

INTERVENÇÃO

NA COHAB CASTRO ALVES

Intervenção na COHAB Castro Alves

Trabalho Final de Graduação
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade de São Paulo (FAU USP)

Amanda Ferreira Paiva Moreira

orientador: João Sette Whitaker Ferreira

São Paulo, Julho 2020

“Uma arquitetura verdadeiramente expressiva e viril só poderá florescer quando, na prática, os imperativos de ordem social se conjugarem com a satisfação pessoal, com o prazer suscitado pelo próprio processo criativo, para além da consideração do objectivo em vista. Não há qualquer motivo para que essa alegria espontânea seja tida como perniciosa, já que sem o prazer sensual a prática da arquitetura degenera.”

GORDON CULLEN



PARQUE VILA DO RODEIO

Cidade Tiradentes,
Setembro de 2019
Autoria própria

agradecimentos

Frente as adversidades que todos fomos submetidos ao longo desse semestre - provenientes do medo da incerteza e do desconhecido - o afeto, o carinho e a amizade nos fazem seguir adiante

Quero agradecer a FAUUSP como instituição, assim como todo corpo docente e de funcionários, que me formaram ao longo desses últimos anos.

A FAUP por me acolher por um ano e por me fazer perceber a arquitetura com outros olhos

Ao meu professor orientador, João, sempre prestativo e elucidativo

A COHAB, por fornecer informações, dados e desenhos sem os quais esse trabalho não seria possível

Aos autores da minha bibliografia, assim como os responsáveis pelo sites GEOSAMPA e CESAD, que também fazem parte desse trabalho

Aos moradores do bairro Cidade Tiradentes, que com sua forma de ocupação resiliente me possibilitaram pensar nesse projeto

Aos meus colegas de trabalho, pelo carinho e por possibilitarem meu crescimento profissional

Aos meus amigos e familiares, sempre presentes, pacientes e carinhosos

resumo

O presente trabalho desenha uma proposta de intervenção em um conjunto habitacional produzido pela COHAB-SP no bairro Cidade Tiradentes. O conjunto foi produzido pela lógica funcionalista da intervenção estatal e sua ação tinha como principal objetivo o de construir mais núcleos habitacionais com o menor custo possível – ignorando parâmetros de qualidade urbana ou arquitetônica. O resultado desse projeto foi uma malha monofuncional pouco articulada às dinâmicas urbanas reais.

A proposta é um projeto de reabilitação dos edifícios pré-existentes por se entender possível a resignificação dos espaços através de sua remodelação, com intervenções mínimas. Através da observação das transformações ocorridas no bairro ao longo dos anos, são propostas uma série de construções-tipo que se adaptam as tipologias padrão-H e conformam espaços livres de maior qualidade, prezando a fluidez do pedestre e ativação econômica do território.

sumário

O PROJETO	
COMPLEXO CIDADE TIRADENTES	9
A não-política habitacional	10
COHAB-SP	12
Complexo Cidade Tiradentes	16
Castro Alves	23
O COMPLEXO HOJE	33
Inserção Metropolitana	34
Situação socio-econômica	36
O vazio estruturante	40
Conjunto Castro Alves hoje	42
Área de intervenção	46
Volumetria e Ocupação	48
Cortes	50

PROJETO DE INTERVENÇÃO	53
Diretrizes	54
Processo	58
Estrutura & Materialidade	59
Implantação	60
Volumetria e ocupação	62
Cortes	64
Espaços livres	66
1. rua comercial	68
2. rua das oficinas	70
3. rua praçal	72
4. esquina	74
5. pracetas	76
Espaços construídos	78
1. lojas grandes	80
2. lojas pequenas	84
3. apoio da praça	88
4. oficinas & área comum	92
5. varandas	98
Considerações Finais	102
Bibliografia	104

1

O PROJETO COMPLEXO CIDADE TIRADENTES

Análise do projeto dos conjuntos habitacionais desenvolvidos pelo poder público, através da Cohab-SP, no bairro Cidade Tiradentes, São Paulo - SP

(1) BENEVOLO, L. 1963

(2) CHOAY, Françoise. 1979

(3) BOLAFFI, Gabriel. 1979

A não-política habitacional

A questão habitacional surge como pauta política a partir da revolução industrial, assim como o urbanismo moderno. O aumento populacional somado ao aumento do fluxo de pessoas de áreas rurais para urbanas nas cidades industriais inglesas coloca o crescente deficit habitacional em evidência (1) . Desse cenário de condições subumanas de moradia e trabalho, emergido em uma precariedade nunca antes vista, intensificada pela nova concentração adensada das ditas cidades liberais, começam a surgir no meio intelectual correntes de críticas ao modelo de cidade industrial instaurado. Segundo BENEVOLO:

“Os inconvenientes do ambiente pré-industrial eram entendidos como um destino inelutável; existiam desde tempos imemoráveis e pareciam — pelo menos no horizonte de cada geração — substancialmente imutáveis. Em contrapartida, a cidade industrial é um facto novo, surgido num tempo limitado sob os olhos das mesmas pessoas que lhe suportam os incômodos. É um facto singular, perturba os hábitos e a capacidade de compreensão dos contemporâneos, mas parece tudo menos fixo e inevitável. (...) A pobreza — condição suportada há séculos sem esperança de alternativas razoáveis — é agora reconhecida como «miséria», quer dizer, é vista na perspectiva moderna de um mal que pode e deve ser eliminado com os meios à disposição”

Os primeiros estudiosos a se debruçarem sobre o assunto tinham uma visão pouco holística, culpabilizando o caos e a desordem pela más condições de moradia dos trabalhadores e não o sistema em si. Chamado de pré urbanismo progressistas (pré urbanismo por terem suas ideias pautadas apenas na teoria) por CHOAY (2), eles denunciavam a higie-

ne física deplorável das cidades, o habitat insalubre do trabalhador, a falta de jardins públicos em bairros populares e acreditavam no alcance de uma cidade-ideal, para o homem-ideal, através do progresso industrial — não distinguiam, portanto, a ordem determinista e a ordem normativa, ou seja, não percebiam que a revolução industrial, e o consequente sistema capitalista ao qual ela estava inserida, não era capaz de resolver os problemas das cidades e dos trabalhadores por serem justamente a causa deles. Essa confusão tem presença constante no âmbito da discussão de políticas urbanas e habitacionais. O próprio “projeto modernista” vive entre esses dois polos, de crítica e perpetuamento do sistema vigente.

As contradições inerentes da política habitacional, no entanto, podem ser muito mais profundas — como é levantado por Gabriel Bolaffi no texto “Habitação e urbanismo: o problema e o falso problema” (3), que tece a discussão justamente tendo como foco o modelo implementado na ditadura militar com o Plano Nacional de Habitação financiado pelo Sistema Financeiro de Habitação e o Banco Nacional de Habitação (SHF/BNH), ponto crucial, então, para compreender o objeto de estudo desse trabalho.

De acordo com o autor, dentre os muitos problemas que afligiam a população dos grandes centros urbanos brasileiros (falta de alimentação, de atendimento médico, de transporte, entre outros) a habitação, mais especificamente a casa própria, é eleita como “problema fundamental” pelo governo federal de 1964. Isso comprova-se, para além apenas dos discursos proferido por seus representantes, com a canalização dos recursos provenientes do FGTS (Fundo de

garantia por tempo de serviço) para o BNH a partir de 1969, tornando-o à época o segundo maior banco em termos de recursos disponíveis — precedido apenas pelo Banco do Brasil.

“O BNH tinha por objetivo principal reduzir, ou mesmo acabar com o “deficit habitacional” no Brasil, por meio da produção de novas moradias, buscando otimizar os recursos ao integrar e coordenar as ações governamentais, produzindo uma redução do preço da habitação, através da expansão da oferta, assim como a melhoria das condições sanitárias da população.

Além dessa função precípua ao objetivo central do banco, ele também tinha como meta ser um agente econômico de peso, foralecendo, dinamizando e consolidando a indústria da construção civil no país, de materiais de construção e de bens de consumo duráveis. Outro objetivo, relacionado diretamente ao anterior, dizia respeito ao aumento de oferta de empregos, especificamente de mão-de-obra não especializada”. (4)

Ainda seguindo a linha de raciocínio estabelecida por Bolaffi, a sobrevivência política do regime militar dependia de sua capacidade de conter a inflação (que fora seu compromisso) sem que houvesse uma depressão econômica profunda e prolongada, assim como também dependia de conseguir formular projetos para conservar o apoio das massas populares, compensando-as psicologicamente pelas pressões devido a contenção salarial. Para tanto, nada melhor que a casa própria — principal aspiração da população urbana brasileira de acordo com a pesquisa de Loyd A. Free feita em 1960 e citada pelo autor.

Percebe-se, então, que a política habitacional do regime militar na forma como ela opera ao longo dos anos não é uma resposta ao deficit habitacional ou a melhora das

precárias formas do habitar urbano, mas um “artifício político formulado para enfrentar um problema económico conjectural” (5) e ai reside sua importância para o sistema político então vigente. Assim sendo, a qualidade urbana ou arquitetônica da habitação é progressivamente posta de lado nesse plano , pois não é seu sua força motriz. A pauta é o mecanismo criado para sustentar a economia através do sustento da construção civil (grande suscitador de ativação econômica, principalmente para mão-de-obra não qualificada) através das licitações para construtoras e, assim, do setor privado, com o dinheiro do FGTS.

“o processo de concentração populacional nos grandes centros industriais brasileiros não foi acompanhado por uma ação do Estado que garantisse condições mínimas de infra-estrutura urbana e qualidade de vida, pois isso resultaria, em última instância, na elevação do custo de reprodução da classe trabalhadora, o que não interessava às classes dominantes industriais. Em suma, a “melhor” política habitacional, no contexto do subdesenvolvimento brasileiro, era a da “não política habitacional”. Daí decorre o forte suporte à cultura da “casa própria” nas políticas habitacionais, em especial durante o regime militar, no âmbito do Sistema Financeiro da Habitação”. (6)

(4) OTERO, Estevam Vanale. 2009

(5) BOLAFFI, Gabriel. 1979

(6) FERREIRA, João Sette Whitaker. O mito da Cidade-Global: o papel da ideologia na produção do espaço urbano apud OTERO, Estevam Vanale. 2009

(7) SLOMIANSKY, 2003

(8) JACOBS, Jane, 2007

COHAB-SP

A Cohab-SP (Cia. Metropolitana de Habitação de São Paulo) foi criada em 1965 como uma empresa municipal beneficiada por recursos federais do SHF/BNH repassados pelo Estado. No seu surgimento, era o braço regional do Plano Nacional de Habitação e atuava na compra de terrenos e abertura de licitação para construção de empreendimentos imobiliários.

Dentro da lógica política e de mercado anteriormente explicada, a COHAB, para conseguir construir o maior número de unidades habitacionais no menor tempo possível e com o menor custo, procura comprar os terrenos mais baratos da cidade e, posteriormente, construir os edifícios de menor custo possível. Isso a transforma, inevitavelmente, em uma replicadora de grandes conjuntos habitacionais periféricos.

A zona leste de São Paulo, naquele momento, ainda era repleta de chácaras e fazendas ociosas ou improdutivas e, assim, encaixava-se perfeitamente no mecanismo desenvolvido pela COHAB-SP pela grande oferta de terra barata, que viriam a representar grande parte do estoque de terra pública adquirido pela Companhia. O maior estoque de terras foi adquirido entre 1976-1981, em gestões municipais do regime militar brasileiro, das quais 68% (7) se encontravam na zona leste da cidade. O conjunto Itaquera I foi o primeiro conjunto da companhia na zona leste e é o marco inicial dessa dinâmica de desvinculação entre produção habitacional e

qualidade urbana uma vez que encontra-se desarticulado do sistema urbano já estabelecido.

O projeto habitacional desenvolvido pela COHAB, associada à lógica de mercado, copia os ideais da cidade-jardim e da unidade mínima habitacional modernista no desenho de seus conjuntos – porém o faz de forma rasa e anacrônica. Esses modelos já havia inclusive sido amplamente criticados em livros como “Morte e Vida de Grandes Cidades” (1961) de Jane Jacobs, “ A linguagem pós-moderna da arquitetura” (1977) de Charles Jencks e até mesmo posteriormente no “ Quando a rua vira casa” (1980) do brasileiro Carlos Nelson.

A cidade-jardim é um modelo de cidade proposto pelo urbanista inglês Ebenezer Howard concebido no final do século XIX. Pretendia resolver os problemas de insalubridade dos grandes centros originados na revolução industrial e, para tal, propunha o êxodo urbano e a ocupação dos subúrbios, com núcleos com baixa densidade. Não tinha uma visão racionalista de desenho: as ruas deveriam seguir a topografia, prezava pela variedade de espaços e pelo contato com a natureza. Seus preceitos orgânicos tiveram grande repercussão no imaginário paulistano, devido aos bairros jardins planejados pela Cia. City que, em sua maioria, era destinados ao público de maior renda da cidade. Jane Jacobs diz sobre o modelo:

“ Sua meta era criar cidades-jardins autossuficientes, cidades realmente muito agradáveis, se os moradores fosse dóceis, não tivessem projetos de vida próprios e não se incomodassem em levar a vida em meio a pessoas sem projetos de vida próprios”. (8)



Plano urbanístico de Letchworth

Reino Unido (1904), por Raymond Unwin e Barry Parker

(9) OTERO, Estevam Vanale. 2009

Os conjuntos habitacionais desenvolvidos pela COHAB, no entanto, ignoram a intençã presente no de torná-las autossuficientes, apenas a reproduzindo o modelo em sua forma viária e urbana.

A unidade habitacional mínima, por outro lado, foi um tema amplamente discutido pelos arquitetos modernos que pretendiam reconstruir a Europa pós-guerra da forma mais abrangente possível através da reprodução de um modelo ideal. Tendo tido o II CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna) realizado em Frankfurt, 1929, como seu primeiro espaço de grande debate e divulgação. O evento apresenta os trabalhos que viam sendo desenvolvidos por arquitetos como Gropius, Le Corbusier e Ernest May e que acreditavam na possibilidade de criar uma fórmula universal mínima para as necessidades básicas do ser humano através do racionalismo, e assim padronizá-las e reproduzi-las industrialmente. Era, então, postulado o mínimo necessário para se morar – que conforme os anos passam, é revisito e diminuído cada vez mais. A unidade mínima deveria ter os usos de quarto, sala, cozinha e banheiro – arranjados da forma mais otimizada que o arquiteto pudesse conseguir.

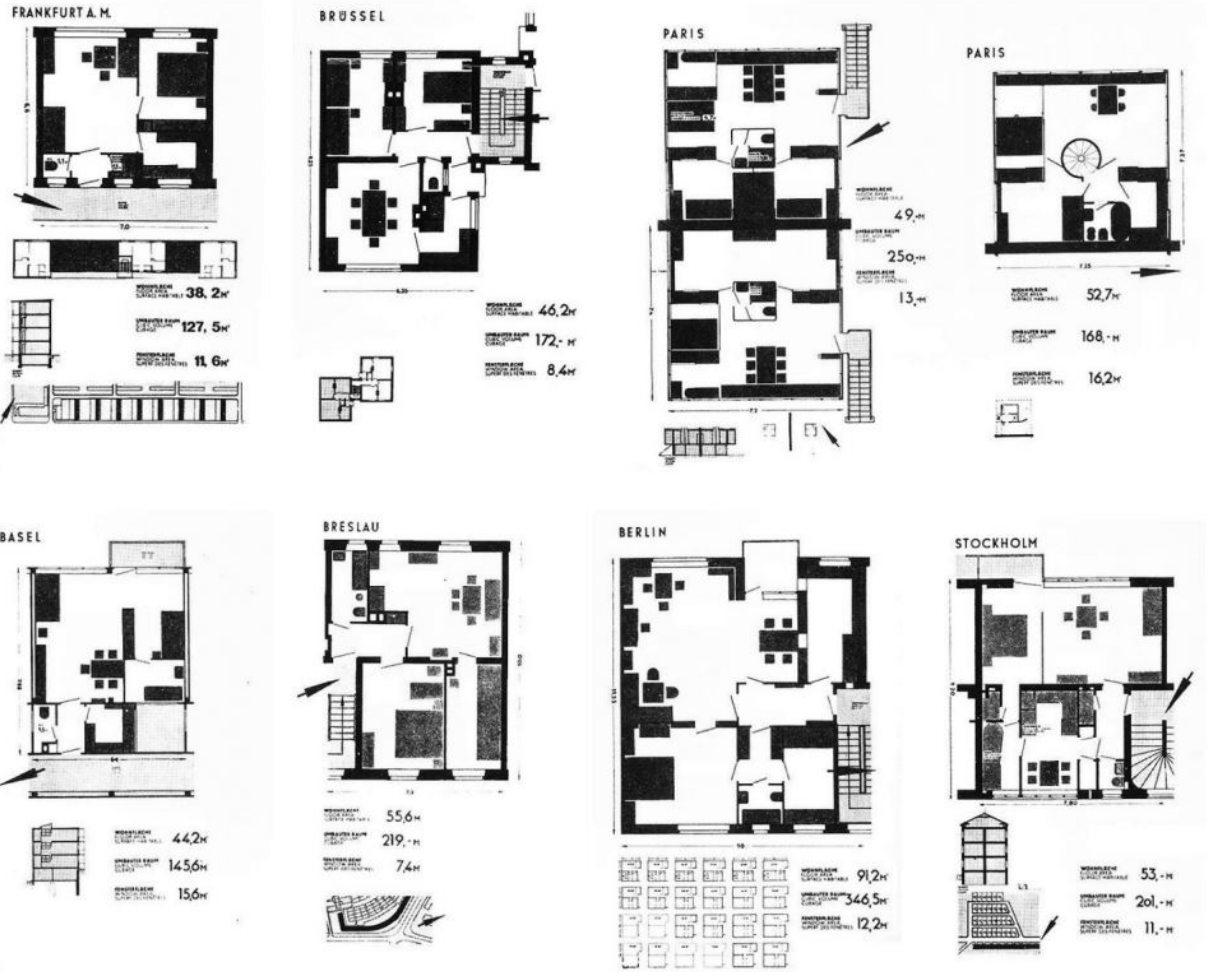
É interessante pontuar o aparente contrassenso de que um mesmo plano preza o racionalismo das edificações e a organicidade dos espaços livres. Na verdade, ambos se pautam no mínimo esforço de projeto e de investimento.

O arquiteto de Itaquera I assim descreve a concepção de seu projeto:

“o conjunto é a linguagem da arquitetura moderna (...) No conjunto de Itaquera esta inserida muito a ideia de Lúcio Costa, em Brasília, que é a ideia da superquadra habitacional. Superquadra é uma concepção básica ai no conjunto de Itaquera, porque não existe mais o pequeno lote, e ao invés do pequeno lote é a quadra com grandes espaços livres, com espaço de recreação, espaço para estacionamento, com eixos de circulação de áreas mais generosas, com uma preocupação com o trânsito de veículos, com uma preocupação em evitar o conflito de pedestres ou das pessoas com os veículos, com a preocupação das áreas verdes entremeando as edificações habitacionais, com a preocupação de vazios; não só com a construção propriamente dita, com os edifícios, que pudessem ser espaços de lazer, espaços de utilização das pessoas, das crianças, dos velhos, dos adolescentes etc” (9)

É possível perceber que o arquiteto preza pelo espaço livre do plano, porém não os projeta. Essa fala traduz uma crença de que esses espaços de recreação iriam se desabrochar sozinhos, mas o que ocorre na prática é a criação de grandes vazios não projetados - que desarticulam os espaços dentro do conjunto que já estava desarticulado do restante da cidade pelos grandes vazios urbanos.

Os espaços livres do plano são apenas projetados quando o carro é o protagonista - fato que se comprova na abundância de espaços destinados para estacionamento de veículos e na priorização dos carros diante os pedestres em todas as vias desenhadas. Mas nem esses conseguem ser eficientes pois sua malha viária é mal conectada com a malha do restante da cidade e não existe um projeto qualificado de hierarquização viária dentro ou entre os conjuntos.



Existenzminimum (Unidade mínima) . Painel exibido no II CIAM. Fonte: Aymonino (1971)

(10) SLOMIANSKY, Adriana Paula 2003

(11) SLOMIANSKY, Adriana Paula 2003

Complexo Cidade Tiradentes

O complexo de conjuntos habitacionais localizados no extremo leste da capital foi o projeto mais ambicioso desenvolvido pela COHAB-SP. Seus 14 conjuntos possuem, no total, 42.379 unidades - que representam 32,4 % da produção da COHAB-SP nos anos de 1965-1999. (10) É o maior complexo de conjuntos habitacionais da América Latina. Pode-se considerar a compra da grande gleba da Fazenda Santa Etelvina pela Cohab-SP em 1978 como o marco da fundação do bairro Cidade Tiradentes.

Antecedentes

A Fazenda Santa Etelvina foi fundada por volta de 1875 pelo coronel Antônio Proost Rodovalho, um notável político e empresário paulista da época, através da aquisição e unificação de diversas fazendas menores. Na fazenda, implantou uma serraria, uma olaria e uma fábrica de cimento. Os pinheiros e os eucaliptos, espécies plantadas para extração de madeira, até hoje compõe a paisagem da região de Santa Etelvina, mesmo não sendo espécies nativas – pois são árvores com facilidade de adaptação e dispersão.

Na época existiam cerca de 60 casas em toda a fazenda, pertencentes ao seu proprietário e seus funcionários, além dos galpões nos quais funcionavam as fábricas (11) .

Por volta de 1935, a fazenda é desmembrada e vendida. A região acaba, então, por se configurar como lugar de férias - não desempenhando mais suas antigas atividades econômicas industriais e extrativistas - os poucos moradores que lá residiam eram, em sua maioria, caseiros desses sítios e chácaras.

Quando a Cohab-SP adquire seu terreno, a Fazenda Sta Etelvina era uma grande gleba afastada da mancha urbana e com grandes áreas de remanescentes de mata atlântica. Diferente da COHAB Itaquera I, na qual a gleba adquirida, apesar da localização periférica, estava próxima de outros loteamentos e por isso integrada, mesmo que mal, à mancha urbana de São Paulo, o complexo Cidade Tiradentes teve que receber uma urbanização completa, com a construção de infra-estrutura, loteamento e arruamento da região.

A gleba Cidade Tiradentes foi desmembrada e dividida em 14 conjuntos habitacionais que receberam projetos distintos e pouco conectados. É possível observar pelos anos de construção dos conjuntos na tabela da página 17 que eles não foram construídos de forma simultânea – o que significa que, durante anos, esses conjuntos estavam ainda mais isolados do restante da cidade.

O faseamento também se deu dentro dos conjuntos. Primeiro eram feito os arruamentos, em seguida as edificações. Os equipamentos públicos, mesmo com lotes reservados, não tinham projeto e iriam ser construídos em uma fase futura, não especificada. Os terrenos com características geomorfológicas mais desafiadoras à construção civil eram “áreas reservada à COHAB”, estavam destinados a receber

CONJUNTOS HABITACIONAIS DA COHAB-SP EM CIDADE TIRADENTES

FONTE: OTERO, Estevam Vanale 2009

	Conjunto Habitacional	Área da gleba (ha)	Aquisição do terreno	Início das obras
1	Prestes Maia	20,9	1968	1975
2	Juscelino Kubitschek	79,6	1977	1979
3	Santa Etelvina I/VIA	124,2	1978	1981
4	Santa Etelvina IVA	100,3	1979	1981
5	Santa Etelvina VA	114,2	1978	1982
6	Castro Alves - Barro Branco I	46,8	1979	1983
7	Santa Etelvina IIIA	32,4	1979	1984
8	Inácio Monteiro	55,4	1985	1986
9	Sítio Conceição	25,9	1982	1987
10	Santa Etelvina IIA	84,3	1982	1988
11	Barro Branco II	78	1979	1987
12	Santa Etelvina IIB	23	1982	1988
13	Santa Etelvina VII	74,2	1982	1998
14	Jardim dos Ipês	3,4	1996	1996

**IMPLANTAÇÃO DOS
CONJUTNOS DO
COMPLEXO CIDADE
TIRADENTES**

FONTE: COHAB-SP CE-
DTEC



**CONJUNTOS HABITA-
CIONAIS DO COMPLE-
XO CIDADE TIRADEN-
TES**

numerados cronologica-
mente pelo ano de cons-
trução.

Elaboração própria a par-
tir de mapas fornecidos
pela COHAB-SP CED-
TEC e imagem de satéli-
te do Google Earth |2019



— limite dos con-
juntos
■ área de
intervenção



**SEDE DA FAZENDA
STA ETELVINA**

(hoje Terminal de ôni-
bus Cidade Tiradentes e
Casa de Cultura Cidade
Tiradentes)
por volta dos anos
1979/1980

Fonte: COHAB CEDE-
TEC



**OBRAS DE URBANI-
ZAÇÃO DO COM-
PLEXO CIDADE
TIRADENTES**

Anos 1980

Fonte: COHAB CEDE-
TEC



1. CONJUNTO JUSCELINO KUBIS-TCHEK.

Anos 1980

Note que os embriões, em sua maioria, ainda estavam da forma que foram entregies, com seus muros ainda em construção

2. AVENIDA DOS TÊXTEIS

Anos 1980

Note qu os edificios não eram murados, mas ficavam em um platô elevado do nível da rua

FONTE: Grupo “Fotos antigas da Cidade Tiradentes” no Facebook



edifícios de moradia – porém também sem previsão de implantação. Os espaços livres do loteamento eram terrenos vazios, sem projeto de praças ou parques. Os centro comerciais projetados eram escassos e mal distribuídos (apenas sete dos catorze conjuntos possuíam centros comerciais) (12)

Esse faseamento, portanto, ignorou tanto a dinâmica da cidade como a dinâmica da vida e necessidade dos moradores do bairro - que viviam isolados do restante da cidade e desprovidos de equipamentos públicos, de lazer e de edifícios comerciais.

Em relação às unidades habitacionais, elas eram feitas em forma de embrião ou apartamento.

Os embriões eram unidades de aproximadamente 20 m² em terrenos de 130 m². Eram construções que poderiam ser ampliadas quando necessário pelos moradores (um conceito que foi amplamente divulgado anos mais tarde pelo arquiteto pritzker chileno Alejandro Aravena em seu projeto *Casa Incremental*)

Os apartamentos, por sua vez, estavam em prédios de 4 a 5 pavimentos e tinham em média área de 37 m². Em sua maioria, eram da tipologia padrão-H, com uma circulação vertical central e aberta. Essa tipologia é ainda hoje a mais difundida para construir habitações de baixo custo no Brasil - pois é a tipologia mais eficiente no que se diz respeito aos custos, tendo em vista a área mínima construída de espaços de circulação vertical ou horizontal ou área comum e a ausência de elevadores ou subsolos.

“Os resultados insatisfatórios da política implementada pela COHAB-SP ao longo da trajetória são associados, na bibliografia, a vários fatores: a centralidade orçamentária e administrativa, a prevalência dos critérios clientelistas na distribuição dos recursos, a submissão aos interesses do mercado imobiliário e do setor da construção civil, a priorização de linhas de financiamento para a construção de novas unidades, a adoção preferencial de programas para entrega de unidades prontas, os procedimentos burocráticos e a falta de transparência na gestão, entre outros. Nossa abordagem buscou evidenciar os efeitos perversos que o absoluto desprezo pela qualidade urbanística e arquitetônica dos projetos e a ineficiente gestão dos conjuntos habitacionais tiveram na configuração do espaço urbano na periferia metropolitana. As análises apresentadas mostraram que grande parte das problemáticas socioambientais identificadas nos conjuntos habitacionais estão direta ou indiretamente relacionadas aos critérios adotados pela COHAB-SP a fim de reduzir os custos da produção - a aquisição de glebas de grandes dimensões em áreas não urbanizadas; a execução das obras de urbanização e construção em etapas; o uso de tipologias urbanísticas e edificatórias padronizadas e o baixo padrão de qualidade dos materiais utilizados na construção. Verificou-se que há uma estreita correspondência entre a ruptura física e funcional das áreas em relação à cidade e as inadequadas características físicas de grande parte das glebas adquiridas, a demora ou postergação definitiva dos adensamentos previstos, a concepção simplista e isolada de cada projeto e a ineficiente gestão dos conjuntos habitacionais, particularmente no que tange à regularização fundiária e imobiliária dos empreendimentos” (13)

Castro Alves

Antes da leitura do local hoje, é importante uma leitura do projeto do conjunto em que se fará a intervenção proposta por esse TFG. A seguir, então, o plano integrado do conjunto e as habitações lá implantadas.

(12) OTERO, Estevam Vanale. 2009

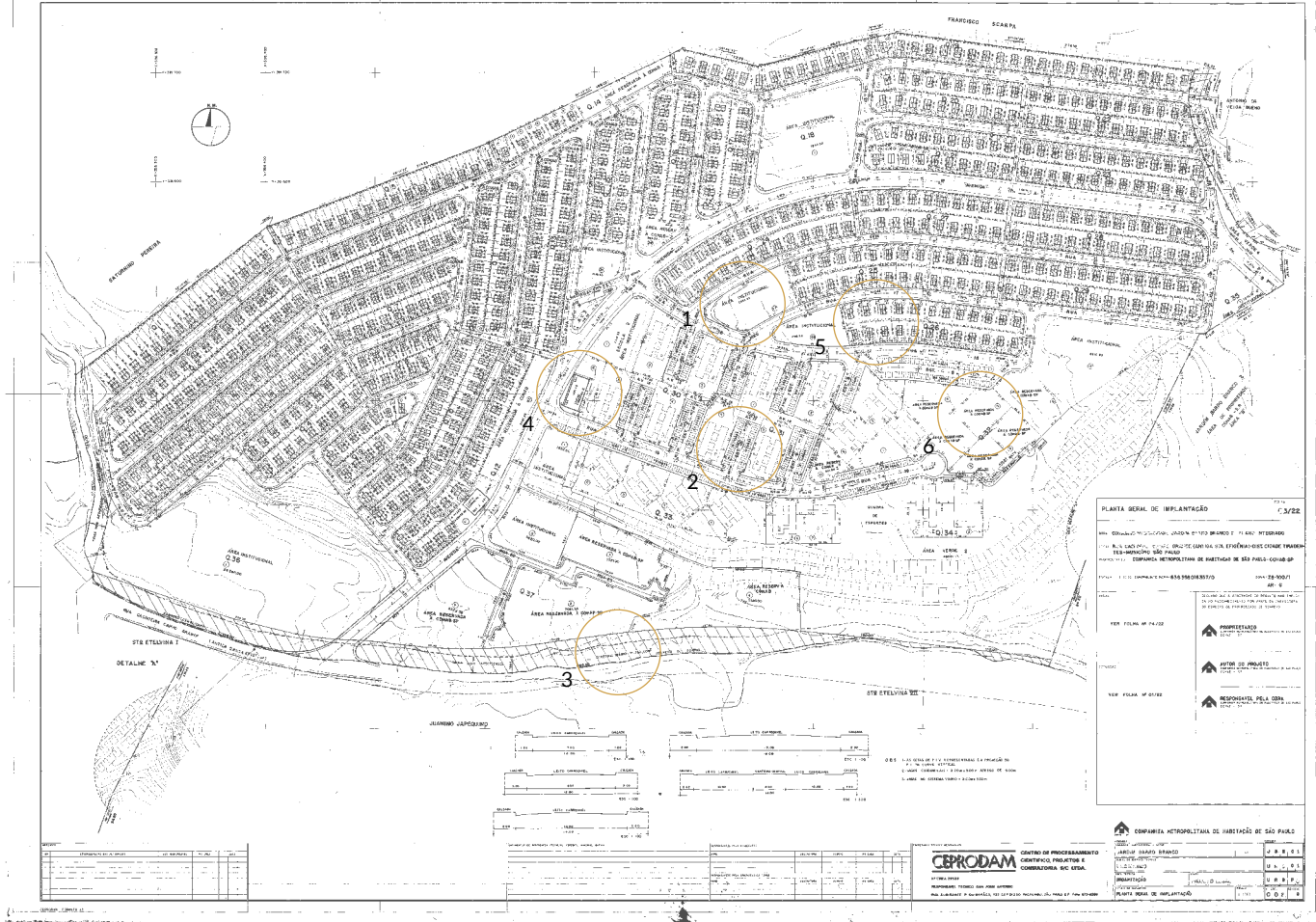
(13) SLOMIANSKY, Adriana Paula 2003

PLANTA GERAL
Conjunto habitacional
Jardim Barro Branco I /
Plano Integrado

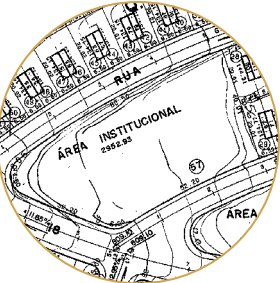
960 apartamentos
1224 embriões

2184 UH

FONTE: COHAB-SP CE-
DTEC

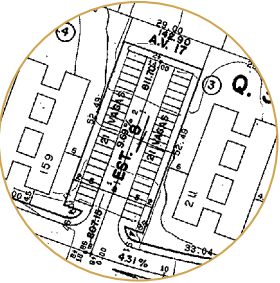


1. ÁREA INSTITUCIONAL



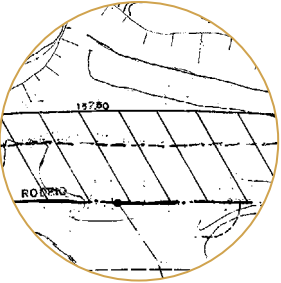
Previstas no plano, mas sem projeto de arquitetura ou inserção urbana. Muitas das áreas reservadas ficaram ociosas por anos, deixando o bairro com defasagem de equipamentos por esse período.

2. VAGAS PARA CARROS



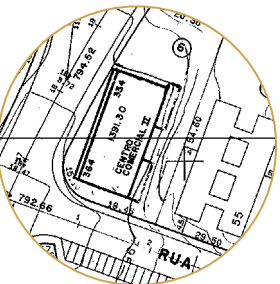
Previstas em excesso de detalhe nas áreas públicas livres do plano, explicitando o modelo de priorização do transporte individual próprio da época

3. AREA NON EDIFICANDI



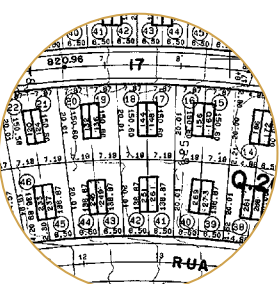
As áreas marginais ao Córrego do Rodeio era prevista no plano, mas sem projeto paisagístico ou urbano. A área hoje encontra-se ocupada por assentamentos informais.

4. CENTRO COMERCIAL



Previstos no plano, mas em número escasso em relação ao número de unidades habitacionais - 2 em todo o conjunto.

5. EMBRIÕES



Para contenção de gastos a fim de prover mais unidades, os embriões eram entregues com uma construção mínima que os moradores poderiam aumentar pela auto-construção conforme a necessidade. Quase todos foram de fato expandidos, existindo inclusive a presença de lojas no lote.

6. ÁREA RESERVADA A COHAB



Área destinada a futuras unidades habitacionais, sem projeto. Por ficarem anos sem ocupação ou ainda vazia, corroboram para a caracterização do bairro Cidade Tiradentes como espaço de grandes vazios.

**ESPAÇOS LIVRES
HOJE**

**1 EMEI SAMUEL
WAINER**

Rua Conto de Areia
Foto da autora

**2 VAGAS PARA
CARROS**

Rua Coração de Maça
Foto da autora



**3. JARDIM MARA-
VILHA**

Vista da quadra poliesportiva na Rua Coração de Maça
Foto da autora

**4. CENTRO COMER-
CIAL**

R. Sara Kubitscheck
Foto da autora

**5. EMBRIÕES MO-
DIFICADOS**

Rua Conto de Areia
Foto da autora

**8 CDHU -CONDO-
MÍNIO MIRASSOL**

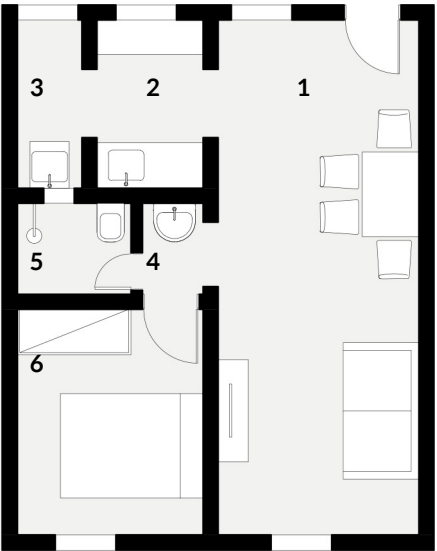
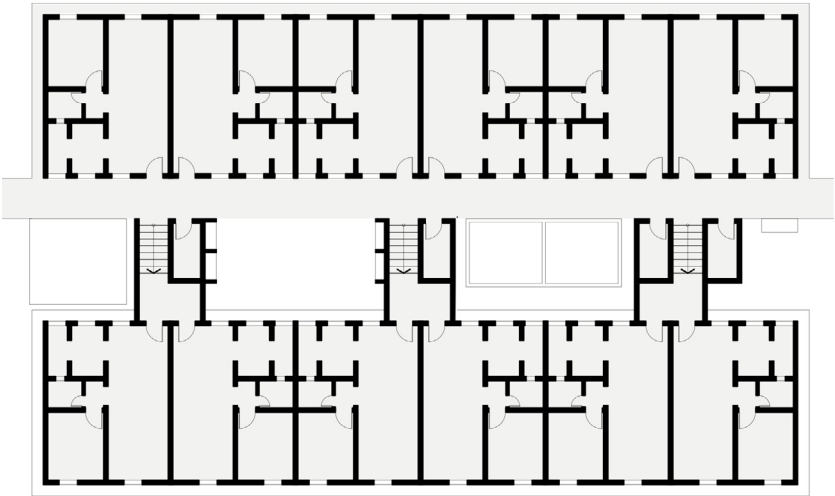
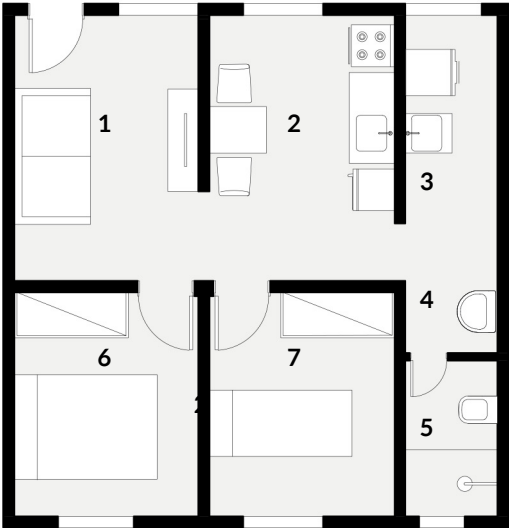
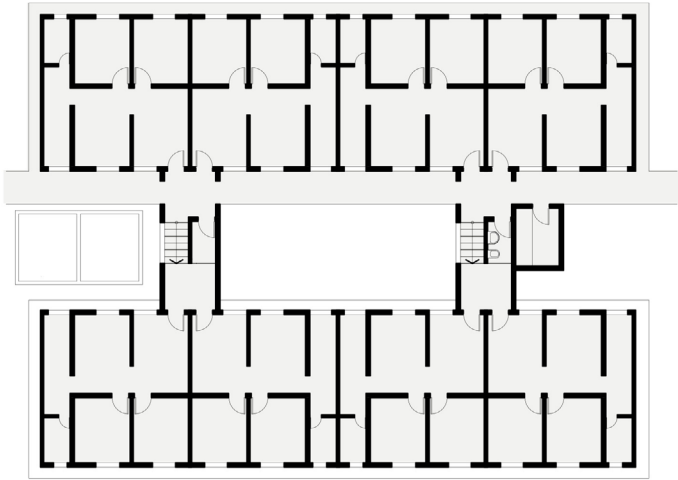
Rua Coração de Maça
Foto da autora

EDIFÍCIOS HABITACIONAIS DO CONJUNTO

APARTAMENTO

- 1. sala
08,50 m²
- 2. cozinha
08,55 m²
- 3, área de serviço
03,35 m²
- 4. lavatório
01,15 m²
- 5. banheiro
01,80 m²
- 6. quarto 1
07,10 m²
- 7. quarto 2
07,10 M²

TOTAL - 39 M²



- 1. sala
18,00 m²
- 2. cozinha
03,10 m²
- 3, área de serviço
01,90 m²
- 4. lavatório
00,95 m²
- 5. banheiro
01,80 m²
- 6. quarto 1
07,30 m²

TOTAL - 34.9 M²

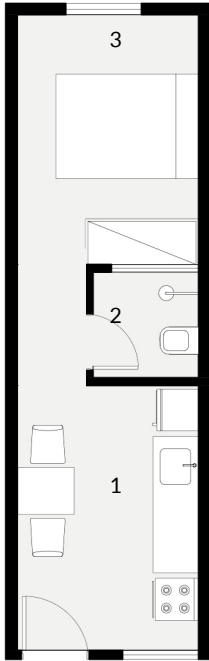
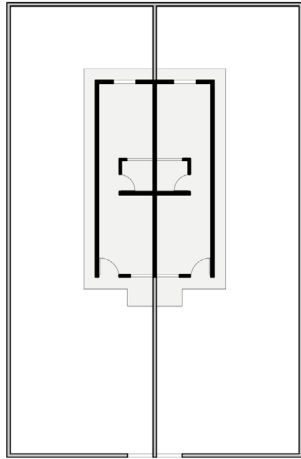
EMBRIÃO

1. sala/cozinha
08,35 m²

2. banheiro
01,95 m²

3. quarto 1
07,90 m²

TOTAL - 20,10 M²



2

O COMPLEXO HOJE

Análise da situação atual do Complexo Cidade Tiradentes, com ênfase no Conjunto Castro Alves

Localização dos conjuntos habitacionais do complexo Cidade Tiradentes produzido pela COHAB-SP no município de São Paulo

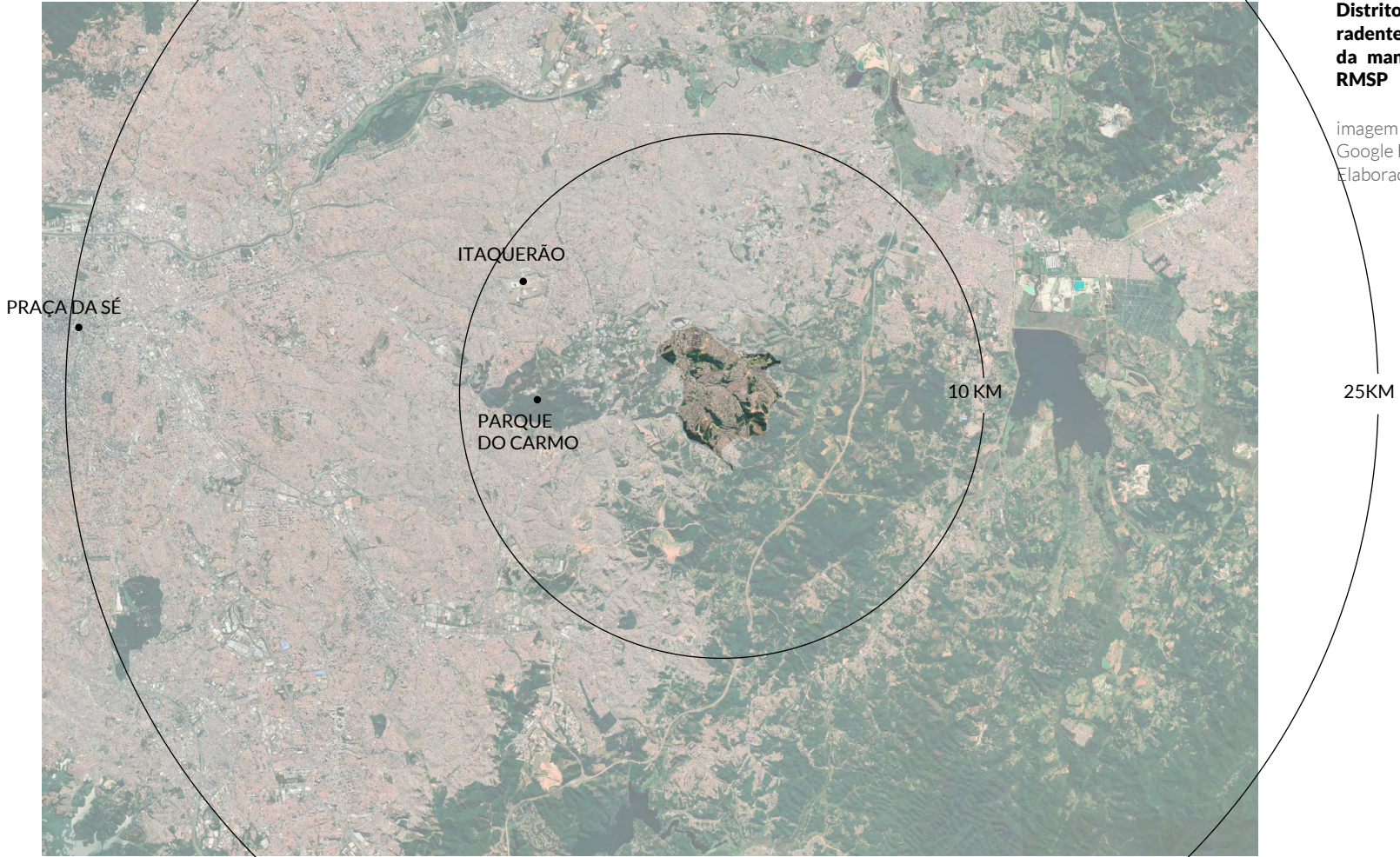
FONTE: OTERO, Estevam, 2009

Inserção Metropolitana

É quase natural olharmos para a cidade de São Paulo na óptica centro-periferia – devido a enorme desigualdade social e de infra-estrutura que é própria. Mas é importante o exercício de colocar as periferias no centro da leitura de seu território, em uma perspectiva decolonial. Muito se diz que a Cidade Tiradentes é um bairro dormitório monofuncional – mas ele o é apenas na perspectiva formal. Os desempregados, as crianças, as donas de casa e os aposentados são em números totais maioria frente a população economicamente ativa no bairro - e eles habitam o bairro em sua totalidade. Não se pode ignorar também os trabalhadores informais, formais ou autônomos, que residem e trabalham no bairro - e até mesmo as pessoas que lá trabalham e não moram na Cidade Tiradentes.

O bairro está no limite do município e da mancha urbana da Região Metropolitana de São Paulo. (RMSP). Mesmo depois de 40 anos de sua construção, os conjuntos produzidos pela COHAB-SP ainda estão desarticulados da malha urbana e envoltos por grandes enclaves urbanos.

Há ainda a presença de grandes núcleos de remanescentes de mata atlântica na região, como o Parque do Carmo e o Parque do Rodeio, que devem ser preservados por questões ambientais - mas isolam ainda mais o bairro do núcleo urbano.



Distrito da Cidade Tiradentes e o limite da mancha urbana da RMSP

imagem extraída do Google Earth
Elaboração própria

(14) SLOMIANSKY, Adriana Paula. 2003.

(15) Mapa da Desigualdade 2019

(16) Mapa da Desigualdade 2019

Situação socio-econômica

SMOLIANSKY, em sua tese de doutorado sobre a Cidade Tiradentes, escrita em 2002 (20 anos após a construção do complexo), já apontava que:

“As primeiras pesquisas realizadas nesses assentamentos revelaram a existência de problemáticas comuns, principalmente:

a) local da implantação (muito afastado dos centros econômicos, difícil acesso, pobremente equipados e circundado por barreiras naturais/enclaves urbanos que dificultavam ainda mais sua integração)

b) às tipologias arquitetônicas e urbanas utilizadas na concepção dos projetos - a escala monumental, a monofuncionalidade, a rigidez do parcelamento, as tramas repetitivas e a linguagem descaracterizada, entre outros.” (14)

As principais problemáticas hoje, quase 20 anos após a tese, permanecem as mesmas.

Houve, no entanto, uma melhora significativa no âmbito institucional quanto a implantação de equipamentos públicos e parques urbanos, por exemplo. O programa *Viver Melhor na COHAB*, desenvolvido na gestão municipal de Marta Suplicy, visava a regularização e requalificação dos conjuntos habitacionais produzidos pela Companhia ao longo de sua história e foi um grande estimulador na construção desses equipamentos. Em 2007, um CEU e um hospital foram inaugurados na Avenida dos Metalúrgicos. Equipamentos para a capacitação profissional da população, como a Escola Municipal de Educação Profissional e Saúde Públi-

ca, também foram implantados no bairro. Hoje, no conjunto Castro Alves, todos os lotes destinados a equipamentos públicos estão preenchidos. A atuação do Estado na região esta muito relacionada com a mobilização da população local e suas reivindicações por melhores condições.

Por muitos anos, o bairro ficou marcado pelo estigma da violência. Em 2001, de acordo com o índice geral de homicídios, aconteceram 143 homicídios no bairro Cidade Tiradentes para cada 100 mil habitantes. Era o quarto distrito mais violento de São Paulo. Entre os anos 2000-2010, no entanto, houve um decréscimo de 83,4% desse índice na região.(16) Com a provisão de programas institucionais e alguns outros fatores,o problema foi em grande parte controlado, não sendo mais apontado por seus moradores como um problema a ser resolvido.

A principal causa hoje do fato do bairro Cidade Tiradentes ser onde as pessoas morrem mais cedo em São Paulo (a expectativa de vida lá é de 57 anos, enquanto em Moema é de 80 anos) (15) não esta, portanto, correlata a violência urbana – mas sim a exclusão econômica da população.

Enquanto é perceptível a melhora da inclusão social da população, com a queda da violência urbana e a provisão de equipamentos públicos, a exclusão econômica é constante desde o surgimento do bairro – principalmente no que se diz respeito as taxas de empregos – o distrito tem a menor taxa de emprego formal por 10 habitantes da PIA (população em idade ativa) da cidade (0,24 – frente a 59,24 na Barra Funda, distrito da maior taxa). (16)



Densidade habitacional da RMSP (hab/área)



Densidade de empregos na RMSP (hab/área)

elaboração própria através de dados fornecidos pela pesquisa O.D 2019

(17) Dado obtido através de informações da pesquisa de O.D. 2019

A instalação dos equipamentos fez com que o número de empregos também aumentassem, porém não de forma significativa tendo em vista o contingente populacional da região (estima-se que o bairro tenha cerca de 280 mil habitantes hoje). Políticas públicas para a distribuição de renda, como o Bolsa Família e o Programa renda mínima tiveram papel importante para a reestruturação econômica das famílias. Porém, ainda persiste a ausência de postos de formais de trabalho no bairro – em grande parte devido sua conformação urbana que deve ser alterada para que essa dependência com o centro do município seja apaziguada.

A concentração de empregos no centro da cidade de São Paulo não condiz com a densidade habitacional da RMSP (ver mapas da página 37). Enquanto a primeira é distribuída de forma mais homogênea ao longo da mancha urbana, com alguns núcleos concentradores de população, a concentração de empregos se dá em um único núcleo, que fica no chamado quadrante sudoeste da capital. Isso evidencia a desigual distribuição dos postos de trabalho, que é muito concentrada, e a existência de diversos núcleos na cidade que, apesar da grande densidade populacional, não tem uma economia local sustentável.

A má articulação viária agrava ainda mais o distanciamento entre o bairro e o polo de concentração de empregos. A região não está inserida na malha ferroviária ou de metro da RMSP – sendo a estação Guaianazes da CPTM a mais próxima do bairro. Para chegarem ao trem, os moradores usam os ônibus que saem do terminal Cidade Tiradentes, que está a 7 Km da estação - uma viagem de, em média, 30

minutos. A viagem da estação Guaianazes até a estação da Sé leva em média 40 minutos de trem.

Existem poucas linhas que conectam os conjuntos entre si, quase todas tem direção o terminal, que concentra 26 linhas de ônibus, o que dificulta a mobilidade dentro do próprio bairro.

Das viagens produzidas na Cidade Tiradentes, 45,1% são feitas por meio coletivo (ônibus, trem, metro, perua escolar e ônibus fretado), 16% por veículos motorizados individuais (moto e carro) e 38,9 % a pé ou por bicicleta. (17) Isso demonstra que, mesmo tendo sido planejada para os automóveis, esse é o modal menos usado no bairro – e por isso são importantes os projetos de readequação do sistema viário e da qualificação do sistema de transporte público.

Porém, mesmo de carro o acesso ao bairro é muito difícil: a malha viária é má articulada e pouco capilarizada, prejudicada pelos enclaves dos grandes vazios do bairro. A estrada Iguatemi – transversal a Avenida Radial Leste, é a única via que conecta o bairro ao restante da cidade – é uma avenida arterial porém seu desenho é de uma rua local -é uma via de mão dupla com apenas duas faixas, com muitas curvas que distanciam ainda mais o bairro do restante da cidade.

Mesmo que fosse uma prioridade política, a conexão qualificada do bairro ao sistema viário e de transporte do restante da RMSP demoraria muito tempo para ser estruturada e estabelecida. Mesmo com a promessa da chegada do

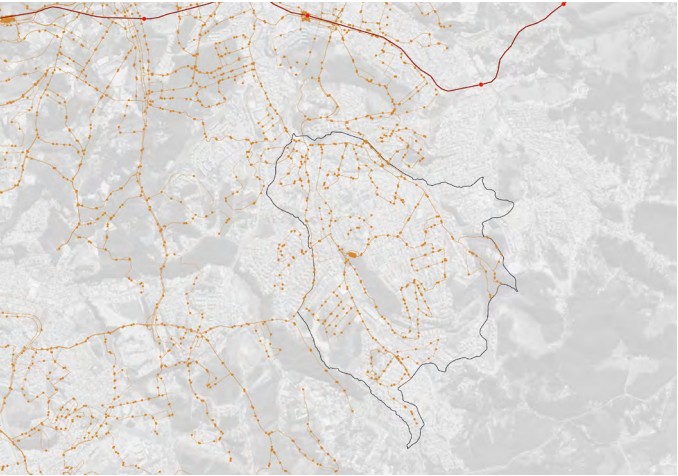
monotrilho na região, o problema não estaria por resolvido.

São necessárias ações diretas na forma urbana do bairro que possam reverter essa lógica de dependência de infra-estrutura tão perversa e presente na nossa cidade.

O plano de ação feito pela USINA CTAH, como parte do programa *Bairro Legal* em 2003, aponta que a área composta pelos conjuntos, por terem espaços planejados segundo a lógica funcionalista e econômica da intervenção estatal, possuem conflitos de apropriação de uso pelos atuais moradores. Nesses atritos surgem espaços residuais, que escapam às formas de disciplina decorrentes da produção do espaço pelo estado. Há, então, o crescimento do comércio informal nos tecidos monofuncionais de habitação. Eles, apesar de criarem vida urbana, possuem baixa qualidade espacial. É também reforçado no plano que a falta de oportunidades de trabalho é o tema mais latente em todas as discussões realizadas no bairro.

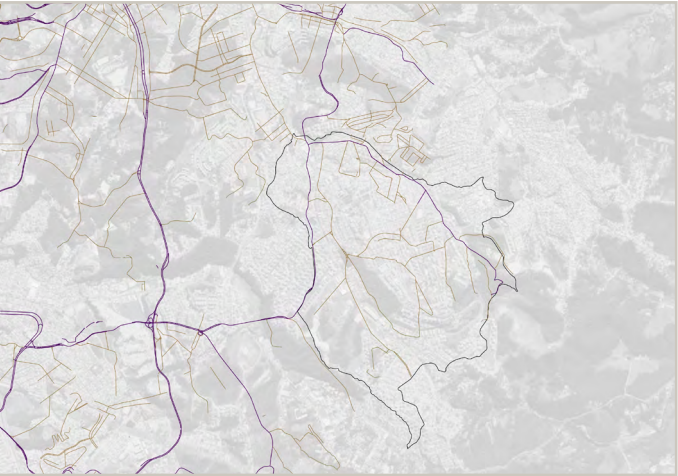
Pouco desse cenário mudou nesses últimos 17 anos – a falta de empregos e a falta de ocupações formais para usos além dos institucionais e habitacionais ainda são inquestionáveis.

No plano é proposto, então, uma qualificação integral dos conjuntos habitacionais (passeio, praças, bolsões de estacionamento, muros, edifícios) tendo como perspectiva de ação a forma de apropriação que a população fez dos conjuntos. A intervenção apresentada nesse TFG seguirá essa proposta.



Sistema de transporte coletivo da cidade de São Paulo, com destaque ao distrito Cidade Tiradentes

linhas de ônibus
pontos de ônibus
linha coral da CPTM
estações da CPTM



Sistema viário da cidade de São Paulo, com destaque ao distrito Cidade Tiradentes

vias coletoras
vias arteriais

elaboração própria através de dados fornecidos pelo GEOSAMPA

Avenida dos Metalúrgicos

Foto da autora

O vazio estruturante

Grandes vazios

O processo de urbanização e construção do bairro deixou grandes glebas entre os conjuntos vazias e que permanecem vazias ainda hoje.

Ao longo desses anos, alguns desses terrenos foram sendo preenchidos com equipamentos e empreendimentos habitacionais de programas como o CDHU e MCMV; outros foram ocupados de forma irregular como é o caso da ocupação Jardim Maravilha, no Conjunto Castro Alves – mas muitos permanecem vazios, sendo enclaves constantes no contexto urbano do bairro.

Diferente do que ocorre em outros bairros periféricos que nasceram a partir das ocupações informais, cujo o grande desafio é a escassez de espaços livres, o bairro Cidade Tiradentes, que nasceu a partir da ocupação do poder público, tem como grande desafio o enfrentamento desses vazios urbanos.

Essas grandes glebas são de difícil ocupação pelas suas características geomorfológicas e não possuem valor de mercado, estando as margens do interesse do mercado imobiliário.



Pequenos vazios

Além dos grandes vazios, outra presença marcante são os pequenos vazios - que permeiam todo o bairro devido sua concepção em cidade-jardim. Nesse modelo de cidade, baseado no combate a insalubridade, os espaços livres são o mais largo possível por assim serem considerados de boa qualidade. Os bolsões de estacionamento, que se encontram ociosos, também compõe esses pequenos vazios.

Boa parte fora ocupado por anexos irregulares, mas ainda é presente espaços ociosos na forma urbana do bairro. Ao longo dos anos, a intervenção pública nos conjuntos se deu nos grandes terrenos vazios, com a construção de novos edifícios. Esse TFG busca uma alternativa para esses pequenos vazios que existem dentro das quadras, como um projeto de reabilitação e remodelação dos edifícios já construídos.



Avenida dos Metalúrgicos

Foto da autora

Conjunto Castro Alves

Fonte: Google Street View

(18) informação obtida através de dados fornecidos pelo Geosampa

Conjunto Castro Alves hoje

O território do conjunto habitacional Castro Alves é, em sua maioria - incluindo a área do projeto de intervenção – uma Zona Mista de Interesse Social. Essa zona foi criada no PDE de 2014 e, de acordo com o site Gestão Urbana, “ são porções do território caracterizadas predominantemente pela existência de assentamentos habitacionais populares regularizados, conjugados ou não, com usos não residenciais, destinadas à produção de habitação de interesse social e a usos não residenciais”. É uma forma encontrada pelo poder público suscitar a transformação do caráter monofuncional dos grandes conjuntos habitacionais.

Ao longo dos anos, os espaços vazios deixados no plano integrado da Cohab foram sendo ocupados – ora pelo poder público, ora por ocupações irregulares. Na margem do córrego do rodeio, a sul do conjunto, onde no plano era uma área non edificandi, hoje encontra-se a favela Jardim Maravilha. Em áreas reservadas à COHAB foram implantados outras habitações sociais, como a construída pela CDHU ao fim da rua Coração de Maçã. As áreas reservadas para equipamentos foram ocupadas por eles. É uma região com presença notável de escolas (7 no total), todas de caráter municipal ou estadual.

Possui uma densidade demográfica alta, por volta de 345 hab/ha (18), - é possível perceber em suas ruas uma vitalidade urbana.

Possui, em sua malha viária, muitos espaços destinados ao estacionamento de veículos, mas muitos encontram-se ociosos – situação contrária do que ocorre no centro da cidade, por exemplo. De acordo com os dados da pesquisa de origem e destino de 2019, 67% das famílias do distrito não possuem carro.

Existe uma grande variedade de espaços comerciais e de serviço, porém quase todos encontram-se em anexos autoconstruídos ao redor dos edifícios habitacionais ou no lote das casas-embriões. São espaços pouco qualificados e inóspitos – com pouca capacidade de crescimento ou desenvolvimento. Se concentram principalmente ao longo da Rua Sara Kubitschek, Rua Conto de Areia e Rua Coração de Maçã.

É também interessante notar a quase ausência de franquias de grandes redes de lojas, que são tão presentes hoje nos outros bairros de São Paulo – sendo a única identificada uma “*Farmais*”, que ocupa uma loja do centro comercial proposto no plano da Cohab. Uma outra ausência significativa é de agências bancárias – que não existem em todo o distrito – o que torna comum a prática de troca de dinheiro como um serviço nos estabelecimentos do bairro. Essas ausências reforçam o desinteresse pelo mercado de capitais com o território do bairro.

A praça em frente ao Terminal Cidade Tiradentes, é um grande polo de encontros e lazer da região. Possui quiosques, rampas de skate, equipamento de ginástica, quadra poliesportiva e acesso gratuito a rede de WI-FI. A casa de cultu-



EQUIPAMENTOS PÚBLICOS

1. Escola Estadual
2. Escola Municipal de Ensino Infantil
3. Centro de Educação Infantil
4. Escola Municipal de Ensino Fundamental
5. Unidade Básica de Saúde
6. Casa de Cultura
7. Núcleo da Defesa Civil
- 8.. Terminal de ônibus

ESPAÇOS LIVRES

9. Praça Multi-uso
10. Campo de Futebol

VIAS COLETORAS

ra Cidade Tiradentes, onde ocorrem uma série de eventos e oficinas culturais, também encontra-se próxima do terminal e está instalada na antiga sede da Fazenda Santa Etelvina.

Existem poucos espaços livres qualificados nos miolos dos conjuntos. Como as habitações são pequenas e os espaços condominiais são escassos ou residuais, é comum observar o encontro de pessoas nas ruas e calçadas. Os bares, também instalados nos anexos autoconstruídos, são muito presentes na região e são grandes núcleos de encontros. Os churrascos, que acontecem ao redor das churrasqueiras construídas próximas aos bares, são eventos recorrentes. Também é possível encontrar concentração de pessoas nas regiões lindeiras às escolas, principalmente em horário de entrada e saída dos estudantes.

Existem três quadras de futebol no conjunto, que também são importantes espaços de encontro e lazer da comunidade.

Existem ainda muitos anexos autoconstruídos que foram feitos para serem alugados em forma de depósitos ou garagens nos bolsões de estacionamento. Em sua maioria, no entanto, os anexos que foram construídos para esse fim encontram-se hoje abandonados, ociosos ou em ruínas.



- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.

Área de intervenção

A quadra que receberá a intervenção foi assim escolhida pois ela:

- é próxima ao Terminal Cidade Tiradentes, que concentra as linhas de ônibus que passam no bairro
- é próxima a Avenida dos Metalúrgicos, que concentra grandes equipamentos como o CEU e o Hospital Municipal Carmen Prudente
- tem uma configuração espacial de centralidade dentro do conjunto
- já concentra os usos não residenciais dentro do conjunto, presentes nas construções irregulares e nos equipamentos públicos que a cerca
- possui espaços livres e construções vazias e/ou ociosas
- é o núcleo do Território Educador Cidade Tiradentes – programa municipal que visa qualificar o espaço urbano e a segurança viária nas proximidades de equipamentos de educação infantil



VOLUMETRIA E OCUPAÇÃO

Área da intervenção
hoje



EDIFÍCIOS DA COHAB

Existem 8 edifícios na quadra, todos murados individualmente. Cada edifício tem 60 apartamentos, totalizando 480 apartamentos na quadra

ESCOLA ESTADUAL

A escola Prof Cândido Procopio Ferreira de Camargo atende alunos do 1º ao 5º ano do ensino fundamental e tem por volta de 530 alunos matriculados

ANEXOS AUTOCONSTRUIDOS

Os anexos foram construídos onde eram previstas vagas de estacionamento no plano integrado. Hoje abrigam comércios e serviços (mercados, bares, salão de beleza, oficinas mecânicas), depósitos e garagens individuais. Uma grande parte dos anexos estão abandonados.

CENTRO COMERCIAL

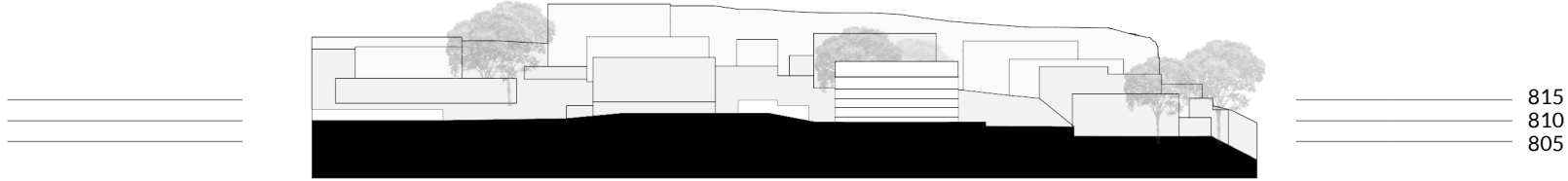
O centro comercial proposto pelo plano integrado da COHAB-SP se fragmentou em comércios de médio porte. Abriga um supermercado, uma farmácia, um açougue, uma padaria e uma loja de material de construção

CALÇADA

LEITO CARROÇÁVEL

**CORTE TRANSVER-
SAL DA QUADRA**

Área da intervenção
hoje



**CORTE LONGITUDI-
NAL DA QUADRA**

Área da intervenção
hoje



3

projeto de intervenção

Desenho de uma proposta de reabilitação de uma quadra do Conjunto Castro Alves

DIRETRIZES

1. Abrigar atividades que impulsionem a economia local

2. Melhorar a qualidade do desenho urbano

3. Quebrar a monotonia paisagística

1. Abrigar atividades que impulsionem a economia local

Através da observação da dinâmica do local, desde o projeto até os dias atuais, cria-se o programa do lugar baseado em seus usos, necessidades e carências reais.

Os anexos auto-construídos, apesar de essenciais à dinâmica sócio-econômica, carecem de um desenho urbano e arquitetônico de qualidade – afinal, foram feitos de forma precária e sem unidade, muitas vezes fazendo uma usurpação individual do espaço público. Caso fosse um projeto de intervenção que viesse a ser implantado, seria possível fazer um levantamento dos anexos e mapear quais poderiam ser aproveitados. Como trabalho acadêmico, optou-se por ignorar todos os anexos e levar em conta apenas os edifícios residenciais, o centro comercial e o equipamento público, todos previstos no plano do conjunto.

O programa proposto centrou-se na criação de edifícios que pudessem abrigar atividades para dinamizar a economia local.

Os espaços de trabalho criados dividem-se em lojas e oficinas. As lojas abrigariam comerciantes ou prestadores de serviços e as oficinas têm um caráter mais flexível – podem abrigar desde grupos que dão aula de dança a grupos que produzem artesanato, por exemplo. A ideia é que essas construções fossem de propriedade pública que, através de editais ou aluguéis sociais, faria o manejo dos grupos que ocupariam essas construções.

2. Melhorar a qualidade do desenho urbano

O presente projeto não busca renovar a área ou des-caracterizá-la por completo, busca costurá-la, de forma mais atada ao restante da malha urbana e das necessidades dos moradores, transeuntes e usuários dos espaços lá estabelecidos.

“Uma das ideias inconvenientes por trás dos projetos [de revitalização] é a própria noção de que eles são conjuntos, abstraídos da cidade comum e separados. Pensar em recuperar ou melhorar os projetos como projetos é persistir no mesmo erro. O objetivo deveria ser costurar novamente esse projeto, esse retalho da cidade, na trama urbana — e, ao mesmo tempo, fortalecer toda a trama ao redor”. (19)

A intervenção acrescenta novos usos em três níveis distintos:

— **nível público:** ruas compartilhadas, praças, parquinhos, lojas e oficinas

— **nível comunitário:** área comum dos edifícios

— **nível individual:** varandas dos apartamentos

O projeto busca, através do desenho urbano, alinhar esses três níveis sem que haja ruídos em suas fronteiras — ou seja, eliminar os espaços sem função, ociosos ou remanescentes.

“A questão, em resumo, deve ser procurar usos adequados à zona de fronteira e criar outros, mantendo a cidade como cidade e o parque como parque, mas tornando o inter-relacionamento deles explícito, vivo e suficientemente constante. Esse princípio foi brilhantemente definido, com relação a outro assunto, por Kevin Lynch, professor-adjunto de planejamento do Instituto de Tecnologia de Massachusetts e autor de The Image of the City [A imagem da cidade]. “Uma linha divisória pode ser mais do que simplesmente uma barreira dominante”, escreve Lynch, “se for possível ver ou mover-se através dela — se ela estiver inter-relacionada em certa profundidade com as regiões de ambos os lados. Torna-se então uma costura, não uma barreira, uma linha de permuta ao longo da qual duas áreas se alinham.”

3. Quebrar a monotonia paisagística

A tipologia-padrão H repetida a exaustão em todos os conjuntos habitacionais do Complexo Cidade Tiradentes gera uma monotonia paisagística no bairro. Para além do cansaço visual que a repetição proporciona, a monotonia gera uma carência de pontos de referências urbanas marcantes - fazendo o caminhar no bairro penoso pela facilidade de se perder. A repetição também dificulta um vínculo afetivo com o espaço — contornada por seus moradores com a pintura dos prédios com cores variadas e a instalação de portões de diferentes modelos.

“Uma imagem ambiental pode ser decomposta em três componentes: identidade, estrutura e significado. É conveniente abstrai-los para a análise, desde que não se perca de vista que sempre aparecem juntos. Uma imagem viável requer, primeiro, a identificação de um objeto, o que implica sua diferenciação de outras coisas, seu reconhecimento enquanto entidade separável. A isso se dá o nome de identifiade, não no sentido de igualdade com alguma outra coisa, mas com o significado de individualidade ou unicidade. Em segundo lugar, a imagem deve incluir a relação espacial ou paradigmática do objeto com o observador e outros objetos. Por último, esse objeto deve ter algum significado para o observador, seja ele prático ou emocional. O significado também é uma relação, ainda que bastante diversa da relação espacial ou paradigmática.” (20)

A intervenção será, assim, também ser um contraponto formal ao restante do conjunto.

PROCESSO

Após estabelecidas as diretrizes e os novos programas dessa intervenção, foi preciso definir a forma que esse projeto teria.

Primeiro no desenho em planta, foi possível perceber que seria possível para transformar a quadra em uma quadra permeável ao pedestre, com a reabertura do acesso desenhado pela COHAB e pela abertura de uma via paralela a entrada dos edifícios, em seus fundos.

O arranjo das novas construções tomou forma pela experimentação de diversos arranjos formais. O modelo digital facilitou a compreensão da conformação topográfica do terreno, evidenciando minúcias das quais o desenho em planta e corte muitas vezes não mostram. A seguir, algumas experimentações feitas ao longo do trabalho:



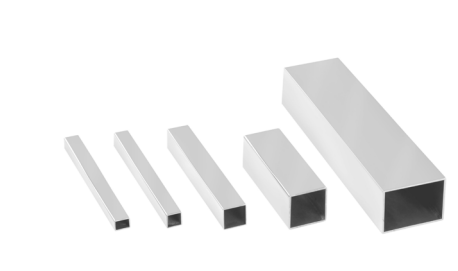
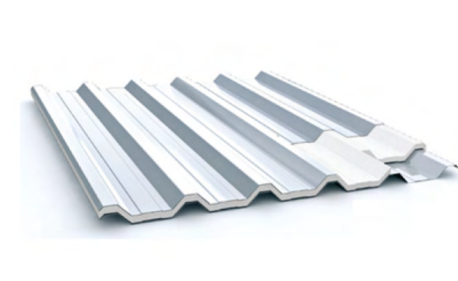
ESTRUTURA & MATERIALIDADE

Em uma posterior etapa de implementação do projeto, o faseamento da obra se daria nas em etapas: primeiro se faria a retirada dos anexos irregulares e a reconstrução dos muros de arrimo dos taludes onde se encontram as habitações.

Em seguida, a seria construída a fundação – em um sistema de fundação rasa tipo radier – junto com a construção do sistema de drenagem das novas ruas e sua pavimentação.

Por fim, seriam instaladas as novas construções – feitas por elementos pré-moldados e, assim, de rápida instalação.

A materialidade do aço é peça fundamental para a quebra da monotonia paisagística da tipologia padrão-H. Mesmo sem uma configuração monumental, a intervenção assim uma linguagem própria, que facilita a identificação do e para com o local.



Placa Cimentícia, Telha termoacústica e perfis metálicos

Elementos utilizados no projeto

Implantação



1. RUA LUA E ESTRELA
2. RUA LUA CIRANDEIRA
3. RUA MEU PEQUENO CACHOEIRA
4. RUA APRECIANDO A CIDADE
5. RUA DAS OFICINAS
6. RUA ESTRELA NATUREZA
7. RUA FOGO CAPIRA
8. RUA GRITO DE ALEGRIA



**VOLUMETRIA E
OCUPAÇÃO**

Projeto



ESCOLA ESTADUAL

CENTRO COMERCIAL

EDIFÍCIOS DA COHAB

LEITO CARROÇÁVEL

LOJAS

APOIO À ÁREA LIVRE

OFICINAS

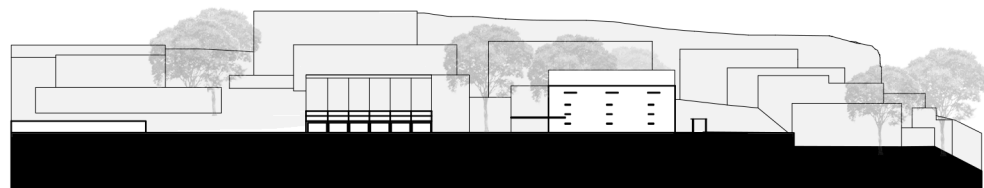
CALÇADA

VARANDAS ANEXADAS

ÁREA COMUM DOS EDIFÍCIOS

CORTE AA'
TRANSVERSAL A
QUADRA

Projeto

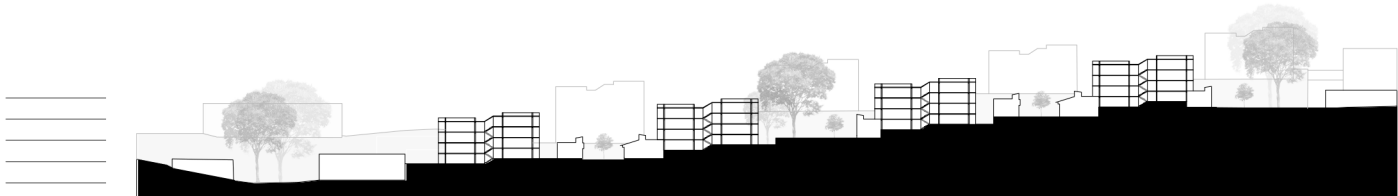


815
810
805



CORTE BB'
LONGITUDINAL A
QUADRA

Projeto



815
810
805
800
795



Espaços livres

Para uma leitura mais didática do projeto, primeiro se fará a leitura de seus espaços livres e, posteriormente, de seus espaços construídos.

1. rua comercial

2. rua das oficinas

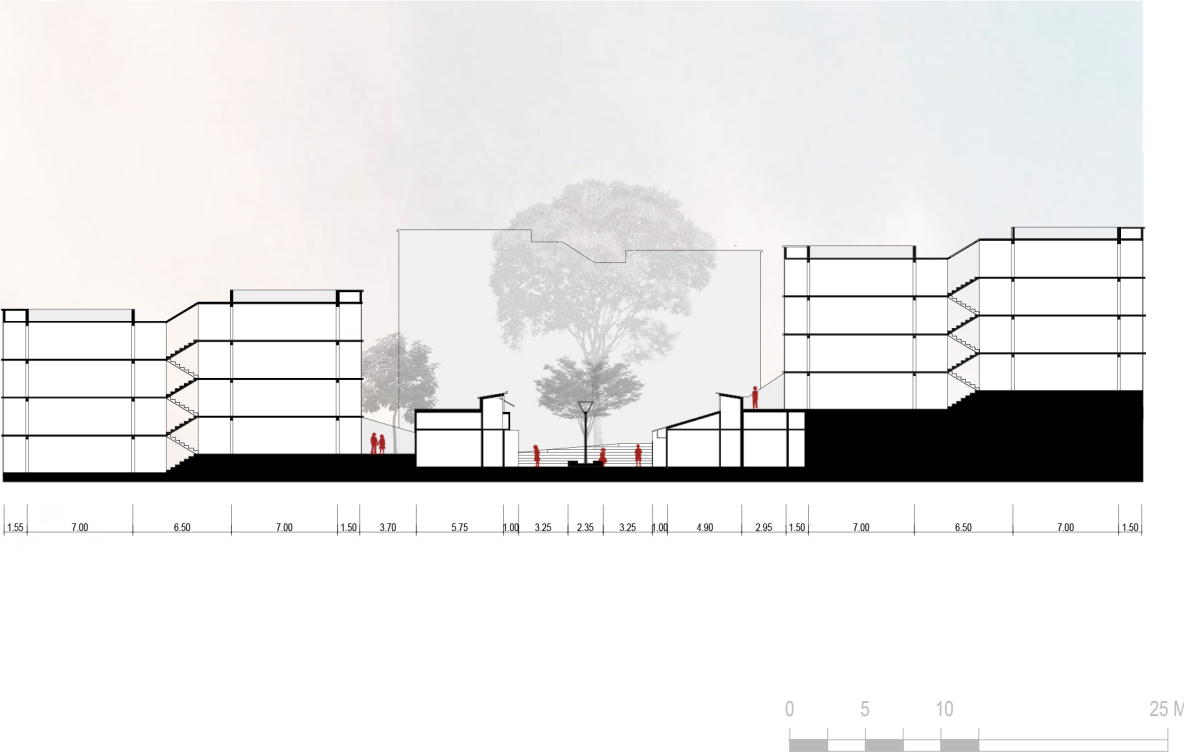
3. rua praçal

4. esquina

5. pracetas

rua comercial

A rua comercial é uma rua compartilhável, tendo a entrada de carros apenas permitida para o abastecimento de mercadorias das lojas. Possui frente comercial em ambos os lados, com lojas térreas. Com uma largura total média de 9 m, a rua possui um canteiro central de 2,35m com bancos em ambos os lados, iluminação central e jabuticabeiras plantadas a cada 2,75m (meio módulo dos edifícios comerciais). As jabuticabeiras fornecem sombra e jabuticabas aos transeuntes - ativando ainda mais as possíveis interações no espaço. A escolha por uma árvore de porte pequeno é para não tornar a rua muito escura e fechada em si mesma, e permite que os moradores tenham uma boa visão do que ocorre na rua através de suas varandas. É uma rua plana, no nível da calçada da rua de automóveis que contorna a quadra no momento que se cruzam; é, no entanto, rebaixada (no caso da Rua Grito de Alerta, elevada) se comparada a Rua das oficinas tendo, assim, escada ao seu final. Essa conformação semi-enterrada dá a rua um tom a mais de aconchego para o espaço.



pág. 74
Corte transversal da Rua Lua e Estrela

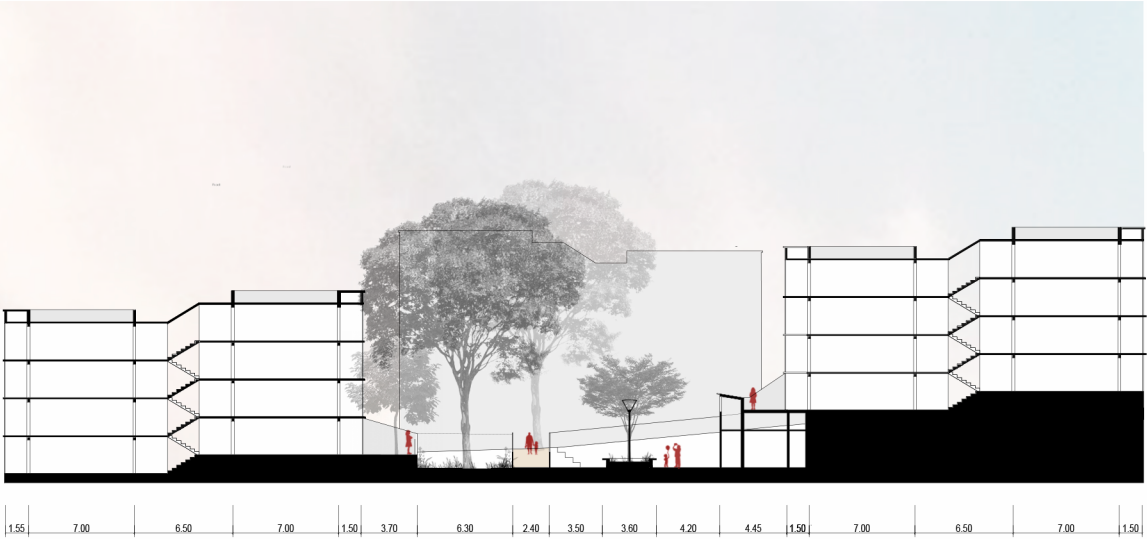
pág. 75
Vista do pedestre da rua Lua e Estrela

rua praça

As ruas praça cortam a quadra transversalmente sem o uso de escadas, sendo, assim, acessível. Não é permitida o acesso de veículos nesse via. Possui uma rampa central que conecta a rua dos carros com a rua das oficinas.

De um dos lados dessa rampa , existe um canteiro de aproximadamente 6.5 m de extensão, com o plantio de diversas árvores que conferem uma maior privacidade para os moradores cujas varandas se abrem para a praça.

Do outro lado da rampa, esta o edifício de apoio à praça - disposto em um platô em pequenos desníveis - com banheiro e cobertura para os transeuntes e usuários do espaço livre. Estão também dispostos nesses platôs bancos e canteiros com árvores frutíferas ao longo do caminho



pág. 70
Corte transversal da Rua Lua Cirandeira

pág. 71
Vista do pedestre da rua Lua Cirandeira

rua das oficinas

A rua das oficinas é a rua criada, que corta longitudinalmente a praça. É onde se encontra as oficinas e as entradas secundárias dos edifícios habitacionais, prosta no projeto. Articulam todos os espaços livres da quadra. Diferente das Ruas Coração de Mãe e Conto de Areia - das quais é paralela - possui um caráter mais local.

As fachadas cegas dos edifícios se abrem para a rua com a estrutura parasita da área comum dos prédios.

Para marcar cada entrada de edifício, um pau-ferro é plantado no meio da rua.

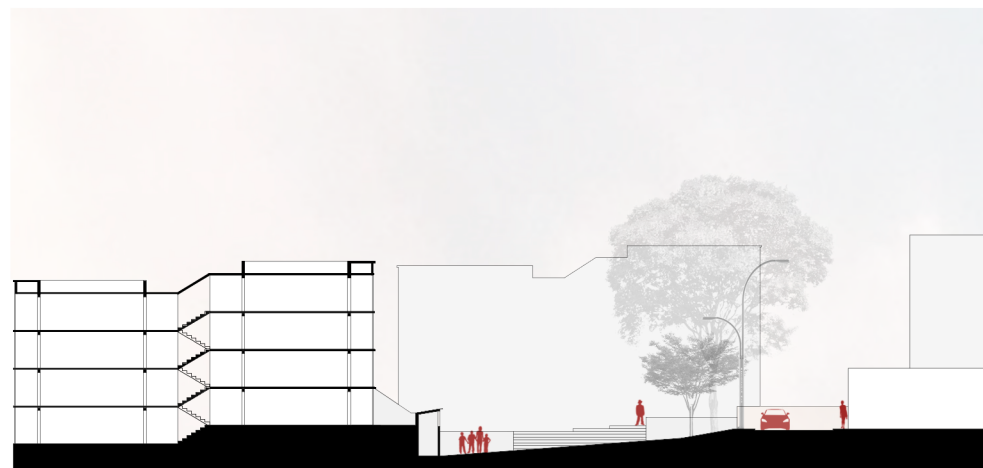


pág. 72
Corte transversal da Rua das Oficinas (proposta)

pág. 73
Vista do pedestre da Rua das Oficinas (proposta)

esquina

A esquina da quadra se abre para a Travessa Estrada do Sol, transformando a Rua Apreciando a Cidade em um grande campo aberto pavimentado, livre para funções diversas como feira de rua, shows, grandes encontros, apresentações, entre outros. As árvores existentes são preservadas, podendo ainda incluir outras no canteiro entre a calçada da Travessa Estrada do Sol. Existe uma inclinação de 8% na praça, o que favorece a situação de plateia.



1.50 7.00 6.50 7.00 1.50 2.90 1.50 16.10 3.65 1.20 5.15 1.20

0 5 10 25 M



pág. 80

Corte transversal da Rua Apreciando a Cidade

pág.81

Vista do pedestre da Rua Apreciando a Cidade

recintos

Os recintos são os espaços entre as oficinas e as ruas transversais da quadra. Por estarem retirados do espaço de maior fluxo, são espaços livres abertos de repouso. É envolto pela estrutura metálica que une os edifícios propostos - se semelhando em forma a um *trepá-trepa* - onde as pessoas podem se alongar, sentar nos balanços e as crianças podem brincar. A estrutura pode ainda ser suporte para painéis expositivos, plantas trepadeiras, entre outros.

pracetas

As pracetas são o espaço de encontro da entrada das oficinas e da entrada secundária das habitações, propostas pelo projeto de intervenção. São espaços livres cobertos de repouso, com bancos ao redor de um canteiro com uma vegetação de forração. É uma ante-sala urbana para os moradores das habitações e os usuários das oficinas.



pág. 80

Vista do pedestre pracetá entre a Rua das Oficinas e a Rua Lua e Estrela

pág.81

Vista do pedestre da Rua das Oficinas

Espaços construídos

1. lojas grandes

2. lojas pequenas

3. apoio da praça

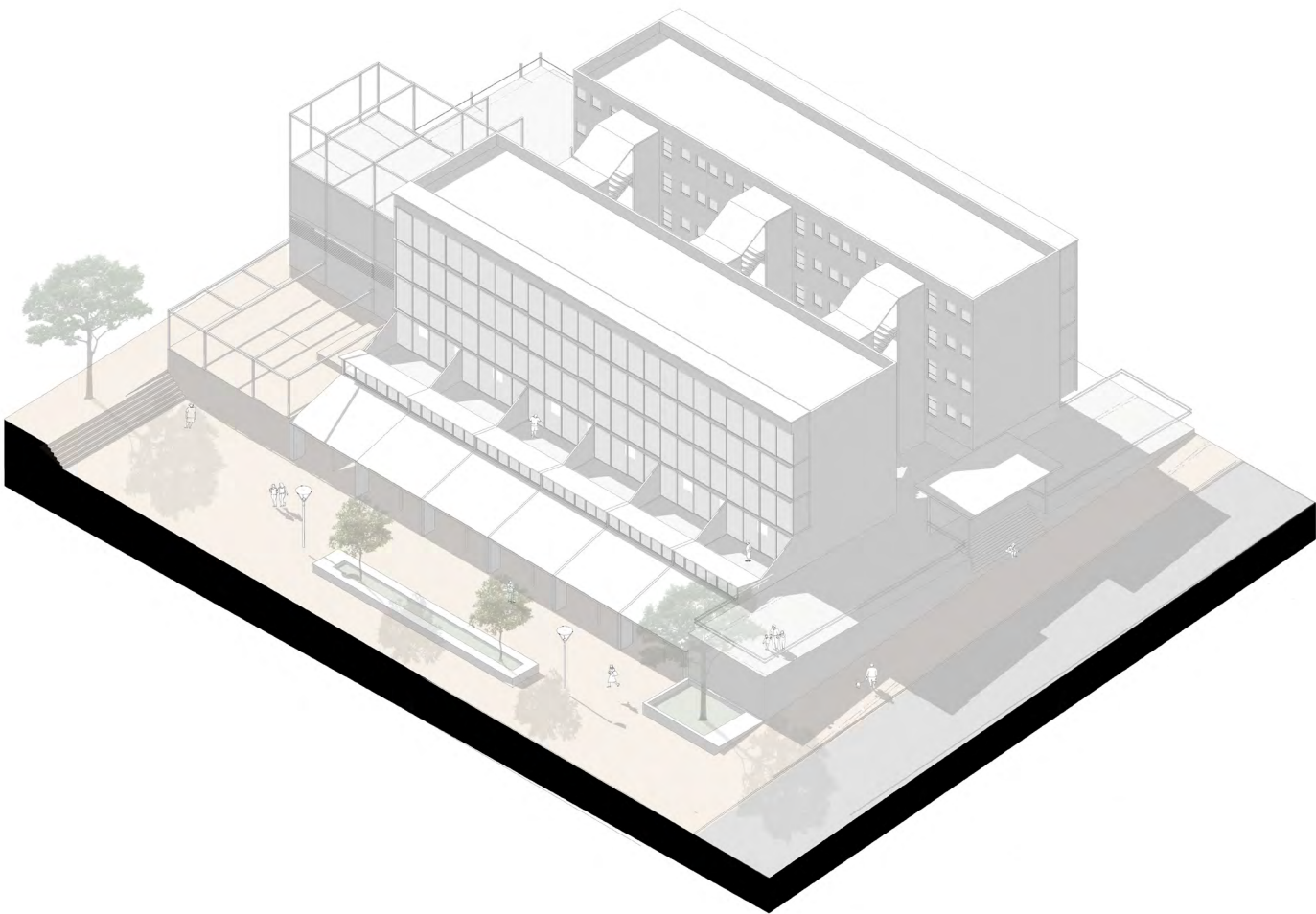
4. oficinas & área comum

5. varandas

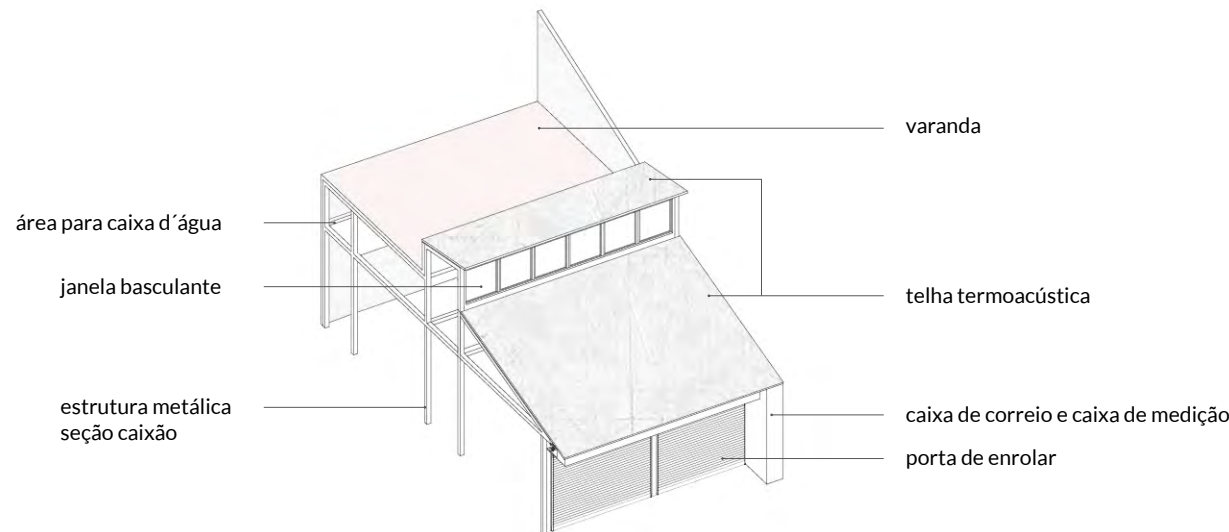
lojas grandes

O tipo lojas grandes é um edifício que abriga comércios e serviços.

Como anexo lateral aos edifícios pré-existent da COHAB, é composto de seis módulos 1, cuja cobertura são os terraços dos apartamentos do primeiro pavimento. O edifício acomoda de 1 a 6 estabelecimentos comerciais, uma vez que os módulos podem ser conjugados. As janelas basculantes permitem tanto que a luz natural atinja de forma difusa o meio da loja como a ação da ventilação cruzada. É possível a instalação de uma caixa d'água no entreferro do módulo e cada estabelecimento possui espaço para uma caixa de medição e de correio independente, ao lado da porta de entrada

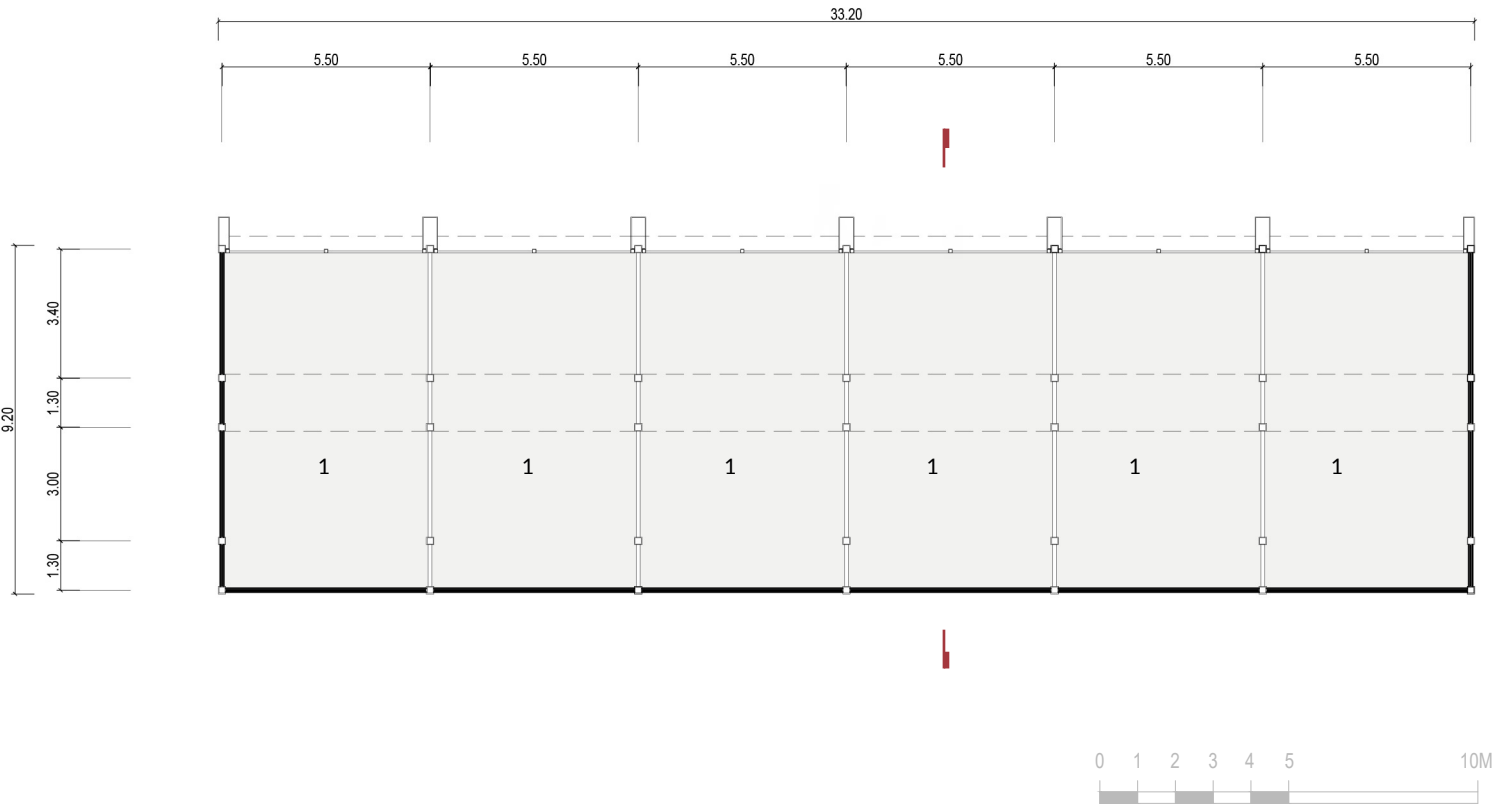


MÓDULO 1 AXONOMÉTRICA

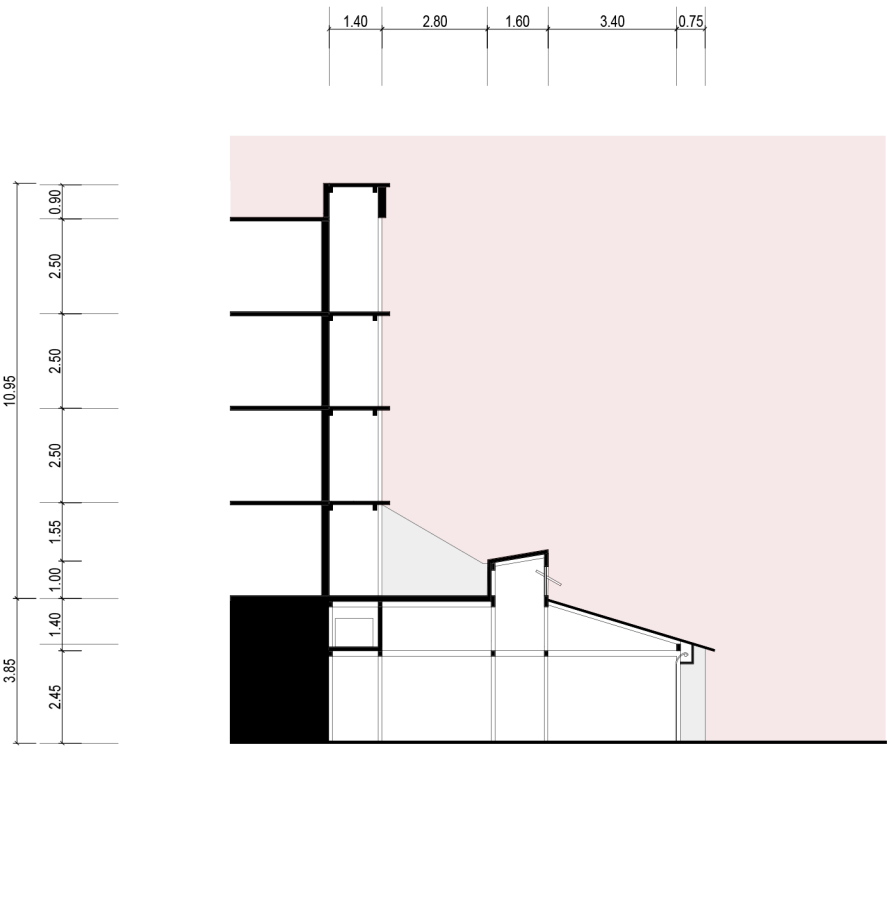


PAVIMENTO
TÉRREO

1. Módulo 1
47,8 m²

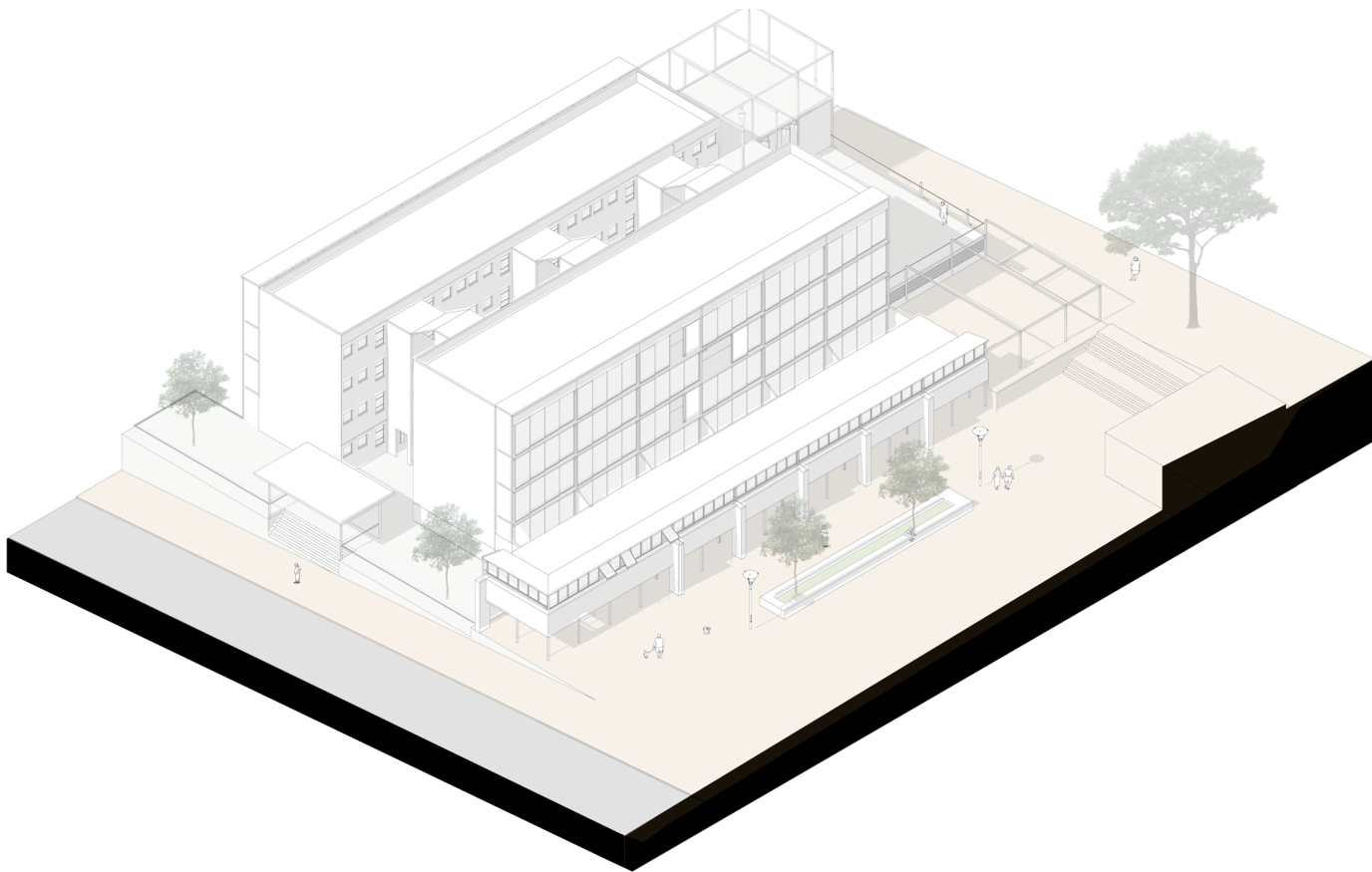


CORTE TRANSVERSAL
LOJA GRANDE

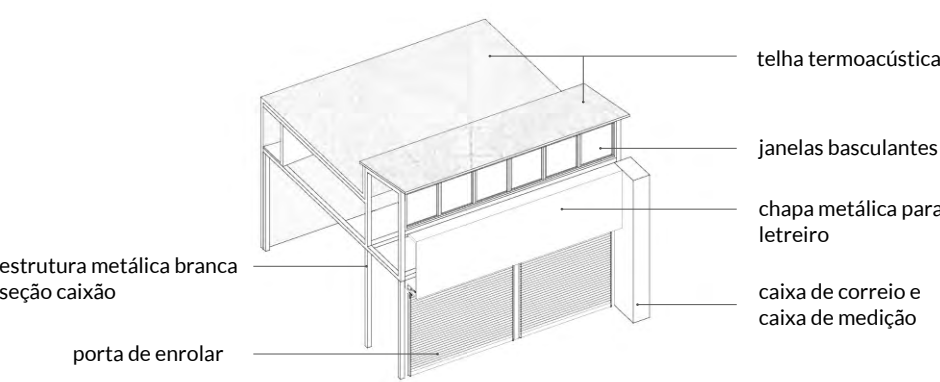


lojas pequenas

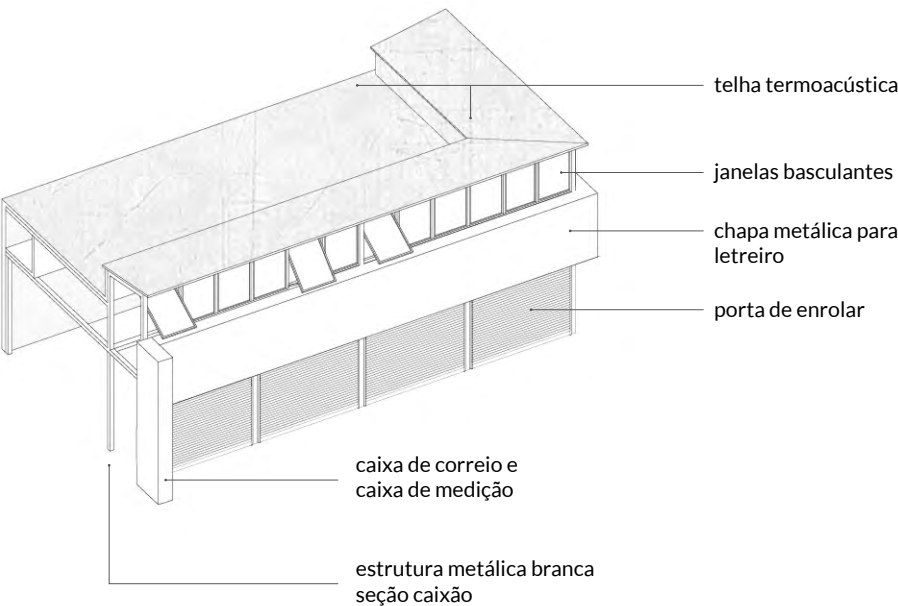
O tipo lojas pequenas é um edifício que abriga comércios e serviços. Como anexo lateral aos edifícios pré-existentes da COHAB, é composto de 5 módulos 2 e 1 módulo esquina. O quintal dos apartamentos do primeiro pavimento encontram-se em sua traseira - diferencia-se, assim, do tipo lojas 1 que não possui recuo com o prédio existente. O módulo esquina, por ser maior e apresentar localização privilegiada no espaço público, tem aptidão para se tornar bar, padaria ou restaurante. Assim como o módulo 1, também possui espaço para caixa d'água e caixa de correio e medição independentes.



MÓDULO 2
AXONOMÉTRICA



MÓDULO ESQUINA
AXONOMÉTRICA

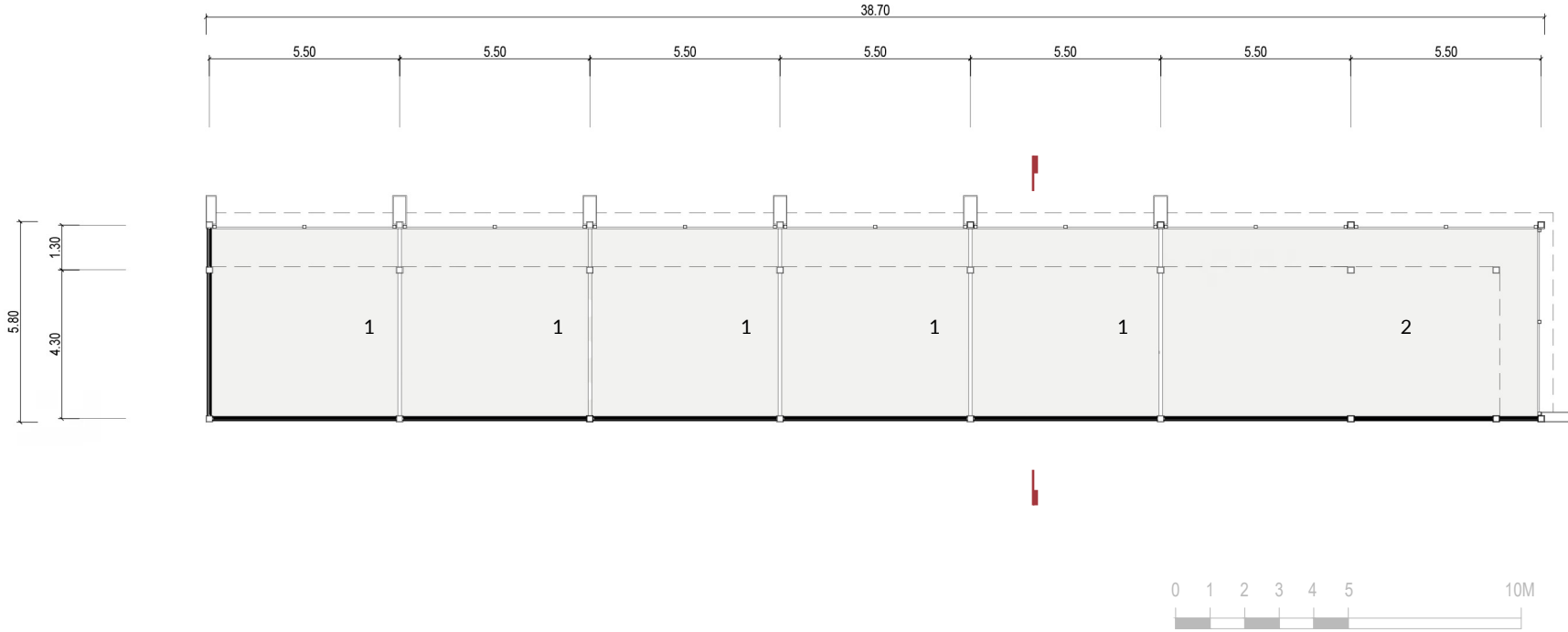


PAVIMENTO
TÉRREO

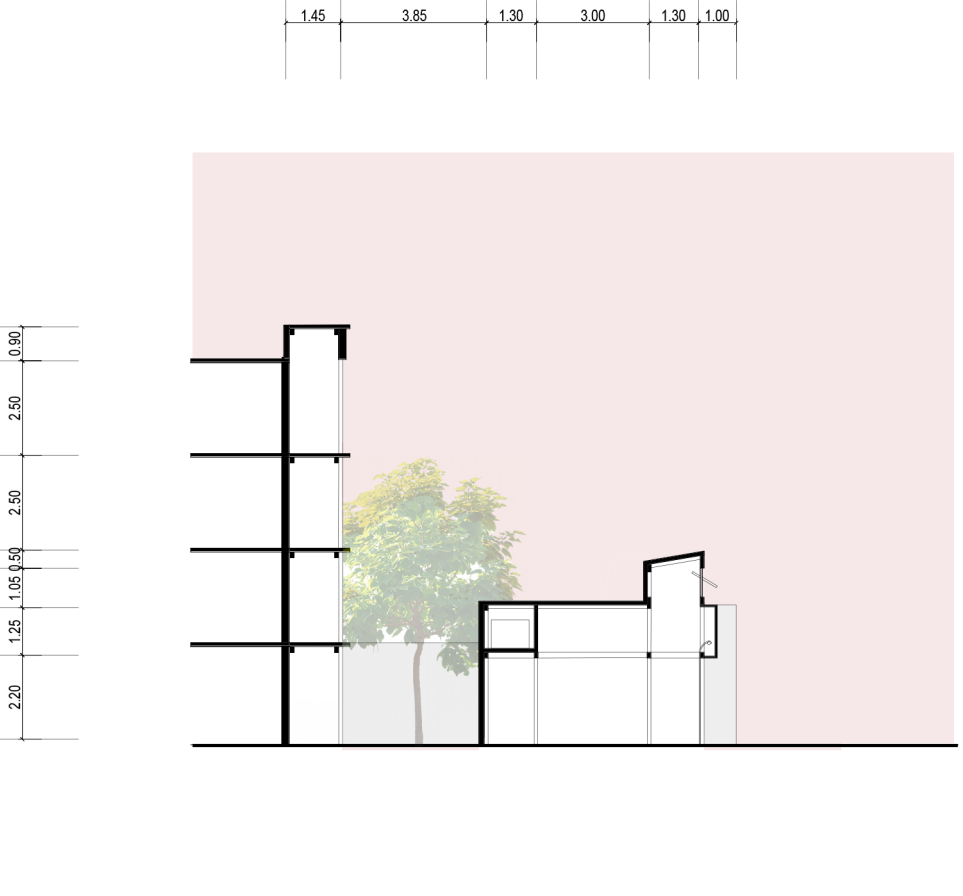
LOJA PEQUENA

1. Módulo 2
29,45 m²

2. Módulo esquina
59,13 m²



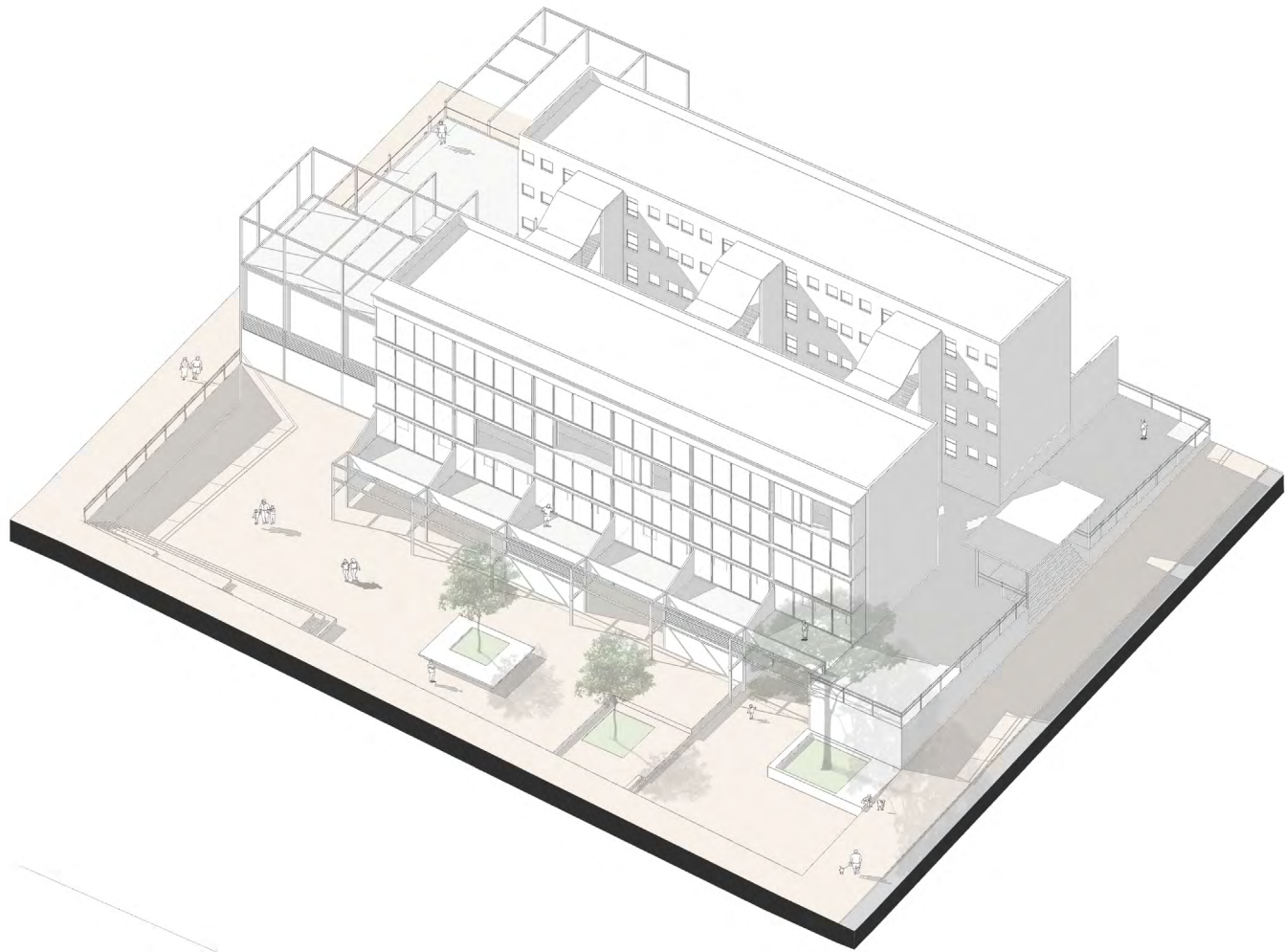
CORTE TRANSVERSAL
LOJA PEQUENA



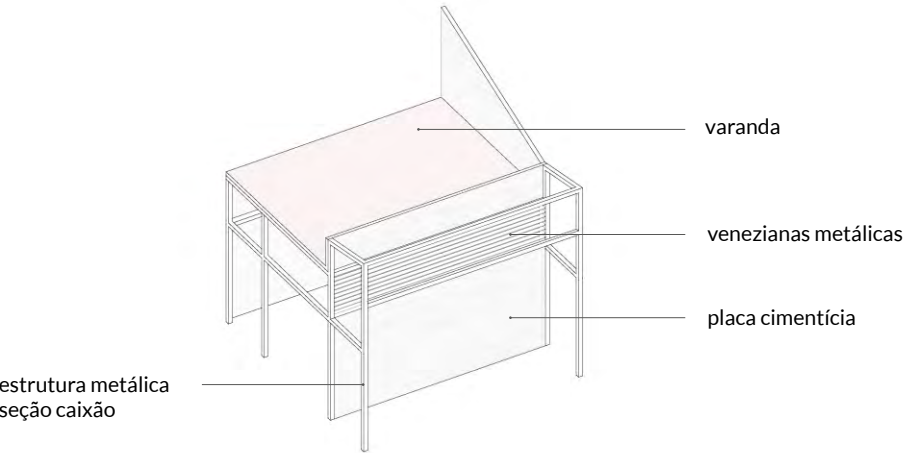
apoio à praça

O tipo praça é um edifício de apoio a rede de áreas livres públicas da quadra.

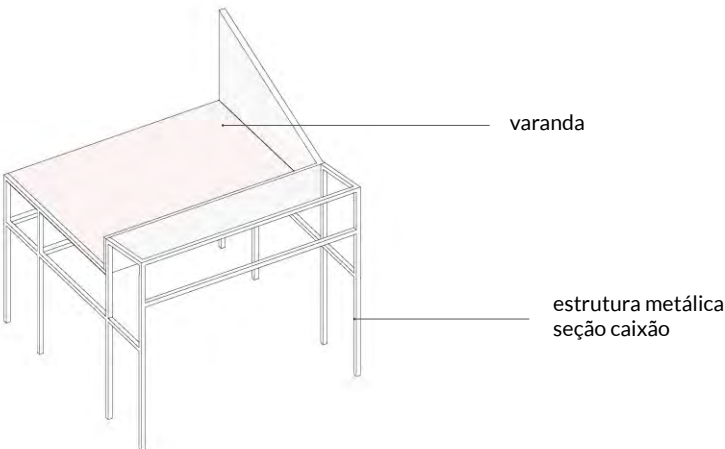
Como anexo lateral aos edifícios pré-existentes da COHAB, é composto de dois módulos de banheiro, e dois módulos marquise, que oferecem espaços cobertos às áreas livres. Em ambos módulos, a cobertura são os terraços dos apartamentos do primeiro pavimento. Sua armação metálica também pode servir de apoio para exposições públicas ou intervenções artísticas, ou até mesmo instalação de mobiliário urbano para descanso, como redes



MÓDULO BANHEIRO AXONOMÉTRICA



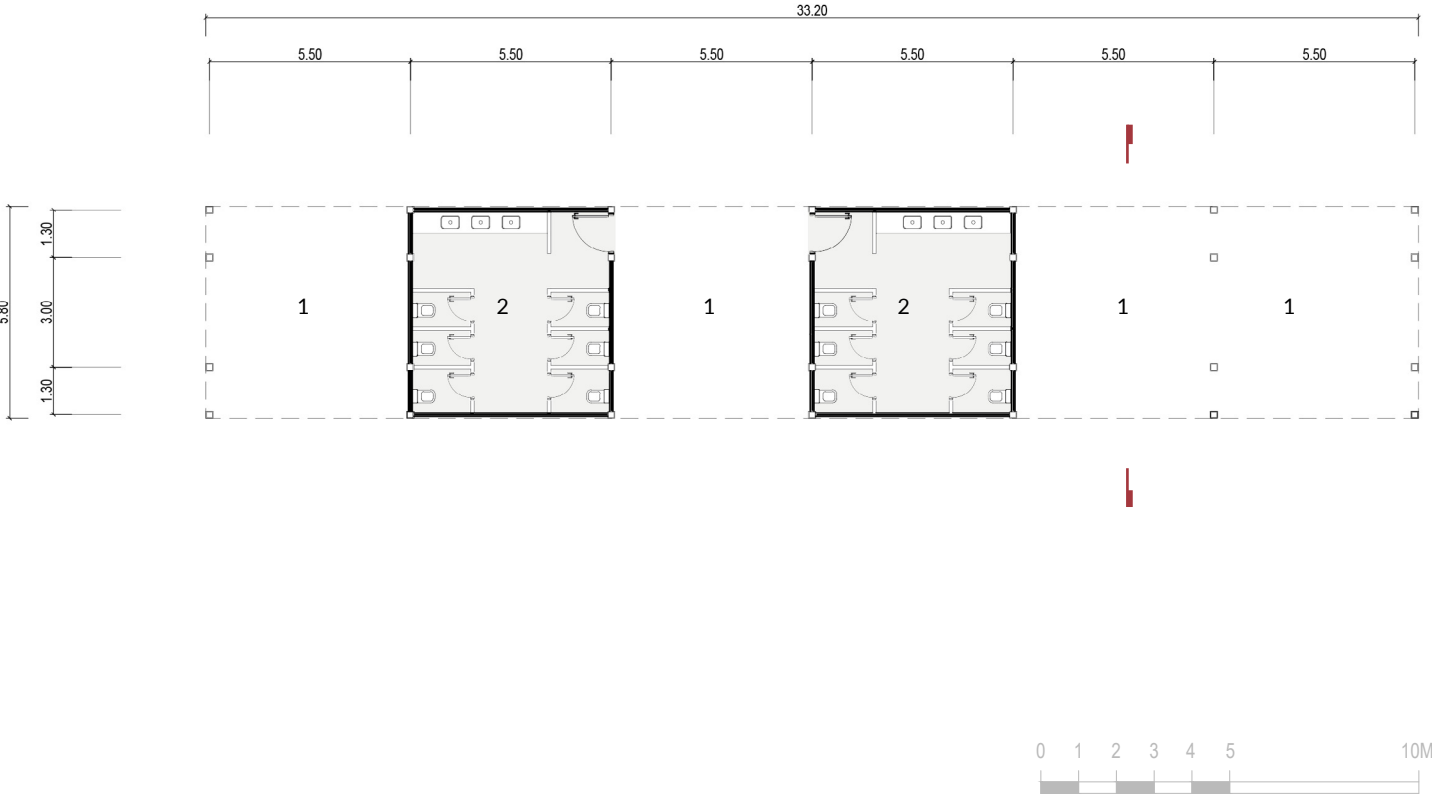
MÓDULO MARQUISE AXONOMÉTRICA



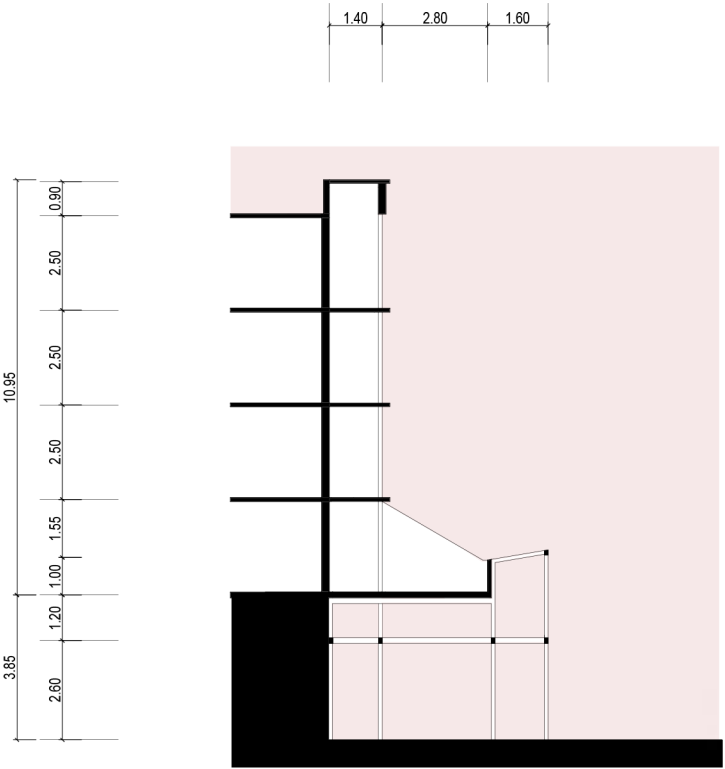
PAVIMENTO
TÉRREO
APOIO À PRAÇA

1. Módulo parque

2. Módulo banheiro
xx m²



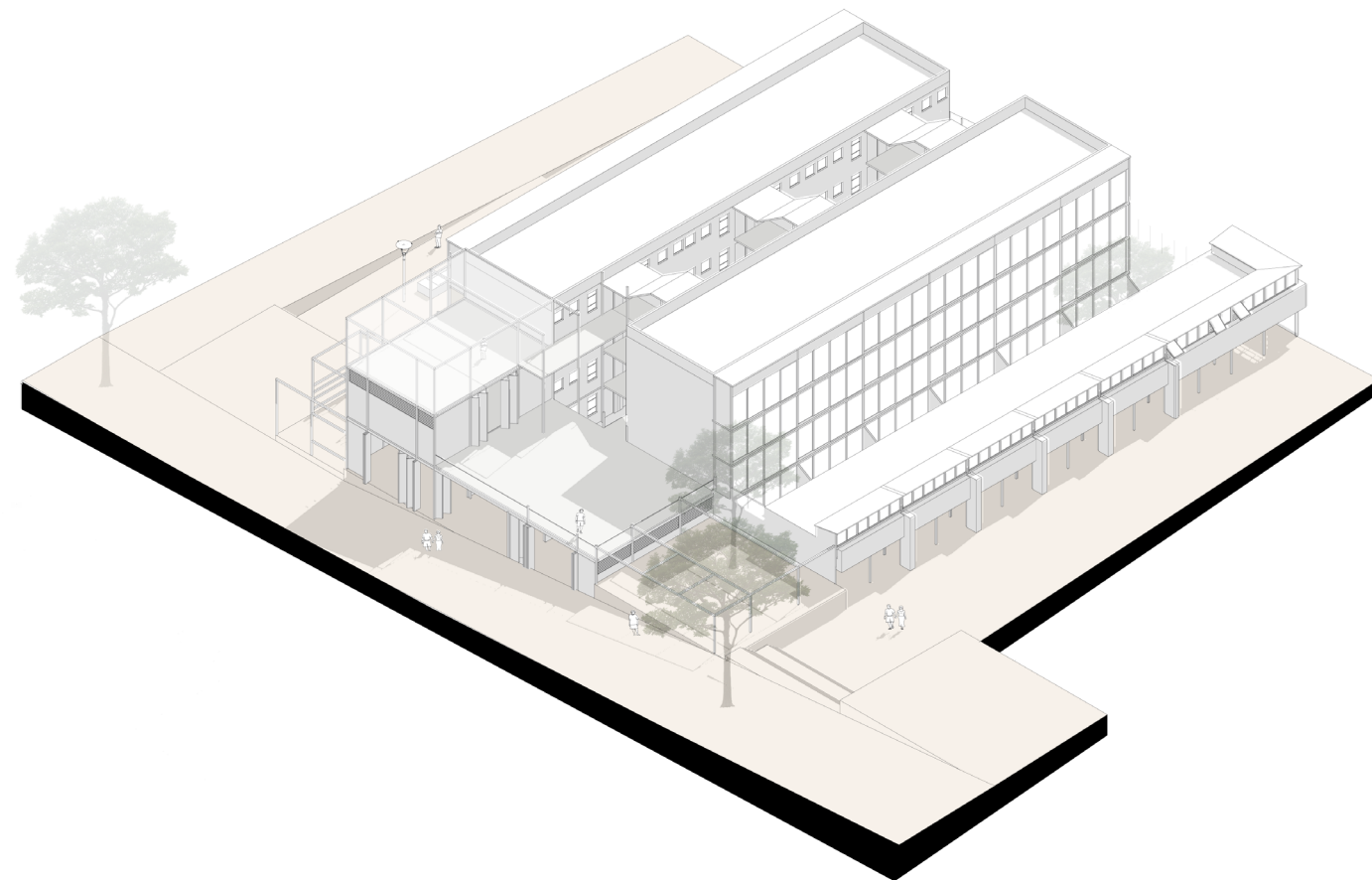
CORTE TRANSVERSAL
APOIO À PRAÇA



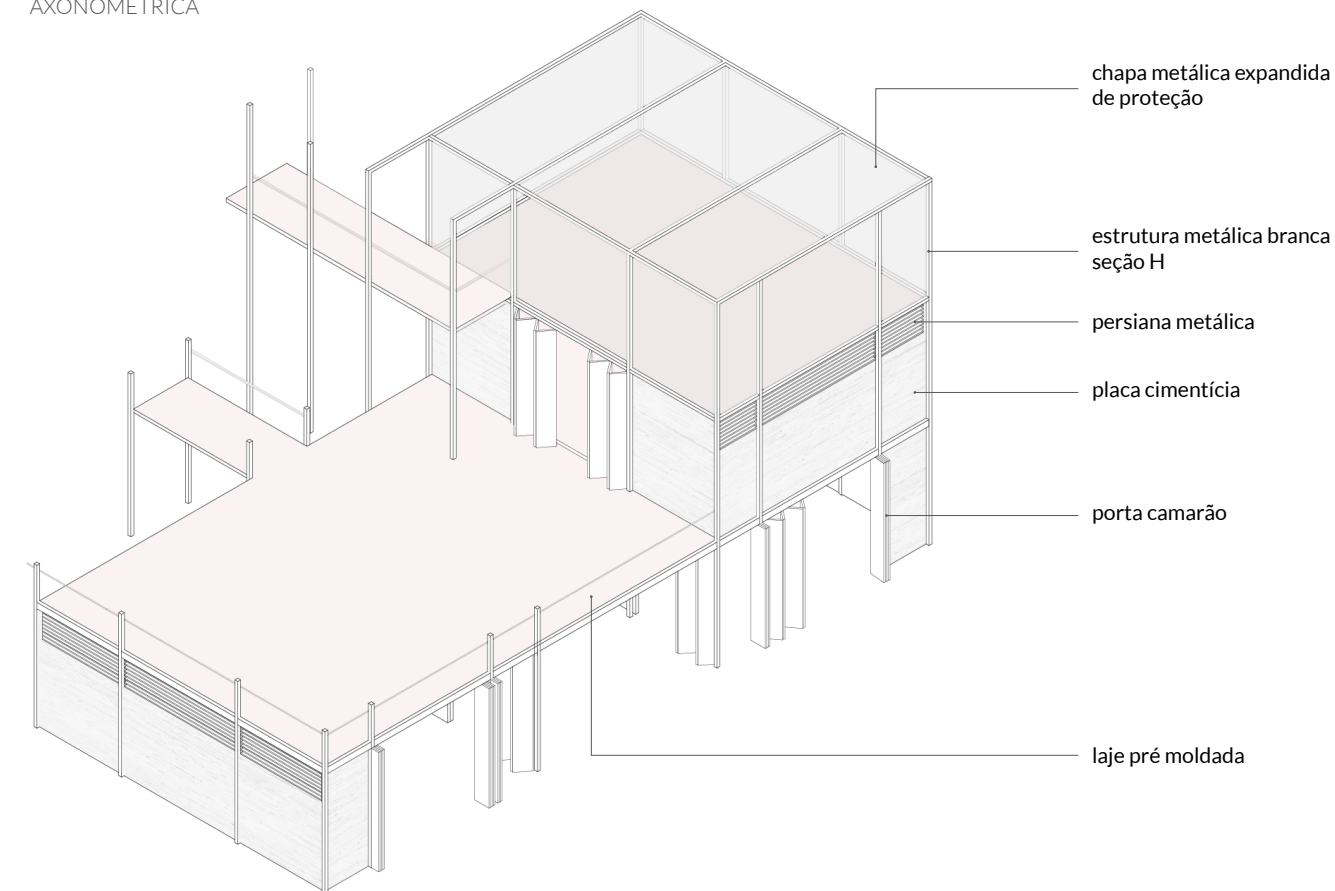
oficinas & área comum

O tipo oficinas & área comum se anexa aos edifícios da cohab pré-existent em sua empena cega traseira. Apesar de ter a mesma materialidade que os outros edifícios, segue uma modulação própria e possui uma estrutura mais robusta.

Em seu térreo encontram-se os espaços de oficinas, o portão secundário de acesso a habitação e uma praceta que conecta os dois usos. No primeiro pavimento, encontra-se o salão de festas e churrasqueira e no segundo o campinho, de uso livre. Ambos pavimentos fazem uso da circulação vertical existente, conectada ao novo edifício através de passarelas.



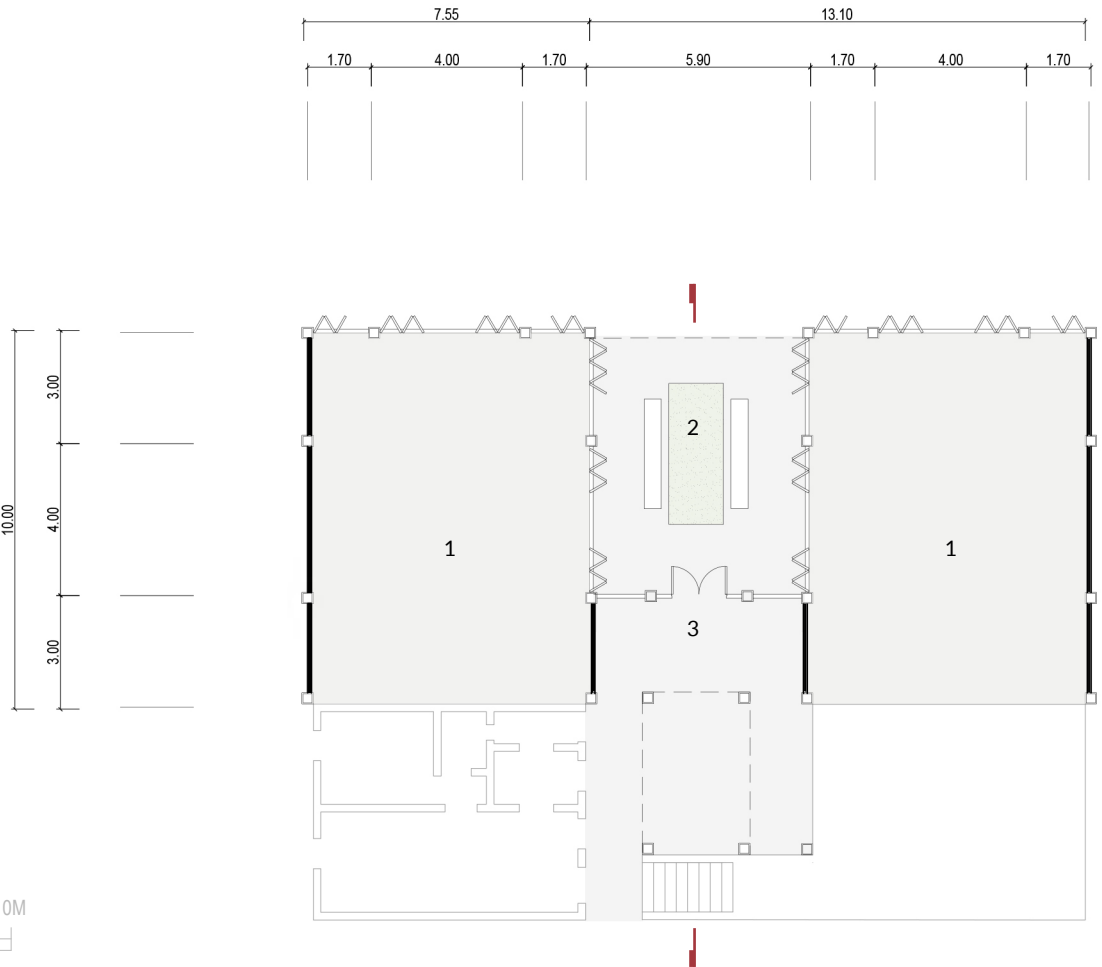
OFICINAS & ÁREA COMUM AXONOMÉTRICA



PAVIMENTO
TÉRREO

OFICINAS

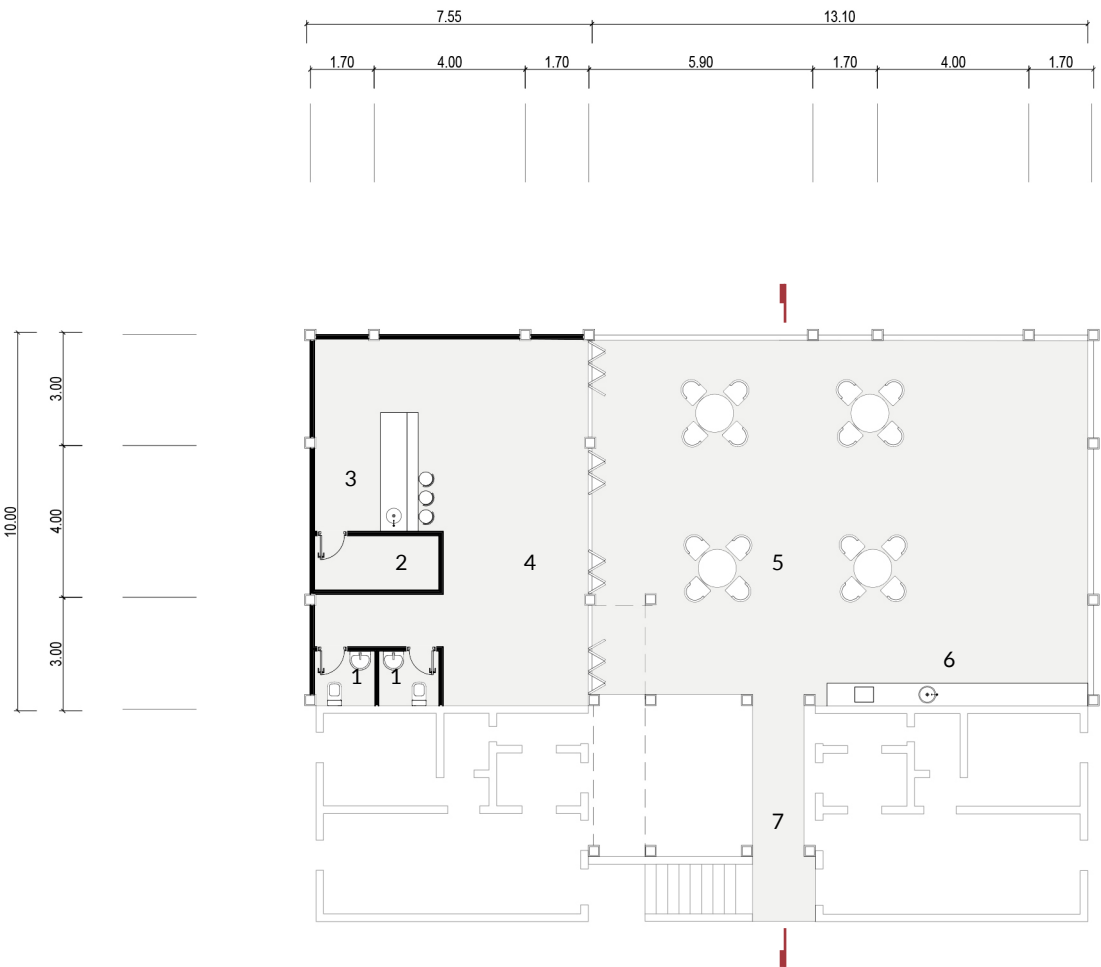
- 1. oficina
69,25 m²
- 2. praceta semi-privada
43,35 m²
- 3. entrada do edifício



PRIMEIRO
PAVIMENTO

ÁREA COMUM

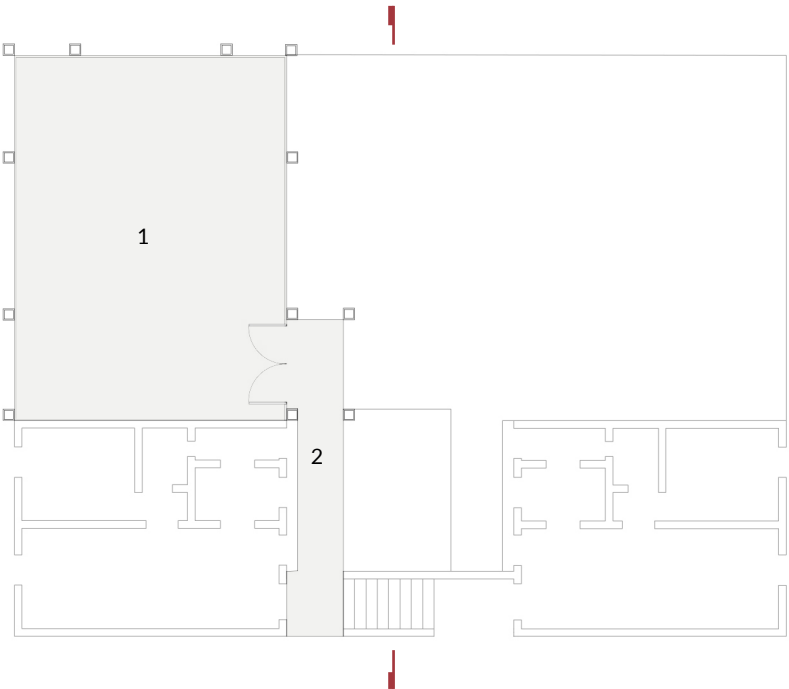
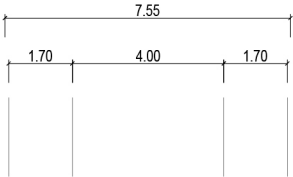
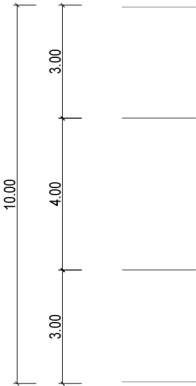
- 4. banheiro
2,3 m²
- 5. depósito
4,8 m²
- 6. cozinha
43,35 m²
- 7. salão coberto
59,25 m²
- 8. área descoberta
122,5 m²
- 9. churrasqueira
- 10. passarela
9 m²



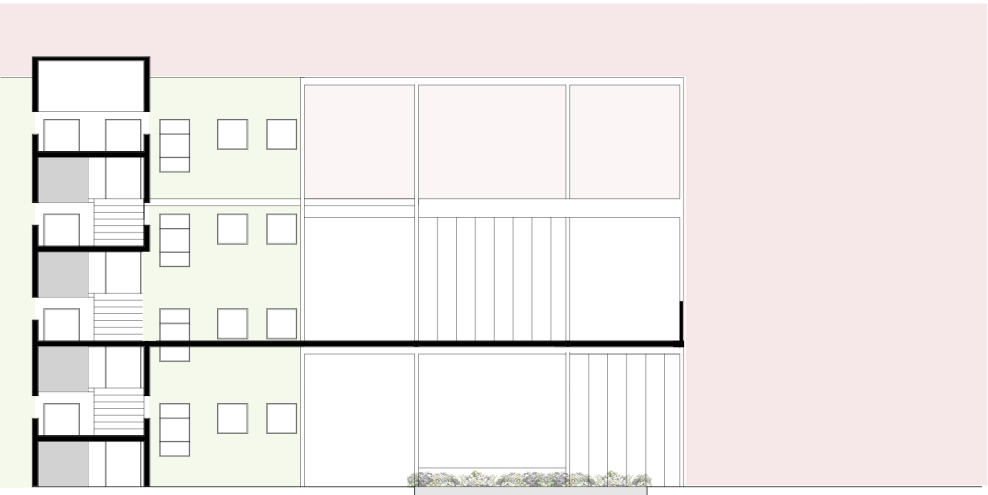
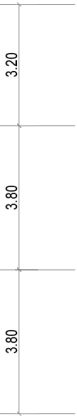
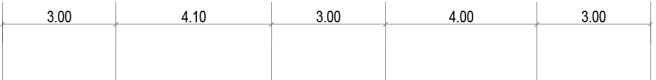
ÁREA COMUM
SEGUNDO
PAVIMENTO
ÁREA COMUM

1. campinho
69,25 m²

2. passarela
9 m²



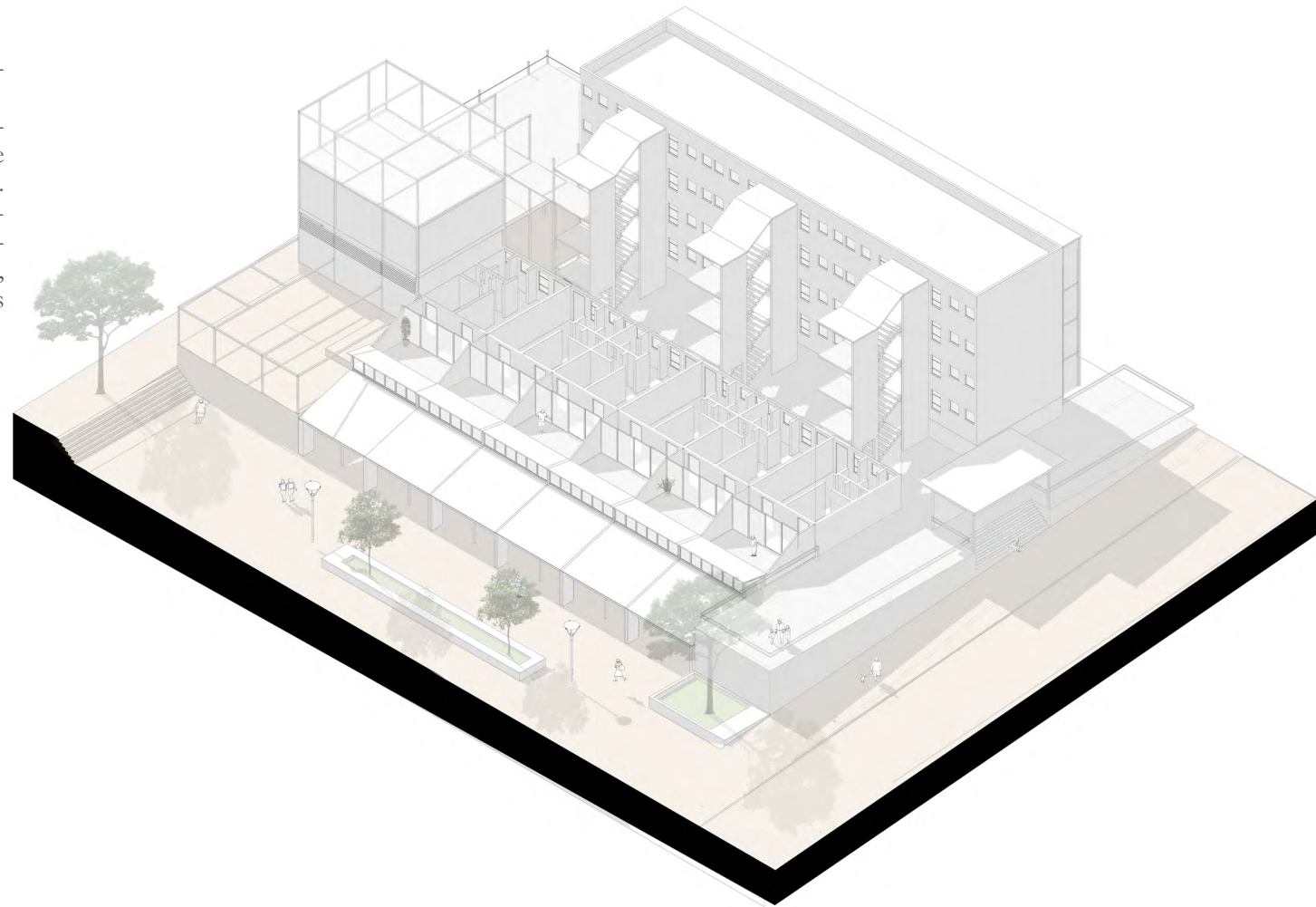
CORTE TRANSVERSAL
ÁREA COMUM



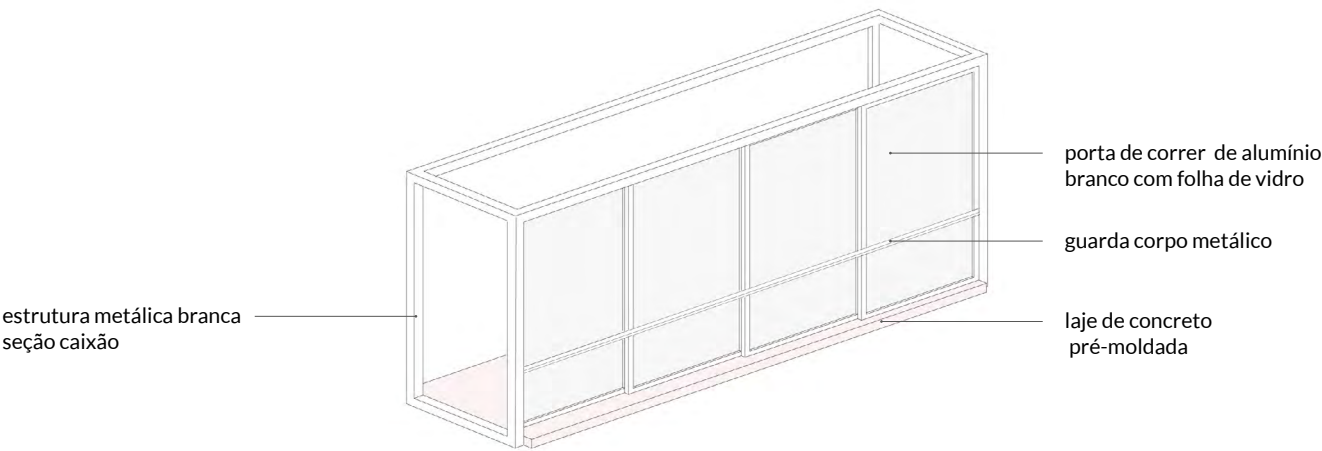
varandas

O tipo varanda se anexará lateralmente aos edifícios pré-existentes.

O módulo varanda irá se acoplar em cada unidade habitacional, que terá um aumento de 23 % de sua área. Quando anexado na fachada coincidente aos tipo praça ou tipo loja 1, é acoplada na parte superior desses edifícios, uma vez que suas malhas estruturais coincidem.



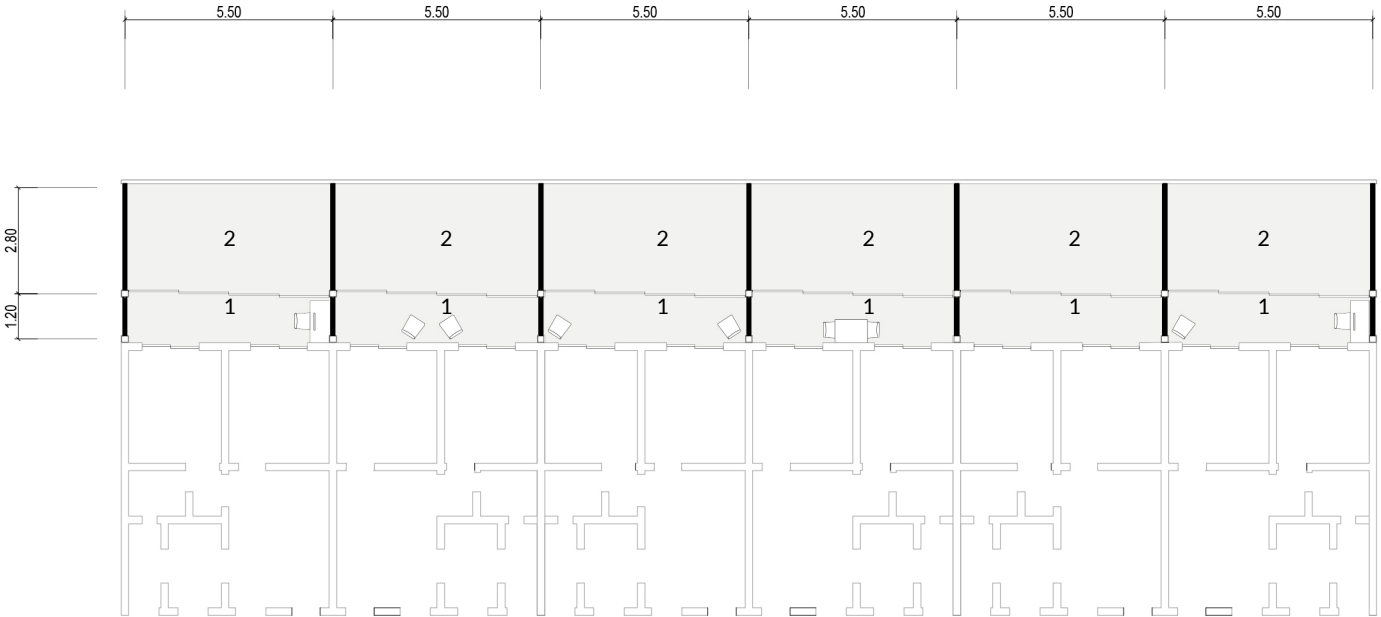
MÓDULO VARANDA AXONOMÉTRICA



**VARANDAS ANEXAS
PAVIMENTO TÉRREO**

1. Módulo varanda
6.6 m²

2. Terraços
15.4 m²



**VARANDAS ANEXAS
PAVIMENTO TIPO**

1. Módulo varanda
6.6 m²



CONSIDERAÇÕES FINAIS

“Um dos temas mais relevantes na qualificação urbanística e ambiental dos grandes conjuntos segue sem nenhuma proposta e sem perspectiva de ação: a monotonia, rigidez e monofuncionalidade tão típica desses espaços. Até o presente, as únicas soluções a essa questão estão representadas pelas intervenções irregulares nas áreas condominiais dos edifícios e nas ampliações e mudanças de uso nas unidades unifamiliares, garantindo alguma diversidade — ainda que precária e ilegal — aos conjuntos da COHAB-SP” (21)

Esse TFG desenha uma proposta de intervenção que incide na quebra da monotonia visual, com nova materialidade e forma, e quebra da monofuncionalidade, através dos novos usos e da heterogeneidade do espaço público. E essa proposta nasce justamente da observação dos usos e da ocupação dos anexos auto-construídos — que com o projeto arquitetônico e urbano se costuram de forma mais harmônica e menos ruidosa, oferecendo maior fluidez a atividade urbana.

Ele é, no entanto, ciente de suas limitações. Apesar dos apontamentos dos moradores, comerciantes e transeuntes da quadra em questão terem sido levados em conta para a elaboração do projeto, ele não é um projeto feito de modo colaborativo. Seu valor, no entanto, reside no campo da experimentação - que é essencial para o cultivo de realidades diversas.

bibliografia

AYMONINO, Carlo. L’abitazione razionale. Atti dei Congressi CIAM (1929-1930). Veneza, Editora Marsilio. 1980.

BENEVOLO, L. [1963]. As origens da urbanística moderna. Lisboa: Editorial Presença. 1981

BENVENGA, Bruna Maria de Medeiros. Conjuntos habitacionais, espaços livres e paisagem: apresentando o processo de implantação, uso e avaliação de espaços livres urbanos. 2011. Dissertação (Mestrado em Paisagem e Ambiente) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

BOLAFFI, Gabriel. Habitação e Urbanismo: o problema e o falso problema. In: MARICATO, Ermínia (org.). A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil Industrial. São Paulo: Ed. Alfa Ômega, 1979

CHOAY, Françoise. O Urbanismo. São Paulo: Perspectiva, 1979.

CULLEN, Gordon. Paisagem Urbana. São Paulo: Martins Fontes, 1971

OTERO, Estevam Vanale. As possibilidades e os limites da reabilitação de conjuntos habitacionais em São Paulo. 2009. Dissertação (Mestrado em Habitat) - Faculdade de Arqui-

tetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

Usina CTAH - Programa Bairro Legal: Plano de Ação Habitacional e Urbana Diretrizes e Prioridades. Relatório técnico, junho 2003

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras; Quadro Analítico - Cidade Tiradentes. São Paulo,Dezembro 2016.

JACOBS, Jane. Morte e Vida de Grandes Cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2007

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira; **VOGEL**, Arno; **MELLO**, Marco Antonio da Silva. Quando a rua vira casa. São Paulo. Projeto Arquitetos Associados, 1985.

SLOMIANSKY, Adriana Paula; **GROSTEIN**, Marta Dora. Cidade Tiradentes: a abordagem do poder público na construção da cidade; conjuntos habitacionais de interesse social da COHAB-SP (1965/1999). 2003.Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. São Paulo, Martins Fontes, 2011.

RUOTTI, Caren et al . A ocorrência de homicídios no município de São Paulo: mutações e tensões a partir das narrativas de moradores e profissionais. Saude soc., São Paulo , v.

26, n. 4, p. 999-1014, Dec. 2017

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/cidade_tiradentes/historico/

<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/>

http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspxw



PARQUE VILA DO RODEIO

Cidade Tiradentes,
Setembro de 2019
Autoria própria