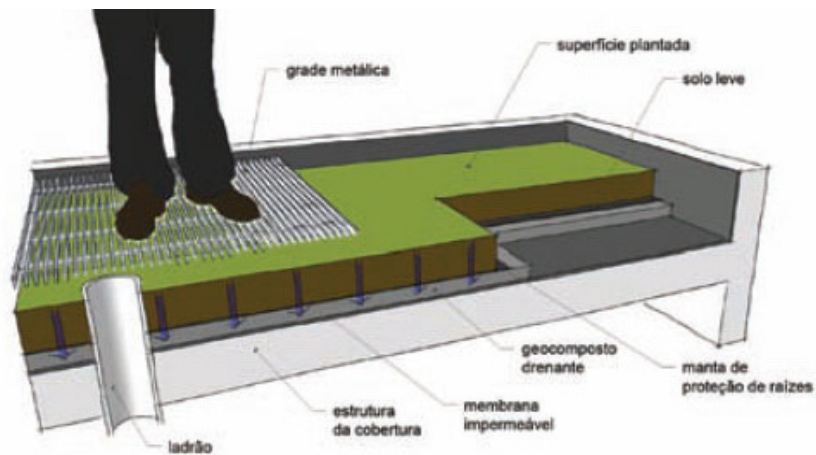


Figura 5 – Representação de Teto Verde.
Fonte: Cormier, N. (2008).

- VI. **Grade Verde:** É a combinação de diversas tipologias, em arranjos múltiplos que compõem uma rede de intervenções. Esse tipo de solução garante que cada tipologia seja aproveitada ao máximo e sua implantação seja no lugar de melhor desempenho.

3. ESTUDO DE CASO: PRAÇA DAS CORUJAS

Tendo em vista a apresentação da ideia de sustentabilidade urbana e da maneira como ela se materializa a partir da infraestrutura verde, apresentamos um breve estudo de caso, o projeto da Praça das Corujas.

3.1 Sobre a praça

174

A Praça das Corujas é também conhecida como Praça Dolores Ibarruri, projetada em 2008 por Elza Niero, com o apoio de Paulo Pellegrino, e construída em 2012, no bairro da Vila Madalena, zona oeste de São Paulo. A escolha desse objeto de estudo levou em consideração o seu pioneirismo em arquitetura paisagística no uso de infraestrutura verde articulada à temática da participação popular em projetos públicos. É importante mencionar que existem diferenças entre o projeto da arquiteta e a execução. Essas diferenças serão tratadas ao longo da análise da praça.

A área conhecida hoje como Parque Linear das Corujas faz parte de uma região chamada de Vale das Corujas. Envolvida por residências de classe média-alta e gabarito baixo, áreas verdes e com a topografia acidentada que abriga o Córrego das Corujas.

A praça é um dos únicos lugares onde o Córrego das Corujas não está canalizado. Além disso, a localização da praça é muito propícia para o uso de infraestrutura verde já que está próxima a outros espaços verdes.

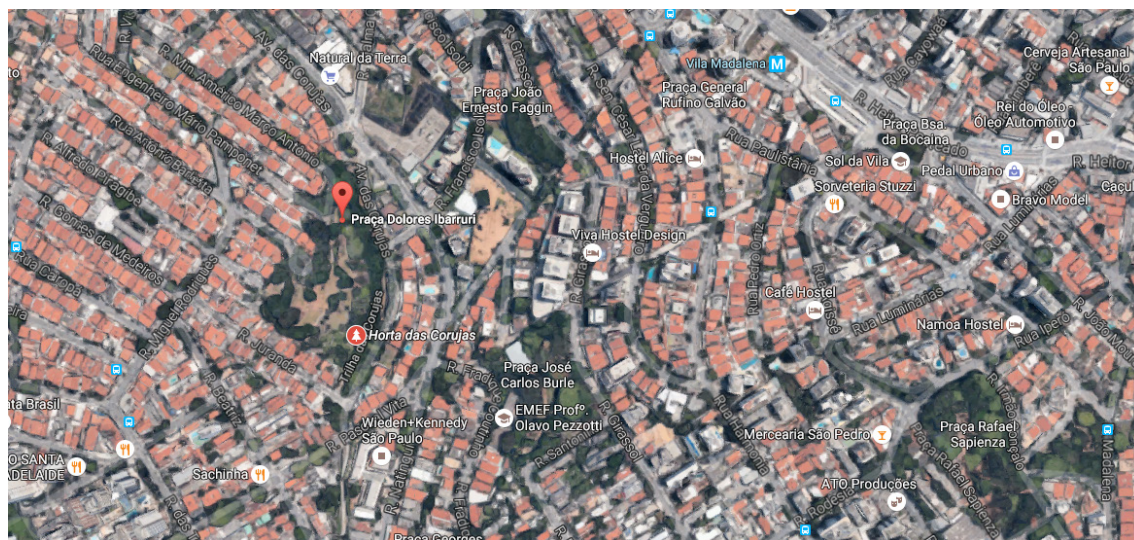


Figura 6 – Imagem de satélite destacando a área estudada.

Fonte: Google Maps, 2014.

Em 2006, um grupo de moradores do bairro da Vila Madalena passou a cobrar propostas de mudanças e requalificação da Praça Dolores Ibarruri, localizada na porção do Vale das Corujas que estava abandonada pelo poder público e pela população.

Com 24.000 m² a área em questão foi reformada entre 2009 e 2010 pelos arquitetos Elza Niero e Paulo Pellegrino que, juntos tinham objetivo de requalificar a área adicionando não apenas um novo espaço público destinado a convivência, mas que também pudesse recuperar o córrego da praça.

Atualmente, a praça tem uma manutenção realizada não só pela prefeitura, mas também pelos moradores que além de cuidarem da praça fisicamente ocupam esse espaço público dando os mais diversos usos.

3.2 A praça, a sustentabilidade urbana e a infraestrutura verde

Para alcançar seus objetivos iniciais de requalificação da área, Elza Niero e Paulo Pellegrino utilizaram artifícios da infraestrutura verde: biovaletas, jardins de chuva e lagoa pluvial foram as principais tipologias utilizadas para a drenagem, escoamento e tratamento das águas pluviais. Essas soluções buscavam combater um problema recorrente das cidades com áreas impermeabilizadas, as enchentes e as cheias, recorrentes no local.



Figura 7 e 8 - Exemplo de como a área, depois da reforma, fica em dias sem chuva e em dias com chuva.

Foto: Revista LabVerde ed. 04. 2012

O Córrego das Corujas foi retificado em 1940 em quase toda sua extensão, ficando exposto em apenas dois trechos pequenos: na Praça das Corujas e no Parque Linear das Corujas. Essa condição do córrego possibilitou a utilização de tipologias de infraestrutura verde que buscaram reverter o impacto da canalização trabalhando com os recursos naturais e a busca na eficiência na drenagem urbana. Dessa maneira, foram propostos quatro jardins de chuva para as entradas principais. Esses jardins deveriam absorver grande parte da água das chuvas que seria direcionada para biovaletas estrategicamente posicionadas na praça para retardar o tempo de escoamento.



Figuras 12 e 13 – Biovaletas construídas na praça em dia de chuva.
Fonte: Niero, Elza.

Por fim, as lagoas pluviais foram projetadas como um alagado construído que controla a liberação da água de modo a suportar o excedente sem comprometer o meio ambiente (construído ou natural).

Na execução da obra algumas mudanças ocorreram e comprometeram parcialmente a eficiência das infraestruturas verdes. Pellegrino, num depoimento para a revista Lab Verde (2012), disse que essas mudanças aconteceram por uma mistura de desinteresse no projeto por parte da construtora que ganhou a licitação somado à uma falta de organização e eficiência do poder público (Pellegrino, 2012, pp. 264-268).

As principais mudanças que aconteceram na praça que prejudicaram o sistema de drenagem foram: as lagoas não foram construídas, algumas biovaletas foram concretadas, os pisos drenantes sofreram alterações, calçadas com direcionamento de água para as biovaletas não foram executadas e foram instaladas valetas convencionais não previstas no projeto inicial. Nesse processo, segundo Pellegrino, nem 50% do projeto original foram realizados, prejudicando a qualidade do espaço público. Dessa forma, a praça definitivamente construída acumulou o prejuízo da alteração do projeto original.

Contudo, um dos grandes méritos desse processo de construção foi a participação popular. Em todo esse processo, a participação dos moradores foi fundamental. Foram eles que acompanharam a subprefeitura para uma mudança no espaço público escolhido por eles (dentre tantas outras praças existentes na região). Além de participarem de decisões na etapa de projeto, em conjunto com os arquitetos, e de pressionarem a construtora e o poder público para que este fosse seguido. Com a praça construída, os moradores apropriaram-se do lugar e consolidaram um padrão de uso de espaço público, onde ocorrem festas comunitárias e eventos para a cidade.



Figura 14 – Festa comunitária na Praça das Corujas.
Fonte: Queiroz, Thiago/Estadão, 2015.

Esse aspecto do projeto confirma a ideia de que a sustentabilidade urbana não se restringe à construção material do espaço físico, mas também à construção social com a premente necessidade de reverter ideias e ideais e impregná-los na sociedade, alterando as lógicas de concepção, construção e gestão dos espaços públicos.

Buscando estabelecer uma relação entre conceitos e práticas dos temas abordados, podemos afirmar que ambos estão sendo construídos no debate teórico e ainda precisam ser amadurecidos no campo prático, exigindo maior debate político, social e acadêmico na percepção e consolidação desses temas.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

Acselrad, H. (2011). Desregulamentação, contradições espaciais e sustentabilidade urbana. *Revista Paranaense de Desenvolvimento-RPD*, 107, p. 25-38.

Acselrad, H. (1999). Discursos da sustentabilidade urbana. *R. B. Estudos urbanos e regionais*, 1. São Paulo.

Benedict, M. A., & McMahon, E. T. (2006). *Green infrastructure*. Island, Washington, DC.

Bonduki, N. (2011). O modelo de desenvolvimento urbano de São Paulo precisa ser revertido. *Estudos Avançados*, 25(71), p. 23-36. São Paulo.

Cormier, N. S. & Pellegrino, P. R.M. (2008). Infraestrutura Verde: uma Estratégia Paisagística para a Água Urbana. *Paisagem e Ambiente*, 25, São Paulo.

Gouvêa, L. A. (2003). *Biocidade: conceitos e critérios para um desenho ambiental urbano, em localidades de clima tropical de planalto*. São Paulo.

Herzog, C. P. & Rosa, L. Z. (2010). Infraestrutura verde: sustentabilidade e resiliência para a paisagem urbana. *Revista Labverde*, 0(1), p. 92-115, 2010.

Pellegrino, P. (2012). Uma máquina trituradora de projetos: a experiência de reurbanização de uma praça pública. *Revista LABVERDE*, 0(4), 264-268.

Siebert, C. (2014). Sustentabilidade Urbana: o Pensamento Ambiental e as Cidades. Schult, Sandra; B., N. (orgs.) *As múltiplas dimensões das áreas de preservação permanente*. Blumenau: Edifurb, 2014.

Silva, S. R. M. & Shimbo, I. (2001). Proposição básica para princípios de sustentabilidade. *Anais do I Encontro Latino Americano e II Encontro Nacional sobre Edificações e Comunidades Sustentáveis*, 2. P. 73-80. Canela, 2001.

Oliveira, E., Soares, M., & Bonzi, R. (2012). Aplicação do desenho ambiental para a bacia do córrego das corujas: Potencialidades e limitações na implantação de um parque linear. *Revista LABVERDE*, 0(4), 31-62.

Martins, L. A. (2012). *Avaliação do desempenho das tipologias paisagísticas de drenagem natural da Praça Dolores Ibarruri em São Paulo – SP*. Relatório Parcial. FAUUSP.



CARACTERIZAÇÃO ARQUITETÔNICA DE EDIFÍCIOS RESIDENCIAIS NO CENTRO DA CIDADE DE SÃO PAULO

Gustavo Francisco Diegues

Aluno do curso de arquitetura e urbanismo do
FIAM-FAAM Centro Universitário.

Monica dos Santos Dolce Uzum

Arquiteta e Urbanista. Professora do curso
de Arquitetura e Urbanismo do FIAM-FAAM
Centro Universitário.

E-mail: monica.uzum@fiamfaam.br

Resumo

A cidade de São Paulo tem um considerável déficit habitacional, enquanto existem em sua área central edifícios subutilizados, desocupados ou irregularmente ocupados que poderiam diminuir a demanda nesta de moradias. Grande parte dos edifícios residenciais construídos na área central, foram erguidos entre 1930 e 1964, portanto a pesquisa levantou as características de parte destas construções com o intuito que sirvam de subsídio para projetos que visem a sua requalificação para moradia. Com o mapeamento, levantamento dos projetos e análise do material, foi possível verificar a existência de qualidades que devem ser mantidas no caso de requalificação deste estoque.

Palavras-chave: Edifício residencial; caracterização arquitetônica; São Paulo; requalificação; áreas centrais.

Abstract: Architectural characterization of residential buildings in São Paulo downtown.

The city of São Paulo has a significant housing deficit, while there are underutilized, unoccupied or irregularly occupied buildings in its central area that could reduce the demand for habitation. Most of the residential buildings built in the central area were constructed between 1930 and 1964, thus the research raised the characteristics of part of these constructions with the purpose of serving as a subsidy for projects aimed at re-qualifying them for housing. With the mapping, survey of the projects and analysis of the material, it was possible to verify the existence of qualities that must be maintained in the case of requalification of this stock.

Keywords: Residential building; architectural characterization, São Paulo downtown, building refurbishment; central areas.

Resumen: Caracterización arquitectónica de los edificios residenciales en el centro de la ciudad de Sao Paulo.

La ciudad de Sao Paulo tiene un déficit de vivienda significativa, mientras que hay en su zona central los edificios infrautilizados, vacantes u ocupadas ilegalmente que podría reducir la demanda en esta vivienda. Gran parte de los edificios de viviendas construidas en la zona central, se construyeron entre 1930 y 1964, por lo que la investigación planteada parte de las características de estos edificios con el fin de servir de ayuda para proyectos destinados a la rehabilitación de viviendas. Con el mapeo, estudio de proyectos y análisis del material, fue posible verificar la existencia de cualidades que se deben tener en caso de renovación de esta existencias.

Palabras clave: Edificio residencial, caracterización arquitectónica, São Paulo, recalificación, las áreas centrales.

1. INTRODUÇÃO

Na cidade de São Paulo existem 445.112 domicílios em favelas, 385.080 domicílios em loteamentos irregulares, 20.702 domicílios em conjuntos habitacionais irregulares, 80.389 domicílios em cortiços e 15.905 pessoas em situação de rua, segundo dados da Secretaria Municipal da Habitação (2016), enquanto um levantamento realizado pela FUPAM (GONÇALVES, CALLEJAS (org.), TANAKA (org.), 2009) apontou que em parte da área central existem 221 edifícios vazios, com possibilidade de requalificação para uso residencial.

Com o intuito de subsidiar pesquisas que visem a requalificação de edifícios residenciais na área central da cidade de São Paulo este artigo apresenta o desenvolvimento da iniciação científica: “Edifícios residenciais no centro da cidade de São Paulo. Caracterização Arquitetônica e Construtiva”, em que foram levantados: localização; ano de construção; número de pavimentos; planta tipo; tipologias habitacionais; área de abertura; área de piso; entre outros, de 58 edifícios residenciais, construídos entre 1930 e 1964, sendo eles:

Angélica, Esther, Viaducto, Maracás, Conceição, Mara, Brigadeiro Galvão, Brasil, Lealdade, Maria José, Seguradora Brasileira, Hubert, Sarzedas, Radar, Copan, Paulistânia, Coliseu-Paulatino-Capitólio, Notre Dame, Montreal, Paris-Roma-Rio, Vila Rica, Icarai, Arapuan, Mercúrio, São Vito, Helena Maria, Angel, Estados, Normandie, Girassol, Macaraí, Nações Unidas, Araraúnas, João Ramalho, Ministro Godoy, Alcatrazes, Nove de Julho, São Caetano, Satélite, Paulicéia, Racy, Guatemala, Tana, Juruá, Ícaro, Urupês (Bloco A e B), Beatriz Cláudia, Ibaté, 14 Bis, Caravelle, Demoiselle, Margarida, Gama, Antilhas, Guaranésia, Arco-Íris, Nicarágua e Mantiqueira.

2. METODOLOGIA

Inicialmente, foi elaborada uma tabela com quatro dados diferentes sobre cada edifício, sendo eles: nome do edifício; ano de construção; número de pavimentos; e endereço, com base no livro Sampaio (2002) constando apenas os edifícios que atendessem a dois pré-requisitos, sendo eles:

1. Ser localizado na área central da cidade de São Paulo;
2. Ser um edifício alto, com gabarito acima de térreo + 1.

Sendo assim, foram excluídos todos os edifícios, como o Edifício Morro de Santo Antônio (1939) e o Edifício Califórnia (1953), que estão localizados respectivamente no Rio de Janeiro e em Recife; assim como também foram excluídas as Vilas, como exemplo, a Vila Barão de Jaraguá localizada na cidade de São Paulo.

Após este primeiro refinamento, foi obtido uma base de 58 (cinquenta e oito) edifícios do qual partiria a iniciação científica.

O segundo passo dado foi verificar se todos os edifícios continuam construídos, através de imagens fornecidas pelo programa Street View do Google. Com essa análise dois edifícios saíram da lista, sendo eles os Edifícios Mercúrio (1952) e São Vito (1954), que juntos, formavam uma única edificação constituída por dois blocos e que foram demolidos.

Vale ressaltar que durante a verificação de existência dos edifícios, 2 (dois) deles tiveram seu endereço complementado, por estarem de esquina com uma rua que não tinha sido identificada no livro, são eles: Edifício Sarzedas (1950) e Edifício Nações Unidas (1953). Além disso, durante esse processo também foi identificado que 2 (dois) dos edifícios analisados apareciam implantados incorretamente no livro de referência, são eles: Edifício Sarzedas (1950) e o Edifício Satélite (1955).

Tendo o número de edifícios reduzido para 56 (cinquenta e seis), foi dado início ao processo de mapeamento (Figura 1). Utilizando uma base cartográfica disponibilizada pela prefeitura de

São Paulo (GeoSampa), e os endereços e implantações presentes no livro fonte da pesquisa, anteriormente citado, todos os edifícios foram mapeados através do programa Quantum Gis.

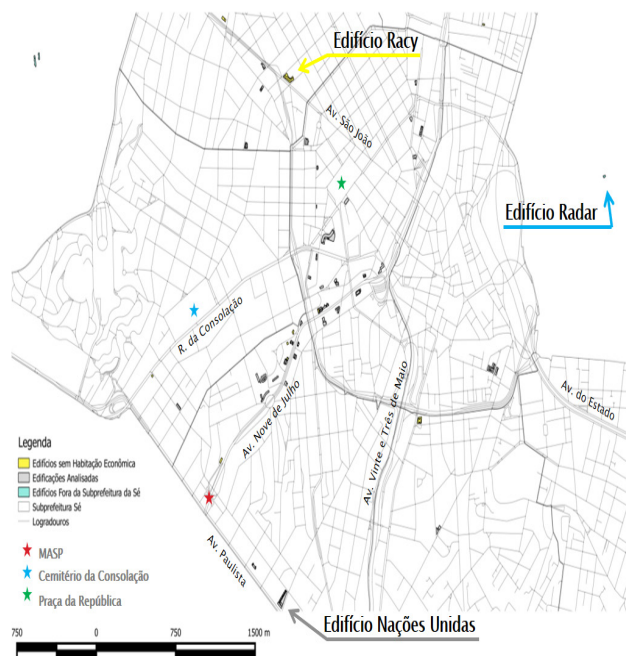


Figura 1 – Mapeamento dos 56 (cinquenta e seis) edifícios analisados nessa etapa.
 Fonte: Elaborado pelo autor. (Base: GeoSampa.
 Disponível em: http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx).

Como o interesse dessa pesquisa são os edifícios do centro de São Paulo, mais precisamente da Subprefeitura da Sé, para que prédios antigos e abandonados dessa área sejam requalificados para moradia, diminuindo o déficit habitacional e aproximando a moradia das pessoas à região de maior oferta de trabalho, os edifícios fora dessa região não foram interessantes para análise, e por isso três deles foram retirados, que são: Edifício Radar (1951), Edifício João Ramalho (1954) e Edifício Ministro Godoy (1954).

Restando 53 (cinquenta e três) edifícios iniciou-se uma análise aprofundada, verificando a tipologia de cada um dos prédios. Como o enfoque da pesquisa são os edifícios de habitação econômica, foi elaborada uma tabela (Tabela 1) pontuando quais tipos de tipologias, cada edifício possuía. Sendo assim, todos aqueles cuja planta não apresentava apartamentos de kitchenette ou de 1 (um) dormitório foram retirados da lista. São eles:

- Edifício Angélica (1931);
- Edifício Lealdade (1948);
- Edifício Maria José (1948);
- Edifício Seguradora Brasileira (1948);

- Edifício Hubert¹ (1949);
- Edifício Helena Maria (1953);
- Edifício Nove de Julho (1954);
- Edifício São Caetano (1954);
- Edifício Racy (1955);
- Edifício Tana (1955).

Tabela 1

Análise das tipologias habitacionais dos edifícios construídos em São Paulo (1930 – 1964).

185

	Nome dos Edifícios	Ano	Nº de Pav.	Tipologia			
				Kitchenette	1 Dorm.	2 Dorm.	3 Dorm.
1	Edifício Esther	1938	12	X	X	X	
2	Edifício Viaducto	1940	10	X	X		X
3	Edifício Maracás	1942	9	X	X		
4	Edifício Conceição	1942	22		X	X	X
5	Edifício Mara	1944	11	X			
6	Edifício Brigadeiro Galvão	1944	7	X	X		
7	Edifício Brasileiro	1946	21	X	X		
8	Edifício Hubert	1949	10		X	X	
9	Edifício Sarzedas	1950	24	X			
10	Edifício Copan	1951/52	32	X	X	X	X
11	Edifício Paulistânia	1951	14		X	X	
12	Edifício Coliseu-Paulatino-Capitólio	1951	22	X	X	X	
13	Edifício Notre Dame	1951	7	X			
14	Edifício Montreal	1951	24	X			
15	Edifício Paris-Roma-Rio	1952	11		X	X	
16	Edifício Vila Rica	1952	15	X	X	X	
17	Edifício Icaraí	1952	24	X			
18	Edifício Arapuan	1952	14	X			
19	Edifício Angel	1953	17	X			
20	Edifício Estados	1953	20	X	X		
21	Edifício Normandie	1953	21	X	X		
22	Edifício Girassol	1953	17	X	X	X	
23	Edifício Macaraí	1953	19		X	X	X
24	Edifício Nações Unidas	1953	18		X	X	
25	Edifício Araraúnas	1953	15	X	X		
26	Edifício Alcatrazes	1954	7	X	X	X	

1 O Edifício Hubert possui tipologia com apartamentos de 1 (um) dormitório do 7º ao 10º andar, mas o livro base dessa pesquisa (Sampaio, 2002) só fornece a planta do 1º ao 6º andar, que não possui apartamentos de habitação econômica, por isso ele foi retirado da lista.

	Nome dos Edifícios	Ano	Nº de Pav.	Tipologia			
27	Edifício Satélite	1955	21	X	X	X	
28	Edifício Paulicéia	1955	23		X	X	X
29	Edifício Guatemala	1955	14		X	X	X
30	Edifício Juruá	1955	6	X			
31	Edifício Ícaro	1955	17		X		
32	Edifício Urupês - Bloco A	1955	23	X		X	
33	Edifício Urupês - Bloco B	1955	11	X		X	
34	Edifício Beatriz Cláudia	1956	15		X		
35	Edifício Ibaté	1956	9	X	X		
36	Edifício 14 Bis	1956	27	X	X		
37	Edifício Caravelle	1956	14	X			
38	Edifício Demoiselle	1956	13		X	X	
39	Edifício Margarida	1958	13		X		X
40	Edifício Gama	1958	9	X	X	X	
41	Edifício Antilhas	1959	16	X	X		
42	Edifício Guaranésia	1959	21	X	X		
43	Edifício Arco-Íris	1961	21	X	X		
44	Edifício Nicarágua	1961	21	X	X	X	
45	Edifício Mantiqueira	1967	14		X	X	

Fonte: Elaborado pelo autor.

Com a análise até esse ponto foi gerada a Tabela 2, que apresenta os edifícios abordados desde o começo dessa pesquisa e relaciona com cores os motivos pelos quais foram retirados da lista final.

Tabela 2

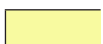

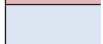

Lista dos edifícios do centro de São Paulo (1930 – 1964) abordados na pesquisa.

	Nome dos Edifícios	Ano	Nº de Pav.	Endereço
1	Edifício Angélica	1931	5	Av. Angélica, 172
2	Edifício Esther	1938	12	Av. Ipiranga x R. 7 de Abril
3	Edifício Viaducto	1940	10	R. Brigadeiro Tobias x Viaduto Santa Efigênia
4	Edifício Maracás	1942	9	R. das Palmeiras, 103
5	Edifício Conceição	1942	22	Av. Cásper Líbero x R. Washington Luiz
6	Edifício Mara	1944	11	R. Brigadeiro Tobias, 247
7	Edifício Brigadeiro Galvão	1944	7	R. Brigadeiro Galvão x R. Dr. Albuquerque Lins
8	Edifício Brasilair	1946	21	Av. 9 de Julho x Largo da Memória
9	Edifício Lealdade	1948	14	Av. 9 de Julho, 718

	Nome dos Edifícios	Ano	Nº de Pav.	Endereço
10	Edifício Maria José	1948	6	R. Avanhandava, 833
11	Edifício Seguradora Brasileira	1948	17	R. da Liberdade x Largo da Pólvora
12	Edifício Hubert	1949	10	Av. 9 de Julho, 1138
13	Edifício Sarzedas	1950	24	R. Helena Zerrenner x Praça Dr. Mario Margarido
14	Edifício Radar	1951	8	R.do Gasômetro, 716
15	Edifício Copan	1951/52	32	Av. Ipiranga, 200
16	Edifício Paulistânia	1951	14	Av. 9 de Julho, 1289
17	Edifício Coliseu-Paulatino-Capitólio	1951	22	Av. Duque de Caxias x Largo do Arouche
18	Edifício Notre Dame	1951	7	R. Bento Freitas, 103
19	Edifício Montreal	1951	24	Av Ipiranga x Av. Cásper Líbero
20	Edifício Paris-Roma-Rio	1952	11	R. Paim, 92
21	Edifício Vila Rica	1952	15	Av. 9 de Julho, 900
22	Edifício Icarai	1952	24	Praça Roosevelt, 128
23	Edifício Arapuan	1952	14	R. Martins Fontes, 268
24	Edifício Mercúrio/ Edifício São Vito	1952/1954	27	Av. do Estado, 3157 x Praça São Vito
25	Edifício Helena Maria	1953	7	R. Avanhandava, 416
26	Edifício Angel	1953	17	Av. 9 de Julho, 707
27	Edifício Estados	1953	20	Av. 9 de Julho, 624
28	Edifício Normandie	1953	21	Av. 9 de Julho, 656
29	Edifício Girassol	1953	17	Av. 9 de Julho, 694
30	Edifício Macaraí	1953	19	Av. 9 de Julho, 1030
31	Edifício Nações Unidas	1953	18	Av. Paulista, 620 X Av. Brigadeiro Luís Antonio
32	Edifício Araraúnas	1953	15	Av. São João, 1833 x Alameda Glete
33	Edifício João Ramalho	1954	16	R. Ministro Godói x R. João Ramalho
34	Edifício Ministro Godoy	1954	13	R. Ministro Godói x R. João Ramalho
35	Edifício Alcatrazes	1954	7	R. Fortunato, 291
36	Edifício Nove de Julho	1954	11	Av. 9 de Julho, 2054
37	Edifício São Caetano	1954	7	R. São Caetano x R. Guilherme Maw
38	Edifício Satélite	1955	21	R. Conde de Sarzedas
39	Edifício Paulicéia	1955	23	Av. Paulista, 960
40	Edifício Racy	1955	14	Av. São João, 1833 x R. Helvétia
41	Edifício Guatemala	1955	14	Praça 14 Bis, 130
42	Edifício Tana	1955	6	R. Antônio Carlos x R. da Consolação
43	Edifício Juruá	1955	6	R. Bento Freitas x R. General Jardim
44	Edifício Ícaro	1955	17	Av. 9 de Julho, 236

	Nome dos Edifícios	Ano	Nº de Pav.	Endereço
45	Edifício Urupês - Bloco A	1955	23	Av. 9 de Julho, 553
46	Edifício Urupês - Bloco B	1955	11	Av. 9 de Julho, 553
47	Edifício Beatriz Cláudia	1956	15	Av. 9 de Julho, 301
48	Edifício Ibaté	1956	9	R. Antônio Carlos x R. Augusta
49	Edifício 14 Bis	1956	27	R. Paim, 235
50	Edifício Caravelle	1956	14	R. Paim, 235
51	Edifício Demoiselle	1956	13	R. Paim, 235
52	Edifício Margarida	1958	13	R. Martins Fontes, 159
53	Edifício Gama	1958	9	R. Galvão Bueno, 875
54	Edifício Antilhas	1959	16	Av. 9 de Julho, 1021
55	Edifício Guaranésia	1959	21	R. da Consolação x R. Nestor Pestana
56	Edifício Arco-Íris	1961	21	Av. 9 de Julho, 337
57	Edifício Nicarágua	1961	21	Av. 9 de Julho, 1164
58	Edifício Mantiqueira	1967	14	Av. 9 de Julho, 1101

LEGENDA

	= Não é Habitação Econômica
	= Demolidos
	= Fora da Subprefeitura da Sé
	= Dentro do Distrito da República
ABC	= Endereços Atualizados

Fonte: Elaborado pelo autor.

As 43 (quarenta e três) tipologias remanescentes foram categorizadas por cores (Figura 1), com o uso do Photoshop, relacionando-as com a Tabela 3, e facilitando a identificação, análise e numeração das tipologias de interesse de cada edifício. Esse sistema de cores também ajuda a identificar tipologias iguais no mesmo edifício.

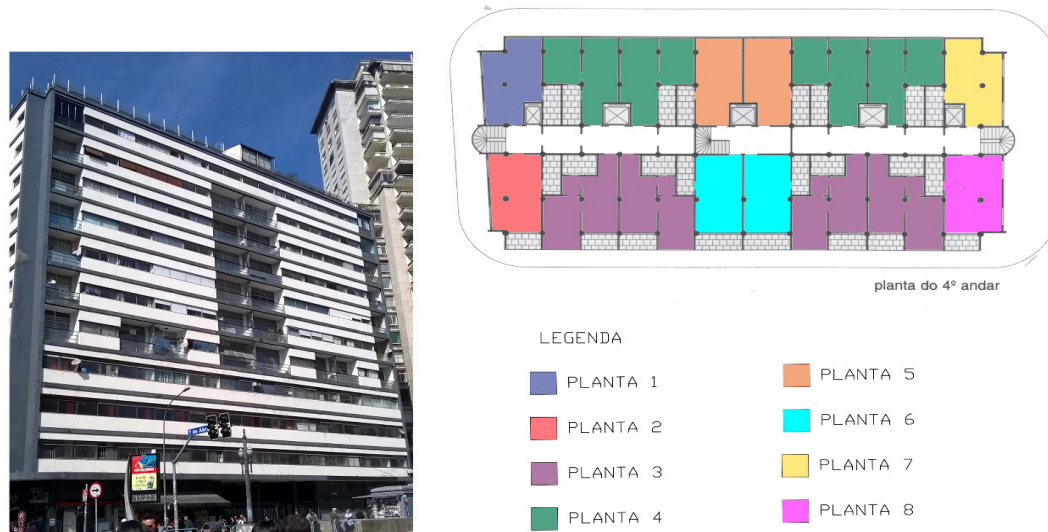


Figura 2 – Fotografia do edifício Esther e planta com tipologias categorizadas por cores.
 Fonte: Elaborado pelo autor.

Tabela 3
 Levantamento arquitetônico dos edifícios analisados do centro de São Paulo (1930 – 1964) – Trecho da tabela 3 (Edifício Esther).

SALA - SALA/QUARTO											
Nome dos Edifícios	Tipologia	Área de Piso	Largura	Altura	Área de Abertura	Relação Abertura/Piso	Orientação				
Edifício Esther PATIO INTERNO: NÃO	Planta 1	8,81	JANELA			0,62	27%	NORDESTE			
			0,85	0,73	0,69			NORDESTE			
			0,95	0,73	1,10			SUDESTE			
			1,50	0,73	1,10			SUDESTE			
			Planta 2	8,15	0,85			0,73	0,62	48%	NORDESTE
					0,80			0,73	0,58		NORDESTE
					1,30			2,10	2,73		NOROESTE
					1,35			2,10	2,84		58%
	Planta 3	4,87	1,35	2,10	2,84	58%	NOROESTE				
	Planta 4	5,51	1,45	0,73	1,06	19%	SUDESTE				
	Planta 5	7,56	1,90	0,73	1,39	18%	SUDESTE				
	Planta 6	7,08	1,75	2,10	3,68	52%	NOROESTE				
	Planta 7	8,14	0,85	0,73	0,62	28%	SUDOESTE				
			0,85	0,73	0,62		SUDOESTE				
			1,45	0,73	1,06		SUDESTE				
			Planta 8	8,42	0,85		0,73	0,62	47%	SUDOESTE	
0,85	0,73	0,62			SUDOESTE						
1,30	2,10	2,73			NOROESTE						

Azimute	Brise (S ou N)	Tipo de Brise	Pátio Interno	Largura da Parede	Pé Direito	WWR
43	N	-	N	3,52	2,30	16%
43	N	-	N			
137	N	-	N	2,58	2,30	18%
43	N	-	N	3,69	2,30	14%
43	N	-	N			
316	S	SC	N	2,15	2,30	55%
316	S	SC	N	1,67	2,30	74%
137	N	-	N	1,55	2,30	30%
137	N		N	1,99	2,30	30%
316	S	SC	N	2,02	2,30	79%
227	N	-	N	3,52	2,30	15%
227	N	-	N			
137	N	-	N	2,43	2,30	19%
227	N	-	N	3,69	2,30	15%
227	N	-	N			
316	S	SC	N	2,34	2,30	51%

QUARTO

Tipologia	Área de Piso	Largura	Altura	Área de Abertura	Relação Abertura/ Piso	Orientação
		JANELA				
Planta 3	4,19	1,50	0,73	1,10	26%	NOROESTE
Planta 4	3,47	1,55	0,73	1,13	33%	SUDESTE

Azimute	Brise (S ou N)	Tipo de Brise	Pátio Interno	Largura da Parede	Pé Direito	WWR
316	N	-	N	1,57	2,30	30%
137	N	-	N	1,63	2,30	30%

Fonte: Elaborado pelo autor.

Para analisar as características de projeto dos edifícios, cada planta foi redesenhada com o auxílio do AutoCad, para que dados da geometria dos projetos fossem levantados, sendo eles: área de piso e área de abertura, para o cálculo da porcentagem da relação dessas duas áreas. Com esse índice é possível analisar o quão bem ou mal servido de luz, ventilação e calor um ambiente, nesse caso um apartamento, pode ser e assim propor soluções que atinjam os ideais mínimos de conforto térmico e lumínico previstos na normativa de desempenho ABNT NBR 15.575. Esta normativa é, até o presente, a mais abrangente em termos de desempenho para edificações habitacionais e embora não tenha sido destinada a edifícios já existentes, é a que melhor se adequa para estabelecimentos de critérios neste estudo. Outros dados importantes e que fazem parte dessa análise são: a orientação solar, com precisão de azimutes de fachadas; a presença, ou

ausência de brises e o tipo de brise; presença ou ausência de pátio interno e se esse pátio interno está diretamente ligado com as janelas das salas ou dos quartos das tipologias. Todos esses dados são a base para estudos de propostas de melhorias desses ambientes, para que possam ser requalificados para moradia.

Os últimos itens adicionados a Tabela 3, foram largura das paredes que continham as aberturas, o pé direito de cada edifício e o índice WWR, que foi gerado a partir de um algarismo no Excel, que calculou automaticamente esse fator.

Sendo assim, a Tabela 3 foi concluída com a análise de 167 (cento e sessenta e sete) tipologias de apartamentos de habitação econômica dos 43 (quarenta e três) edifícios remanescentes, analisando 28 (vinte e oito) itens em cada tipologia.

Foram também realizadas visitas a campo, para checar pessoalmente os edifícios estudados, mais especificamente os que se localizam no distrito da República e no distrito da Santa Cecília (Figura 3), e foram todos registrados através de fotos, mostrando a situação atual, além do registro do percurso executado.

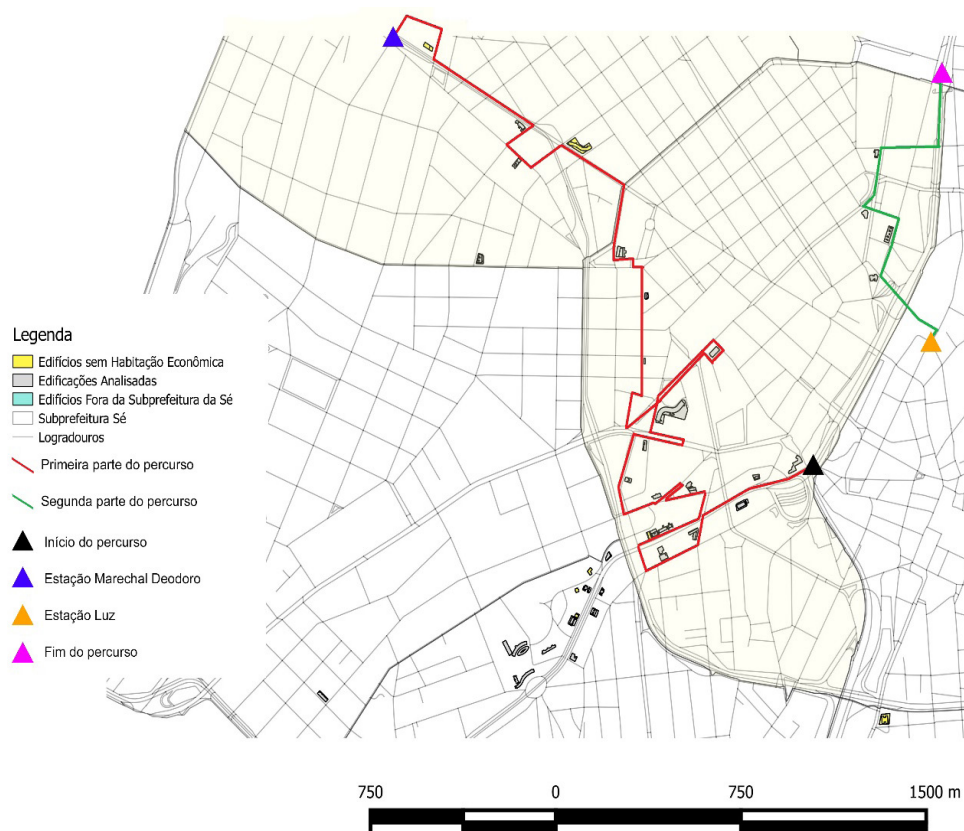


Figura 3 – Percurso realizado na visita a campo nos edifícios dos distritos da República e da Santa Cecília.

Fonte: Elaborado pelo autor. (Base: GeoSampa). Disponível em: http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx.

Por fim, foram gerados gráficos com os dados coletados na Tabela 3, para melhor análise de todo o conjunto.

3. ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Por meio da conclusão do levantamento de dados, condensados na Tabela 3, foi possível gerar 3 (três) gráficos que analisam a relação de abertura com a área de piso.

192

O Gráfico 1 faz essa relação apenas para as tipologias de kitchenette, para que a comparação fique relacionada apenas às tipologias do mesmo tipo.

O Gráfico 2 e o Gráfico 3 fazem as relações das tipologias de apenas 1 (um) dormitório, sendo, respectivamente, um para a relação abertura e piso para a sala e o outro para o quarto.

Vale ressaltar que nem todos os edifícios da análise possuem tipologias de kitchenette e de 1 (um) dormitório. Alguns deles, como o edifício Ícaro, possuem apenas tipologias de 1 (um) dormitório, enquanto outros, como o edifício Montreal, possuem apenas tipologias de kitchenette. Dessa forma, o edifício presente em um gráfico, não necessariamente está presente nos três.

Há também edifícios como o edifício Satélite, que possuem das duas tipologias analisadas nesse trabalho, portanto esses casos estão presentes nos três gráficos.

Alguns edifícios possuem apenas uma tipologia de kitchenette e/ou uma tipologia de 1 (um) dormitório, como exemplo o edifício Girassol, então a comparação de menor abertura e maior abertura, no gráfico, vai apresentar dados iguais, visto que existe apenas um valor a ser adotado para aquela tipologia.

4. CONCLUSÕES

Analisando as informações obtidas com o Gráfico 1, percebeu-se que alguns edifícios não tem uma proporção fixa entre as relações de área de abertura e área de piso, nas tipologias de kitchenette.

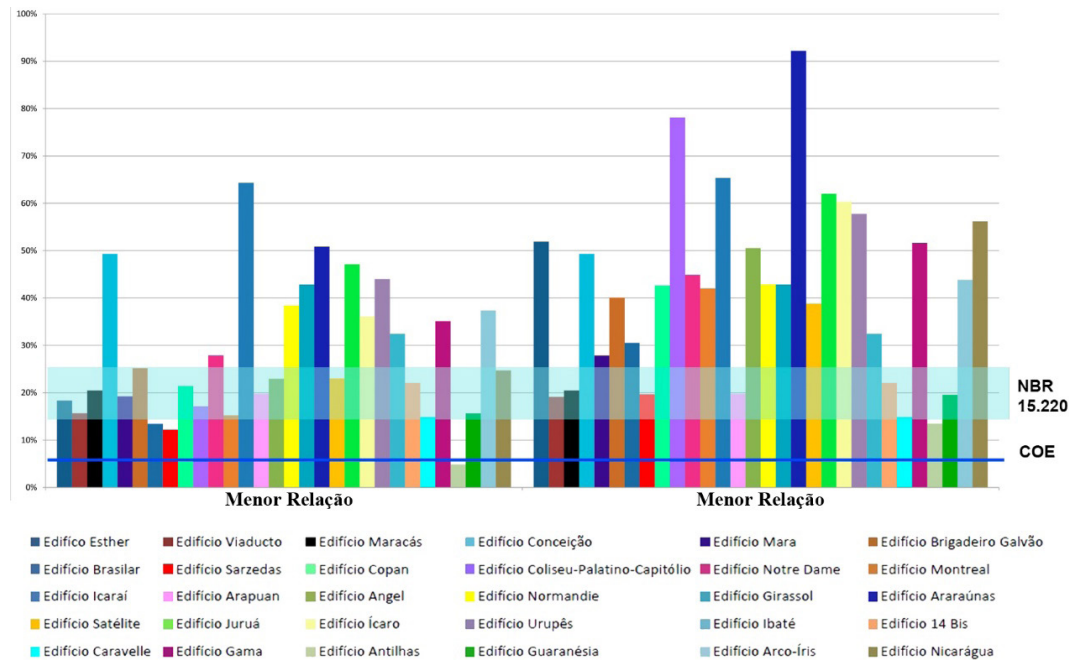


Gráfico 1 – Relação (Abertura/Piso) – Tipologia Kitchenette.

Fonte: Elaborado pelo autor.

Um exemplo é o edifício Araraúnas, cuja menor relação entre áreas de abertura e áreas de piso está no entorno de 50% e a maior relação está acima de 90%. Isso representa uma diferença de 40% entre tipologias. Comparando essas informações com os dados da Tabela 3, percebemos que a tipologia 1 é a que possui a maior relação e seu WWR é de 100%, o que ajuda a explicar como a relação de abertura e piso resultou um valor alto, já que uma das paredes dessa tipologia é inteiramente composta por aberturas.

Outro edifício que possui uma diferença significativa entre a menor relação (abaixo de 20%) e a maior relação (acima de 50%) é o edifício Esther. Analisando a planta do edifício e Tabela 3 percebe-se que a tipologia de maior relação está associada ao apartamento que possui sacada, portanto uma abertura maior em relação à altura, do que os apartamentos sem sacada.

Em uma análise geral de todos os edifícios do Gráfico 1, foi percebido que as menores relações estão na média de 20%, enquanto as maiores aberturas estão na faixa dos 40%. Isso influencia a qualidade de vida e a economia dos moradores de cada apartamento pois estes dados determinam quão bem ventilado e iluminado é este espaço e impactam sobre o conforto térmico e lumínico dos usuários bem como na eficiência energética do edifício.

Mesmo com a diferença de 20% encontrada na pesquisa, grande parte dos espaços dos edifícios estão dentro da faixa de relação entre área de aberturas e piso de 15% a 25% estabelecida pela NBR 15.220, critério de qualidade ambiental, superior ao exigido pelo atual Código de Obras e Edificações da cidade que determina uma relação de 7,5%.

O caso mais extremo, que não entra nessa análise geral, é o edifício Antilhas. A menor relação de uma tipologia é de 5%. Isso significa um número muito inferior ao recomendado pela NBR 15.220 e inferior também aos 7,5% estabelecidos pelo COE. Esse tipo de situação alarmante sugere o aumento das áreas de aberturas dessa tipologia, visando atender os critérios mínimos estabelecidos.

Analisando o Gráficos 2 e o Gráfico 3, que são referentes as tipologias de 1 (um) dormitório, percebeu-se uma variação considerável entre os edifícios analisados.

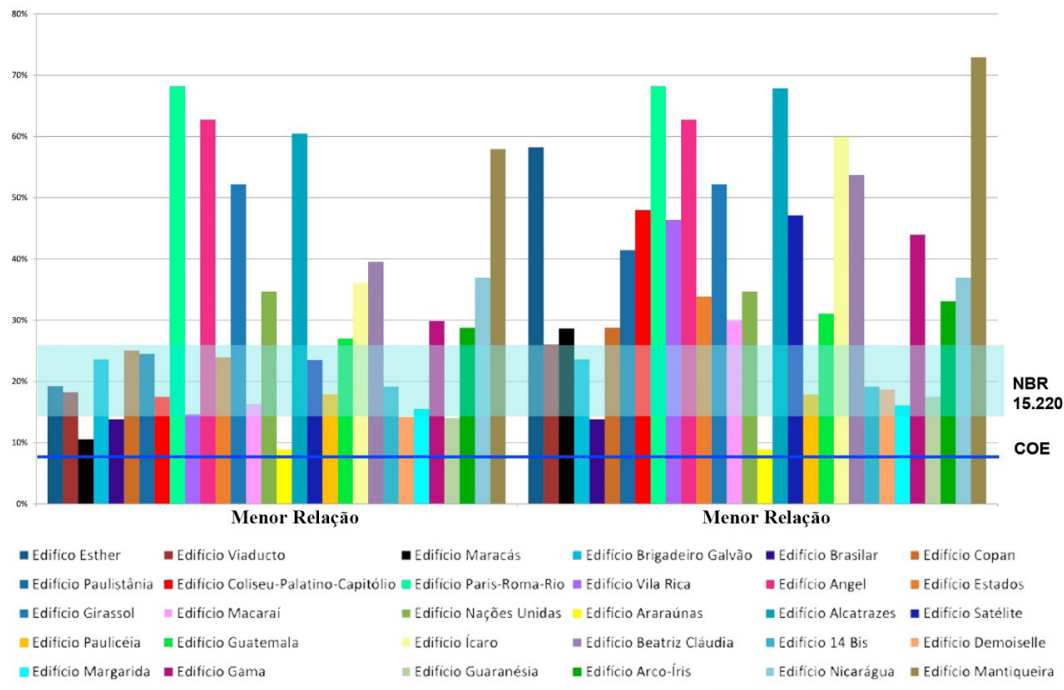


Gráfico 2 – Relação (Abertura/Piso) – Tipologia 1 (um) Dormitório - Sala.
 Fonte: Elaborado pelo autor.

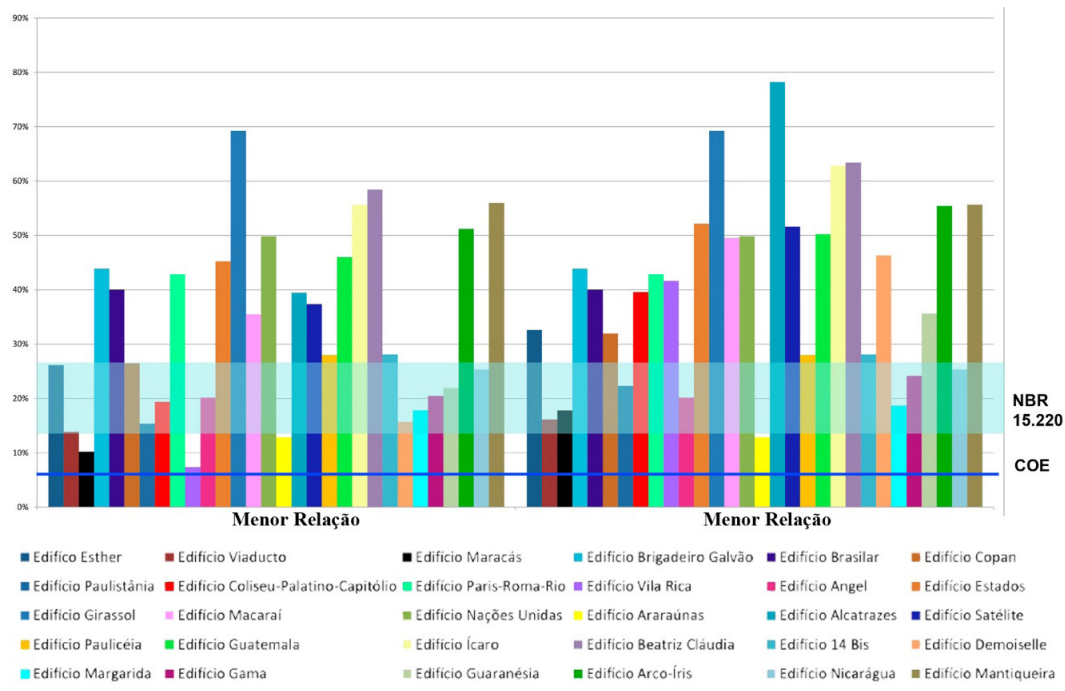


Gráfico 3 – Relação (Abertura/Piso) – Tipologia 1 (um) Dormitório - Quarto.
 Fonte: Elaborado pelo autor.

Em maioria, as tipologias de 1 (um) dormitório apresentam aberturas menores, se comparadas às tipologias kitchenette. Conclui-se que nos cômodos únicos, por serem proporcionalmente maiores, demandam de aberturas maiores para servir todo o ambiente, se comparado com a sala e/ou quarto das tipologias 1 (um) dormitório. Apesar disso, alguns edifícios, como o Paris-Roma-Rio, Angel, Girassol, Alcatrazes, Ícaro, Beatriz Cláudia e Mantiqueira, apresentam uma elevada relação de abertura com piso (tanto para as menores aberturas, como para as maiores) orbitando entre 50% e 70%.

O caso mais extremo, da análise da tipologia de 1 (um) dormitório é do edifício Araraúnas, que possui a relação analisada abaixo dos 10% nos cômodos quarto e sala.

O edifício Maracás apresenta menor relação no quarto e na sala (aproximadamente 10%), enquanto a maior relação mantém-se dentro ou acima da faixa definida pela NBR 15.220.

Isso significa que esses dois edifícios precisariam de mudança na abertura de algumas de suas tipologias, para atender os padrões mínimos e aceitáveis. Essas medidas que seriam adotadas nesses dois casos, diferem das medidas que seriam adotadas no restante dos edifícios, já que a média geral de menor relação e maior relação giram em torno de 15% a 30% e 30% a 45% na sala, e 20% a 40% e 30% a 50% no quarto, respectivamente.

A pesquisa demonstra que grande parte dos edifícios analisados possuem características de ventilação e iluminação natural que ultrapassam critérios adotados para novos edifícios na cidade, indicando um possível potencial de qualidade ambiental.

REFERÊNCIAS

UZUM, Monica dos Santos Dolce. **As Normativas Brasileiras de Desempenho Ergonômico, Térmico e Lumínico e suas Diretrizes para Habitação Econômica**. 2016. 26 f. Trabalho Completo (parte integrante do Memorial de Qualificação do Doutorado) - Departamento de Tecnologia da Arquitetura, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016. Acesso restrito até Março de 2018.

Prefeitura de São Paulo. *Mapa Digital da Cidade de São Paulo [GeoSampa]*. Recuperado em 9 abril, 2016, em http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx.

196

SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de (Org.). (2002). *A Promoção Privada de Habitação Econômica e a Arquitetura 1930-1964*. São Carlos: RiMa Editora.

NBR 15220-3:2005: *Desempenho térmico de edificações. Parte 3: Zoneamento bioclimático brasileiro e diretrizes construtivas para habitações unifamiliares de interesse social*. Rio de Janeiro: 2005.

São Paulo (Município). (1929). *Lei nº 3.427 de 19 de novembro de 1929*. Dispõe sobre a criação do Código de Obras Arthur Saboya. São Paulo.

GONÇALVES, F. M., CALLEJAS, A. G. H. (org.), TANAKA, R. M. H. (org.) (2009). Estudo para implantação de unidades habitacionais no Centro de São Paulo. *Planejamento Urbano e Paisagismo*. São Paulo.

Secretaria Municipal da Habitação (2016). *Plano Municipal de Habitação de São Paulo*. Recuperado em 14 março, 2017 de <http://www.habitasampa.inf.br/files/CadernoPMH.pdf>.

São Paulo (Município). (1992). *Lei nº 11.228, de 04 de junho de 1992*. Dispõe sobre as regras gerais e específicas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização de obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis; revoga a Lei nº 8.266, de 20 de junho de 1975, com as alterações adotadas por leis posteriores, e dá outras providências. São Paulo.

A UNIDADE FRAGMENTADA AO LONGO DA ANTIGA SP RAILWAY SANTOS - JUNDIAÍ: O CASO DA VILA CARIOCA E DO BAIRRO FUNDAÇÃO EM SÃO CAETANO DO SUL

Luiz Henrique Nascimento da Silva

Aluno do curso de Arquitetura e Urbanismo do
FIAM-FAAM Centro Universitário.

Sergio Luis Abrahão

Arquiteto e Urbanista, Professor do Programa de
Mestrado Profissional Projeto, Produção e
Gestão do Espaço Urbano do
FIAM-FAAM Centro Universitário.
E-mail: sergio.abrahao@fiamfaam.br

RESUMO

A linha Férrea SP Railway contribuiu de forma decisiva para estruturar o desenvolvimento inicial da industrialização na cidade de São Paulo e, desta forma, a transformação da então Vila de São Paulo na atual Metrópole, bem como foi a responsável pela expansão dos subúrbios, como São Caetano do Sul, que segundo o sociólogo José Souza Martins (2004) funcionaram como “estufas sociais” do novo processo de relação trabalhista apoiados pela mão de obra imigrante, em sua maioria italiana, constituindo morfologias urbanas únicas e característica da proximidade com a linha férrea. O presente artigo é resultado dos trabalhos desenvolvidos no programa de Iniciação Científica/ano 2016 do Curso de Arquitetura e Urbanismo da FIAM FAAM Centro Universitário e pretende entender o processo de ocupação e de transformação ao longo linha Férrea SP Railway, em especial, em seu trecho constituído pela Vila Carioca e pelo Bairro Fundação, localizados,

respectivamente, nos Municípios de São Paulo e de São Caetano do Sul, bem como pretende identificar as principais ações previstas e/ou implementadas com vista à sua transformação.

Palavras-chave: São Paulo Railway, estruturação socioespacial, projetos urbanos.

Abstract:

The SP Railway contributed decisively to structuring the initial development of the industrialization in the city of São Paulo and, in this way, the transformation of the then São Paulo Village into the present Metropolis, as well as being responsible for the expansion of the suburbs, such as São Caetano do Sul, who according to sociologist José Souza Martins (2004) functioned as “social greenhouses” of the new labor relations process supported by immigrant labor, mostly Italian, constituting unique urban morphologies and characteristic of proximity to the railway line . This article is a result of the work developed in the 2016 Program of Scientific Initiation of the Architecture and Urbanism Course of the FIAM FAAM University Center and aims to understand the process of occupation and transformation along the Railroad SP Railway, especially in its section Consisting of Vila Carioca and Foundation Neighborhood , respectively, located in the Municipalities of São Paulo and São Caetano do Sul, as well as identifying the main actions planned and / or implemented with a view to their transformation.

Key Words: São Paulo Railway, Socio-Spatial Structuring, Urban Projects.

Resumen

La línea ferroviaria SP Railway contribuyó de manera decisiva para estructurar el desarrollo inicial de la industrialización en Sao Paulo y, por lo tanto, la transformación de la entonces villa de São Paulo en la corriente de Metropolis, y fue responsable de la expansión de los suburbios como San Caetano do Sul, que el sociólogo José de Souza Martins (2004) funcionó como “invernaderos sociales” del nuevo proceso de las relaciones laborales con el apoyo de la mano de obra inmigrante en su mayoría italianos, que constituyen morfologías única urbanas y característico de la proximidad a la línea de ferrocarril . Este artículo es el resultado del trabajo llevado a cabo en el Programa de Iniciación Científica / 2016 Curso de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad FIAM FAAM y tiene como objetivo comprender el proceso de ocupación y transformación a lo largo de la línea férrea SP Railway, en particular en su sección constituidas por Vila Carioca y lo Barrio Fundación, situados, respectivamente, en las ciudades de Sao Paulo y Sao Caetano do Sul, y para identificar las principales acciones previstas y / o aplicado con miras a su procesamiento.

Palabras Clave: São Paulo Railway, Estructura socio-espacial, Proyectos urbanos.

INTRODUÇÃO

A implantação em 1867 da linha férrea, pela São Paulo Railway, representou um marco no desenvolvimento econômico da cidade de São Paulo, ao articulá-la ao Porto de Santos e ao interior do Estado de São Paulo- até a cidade de Jundiaí-, assim como foi decisiva para o surgimento, localização e expansão de suas áreas industriais e, conseqüentemente, de seus bairros operários, contribuindo desta forma para organização espacial e social, em direção a metropolização de nossa cidade e a nova distinção de classes econômicas.

Em seu livro *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana*, Langenbuch constatou ter sido entre 1915 e 1940, o início da metropolização da cidade de São Paulo. Para ele, a ocupação industrial na extensão da linha férrea, sobretudo em seu trecho no interior do Município de São Paulo *alavancou o surgimento de subúrbios residenciais, criando tipologias e organizações urbanas de características únicas.*

199

(...) as fábricas precediam o estabelecimento residencial maciço. Mas os operários eram paulatinamente atraídos ao lugar, pela conveniência oferecida pelo custo relativamente baixo dos terrenos e pela vizinhança de fábricas (...) assim os subúrbios industriais passam paulatinamente a acumular a função, secundária ainda mais expressiva, de subúrbio – dormitório. (Langenbuch, 1971, p. 147)

As ocupações aconteciam à medida que as indústrias se apossavam das terras ao longo da ferrovia. Para Langenbuch (1971) as razões desse processo deviam-se ao que chamou de *trinômio da ferrovia*: terrenos grandes e planos, fácil acesso à ferrovia e proximidade de cursos d'água, ainda que sob riscos de alagamentos frequentes.

Para o sociólogo José de Souza Martins (1992) a ocupação dos subúrbios industriais seguiram a prevalência da renda fundiária e da riqueza imobiliária, ou seja, da transformação de uma paisagem agrícola para uma paisagem industrial, marcada pela transformação de fazendas em lotes de incorporadores e pela escravidão moderna representada pelo trabalho operário. Segundo o citado autor, foi seguindo esta lógica que, em 1877 fundou-se o núcleo colonial de São Caetano, sobre as terras da antiga fazenda de São Caetano que abrangia o limite do atual município e o que hoje é a Vila Carioca (Martins, 1992), destinando a mão de obra italiana ao trabalho nas antigas olarias da região.

Impulsionada pelo governo Vargas, nos anos 30 do século passado, a produção da indústria automobilística intensifica-se e com ela a construção e consolidação das rodovias integrando a cidade de São Paulo de norte a sul e de leste a oeste do país. Desloca-se o eixo de concentração das indústrias ao longo das ferrovias para ao longo das rodovias. Com efeito, a perda de protagonismo da ferrovia São Paulo Railway promoveu a transferência de um grande contingente

constituidor de seu parque industrial e, conseqüentemente, a perda de sua força econômica enfatizando a subtração da vitalidade urbana da área.

Esta obsolescência tem sido, ao longo dos anos, objeto de preocupação não só do Poder Público como também dos proprietários, investidores e moradores dessas áreas. De fato, muitos projetos urbanos de diferentes conteúdos e premissas vem sendo gestados pelo Poder Público como, por exemplo, as Operações Urbanas Bairros do Tamanduateí e Água Branca; o Arco do Futuro, o Projeto Eixo Tamanduatehy- proposta de Candido Malta abrangendo o ABC-, o Projeto de Requalificação Urbana Mooca – Ipiranga, proposto pelo escritório UNA, assim como o Projeto de Requalificação do Parque Dom Pedro, além de iniciativas isoladas como as dos *órgãos* do Patrimônio Histórico em restaurar edifícios tombados para que servissem de vetores de um processo de transformação das orlas ferroviárias, como é o caso da Casa das Retortas, da Estação de Mairinque, o Memorial dos Imigrantes e o restauro da cidade de Paranapiacaba, porém os resultados ainda não se fizeram por aparecer.

200

Acreditamos que entender o processo de ocupação dessas áreas se faz de extrema importância para a compreensão da atual morfologia urbana e, conseqüentemente, para subsidiar análises críticas dos planos de transformação que vem sendo propostos, bem como para informar futuras estratégias projetuais. Este trabalho tem como objetivo entender o processo de ocupação e de transformação ao longo linha Férrea SP Railway, em especial, em seu trecho constituído pela Vila Carioca e pelo Bairro Fundação, localizados, respectivamente, nos Municípios de São Paulo e de São Caetano do Sul, bem como pretende identificar as principais ações previstas e/ou implementadas com vista à sua transformação

Para entender o processo de ocupação ao longo da antiga ferrovia Santos-Jundiaí e as transformações sócio espaciais e econômicas, em especial nos bairros Vila Carioca em São Paulo e Fundação em São Caetano do Sul, a pesquisa foi desenvolvida em 03 etapas:

1. Processos de formação: Buscou-se no levantamento bibliográfico dados relevantes sobre a ocupação as margens da ferrovia, com foco na área do bairro Fundação e na Vila Carioca. Autores como José Souza Martins, Ademir Médici e Juergen Richard Langenbuch foram recorrentes nesta etapa. Encontramos nos diagramas uma forma de expressar espacialmente as transformações ocorridas e impulsionadas por fatos marcante, para isto consultas ao livro *Desenhando São Paulo: Mapa e Literatura – 1877 a 1954* de Maria Lúcia Perrone Passos e Teresa Emídio (2009) foi decisivo. O foco se deu sobre os mapas que revelassem as transformações urbanas da área em estudo, no tempo, destacadamente os mapas de 1914, 1924 e 1954. Foi elaborado também um diagrama com base nas descrições de José Sousa Martins em *Subúrbio* (1992).
2. Projetos urbanos de Transformações: Nesta etapa escolhemos tratar especificamente de dois planos, o Projeto do Eixo do Tamanduatehy de Candido Malta pela sua importância e visão metropolitana e a Operação Urbana Bairros do Tamanduateí, ora em debate participativo e que

prexê grandes transformações para a área. Acompanhamos as audiências realizadas pela São Paulo Urbanismo e Secretaria Municipal de Desenvolvimento à sociedade civil e as audiências públicas realizadas na Câmara Municipal de São Paulo Um diagrama foi desenvolvido com base nas transformações metropolitanas previstas pelos planos supra referidos.

3. *Leitura do espaço: Por meio de levantamentos físicos, fotográficos, desenhos livres em campo e análise de mapas conseguiu-se fazer uma leitura da unidade fragmentada dos dois bairros com base nos interesses que vêm transformando a região.*

A FERROVIA COMO EIXO ESTRUTURADOR E CONSTITUIDOR DOS SUBÚRBIOS DA CIDADE DE SÃO PAULO

A vila de São Paulo, fundada sobre as colinas ao lado da várzea do Tamanduateí, tinha seus rios como o principal meio de locomoção e o único que permitia um rápido acesso à cidade de Santos. Com a expansão cafeeira em meados do século XIX, a cidade passa a crescer economicamente, avança além dos seus limites naturais e sua população aumenta por conta das imigrações.

João Teodoro Xavier (...) concebeu e levou adiante a grande reforma urbana da cidade de São Paulo nesse período, reforma justamente classificada por um historiador como a segunda fundação de São Paulo. (...) A mudança geográfica do café fez com que o fluxo do produto se orientasse para o porto de Santos, e não mais apenas para o do Rio de Janeiro. A cidade passou a ser um ponto de convergência obrigatória dessa riqueza, deixando de ser um simples entreposto comercial, para se tornar, também financeira e, em seguida, industrial. (Martins, 1992, p. 140)

Com a implantação, em 1867, da estrada de ferro SP Railway ligando o porto de Santos a Jundiaí, estabelece-se um novo vetor de crescimento da cidade de São Paulo. Implantado em um eixo paralelo às várzeas do Rio Tamanduateí, possibilitou num primeiro momento o transporte do café do interior do Estado para o porto de Santos para depois ser o local que determinou “a formação industrial que se estendeu por um amplo arco de este a norte do centro, e do qual muitos terrenos já eram indesejáveis por serem baixos e úmidos. Neste arco, principalmente no Brás e na Mooca, foi morar a maioria dos trabalhadores.” (Morse, 1970, p. 250). O desenvolvimento ferroviário e a ocupação de suas margens por distritos industriais, habitação operária e popular definiram uma morfologia e paisagem urbana peculiares: grandes glebas e galpões industriais com arquitetura característica, conjugada a um conjunto de edificações de baixo gabarito e mesma volumetria, das moradias operárias implantadas em pequenos lotes.

Com a implantação da ferrovia e do processo de industrialização inicia-se o processo de modernização da cidade, no curso de um novo sistema de trabalho que se instaura, em que se substitui a mão de obra escrava pela de imigrantes instalados principalmente nos subúrbios da

cidade articulados pela ferrovia. Os subúrbios de São Paulo funcionaram como “*estufas sociais*” do novo processo de relação trabalhista, pois com a abolição da escravidão era necessária a reformulação da pirâmide patrimonial e os imigrantes foram os primeiros à serem postos como base desta, que posteriormente seria transferida aos operários. “*O mundo da ferrovia trazia embutidos os códigos da modernidade e, portanto, das contradições sociais gestadas na complicada passagem da sociedade escravista, que se exauria, para a sociedade industrial, que se anunciava*” (Martins, 2004, p. 06)

Mais a sudeste do centro seguindo o caminho do mar, a ferrovia SP Railway passava por uma região que denominava-se Tijuçu. Essa região abrangia o que é hoje a cidade de São Caetano do Sul, o bairro da Vila Carioca e a Vila Moinho Velho em São Paulo. Como ilustra a Figura 01, a área do Tijuçu tinha como limites o Ribeirão do Moinho Velho, o antigo rio Caaguaçu (Atual Tamandateí), a atual Estrada das Lágrimas e o caminho do Mar, e era rasgada pela ferrovia e pelo Rio dos Tamandatií (Atual Rio dos Meninos). Como mostra a citação abaixo de Martins (1991, p.10) o Rio Tamandatií integrava a fazenda dos beneditinos, local onde seria fundada, em sua margem a leste, a atual cidade de São Caetano do Sul:

Em virtude da antiga concepção das terras de campo e das normas reais a respeito do seu uso comunal, Temudo ocupou e solicitou um capão (...) que partia do rio Tamandatií. Esse rio Tamandatií, que também aparece com o nome de Tamandatiíba nos documentos da época. Isso fica comprovadamente claro no exame do Registro Paroquial, de 1854, das terras da Fazenda de São Caetano pertencente ao Mosteiro de São Bento da Cidade de São Paulo dentro da Freguesia de São Bernardo.

O trecho oeste do rio que se estendia até o Ribeirão do Moinho Velho, paralelo ao rio dos Meninos englobava a hoje conhecida *Vila Carioca* do Município de São Paulo. Segundo Martins (1992), tal área foi doada aos monges beneditinos por Fernão Dias Paes tornando-se parte da fazenda de São Caetano.

De acordo com o registro do citado autor, em 1877 é fundado, junto à fazenda dos monges beneditinos, em seu trecho próxima à confluência dos Rios Tamandateí e dos Meninos, o núcleo colonial de São Caetano. Naquele período a referida fazenda produzia *gêneros alimentícios para seu monastério no Largo São Bento e, posteriormente, com a intensificação de construções na capital passou a produzir telhas e cerâmicas de barro.*

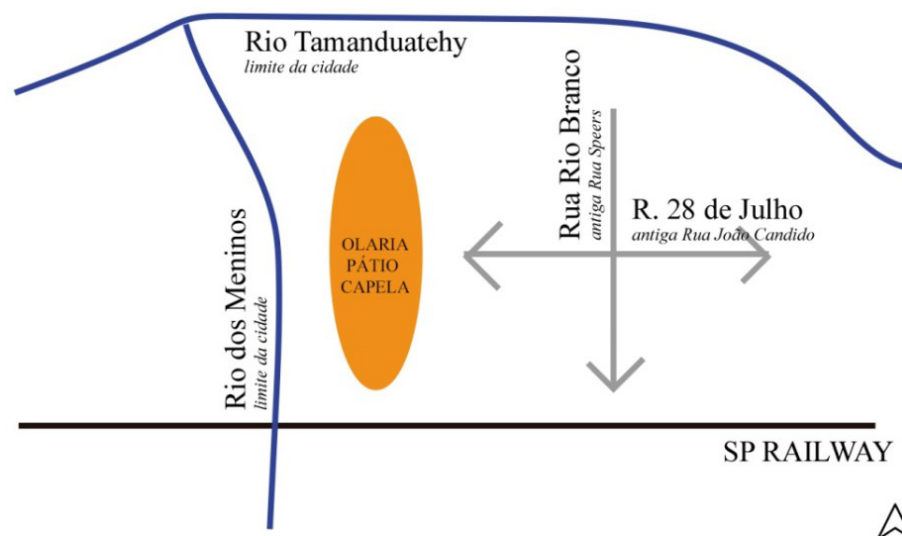


Figura 2 - Diagrama do traçado urbano do Núcleo Colonial de São Caetano descrito por Martins (1992). Fonte: Elaborado pelo autor.

Em um trecho do livro *A Carne* de Júlio Ribeiro (2002), o personagem principal ao descrever a paisagem da estrada de Ferro em 1867, faz um relato importante para a compreensão do que era a São Caetano daquela época.

(...)Em São Caetano, em terras outrora baldias, de que ninguém fazia caso, há vinhedos formosíssimos plantados por italianos. A vista alegra-se com a simetria das parreiras, o coração rejubila com a ideia de uma prosperidade imensa, geral, em futuro não remoto, por todos os ângulos de nosso... de nossa província eu ia escrevendo estado (...).

Enquanto os moradores do núcleo colonial sofriam com a falta de infraestrutura básica de saneamento e saúde, estando fadados a morrer no subúrbio, em São Paulo os moradores de rua, antigos escravos que não foram reinseridos no sistema, eram expulsos da cidade formal para (...) *o Moinho Velho, entre São Bernardo e o Ipiranga, na divisa oeste da Fazenda de São Caetano, onde passa o ribeirão do mesmo nome, foi o lugar escolhido para a quarentena de negros.* (Martins, 1992; p.143)

O processo de industrialização de São Caetano inicia-se em 1892, substituindo as olarias e orientando a constituição do bairro Fundação. *A proximidade com São Paulo abria a São Caetano possibilidades grandes de desenvolvimento. E as fábricas eram atraídas em grande número, em vários ramos.* (Médici, 1993, p. 55) grande parte destas indústrias só foram atraídas por conta da linha férrea e da redução de impostos instaurados pela municipalidade de São Bernardo, fazendo parte do Distrito até 1938, quando foi subordinada à 2ª Zona de Santo André até sua emancipação em 1948.

O núcleo colonial forma-se entre 3 barreiras, os Rios Tamanduateí e dos Meninos e a Ferrovia, e seu traçado urbano ainda em 1914 só se conectava com São Paulo pela Rua Ibitirama, como mostrado na Figura 4, sendo a única ponte sobre o Rio Tamanduateí nas proximidades do

núcleo e segundo Médiçi (1993) se tornou rota comercial entre os imigrantes e os moradores da Vila Bela em São Paulo. Já no lado oeste ao Rio dos Meninos, uma grande área desocupada entre a “área de quarentena” (Martins, 1992) e a ferrovia, onde posteriormente se formará a *Vila Carioca*, impulsionada pela instalação das *Industrias Reunidas Francisco Matarazzo* entre São Caetano e São Paulo, junto ao referido rio.

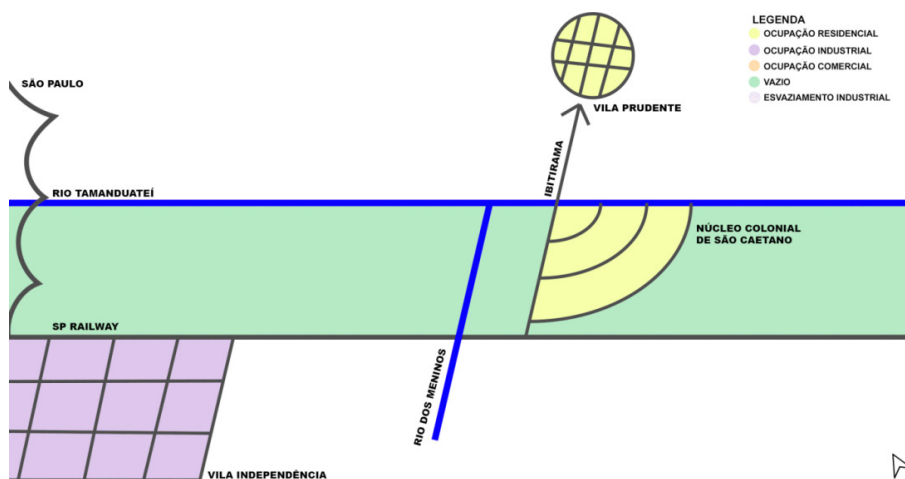


Figura 3 - Diagrama feito sobre Planta Geral de São Paulo 1914 encontrado em Perrone; Emídio (2002). Fonte: Elaborado pelo autor.

PROCESSOS DE FORMAÇÃO: MUDANÇAS DE TERRITÓRIO

Em meados de 1920 a expansão da cidade de São Paulo começa a se mostrar mais intensa impulsionada pela industrialização, sobretudo as instaladas ao longo da linha férrea e por um novo meio de transporte, o automóvel. Quando em 1930 Prestes Maia apresenta seu Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo, tomando como ponto de partida o transporte através de veículos a motor, firma sua posição em espalhar a cidade- já então considerada densa- e estrutura-la através de um plano radial de avenidas que convergissem para o centro da cidade: uma opção de criar e transformar as vias da cidade em eixos condutores de investimentos e interesses imobiliários.

A associação entre construção de avenidas e canalização dos rios e córregos completa o novo modelo de circulação: os rios se confinam em canais ou galerias subterrâneas, sobre seus antigos leitos se implantam avenidas fundo de vale. (...). (Rolnik, 2013; p.3)

Com o advento da indústria, a morfologia do espaço começa a mudar, principalmente na área da Vila Carioca, onde diversas indústrias automobilísticas passam a se instalar próximo a então Avenida Presidente Wilson. A Vila Prudente começa a crescer e São Caetano avança além do limite da linha férrea com a construção do Viaduto Independência, que marca o avanço do

automóvel sobre as barreiras urbanas, permitindo então a construção de loteamentos nos morros a sudoeste da cidade.

Ainda na década de 20 começa a funcionar na av. Presidente Wilson a primeira linha de montagem de veículos da General Motors. A partir de então diversas outras indústrias se instalaram no bairro, entre elas a fábrica de artefatos Artex, Serraria Frandoli, Metalúrgica Mercúrio e Indústria de Papel e Celulose Bates do Brasil (...). (Valentim, 2005; p.110)

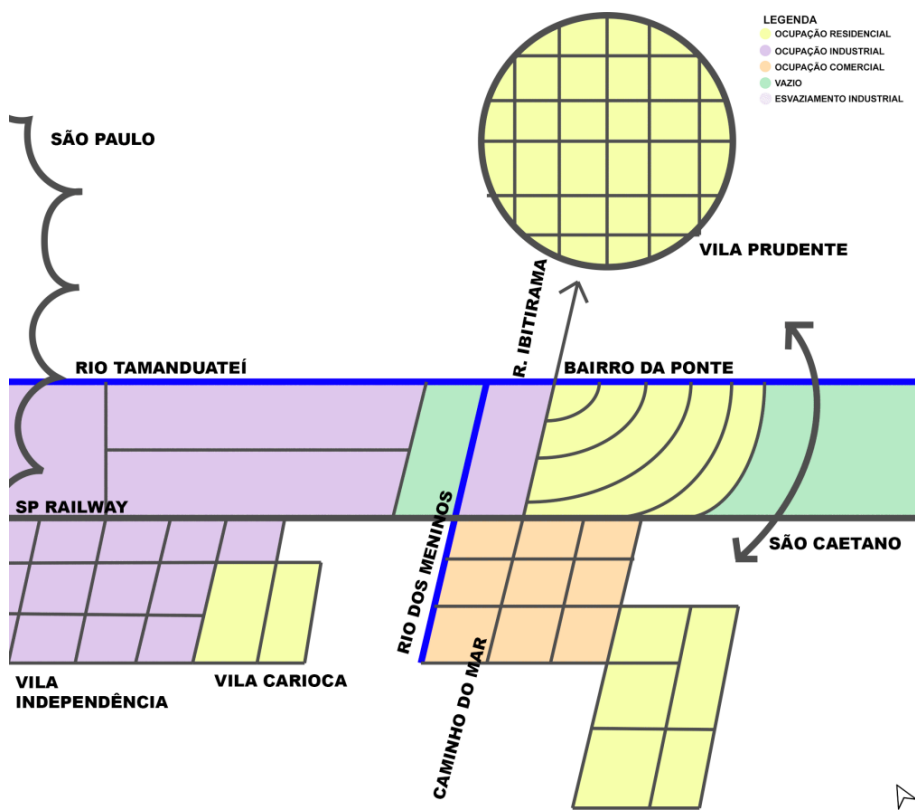


Figura 4 - Diagrama feito sobre a Planta Geral de São Paulo com ruas e arrebaldes 1924, encontrado em Perrone; Emídio (2002). Fonte: Elaborado pelo Autor.

Ressalta-se que a partir de 1930 o Governo de Getúlio Vargas, com a perda do valor na bolsa dos produtos agrícolas, passa focar seu plano de crescimento econômico na instalação de grandes indústrias no país. Entendia que a produção industrial serviria assim para alavancar as economias regionais e impulsionar uma modernização das cidades e da produção brasileira. Sobre isso nos esclarece Tavares (2015, p. 64)

(...) ao longo da Era Vargas, o Estado exerceu um papel regulador das demandas produtivas, sobretudo pelo controle da indústria de base para alimentar a economia industrial. Em âmbito nacional, a política getulista elegeu alguns territórios para o desenvolvimento industrial, cujas decisões locais privilegiaram o eixo Rio –

São Paulo. E como a Capital paulista já gozava de certa autonomia industrial, seu desenvolvimento concentrado e sua especialização atraíram outros ramos industriais fazendo de São Paulo o maior parque industrial do país.

Em 1940 as rodovias já dominam o meio de transporte terrestre e planos rodoviaristas passam a ser desenvolvidos pelo país com o intuito de conectar os municípios com alta capacidade produtiva, delimitando assim os desenhos das vias em privilégio aos principais polos econômicos. Nesse momento o governo desenvolve o Plano Nacional rodoviário, que definiu pontos de partidas e chegados vinculados às capitais estaduais, reforçando o papel econômico de diversas cidades que até então não tinham tanta expressão econômica.

207

As rodovias Dutra - ligando o interior com o Rio de Janeiro -, Anchieta e Imigrantes - ligando Santos a São Paulo - contribuíram de forma decisiva para o crescimento industrial e econômico do ABC, muitas indústrias foram atraídas para lá e as cidades de Santo André e principalmente de São Bernardo passaram a se conectar com a capital e com os portos com maior facilidade. Diferentemente da ferrovia, a rodovia conseguiu vencer barreiras naturais muito mais fácil, e trouxe com ela uma urbanização predatória que piorou a situação dos rios e permitiu o espraiamento do ABC até seus limites naturais. São Caetano que até então era a segunda principal economia do ABC passa a perder sua importância frente à São Bernardo do Campo e Santo André, que veem seus investimentos industriais aumentados em razão das novas indústrias que ali passam a se instalar.

(...)A rodovia XVII – Transversal do Estado de São Paulo proposta para ligar o estado de São Paulo (Santos) ao Mato Grosso (Corumbá) -, é a rodovia cujo traçado correspondeu ao sistema composto, atualmente, pelas rodovias Anchieta/Imigrantes, Anhanguera / Bandeirantes e Washington Luis. Ligou o Litoral ao interior do país possibilitando a entrada e o escoamento de produtos pelo porto de Santos, um fundamental corredor de exportação e importação. (...). (Tavares, 2015, p. 72)

Com a transferência do contingente industrial do Bairro Fundação e da Vila Carioca em São Paulo para as margens das rodovias, os dois bairros, assim como todo o arco ferroviário da SP Railway, iniciam um processo de esvaziamento industrial, que enfraquece toda a economia local, diminuindo investimentos e exibindo a obsolescência da parcela urbana deixada pelas indústrias. Com base no mapa Projeção Hiperbold com rede Kilométrica. 1954, que integra e a publicação de Perron e Emídio (2002), podemos observar o quanto São Caetano se desenvolveu comercialmente ao longo de suas avenidas, a sudoeste da ferrovia (Figura 6). Observa-se que o fragmento entre as duas cidades, São Caetano e São Paulo, se forma nas margens do Rio dos Meninos, local onde se instalou as Indústrias Matarazzo e a refinaria da Shell.

Sobre os desdobramentos da desindustrialização do Bairro da Fundação nos informa Médici (1993, p. 165)

Na figura 07 que a presentamos abaixo, procuramos sintetizar as transformações por que passou nossa área de estudos.

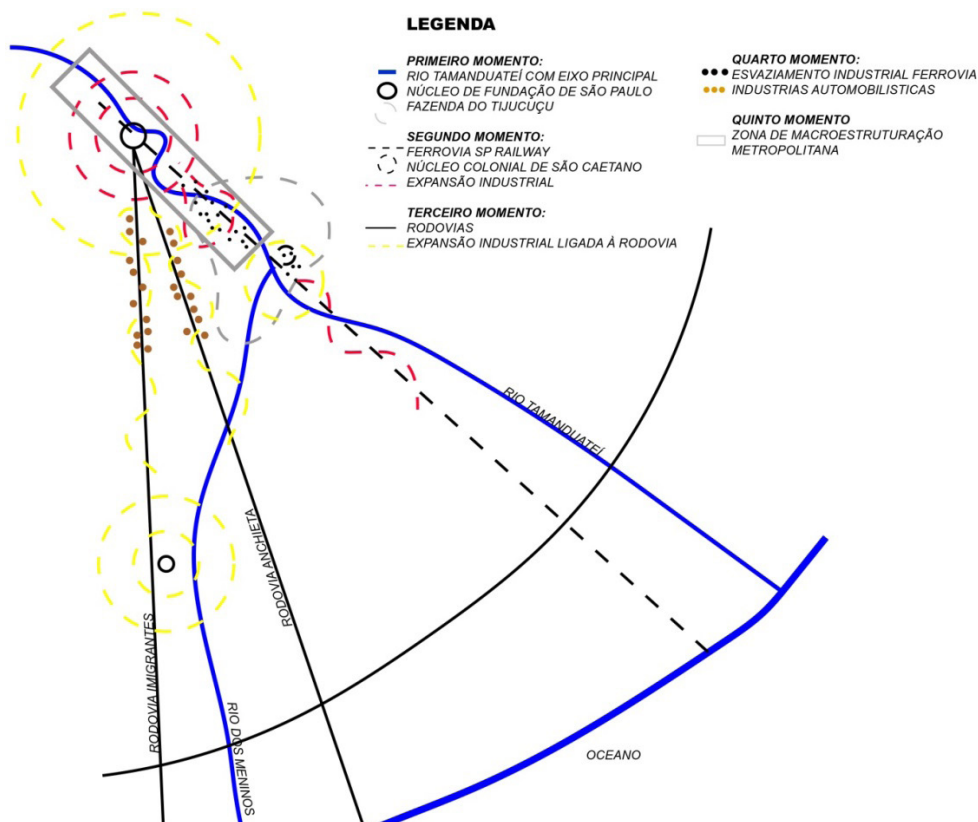


Figura 6 - Diagrama de Transformações Metropolitanas, do rio à rodovia.
Fonte: Elaborado pelo autor.

PROJETOS URBANOS DE TRANSFORMAÇÃO - LEITURA DO ESPAÇO

A indiferenciada paisagem que constitui a área de estudos é decorrente da conurbação do Município de São Paulo com o de São Caetano do Sul. Trata-se de uma região, intensamente edificada, preponderantemente horizontalizada, extremamente fragmentada visto estar entrecortada pela ferrovia, por um complexo sistema viário e de transportes e é claro, pelos Rios Tamanduateí e dos Meninos. É constituída por pequenos lotes destinados à moradia de perfil popular, com edificações construídas lindeiras às calçadas ou por grandes glebas ocupadas ou que foram ocupadas por instalações industriais. Embora apresente ruas com alguma arborização a região é carente de áreas verdes ou massa arbórea significativa, não obstante o parque linear constituído em frente à estação Tamanduateí: único espaço totalmente público em toda extensão da linha férrea entre São Caetano e Brás.

Apesar desta paisagem apresentar um todo peculiar em visuais e potenciais paisagísticos ela vem sendo transformada de forma aleatória, pela atuação sistemática do mercado imobiliário, em especial na parte integrante de São Caetano do Sul, com a intensa construção de edificações verticalizadas que relevam o impacto do aumento de número de veículos que atraem em relação a reduzida capacidade de vazão das suas vias de entorno, o impacto ambiental que causam nas edificações de baixo gabarito ali existentes e a crônica deficiência de espaços públicos para a o encontro e recreação da população.

Pelo lado do Município de São Paulo, a construção do Shopping Central Plaza, junto à Estação Tamanduateí da Linha Verde do Metro e da Linha Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos-CPTM parece não ter constituído uma importante centralidade, nem tampouco contribuído para trazer melhorias para a região. Trata-se de um local cercado por assentamentos irregulares, ocupados por movimentos sociais que reivindicam esse espaço como de interesse à população carente.

Ressalto que na divisa de São Paulo com São Caetano do Sul encontram-se duas grandes glebas- das Indústrias Matarazzo e o da Shell- que apesar de contaminados são disputados por diferentes interesses: os que reivindicam um parque, os que reivindicam habitação social e os que reivindicam na parcela integrante do município de São Caetano do Sul, um empreendimento imobiliário voltado ao interesse privado.

Para potencializar o uso dessas áreas de forma coordenada, esforços vêm sendo despendidos pelas administrações municipais dos territórios por ela entrecortados. Na cidade de São Paulo, por exemplo, o Poder Público vem procurando despertar o interesse da iniciativa privada por meio da aprovação das Operações Urbanas Consorciadas. Na Prefeitura Municipal de São Caetano encontra-se em discussão os destinos da antiga fábrica Matarazzo, localizada no Bairro Fundação, divisa com São Paulo. No final da década de 90, a prefeitura Municipal de Santo André gestou o projeto urbano Eixo Tamanduateí.

O projeto urbano Eixo do Tamanduateí foi executado entre 1997 e 2004, pela gestão do então prefeito Celso Daniel em Santo André, e visava a requalificação urbana do centro de Santo André e sua extensão ao longo da várzea do rio, e pleiteava a parceria público privado para a realizações urbanas em área de urbanismo consolidado.

A concepção urbanística deste projeto está baseada na existência de um eixo linear, com área de 12,8 km² e 10,5 km de extensão, conformado pelo rio Tamanduateí (que atravessa o ABC e deságua no rio Tietê) e pelo sistema de transporte, composto pela antiga ferrovia Santos-Jundiaí (8) e pela Avenida dos Estados (9). Tem-se, dessa forma, a utilização do conceito clássico de “eixo urbano”, entendido como modo principal de organização do crescimento da cidade, geralmente representado por uma grande avenida, servindo para desencadear processos de transformação interna. (Teixeira, 2010, p. 02)

Para desenvolvimento do projeto foi lançado um concurso fechado entre arquitetos contratados pela prefeitura de Santo André, dentre ele o único brasileiro era Candido Malta Campos Filho que previa a transformação de todo o eixo viário da Avenida do Estado.

A dimensão da proposta do arquiteto Cândido Malta era bastante detalhada e imaginava uma transformação total da área e a prefeitura de Santo André não teria como viabilizá-la, mas a possibilidade de buscar pequenos centros de transformação ao longo deste eixo foi concretizada com as intervenções pontuais (...). Esta prática paradigmática foi introduzida nas outras cidades do ABC, como São Caetano, com uma proposta para um centro empresarial no Bairro Cerâmica, e Mauá, com as intervenções no centro e entorno da estação ferroviária. (Sakata, 2006; p.103)

Em São Caetano os vestígios das indústrias ali existentes, têm sido substituídos por grandes empreendimentos imobiliários, o atual espaço cerâmica (Bairro Cerâmica) que é fruto da parceria público privado, gerou a demolição de um grande complexo industrial para a construção de habitações de alta renda, shopping e um espaço pobre de diversidade e áreas públicas, preservando-se apenas algumas antigas caldeiras. As ruínas da antiga IRFM no bairro fundação tiveram seu destino traçado em 2010, quando todos os edifícios foram demolidos e mantidas apenas os muros externos, para a construção de um parque temático com empreendimentos comerciais e imobiliários, seguindo a mesma diretriz do Espaço Cerâmica, hoje o projeto se mantém estagnado por não conter aprovação da CETESB para qualquer tipo de construção ali.

Com a aprovação em 2014 da Lei nº 16.050, atual Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, toda a área abrangida pelo arco da antiga Ferrovia São Paulo Railway no Município de São Paulo- do bairro da Lapa ao bairro da Vila Carioca- foi classificada como Zona de Macro Estruturação Metropolitana, ou seja, uma área destinada a transformações através da parceria público-privado, a partir de diretrizes a serem determinadas por uma Operação Urbana, no caso, Operação Urbana Bairros do Tamanduateí.

Por ser um instrumento adotado apenas e para os limites administrativos do Município de São Paulo, não foram consideradas as áreas contínuas que integram o Município de São Caetano, tampouco as questões urbanas de caráter metropolitano.

Aprovada através da Lei Municipal 723/2015, a Operação Urbana Bairros do Tamanduateí estabelece parâmetros e diretrizes para requalificação de parcelas dos bairros da Mooca, Cambuci, Ipiranga, Vila Prudente e Vila Carioca, ao longo da ferrovia. O perímetro constituído pelas referidas parcelas foi dividido nos seguintes setores: Setor Mooca, Parque da Mooca, Cambuci, Henry Ford, Ipiranga, Vila Carioca e Vila Prudente.

O setor Vila Carioca, limítrofe ao Município de São Caetano, foi identificado como *de interesse ao desenvolvimento de logística*, ou seja, nele se incentivarão os usos de armazenamento

indústrias e logística. Neste setor não foi identificado nenhum edifício considerado de interesse à preservação histórica ou arquitetônica.

Apesar de terem sido previstas a construção de moradias de interesse social, os movimentos sociais manifestaram, nas diversas reuniões participativas realizada pelo Conselho Gestor da referida Operação Urbana, insatisfação com a quantidade de unidades a serem ofertadas. No município de São Caetano na várzea ocupada por movimentos sem teto, entre o Rio dos Meninos e o Rio Tamandateí, está sendo prevista pela citada municipalidade a implantação um parque linear junto ao futuro monotrilho e o respectivo estacionamento para seus trens.

212

Importante questão subjacente a esses projetos urbanos é o fato de se tratar de instrumentos urbanísticos de âmbito local e, portanto, exclusivos do território da cidade onde foram gestados e formulados, portanto, regiões políticas-administrativamente distintas apesar de territorialmente conturbadas.

CONCLUSÃO

A cidade de São Paulo revela, ao se estudar seu processo de formação e metropolização, a importância dos eixos de transporte em sua estruturação espacial. Inicialmente através de seus rios, que articulavam o litoral ao interior do Estado, de seus caminhos definidos pelos bandeirantes e tropeiros, depois pelas ferrovias e rodovias que, no século XX, marcaram a situação de suas indústrias e ocupação operária.

A industrialização de São Paulo promoveu seu empoderamento econômico e seu crescimento extensivo no sentido centro periferia, provocando a dependência, atração e deslocamentos sistemáticos da população de outras cidades e a conurbação com seus núcleos mais próximos, dentre eles São Caetano do Sul: um mesmo tecido urbano para regiões político-administrativas distintas.

Neste processo áreas industriais ao longo das ferrovias conheceram seu período áureo e de ocaso, deixando como herança um relevante patrimônio construído, em locais de excelente infraestrutura e de fácil acesso a área central da cidade de São Paulo e de São Caetano do Sul, despertando o interesse do Poder Público, para junto com a iniciativa privada intervir e criar novas centralidades para potencializar e criar novas oportunidades nessas áreas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LANGENBUCH, Juergen Richard. (1971). *A estruturação da Grande São Paulo – Estudo de Geografia Urbana*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia. Departamento de documentação e Divulgação geográfica e Cartográfica.

MARTINS, José de Souza. (2004). *A ferrovia e a modernidade em São Paulo: a gestação do ser dividido*. Revista USP, São Paulo, nº 63, 2004, pp. 6-15.

MARTINS, José de Souza. *A formação do espaço regional do Tijuçu e de São Caetano*. Revista Raízes, S. Caetano do Sul, nº0 5, pp.4-16.

MARTINS, Jose de Souza. (1989). *A Visita do Imperador D. Pedro II ao Núcleo Colonial de São Caetano, em 1878*. Revista Raízes, S. Caetano do Sul, nº 02, pp.4-10.

MARTINS, José de Souza. (1992). *Subúrbio: vida cotidiana e história no subúrbio da cidade de São Paulo: São Caetano, do fim do Império ao fim da República Velha*. São Paulo: Editora Hucitec.

MEDICI, Ademir. (1993). *Migração e urbanização: a presença de São Caetano na Região do ABC*. São Paulo: Editora Hucitec.

MORSE, Richard. (1970). *Formação Histórica de São Paulo*. São Paulo: Difusão Européia do livro.

PERRONE, Maria Lúcia P.; EMÍDIO, Teresa. (2009). *Desenhando São Paulo: Mapa e Literatura – 1877 a 1954*. São Paulo: Senac.

PEREIRA, Verônica Sales. (2007). *Memória industrial e transformações urbanas na virada do século XXI: os casos do Brás, Mooca, Belenzinho e Pari*. São Paulo. InterfacEHS.

RIBEIRO, Júlio. (2002). *A Carne*. São Paulo: Rideel.

ROLNIK, Raquel. (2000). *São Paulo*. 3ªed. São Paulo: Publifolha.

SAKATA, Margarida Nobue. (2006). *Projeto Eixo Tamanduatehy: uma nova forma de intervenção urbana em Santo André*. Dissertação (Mestrado). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

TAVARES, Jeferson Cristiano. (2015). *Polos urbanos e eixos rodoviários no Estado de São Paulo*. 2015. Tese (Doutorado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) – São Carlos: Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

TEIXEIRA, Aparecida Netto. *A produção do espaço público no projeto urbano Eixo Tamanduatehy* (Santo André, SP). São Paulo, ano 11, n. 122.04, Vitruvius, jul. 2010 Arqtextos

VALENTIM, Luís Sérgio Ozório. (2005). *Requalificação urbana em áreas de risco à saúde devido a contaminação do solo por substâncias perigosas: um estudo de caso na cidade de São Paulo*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAUUSP. São Paulo. 2005 São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.



OS PROJETOS DE JOSEPH-ANTOINE BOUVARD PARA O VALE ANHANGABAÚ E PARQUE D. PEDRO II

Oscar Felizardo Escudero

Aluno do curso de Arquitetura e Urbanismo do
FIAM-FAAM Centro Universitário.

Sergio Luís Abrahão

Arquiteto e Urbanista, Professor do Programa de
Mestrado Profissional Projeto, Produção e
Gestão do Espaço Urbano do
FIAM-FAAM Centro Universitário.
E-mail: sergio.abrahao@fiamfaam.br

Resumo

Em 1911, inaugura-se no alto da encosta do Vale do Anhangabaú o Teatro Municipal de São Paulo, que associado à construção do Viaduto do Chá em 1892, traduzia a necessidade de um cenário mais condizente às transformações impostas pela economia agroexportadora (café e açúcar) e por uma incipiente industrialização. Com efeito, em 1911, o francês Joseph-Antoine Bouvard, foi contratado para realizar dois projetos de embelezamento e funcionalidade para a cidade de São Paulo, conciliando os interesses políticos e econômicos da época. Estamos nos referindo ao Projeto para o Vale do Anhangabaú e para a Várzea do Carmo, que viria a se constituir no Parque D. Pedro II. Este projeto de pesquisa pretende investigar os antecedentes políticos e econômicos, que informaram os projetos do urbanista francês Joseph-Antoine Bouvard para a cidade de São Paulo, identificando as condições de seu financiamento e os interesses neles envolvidos.

Palavras-chave: Urbanismo; Desenho Urbano; Cidade; Paisagem; Projeto Urbano.

Abstract

In 1911, inaugurated in the high ridges of the Anhangabaú Valley the Municipal Theatre of São Paulo, which associated with the construction of the Viaduct of Chá in 1892, reflected the necessity for a movie set more suited to the transformations forced by the agro-export economy (coffee and sugar) and an incipient industrialization. Indeed, in 1911, the Frenchman Joseph-Antoine Bouvard was commissioned to realize two projects of embellishment and functionality to the city of São Paulo, reconciling the economic and political concerns of the time. We are referring to the Project for Anhangabaú Valley and the Floodplain of Carmo, which was to be in Park D. Pedro II. This research project aims to investigate the economic and political history, which informed the projects of French urbanist Joseph-Antoine Bouvard to the city of São Paulo, identifying the conditions of their funding and the interests involved therein.

216

Keywords: Urbanism; Urban Design; City; Scenery; Urban Project.

Resumen

En 1911, inauguró la pendiente de la parte superior del Valle de Anhangabaú el Teatro Municipal, que asocia a la construcción del viaducto de té en 1892 se refleja la necesidad de establecer una mayor coherencia de las transformaciones impuestas por la economía agro-exportación (café y azúcar) y una incipiente industrialización. De hecho, en 1911, el francés Joseph-Antoine Bouvard, fue contratado para llevar a cabo dos proyectos de embellecimiento y funcionalidad a la ciudad de Sao Paulo, la combinación de los intereses económicos y políticos de la época. Nos referimos al Proyecto de Valle de Anhangabaú y el Várzea do Carmo, que iba a ser en el Parque Dom Pedro II. Este proyecto de investigación tiene como objetivo investigar el trasfondo político y económico, que informó de los proyectos del urbanista francés Joseph-Antoine Bouvard a la ciudad de Sao Paulo, la identificación de las condiciones de financiación y los intereses implicados en el mismo.

Palabras clave: Planificación Urbana; Diseño Urbano; Ciudad; Paisaje; Proyecto Urbano.

INTRODUÇÃO

A situação geográfica privilegiada da cidade de São Paulo – próximo ao porto de Santos e porta de entrada para o interior do Brasil – representou, segundo Paul Singer (1974), uma das principais razões pelas quais, a partir de meados do século XIX, ela passaria de uma economia de subsistência¹ para uma economia exportadora- café e açúcar- e industrial. Essa mudança nos modos de produção da cidade de São Paulo foi acompanhada pela implantação das ferrovias São Paulo Railways (1867) e da Estrada de Ferro do Norte (1877) e, alavancou, numa relação de causa e efeito, um processo vertiginoso de crescimento populacional e, conseqüentemente, um processo radical de transformação de sua paisagem natural e construída.

¹ Paul Singer refere-se à economia de subsistência aquela caracterizada pela produção de café e açúcar na metrópole paulistana.

Com efeito, se o semblante semi-rural do Vale do Anhangabaú com sua produção de verduras, frutas e legumes, ao longo de seu ribeirão a céu aberto, e o da Várzea do Carmo e o seu Rio Tamandateí, harmonizavam-se com a Cidade de Barro² de nosso período colonial, isto já não seria condizente no contexto das transformações econômicas, populacionais e, conseqüentemente urbanas, por que passava a cidade de São Paulo daquele período. Os impactos decorrentes do acelerado crescimento populacional na cidade de São Paulo, passaram a pautar debates em torno de planos e projetos para responder as transformações da cidade.

De fato, sob João Teodoro (1872-1875) a prefeitura procurou se (re)organizar, modernizando equipamentos e serviços e na virada do século XIX para o XX, promoveu esforços de urbanistas como Samuel das Neves (1906); Victor da Silva Freire (1910), Alexandre de Albuquerque (1910), Joseph Antoine Bouvard (1911), em formular planos e projetos com vistas a estruturar e implantar melhorias na cidade de São Paulo. Como veremos os interesses e debates em torno de tais planos promoveram a contratação do francês Joseph-Antoine Bouvard, para formular um Plano de Melhoramentos para a cidade de São Paulo.

O presente trabalho é produto de uma pesquisa de Iniciação Científica apoiada pela FAPESP, em torno dos projetos para o Vale do Anhangabaú (1911) e Parque D. Pedro II (1917), previstos no Plano de Melhoramentos da Capital (1911-1913) de Joseph-Antoine Bouvard, que teve como objetivo investigar os citados projetos no âmbito das transformações por que passava a cidade de São Paulo no começo do século XX e nas linhas de pensamento que informavam o urbanismo do período. Neste esforço, procuramos analisar e aproximar os dois projetos, identificar os interesses político-sociais envolvidos nas iniciativas de suas formulações e implantações, entender o ambiente administrativo e financeiro com que foram implantados e as conseqüências socioespaciais pós-implantação.

O trabalho está organizado em três partes. Na primeira descrevemos o ambiente político e socioeconômico na cidade de São Paulo no período que antecedeu a vinda do Bouvard para São Paulo, do período que aqui esteve e da execução dos projetos para o Anhangabaú e para o Parque D Pedro II. Nesta parte, também procuramos dar especial enfoque nas discussões em torno dos planos urbanísticos que os antecederam. Na segunda parte, nos ateremos à descrição dos citados projetos, onde identificamos os interesses envolvidos em sua execução e gestão. Cabe nos aqui deixar registrado o pesar pelo desaparecimento dos desenhos originais correspondentes aos projetos de Bouvard para o Vale do Anhangabaú e Parque Dom Pedro II, conforme nos foi informado pelo Arquivo Histórico de São Paulo. Na terceira e última parte, aproximaremos os pontos comuns dos dois projetos e apontaremos os pontos não comuns de modo a procurar entender as conseqüências pós-implantação desses projetos.

2 A expressão Cidade de Barro, foi cunhada pelo professor Bendito Lima de Toledo, em seu livro, "Três Cidades em Um Século" para se referir não apenas das construções que eram de taipa de pilão com telhas de barro, mas também das vias que ainda eram de terra.

Os procedimentos para realização desta pesquisa abarcaram uma investigação apoiada em fontes primárias (livros elencados como bibliografia fundamental), para contextualizar as necessidades de remodelação urbana na cidade de São Paulo, como também atas da Câmara Municipal com os projetos de Lei para remodelação urbana de São Paulo no início do século XX. O estudo partiu da revisão bibliográfica, que orientou o processo de investigação abrangendo temas principais: I – Vale do Anhangabaú, como principal espaço a ser embelezado no início do século XX, motivado principalmente pelo Viaduto do Chá e o edifício mais importante naquela época, o Teatro Municipal; II – O Parque Dom Pedro II, proposta de Bouvard para a Várzea do Carmo, visando um amplo Parque com a busca do pitoresco, cujo desenho havia sido desenvolvido por outro arquiteto paisagista francês contratado pela prefeitura, Francisque Cochet.

Concluída a revisão bibliográfica e o estudo de cada projeto e sua comparação, foi realizada a sistematização dos dados obtidos na pesquisa e a delimitação das linhas de análise do objeto de estudo desta pesquisa, a cidade de São Paulo em transformação e os dois projetos urbanísticos mais importantes no começo do século XX desenvolvidos pelo urbanista francês Joseph-Antoine Bouvard.

ANTECEDENTES

A cidade de São Paulo que até meados do século XIX ficou, segundo Flávio Villaça (1998, p.192), qual um “burgo medieval, incrustada na colina compreendida entre os vales dos córregos Anhangabaú e Tamanduateí”, passaria a partir deste período por acelerado crescimento populacional e expansão de seu tecido urbano. Conforme constatação do referido autor (1998, p.192) no período compreendido entre 1870 a 1900, a onda especulativa imobiliária que se abateu sobre a cidade assumiu proporções de uma corrida, levando muitas chácaras do entorno de seu núcleo a serem loteadas.

São muitas as razões destas transformações. Para Paul Singer (1974), por exemplo, deveu-se à situação estratégica da cidade de São Paulo em relação à proximidade com o Porto de Santos e ao interior do país e às transformações econômicas no modo de produção – de uma economia de subsistência para uma economia apoiada na industrialização da cidade. De fato, a cidade carecia de transformações, de embelezamento, de uma nova paisagem que correspondesse a tais transformações socioeconômicas.

Considerada caipira, os paulistanos almejavam um novo cenário tal como se via na Europa, principalmente a elite cafeeira que gozavam dos louros da economia agroexportadora.

A grande transformação que ocorreu na cidade do café foi, sem dúvida, a configuração de uma segregação espacial mais clara: territórios específicos e separados para

cada atividade e cada grupo social. Isso se deu por meio da constituição dos bairros proletários e dos loteamentos burgueses, da apropriação e reforma do centro urbano pelas novas elites dominantes e da ação discriminatória dos investimentos públicos e regulação urbanística. (ROLNIK, 2001, p. 18)

A construção, em 1911, do Teatro Municipal numa de suas bordas, selaria a necessidade de transformação do Vale do Anhangabaú. O referido teatro situou-se exatamente no eixo de deslocamento da alta renda, em direção a Higienópolis e Avenida Paulista, situadas no quadrante sudoeste da cidade de São Paulo. Por outro lado, a inauguração da São Paulo Railways ligando Santa a Jundiaí, em 1867, contribuiu inicialmente para que a incipiente industrialização se estabelecesse a margem de seus trilhos, formando os bairros centrais populares do Brás, Mooca, Bom Retiro, dentre outros. A industrialização na cidade de São Paulo desenvolveu-se inicialmente sustentada pela mão de obra de imigrantes oriundos, sobretudo da Itália e Espanha. Esses imigrantes, não raro, traziam consigo técnicas construtivas que viriam em muito contribuir com as mudanças na fisionomia da cidade que se processaria, como já mencionado, a partir do final do século XIX.

A São Paulo colonial, sintetizada pelo Prof. Benedito Lima de Toledo (1983), como Cidade Barro, pelo uso predominante de barro em suas construções – taipa, telhas de barro –, seria, a partir do final do século XIX, inteiramente transformada passando então a se desenhar com traços de cidade europeia. Essa transição coincide com o período da República Velha, assim conhecida o período que se inicia com a Proclamação da República e se encerra em 1930, com a eclosão da Revolução de 1930. Do ponto de vista administrativo despontam, neste período da história da cidade de São Paulo, os esforços de João Teodoro (1872-1875)³ e de Antônio Prado (1899-1910), prefeito ligado às oligarquias do café, responsável segundo Simões Junior (1994), pelas primeiras mudanças modernizadoras na cidade de São Paulo.

O prefeito Antônio Prado implantou, segundo Simões Junior (1994), foi responsável pela substituição dos bondes puxados por burros pelos tracionados, pela implantação da energia elétrica, além de implantar melhoramentos e programas de embelezamentos: alargamento e pavimentação de ruas, plantação de árvores ao longo das principais avenidas e ajardinamento de praças, além da construção do Teatro Municipal inspirado na Ópera de Garnier de Paris.

³ João Teodoro foi responsável, dentre outras pelas seguintes melhorias na cidade: remodelou o Jardim da Luz, regularizou o largo dos Curros, abriu as ruas Conde d'Eu (hoje, rua Glicério) e do Hospício (hoje, Frederico Alvarenga) para ligação com a Mooca, fez melhoramentos nas ruas do Pari e do Gasômetro; o calçamento da cidade entrou em nova fase, com o emprego de paralelepípedos em várias ruas centrais; abriu numerosas ruas através de grandes chácaras, como as que ligavam os bairros do Brás, da Luz e de Santa Ifigênia; através do Recolhimento da Luz fez abrir uma rua ligando os bairros do Brás e da Luz (a atual rua João Teodoro); melhorou as principais vias públicas do Brás; alargou rua Municipal (hoje, General Carneiro); drenou e aterrou os terrenos lodosos da Várzea do Carmo, escorando e embelezando o morro do Carmo; pôs em comunicação a Consolação com o Arouche e o largo dos Curros; fez construir a Ilha dos Amores, formada por um desvio das águas do rio Tamanduateí, na altura do Mercado; abriu a rua "da Ponte Nova do Lorena", depois rua da Palha (hoje, 7 de Abril); e ainda abriu a rua Helvétia para ligar os Campos Elísios (na época, Campo Redondo) à Luz e Bom Retiro, entre outras transformações urbanas e construções de edifícios públicos.

A cidade de São Paulo, em especial seu núcleo central, assumiria durante a República Velha, um perfil mais cosmopolita, com a intensificação de usos comerciais e serviços considerados “chiques” para os padrões da época: como confeitarias, os cafés, livrarias, casas vinícolas, as lojas de produtos importados, magazines casas de moda, dentre outros. Essas atividades favoreceram, ainda segundo aquele autor (SIMÕES JUNIOR 1994, p. 74), o *footing, as promenades*, que haviam se tornado a coqueluche dos paulistanos influenciados pelos hábitos estrangeiros, em especial os oriundos Paris.

OS PLANOS PARA A CIDADE DE SÃO PAULO DE 1911 ATÉ 1914

Durante esse período, a cidade era administrada pelo prefeito Raymundo Duprat, sendo que ele pretendia dar continuidade aos planos de melhoramentos já preconizados pelo seu antecessor Antônio Prado. Neste sentido, diversas propostas foram apresentadas:

- **Projeto de Augusto da Silva Telles (1906)**, em seu projeto de reurbanização do Anhangabaú, visava transformar a Rua Líbero Badaró, então centro de prostituição e cortiços, em uma “bela avenida central” pelo seu alargamento e demolição dos edifícios do lado ímpar, sobre o Vale do Anhangabaú. O que era um dos “fundos” da cidade seria transformado em belvedere dominando o vale;
- **Projeto de Alexandre de Albuquerque (1910)**, seu projeto ficou conhecido como o das “grandes avenidas”, baseado na superposição de novos eixos viários sobre o tecido urbano existente, nos quais três vias largas e retas cortariam os bairros do Morro do Chá e Santa Ifigênia;
- **Projeto Freire-Guilhem (1911)**, combinava com uma versão mais elaborada da proposta de Silva Teles para o Anhangabaú com outras ideias em pauta na prefeitura: um viaduto ligando a Rua Boa Vista ao Largo do Palácio, o prolongamento da Rua Onze de Junho até o Largo de Santa Ifigênia, o alargamento dos cruzamentos mais problemáticos do centro comercial (Rua do Comércio com a Rua de São Bento e São Bento com a Rua Direita), e o alargamento da Rua de São João até a largura inédita de 40 metros, o que superaria os 33 metros da Avenida Central carioca, com um nível superior em viaduto que ligaria a Praça Antônio Prado ao Largo do Paissandu, e um nível inferior dando acesso ao vale;
- **Projeto Samuel das Neves (1911)**, que representava os interesses do estado, propunha abrir uma nova rua no coração do “triângulo”, do Viaduto Boa Vista a Brigadeiro Luís Antônio, na qual “toda a edificação obedeceria ao tipo da Rua Rivoli, de Paris” e ainda garantia a ocupação dos dois lados das ruas Formosa e Líbero Badaró exaltava o trata-

mento do Vale do Anhangabaú enquanto bulevar arborizado e edificado, formando no lugar do parque, uma “avenida-parque”.

Nenhuma das propostas apresentadas para “Melhoramentos da Capital” foi aprovada, sendo que Campos (2002, p. 128) duas delas receberiam severas críticas do então Diretor de Obras Municipais Victor da Silva Freire, pois estariam baseadas em princípios ultrapassados e antiestéticos dos alinhamentos em linha reta. Ainda segundo Campos, Victor Freire defendia a necessidade de se buscar outro modelo a seguir. Nesta direção, o prefeito Raymundo Duprat encomendado ao urbanista francês Joseph-Antoine Bouvard, aqui de passagem rumo a Buenos Aires, dois dos projetos mais icônicos, deste período, para a área central da cidade de São Paulo: o Projeto para o Vale do Anhangabaú e para o Parque D Pedro II.

NOTÍCIAS DA PASSAGEM DE BOUVARD NO BRASIL

As poucas reportagens que registraram a presença do arquiteto Joseph Antoine Bouvard, no Brasil, procuram de forma elogiosa ressaltar suas qualidades enquanto arquiteto e cumpridor de seus compromissos com a Câmara Municipal de São Paulo, ao organizar dentro do prazo estabelecido o Projeto de Melhoramentos da nossa capital. O Estado de São Paulo de 19/05/1911, com a matéria intitulada “Melhoramentos da Cidade”, divulga na íntegra a tradução do relatório apresentado por Bouvard ao então prefeito Raymundo Duprat. Sete anos depois, em 16/10/1918, o mesmo periódico aponta a necessidade de aberturas de avenidas na cidade de São Paulo, já evidenciado no Plano de Bouvard que, no entanto, não havia se concretizado pelo “estado precário das rendas municipais”.

Por ocasião do IV Centenário da cidade de São Paulo o Estado de São Paulo de 25/01/1954, publicou uma matéria em que se refere ao arquiteto Antoine Joseph Bouvard como o responsável pelos “primeiros esboços da transmutação” na cidade, cujos planos teriam provocado “vivas polêmicas entre os arquitetos indígenas”. A mesma reportagem refere-se a Raymundo Duprat como um “simples industrial e comerciante de espírito pouco esclarecido, mas de vontade de bem servir (...)”, capaz de fazer enfileirar ao seu lado, relevantes capitalistas como o Conde Prates e José Paulino Nogueira. Fica claro, que as obras de melhoramentos da cidade, em especial as que o Sr. Duprat achava mais urgentes, como o Parque Anhangabaú, foram lentas e adaptadas em virtude da restrição orçamentária da prefeitura.

Contratado por cinco mil libras esterlinas, Joseph-Antoine Bouvard foi o agente de tais mudanças propostas à municipalidade em 1911 e com êxito seus planeamentos urbanísticos foram executados, mesmo que devagar em consequência do custo e pela eclosão da Primeira Guerra Mundial (1914-1918) e pela gripe desencadeada em 1918. (PORTO, 1992, pag. 122). Ainda

sobre o Bouvard e seus planos para a capital, vale ressaltar que a Companhia City se constituiu a partir de sua iniciativa.

A cidade crescia, porém ainda em ritmo menos acelerado e modesto, o que possibilitou a produção de riquezas sem limites e formas ainda tímidas, desordenadas ou arriscadas para os investimentos no setor imobiliário que Bouvard perceberia em sua arbitragem. Bouvard compreende que toda empresa controlando ao mesmo tempo a venda dos terrenos e a instalação das redes de infraestruturas de serviços urbanos poderia justamente dar uma orientação a este crescimento urbano (econômico e físico) e ainda assenhorar-se dos lucros. (PEREIRA, 2001)

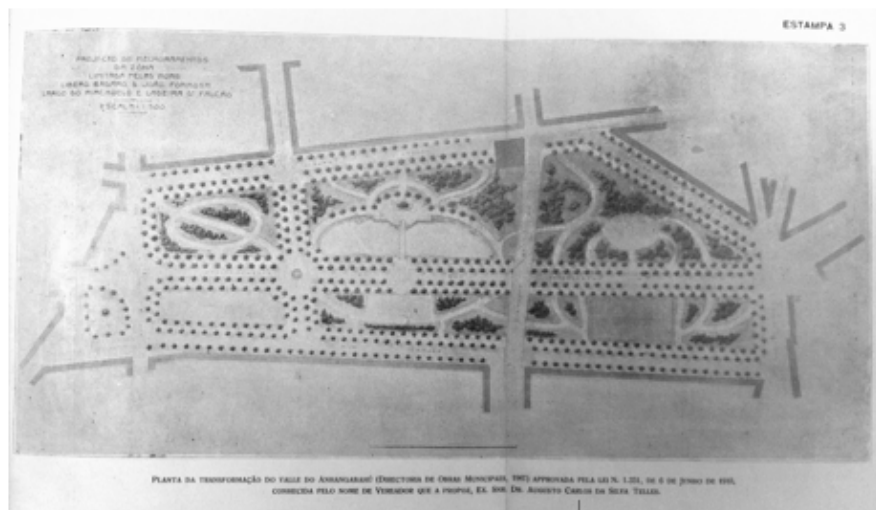
222

Não há dúvidas de que Bouvard era visto como competente para realizar as mudanças que a cidade de São Paulo, sob a gestão do prefeito Raymundo Duprat, pretendia executar no início do século XX, sem levar em consideração os arquitetos e engenheiros que pleiteavam essa oportunidade, como o Augusto da Silva Telles que apresentou seu projeto em 1906, Alexandre de Albuquerque com o projeto conhecido como “grandes avenidas” em 1910, Samuel das Neves representando o Governo do Estado apresentou seu projeto em 1911, além do projeto de Victor Freire em parceria de Eugênio Guilhem, sendo o primeiro o Diretor de Obras da cidade de São Paulo e o segundo vice do primeiro.

O PLANO DE MELHORAMENTOS DO BOUVARD PARA A CIDADE DE SÃO PAULO

Em 15 de maio de 1911, Bouvard encaminhou do nº 55, da Rue Verneuil, de Paris, um relatório sucinto dos “estudos de melhoramentos e extensão da capital do Estado”. Este relatório apresentava um conjunto de peças gráficas: 07 estampas aquareladas e um diagrama. No referido relatório ressaltava que suas proposições, apoiavam-se na cidade real e, desta forma, baseavam-se em estudos de terreno, do movimento comercial e intensidade de circulação dos diferentes bairros, dos aspectos mais interessantes, dos monumentos, entre outros. Para Bouvard a cidade de São Paulo daquele período se alastrava exageradamente pelos espigões da colina fáceis de acessar, sem que o mesmo acontecesse nos seus vales mais dificilmente acessíveis. Nesta direção sua sugestão era a de que se deveriam preencher os claros, abandonando as linhas retas e explorando o relevo dos terrenos, enveredando pelas linhas convergentes, radiantes ou envolventes, que além do efeito especial, revelaria o pitoresco. Para Bouvard esta prática posta em ação, não conflitaria com os interesses dos proprietários.

PLANTAS QUE ACOMPANHAVAM O RELATÓRIO: AQUARELAS E DIAGRAMA



223

Figura 1 - Estampa 03: Planta da transformação do Vale do Anhangabaú.

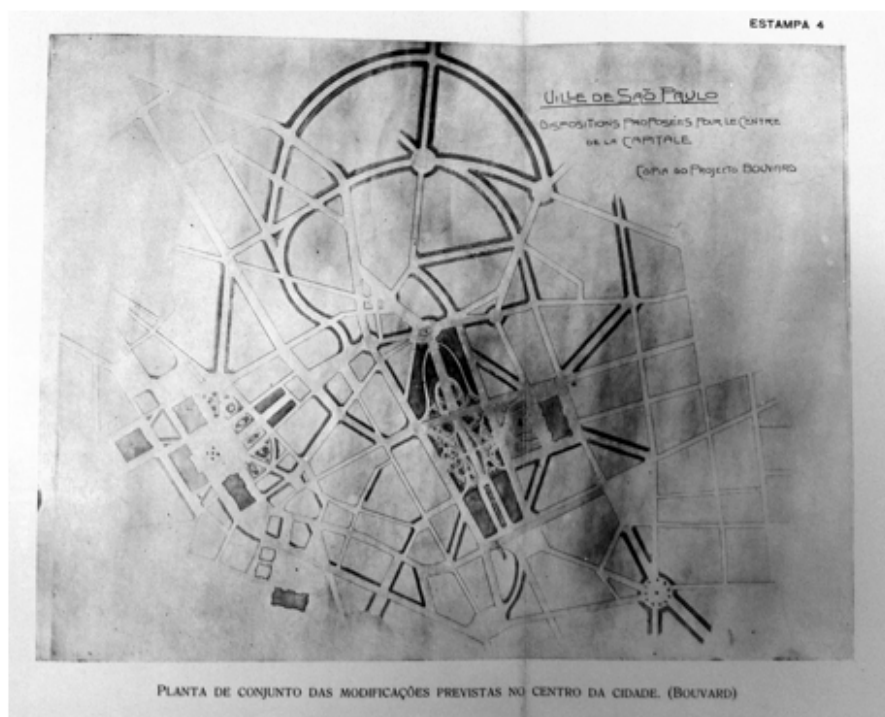


Figura 2 - Estampa 04: Planta de Conjunto das modificações previstas no Centro da Cidade.

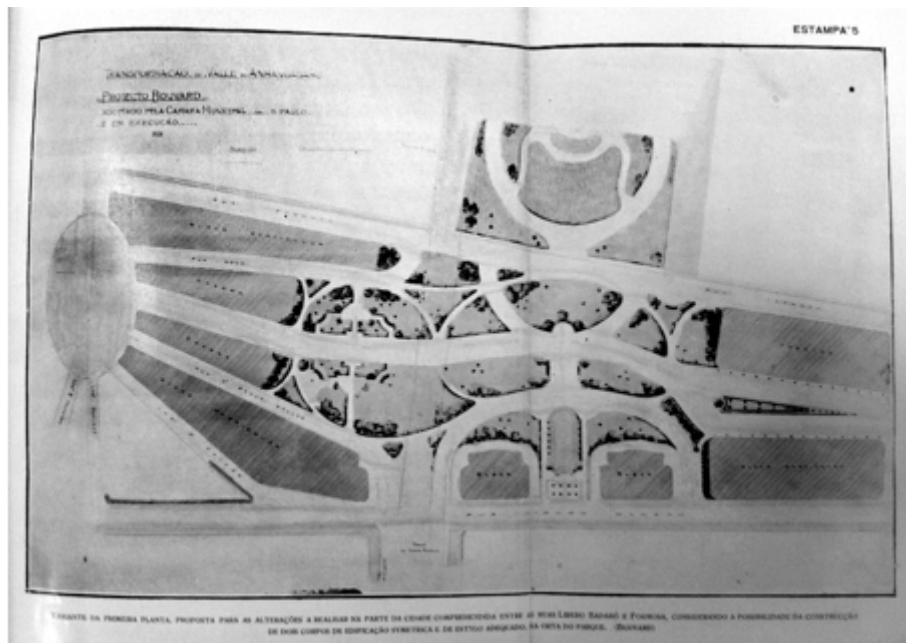


Figura 3 - Estampa 05: Variante da primeira planta proposta para as alterações a realizar entre as ruas Libero Badaró e Formosa.

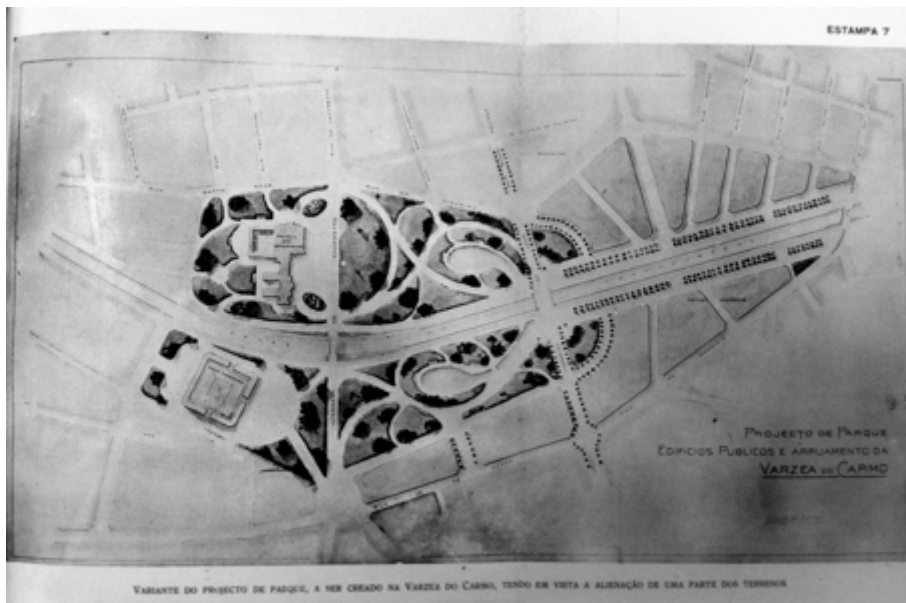


Figura 4 - Estampa 07: Variante de projeto de parque a ser criado na Várzea do Carmo.

No tocante do relatório do Bouvard, é perceptível sua preocupação com o crescimento da cidade e a necessidade de transformações urbanísticas, sobretudo de embelezamento e descongestionamento da área central, além disso ele enxergava o potencial que São Paulo estava adquirindo com sua nova paisagem urbana. As transformações foram diversas e das mais radicais:

Enquanto o inglês Barry Parker metamorfoseava o Parque da Avenida, os franceses Bouvard e Cochet redesenhavam a orla da colina central da cidade, apagando os últimos traços originais ao redor do santuário onde os jesuítas haviam celebrado a sua fundação, transformando as vertentes do Anhangabaú e os pântanos do Tietê num panorama cenográfico dos mais elegantes, com toques decór europeu ponteados de palmeiras e vastos tapetes gramados recortados de trilhas, passeios e canteiros. O lance final dessa reforma da paisagem foi estabelecido pelo arquiteto franco-argentino Victor Dubugras, ligado ao grupo de urbanistas encabeçados pela sumidade internacional, o arquiteto Bouvard. Ele foi encarregado de desmatar, desarborizar ajardinar e redecorar o Largo da Memória e seu tradicional obelisco, na embocadura do Vale do Anhangabaú. (SEVCENKO, 1992, p. 15)

As notícias dos jornais aliadas aos discursos das autoridades municipais acerca do Bouvard o confere, sem dúvidas, competência e flexibilidade para implantar na cidade os melhoramentos urbanos que se pretendia desde a gestão do Prefeito Antônio Prado. A execução do plano de J.A. Bouvard só foi possível pela união dos interesses da época, tanto do ponto de vista público (prefeitura), de resolver as questões de mobilidade, estetização e salubridade (inundações na Várzea do Carmo), quanto das intenções privadas (mercado imobiliário), inclusive com o surgimento da Cia City pelo próprio Bouvard. Havia necessidade de desapropriar diversos lotes para viabilizar a execução do projeto, e, não seria possível se Bouvard não apresentasse uma solução mais harmônica e conciliadora. Sua contratação era desejada pela Diretoria de Obras e pela Municipalidade, no entanto causou certa polêmica e insatisfação àqueles que tinham interesse em pleitear a oportunidade de conceber para a cidade, além das necessidades viárias, uma nova paisagem que se tornaria, naquela época, cartão postal da cidade e encaravam tal contratação como uma afronta ao conhecimento e competência que queriam provar ter.

CAUSAS E EFEITOS DA MODERNIZAÇÃO: CIDADE DE SÃO PAULO

As transformações urbanas que a cidade passou dos anos 10 até os meados dos anos 30, não eram, apenas técnicas, mas ligadas à estética, embelezamento e cenografia. Segundo o citado autor, o mundo estava passando por mudanças: na economia – em especial pelo boom da industrialização-, nas artes, na arquitetura e em especial nas cidades. A grande Paris, remodelada pelo Barão de Haussmann no século XIX, serviu de exemplo e motivação para a modernização das demais cidades que também estavam crescendo pela força da economia industrial.

No Brasil, ainda com economia agroexportadora do café e açúcar e com alguns vestígios de indústrias se instalando nas grandes cidades, como São Paulo; percebemos que as remodelações urbanas eram intensas. Nas cidades latino-americanas temos como exemplo: Buenos Aires, Rio de Janeiro – reforma Pereira Passos – e São Paulo. A junção do aumento demográfico, sobre-

tudo pela imigração europeia, os avanços nas comunicações, principalmente pela implantação da ferrovia e por último, mas não menos importante, o progresso no comércio, foram indicadores decisivos para o crescimento das cidades de São Paulo.

Recorrendo a Elza Myasaka (2008, p.5) pode-se inferir uma analogia entre os preceitos de Sitte⁴ – defensor os princípios da técnica e da estética da construção urbana – e o discurso de Bouvard, sobre o abandono do xadrez absoluto, às formas retilíneas justapondo-os pela valorização das linhas convergentes, radiantes ou envolventes e o enaltecimento do pitoresco. Neste sentido, ambos eram semelhantes a ideia do “circuito exterior” defendida por Freire para contorno do Centro da cidade, noção que vinha também do pensamento do urbanista Mulford Robinson.

O PLANO DE MELHORAMENTOS DE JOSEPH-ANTOINE BOUVARD PARA A CIDADE DE SÃO PAULO

O Plano de Melhoramentos de Bouvard procurou explorar maneiras de aliviar o trânsito na área central da cidade de São Paulo sem descaracterizá-la, visando reduzir o alto custo de possíveis desapropriações nessas áreas, dado que eram propriedades dos nobres da época (barões do café, condes, etc.); cria assim circuitos externos que receberiam e distribuiriam essas correntes de tráfego.

Temos, por consequência: para o centro, para o triângulo, para a «urbs», respeito do passado, inutilidade de rasgos e de alargamentos exagerados — inutilidade de fazer trabalhar, sem conta nem peso, o alvião, com o único resultado de fazer desaparecer o caráter histórico, arqueológico, interessante. Considero efetivamente possível descongestionar o centro comercial, de lhe melhorar certos aspectos, dali regularizar o movimento e a circulação por meio de algumas poucas medidas parciais e por meio de processos de derivação das correntes para as vias envolventes de fácil comunicação.⁵

Segundo Simões Junior (2004, p. 134) o Plano de Melhoramentos de Bouvard para a cidade de São Paulo, constituía-se quatro vertentes de ação:

1. Conceber um espaço público e belo no Vale do Anhangabaú (parque);
2. Conceber um espaço público e belo na Várzea do Carmo (parque);

4 Para Sitte, a praça – espaço público de estar, permanência e beleza – é o elemento mais importante da cidade, como local dos acontecimentos públicos, e faz crítica ao atual uso da praça, tidas como espaços de circulação de ar e luz, interrupção nos blocos de moradias ou como espaços para uma visão mais ampla de um edifício monumental. (SITTE, 1992 p. 17).

5 Prefeitura Municipal de São Paulo, Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo prefeito Raymundo Duprat (São Paulo: Vanorden, 1912), pp. 12-18.

3. Centro Cívico;
4. Meios de comunicação do Centro com os bairros (avenidas).

Para viabilizar tais vertentes, são aprovadas, em 1911, três seções relativas ao seu plano:

1. A primeira, pela Lei nº 1.457, de 09 de setembro, referente aos melhoramentos das ruas Líbero Badaró e Formosa e da parte do vale compreendida entre a Rua de São João e o Largo do Riachuelo.
2. A segunda, pela Lei nº 1.473, de 10 de dezembro, relativa à formação de uma praça na entrada do Viaduto do Chá (Praça do Patriarca), obra essa cuja execução coube ao governo do estado e que acabou sendo aliada para o início dos anos 1920;
3. A terceira, pela Lei nº 1.484, de 24 de dezembro, relativa ao alargamento da Rua Conceição e ao prolongamento da Rua Dom José de Barros.

227

A gestão do prefeito Duprat priorizará a execução da primeira seção, todavia não conseguirá consumá-la totalmente por questões financeiras. O alargamento da Rua Líbero Badaró será quase finalizado, e, com relação à remodelação do Vale do Anhangabaú, pouco terá sido executado. A continuidade da obra do Parque Anhangabaú sucederá na gestão de Washington Luís e será concluída em 1917, porém com as seguintes ressalvas explicitadas pelo referido prefeito:

A não ser a finalização das pequenas obras em andamento, prestes a acabar [...] pode-se considerar pronto o Parque do Anhangabaú, que, dentro de poucos dias, será entregue ao gozo público. [...] As obras de arte, as grandes exedras nas extremidades, os grandes terraços, as fontes luminosas, os jogos d'água, a mudança do viaduto, as grandes construções, as obras propriamente de embelezamento podem esperar melhores tempos.⁶

O PARQUE ANHANGABAÚ

Tratado por Bouvard como principal área a ser urbanizada⁷ na cidade, a transformação do Vale Anhangabaú em parque propiciou um cenário digno de cartão postal da cidade na segunda década do século XX, somado ao Teatro Municipal, em uma das encostas do vale, ao São José, ao Hotel Esplanada e na encosta oposta os Palacetes Prates, a Prefeitura e o Clube Comercial.

⁶ Prefeitura Municipal de São Paulo, Relatório de 1918 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo prefeito Washington Luís Pereira de Sousa (São Paulo: Vanorden, 1919), p. 19 apud SIMÕES JÚNIOR, 2004.

⁷ Ainda não se entendia as transformações da capital paulistana como urbanização da cidade, mas como melhoramentos da capital ou embelezamento da cidade.



Figura 5 - Teatro Municipal, 1911. No primeiro plano, à esquerda, o Viaduto do Chá. No centro, parte das plantações e as casas de aluguel da chácara do Barão de Itapetininga. No fundo, à esquerda, o Teatro São José, inaugurado em 1900; no centro, o Teatro Municipal recém-construído.

Fonte: Arquivo / Acervo O Globo.

Conforme a figura 6, é possível ter um panorama das transformações realizadas na colina do centro, nas primeiras décadas do século XX. Os dois palacetes do Conde Prates debruçados sobre o Parque Anhangabaú, a Praça do Patriarca e o viaduto do Chá que ligou o Centro Velho ao Centro Novo e proporcionou a passagem dos automóveis, inclusive dos bondes da Light.



Figura 6 - Vista do Parque Anhangabaú e seu belíssimo conjunto arquitetônico. Foto da segunda metade da década de 1920. Autoria desconhecida. Retirada do livro SP 450 anos.

Ao analisar o parque por meio de imagens, Campos (2002), constata que Bouvard, apesar de sua nacionalidade, não era motivado pelas intervenções ao estilo haussmanniano, que preconizava o arrasamento de quarteirões nas áreas históricas e a abertura de avenida de traçado retilíneo. Nesta direção, compactuava com a visão Diretor de Obras Vitor Freire, Bouvard concebeu um projeto mais orgânico do que racionalista, conforme em seu próprio relatório encaminhado ao prefeito:

É preciso, para esse fim, abandonar o sistema arcaico do xadrez absoluto, o principio por demais uniforme da linha reta, vias secundárias que nascem sempre perpendicularmente da artéria principal. É necessário, numa palavra e no estado atual das cousas, enveredar pelas linhas convergentes, radiantes ou envolventes, conforme os casos.⁸

Esse argumento de Bouvard era idêntico ao de Freire, o qual este defendia a ideia de que o sistema viário da cidade deveria ter uma estrutura radial, com avenidas que partissem do Centro até a periferia seguindo os contornos do relevo, tais quais os tentáculos de um polvo.⁹

Bouvard explorava maneiras de aliviar o trânsito em áreas centrais sem descaracterizá-las, visando reduzir o alto custo de possíveis desapropriações nessas áreas, dado que eram propriedades dos nobres da época (barões do café, condes, etc.); cria assim circuitos externos que receberiam e distribuiriam essas correntes de tráfego. As sete estampas aquareladas apresentadas por Bouvard explanavam seus preceitos organicistas, com um traçado sinuoso dos arruamentos, de forma a preencher os “claros” herdados pela ocupação natural dos terrenos, isto é, os vales.

O paisagismo do Parque Anhangabaú era composto de tapetes ajardinados e vegetação ornamental, por meio do uso de palmeiras de grande porte, em especial no contorno de acesso ao Teatro Municipal, tratando o desnível do teatro com relação ao parque proporcionando certo equilíbrio na paisagem (Figuras 7 e 8); nota-se também uso de arbustos nos canteiros gerados pelos arruamentos orgânicos do projeto.



Figura 7 - Projeto de Bouvard: parque no Vale do Anhangabaú. Postais do primeiro quartel do século XX. Coleção GMD.

8 Prefeitura Municipal de São Paulo, Relatório de 1911 apresentado à Câmara Municipal de São Paulo pelo prefeito Raymundo Duprat (São Paulo: Vanorden, 1912), pp. 12-18.

9 Victor da Silva Freire Jr., “Melhoramentos de São Paulo”, cit., p. 100.

O PARQUE D. PEDRO II

230

Durante o período entre os séculos XVI e XVIII a Várzea do Carmo foi escolhida para ocupar os primeiros colonos europeus que aqui chegaram: era alagadiça, portanto, apropriada para a pastagem de animais e a proximidade com o Rio Tamanduateí era providencial tanto por questões de alimentação, abastecimento e transporte como para a defesa das populações iniciais alojadas no topo do Planalto de Piratininga. Para superar as dificuldades de travessia do rio Tamanduateí construíram duas pontes: a do João Pereira, ou do Carmo, para os que vinham da Ladeira do Carmo, e a da Fonseca, ou da Tabantiguera, para os que desciam pela R. Tabantiguera em direção a Mooca continuando o percurso até o Rio de Janeiro. Ainda era possível vencer o rio com o uso de canoas atracadas no porto, localizado ao pé da ladeira, atualmente denominada Ladeira Porto Geral, conhecida na época como Caminho do Tamanduateí, ou Beco do Barbas. (MARTINS, 2003, p. 69).

A navegação no Tamanduateí foi possível até meados do século XIX, apesar da sinuosidade, no entanto, os aterros e as inúmeras obras de retificação que, tinha como objetivo conter as enchentes na cidade resultou em alterações em seu curso e acabaram por inviabilizá-la. O leito primitivo passava pelo local da atual R. 25 de Março e apresentava-se, no trecho entre a Ponte do Carmo, muito sinuoso, sendo chamado de Sete Voltas. (MARTINS, 2003, p. 66). Para tanto, em 1820 surgiam em números significativos representações à Câmara e aos governadores da Capitania exigindo soluções para os problemas das águas estagnadas na Várzea do Carmo. Até que, em 1821, um projeto para desaguamento da várzea foi elaborado, que propunha abrir um canal de quarenta palmos de largura, entretanto não foi executado por falta de verbas.

Sob a gestão do padre Vicente Pires da Motta na presidência a retificação do trecho Sete Voltas foi executada em 1849, de acordo com o projeto elaborado por C. A. Bresser, que deu origem a área ocupada pela R. 25 de Março. No entanto, a segunda metade do século XIX transcorreu sem que nenhuma providência definitiva impedisse os danos proporcionados pelas condições da várzea, conforme se pode verificar nos artigos publicados nos jornais da época. Matéria do jornal *A Província de São Paulo*, de 1884, Rangel Pestana publica o seguinte artigo:

Várzea: Tem-se faltado por vezes em melhoramentos nessa parte da cidade, foco de males; tem-se mesmo pensado no meio de utilizar essa grande planície encharcada, imunda e de feio aspecto e transformá-la em parques, jardins, alamedas, com canais e lagos. Um presidente de Província, o senador Florêncio, estudou o assunto e o recomendou a exame de repartição de obras públicas. Tudo, porém, ficou sem plano, sem execução. A várzea ali está prometendo ser um excelente auxiliar da morte se a cólera chegar até cá, o que é bem possível. Aos lados da linha de bondes fazem-se despejos e ao aterro em regra é com lixo. As exalações são incomodas na parte mais próxima da cidade, principalmente no espaço entre as duas pontes. Estão mais resguardados das imundícias e garantidos contra as tais exalações os mora-

dores do lado do Gasômetro, porque se acham afastados dos depósitos de lixo e em melhor posição quanto à ação dos ventos. Se os grandes melhoramentos dependem de muito dinheiro, há, entretanto, outros serviços necessários que não exigem muita despesa. Não falando das medidas higiênicas que a Câmara e a Polícia podem tomar em bem da salubridade pública, uma cousa é preciso fazer-se ali e já a reclamamos: a divisão das águas de modo que o canal e o rio que margeam a Rua Vinte e Cinco de Março não fiquem secos. Com o vasante o canal e o rio, que recebem esgotos da cidade e lixo, oferecem um aspecto repugnante e assustam os moradores dessa rua. As águas hoje procuram mais regularmente o leito do canal que atravessa o centro da várzea e, antes de ali entrar, espriam-se por algumas pequenas valas. O resultado é que o canal ao lado da Ilha dos Amores, um passeio à beira da cidade, e o rio conservam-se secos durante muito tempo, com prejuízo da saúde pública. Ora, aquilo que os fiscais e urbanos não fazem, a corrente avolumada das águas faria – a limpeza. Em uma outra estação calma, tratando do assunto, lembramos a diretoria das obras públicas a conveniência de dividir as águas por meio de comportas. Assim, as que em maior volume se dirigem para o canal do centro, procurariam o leito do rio que se conservaria mais limpo. Temos ouvido dizer que o desvio provém da tiragem contínua da área na entrada do canal grande, e em vários outros pontos. Se não há meio de melhorar toda àquela extensão, colocada entre a cidade e o importante bairro do Brás, por onde passam bondes e carros que conduzem os passageiros da linha do Norte, ao menos é justo que se faça alguma cousa para alterar as más condições higiênicas da parte que serve de orla à Rua Vinte e Cinco de Março. A Câmara, a Polícia e a repartição de obras públicas acham ali campo vasto para o exercício da sua atividade e para darem provas de capacidade administrativa. Olhe, pois, atentamente para esse lugar.

O engenheiro francês Jules Revy esteve em São Paulo em 1886 a convite do presidente da Província João Alfredo Correa de Oliveira, para estudar alternativas de saneamento da várzea. Baseados nesses estudos, os cidadãos dr. Miranda Azevedo e Samuel Malfatti fizeram uma proposta de saneamento e aproveitamento da Várzea do Carmo, em 1889. A proposta previa a construção de um canal de 4 km por 385m de largura visando a oferecer condições de navegabilidade às pequenas embarcações. Ao longo do canal sugeriam a criação de duas avenidas arborizadas e o aterro dos demais terrenos da várzea. Em troca desses serviços, eles queriam a concessão dos terrenos públicos do entorno. (REALE, 1982, p. 32).

O plano não aconteceu, mas em 1897, finalmente, teve o início o processo que concretizará a canalização definitiva do Rio Tamanduateí. Nesse mesmo ano, a Superintendência de Obras Públicas apresenta um plano de canalização do rio assinado pelo engenheiro Carlos Escobar, cujo desenho corresponde às obras que viriam a ser implementadas nas gestões de Bernardino de Campos (1902-1904) e de Jorge Tibiriçá (1904-1908). Em 1914, o Tamanduateí já se encontrava canalizado desde o Tietê até a altura do Cambuci. Esperava-se, portanto, que as inundações cessassem, no entanto, os problemas ressurgem com a ocupação mais intensa de toda a área, e nas

épocas de chuva a região sofre alagamentos que comprometem o seu uso. Finaliza a história do rio, começa a história do parque.

O projeto de Bouvard para a constituição do Parque D Pedro II, na Várzea do Carmo, como para o Vale do Anhangabaú, apresentava duas opções. (Dessas, a implantada foi a segunda), pois recomendava a alienação da parte da várzea, permitindo a venda de sobras de terrenos (de 30.000 a 50.000 m²) para abrir gasto para a construção das obras planejadas, reduzindo drasticamente o desembolso da municipalidade.¹⁰

232

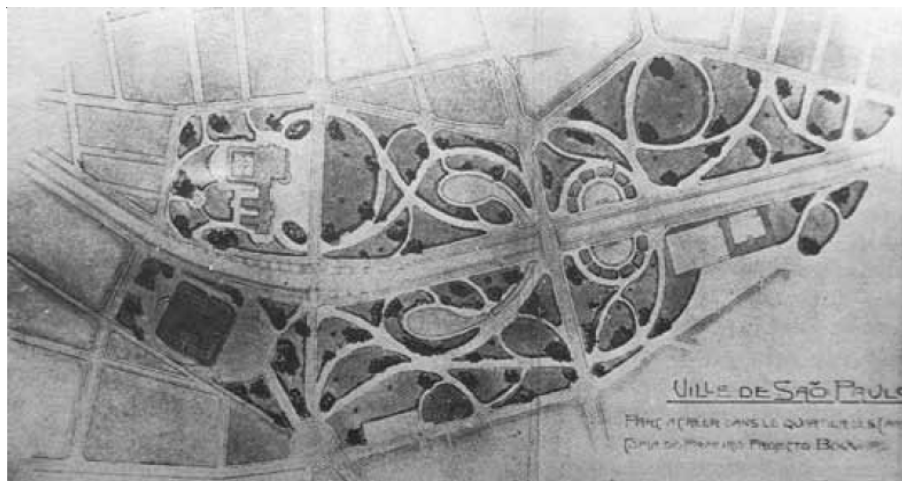


Figura 8 - Primeira e Segunda variante do projeto apresentado. FONTE: KLIASS, Rosa. A Evolução dos Parques Urbanos, pág. 166.

O contrato entre a Diretoria de Obras e a Companhia da Várzea do Carmo, responsável pela realização da obra, somente aconteceu em setembro de 1918, ao final do mandato de Washington Luís (1914-1918). A essa altura, E. F. Cochet fez algumas alterações no projeto original em parceria com o engenheiro Antonio de Almeida Braga, prevendo o loteamento do setor Noroeste da várzea, a construção do Palácio das Indústrias, a inclusão de campos esportivos e de um mercado público para substituir o da 25 de março (o Mercado Municipal seria inaugurado somente em 1938). (RAMOS, 1995, p. 115-6). No entanto, as obras foram acontecendo aos poucos, pois as remodelações e reformas do período Antônio Prado/Raymundo Duprat elevou a dívida passiva do município em 31 de dezembro de 1913 ao valor de 40.128:183\$470, ou mais de quatro vezes a arrecadação desse mesmo ano (9.552:701\$313). Mais da metade desse montante (25.534:956\$060)

¹⁰ Parecer da Comissão de Justiça nº 55 (30/5/1914). In: ANAIS da Câmara Municipal de São Paulo de 1914 (1º ano da 8ª legislatura), organizado pelo taquígrafo Manoel Alves de Sousa. São Paulo, 1914., pp. 308-9. A comissão considerava pequena a área que seria ocupada pelo parque (30 hectares), se comparada com os parques europeus, como o Bois de La Cambre, em Bruxelas (100 hectares); o Bois de Vincennes (730 hectares) e o Bois de Boulogne, em Paris (750 hectares); o Grunweld e o Spandau, em Berlim (5000 hectares).

se referia a empréstimos tomados por Duprat entre 1912 (10.592 contos) e 1913 (14.942 contos).¹¹

Sobre o serviço da dívida, a informação existente se refere ao empréstimo externo de 1907, registrando 848:400\$000 em amortizações e juros anuais, somente para esse tópico. Em 1914, o serviço da dívida chegou a 2.475:000\$000, comprometendo mais de 1/4 da arrecadação com juros e amortizações, fato que motivou veementes reclamações do então prefeito Washington Luís ao herdar um município em situação de desequilíbrio financeiro.¹² Inicia-se um amplo debate no âmbito nacional na medicina e na urbanística francesa sobre a influência das áreas alagadiças na saúde dos habitantes do entorno, que colaboraram também para as medidas que seriam tomadas a cerca da Várzea do Carmo. Com efeito, durante a Primeira República, são somadas a essa discussão as propostas sanitaristas e as políticas de embelezamento da cidade, constituídas a partir da promulgação dos Códigos de Posturas Municipais. As condições “pouco higiênicas” das habitações do entorno da Várzea do Carmo corroboravam ainda mais as más condições em que essa área se encontrava:

[...] os principais problemas associados à condição natural da Várzea do Carmo eram: inundação de ruas e casas em função das cheias constantes do rio Tamandateí, ameaça de ruína de pontes sobre este rio e seus córregos, acúmulo de lama, lixo e entulho nas ruas após as cheias do rio, exalação de maus odores por conta da estagnação de águas pluviais e, nos períodos de seca, acúmulo de poeira vermelha nas ruas e casas comerciais. (RIBEIRO, 2012, p. 124-5)

O Parque D. Pedro II foi inaugurado em 1922 dentro das comemorações do Centenário da Independência, quando então receberá este nome, servindo como importante área de lazer da população do Brás e entorno. Executado por E. F. Cochet e foi elaborado em estilo “paysager”, com a mesma linguagem de jardim inglês que predominava entre os parques urbanos implantados inicialmente na Europa e Estados Unidos e, mais adiante, em outros pontos de interesse.

11 Desses empréstimos, os mais volumosos são os seguintes: 10.000:000\$000 contraídos com o Banco Francese e Italiana per L’America del Sud (autorizado pela lei municipal nº 1.536, de 30/4/1912), que com em virtude de reforma do prazo passou a 11.798:022\$040; 12.567:100\$000 em emissões de letras (lei nº 1.646, de 15/2/1913) e 1:800:000\$000 do Tesouro do Estado.

12 A dívida passiva no exercício de 1914 elevou-se a 43.916:361\$060. RELATÓRIO DE 1914 apresentado á Câmara Municipal de São Paulo pelo prefeito Washington Luis Pereira de Sousa. São Paulo: Casa Vanorden, 1916, p. 6.



234

Figura 9 - Inundação da Várzea do Carmo, 1898, Óleo sobre tela de Benedito Calixto. Fonte: Acervo do Museu Paulista.



Figura 10 - Parque D. Pedro II. (British Chamber of Commerce of São Paulo & Southern Brazil, ed. São Paulo: Official Yearly Handbook. São Paulo, 1930.

Para tanto, o projeto implementado por Cochet, conforme se pode ratificar pelo relatório que acompanhou o anteprojeto, haviam equipamentos esportivos destinados a todas faixas etárias. O arquiteto-paisagista salienta a relevância da inclusão desses equipamentos com o propósito de garantir o desempenho da área como parque urbano. Fato é que, esses equipamentos não foram implantados. (KLIASS, 1994, p. 116)

Em 1916, ao enviar o Levantamento do Patrimônio da Prefeitura na Várzea do Carmo, o prefeito Washington Luís lembra que “a própria várzea fornece recursos para sua transformação. A venda de uma parte dos terrenos situados na Várzea do Carmo deve dar para o embelezamento e saneamento da cidade”. Sendo que o levantamento concluiu que a área pública da Várzea do Carmo – delimitada de um lado pelo aterrado da Mooca, o antigo leito do Anhangabaú, ruas 25 de março e Frederico Alvarenga, e de outro pelas ruas Santa Rosa e Figueira – compunha um terreno de 639.143,50 m². A divisão dessa área seria da seguinte forma: 451.800 m² se destinavam à implantação do parque elaborado por Cochet (incluindo-se aí os terrenos do Quartel da Guarda Cívica e do Palácio das Indústrias); 96.443,50 m² seriam consumidos pelo arruamento do sistema viário e 90.899,95 m² distribuídos em lotes a serem comercializados.

Nesse mesmo relatório encontram-se relacionadas as espécies das 17.608 mudas de plantas que haviam sido fornecidas ao Parque Dom Pedro II naquele ano. Implantação do parque

seguiu as linhas gerais do plano de Cochet, principalmente no que se referia ao traçado dos caminhos e ao alargamento do rio, conformando um lago com ilha. No entanto, os equipamentos esportivos como estádios e quadras esportivas, previstos no projeto, não foram executados. Somente mais tarde, por volta de 1929, foi construído um playground no local.¹³

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES FINAIS

235

Como vimos, os projetos idealizados para o Vale do Anhangabaú e para a Várzea do Carmo pelo Bouvard, para atender os interesses políticos e econômicos da cidade, sob o plano de Melhoramentos da Capital de São Paulo, durante a gestão do prefeito Raymundo Duprat (1911-1914), foram executados. Não obstante alguns percalços como a crucial restrição orçamentária da prefeitura e pela epidemia de gripe que ocorreu em 1918. Esses parques embelezaram o centro da cidade durante esse período, embora, como constatou Candido Malta Campos, não tenha sido somente este o intuito de Bouvard:

Os planos de Freire e Bouvard não se limitavam ao reordenamento da paisagem, esboçando a reestruturação do centro paulistano. O núcleo terciário denso sobre a colina histórica seria estruturado pelos dois “triângulos” concêntricos (o original mais o “circuito exterior” de Victor Freire) e ladeado por espaços verdes planejados. Na direção menos privilegiada, o Parque Dom Pedro II (concluído em 1925) organizava usos menos nobres: exposições utilitárias (Palácio das Indústrias, inaugurado em 1922), comércio de alimentos (Mercado Municipal, iniciado em 1925) e quartéis, intermediando a passagem entre o centro urbano e a “outra cidade”, industrial e operária da Zona Leste. A oeste, na direção mais valorizada, o conjunto do Anhangabaú configuraria novo centro simbólico para São Paulo. (CAMPOS, 2002, p. 182).

É possível identificar as diferenças socioespaciais entre o Parque Anhangabaú e o Parque D. Pedro II: o perímetro de intervenção do Vale do Anhangabaú era totalmente ocupado pela elite paulistana da época, tanto que para realização das obras de melhoramentos, foram necessárias desapropriações dos lotes que ladeavam o vale, que por sinal pertenciam predominantemente ao Conde Prates, isso nos esclarece também o motivo de ser o primeiro projeto a ser executado, inclusive pela necessidade de se compor um cenário mais adequado ao Theatro Municipal da cidade e os anseios de uma classe próspera. Por outro lado, o Parque D. Pedro II, implantado na Várzea do Carmo, próximo à ferrovia – São Paulo Railways – com seus galpões industriais e sua população mais pobre e operária. Um portal de entrada para a zona leste que seria totalmente desconfigurado, alguns anos mais tarde, pelas intervenções viárias executadas para conectar o centro a

¹³ MAIA, Francisco Prestes. Plano de Avenidas, pág.347 apud KLIASS, Rosa Grena. Parques Urbanos de São Paulo, pág. 117-119.

zona leste. Além disso, o conjunto do Parque Anhangabaú contava com edificações imponentes e de destaque na época, como o Theatro Municipal (1911), os Palacetes do Conde Prates (1914), pela nova sede dos Correios (1921), o Edifício Alexandre Mackenzie (1929) e o Martinelli (1929), tornando-se o cartão postal da cidade durante esse período.

“Dessa maneira, iam se compondo os elementos do novo espaço a ser criado no Anhangabaú, por meio de iniciativas cuidadosamente articuladas entre o poder público e os interesses particulares envolvidos. A harmonia arquitetônica da nova via não era garantida apenas pela preocupação dos projetistas. Por lei, as edificações na área central deveriam ocupar os alinhamentos, formando massas contínuas – o que destacava mais ainda a excepcionalidade da solução de Bouvard para os “blocos” do Anhangabaú –, e não poderiam ter menos de dois andares. Além disso, segundo a lei que aprovou a primeira seção do plano Bouvard, as construções a ser erguidas na Líbero Badaró deveriam ter pelo menos três andares [...]” (CAMPOS, 2002, p. 156)

236

De fato, a cidade alcançou o patamar desejado segundo os modelos europeus trazidos por Ramos de Azevedo, Joseph-Antoine Bouvard, E.F. Cochet, Domiziano Rossi, durante a República Velha. Em contrapartida, esse semblante de cidade “afrancesada” e dominada pela elite teria seus dias contados graças à valorização fundiária da área central e, conseqüentemente, a verticalização de suas edificações. Assistia-se um novo padrão de ocupação, sobretudo diverso das aléias pitorescas do Anhangabaú, traçadas por Bouvard, e dos volumes controlados previstos por Victor Freire.

[...] O ponto de vista do observador pedestre que percorria os espaços contidos da “capital do café” seria substituído pela perspectiva do movimento automóvel ao longo dos vales, abrangendo em um travelling veloz a multiplicação dos edifícios. Libertando-se o movimento horizontal das grandes artérias, se libertariam também os volumes, alçando-se em altura. Exacerbados pelo ponto de vista do observador motorizado, emergiriam os novos motes da edificação paulistana: elevação, variação volumétrica, heterogeneidade. (CAMPOS, 2002, p. 347).

O Parque D. Pedro II sofreria suas primeiras alterações após sua inauguração em 1922, uma vez que a empreiteira entregou o parque a municipalidade sem que as obras estivessem concluídas, em especial o ajardinamento cuja finalização ficaria a cargo da Administração dos Jardins (órgão municipal dirigido na época por Antônio Etzel), tendo sido contratado, segundo Vanessa Costa Ribeiro (2012, p. 266), 20 guardas e 37 operários para completar as falhas na área ajardinada e para conservá-lo e três estátuas alegóricas foram colocadas no centro do parque. Outras alterações viriam em 1924, em virtude de sua posição estratégica durante a Revolução de mesmo ano, e em 1931, durante a curta gestão do prefeito Anhaia Mello (1930-1931), quando então se inicia a construção de um parque de jogos (posteriormente conhecido como Parque Infantil Pedro II). Sua inauguração se deu em 1935, na gestão do prefeito Fábio Prado (1934-1938).

Como pudemos constatar com o presente trabalho, a relevância desta pesquisa em torno dos projetos de Bouvard para o Parque Anhangabaú e Parque D. Pedro II encontra-se na importância de tais projetos para os rumos da cidade no início do século XX, ao colocá-la num patamar mais adequado, segundo os modelos urbanísticos e higiênicos que estavam sendo discutidos. O arquiteto e urbanista Joseph-Antoine Bouvard foi, sem dúvida, um dos principais agentes de transformação- no tecido urbano, na paisagem, na higienização- da cidade de São Paulo do início do século XX.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARTIGAS, João Batista Vilanova. (1976). *Projeto de reorganização do parque do Anhangabaú*. Módulo, Rio de Janeiro, nº 42, v.11, p.35-41, mar/mai.

BARBUY, Heloísa. (2006). *A cidade-exposição: comércio e cosmopolitismo em São Paulo, 1860-1914*. São Paulo: EDUSP.

BUCCI, Angelo. *Anhangabaú, o Chá e a metrópole*. (1998). Dissertação de mestrado. São Paulo: FAU/USP, 1998.

CAMPOS, Candido Malta; ACKEL, Luiz Gonzaga Montans. *Freire e Bouvard: A cidade europeia*. In: Candido Malta Campos Neto; Nadia Somekh. (Org.). (2002). *A cidade que não pode parar: Planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo: Editora Mackpesquisa.

CAMPOS, Candido Malta. (2002). *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: Editora SENAC São Paulo.

CAMPOS, Candido Malta; SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. (2006). *Palacete Santa Helena: um pioneiro na modernidade em São Paulo*. São Paulo: SENAC SP/Imprensa Oficial do Estado.

CAMPOS, Eudes. (2011). *Arquivo Histórico de São Paulo: história pública da cidade*. São Paulo: Imprensa Oficial SP.

CAVALCANTI, Pedro; DELION, Luciano. (2004). *São Paulo: a juventude do centro*. São Paulo: Grifo.

DEAECTO, Marisa Midori. (2001). *Comércio e vida urbana na cidade de São Paulo (1889-1930)*. São Paulo: SENAC SP.

DOURADO, Guilherme Mazza. (2008). *Belle Époque dos Jardins: da França ao Brasil do século XIX e início do XX*. Tese de doutoramento, São Carlos: EESC/USP.

FARIAS, Priscila Lena. (2014). *Memória Gráfica Paulistana: a tipografia em São Paulo no século XIX e início do século XX*. Tese de doutoramento, São Paulo: FAU/USP.

FICHER, Sylvia. *Os arquitetos da Poli: ensino e profissão em São Paulo*. São Paulo: EDUSP, 2005.

FIX, Mariana. (2007). *São Paulo cidade global: fundamentos financeiros de uma miragem*. São Paulo: Boitempo.

FORTUNA, Rogério Proença Leite; LEITE, Rogério Proença. (2012). *Diálogos urbanos: territórios, culturas, patrimônios*. Coimbra: Edições Almedina.

FREIRE, Victor da Silva. (1911). *Melhoramentos de São Paulo*. Revista Polytechnica de São Paulo, fev/mar.

FREIRE, Victor da Silva. (1942). Urbanismo. *Revista de Engenharia São Paulo*: nov.

GONÇALVES, Alexandre Ribeiro. (2003). *Goiânia, uma modernidade possível*. Ministério da Integração Nacional, Secretaria de Desenvolvimento do Centro-Oeste.

GROSTEIN, M. D. (1994). A reconstrução permanente. In: MEYER, R. et al. *São Paulo Centro XXI: entre história e projeto*. São Paulo, Associação Viva o Centro.

238

GUARALDO, Eliane. (2002). *Repertório e identidade: espaços públicos em São Paulo, 1890-1930*. Tese de doutoramento, São Paulo: FAU/USP.

GUTIERREZ, Ramón. (1983). *Arquitectura y Urbanismo in Iberoamérica*. Madrid: Editora Catédra.

HOWARD, Ebenezer. *Cidades Jardins de Amanhã*. (2002). São Paulo: Editora Hucitec.

KAKO, Iara Sakitani. *O papel dos trilhos na estruturação territorial da cidade de São Paulo de 1867 a 1930*. Tese de doutoramento, São Paulo: FFLCH/USP, 2013.

KLIASS, Rosa Grena. *Parques Urbanos de São Paulo*. (1994). São Paulo: Pini Editora.

LEME, Maria Cristina da Silva. (2005). *Urbanismo no Brasil, 1895-1965*. Salvador: EDUFBA.

MACEDO, Silvio Soares; SAKATA, Francine Gramacho. (2002). *Parques urbanos no Brasil*. São Paulo: EDUSP.

MEYER, Regina Maria Prospero; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. (2004). *São Paulo Metrópole*. São Paulo: EDUSP/Imprensa Oficial.

MORSE, Richard M. (1970). *Formação Histórica de São Paulo (De Comunidade à Metrópole)*. São Paulo: Difel.

PASSOS, Maria Lúcia Perrone de Faro; EMÍDIO, Teresa. (2009). *Desenhando São Paulo: mapas e literatura, 1877-1954*. São Paulo: SENAC SP.

REIS FILHO, Nestor Goulart. (2004). *São Paulo: vila cidade metrópole*. São Paulo: Prefeitura de São Paulo.

ROLNIK, Raquel. (2001). *São Paulo*. São Paulo: Publifolha.

SEGAWA, Hugo. (2004). *Prelúdio da Metrópole: Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*. São Paulo: Ateliê Editorial.

SEVCENKO, Nicolau. (1992). *Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*. São Paulo, Cia das Letras.

SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. (2004). *Anhangabaú: história e urbanismo*. São Paulo: Editora SENAC São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo.

TOLEDO, Benedito Lima de. (1996). *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno*. São Paulo: Empresa das Artes.

_____. (1989). *Anhangabaú*. São Paulo: FIESP; CIESP.

_____. (1989). *São Paulo: três cidades em um século*. São Paulo: FIESP; CIESP.

SOBRE A INSITU



Ligada ao Programa de Mestrado Profissional em Projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano do **FIAMFAAM Centro Universitário**, a **InSitu** é um veículo institucional de comunicação e difusão de temas ligados às transformações do espaço urbano e da paisagem, numa aproximação integradora entre o conhecimento técnico e a atividade profissional e o setor acadêmico.

Manuscritos podem ser enviados em fluxo contínuo.

A **InSitu** está registrada com o ISSN eletrônico: 2446-9696

Indexadores: Sumários.org | Diadorim | Latindex | REDIB | CiteFactor

Contato: <http://revistaseletronicas.fiamfaam.br/index.php/situs>