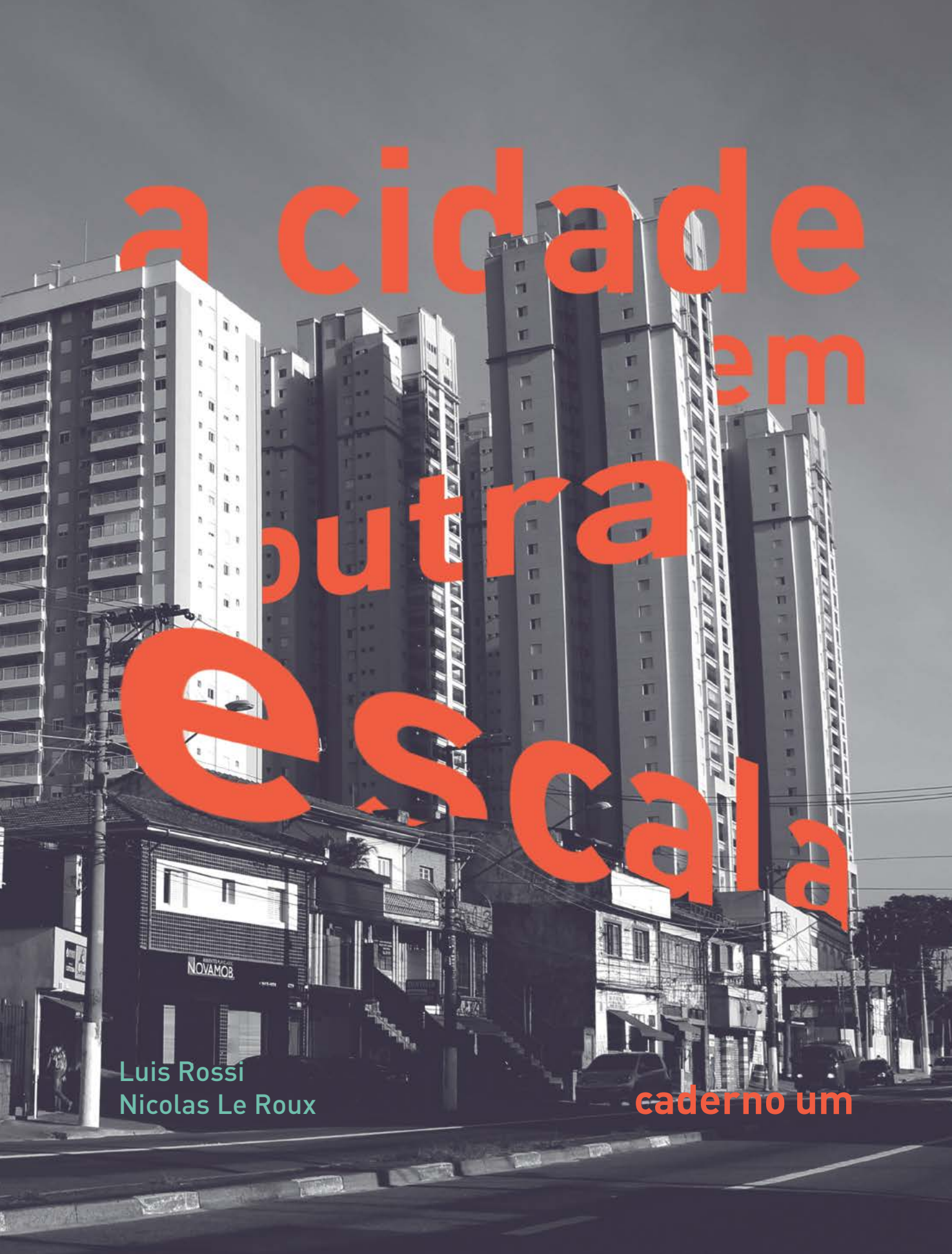


A black and white photograph of a city street. In the foreground, there's a small, dark-colored building with a sign that says "NOVAMOB". To the right, there's a staircase leading up to a building. In the background, several tall, modern apartment buildings rise into the sky. The sky is clear and blue. The overall scene depicts a dense urban environment.

a cidade em outra escala

Luis Rossi
Nicolas Le Roux

caderno um

a cidade
em

outra

escala

Trabalho final de graduação (TFG)
apresentado à Faculdade de Arquite-
tura e Urbanismo da Universidade de
São Paulo.

Participaram da banca:

Orientadores

Eugênio Fernandes Queiroga

Luiz Antonio Recamán de Barros

Orientadora Metodológica

Raquel Rolnik

Convidada

Marina Mange Grinover

Julho de 2017

a cidade em outra escala

caderno um

Luis Rossi
Nicolas Le Roux

abstract

The city of São Paulo, like many others in Brazil and around the world, presents urban transformation processes that are incapable to touch the daily life scale of its inhabitants. The urban regulations and the actions engaged by the public and private sector over the urban tissue have been formulated with a parceled logic, unconcerned with the place, creating generic design strategies that prioritize immediate profit over long term development. It exists, today, a lost scale of thinking in between the production of buildings and the strategic planning that creates an incoherence between the constructed form and the intended operation for the city. This work has as objective to investigate the causes and processes associated with this model of production of the city space. In order to do so, it resorts to the disciplinary field of Urban Design, recovers its position in postmodern criticism and chooses a generic place in the city of São Paulo as a case study in which a project proposal is illustrated.

The project is organized around three coping keys: urban fabric and infrastructure; morphological parameters of occupation; specific projects.

Keywords: Urban Design, Urbanistic Instrument, Place, Vila Sônia.

resumo

A cidade de São Paulo, assim como muitas outras no Brasil e no mundo, apresenta processos de transformação urbana incapazes de lidar com a escala de vida dos habitantes em seu cotidiano. Os regramentos urbanísticos e as ações empreendidas pelo poder público e privado sobre o tecido urbano tem sido formuladas segundo uma lógica parcelada e despreocupada com o lugar, traçando estratégias genéricas de desenho que dão mais margem ao lucro imediato do que ao desenvolvimento de longo prazo. Existe, hoje, uma escala de pensamento perdida entre a produção dos edifícios e o planejamento estratégico que cria uma incoerência entre a forma construída e o funcionamento almejado para a cidade. Este trabalho tem como objetivo investigar causas e processos envolvidos neste modelo de produção do espaço urbano. Para isso, recorre ao campo disciplinar do Desenho Urbano, recupera sua posição na crítica pós-moderna e escolhe um lugar genérico da cidade de São Paulo como estudo de caso no qual é ilustrada uma proposta de projeto.

O projeto está organizado em torno de três chaves de enfrentamento: tecido urbano e infraestrutura; parâmetros tipo-morfológicos de ocupação; projetos específicos.

Palavras-chave: Desenho Urbano, Instrumento Urbanístico, Lugar, Vila Sônia.



agradecimentos

À minha mãe Ana, por além de ser mãe ter ensinado a olhar nos olhos de meus professores, com certeza o maior ensinamento da minha vida acadêmica. Minha avó Antonia, por ter me mostrado a história e ter criado em mim o sentimento nostálgico que tanto dá forças de pensar no futuro. E à Mariana, por compor o triângulo sólido que é a nossa família e ajudar tanto e sempre a segurar as barras.

À minha mãe Rossana que sempre se esforçou muito para que eu pudesse me dedicar aos estudos. Ao meu pai Galo que me mostrou o valor de ir atrás do que eu acredito. À Chiara que sempre foi minha maior companheira. Aos meus avós e minha tia, que sempre estiveram juntos e deram todo suporte possível ao longo da minha da minha vida.

À Rossana e Chiara por terem me recebido em sua casa abertamente e pelas muitas lições de respeito.

À Ana, Mariana e vó que sempre me trataram como alguém da família, por todo apoio durante tantos trabalhos que exigiram dias seguidos em suas casas.

Aos funcionários da FAU.

Aos professores que nos acompanharam desde sempre em especial:

Nossos orientadores, Luiz Recamán, por ter lembrado que TFG deveria servir para que aprendêssemos algo que interessasse e pela paciência em acompanhar-nos em nossa confusão nesta última etapa da graduação; e Eugênio, que sempre se mostrou muito animado em orientar o trabalho, ouvindo nossas ideias abertamente e contribuindo com seu amplo repertório.

Silvio Macedo, um dos melhores professores que tivemos nesta escola, por ter sido rígido e amável em todos os momentos.

Francisco Lamiquiz, Patxi, por ter apresentado conteúdos e autores que a FAU e eu tanto negligenciávamos.

João Sette, que me ajudou a despertar um olhar crítico para a cidade e confiou em mim em diversas ocasiões.

Helena Aparecida, Marta e Anália, por serem estas arquitetas incríveis e professoras que nos auxiliaram tanto no aprendizado de projeto.

E à Marina pela conversa revigorante e a participação na banca.

À Raquel, por tantas orientações ao longo dos anos de FAU, pelo incentivo na realização deste trabalho e por aceitar contribuir conosco mais uma vez estando presente na banca.

Igualmente às pessoas incríveis do LabCidade que me ensinaram, com sua pluralidade de formações, sotaques e sentimentos, uma parte importante do que constituiu esse trabalho e o pesquisador que o fez.

Ao João Dutra e à Denise Duarte, que disponibilizaram seu tempo para conversarem conosco ao longo do trabalho.

Aos amigos da Revista Contraste. Obrigado por terem construído conosco esse espaço de formação e pesquisa fundamental para nossas trajetórias.

Aos amigos com quem pudemos dividir nossas questões de uma maneira muito especial, desde os tempos de colégio e vestibular até estes ocupados dias de confecção de TFG e trabalhos que nos distanciam. Sabemos que vocês estarão sempre aí! Nós também.

À Fernanda, por ter me permitido, graças a sua companhia, descobrir a cidade e seguir pensando nela até hoje.

À Paula, por compartilhar um ano de muitas conversas noite a dentro profundamente inspiradoras e por ter feito parte, com tanta doçura, de um momento de descoberta e fortalecimento.

À Lúcia e à Elena que fizeram parte de um momento transformador na minha vida e continuam sendo pessoas com quem eu sempre posso dividir meus pensamentos e anseios.

À Lila, por sempre estar presente não importando a distância ou o tempo de deslocamento e por nos dar força na confecção deste trabalho.

Ao Gabriel, à Leila, à Lígia, ao Gustavo, à Fernanda, à Paula e à Carmem que colaboraram com os testes dos nossos parâmetros de projeto.

Ao Gabriel e à Camilla pela revisão de conteúdo e apoio na diagramação.

À Carmem por ter participado das primeiras aproximações ao Itararé e compartilhado seus imensos conhecimentos. Sentimos sua falta neste último semestre. Também à Karina Leitão por ter dado a liberdade de tentar fazer um primeiro trabalho de desenho urbano.

À Dani, por dividir conosco com tanta sinceridade muitas angústias e reflexões sobre a cidade que todos buscamos retratar com diferentes pontos de vista.

Aos meninos dos times de vôlei que formamos ao longo de todos esses anos, por terem me permitido conviver com suas diferentes fases da graduação.

sumário

caderno 1

- introdução p.11
- um o lugar do desenho urbano p.15
 - o que é desenho urbano p.15
 - o campo ausente do desenho urbano p.24
- dois do espaço ao lugar: as pessoas p.31
 - a prática do lugar p.31
 - "chez le boulanger" p.38
- três relatos p.45
- quatro um lugar como outro qualquer p.61
 - a falha do Itararé p.61
 - contexto metropolitano p.64
- cinco terra, tecido, tipo p.71
 - parcelar para poder tecer p.71
 - cidade densa, compacta e caminhável p.96
- seis os limites do planejamento p.109
 - precedentes p.109
 - a lei fora do lugar p.111

caderno 2

- sete instrumentos para ir além p.7
- oito ensaio de desenho urbano p.29
- considerações finais p.97
- bibliografia p.103

“A reconciliação da cidade e da arquitetura depende, em primeiro lugar, de nossa capacidade de imaginar um novo projeto para a cidade cujos instrumentos apropriados ainda devem ser descobertos. Não se trata de maneira alguma de retornar ao plano do urbanismo e ao tipo de regulamentações que ainda estão em vigor e que garantem a perenidade de um modelo que nós devemos superar. É necessário repensar os termos ‘projeto urbano’ que servem de instrumentos de mediação entre a cidade e a arquitetura e que se sustentam sobre as convenções urbanas, fornecendo um contexto a partir do qual a arquitetura possa produzir seu pleno efeito de diferença. Esse projeto urbano deveria igualmente nos permitir de nos reconectar com a ideia de projeto permanente, onde a forma inicial é mais sugerida do que desenhada, e que se concretiza no ‘longo prazo’ envolto de numerosas evidências culturais... Desde já, alguns arquitetos, e não poucos, estão prontos para aceitar uma situação nova onde o arquiteto se apagaria ante a evidência da arquitetura e a arquitetura ante a necessidade da cidade”

Bernard Huet, 1987

introdução

Escolher um tema para um trabalho final de graduação passa necessariamente por uma reflexão crítica acerca dos conteúdos práticos e teóricos que compuseram nossa formação dentro e fora da universidade. Em um curso de Arquitetura e Urbanismo, a cidade se torna um objeto de estudos essencial, para o qual olham (ou deveriam) suas mais diversas disciplinas, em diferentes escalas e de diferentes maneiras. No fim das contas, é sobre ela que recaem as ações e teorias forjadas pelos arquitetos, fazendo dessa profissão um elo eterno entre nós.

Essa preocupação se evidencia em muitos trabalhos realizados no âmbito da faculdade. As próprias disciplinas de projeto de edificações por repetidas vezes propuseram temas que transformam o problema do edifício em um de dimensões urbanas, onde o objeto de propostas não é o lote, mas um território, com questões que vão além do programa típico da edificação. Este tipo de olhar para o projeto nos contaminou, assim como a muitos de nossos colegas, e a vontade de expandir as propostas para além de um limite definido pelos muros do lote se expressaram em trabalhos que tratam de programas preocupados em acolher carências urbanas, desenhar os espaços públicos, propor transposições para barreiras da cidade, definir usos de quadras e ir além daquilo que um arquiteto projetista normalmente faz em nossas cidade.

Esse comportamento não é apenas coincidência, vaidade ou descontrole, é fruto de uma constatação. É uma questão que já foi colocada inúmeras vezes ao longo da história da arquitetura e da cidade, sobre a qual recaíram diversos olhares e propostas. Ele tem a ver com a vontade de costurar o edifício ao seu entorno, de propor um contexto socio-espacial para o projeto, lidando com uma grande carência de nossas cidades: conseguir garantir coerência entre as transformações que se especializam em seu tecido. Essa dificuldade esvazia de sentido o projeto do edifício, e o arquiteto se enfraquece diante

da incapacidade de propor algo que tenha significado em um contexto mais amplo. A universidade nos proporcionou, por alguns anos, um ambiente no qual pudemos nos livrar dessa sina e projetar um contexto para os edifícios que muitas vezes a cidade não proporcionava. Contudo, cada vez mais perto da conclusão do curso, esta situação foi mostrando sua desconexão com a realidade, onde o território e o edifício não são pensados ao mesmo tempo e são produzidos, normalmente, de maneira muito parcelada.

Nos pareceu que o trabalho de conclusão da graduação não deveria se restringir ao conforto acadêmico e simplesmente propor mais uma vez um projeto que tipicamente não se concretizaria na realidade. Pelo menos não sem antes entender os motivos desse processo. Ficamos instigados por investigar o contexto que leva nossas cidades a se produzirem dessa maneira fragmentada e buscar propor um projeto que conseguisse se estruturar em uma política urbana que o viabilize. Esta ambição se mostrou muito complexa conforme o trabalho se desenvolveu. A profusão de conceitos que tratam da produção da cidade ultrapassa os próprios conhecimentos abordados na faculdade de arquitetura e urbanismo e se complexifica nas relações sociais, políticas e econômicas que participam de maneira fundamental no processo de produção urbana. Assim, ficou evidente que nosso trabalho não seria capaz de dar conta de todos os aspectos possíveis a fim de propor soluções completas (se é que elas existem) para questões tão multidisciplinares. Mesmo assim, a intenção de ir além da análise e propor um projeto nos pareceu essencial, pois acima de tudo, a profissão do arquiteto é uma atividade propositiva, que demanda constantemente respostas para problemas que devem ser desenhadas e especializadas.

Foi através do campo disciplinar do Desenho Urbano que decidimos estruturar o trabalho, buscando uma aproximação a essa área do conhecimento tão próxima dos estudos de arquitetura e urbanismo, mas com a qual tivemos pouco contato ao longo da formação na FAUUSP. Ele nos permitiu aproximar áreas do conhecimento que nos foram apresentadas sempre de maneira muito segregada durante nosso curso. Passamos a entender este campo como uma possibilidade de abordar uma escala de projeto urbano que normalmente é ignorada, uma escala intermediária entre a arquitetura e o urbanismo que é fundamental para lidar com a maneira como as pessoas habitam o ambiente urbano.

Foi também uma prerrogativa do trabalho a escolha pelo compartilhamento do processo, o que nos levou desenvolvê-lo em dupla. Já nas primeiras aproximações ao tema, percebemos que mais do que fazer dois trabalhos de tamanha complexidade, seria mais proveitoso fazer um trabalho em grupo. Mais uma vez, não pareceu verossímil um projeto dessa escala ser desenvolvido por uma só pessoa, tanto pelo volume de trabalho quanto pela caracterís-

tica autoritária que isso confere as tomadas de decisão e, consequentemente, ao espaço desenhado. Se a cidade é produzida por tantos agentes concomitantemente, não faria sentido simular um processo de projeto urbano feito por uma só pessoa. Trabalhar em dupla foi uma das formas que encontramos dentro das possibilidades do TFG para refletir também sobre as formas de trabalho do arquiteto contemporâneo, que tende a ser cada vez mais aberta e menos autoral.

Os dois cadernos que compõe este trabalho refletem a dupla aproximação proposta. O primeiro, diz respeito ao diagnóstico que buscamos fazer sobre alguns problemas atuais da produção da cidade, através do estudo de conceitos urbanos e históricos, e das normativas urbanísticas. Já o segundo, reflete o lado propositivo do trabalho, onde estão traçadas propostas de enfrentamento dessas questões em forma de levantamento de referências e um projeto de desenho urbano. Essa divisão em dois cadernos permite que alguns mapas contidos em cada um deles possam ser comparados pelo leitor, que pode abri-los lado a lado, conferindo aos volumes impressos um pouco mais de dinamismo.

No caderno um, estão contidos os seis primeiros capítulos do trabalho que se relacionam mais a questão urbana, prático-sensível. Os dois primeiros possuem um aspecto introdutório, tratam de se aproximar ao campo do Desenho Urbano e à escala de apropriação do habitante na cidade. Buscam organizar uma base histórica para o trabalho. Desse ponto em diante, passamos a olhar para um lugar real, um objeto de estudos que passa a ser a base de discussão das questões urbanas trabalhadas e nos permitiu espacializar conceitos até então mais abstratos. Os capítulos 3, 4 e 5, então, se aprofundam em elencar algumas chaves de entrada que utilizamos para estruturar nossa reflexão, completando a apreciação urbana do tema e do estudo de caso. O capítulo 6, ainda deste caderno inaugura os estudos urbanísticos, investigando as políticas públicas e instrumentos que serão questionados para a elaboração do ensaio de projeto no caderno dois.

O segundo caderno possui menos capítulos, está dividido basicamente em duas partes. A primeira é uma sistematização de referências de projetos e políticas que nos chamaram atenção por lidarem com processos de transformação urbana de maneira pouco usual. Tratam-se de casos onde tanto os pontos positivos quanto os negativos interessam, para os quais buscou-se um olhar crítico capaz de ponderar as qualidades de cada proposta. Por fim, é apresentado o projeto desenvolvido para o lugar que nos serviu de objeto de estudos. Ele nos permitiu avaliar testar nossas intuições e ensaiar um desenho apoiado por uma política urbana não existente em São Paulo, para as quais tentamos traçar algumas diretrizes estruturantes.

o lugar do desenho urbano

o que é desenho urbano

Se a sociedade urbana é, até que se prove ou viabilize o contrário, uma condição inevitável para o futuro da organização social da humanidade, as cidades são consequentemente o lugar onde as tensões da contemporaneidade deverão ser aliviadas. É a partir desse direcionamento que olhar para a cidade e suas manifestações patológicas se torna um movimento imprescindível. O ambiente urbano é cada vez mais o principal palco das relações humanas, sejam elas políticas, sociais ou econômicas. São também os principais responsáveis, direta ou indiretamente, pelos efeitos da humanidade sobre o planeta, desde a maneira como se lida com os recursos naturais até a produção de resíduos e poluentes. Hoje, a maior parte das cidades funciona sob uma ótica predadora do ecossistema e sofrem de inúmeros problemas sociais com fortes reflexos em seu ambiente físico.

Existe uma compreensão geral de que os métodos de planejamento urbano das últimas décadas não foram capazes de produzir espaços físicos satisfatórios para as nossas cidades. Eles resultaram numa proliferação de planos de uso do solo, estudos de tráfico de veículos, pesquisas econômicas e sociais, mas foram incapazes de moldar os espaços físicos e acomodar de forma condizente as atividades que nele ocorrem. A forma urbana da cidade contemporânea é reflexo de processos muito complexos que não são acompanhados pela gestão territorial, produzindo espaços fragmentados e de baixa qualidade responsáveis por acentuar conflitos espaciais, socioeconômicos e ambientais progressivamente.

A complexidade desses processos exigiria do poder público e dos atores envolvidos na produção do espaço urbano respostas à mesma altura. Toda intervenção feita nas cidades tem causas e consequências de caráter econô-

mico, político, arquitetônico, social, tecnológico e ambiental.¹ Para tanto, é necessário tratar as questões de maneira holística, buscando fundamentação em diversas áreas do conhecimento que abordam desde de engenharia e economia até geografia, sociologia, antropologia, psicologia e arquitetura. Contudo, o que se vê acontecer na maior parte das intervenções urbanas, sejam elas de escala local ou regional, é uma setorização das respostas, que se tornam incapazes de lidar com os fatores de uma maneira completa.

Assim como observou Lefebvre, a especialização das ciências tornou as respostas cada vez mais segmentadas. Na cidade, isso se reflete de maneira evidente quando questões como mobilidade, drenagem, habitação e espaços públicos são tratados individualmente por agentes diferentes, como se uma mesma solução não pudesse responder a mais de uma delas. Esse tipo de atuação tem um caráter imediatista e traz consequências muito onerosas a longo prazo, acarretando numa sobreposição de esforços para lidar com questões complementares e numa dificuldade de gestão cada vez maior do espaço urbano.

Esta forma fragmentada de fazer cidades tem raízes muito fortes no pensamento Moderno, que ignorou todo o conhecimento acumulado ao longo dos anos sobre as cidades tradicionais e propôs uma nova maneira de pensar o espaço urbano. Para os modernos, o surgimento das novas tecnologias - sendo a principal delas o automóvel - libertaria a cidade de sua forma tradicional, possibilitando a reformulação dos paradigmas e propor um novo estilo de vida aos habitantes. O edifício foi descolado da rua e se tornou objeto autônomo. Neste momento, um não depende mais do outro e a rua se torna espaço de circulação enquanto a forma pura das construções passa a dizer respeito apenas à sua função essencial. Residência, comércio, trabalho, escolas e todas as demais atividades da vida urbana se separaram e foram colocadas em caixinhas.

Para além dos edifícios, o planejamento urbano incorpora o zoneamento de funções como forma de regulação da cidade. O automóvel tornou possível segregar a moradia, o trabalho e o lazer e coloca-los em espaços distintos da cidade. O deslocamento à pé - principal forma de transporte do ser humano ao longo de toda a história - não era mais uma possibilidade, estava ultrapassado. Separar a moradia do trabalho fez parte de uma intenção de elevá-la a um nível superior, como se juntos, representassem uma espécie de problema social. Ao fazer isso, transformavam o conceito de “habitar” em “morar”, e o ecossistema do qual o homem faz parte, deixa de existir.

“Concebem o habitat. Até então ‘habitar’ era participar era participar de uma vida social, de uma comunidade, aldeia ou cidade. A vida urbana detinha, entre outras, essa qualidade, esse atributo. Ela dei-

1. ROGERS, Richard. “Des villes durables pour une petite planète”. Le Monde, Paris. 2008.

2. LEFEBVRE, Henri.
"O direito à cidade".
Centauro, São Paulo.
2001. p. 24

*xava habitar, permitia que os cidadãos-cidadãos habitassem. É assim que 'os mortais habitam quando salvam a terra, quando esperam os Deuses... quando conduzem seu ser na preservação e no uso...' Assim fala do habitar, como poeta, o filósofo Heidegger."*²

3. LEFEBVRE, Henri.
op. cit.

Mais do que isso, o pensamento moderno, com a justificativa de trazer igualdade de qualidade de vida à todos, tratou a todos como iguais, sem reconhecer - por ignorância ou interesse - as diferenças de cultura, renda e até mesmo de gênero das pessoas. Para que todos tenham qualidade de vida, todos devem ter as mesmas coisas, se deslocar da mesma forma e viver em espaços similares. Essa lógica, num primeiro ato, foi responsável pelo embelezamento e higienização da antiga Paris através das reformas de Haussmann; e, num segundo ato, efetivou uma manobra de escala muito maior, levando à reconstrução cidades europeias no pós-guerra ao implantar bairros inteiros longe dos centros urbanos sob essa ótica funcionalista.³ Os espaços físicos produzidos se tornaram incapazes de aderir à forma de vida de seus habitantes, não respondendo a necessidades humanas básicas diante do ambiente construído. Cada vez mais surgiram espaços cercados, vigiados e excludentes.

4. MONTANER,
Josep Maria. "A
modernidade
superada:
arquitetura, arte
e pensamento do
século XX", Gustavo
Gili, Barcelona. 2001.
p.31

O resultado desse pensamento foi a construção de inúmeros espaços e nenhum lugar. Como observa Montaner, o espaço proposto pelos modernos através dos conceitos de continuidade das superfícies, transparência e autonomia dos objetos arquitetônicos é uma condição "ideal, teórica, genérica e indefinida [...] se baseia em medidas, posições e relações", tornando-se abstrato, lógico e científico. Por outro lado, o lugar "possui um caráter concreto, empírico, existencial, articulado, definido até os detalhes [...] é definido por substantivos, pelas qualidades das coisas e dos elementos, pelos atores simbólicos e históricos; é ambiental e, do ponto de vista fenomenológico, está relacionado com o corpo humano".⁴ O espaço moderno trata do objeto arquitetônico, não da vida das pessoas.

5. WISNIK,
Guilherme. "Bial de
arquitetura de
São Paulo: entrevista
com Guilherme
Wisnik". in Revista
Contraste, v.2. São
Paulo. 2014.

Essas características fizeram crescer as insatisfações dos usuários e muitas vezes agravaram problemas sociais a ponto de governos na Europa e nos Estados Unidos demolirem bairros inteiros construídos aos moldes modernos. Desde então, existiu um *gap* de décadas durante o qual projetos urbanos deixaram de ser feitos e os arquitetos deixaram de ter protagonismo em intervenções urbanas. Foi um período durante o qual pautou-se uma grande crítica ao movimento moderno, mas sem uma resposta alternativa na mesma escala. Concomitantemente, as cidades do mundo explodiam, principalmente nos países em vias de desenvolvimento. A população crescia vertiginosamente sem que houvesse uma proposta, por parte dos arquitetos, de como lidar com esta situação.⁵



Sem a figura do urbanista, o capital passou a pautar as transformações urbanas. O lucro passou a definir a forma das cidades. Cada vez mais protagonistas das relações internacionais, elas passaram basear as transformações urbanas na lógica da competitividade e do lucro a curto prazo para atrair investimentos. Elementos do planejamento urbano moderno como o zoneamento e a autonomia dos edifícios passaram a ser utilizados pelo mercado imobiliário e financeiro como forma de exploração da cidade enquanto produto. Não é mais o Estado que dita as regras, cada vez mais ele apenas cria espaço para o mercado atuar da forma como lhe convém. Por consequência, as cidades deixam de ser desenhadas, e a forma urbana passa a ser quase randômica, decorrente de um pensamento funcionalista baseado em coeficientes abstratos de ordem numérica.

Seguindo a lógica do lucro, o automóvel continua, assim como no modelo moderno, a ser o protagonista das intervenções urbanas. A rua é pensada para o carro, não para as pessoas. Diversos espaços públicos são tomados por estacionamentos, alças de acesso e alargamento de vias. Eles são sistematicamente desconfigurados para abrigar cada vez mais automóveis e assim per-

“Esplanada dos ministérios em construção, 1958”
Marcel Gautherot.

petuar uma lógica exclusivamente de consumo onde a mobilidade não precisa mais ser uma responsabilidade do Estado, mas sim do poder de compra individual.

6. SAMPAIO, Heliodoro. "Desenho Urbano: indagações críticas". in: *Anais do II SEDUR - Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil*. Brasília, 1987.

7. FRAMPTON, Kenneth. "História Crítica da Arquitetura Moderna". Martins Fontes, São Paulo, 1997.

8. SAMPAIO, Heliodoro. *op. cit.*

9. SAMPAIO, Heliodoro. *op. cit.*

Contudo, uma das consequências que mais interessa nesse contexto talvez seja a cisão entre arquitetos e planejadores urbanos. Distantes das decisões tomadas sobre a forma física da cidade, os arquitetos passam a ter a preocupação com a forma física do objeto arquitetônico. Enquanto isso, os planejadores urbanos se focam no âmbito público de um contexto mais amplo, "a ponto de se sentirem pouco à vontade em ter que raciocinar algo tridimensional [...] recorrendo a cada explicação ou análise aos ponto de vista da economia, sociologia e geografia".⁶ A escala de vida que existe entre os dois, aquela percebida pelo habitante no cotidiano da cidade, deixa de ser objeto de estudos e propostas. Passamos a viver num contexto "onde a cisão entre a arquitetura e o desenvolvimento urbano levou a uma situação na qual a possibilidade da primeira contribuir para a segunda, e vice-versa, por um longo período, tornou-se de súbito extremamente limitada".⁷

Essa circunstância passa a se retroalimentar, acarretando, por um lado, num preconceito, por parte dos planejadores urbanos, com o desenho do espaço físico da cidade, como se este fosse uma questão secundária. Por outro lado, para os arquitetos falta a perícia profissional de conduzir com cuidado a grande escala, apresentando dificuldades em propor soluções de dimensão urbana sem que essas não sejam réplicas em larga escala de propostas arquitetônicas. Enquanto isso, "a ignorância do conteúdo social e econômico do espaço físico para a vida urbana tem transformado a ideia de desenho urbano em um fenômeno marginal, inclusive internamente na cultura arquitetônica. [...] Existe um vício em se considerar o desenho tão somente com um objeto estético-formal e não formal-social."⁸

Esse fenômeno se incorpora no ensino de arquitetura e se reflete na forma como se lê e divulga projetos. É comum que a "história oficial" da arquitetura olhe apenas para edifícios exemplares, dando muita ênfase para suas virtudes plásticas e funcionais enquanto deixa a relação com o espaço público de lado. A cidade não é colocada como parte integrante da explicação do edifício. Contudo, "o edifício urbano conforma e é conformado pela cidade, e sem compreendê-la não pode existir arquitetura consciente para a sociedade urbana".⁹

Assim sendo, passa a existir uma certa incompreensão geral entre arquitetos e urbanistas, acerca do termo "desenho urbano". Muitos ainda o vêem como um projeto de qualificação de espaços públicos, focado em redesenhar ruas e praças. Outros o retratam como uma espécie de "master plan" ou projetos totalitários como os de Hausmann em Paris, ou de Le Corbusier para

diversas cidades. Contudo, autores como Vicente Del Rio - um dos poucos a discutir essa questão no Brasil - defendem que ele se trata de um campo disciplinar. Isso significa dizer que o “desenho urbano” não é uma disciplina isolada, mas sim uma área do conhecimento com disciplinas subordinadas à ela e apresenta uma série de teorias e experiências práticas particulares.¹⁰

Alinhado a esse pensamento, este trabalho defende que o desenho urbano seja tratado enquanto campo disciplinar, sendo capaz de responder de maneira diferente e complementar a questões urbanas pautadas pelo planejamento e pela arquitetura. Ele diz respeito, também, à uma escala de projeto intermediária entre estes outros campos do conhecimento, sendo tão necessário quanto os dois e essencial para garantir um reflexo positivo de um sobre o outro. Sem essa escala intermediária, tanto a esfera do planejamento quanto a da arquitetura, repetidas vezes, perdem sua capacidade dar respostas coerentes à problemas urbanos básicos.

*“Desenho urbano é uma parte essencial do processo de planejamento de uma cidade. Ele é, em sua essência, um desenho tridimensional, mas também lida com questões não visíveis do espaço como ruído, odores ou sensações de medo e segurança, que contribuem significativamente para o caráter de uma área. Sua maior característica é o arranjo de objetos físicos e atividades humanas que fazem parte do ambiente externo. O desenho urbano inclui a preocupação com a relação entre um novo empreendimento e a forma da cidade existente, assim como demandas sociais, econômicas e políticas e recursos disponíveis.”*¹¹

A importância do desenho urbano está no fato dele tratar de uma escala onde é possível coordenar os diversos fatores que influenciam na dinâmica da cidade, dando a mesma relevância e peso a todos na tomada de decisões. Um bom exemplo é a pauta ambiental urbana, que ganhou voz nas últimas décadas. Muitas vezes, ela é tratada como uma questão de preservação de áreas verdes ou estímulo a energias limpas. Contudo, uma compreensão mais ampla de sustentabilidade inclui fatores sociais e econômicos, onde importa também o impacto social causado pelas transformações do ambiente. O desenho urbano é um campo que lida com uma escala capaz de conciliar diversos fatores e enxergar essa questão dentro da sua complexidade. Trata-se de pensar não apenas um número mínimo de áreas verdes, mas a função e a forma delas dentro da cidade. É também sobre compreender que edifícios, mesmo sendo sustentáveis do ponto de vista energético, necessitam de uma lógica que os coordene e garanta que a forma como eles se relacionam aproveita bem os

10. HEPNER, Alexandre. “Desenho urbano, capital e ideologia em São Paulo: centralidade e forma urbana na marginal do Rio Pinheiros”. Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2010.

11. GOSLING, David; MAITLAND, Barry, “Concepts of Urban Design”, Academy Editions, Londres, 1984. p. 07

12. *idem* recursos naturais ao mesmo tempo que cria espaços urbanos qualificados.

O campo do desenho urbano se estruturou através da sistematização das críticas feitas ao movimento moderno. Aos poucos, se estabeleceu como atividade profissional e projetual em alguns países. Academicamente, trata-se de estudos referentes ao ambiente construído e o comportamento social. Não é uma ciência exata, mas traz muitos estudos ligados às ciências comportamentais e sociais aplicáveis ao projeto. Autores como Lynch e Cullen retomaram a preocupação com o usuário e com a valorização de sua participação nos projetos de intervenção urbana. Também trabalham teorias baseadas na importância da imagem para a experiência urbana. “O desenho urbano está preocupado com a forma física da esfera pública em um espaço limitado da área urbana. Para isso, ele enxerga o aspecto público da arquitetura privada em todas suas camadas de complexidade que permeiam arte e ciência e são adensados com preocupações simbólicas, sociais e econômicas.”¹²

13. MACEDO, Silvio Soares. “Os sistemas de espaços livres e a constituição da esfera pública contemporânea no Brasil. FAUUSP, São Paulo. 2013

Podemos, assim, destacar a importância que o desenho urbano tem no manejo das relações entre o espaço público e o privado. Como destaca Macedo “O sistema de espaços livres (SEL) não se define somente a partir dos seus elementos constituintes, mas também das relações entre todos os espaços livres de edificações urbanas, independentemente de sua dimensão, qualificação estética e funcional, de sua localização, sejam eles públicos ou privados”.¹³ A complementaridade entre estes espaços privados e públicos pode se dar de diversas maneiras, permeando suas funções ambiental, paisagística e organizadoras de atividades humanas. Nesse sentido, o desenho urbano tem a capacidade de traçar relações entre a forma e a função dos espaços livres públicos e privados para que ambos contribuam mutuamente para a configuração de um sistema qualificado à serviço do coletivo.

15. ROGERS, Richard. *op. cit.*

Ao mesmo tempo, o reconhecimento da importância das edificações como definidoras da forma física do espaço público permite criar uma hierarquia e um sistema conectado que contribui para as dinâmicas de uso da cidade. Logo, regramentos que recaem sobre o edifício privado tem rebatimento no espaço público e influenciam de maneira direta em suas características físicas e funcionais, podendo torná-lo mais ou menos qualificado e apropriado pelos usuários. Este olhar pode ser uma chave para a retomada da rua e da praça enquanto espaços organizadores da vida de bairro e de acontecimentos urbanos importantes. É uma forma de enfrentar a privatização da vida pública que tem ocorrido nos últimos com a criação de espaços cercados e vigiados. O espaço público é um instrumento para humanizar a cidade e educar as pessoas para a coletividade, sendo sua liberdade tão importante quanto a liberdade de expressão.¹⁵

“Essa inquietude se inscreve deliberadamente numa corrente de pensamento na qual o objeto arquitetônico tem menos valor por si só de um ponto de vista estético do que por sua capacidade de definir espaços, pelas distinções que ele opera, pelas práticas que ele acolhe ou que por ventura promove. Afirmar que a arquitetura deve ser urbana não é reproduzir a cidade antiga, mas tentar definir relações espaciais compatíveis com as práticas urbanas que nós conhecemos.”¹⁶

16. PANERAI, P., CASTEX, J., DEPAULE, J., “Formes urbaines: de l’ilot à la barre”. Paris, Dunod, 1977, p. 192.

Os estudiosos do desenho urbano, de maneiras distintas, tem retomado cada vez mais o estudo da cidade tradicional como forma de recuperar noções urbanas esquecidas durante o período moderno. Para além de buscar replicar formas tradicionais, esses estudos tentam compreender a evolução das cidades ao longo dos séculos e dar continuidade experiência adquirida sobre as dinâmicas de uso e apropriação do espaço urbano. “Estudar a quadra tradicional e algumas de suas variações recentes, não é apenas conhecer a lógica da cidade antiga ou aprofundar um ou outro capítulo da história da arquitetura. É levantar o problema atual da relação entre os edifícios e os espaços que eles determinam e então se perguntar sobre as consequências das disposições destes sobre as práticas dos habitantes.”¹⁷

17. *idem*

É importante destacar também que o papel do desenho urbano nos dias de hoje não é necessariamente o de pensar cidades completamente novas desenhadas a partir do zero. Está muito mais ligado à transformação, à adaptação e à complementação. Ele trata da cidade existente, que já é uma realidade no mundo todo. Contudo, trata dessa cidade que se urbanizou de maneira explosiva, organizando mal os espaços de vida dos habitantes. Cidades do porte de São Paulo continuam sofrendo intervenções urbanas com escalas - em termos de área, custos e população atingida - comparáveis à pequenas cidades inteiras. Desde a implantação de uma nova linha de metrô até intervenções como operações urbanas e urbanização de favelas, a cidade ainda se modifica em escalas de grande potencial transformador. Mesmo uma simples alteração de legislação para permitir o adensamento de certas áreas tem transformado bairros inteiros nas cidades brasileiras. Mais do que isso, elas apresentam diversas regiões já consolidadas que sofrem de patologias estruturais. Recentemente, surgem respostas advindas de correntes como o urbanismo tático, que buscam recuperar o sentido da esfera pública em espaços da cidade onde o valor de uso não se manifesta. Contudo, tratam-se de ações que não atuam sobre a forma urbana num sentido mais amplo, mantendo sua relevância pelo aspecto de ressignificar espaços, mas incapazes de lidar com a complexidade da cidade de uma maneira holística.

18. PESSOA, Denise Falcão. "Desafios do desenho urbano para a cidade contemporânea". Vitruvius, 2016

"Assim como a cidade contemporânea, o desenho urbano atual não pode ser linear e se apoiar em uma ou outra teoria. A complexidade das cidades faz com que o exercício do projeto seja baseado no reconhecimento das frequentes mutações ocorridas na sociedade onde o projeto não é mais um rígido ordenamento do território, um desenho final, e sim um veículo para viabilizar transformações." ¹⁸

O desenho urbano tem uma escala que permite lidar com essas transformações de modo mais positivo tanto para a população quanto para o contexto mais amplo da economia e do meio ambiente. Permite lidar com questões de patrimônio material e imaterial de maneira mais completa, olhando para a cidade existente, não apenas para os edifícios tombados. Ele trabalha no sentido da criação do lugar, podendo servir de instrumento para combater a gentrificação, um dos grandes problemas recorrentes nas intervenções urbanas contemporâneas. Isso, porque ele ajuda a construir um processo que nasce de baixo para cima, mais do que de cima para baixo, trazendo um forte componente participativo que ajuda a população a discutir de maneira mais clara as transformações da cidade. O projeto urbano se torna, assim, mais aberto e flexível, ajudando a legitimar outras escalas de planejamento.

Esse pensamento está vinculado a um fortalecimento do Estado para que ele seja o principal articulador dos processos que envolvem intervenções urbanas, incorporando as contribuições do desenho urbano na regulação e transformação da cidade. É evidente que este campo de estudos tem um li-

Fotografia da apresentação para a população do projeto "Colville Estate Masterplan" do escritório Karakusevic Carson Architects.



disponível em: karakusevic-carson.com
acessado em: 01/06/2017

mite no alcance de suas ações para a resolução de problemas, assim como todas as áreas do conhecimento. A desigualdade social, a pobreza e a violência, questões intrínsecas às cidades contemporâneas, são problemas de ordem maior, que dizem respeito a políticas nacionais e internacionais e ao modelo sócio-econômico no qual estamos inseridos. Contudo, também são problemas urbanos, espacializados na cidade e relacionados à sua forma e funcionamento, exigindo respostas acompanhadas de uma preocupação com o espaço. “As cidades que obtiveram maior êxito e qualidade foram aquelas que converteram em um problema urbano e em tema de reflexão a solução de qualquer parte da cidade, não apenas a parte pública”.¹⁹

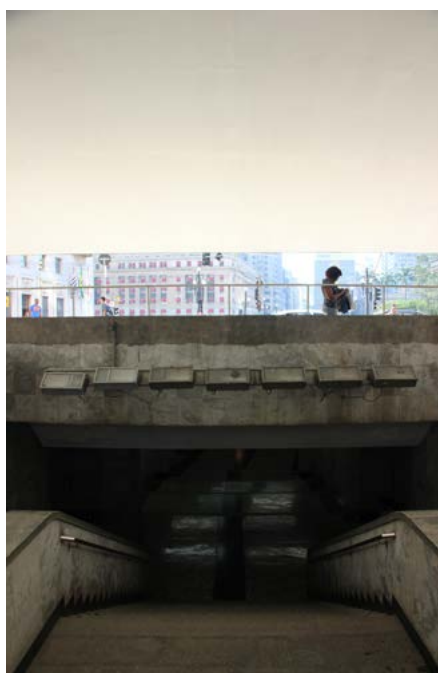
As cidades são a maior construção da humanidade e continuarão a se transformar permanentemente enquanto existirem. O campo do desenho urbano pode trazer contribuições necessárias para que comecemos a produzir espaços de vida mais adequados ao ser humano e garantir um desenvolvimento sustentável da sociedade. Sem uma escala de pensamento que dê conta de espacializar todas as problemáticas envolvidas no fazer das cidades, planos urbanos correm o risco de continuarem sendo ineficazes e a arquitetura perde o sentido. Se algo é construível, logo é desdenhável, bastando que se explicita o nível e a escala.

19. MEDRANO, Leandro. “Entrevista a José María de Lapuerta. Vivienda, tecnología e urbanismo”. Entrevista, São Paulo, ano 17, n. 065.02, Vitruvius, feb. 2016. Tradução nossa.

o campo ausente do desenho urbano

As áreas mais antigas das cidades brasileiras normalmente são aquelas que guardam uma certa qualidade no trato com o desenho dos espaços. É comum encontrar nessas áreas espaços urbanos pouco usuais no restante da cidade, como escadarias e guarda-corpos onde as pessoas se apoiam ou sentam, largos que organizam atividades comerciais e entradas de igrejas, viadutos que atravessam obstáculos de maneira quase imperceptível para o pedestre e galerias comerciais que criam passagens alternativas e se integram nos percursos pedonais. Uma característica dessas regiões é a costura sutil e quase imperceptível entre os edifícios, o espaço público e as “infraestruturas” instaladas.

Quando se caminha pelo Vale do Anhangabaú em São Paulo, é possível encontrar, sob o Viaduto do Chá, uma passagem que dá acesso ao subsolo do edifício da prefeitura, contando com postos de atendimento. Esta passagem dá acesso à uma longa escadaria acompanhada por escadas rolantes que atravessa alguns patamares de descanso onde se pode ver esculturas modernas até chegar à Praça do Patriarca. Lá, estamos diante de um largo que arre-mata a chegada do viaduto e gera um remanso frente à entrada da igreja mais antiga da cidade, a igreja de Santo Antônio, localizada do lado direito



Vale do Anhangabaú
e Praça do Patriarca
em São Paulo.
Fotografias:
Nicolas Le Roux

da praça. Mais adiante, se encontra o Edifício Matarazzo, sede da prefeitura municipal. Ele se implanta em frente ao alargamento do passeio público do viaduto, estruturando uma pequena praça em sua cabeceira que organiza o acesso do conjunto. Caso entremos no edifício e desçamos os elevadores até o nível mais inferior, poderemos perceber que estamos de volta ao vale, onde o percurso se iniciou.

Essa anedota ilustra um lugar da cidade que foi capaz de costurar de tal forma seus componentes que não se distingue o limite de um em relação ao outro. O Viaduto, para quem vai em direção à passagem subterrânea, se torna uma marquise urbana que cobre sua entrada. Os serviços da prefeitura e a escadaria estão na verdade cobertos pela própria praça que se descobre ao subir. A praça só existe porque os edifícios ao seu redor a desenharam e ganham funções numa relação mútua com a mesma. A prefeitura, logo ao lado, é acessada em nível por essa praça que não se distingue mais do próprio viaduto, adoçado ao edifício. Essa situação cria uma sobreposição de possibilidades de uso e percepção do espaço que foram moldadas ao longo dos anos mesmo parecendo terem sido pensadas para funcionarem como uma só. Com toda a simplicidade, nos é revelada uma condição na qual soluções para travessias, espaços públicos, edifícios e circulação são mescladas e atuam em diversas frentes simultâneas.

No restante da cidade, por outro lado, é comum encontrar espaços cada vez menos elaborados, decorrentes de um desenho muito mais funcionalista com soluções fragmentadas e pobres. Muitas pontes e viadutos são desenha-

dos com o propósito exclusivo de circulação, com espaços destinados quase totalmente aos veículos. Os espaços públicos por repetidas vezes são restos de uma urbanização que pautou o lote privado e o arruamento, ocupando o espaço de alças de acesso, bifurcações de vias e áreas residuais. Os próprios edifícios deixam de tocar o espaço público e se fecham dentro dos lotes, incapazes de traçar a relação com a rua que antes a configurava e animava.

Essas características estão associadas a um momento histórico iniciado na década de 1950 com a explosão demográfica nas cidades e a concretização do automóvel enquanto principal meio de transporte. O carro libertou dos trilhos os caminhos possíveis para a urbanização crescente, viabilizando uma expansão da área urbana em larga escala. O lote individual se tornou um instrumento para a colonização das novas áreas, liberando do Estado o fardo de desenhar a cidade e passando para o mercado o poder de exploração da terra urbana. Esse processo se intensifica nas décadas seguintes com a subida ao poder do governo instaurado pelo golpe militar. O país passou por um período no qual cada vez mais as medidas do Estado diziam respeito à questões extremamente funcionalistas e as pessoas foram apartadas da participação nas decisões. As intervenções na cidade ganharam um caráter autoritário e buscavam soluções baseadas em justificativas econômicas dentro de um modelo internacional de exploração e dependência ao qual o país estava submetido.

“Esse ciclo foi produzido numa encruzilhada de fatores. De um lado, a consolidação da sociologia funcionalista e a teoria da modernização, que outorgaram à cidade um papel central como agente indutor de acordo com a definição webriana de modernidade: a cidade começa a ser vista como motor da modernização social, em íntima relação com as forças produtivas e com a consolidação dos poderes políticos centralizados. De outro lado, a explosão urbana no Terceiro Mundo, a grande novidade sociológica do pós-guerra, à qual as teorias da modernização e as políticas de desenvolvimento vão dedicar suas principais energias. Hoje podemos ver até que ponto ambas as dimensões, a do prontamente e a da dinâmica urbana, formam uma equação de época, já que a maneira de processar em termos funcionalistas essa peculiar explosão urbana, em países que não possuíam desenvolvimentos industriais ou políticos análogos, implicou uma interpretação necessariamente parcial de Weber, de modo que o que havia sido pensado originalmente como um processo histórico-cultural ocidental (a modernidade) converteu-se em um complexo técnico de difusão da civilização industrial como modelo de desenvolvimento universal (a modernização).” ²⁰

20. GORELIK, Adrián, “A produção da ‘cidade latino-americano’”, in *Tempo Social*, revista de sociologia da USP, v.17, n.1, São Paulo, 2003. p. 117.

21. FERNANDES, Florestan. 1976

Do ponto de vista político-econômico, na Europa, este momento de reconstrução pós-guerra está associado a ação de um Estado forte e intervencionista, baseado na promoção do Bem Estar Social. No Brasil, por outro lado, as experiências e legados do pensamento moderno atuam na chave da deturpação da utopia modernista, de maneira lógica e coerente com as condições político-econômicas do país. Assiste-se ao Estado se eximindo de seu papel de promoção do bem estar social²¹, e à instauração de uma situação política patrimonialista em que a industrialização está condicionada à manutenção da pobreza e o Estado dependente do capital e interesses exógenos.²² Assim, enquanto a proposição modernista dialoga com um cenário de industrialização e reconstrução das cidades, o panorama urbano no Brasil e na América Latina é de não-industrialização, desigualdade econômica e explosão demográfica.

22. FERREIRA, João Sette Whitaker. 2013

Nesse contexto, foram estabelecidas políticas que contribuíram de maneira importante para a forma atual de nossas cidades. Em São Paulo, percebe-se o forte impacto trazido pela Lei de Uso e Ocupação do Solo de 1972 e pela criação do Banco Nacional de Habitação (BNH) na década de 1960. Enquanto o BNH implementou no país uma política habitacional de larga escala com soluções muito parceladas, criando bairros inteiros num modelo de replicação de edifícios com função exclusivamente residencial, o novo zoneamento oficializou a torre isolada no lote enquanto padrão de adensamento a ser produzido pelo mercado. Ambos exemplos importaram conceitos modernos de separação de funções e autonomia dos edifícios que, ao serem implementados num contexto social latino-americano muito diferente do qual eles foram concebidos, contribuíram para o adensamento de conflitos urbanos e para a construção de valores responsáveis por perpetuar um modelo de cidade desigual e insustentável.

23. MACEDO, Silvio Soares. "A paisagem verticalizada de São Paulo: A influência do Modernismo no desenho urbano contemporâneo". in: Anais do II SEDUR - Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil. Brasília, 1987. p. 77

"Esse processo de transformação urbana resulta em novas paisagens e novas formas de configuração e uso dos espaços urbanos. Em seus mecanismos específicos de assentamento e espacialização, produz um modo novo, pelo menos para maioria da população, de encarar a habitação. Induz a formas de morar distintas, a maneiras diferenciadas e específicas no uso dos espaços livres urbanos, além de tirar novos perfis da paisagem que substituem formas tradicionais de vida, hábitos, vizinhanças, hierarquias espaciais e funcionais culturalmente arraigadas." ²³

O que se vê nos dias de hoje é uma continuidade desse modelo instaurado no final do século XX. Não houve uma ruptura efetiva dessa lógica, apenas pe-

quenas alterações na forma como se ela espacializou na cidade. A arquitetura brasileira se moldou dentro desse raciocínio e aprendeu a conviver com o aprisionamento do lote, tornando suas pautas de caráter urbano pouco além de intenção. Os lotes passam a abrigar lógicas próprias, onde o edifício se relaciona não com a cidade, mas com os jardins da propriedade privada. Surgem os condomínios-clubes, com o intuito de oferecer tudo que a cidade não oferece em uma espécie de realidade paralela que se torna, em lotes que dominam por vezes uma quadra inteira, a maior área de atuação possível para o arquiteto. “Na tradição da livre iniciativa econômica, o controle é exercido apenas na escala do lote individual. [...] A quadra se torna um ‘parque’ na tradição de Coney Island: oferece uma realidade alternativa agressiva, destinada a desacreditar e substituir toda a realidade ‘natural’. A área desses parques internos nunca pode ultrapassar o tamanho de uma quadra: esse é o limite máximo da conquista de um ‘planejador’ ou de um ‘visionário.’”²⁴

Ao restringir os regramentos ao lote, a cidade ignora a complexidade dos processos urbanos e passa a apresentar inúmeras lacunas no tecido. A falta de atenção para a interrelação dos edifícios faz com que inúmeras medidas tomadas com o intuito de garantir boa insolação e ventilação urbanos sejam muito pouco eficazes. Os recuos obrigatórios se tornam espaços residuais da cidade, pois, apesar de existirem em grande quantidade, são fragmentados e não apresentam uma lógica de conjunto. Isso representa um enorme desperdício de terra urbana, que é ocupada sem ter uma utilidade pública de um ponto de vista holístico. Ao mesmo tempo, se torna impossível fiscalizar todos

24. KOOLHAAS, Rem. “Nova York delirante”. Cosac Naify, São Paulo

Restaurante no bairro de Perdizes em São Paulo. Fotografias: Nicolas Le Roux



25. KOOLHAAS, Rem. "Junkspace". in "O Campo Ampliado da Arquitetura - Antologia Teórica (1993-2009)". (org. SYKES, A. Krista) Cosac Naify, São Paulo, 2013.

esses espaços, que são cada vez mais tomados para ofertar serviços aos condomínios e perdem sua função de área verde e infiltração das águas pluviais. As transformações urbanas pautadas por este modelo também não dão conta de traçar possíveis contribuições entre as novas edificações e as existentes. Tornam inviável prever quaisquer conflitos que venham a existir, por exemplo, pela implantação de edifícios de grande porte próximos à residências unifamiliares. De maneira quase irônica, a vida dos bairros onde o mercado decide atuar sobrevive principalmente pela presença das antigas residências que resistem à demolição. Elas absorvem a atividade do comércio local cuja as novas edificações, pela opção que o mercado tem, escolhem ignorar.

É comum ouvir que em São Paulo existem poucos espaços livres. A verdade, é que a carência real é por espaços públicos apropriáveis. A monofuncionalidade dos espaços e a falta de cuidado em estabelecer relações entre os elementos de composição da cidade produz um enorme desperdício de terra urbana dentro e fora dos lotes. Os espaços tratados de maneira monofuncional acabam obrigando a cidade a se expandir e configuram importantes barreiras urbanas. Mesmo apresentando inúmeras áreas livres - seja nos recuos dos edifícios, terrenos vazios, margens de córrego, alças viárias, etc. - a cidade não dispõe de espaços e infraestrutura de serviços públicos capazes de estruturar a vida de bairro e configurar lugares de apropriação dos moradores. Estamos produzindo cada vez mais *junkspaces*²⁵: espaços-lixo condicionados a perpetuar os valores moldados na sociedade do consumo e do imediatismo.

Hoje, se pauta em São Paulo uma preocupação com a retomada da cidade pelo cidadão. Se fala em novos meios de transporte e se busca um incentivo ao deslocamento à pé e de bicicleta. O próprio Plano Diretor vigente da cidade traça intenções de recolocar o comércio nas ruas e criar fachadas de edifícios mais relacionadas ao espaço público. De trazer mais pessoas para morar nas áreas centrais e garantir a mistura social nos bairros. Contudo, a discussão da forma que a cidade deve ter para enfrentar esses paradigmas ainda não foi feita. Estamos tentando alterar o uso da cidade sem rever sua forma física e assim, corremos o risco de apenas tangenciar estes objetivos. Mais do que especular abstratamente as formas de materialização deste discurso, podemos apenas olhar para o que já existe e aprender com nossos erros e acertos.



Centro de São Paulo
nas proximidades do
Viaduto do Chá.
Fotografias:
Nicolas Le Roux



do espaço ao lugar: as pessoas

a prática do lugar

O projeto de Desenho Urbano como um processo que parte do lugar e cuja finalidade primeira é a qualificação deste tem como elemento fundamental de seu estudo os indivíduos que compõe a dimensão social do tecido. Para avançar no entendimento do campo disciplinar e suas possibilidades de intervenção na cidade, sobretudo em espaços já ocupados, como a maior parte de São Paulo, é pertinente refletir sobre qual indivíduo estamos tratando e para quem são os lugares que visamos desenhar. É importante traçar o perfil deste homem urbano, suas atividades e suas relações de convivência, interpessoal e com os espaços internos e externos. Sendo assim, a primeira observação que parece pertinente é entender de que forma a vida deste indivíduo se insere na realidade espacial da cidade. Estamos falando de uma realidade comum a muitos lugares e que também se anuncia como o futuro das aglomerações urbanas que é a de metrópoles de grande porte, conectadas culturalmente com o mundo, globalizadas, amplamente impactadas pelo avanço tecnológico e, no caso das cidades brasileiras, marcada por uma segregação e uma desigualdade brutal na distribuição de infraestrutura e qualidade urbana. Portanto, qual é o lugar, nesta cidade, em que homem urbano irá sentir-se em casa? A questão que buscamos investigar aqui é esta. Como, num contexto urbano com estas características, as pessoas irão se comportar. Quais espaços irão utilizar, como irão se locomover, com que frequência, quando poderão ser reconhecidas e quando serão confundidas com a multidão?

Pensando sobre isso, podemos dizer que o homem urbano circula, de um lado, no espaço da intimidade, ao alcance do indivíduo – que muitas vezes neste cenário será confundido com o espaço do individualismo –; e de outro lado nos espaços da representação, onde o indivíduo se apresenta ao coletivo



“Evasão 2000, 1975”
Robert Doisneau

sendo reconhecido ou anônimo: a esfera pública. A primeira categoria, da intimidade, pode ser relacionada ao ambiente doméstico, a casa. Já nos espaços de representação identificam-se duas categorias colocadas no espaço da cidade, sendo a primeira próxima à esfera doméstica e a outra mais distante, menos relacional e apropriável. O estudo do cotidiano nos indicará que esta primeira, intermediária entre o espaço doméstico e o espaço metropolitano, corresponde ao bairro. E é sobre a categoria do bairro que buscaremos nos aprofundar mais a fim de defendê-lo como este território em que o homem urbano se sentirá em casa, trará suas importantes relações com o outro e exercerá seu papel político.

Estamos defendendo a retomada do interesse pelo lugar e a revalorização do bairro e dos espaços de uso cotidiano como plataformas possíveis para a apropriação daquilo que é coletivo. O Bairro é essa escala intermediária e é proporcional, portanto, ao âmbito de dedicação do Desenho Urbano.

26. GIARD, Luce. in:
CERTEAU, Michel
de, GIARD, Luce,
MAYOL, Pierre.
A invenção do
cotidiano: 2. morar,
cozinhar, 10ed.,
Petropolis, Vozes,
2011. p. 41

“Bairro é a extensão do domínio privado sobre o público. O termo médio de uma dialética existência entre o dentro e o fora. O bairro é a porta de entrada e de saída entre espaços qualificados e o espaço quantificado. O bairro surge como o domínio onde a relação espaço/tempo é mais favorável para um usuário que deseja deslocar-se por ele a pé saindo de sua casa”²⁶

O bairro é portanto, na definição de Girard, a porção do espaço da cidade na qual os habitantes circulam com naturalidade, onde conhecem os vizinhos, os comerciantes e podem estabelecer assim uma relação de apropriação e pertencimento. É um procedimento (uma estratégia definida e reconhecida pessoalmente) pelo qual os indivíduos estabelecem uma transição contínua entre o que é mais íntimo e o mais desconhecido. Ocorre, no entanto, em uma cidade como São Paulo, que os bairros são recorrentemente roubados destes sentidos. Primeiro por que se lhes retira a capacidade de serem um espaço cotidiano. Segundo por que estão excluídos do circuito da cidade. Para muitos habitantes, o bairro se torna apenas um território para o qual se retorna ao fim da jornada de trabalho, sem desempenhar efetivamente um papel significativo nas práticas cotidianas.

Aliado a esse processo, temos também que justamente a relação espaço/tempo é de tal forma distorcida que as possibilidades de usufruir do lugar do bairro se esgotam. Para Augé, a supermodernidade está definida em três figuras do excesso. O excesso de tempo relacionado a aceleração da história que atropela o presente e transforma tudo imediatamente em passado anulando a possibilidade de que o presente faça história. O excesso de espaço, em um

mundo que é orbitado por satélites, explora os limites do universo e consequentemente vive uma superabundância espacial expressa na aceleração dos meios de transporte e na multiplicação dos chamados “não lugares”. “Os não lugares são tanto as instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens (vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos) quanto os próprios meios de transporte ou os grandes centros comerciais.”²⁷ E finalmente o excesso de ego, que representa a individualização das práticas.

O cenário da vida urbana, em face a estes processos de aceleração e individualização, é de fato o da ruína do lugar e do bairro. O dismantelamento do lugar significa a incapacidade de formulação histórica, a desconstrução das instâncias de memória e é a base para o completo afastamento das pessoas. A vida, num cenário como este retira dos indivíduos a possibilidade de dizerem-se pertencentes a um lugar, retira-lhes o potencial de relacionarem-se e encaminha a sociedade para o vazio existencial do não-lugar.

*“Se um lugar pode se definir como identitário, relacional e histórico, um espaço que não pode se definir como identitário, nem como relacional, nem como histórico definirá um não-lugar. A hipótese aqui defendida é a de que a supermodernidade é produtora de não-lugares, isto é, de espaços que não são em si lugares antropológicos e que, contrariamente à modernidade baudelariana, não integram os lugares antigos: estes repertoriados, classificados, e promovidos a “lugares de memória”, ocupam aí um lugar circunscrito e específico. Um mundo onde se nasce numa clínica e se morre num hospital.”*²⁸

Negando a noção aristotélica de lugar como o “limite do corpo continente”²⁹, “o espaço do não-lugar não cria identidade nem relação, mas sim solidão e similitude.”³⁰ A partir da indiferença do não-lugar, e reforçando sua condição, os indivíduos vão constituir um modo de vida e valores de rejeição ao outro, de não aceitação do diferente, que Bauman irá descrever como mixofobia³¹. Este sentimento tão presente em nossa sociedade atual está estampado tanto nas formas de morar das pessoas quanto no produto imobiliário que se lhes é vendido; na maneira de uso dos espaços livres; além da própria paisagem urbana que vem a substituir formas tradicionais de vida, hábitos e vizinhança. Estamos falando precisamente de uma cultura do medo que se manifesta em São Paulo nos condomínios residenciais e seus inesgotáveis aparatos de segurança (muros e portões duplos, cercas elétricas, câmeras, lasers e sensores...) ³²; na negação do espaço público democrático e amplamente acessível; nos meios de transporte individuais que atravessam percursos intocáveis entre os locais seguros e vigiados da casa, do trabalho e do lazer. Esses não lu-

27. AUGÉ, Marc, “Não lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade”. Papirus, Campinas. 2012. p.36

28. *Ibidem* p.73

29. MORA, José Ferrater. “Diccionario de Filosofía”, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1971. p.96. Tradução livre.

30. AUGÉ, Marc, *op. cit.* p.95

31. Os conceitos de mixofobia e mixofilia descrito por Bauman em “Confiança e medo na cidade”, dizem respeito ao “medo de misturar-se”. É apresentado pelo autor como um sentimento que coexiste não só na cidade como no interior de cada cidadão. Uma condição muito incômoda mas significativa, pois segundo o autor são as próprias ações de reação à mixofobia que a criam e fortalecem. Ao passo que seria possível, então, difundir “espaços públicos abertos, convidativos, acolhedores, que todo tipo de cidadão

teria vontade de frequentar assiduamente e compartilhar voluntariamente e de bom grado”, fortalecendo dessa forma o sentimento de mixofilia e as ricas e profícuas relações entre pessoas diferentes.

32. CALDEIRA, 1997, apud BAUMAN, Zygmunt “Confiança e medo na cidade” Zahar, Rio de Janeiro, 2009

33. ELLIN 1997, apud BAUMAN, op. cit.

gares, que Augé descrevera no contexto francês ilustrados por exemplo pelas rodovias de rápida circulação entre subúrbios e cidade parecem, na realidade latino-americana e com uma notável influência estadunidense, terem invadido o espaço intra-urbano, contaminando toda a cidade com esse aspecto funcionalista e não relacional.

Utilizando da categoria formulada por Koolhaas, diríamos que o lugar antropológico, apropriável e histórico é progressivamente, em nossas cidades, consumido pelo *Junkspace*, pelo espaço não definido, pelo resíduo. Os escritórios simulam casas e os shoppings os Espaços Públicos®. São armadilhas que sequestram as pessoas e criam comunidades baseadas não a partir de interesses comuns ou da livre associação, mas de estatísticas idênticas. Esta metrópole é o lugar de encontro entre a solidão e a multidão. O *junkspace* é um espaço condicionado. Condicionado pelo seu custo de manutenção que por consequência obriga a condicionar seu uso. “O encontro da escada rolante com o ar condicionado” é o que permite que ele exista, que seja uma bolha amorfa onde a forma importa apenas enquanto imagem e propaganda.

Vimos se multiplicar, portanto, ao nosso redor, todas estas categorias de espaços que moldaram uma sociedade de medo, que por sua vez alimenta o crescimento dos aparatos de enclausuramento. Na cidade, cuja finalidade esteve historicamente relacionada com a defesa de ataques externos e proteção de todos seus habitantes e onde o medo sempre foi um fator determinante³³, recuperou-se itens “tecnicamente atualizados dos fossos pré-modernos, das torres e das seteiras nas muralhas [...] (agora) para dividir e manter separados seus habitantes: para defender uns dos outros, ou seja, daqueles a quem se atribuiu o status de adversários.” Entre as estratégias de segurança, Bauman recupera a classificação de Flusty, que descreve os espaços (1) “escorregadio”, muito frequente nas cidades brasileiras e caracterizado por ser inatingível em virtude de um desenho ilegível ou pela inexistência de vias; (2) “escabroso”, que expelle o usuário e impede qualquer forma de uso, o qual podemos identificar facilmente em São Paulo seja em bancos públicos preparados para que não se possa deitar ou em degraus de condomínios privados povoados de espetos; e (3) “nervoso”, caracterizado pelo patrulhamento ostensivo que impõe regras de comportamento ou até condições de acesso.

Neste mundo, as opções de modos de vida serão cada vez mais restritas. O homem perde a condição de habitante do lugar, já que este sequer existe. Na ausência do habitante, o lugar e o bairro perdem seu sentido; e na ausência de um território, o habitante deixa de habitar, deixa de ser dotado de memórias, experiências vinculadas ao seu lugar e passa a ser um mecanismo à serviço do bom funcionamento da cidade que não pode parar. Hoje em São Paulo os cidadãos flutuantes já são uma realidade, e não se trata apenas de tu-

ristas ou trabalhadores ocasionais. Os próprios residentes da cidade já começam a habitar espécies de flats onde não se reconhece o conceito de vizinho, de comunidade e muito menos a dimensão política da esfera pública local. Estamos diante de uma transformação dos modos de viver que, ainda que guarde possibilidades, deve ser cautelosamente examinada. Estamos reproduzindo de modo impressionante e aparentemente automático uma receita que Koolhaas alertou sobre Nova Iorque.

“O modelo de hotel passa por uma revisão conceitual e é investido de uma nova ambição experimental, que cria a unidade habitacional definitiva de Manhattam, o Hotel Residencial - lugar onde o morador é seu próprio hóspede, dispositivo que libera os ocupantes para se envolver totalmente nos rituais da vida metropolitana.”³⁴

34. KOOLHAAS, Rem. “Nova Iorque delirante”. Cosac Naify, 2008. p.170.

Com a instituição e proliferação do não-lugar como espaço do assentamento humano contemporâneo, somada a uma sociedade baseada na desconfiança e no individualismo, abre-se espaço para a cultura da comunicação virtual (que reforça em si a essência do não-lugar), e abre caminho para a destruição das culturas locais e tradicionais. “Uma sociedade metropolitana que tende a rejeitar os contatos corporais e que se baseia na desconfiança, no individualismo utilitarista e no consumo, conseguiu impor-se. A cultura da comunicação eletrônica, pensada para tecidos formados por habitações isoladas, segregadas em periferias suburbanas de baixa densidade, impõe-se sobre outras culturas do espaço urbano tradicional e da comunicação física.”³⁵

35. MONTANER, Josep Maria. “Espaço e antiespaço, lugar e não-lugar na arquitetura moderna” in: MONTANER, Josep Maria. “A modernidade superada: arquitetura, arte e pensamento do século XX”, Gustavo Gili, Barcelona, 2001. p.48

Estaremos a um passo de generalizar o comportamento que Kleber Mendonça e Gustavo Taretto já anunciaram com maestria na linguagem do cinema. As cenas que podem parecer de uma realidade exagerada, tragicômicas, são o retrato perspicaz do ponto a que podemos chegar, e muitas vezes já chegamos, neste percurso de individualização e centralização em universos particulares e virtuais. Em Medianeras, de Gustavo Taretto, o web designer Martín e a arquiteta Mariana são engolidos pelas facilidades das relações virtuais que, apesar de lhes proporcionar se conhecerem, parece tornar mais difícil o encontro real, ainda que ambos sejam vizinhos. Frustrada em sua carreira, Mariana trabalha com a montagem de vitrines e, num dado momento da trama, confessa que “tarde, como sempre, percebeu que era ela na vitrine, como um manequim. Imóvel, silenciosa e fria.” As barreiras erigidas contra as relações interpessoais são apresentadas na metáfora das empenas cegas ocupadas por anúncios publicitários, que não poderia ser mais adequada em mostrar como há uma dimensão espacial e morfológica das relações que se travam na sociedade. Já no drama de Recife, atual e brasileiro, Mendonça

explicita em diversos momentos, como as práticas dos agentes imobiliários são capazes de difundir largamente em distintos setores etários, de renda e formação da sociedade a cultura do medo. Na cena em que um grupo pratica uma curiosa atividade de risos na praia de Boa Viagem, o diretor convida todos espectadores a testar seu próprio medo e aversão ao próximo na expectativa de um conflito com a chegada de um grupo de garotos estrangeiros à atividade. Os meninos integram-se aos que estão deitados uns sobre os outros, e todos seguem rindo, provando que não há risco algum no contato corporal entre desconhecidos e que o mais absurdo da situação era de fato a bizarra (peculiar) atividade de risos.

Frente a este panorama pessimista, no entanto, há motivos para não desistir da cidade. Em São Paulo, mesmo nos contextos mais precários, ou principalmente neles, assistimos à uma persistente retomada do espaço público, à manutenção de comunidades interativas, à busca por novos modais de transporte. Vimos por exemplo em diversas ocasiões como a pressão dominante das instituições, a repressão, fomentam e fortalecem a união de comunidades que lutam contra remoções forçadas ou pela função social de locais ocupados. No carnaval de São Paulo, sentimos nos últimos anos o crescente interesse de estar nas ruas e junto com as mais diversas pessoas; e mais do que isso vimos a pressão desta pujante demanda ir contra e forçar até os governos que quiseram refrear este processo. Igualmente vemos ciclovias e ciclistas se multiplicando e disputando com o modelo do deslocamento individual, fazendo lugar de bicicleta no espaço dos carros. Estas manifestações, ainda que por vezes dolorosas, revelam que há meios de reforçar valores de comunhão, solidariedade e insistir em um projeto urbano distinto do que vem sendo imposto a galopadas, atropelando o lugar. A intensificação destas relações pode ser um caminho para a problemática do urbano.

36. LEFEBVRE, Henri. "O direito à cidade". Centauro, São Paulo. 2001. p. 84-85

*"E, no entanto, sobre essa base abalada, a sociedade urbana e 'o urbano' persistem e mesmo se intensificam. [...] A forma urbana, sua razão suprema, a saber a simultaneidade e o encontro, não podem desaparecer. [...] Os habitantes reconstituem centros, utilizam certos locais a fim de restituir, ainda que irrisoriamente, os encontros. O uso (o valor de uso) dos lugares, dos monumentos, das diferenças, escapa às exigências da troca, do valor de troca. [...] A satisfação de necessidades elementares não consegue matar a insatisfação dos desejos fundamentais."*³⁶

“chez le boulanger”

A linguagem revela muito sobre as civilizações. Diversas palavras que utilizamos tem origens em costumes e formas de vida mais antigos, muitos deles já perdidos ao longo do tempo. Saber a origem de palavras ou expressões pode nos ajudar a compreender mais sobre nossa história e revelar fatos interessantes sobre a sociedade. Em francês, por exemplo, quando se vai à uma padaria pode-se dizer tanto que se vai “à la boulangerie” quanto “chez le boulanger”. “Boulangerie” significa padaria, ao passo que “boulanger” significa padeiro. A primeira expressão é mais direta, significa ir “à padaria”. Já a segunda, tem uma origem mais antiga. A preposição “chez” é empregada para designar a casa de alguém. “Chez moi” seria “na minha casa”. “Chez le boulanger”, ao pé da letra, quer dizer “na casa do padeiro”. Da mesma forma, é possível se referir a diversos outros lugares, como a farmácia, o açougue ou doceria.

O interesse contido nesse exemplo é que ele nos conta um pouco sobre a forma de vida das cidades tradicionais francesas. Nos conta sobre uma época na qual habitação e trabalho não eram atividades segregadas em locais distintos na cidade. Ir à padaria significava de fato ir até a casa do padeiro, pois este morava no mesmo lugar onde trabalhava. Essa expressão guarda a memória de uma cidade de uso misto, onde existe uma tipologia edificada capaz de abrigar a atividade do comércio e da habitação no mesmo lugar. Ela nos conta sobre a existência de uma vida de bairro, onde os habitantes não apenas vão à padaria, mas conhecem o padeiro como conhecem a um vizinho. Trata-se de um retrato de um modelo de cidade que muitas vezes ainda existe, mas vem se transformando radicalmente ao longo dos anos.

Tomando como exemplo este caso da expressão francesa, podemos extrair a ideia de que a linguagem falada ou escrita, enfim, o idioma, é o resultado de uma condição cultural da sociedade da mesma forma que o espaço, ou a linguagem formal da cidade, guarda uma relação profunda com esses valores culturais. Vimos que naquela sociedade a presença do trabalho e da produção de pequena escala era marcante tanto na fala das pessoas quanto na morfologia urbana e suas tipologias edificadas. Desta forma, é importante

Duas padarias no bairro de Perdizes em São Paulo.
Fotografias:
Nicolas Le Roux



refletir sobre quais são os valores e qual o rumo que nossa sociedade tomou no que diz respeito a relação entre práticas cotidianas e espaço público. É importante iniciar uma aproximação e uma atualização do que entendemos pelas práticas cotidianas de uma sociedade cujas transformações recentes são profundas.

37. LEFEBVRE, Henri. "O direito a cidade", Centauro, São Paulo, 2001. p.51.

É comum dizer sobre a importância do uso e apropriação do espaço público pelas pessoas como condição para a qualificação da cidade. Em geral, associasse essa busca pela ocupação com estratégias como o incentivo ao uso misto ou a fachadas com aberturas voltadas às ruas, princípios defendidos e naturalizados por anos de leitura de autores como Jane Jacobs e Jan Gehl. Embora correta a abordagem, concentrada nos aspectos práticos e formais, sua banalização na prática da arquitetura e do urbanismo recente tende a ignorar o arranjo social ao qual estas qualidades se referem. Precisamos atualizar estes conceitos e ancorá-los em um entendimento das atividades cotidianas em uma escala mais abrangente. Se Jacobs nos informa sobre a importância das janelas na construção de uma rugosidade viva das superfícies urbanas, nos perguntamos qual o arranjo social está por trás de janelas alinhadas ao espaço público. Se Gehl aponta o enorme prejuízo causado pelo advento dos automóveis, nos perguntamos então quais valores amparariam uma cidade cujas dinâmicas não estão estruturadas em torno do carro. Precisamos estar atentos ao fato de que a cidade "muda quando muda a sociedade no seu conjunto."³⁷

38. LEFEBVRE, Henri. *op. cit.* p.53.

Para muitos destes temas, nos parece comum a ideia de como a sociedade lida com a dimensão do trabalho. No Direito à cidade, Henri Lefebvre cita como na cidade da Idade Média Ocidental, os "mercadores e banqueiros agiam a fim de promover e generalizar a troca, a fim de estender o domínio do valor de troca; e, no entanto, a cidade foi para eles bem mais um valor de uso do que um valor de troca."³⁸ A aparência paradoxal desta constatação nos direciona a pensar que deve haver um ponto de equilíbrio em que as práticas, inclusive as econômicas e produtivas tão condenadas à usura, concedem à cidade uma marca histórica e cultural suficiente para estabelecer o valor de uso e configurar a obra. Ai reside a importância da ornamentação, dos monumentos, das sedes de instituições, dos espaços apropriados para festas e diversões característicos da cidade tradicional. A expressão da produção e do trabalho na forma da cidade não é incompatível com a qualificação dos lugares para a urbanidade, muito pelo contrário, deve ser fim das ações de construção da cidade compatibilizar as atividades motoras de sociedade e economia com as atividades de apropriação e deleite do lugar.

Muito se defendeu que a revolução deste processo de isolamento e ocultação das práticas, essa tendência a morar em zonas distantes e isoladas da-

quelas em que se trabalha, e descansar em *shoppings centers*, se efetivaria por um enfrentamento de uma “ordem distante” regida por instituições como a Igreja e o Estado. Contudo, a possibilidade de recuperação da vitalidade urbana passará necessariamente por uma atenção à “ordem próxima”, às relações entre os indivíduos, famílias e profissões, entre outros, na dimensão do lugar, na escala, por exemplo, do bairro.³⁹

39. LEFEBVRE, Henri. *op. cit.*

Em um contexto urbano de capitalização e mercantilização em grande parte irremediáveis, como estudar, então, a esfera do cotidiano e consequentemente do trabalho, e seu rebatimento no tecido da cidade? Atentos ao fato de que as cidades hoje não são mais exatamente o espaço da industrialização, que grande parte dos postos de trabalho industriais foram substituídos por empregos no setor terciário, que as tecnologias alteraram nossas formas de deslocamento e encontro; nosso esforço deve ser no sentido de apesar disso, encontrar o lugar onde todas estas práticas renovadas podem ser apresentadas ao coletivo da sociedade e concomitantemente recuperar então os lugares da festa, do valor de uso.

Tratando também sobre a cultura do trabalho, Ulpiano Meneses comen-

“Place du Marché Saint Honoré, 1945”
Robert Doisneau



40. MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. A cidade como bem cultural: áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance na preservação do patrimônio ambiental urbano. In: IPHAN: Patrimônio: atualizando o debate. São Paulo, IPHAN, p. 38.

ta que sua desvalorização como uma dimensão fundamental do cotidiano, sobretudo no âmbito das políticas de patrimônio, é uma questão a ser enfrentada, enfatizando como o patrimônio laboral traz possibilidades de representação do cotidiano capazes de enriquecer enormemente a participação dos sujeitos urbanos na composição da paisagem do dia a dia. Dedicado à questão do patrimônio cultural, o autor contribui alertando como nas práticas de preservação há um notável direcionamento para aquilo que não remete ao universo do trabalho, configurando “assim uma pirâmide sem base (que seria precisamente o universo do trabalho e do cotidiano), apenas com o topo isolado, concentrado fora do alcance dos espaços vitais, que poderiam irrigá-lo [...] É sintomático, a esse respeito, como tal conceito de cultura e o de lazer se entrelaçam para excluírem o trabalho – que não pode ser julgado passível de vir qualificado pela cultura!”⁴⁰

O cenário, portanto, é marcado em diferentes frentes por uma negação ao trabalho, como se as principais dinâmicas urbanas não estivessem inevitavelmente relacionadas às práticas laborais. Como vimos, um momento crucial da definição desta condição foi o advento do zoneamento e da funcionalização da cidade, no contexto do Movimento Moderno. Este processo guarda intrínseca relação com o entendimento de que o trabalho não é uma atividade nobre e se deve poupar a cidade e os habitantes de seus impactos. Na mesma medida em que se transforma a organização espacial da cidade industrial, se transforma a relação das pessoas com suas atividades e sua consciência. No cerne desta estratégia Moderna

41. LEFEBVRE, Henri. op. cit. p.25.

“queriam atribuir-lhes [ao proletariado] uma outra função, uma outra condição, outros papéis, que não aqueles ligados à condição de produtores assalariados. Pretendiam conceder-lhes assim uma vida cotidiana melhor que a do trabalho. [...] A sociedade se orienta ideológica e praticamente na direção de outros problemas que não aqueles da produção. A consciência social vai deixar pouco a pouco de se referir à produção para se centralizar em torno da cotidianidade, do consumo. Com a ‘suburbanização’ principia um processo, que descentraliza a Cidade. Afastado da Cidade, o proletariado acabará de perder o sentido da obra. Afastado dos locais de produção, disponível para empresas esparsas a partir de um setor de habitat, o proletariado deixará se esfumar em sua consciência a capacidade criadora. A consciência urbana vai se dissipar.”⁴¹

Avaliando esta dimensão da ideia de revitalização do espaço público, perceberemos que muito além das estratégias correntes, há outras formas de alu-



dir, na paisagem da cidade, à essa esfera importante do trabalho e da atividade urbana. As infraestruturas básicas, como a condução e armazenamento de água podem, por exemplo, remeter à presença de vida na cidade. Afinal, o uso da água é uma função básica para a apropriação do espaço e sua qualificação enquanto lugar habitável. Nesse sentido cabe refletir sobre nossos sistemas de drenagem e abastecimento, em comparação, por exemplo, com o Aqueduto de Segovia, monumento da Humanidade protegido pela Unesco. Como podemos tratar nossas infraestruturas de modo que sejam expressão de nossas atividades cotidianas e do trabalho, sem deixar de inserir nelas a possibilidade de apropriação e construção de valor de uso? Ao que é exemplo negativo perfeito a Ponto Octavio Frias de Oliveira, a célebre ponte estaiada de São Paulo, cujo valor embutido é unicamente o de troca, de uma sociedade que valoriza os deslocamentos individuais e segregados, que não se importa com seus recursos naturais e não deixa brecha para o uso.

Cabe também pensar por exemplo sobre a relação dos espaços de trabalho e os espaços coletivos públicos. Por que seguimos escondendo o trabalho detrás de panos contínuos de vidro ou ilhando-o em extensas planícies de estacionamento? Veneza, a cidade mercantil consagrada pela literatura e pelo turismo é retratada nas melhores de suas obras como uma cidade onde as trocas ocorrem nas ruas, nas gôndolas, nos barcos; e por isso é uma obra em si. O espaço livre é um personagem presente e fundamental para a concretização das funções laborais. O uso misto ancorado em uma condição formal da cidade e suas edificações - e amparado por uma sociedade cujos cidadãos per-

Aqueduto de Segóvia,
Espanha
Fotografias:
Luis Rossi

mitem o encontro, a diversidade e o convívio em todas as instancias da vida, privada ou pública, no lazer ou no trabalho-, garante a clamada vitalidade da esfera pública. Assim, se podemos ter esperança no urbano, e queremos tê-la, ela pode estar depositada no fato de que sempre haverá alguém precisando comprar pão e esta atividade pode gerar uma forma urbana que induza à apropriação, e assim sucessivamente. A cidade unitária, que é a cidade da síntese, da simultaneidade dos tempos e da heterogeneidade, da sucessão de lugares - diametralmente oposta às nossas cidades modernas - tem potencial ancorado na vida das pessoas.



Imagens retiradas do vídeo realizado como instrumento de aproximação inicial à área de estudos. Ele pode ser visto através do QRcode abaixo.



relatos



As aproximações iniciais ao lugar escolhido como estudo de caso para a observação e experimentação das questões abordadas neste trabalho se deu através de uma abordagem sensível que contou com visitas de campo, levantamento fotográfico, croquis, vídeos e conversas com moradores. Essa estratégia visou uma abordagem na qual questões relativas ao lugar aparecessem antes das leituras técnicas de olhar mais estratégico.

1. areia e pedras

Num grande terreno a beira da Avenida Francisco Morato, uma antiga casa vermelha marca a entrada para o comércio de areia e pedras da família Panza. A pequena casa não ocupa parte significativa do terreno, que tem sua maior área destinada ao armazenamento dos grandes montes de areia e de pedras e à manobra de eventuais veículos que chegam para serem carregados dos produtos. Passado o portão – que via de regra se encontra aberto – um ligeiro desnível nos encaminha aos fundos da casa e revela a dimensão da propriedade. A neta de Dona Panza, 37 anos, cabelos tingidos de louro, conversa com um cliente que estacionou o carro ao lado da antiga edícula usada para o armazenamento de materiais e para a gestão do negócio da família. Em poucos instantes, ela se dirige a nós, com olhos receptivos e um sorriso nos lábios. Logo nos apresentamos e dizemos o motivo de nossa presença. Sem precisarmos insistir, ela começa a nos contar um pouco sobre a história de sua família e daquele lugar. A casa vermelha havia sido construída pela própria família, quando sua avó e seu avô vieram morar na região 90 anos atrás. Agora, a casa abriga a avó, já viúva, com seus 102 anos de idade. Conta também que seu pai sa-

beria nos informar muito mais detalhes sobre o lugar, mas infelizmente estava de repouso por problemas de saúde, de forma que ela tentaria nos contar o que pudesse. Diz que mora há poucos minutos de lá, no bairro vizinho, do outro lado da avenida. Mesmo assim, vem para o trabalho de carro, sem grandes dificuldades. Conta que o bairro é tranquilo, sua avó sempre andou a pé pela região e costumava comprar o que precisava nos pequenos comércios do entorno. Os portões do terreno sempre foram mantidos abertos, e o único problema de invasão que sofreram datava de menos de um ano. Indagada por nós, contou que, após a chegada do metrô na região, muitos investidores já ofereceram comprar o terreno – empreendedores imobiliários, redes de hipermercados – contudo, a família nunca se interessou e buscou preservar o local onde sua avó morou a vida inteira. Reforçou que seu pai saberia nos contar mais coisas e nos convidou para voltarmos em algumas semanas para conversarmos com ele, que adoraria nos contar mais sobre a história do lugar.

Relato colhido
dia 16/09/2016
aproximadamente
às 13h00 em visita
realizada por Luis
Rossi e Nicolas Le
Roux

2. oficina mecânica

O pequeno edifício ao lado da casa de Dona Panza possui dois andares além do térreo. Com um recuo mais generoso do que o da casa, a construção garante espaço para que se possa estacionar veículos sobre a calçada. Talvez por essa razão, o térreo do edifício esteja dividido entre duas pequenas oficinas mecânicas. Um dos funcionários fazia uma pausa enquanto olhava o movimento da avenida apoiando um dos ombros na parede para aliviar o peso sobre uma das pernas. Ele nos contou que trabalha lá desde 2004 e que mora no bairro ao lado. Indagado, diz que utiliza o carro para se deslocar da casa ao trabalho, e que este estava estacionado na rua de trás. Para almoçar, existem algumas opções virando a esquerda na esquina: dois ou três bares que servem almoço, um deles com os pratos que mais gosta, mas também com os maiores preços – talvez por isso também o mais vazio deles.

Relato colhido
dia 16/09/2016
aproximadamente
às 13h30 em visita
realizada por Luis
Rossi e Nicolas Le
Roux

3. atacadista

Em uma das inúmeras vezes em que a avenida Francisco Morato desce ao fundo de vale, o faz para atravessar o Córrego Itararé, afluente da margem direita do Rio Pirajussara. Nas margens do Itararé, grandes lotes ocupam o espaço entre os bairros da Vila Sônia e Jardim Monte Kemel. A morfologia fabril é dominante, embora somente a fábrica de Plásticos Müller continue operando. Nos demais galpões funcionam hoje o Centro de Educação de Saúde Abram Szajman, do hospital Albert Einstein, e o supermercado atacadista Assai.

Atravessamos a passarela sobre a avenida, de onde se pode ter a dimensão do supermercado e sua relação com os vizinhos, o córrego e a avenida. Já dentro do estacionamento tentamos nos aproximar do córrego, cuja fronteira com o terreno se faz em uma área restrita do estacionamento. Driblando uma barreira simples chegamos o mais próximo possível, porém a ocultação do córrego se efetiva através de barreiras mais poderosas e intransponíveis: a topografia, os muros e alambrados de divisa dos lotes, o ruído da cidade.

Atravessando a área de acesso da loja voltamos ao espaço destinado ao estacionamento de veículos e logo notamos uma curiosa e interessante

relação entre o padrão visual dos veículos estacionados lado a lado, o padrão a fila de carrinhos de compras parados logo na sequência, e as grandes gondolas repletas de produtos do chão ao teto. Um plano sequência já se compõe mentalmente revelando esta paisagem. Uma metáfora perfeita da paisagem urbana e das relações travadas por nossa sociedade com o espaço. Não há traços de apropriação ou história, não são tecidos vínculos identitários. Em vez disso há a repetição, a homogeneidade, a padronização e o consumo.

Já dentro do edifício procuramos descobrir como entrar na área de compras, já que a catraca de acesso nos foge à visão, por hora preocupada em enxergar o horizonte de prateleiras. Enquanto caminhamos pelos corredores de mercadorias decidimos falar com o gerente da loja e investigar as possibilidades de realizar filmagens. Explicando o interesse ao gerente, Rubens Nascimento Filho, sua posição, sincera, vai de encontro a todas hipóteses que vinham se formulando no momento. Em sua sala, um ambiente de pouco mais de 9 metros quadrados definidos por divisórias logo na entrada da loja em frente aos caixas, ele explica que o Assai é a vertente atacadista

Relato colhido
dia 30/09/2016
aproximadamente
às 15h00 em visita
realizada por Luis
Rossi e Nicolas Le
Roux

do Grupo Pão de Açúcar, hoje controlada majoritariamente pela empresa francesa Casino. Não se opõe pessoalmente à filmagem, mas explica que não tem autonomia sobre este tipo de assunto e que poderíamos enviar-lhe um e-mail para que ele encaminhasse a seus superiores. Rubens, com a naturalidade de quem tem a consciência tranquila ainda comenta que se fossemos a um mercado de bairro, certamente falaríamos com o dono e teríamos a resposta imediata e fácil, mas que ele precisava “movimentar um transatlântico” para cada decisão tomada na loja.

A figura do transatlântico caiu como uma luva às questões que percebíamos na pele visitando o lugar com os olhos de investigador urbano. A distância intercontinental entre o lugar e a tomada de decisões reflete fortemente no impacto que o atacadista tem no bairro. Sua relação com o cotidiano, com o solo, com os clientes e com os próprios produtos, alimentos, exala a distância que a globalização do capital incute e justifica como estes modelos formais – estas tipologias edificadas que são ao final a expressão destas relações financeiras – são danosos e tão pouco vinculados quanto pouco vinculáveis a realidade sensível do cotidiano de uma cidade.

4. calhas e rufos

Uma série de pequenos edifícios de dois pavimentos geminados e já bastante degradados pelo tempo e pela falta de manutenção abrigam pequenos comércios, cuja frente não passa de 5 metros de largura. Num trecho da avenida onde a calçada volta a ser mais estreita, os comércios que ainda funcionam se confundem com os portões fechados e pixados. Dentre os que se encontram abertos, chama a atenção a loja de calhas e rufos. Com o portão de ferro enrolado, ela se abre completamente para a rua, exibindo montes de chapas metálicas empilhadas e duas grandes e velhas máquinas usadas para vinca-las. Ao fundo, já longe da luz da rua, se encontram duas mulheres que gerenciam o comércio: uma mais velha, com aproximadamente 60 anos que aparenta ser a dona do lugar, e outra mais nova, na faixa dos 30-40 anos de idade. Enquanto a mais velha atendia uma cliente, a outra nos recebeu. Conta que mora no bairro vizinho, do outro lado da avenida, e que vem de carro para o trabalho. Não encontra dificuldades para estacionar nas ruas de trás. Diz que acha o bairro agradável, mas que não o adora. Encontra algumas facilidades de comércio na região, mas ainda necessita de carro para compras mais

específicas. Indagada sobre suas opções de lazer, conta que os Shopping Centers são a principal opção. O novo parque, inaugurado há poucos meses a cerca de 300 metros de lá, trouxe uma alternativa de lazer para a região, mas ainda não supria a carência de sua filha por lugares para brincar, já que se destina principalmente a um público jovem adulto, carecendo de espaços infantis. Quando perguntamos sobre o metrô, ela conta que se decepcionou muito pelo fato de ele estar prometido há anos, mas nunca ter sido inaugurado. Diz que desde que foi anunciado, novos empreendimentos imobiliários chegaram e os preços da região aumentaram muito, mas sem nenhum incremento real de infraestrutura para o lugar. O aumento do aluguel fez com que elas abdicassem da outra metade da loja, que hoje é um dos portões fechados que compõe a fachada da rua. Comenta que o conjunto de edifícios geminados pertence a um único dono, que aluga os módulos comerciais há anos. Mesmo assim, não acredita que exista risco do proprietário querer vender os imóveis para um possível empreendimento novo. Ao sair da loja e olhar o conjunto de edifícios, o abandono aparente indica que não há moradores nos andares de cima.

Relato colhido
dia 16/09/2016
aproximadamente
às 14h00 em visita
realizada por Luis
Rossi e Nicolas Le
Roux

5. bar do sobrado

Na confluência da rua São Calixto - uma pequena travessa sem saída para automóveis - com a movimentada e metropolitana Avenida Professor Francisco Morato, uma série de sobrados geminados se apresentam, como uma família rigorosamente organizada para a foto de fim de ano. Com um desenvolvimento cadenciado em três pavimentos, o que garante certo ajuste ao terreno ascendente, cada um exibe uma pintura particular, buscando diferenciar-se mutuamente. Os seis irmãos contam com acesso por escadas individuais no nível da avenida, e como denunciam os primos vizinhos, mais conservado(re)s, dispunham de um pequeno quintal frontal, que o tempo e as circunstâncias trataram de cobrir. Quem sabe, em dado momento, a demanda pelo uso do automóvel e sua inclusão na família (com direito a quarto coberto e privativo), tenha orientado o fechamento dos quintais. Hoje, no entanto, já vivem uma nova era e aceitam o convívio com usos não imaginados tempos atrás. As escadas levam, então, a terraços que dão acesso ao primeiro pavimento, cujas porta e janela estão protegidas pela varanda do segundo.

4147, o primeiro dos sobrados, vive em cima da “Lanchonete Bar”. A

fachada de ladrilhos azuis com toldo verde anuncia que podemos encontrar sucos, lanches, porções, bebidas e pratos rápidos. Lá dentro habita Dona Maria da Graça. Moradora do Taboão da Serra, conta que vem ao trabalho todos os dias de ônibus, utilizando o corredor que recentemente se estendeu até o largo do Taboão. Embora não seja a dona do bar, cujo dono ela relata alugar o espaço, Maria parece sentir-se em casa. Enquanto conta que nos últimos tempos passou a fechar o bar mais cedo em função pequenos assaltos, ela coloca óleo para esquentar. Assumi que, se tivesse meios, mataria todos os jovens assaltantes, em um discurso que mistura a lucidez de quem vê de perto a precariedade do sistema carcerário e das condições de vida nos bairros pobres, com a falta de apego à princípios de direitos humanos. Para Maria da Graça, cuja aparência se lhe faz atribuir uns 70 anos, não há soluções possíveis de remediação e conserto. Relata ainda com a naturalidade de quem nunca teve amparo, que é alcoólatra e bebe diariamente entre as seis horas e a meia noite. O que não a impede de acordar em plenas condições de trabalho no dia seguinte. A bebida parece para ela a única solução possível, como a morte daqueles

Relato colhido
dia 30/09/2016
aproximadamente
às 15h00 em visita
realizada por Luis
Rossi e Nicolas Le
Roux

que roubam. Por trás da sombra azul cintilante que cobre as pálpebras negras, os olhos amarelados e piscando não escondem o cansaço do corpo. Com o óleo já quente, coloca os peixes previamente empanados para fritar, da mesma forma, como se estivesse em casa. Conta que gosta de deixar tudo preparado para quando os clientes chegarem, e o diz como quem tem a certeza de que as visitas chegarão, parece uma rotina.

Sobre os moradores do andar de cima, não sabe dizer muito. Imagina que estejam dormindo pois trabalham durante a noite. E eu imagino a vida de quem vive em plena avenida: dorme durante o dia lutando contra o ruído e vive a cidade durante a noite, negando a agitação da luz. Já encerrando a visita, fica o convite para um refrigerante e o churrasco de fim de tarde, cujos espetinhos assa na grelha à porta do bar. A calçada plana no nível de dentro vira uma varanda urbana, e é o principal espaço do bar. Sugiro que o refrigerante pode sim ser uma cachaça, e pareço ter descoberto sua maior paixão, pela qual fala até nos despedirmos, orgulhosa da variedade que expõe na prateleira detrás do balcão.

6. clube de senhoras

Uma das descobertas mais interessantes das visitas que realizamos foi, com certeza, o antigo “Clube de Senhoras da Terceira Idade do Jardim Monte Kemel e Adjacências”. Ao deixarmos a pequena praça que margeia o córrego do Itararé em direção ao interior do bairro, devemos atravessar uma estreita passagem de aproximadamente 20 metros de comprimento estrangulada entre o curso d’água, do lado esquerdo, e um muro coberto por vegetação, do lado direito. Ao final da passagem nos deparamos com a Favela do Labirinto, assentamento que ocupou as margens do córrego – e até mesmo sua superfície – ao longo do miolo do quarteirão seguinte. Na testada da rua, a Favela se assemelha com as casas do entorno, com construções mais consolidadas, contanto até mesmo com alguns bares no térreo. Contudo, ao espiarmos o vão entre as construção criado pelo córrego, percebemos como uma ocupação irregular e labiríntica se desenvolve ao longo de suas margens, por horas até mesmo cobrindo suas águas. De frente para a Favela, do outro lado da rua, descobrimos um pequeno terreno cercado, cuja testada lateral se delimita pelo muro que estrangula a passagem que havíamos acaba-

do de cruzar. Um grande portão metálico marca a entrada do terreno. Ele estava completamente aberto, convidando os transeunte a desvendarem o lugar. E foi o que sucedeu. Passamos curiosos pelo portão sem sabermos ainda que estávamos entrando nessa pequena associação de moradores do bairro.

O terreno, com uma forma irregular de aproximadamente 20 por 20 metros é dividido entre uma pequena construção térrea e um jardim que serve também de estacionamento. Alguns carros estavam parados próximos aos muros e era possível ouvir vozes no interior do edifício. Duas pessoas se encontravam do lado de fora, sob a pequena cobertura que se forma quando o telhado se projeta para além da construção, uma senhora de cerca de 60 anos de idade conversava com um rapaz mais jovem, que aparentava ter 30 e poucos anos. Nos aproximamos ainda sem ter certeza se poderíamos estar entrando naquele lugar e decidimos nos apresentar. Fomos bem recebidos por Dona Cícera e Valmir, que logo começaram a explicar onde estávamos. Cícera contou que se tratava de uma associação que surgiu como um clube de senhoras do bairro do Jardim Monte

Relato colhido
dia 30/09/2016
aproximadamente
às 15h00 em visita
realizada por Luis
Rossi e Nicolas Le
Roux

Kemel, da qual fazem parte algumas moradoras da região que se reúnem desde a década de 1970. Depois de anos se reunindo na casa de uma delas enquanto procuravam um lugar para montarem sua associação e de muitos pedidos feitos à prefeitura, o grupo de senhoras recebeu do governo Erundina, na década de 1980, uma concessão de uso de 50 anos daquele terreno. Desde então, o lugar é administrado e mantido pelas senhoras associadas ao clube.

Dona Cícera, que também é professora na escola que se encontra a poucos metros de distância do clube, nos explicou que as vozes que ouvíamos lá dentro eram de algumas das senhoras associadas, que comemoravam o aniversário de uma das amigas. Disse que o nos últimos tempos a associação tinha passado a realizar eventos mais abertos para o restante da comunidade, inclusive buscando uma aproximação com a Favela do Labirinto, onde morava Valmir. Ele explicou que havia começado a frequentar o clube por conta das aulas de capoeira que ajudava a organizar. Essa era uma das atividades que passaram a ser sediadas por lá, junto com outras oficinas como teatro, dança e artesanato. Perguntada sobre as dificuldades de

administrar o lugar, Cícera explicou que já houve, por exemplo, ameaças por parte do governo de tomar de volta o terreno, alegando que ele seria necessário para a implementação de um projeto de rua que passaria por cima do córrego, cortando um pedaço do lote e removendo a Favela do Labirinto.

A conversa foi interrompida quando um carro encostou e uma dupla de homens de meia idade uniformizados se aproximou. Eram serralheiros chamados pela Dona Cícera para fazer um orçamento de uma esquadria nova para uma antiga janela basculante de ferro. Uma tentativa de arrombamento recente havia quebrado um dos vidros da janela e danificado a esquadria. O serralheiro disse que o ideal seria consertar a janela existente, pois uma nova não seria em ferro como aquela, mas em alumínio, de mais baixa qualidade. Ele poderia fazer o serviço e ofereceu forjar também uma grade para ser colocada na janela. Contudo, Cícera disse que não poderia pagar por isso, pois o orçamento da associação era limitado, e preferia esperar a grade de um amigo que lhe ofereceu de graça. O serralheiro insistiu então em oferecer um reforço para os portões, disse que poderia

aumentar a altura do alambrado por um custo mais baixo. A senhora assentiu, reconhecendo a necessidade de reforçar a segurança do lugar, e o homem se foi com a promessa de retornar no dia seguinte.

Dona Cícera pediu para que Valmir nos apresentasse o lugar enquanto ela entrava para resolver um assunto e ofereceu que entrássemos depois para comer um pedaço de bolo. O rapaz pareceu feliz em nos guiar pelo terreno, levando-nos para um curto passeio ao redor da pequena construção. Ele explicou que aquele jardim era palco de diversas atividades, como os ensaios do grupo de capoeira do qual fazia parte. Dando a volta pelos fundos – um estreito recuo de pouco mais de um metro de largura – ele contou como havia ajudado a organizar o lugar, que antes estava repleto de entulhos e lixo. Naquele pequeno espaço, notamos uma placa antiga com os dizeres “Clube de Senhoras da Terceira Idade do Jardim Monte Kemel e Adjacências”, que restava apoiada contra o muro como se tivesse sido deixada lá por alguém que não teve coragem de jogar fora aquele item precioso. Valmir confirmou que se tratava da placa que antes indicava o nome do lugar jun-

to ao portão de entrada e que ainda não haviam definido um novo nome para o centro comunitário desde a decisão de ampliar suas atividades.

Terminada a volta, ficamos mais um tempo em frente ao pequeno galpão enquanto Valmir nos contava um pouco sobre como entrou em contato com o clube. Ele explicou que sempre morou na Favela em frente e que, quando criança, por vezes saltava o portão com os amigos para jogar bola no jardim – o que lhe rendeu diversas repreensões por parte da própria Dona Cícera. Disse que não chegou ao terminar a escola, pois tinha sido expulso depois de algumas confusões que arrumara com seus colegas. Contou com nostalgia como após sua expulsão havia começado trabalhar no circo que se instalava anualmente no bairro, mas desde que o Estado desapropriou o terreno para a construção do metrô, o circo deixara de existir na região. A capoeira passou a ser uma das formas que encontrou de se ocupar e se manter afastado das drogas, que lhe causaram problemas no passado em sua comunidade. Ele descreveu como, certa vez, tentaram aliciar seu irmão para o tráfico, obrigando-o a intervir na situação de forma agressiva, pois sabia que,

caso isso acontecesse, problemas maiores estariam por vir. Contou como os policiais muitas vezes entravam na comunidade e puniam suspeitos jogando-os no córrego, mesmo os mais jovens.

Em seguida entramos para conhecer o que restava do espaço. O interior do pequeno galpão possui três salas principais. Logo na entrada, há um salão com um minúsculo palco junto a um dos cantos, o espaço é utilizado para pequenas apresentações e aulas de yoga. Subindo uma pequena rampa junto à parede chega-se a uma sala um pouco menor, ligada a uma cozinha. Lá, reencontramos Dona Cícera, que conversava com as senhoras que comemoravam o aniversário de uma das companheiras. Algumas mesas e cadeiras de plástico servem como suporte para os eventos sediados lá. Logo à direita, uma porta leva a um pequeno quarto reservado ao armazenamento dos bens do centro comunitário, basicamente os objetos utilizados para as atividades gerais, como colchões de yoga, berimbais e latas de tinta.

Após o tour oferecido por Valmir, nos despedimos de todos e trocamos contatos para o caso de uma futura oportunidade de trabalho em

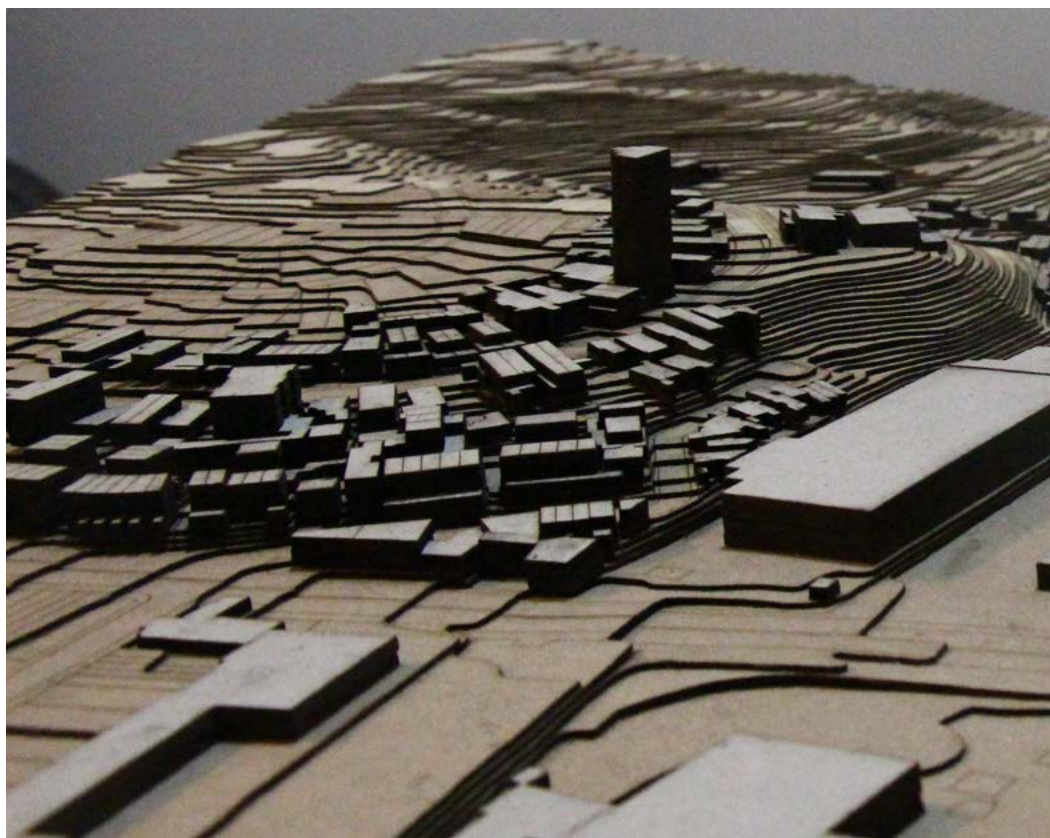
conjunto. Cícera nos convidou para que voltássemos qualquer dia para acompanhar alguma das atividades culturais organizadas no centro comunitário. Uma apresentação de capoeira se mostraria uma ótima oportunidade para uma segunda visita.

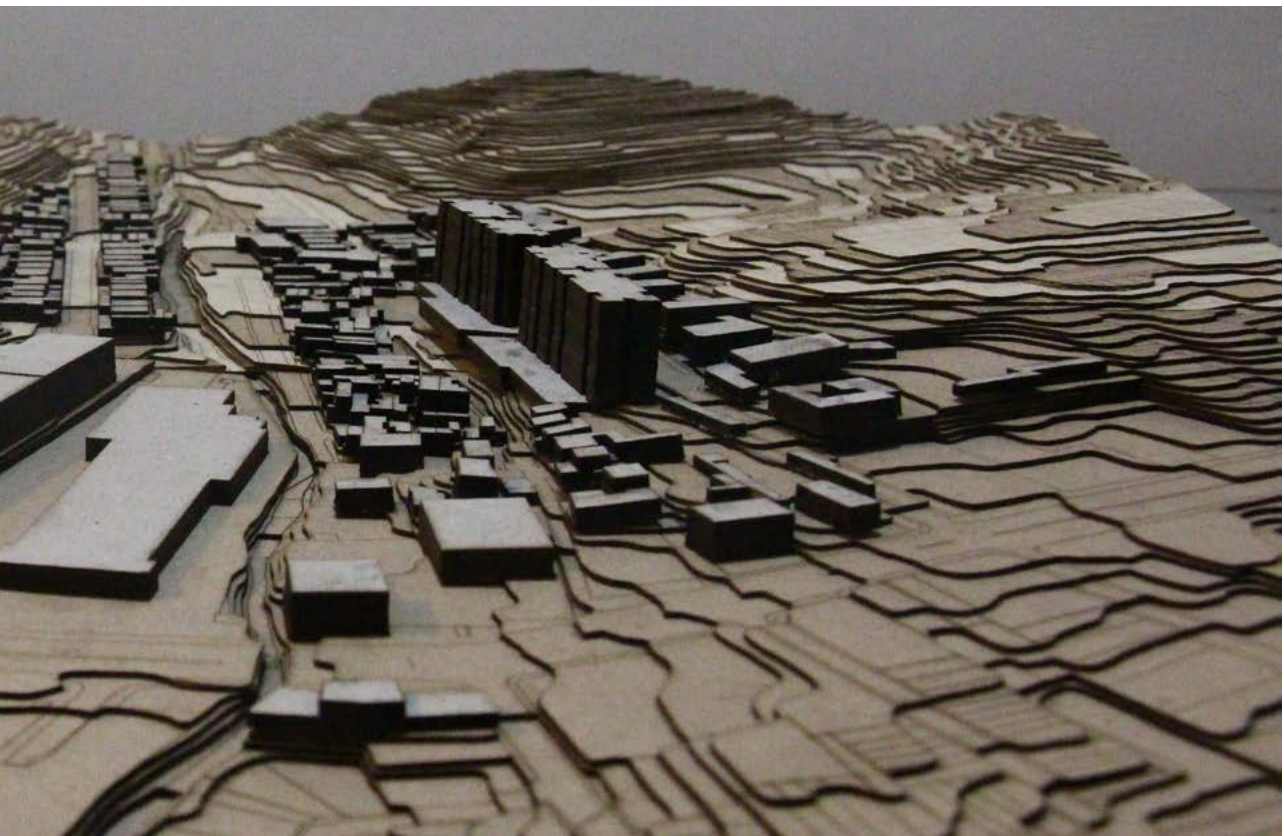
Fotografias da Falha do Itararé e dos arredores tiradas durante as visitas de campo realizadas ao longo do ano.





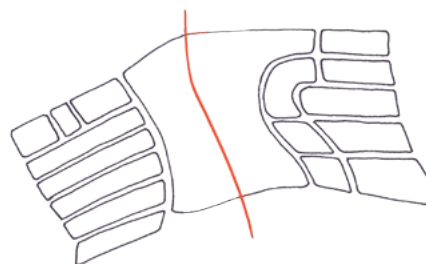
Modelo físico da
área de estudos
feita a partir de um
levantamento lote-a-
lote realizada para a
leitura do lugar







um lugar como outro qualquer



a falha do itararé

A ausência do desenho urbano como disciplina praticada no processo de constituição da cidade está expressa de maneira mais ou menos acentuada em todas as partes de São Paulo. Elas podem ser observadas em escalas que vão desde avenidas principais, até pequenos conjuntos de ruas de bairro, ou ainda na escala do mobiliário urbano. No entanto, alguns dos lugares mais discutidos costumam ser os icônicos, atrelados a um grande problema causado por algum dos inúmeros maus exemplos de produção urbana encontrados na cidade. Dentre eles, podemos citar o Elevado João Goulart (antigo Elevado Costa e Silva, o “Minhocão”), as avenidas marginais dos rios Pinheiros e Tietê, o Parque Dom Pedro II e os diversos assentamentos precários espalhados pela metrópole. São apenas alguns dos lugares que já foram alvo de inúmeras propostas de intervenção por parte de arquitetos e urbanistas tanto no meio acadêmico quanto através de concursos públicos ou projetos muitas vezes não executados. Propostas que, via de regra, encaram estes problemas de forma parcial ou especializada, dando enfoque para o tema principal do território em questão.

O QRcode abaixo
direciona para a
localização da
Falha do Itararé
no Google Maps.



Portanto, esses são apenas exemplos de casos onde os problemas urbanos estão deflagrados na cidade, seja vinculados a questões fortes de mobilidade, a barreiras que dificultam transposições específicas, a discussões relativas ao patrimônio histórico ou a situações de extrema emergência e necessidade. Mas, como já foi dito, a ausência de desenho urbano se encontra em todas as escalas e está presente no cotidiano dos bairros. Ela se dá na forma como se produz a cidade pelo poder público e privado. Apesar destes casos serem os mais atraentes, eles são apenas as manchetes das problemáticas urbanas das cidades brasileiras. Ao lermos com mais atenção a cidade como um todo,

podemos notar que esses mesmos problemas e outros tantos estão presentes de uma forma relativamente padrão em todo o território.

Seja em bairros mais vulneráveis ou em regiões ricas da cidade, a qualidade urbana é, em geral, muito baixa. Os edifícios residenciais, tanto no segmento popular e nas faixas de produção subsidiadas por políticas habitacionais quanto nos setores mais ricos do mercado, são feitos conforme a mesma lógica condominial excludente que cria muros e guaritas como elementos de interface com o espaço público. As calçadas são estreitas e entulhadas de obstáculos aos pedestres. Os viadutos e pontes não são pensados para abrigar com conforto os seres humanos. Grande parte das praças são áreas residuais de arruamentos e loteamentos e seguem desequipadas e sem projeto paisagístico. As escolas públicas e privadas são muradas e cercadas como condomínios particulares. Enfim, a cidade como um todo apresenta uma mesma lógica de produção do seu espaço, que é apenas amenizada em bairros mais ricos pela presença de edificações com acabamentos mais sofisticados e pela inegável concentração de infraestrutura, ainda que de pouco refinamento e qualidade formal.

Partindo dessa compreensão, a área de estudos escolhida para este trabalho é um lugar comum da cidade. Isso permite que sejam desenvolvidas reflexões sobre questões urbanísticas gerais, comuns a diversos bairros e presentes em grande parte das cidades brasileiras. O lugar apresenta características genéricas da forma urbana paulistana e processos de transformação recorrentes na cidade. Desse modo, objetiva-se evitar que uma questão muito específica desvie o foco da discussão. Ao mesmo tempo, o lugar genérico também permite que as discussões levantadas também sejam aplicáveis a essas regiões da cidade que se deparam com entraves específicos.

Desse ponto de vista, seria possível pensar que escolher um lugar existente não fosse necessário. Talvez um projeto com questões genéricas aplicáveis a diversos lugares pudesse partir de uma situação hipotética. Contudo, um dos esforços do trabalho também é o de reconhecer que a atuação do profissional que lida com a cidade não pode ser autoritária. É entender a forma urbana como resultado de processos, dentre os quais está o processo de trabalho do arquiteto urbanista. O desenho que parte de situações inexistentes não é capaz de responder da mesma maneira a ocupação real, onde os habitantes possuem formas de vida específicas, se apropriam da cidade de diversos modos e fazem parte de grupos culturais variados. Ao mesmo tempo, um lugar real é capaz de apresentar uma diversidade de problemáticas que se combinam indefinidamente, trazendo importantes variáveis para respostas urbanísticas adequadas. Elementos como a topografia, a malha viária, a tipologia edificada, a localização do transporte público, os percursos realizados

pelos transeuntes e o tipo de parcelamento do solo são apenas algumas das inúmeras variáveis que exigem de um projeto urbano respostas específicas, ainda que se lide com conceitos genéricos.

Sendo assim, a escolha da área de estudo passou por um processo de reconhecimento de diversos lugares da cidade que apresentassem um conjunto de características encontradas facilmente em outras regiões. Para cada exemplo levantado, foram ponderadas as possíveis reflexões que o lugar potencialmente induziria. Ao mesmo tempo, foi considerada a possibilidade de uma fácil aproximação ao lugar, de sorte a permitir visitas frequentes, em diferentes dias da semana e em horários variados. Essa característica é importante, pois nos aproxima de uma situação real na qual o planejamento urbano pode partir do reconhecimento de um tecido social, de forma que um projeto para o lugar seja realizado considerando elementos que partam dele mesmo. Isso permite, até certo ponto, simular situações reais, nas quais esse processo poderia envolver equipes de levantamento de campo, oficinas participativas com a população, instalação de uma base no perímetro da intervenção para atendimento aos habitantes, e muitas outras formas de fazer com que o processo se dê baixo para cima.

Considerando todas essas variáveis, a área escolhida é um perímetro definido por uma importante avenida e quatro ruas menores, localizada no distrito da Vila Sônia, na zona oeste de São Paulo. Trata-se de uma área de aproximadamente 117.000 m², que apresenta um tecido típico da cidade em uma região que vem sofrendo um forte processo de transformação desde o anúncio de uma nova estação de metrô, ou seja, uma área que lida com uma questão corriqueira como a transformação morfológica impulsionada por uma obra de infraestrutura pública próxima. A maior parte do tecido urbano é composto por casas de classe média-baixa justapostas em pequenos lotes. Próximo à avenida, por outro lado, se encontram lotes de dimensões maiores, alguns deles de porte industrial. O uso da área é predominantemente residencial, com alguns comércios e equipamentos públicos de bairro. Na avenida, existe um importante corredor de ônibus de escala metropolitana, enquanto isso, as outras ruas apresentam pouco movimento, servindo a conexões interbairros. As condições geográficas também são muito parecidas com as encontradas no restante da cidade, apresentando uma mistura de relevos irregulares com desníveis hora mais sutis, hora mais abruptos. Além disso, essa área é atravessada por um córrego que se oculta de diferentes formas a cada trecho, mas marca sua presença em alguns momentos. Por fim, apesar de não estar inserido no perímetro definido como área de estudos pelos motivos já esclarecidos, um pequeno assentamento precário é um vizinho direto desse lugar, ocupando as margens do córrego em uma quadra adjacente.

Além das condições físicas típicas de São Paulo, também podemos identificar na área os mesmos atores que agem no restante da cidade. As ações do poder público e do privado no tecido urbano se evidenciam de maneira muito expressiva na região. Enquanto o Estado demarca um zoneamento que incentiva a transformação do bairro e age de maneira direta na ocupação do solo através de grandes obras de infraestrutura que estenderam, por exemplo, o corredor de ônibus e implementaram a futura estação terminal de uma linha de metrô, os agentes privados vêm lembrando lotes e construindo um novo modelo de vida para os habitantes da região. Ao mesmo tempo, vemos os moradores como agentes transformadores em outra escala, seja através de seus pequenos comércios familiares, seja pela organização social em centros comunitários do bairro e pelas formas de apropriação do espaço público.

Assim sendo, espera-se que o trabalho seja capaz de se apropriar desse lugar para responder a questões de desenho urbano mais amplas. Trata-se de uma experiência não apenas de resultado, mas também de processo. As formas de ler o território farão parte da proposta de desenho. Ao mesmo tempo, o projeto ajudará a expressar reflexões sobre a cidade e a exercitar a teoria do desenho urbano. O objetivo não é desenvolver um modelo reproduzível, pois isso seria impossível. Cada lugar tem suas próprias especificidades que exigem respostas específicas. A intenção é questionar a forma viciada como se tem produzido as cidades ao redor do Brasil, ignorando conceitos que dizem respeito ao habitat humano, à forma de vida das pessoas e a composição do espaço urbano. O lugar nos ajudará a refletir não sobre a forma que São Paulo deve ter, mas sobre elementos que devem ser considerados na produção da cidade.

Contexto metropolitano

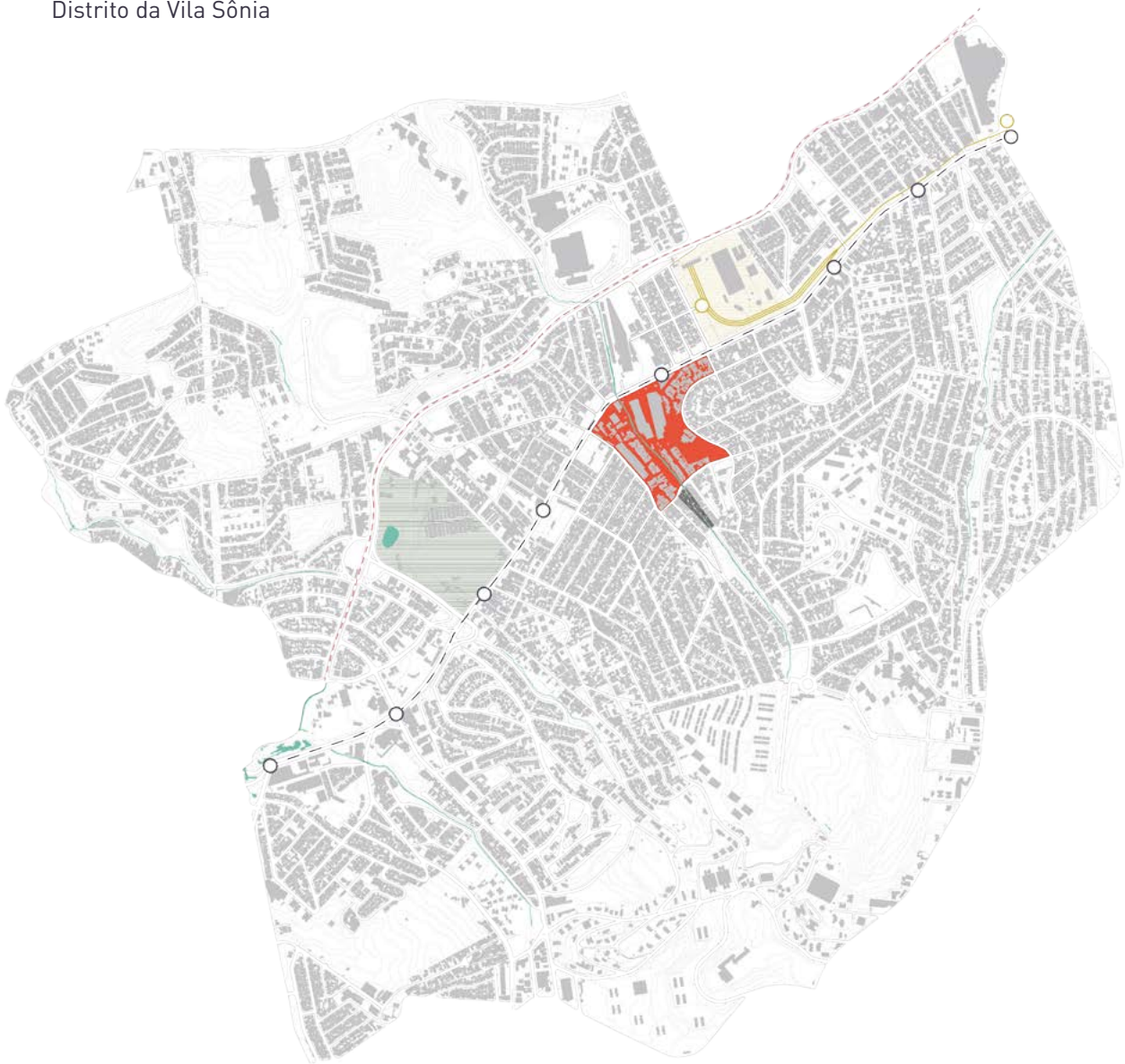
“Nos [...] anos 50/80, a cidade se expandiu tendo como base o lote individual e a habitação autoconstruída. Aqui o que se considera formado é, em grande parte, ainda em formação. O provisório é definitivo. Ao que transparece aos olhos, as camadas se transformam ainda antes de estarem terminadas. É difícil saber se uma residência de periferia terá um ou três andares. Só o tempo poderá dizer.”⁴²

42 BENFATTI, Denio Munia. “Portzamparc e o Urbanismo Contemporâneo.”, *Oculum*, Campinas, Puc-Campinas, v. 9, 1997 p. 28

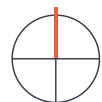
Em meio a um cenário típico e atual de transformação urbana, marcado pela instalação tardia e ainda escassa de infraestrutura pelo Estado (a linha 4 do Metrô) e por consequente interesse do mercado imobiliário, em um território de maneira geral constituído fragmentariamente, cuja expansão se

Mapa de situação

Distrito da Vila Sônia



- Falha do Itararé
- corpos d'água
- parque Chácara do Jockey
- favela Dias Vieira (Labirinto)
- pátio de manobras do metrô
- linha 4 do metrô
- estações de metrô previstas
- corredor de ônibus (av. Prof. Francisco Morato)
- paradas corredor de ônibus
- ciclovia (av. Eliseu de Almeida)



deu de forma muito acelerada e sem tempo para a consolidação, atropelando a si mesma, um lugar em especial chama a atenção. Como uma ruptura geográfica, a Falha do Itararé é um ponto de interesse para investigação e demonstração das estratégias de projeto e planejamento possíveis para o Desenho Urbano.

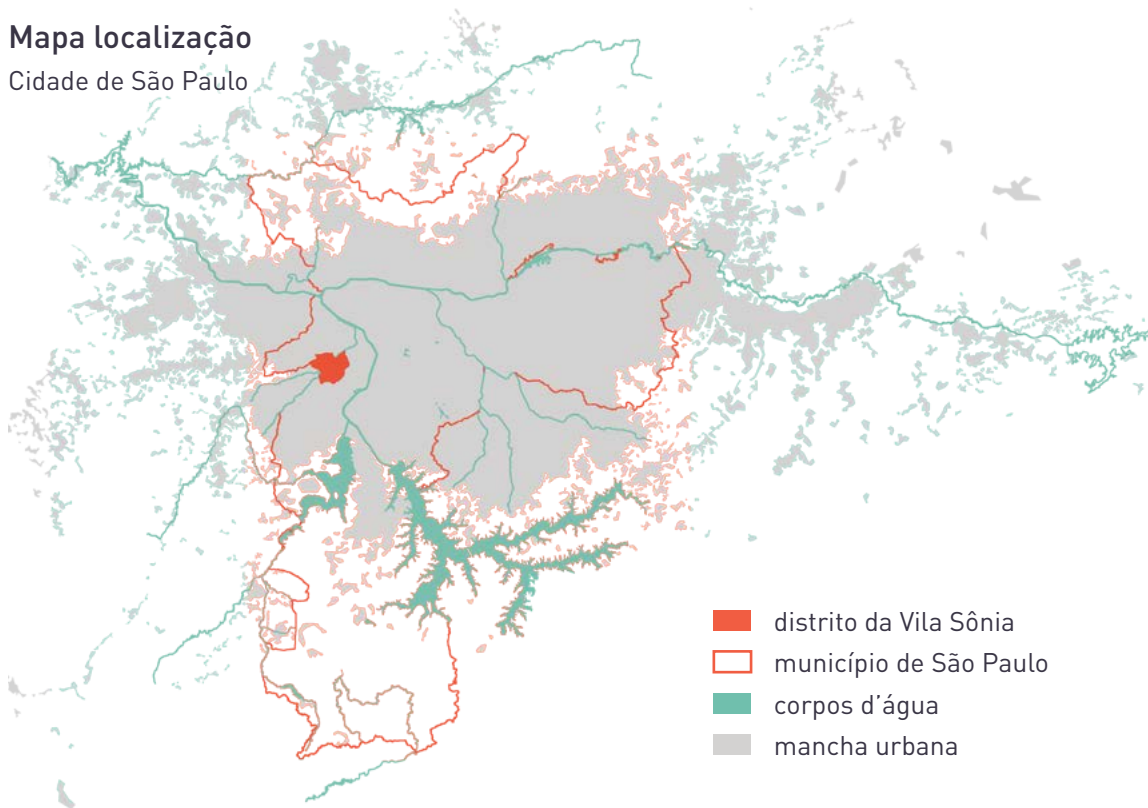
Caracterizada por uma lógica comum às colinas de além pinheiros, a região em que se localiza a Falha do Itararé segue um padrão de ocupação periférico. Dialogando com o crescimento de São Paulo, de cujo centro “irradiou o cidade, e as linhas pelas quais se fez essa irradiação; que acompanhou como era natural as antigas estradas; fixaram o traçado das grandes artérias de hoje”; esta lógica consiste na produção de sucessivos loteamentos residenciais que se continham às faixas de terra inter-radiais.

A radialidade das vias que penetram a região metropolitana, como a Avenida Professor Francisco Morato, que margeia a área de estudos, tem maior interferência nestas franjas urbanas, configurando barreiras de difícil transposição. Essas regiões periféricas de urbanização tardia, descontínua, e precária se inserem numa lógica radio-concêntrica baseada no transporte rodoviário com um padrão de ocupação de baixa qualidade. Ele se deu rapidamente, sem tempo para consolidação, marcado pela monofuncionalidade residencial, com baixos graus de hierarquização viária e sobretudo deixado ao sabor dos interesses individuais isolados em suas parcelas de solo. Assim, acabou não constituindo eixos de conexão transversal e tampouco uma malha, um sistema formal (uma geometria) contínuo e conectado.

Além disso, uma característica fundamental desta ocupação é a sua relação com os frequentes cursos d’água que cortam o território perpendicularmente às faixas radiais em direção ao rio Pirajussara. Nota-se que os loteamentos da região foram se desenvolvendo de forma individual, em empreitadas solitárias, tendo os córregos como balizadores, se não como obstáculos. É o caso dos loteamentos do que hoje são os bairros da Vila Sônia e Jardim Monte Kemel, que definem, ou deveriam, cada umas das margens do córrego Itararé. Alguns indícios, como fotografias aéreas e ortofotos históricas ou os croquis de Setor Quadra Lote (que revelam as áreas públicas e o traçado dos loteamentos de forma mais clara), mostram como ambos os loteamentos foram as duas principais iniciativas de parcelamento do solo junto ao córrego e à avenida e claramente não apresentam uma continuidade e nem integram o córrego ao tecido urbano.

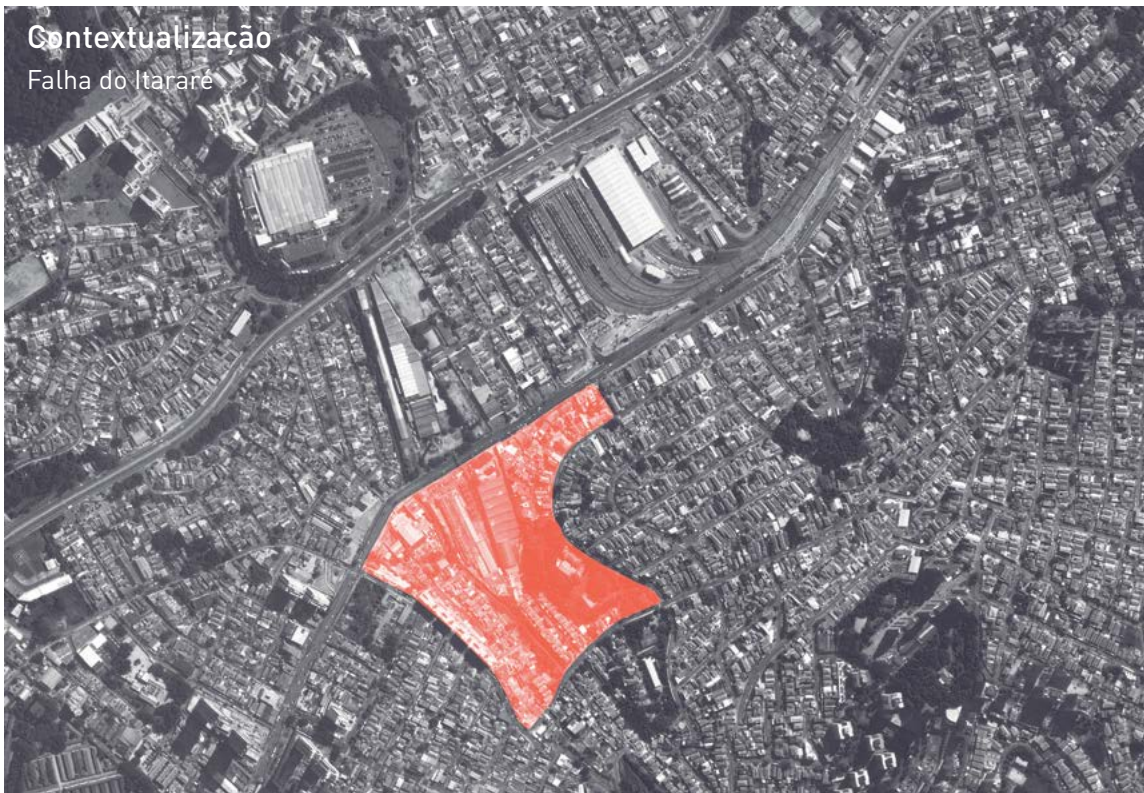
Mapa localização

Cidade de São Paulo



Contextualização

Falha do Itararé







fonte das imagens: GeoSampa
acesso: 02/10/2016

Planta geral

Falha do Itararé e lotes adjacentes

escala 1:5000



terra, tecido, tipo

parcelar para poder tecer

Se a reivindicação em torno da disciplina do Desenho Urbano é por um campo possível para, entre outras demandas, facilitar um modo de fazer a cidade baseado na organização e coordenação dos interesses privados em função de um bem coletivo, com uma forma que expresse valores coletivos, a discussão da estrutura fundiária da cidade é central. Quando falamos de estrutura fundiária estamos pensando não só na detenção da propriedade das terras, como na forma, no arranjo geométrico dessas propriedades; e ela é central pois é a base física, espacial, sobre a qual estes interesses individuais poderão ser organizados. Sabemos que há mais de um sistema possível de distribuição e organização da propriedade da terra, contudo restringiremos este debate a um universo em que a terra urbana é repartida em lotes por diversos proprietários, sendo eles indivíduos (pessoas físicas), empresas (pessoas jurídicas) e entidades públicas (Estado, instituições estatais, Igreja).

43. Ainda que não sejamos inocentes em desconsiderar a evidente concentração de propriedades nas mãos de uma elite econômica, sobretudo daquelas terras mais valorizadas por sua localização, produtividade, etc.

Considerar a propriedade da terra urbana dividida entre diferentes atores é uma premissa nesta discussão por diversos motivos que serão expostos conforme a análise das formas de desenhar este parcelamento, mas de modo geral tenhamos em mente que (1) há indícios históricos para defender o parcelamento como forma de estruturação fundiária, e (2) a realidade brasileira é quase que irremediavelmente a da propriedade da terra parcelada.⁴³ Assim, primeiro observemos como ao longo da história, diferentes formas de interpretação da propriedade foram experimentadas. Mesmo dentro do mesmo sistema caracterizado pela propriedade privada e pelo loteamento, a aparentemente abstrata definição da propriedade adquiriu manifestações físicas variadas. Por exemplo, na tentativa de superar o parcelamento do solo, no início do século XX diversos projetos de promoção pública de habitação,

na Europa e nos Estados Unidos, passaram a situar suas edificações de modo independente dos limites da propriedade. Estratégias como a abertura dos interiores de quadra à circulação de quaisquer pessoas também foram empregadas, e o resultado desses procedimentos, que visavam destruir a ideia concreta de divisão e limites para fundar um novo paradigma de posicionamento no terreno e de relação com a natureza, foi catastrófico. Representou a neutralização e homogeneização do espaço e a indefinição dos limites entre público e privado, que irá recair sobre os modos de apropriação e gestão do espaço e empobrecer a vitalidade e ocupação dos vastos espaços livres.

No Brasil, por sua vez, observamos principalmente na segunda metade do século, há um processo muito semelhante de negação dos limites da propriedade. Seja na figura dos empreendimentos imobiliários que transformaram a paisagem de bairros como Higienópolis ou dos conjuntos habitacionais das periferias, as estratégias de ocupação do solo⁴⁴ estiveram alinhadas com esse espírito do espaço moderno, aberto e fluido. A herança do modernismo implica em um pensamento em que a única relação existente entre edifício e terreno é a relação direta entre edifício e terreno. Em muitos casos, ainda, buscou-se extrapolar ao máximo no sentido de romper inclusive esta relação, situando o edifício como em uma dimensão independente do terreno. É como se uma edificação, um objeto arquitetônico, estivesse ocupando uma dimensão física qualquer dentro da infinitude matemática do espaço. O contato entre edifício e solo é minimizado ao máximo como se a arquitetura negasse o chão que a sustenta. Claramente, muitas vezes os efeitos desta operação são realmente fantásticos, mas não se trata de problematizar o Museu de Arte de São Paulo, de Lina Bo Bardi, ou o Ministério de Educação e Saúde Pública de Lúcio Costa; ainda que em grande medida o sucesso desses casos resida, inclusive, no fato de que há um tecido envoltório que garante que a ruptura seja notada e se diferencie. O que está em jogo são os efeitos deste raciocínio espacial, promovido pela arquitetura, no tecido urbano cotidiano. É este raciocínio do edifício que não toca o solo, da forma que flutua sobre o terreno, que será vastamente replicado, através da produção de arquitetos (renomados ou não) e da legislação urbana, na cidade.

A formação deste esquema antiurbano da arquitetura brasileira tem a ver, por um lado, com o urbanismo ter pautado legislações que controlassem o processo de verticalização, que garantissem recuos, iluminação, ventilação; e por outro, com a arquitetura que se produziu e difundiu através de edifícios de empenas cegas direcionadas ao espaço público da rua que aproveitavam os recuos para simular a neutralidade que tanto se buscava no espaço; superdimensionou a necessidade de pautar o espaço livre na constituição da cidade e projetou edifícios como objetos excepcionais que transformariam a reali-

44. Também influenciadas pelos regimentos das legislações. Ver capítulo 6.

dade de seu entorno. Nesse momento não foi possível garantir que a única relação entre o edifício e o terreno fosse a relação direta entre eles. A arquitetura teve inevitavelmente que haver-se com a existência de um elemento, o lote urbano privado. Ambos, arquitetura e urbanismo, se encontraram em um mesmo lugar: a proliferação de estruturas com extintos individualistas e competitivos, que são os objetos arquitetônicos edificantes das nossas cidades; todos presos e mantidos sobre a custódia do lote privado individual. Se encontraram na incapacidade de constituir um tecido urbano pleno.

Não há espaço para a disseminação da ideia de casa e cidade tal como foi concebida no contexto da modernidade europeia. “Capital privado, industrialização, classe trabalhadora, expansão viária e alastramento dos loteamentos periféricos são novos elementos da realidade social e urbana que vão impactar as ideias arquitetônicas brasileiras, e seu recalcitrante irrealismo.”⁴⁵ Sendo assim, a expressão da modernidade na arquitetura, ao menos no Brasil, se dá através de uma mescla entre os propósitos originais e as condições reais da cidade brasileira. “O grande enigma é por que a mais rudimentar partição patrimonial do solo urbano passou a ser horizonte dessa nova imaginação arquitetônica.”⁴⁶ Se deparando com uma condição urbana tradicional e dificilmente passível de revolução (uma vez que arraigada à cultura patrimonialista das elites): a existência do lote privado; a arquitetura modernista tornar-se-á basicamente um artefato desvinculado de sua proposta urbana e a ser implantado sem contexto. A cidade passa a ser, pois, fruto de uma somatória de ações desarticuladas e individuais. Podemos afirmar que do ponto de vista da arquitetura praticamente prevalece a forma em detrimento da função.

“A questão que se coloca é compreender a arquitetura realizada em São Paulo e seus impasses, que indicam – até onde podem ser investigados – conflitos que vão além de uma ausência da hipótese de espacialidade urbana, ou negadora da urbanidade existente (leia-se: sociedade), mas como uma arquitetura ideada e construída a partir de sua ausência.”⁴⁷

Jeffrey Kipnis, em debate com Koolhaas e Eisenman, nota que “o terreno [ground] se torna político à medida que se torna solo [land]”⁴⁸, porque são coisas diferentes e o solo é o resultado político do controle da propriedade por um Estado instituído. Lembrando inclusive que “o solo é provavelmente o último legado do sistema feudal [e que] o único discernimento que o capitalismo teve sobre solo e terreno, em relação à prática feudal que ele suplantou, foi mudar a propriedade do solo.”⁴⁹ Assim, a maneira como as edificações se relacionam com o terreno expressa a autoridade em relação a ele, lhe confere a

45. RECAMÁN, Luiz. O esquema antiurbano da Arquitetura Brasileira, in Revista Contraste, n.3; FAU USP, São Paulo, 2014. p. 300

46. *Ibidem* p. 301

47. RECAMÁN, Luiz ; MEDRANO, Leandro . Duas Casas de Artigas: cidade adjetiva. São Paulo, Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP, v. 19, p. 102-115, 2013.

48. EISENMANN, P., KOOLHAAS, R., “Supercrítico: Peter Eisenman, Rem Koolhaas”, Cosac Naify, São Paulo, 2013. p.114.

49. *Ibidem*, p. 155

condição de propriedade. “É disso que se trata a entrada num edifício, a razão pela qual você sobe uma escada para entrar numa igreja etc. Você faz isso semioticamente ou fenomenologicamente.”⁵⁰ É por este motivo que arquitetos, a partir do exemplo de Le Corbusier, elevaram seus objetos. Acreditavam poder destituir o terreno do seu caráter privado, mas não puderam resolver a questão do acesso, ponto crucial que veio a se manifestar, especialmente no Brasil, na figura dos muros, grades e controles de segurança.

Estes são alguns indícios históricos que nos informam da importância da consideração do parcelamento do solo, e considerar o parcelamento para nós será de fato levar em conta as parcelas como um atributo capaz de qualificar a cidade. Ainda que seja uma organização arcaica, estamos considerando a propriedade da terra como um fato, e isto indica que será preciso elaborar um método para relacionar o edifício ao seu terreno à favor do urbano e do coletivo, o que passa fundamentalmente por “estabelecer uma diferenciação clara e estável entre o solos público e privado”⁵¹ e bem dimensionar ambas as esferas. “A manutenção desta diferenciação, independentemente de mudanças ou substituições, é o que faz a cidade.”⁵² Antes disso, contudo, vejamos como para além de um posicionamento teórico da arquitetura e do urbanismo, incidem também outros fatos da cidade moderna e contemporânea sobre a estrutura fundiária e principalmente sobre a constituição do tecido.

Essas lógicas que historicamente foram sendo formuladas e consolidadas como teoria dentro das disciplinas que tratam da cidade, que buscaram alternativas aos problemas urbanos decorrentes das transformações do mundo industrial ou em vias de industrialização, foram largamente incorporadas e apropriadas pelos agentes ofertantes do mercado imobiliário. Incorporadas pois em certa medida eram impostas ao mercado como restrições urbanísticas na forma de leis e códigos. Apropriadas pois, ainda que impostas, tiveram seus sentidos adaptados aos interesses do mercado. Assim, no diálogo com as normatizações do poder público, os agentes da construção civil sempre souberam adaptar-se às mudanças e transformá-las em produto e propaganda. Foi assim, por exemplo, com os recuos, mecanismo que modificou fundamentalmente o aspecto do parcelamento do solo e a constituição do tecido urbano. Os recuos, que surgem nas leis como uma condição para a salubridade, são num primeiro momento incorporados como obrigatoriedade e respeitados no limite, como podemos observar nos lotes de média dimensão em que deu início o processo de verticalização da cidade, em geral oriundos de um parcelamento de palacetes ou de pequenos edifícios nas regiões mais centrais. Num segundo momento, a partir também do diálogo, leia-se aqui disputa, sempre profundo do setor da construção com as instâncias regulado-

50. EISENMANN, P., KOOLHAAS, R., *op. cit. loc. cit.*

51. PANERAI, P. “Construir la ciudad”, 1985, p.180. in: CAXTEX, J., PANERAI, P., DE PAULE, J., “Formas urbanas: de la manzana al bloque”, Gustavo Gili, Barcelona, 1986. p.180. Tradução nossa.

52. *Idem*

ras da cidade, os recuos passam a ser apropriados no discurso de venda dos produtos imobiliários. Percebe-se que investir em lotes maiores, padronizar os tipos edificados e vender o espaço livre como atributo qualificado do produto era vantajoso e lucrativo. Isto tem a ver com o que Panerai descreve sobre o processo de aumento das operações imobiliárias e seus arranjos administrativos e de propriedade:

52. MANGIN, David; PANERAI, Philippe. "Projet Urbain". Paranthèses, Marseille. 2009. p.7. Tradução nossa.

*"A partir dos anos 50, o aumento do tamanho das operações, o desenvolvimento da copropriedade ou da construção locativa, a evolução das teorias sobre a arquitetura e a cidade, impediram a redivisão das grandes propriedades. Ao mesmo tempo, foi proclamada a autonomia do sistema viário em relação às construções. Assim a cidade se expande sem que sejam criados novos espaços públicos, sem que seja repensada a organização do conjunto."*⁵²

53. Buscamos aqui diferenciar esses processos de construção que podem ser (1) efetivamente feitos "com as próprias mãos", que convencionou-se chamar de autoconstrução, ainda que não signifique que as edificações se auto constroem; ou (2) que não envolvem modalidades formais, aprovadas nos órgãos responsáveis, mas que ainda assim se diferenciam tanto da autoconstrução quanto da promoção dos pequenos e grandes incorporadores e construtores imobiliários.

A medida em que o mercado se adapta às normas edilícias e aos regramentos urbanos, se apropria então da produção da cidade. Numa dimensão mais formal desta produção temos a franca expansão da mancha urbana em função de uma malha viária, como se esta fosse intercambiável com a ideia de tecido urbano. Paralelamente à formalidade, tivemos, principalmente na segunda metade do século XX, a realidade da urbanização com baixos salários, baseada nos loteamentos regulares ou irregulares de pequenas propriedades "unifamiliares", ocupadas via auto ou autônoma⁵³ construção.

Nesse cenário a forma urbana se torna uma discussão tão distante que nem ao menos contamos com seus elementos. Os lotes foram transfigurados em superfícies lisas de pura especulação; as tipologias foram reduzidas ao máximo aproveitamento e à padrões construtivos de baixo custo; e os espaços livres públicos escaparam entre os dedos. Isso é resultado de uma produção da cidade descompromissada com a forma urbana, baseada no loteamento irresponsável de quadras definidas unicamente pela malha viária. Desenhadas tendo como premissa a circulação de automóveis, ou melhor, sendo o resultado de um desenho que é guiado pelo automóvel, as quadras urbanas em São Paulo são recorrentemente grandes de mais, já que não estão vinculadas à escala de mobilidade do pedestre. Nestas quadras os lotes tendem a ter proporções muito insatisfatórias, ainda que as áreas não sejam necessariamente ruins. O que se observa de modo geral é uma tendência aos lotes menores terem testadas muito pequenas (frequentemente no limite mínimo do permitido pela legislação - 5 metros - quando não menores do que isso) e serem muito profundos. Os lotes maiores, por sua vez, tendem a ser muito grandes, isso por que são em sua maioria fruto ou de um parcelamento destinado ao uso

industrial, ou como uma tendência mais recente da incorporação de vários lotes menores para a constituição de empreendimentos imobiliários verticalizados. O produto urbano desenhado com esses elementos - basicamente lotes pequenos, lotes enormes e ruas - é ainda por cima muito fraco na capacidade de articular estas peças em um arranjo que tenha um sentido urbano. Isso se manifesta principalmente no último elemento que acaba constituindo a malha viária de muitas cidades brasileiras, os espaços livres públicos, que não raras vezes são basicamente o resíduo decorrente do discurso falho entre os outros três elementos.

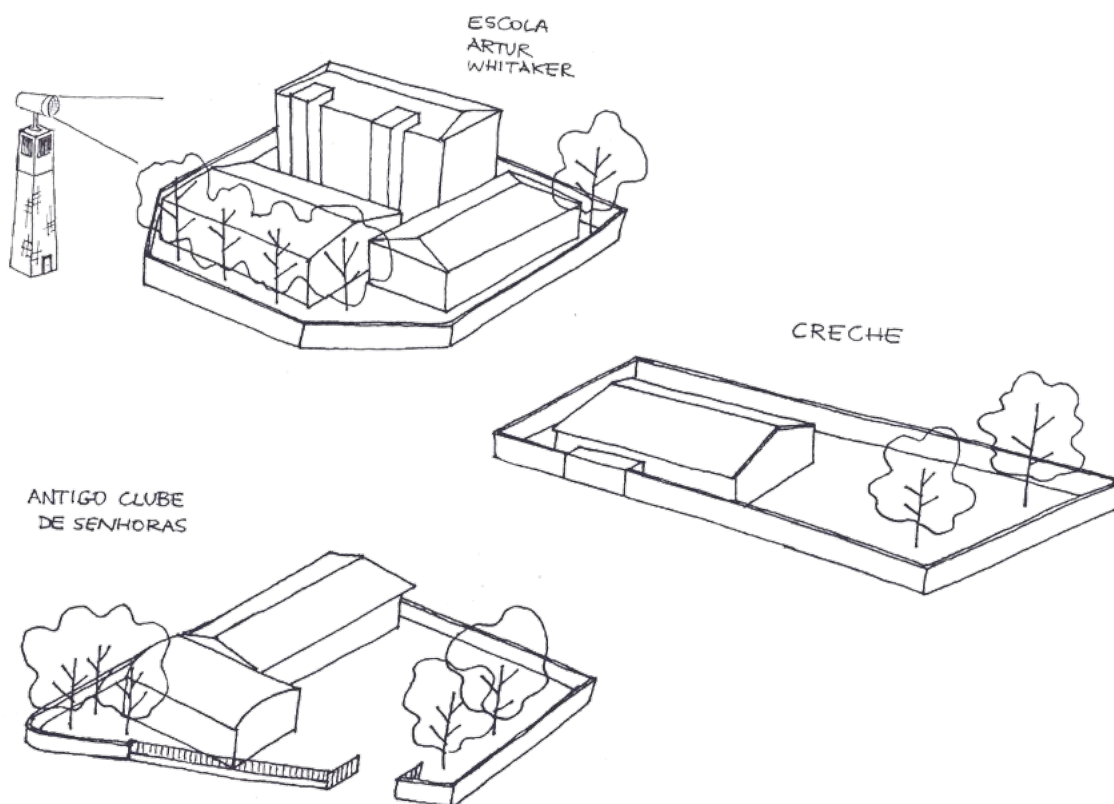
As tipologias construídas tem sintonia total com esta base fundiária mal desenhada, ao ponto de ser difícil discernir quem veio primeiro. As residências unifamiliares são um padrão de vida já arraigado na sociedade e informaram ao longo de anos o padrão de loteamentos residenciais das extensas áreas suburbanas da cidade que se espalhava. Nestes lotes estreitos e profundos foram edificadas centenas de milhares de casas assobradadas ou térreas, muitas vezes geminadas e com recuos mínimos que vão progressivamente sendo ocupados por construções adicionais.

A Falha do Itararé é um exemplo dessa forma de malha viária típica de São Paulo. Verifica-se como a área tornou-se o fundo dos loteamentos adjacentes, que mantiveram distância em relação ao curso d'água formando, originalmente, uma lacuna, uma falha no tecido urbano. É possível perceber isso facilmente ao andar pela região. A grande quadra viária que abriga esse trecho do córrego não parece ter participado do mesmo processo de ocupação que seu entorno, apresentando uma variedade de espaços muito maior, quase como uma colagem de elementos diversos. Isso fica claro, por exemplo, à direita do córrego onde foram demarcadas áreas públicas na fronteira do loteamento, que ao invés de definir praças centrais ao tecido residencial, valeu-se da obrigatoriedade de destinar "áreas verdes" de uso público para isolar os lotes em relação à várzea. Consequentemente, o resultado deste modelo foi a ocupação posterior desta falha por outros loteamentos de menor porte, por lotes de grandes dimensões e usos industriais, e por modalidades irregulares, como a Favela do Labirinto e as próprias instituições públicas de ensino e saúde que viriam a ocupar as praças.

A Falha do Itararé é portanto um território marcado por um processo histórico de formação fragmentado e desarticulado, tanto na escala (1) do parcelamento e malha viária, feitos por instâncias particulares distintas e isoladas, quanto no âmbito (2) da parcela, do lote, edificado conforme critérios da legislação que nada fizeram para atrelar as parcelas ao conjunto. Com relação ao parcelamento e à rede viária, podemos destacar como as possibilidades

de fruição no território são prejudicadas: seja pela presença de uma quadra viária muito grande, dotada de três ruas sem saída e com pouca frequência de travessias sobre o córrego; seja pela igualmente dificultada mobilidade para pedestres, ainda que em três ocasiões existam passagens exclusivamente pedonais. Na escala das edificações, por sua vez, destaca-se acima de tudo que elas foram construídas lote a lote, isoladas. Estas edificações, na imensa maioria dos casos, independentemente do agente promotor – Estado ou mercado – não contribuem para a definição do espaço público, que passa a ser diferenciado do espaço privado através de outras interfaces, como grades ou muros.

Além disso, o casamento entre estas ambas escalas consiste em que os principais espaços públicos do lugar, notadamente a praça Maria do Céu Correa e a margem esquerda do Itararé, não são qualificados e definidos pelas edificações. A principal categoria de espaço público a qual elas se relacionam são as ruas, que por sua vez tem caráter massivamente dedicado ao transporte motorizado e são os principais limites dessas praças. Isso significa que os espaços livres ou são destinados ao tráfego de veículos ou são pouco qualificados. Cabe ressaltar que boa parte das fronteiras da praça são definidas pelos muros de divisa de fundo dos lotes residenciais e da Escola Municipal Desembargador Arthur Whitaker, que não contribuem em nada para qualificá-la,



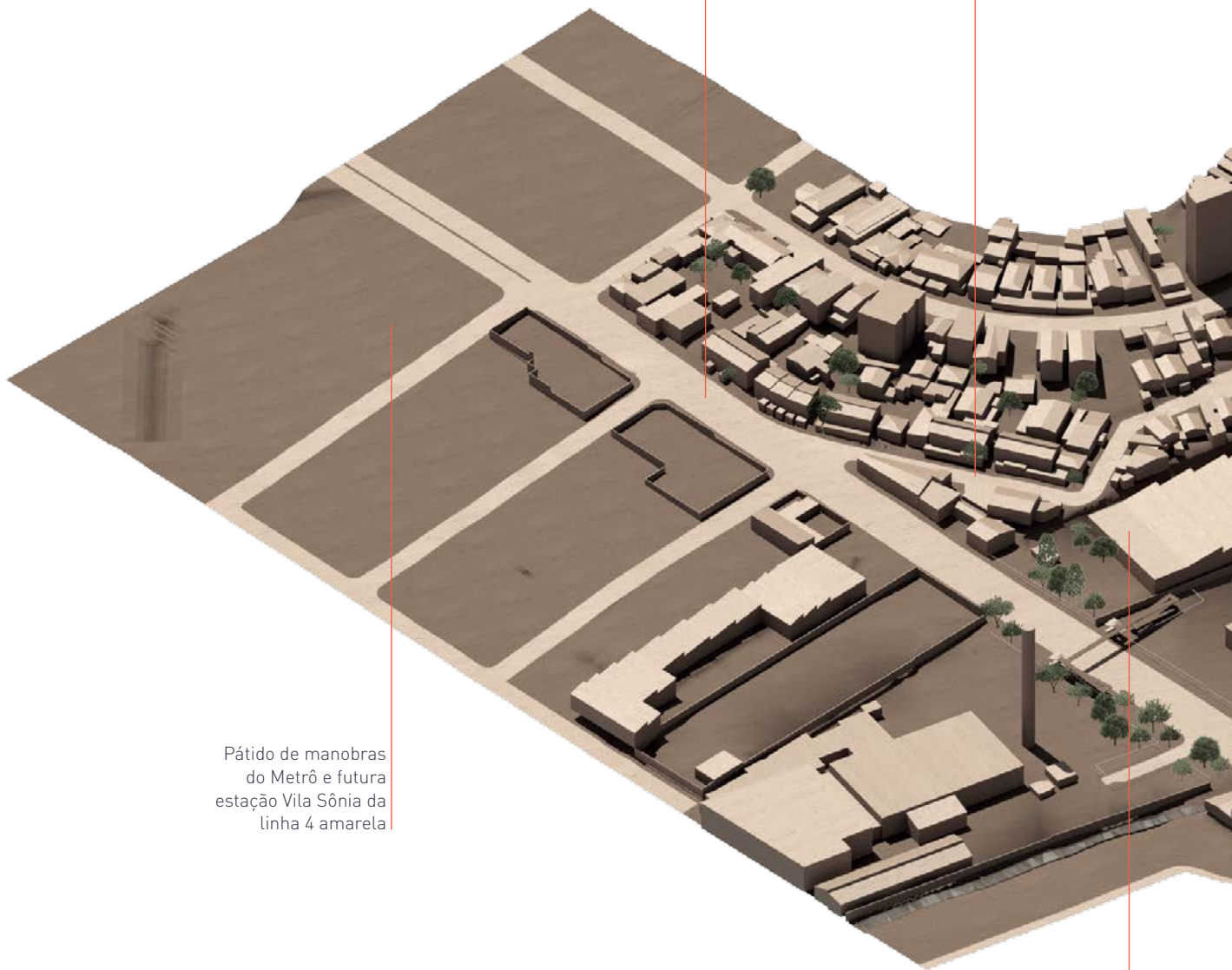
O modelo digital da Falha do Itararé feito a partir de um levantamento cuidadoso busca retratar a tipologia construída na paisagem e o tecido urbano existente a fim de contribuir com a leitura do lugar.

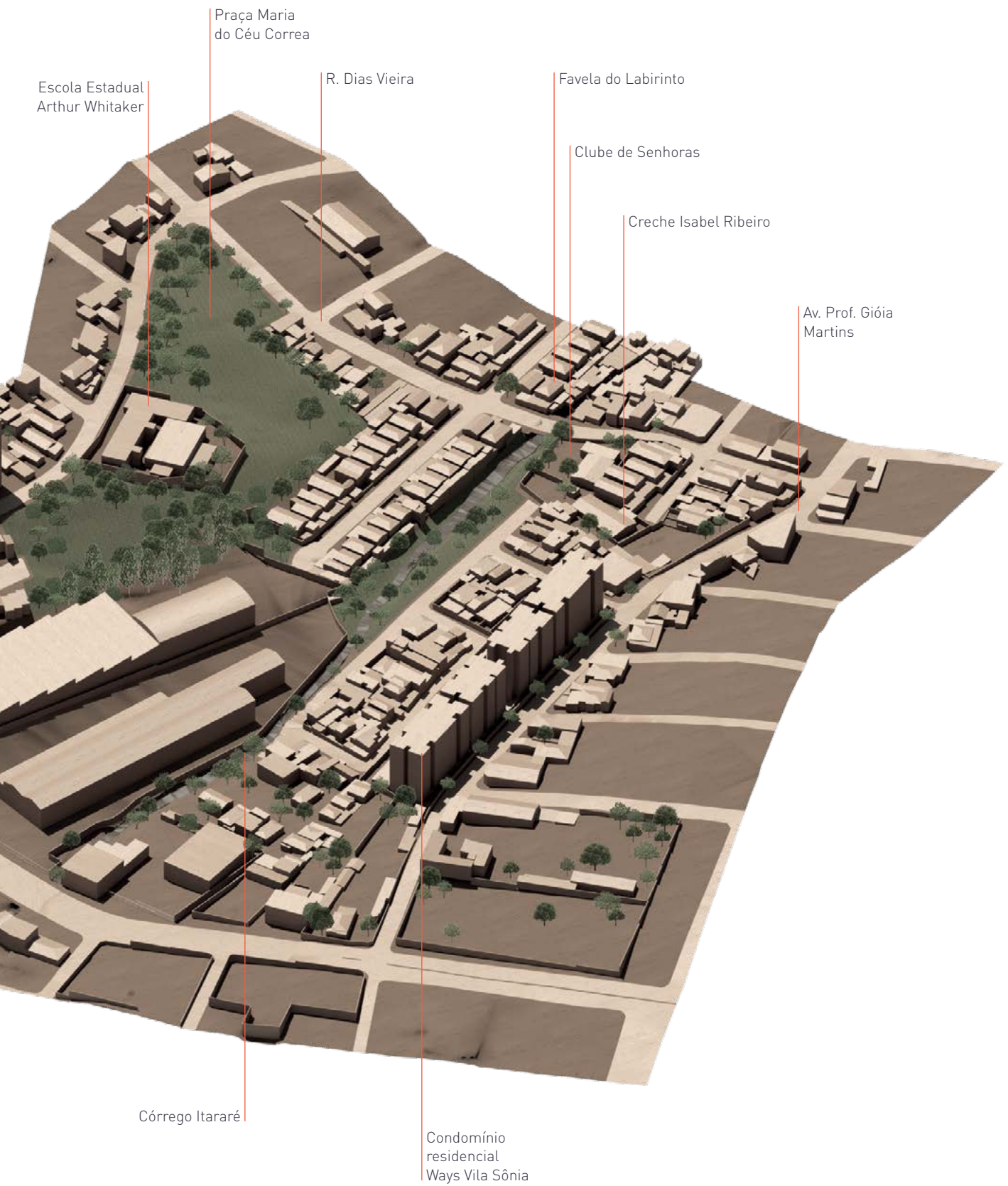
Av. Prof. Francisco Morato

R. São Calixto

Pátio de manobras do Metrô e futura estação Vila Sônia da linha 4 amarela

Centro de Educação de Saúde Albert Einstein





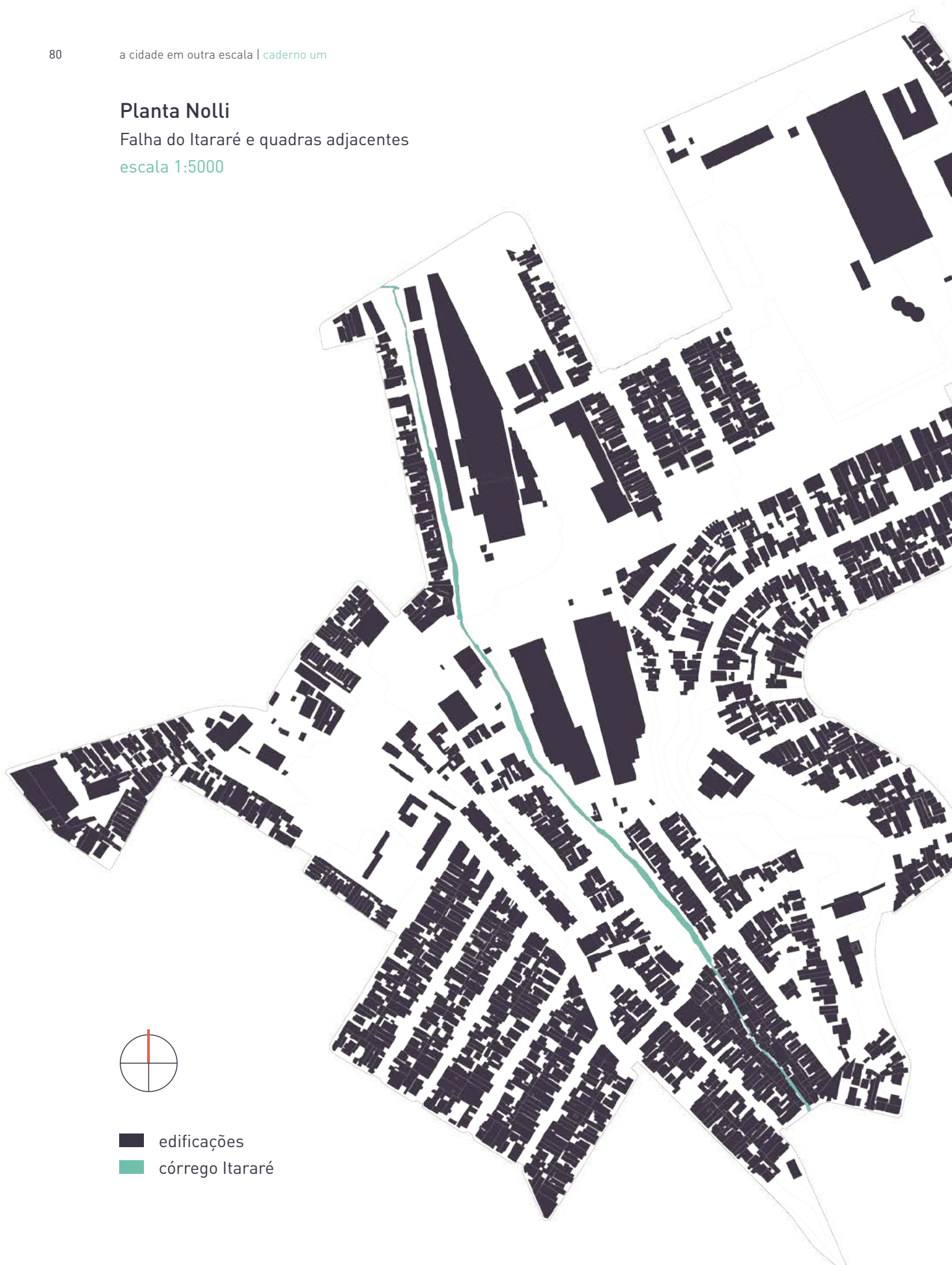
Planta Nolli

Falha do Itararé e quadras adjacentes

escala 1:5000



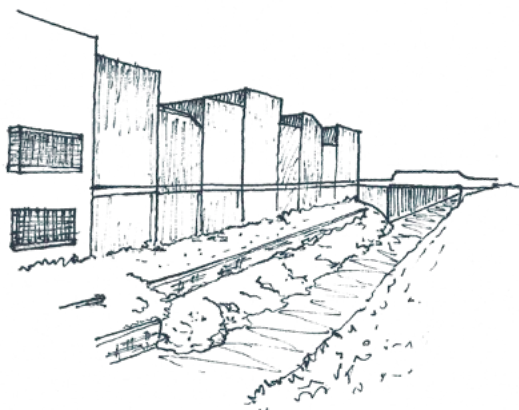
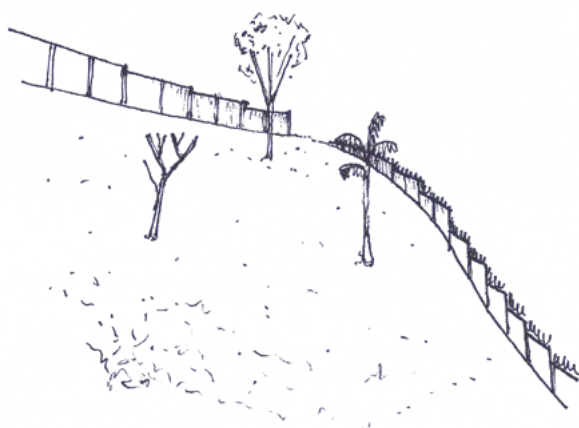
- edificações
- córrego Itararé



atuando na verdade no sentido contrário. Da mesma forma, enquanto numa margem do Itararé, no trecho que acompanha a Rua Martin Chambiges, se configura uma “praça”, a outra margem é negada, condenada a ser os fundos dos lotes residenciais que erguem muros. Essas características podem passar despercebidas pelos transeuntes, mas são importantes indicadores da origem desses espaços e são causas diretas de sua dificuldade de inserção na vida do bairro. Os espaços públicos, como foram definidos desde os primeiros loteamentos da região, não são protagonistas do cotidiano urbano e não servem como elementos organizadores do tecido, como pontos de aglutinação de interesses e atividades.

A tipologia edificada é predominantemente horizontal, de poucos andares, variando entre sobrados geminados e casas isoladas. É recorrente a construção de coberturas e edículas nos recuos, atingindo até 100% de ocupação do solo. Contudo, principalmente nos lotes mais próximos à avenida, percebe-se que a taxa de ocupação é muito baixa, seja a tipologia marcada por grandes edificações de origem industrial, seja por outros tipos de construções de pequeno e médio porte. Ademais, uma questão interessante é o fato de não haver nenhuma diferenciação das formas de loteamento e das regras de ocupação entre as regiões mais íngremes e as regiões planas. Disso decorre que, há muitos lotes não planos cujas edificações apresentam dificuldades de adaptação. A ideia de construções unifamiliares isoladas parece portanto pouco adequada a estes lotes, que ora apresentam construções totalmente abaixo do nível da rua de acesso, ora geram edificações de três ou mais andares para as ruas posteriores, como forma de se adequar aos desnível. Fora isso, percebe-se ainda que este modelo não tira proveito das ricas possibilida-

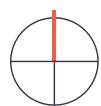
Praça Maria do Céu Correa entre os muros da escola Arthur Whitaker e do Centro de Ensino Albert Einstein (à esquerda) e margem do córrego Itararé (à direita)



Mobilidade

Falha do Itararé e quadras adjacentes

escala 1:5000



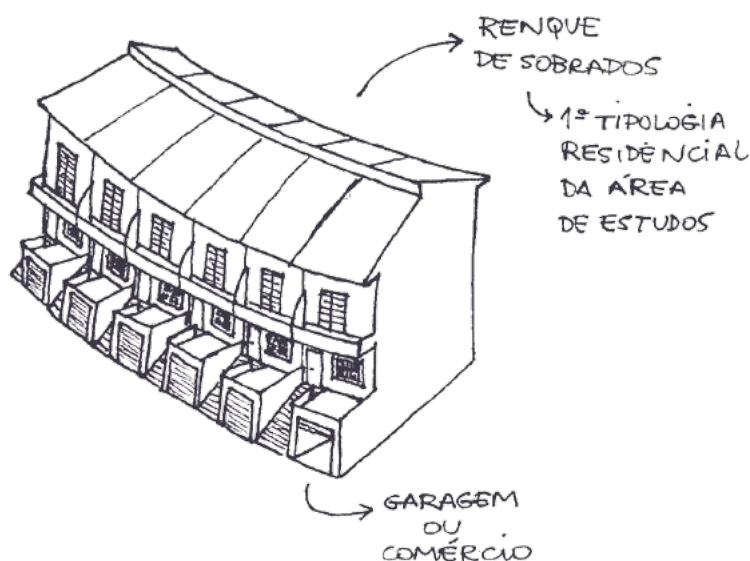
-  passeios públicos
-  leitos carroçáveis
-  córrego Itararé



des de contemplação da paisagem e do horizonte do bairro que estes terrenos mais elevados possuem.

Conforme observado nas imagens aéreas de 1958, uma das primeiras construções do bairro são os renques de sobrados situados na Avenida Prof. Francisco Morato e na Rua São Calixto. Podemos dizer que são a tipologia edificada que melhor colabora para um sentido de desenho urbano, na medida em que carrega uma lógica de coletivo, de conjunto, em que não só as edificações de cada lote compõe um bloco “unitário” como também este bloco se relaciona com o espaço livre de modo satisfatório, construindo efetivamente uma fachada para a rua. Infelizmente, os 50 anos que separam sua construção dos dias de hoje tornaram esta tipologia bastante anacrônica, uma vez que não tem adesão às novas características que a avenida adquiriu, se tornando um eixo de transportes importante que demanda um recuo mais generoso e maior densidade habitacional e construtiva em suas proximidades.

Em contrapartida, se a tipologia de 1958 se mostra anacrônica, as contemporâneas não são animadoras. Os processos mais recentes de valorização do solo tem atraído o interesse do mercado para a edificação de torres isoladas, ao molde das que definiram a paisagem paulistana nas últimas décadas. No horizonte já é possível ver os prédios que vêm sendo construídos desde meados de 2010, atingindo até 36 andares, cerca de 120 metros, pelo menos 100 a mais que a média das edificações pré-existentes. Para completar o cenário da transformação, as obras relacionadas à construção do pátio e estação Vila Sônia do Metrô empreenderam a desapropriação e demolição de diversos lotes ao longo da avenida Prof. Francisco Morato, descaracterizando ainda mais seu perfil e reforçando sua condição de corredor de transporte.



Lotes

Falha do Itararé e quadras adjacentes

escala 1:5000



■ córrego Itararé





Algumas tipologias
residenciais
encontradas na
Falha do Itararé

SOBRADO
GEMINADO

CASA
TÉRREA

CASA EM
TERRENO
ÍNGRIME



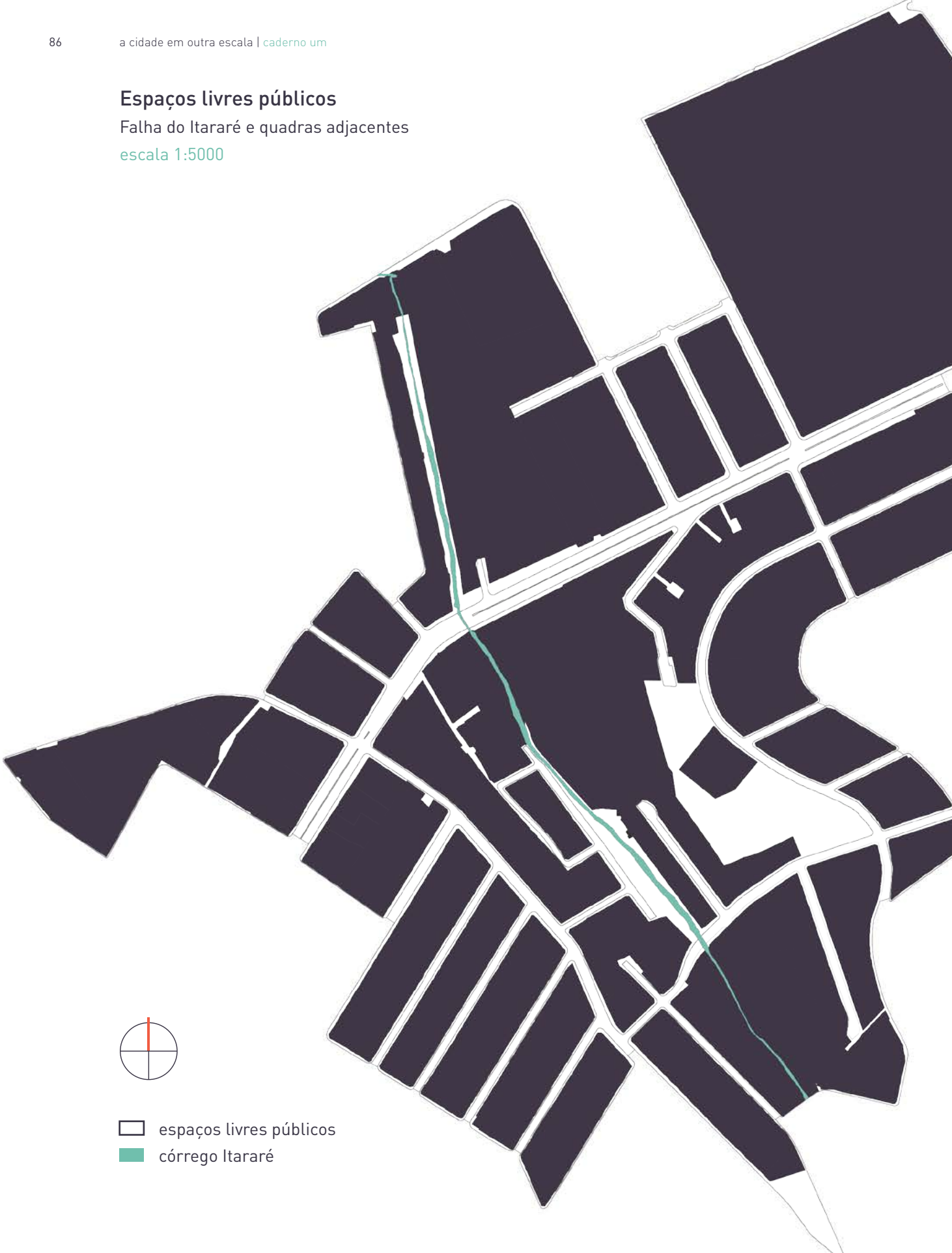
Espaços livres públicos

Falha do Itararé e quadras adjacentes

escala 1:5000



-  espaços livres públicos
-  córrego Itararé

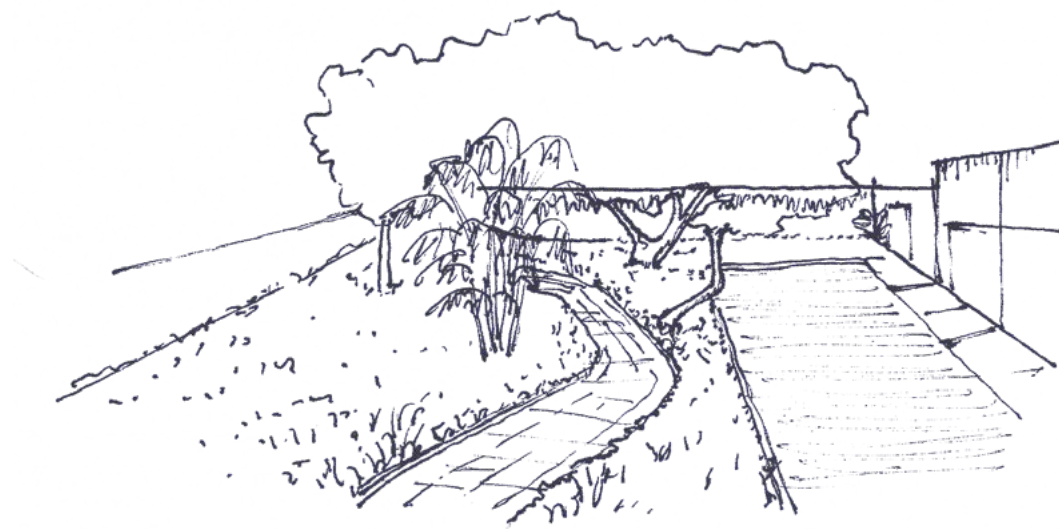


Dentro desta realidade, que é desdobramento de um processo histórico e marcada por práticas atuais pujantes, um horizonte que se pode vislumbrar para a recuperação dos sentidos do tecido urbano reside justamente na rua, esse elemento que por mais desgastado que esteja, por ser um dos poucos espaços livres que mantém um sentido de continuidade e conexão e esta presente na cidade, guarda possibilidades de reinvenção e uma ressignificação que venha a orientar outras mudanças necessárias. Como costuma apresentar em projetos e textos o arquiteto Hector Vigliecca, um dos mantras da intervenção de desenho urbano deve ser evidenciar e hierarquizar a rede viária, promovendo a integração do território.⁵⁴ Paralelamente a isso, ao fortalecimento da rua e/ou constituição de novas ruas que criem de fato uma rede, podemos pensar os lotes, o parcelamento do solo. O desenho das ruas deve estar condicionado a configuração de quadras cujos lotes tenham dimensões apropriadas.

Conforme este raciocínio estamos transportando, e é importante ressaltar isso, o foco do Desenho Urbano da quadra para a rua e os lotes que a configuram de ambos os lados. É bastante recorrente a estratégia de enfrentar a questão da forma urbana pela unidade da quadra, mas conforme defende Panerai, (1985, versão espanhola) essa leitura tende a reduzir a quadra a uma periferia construída e um centro vazio, quando não aberto ao estilo vienense. O autor sugere pois que se esqueça as reconhecidas composições de quadra, como a barcelonesa de Cerdà, para se compreender que ela não pode advir de uma forma apriorística. “Deve-se partir de uma visão mais modesta, mais limitada, se o que se busca é apreender a lógica fundamental da composição do tecido [...] A relação dialética da rua com os edifícios, ou melhor, os lotes construídos, cimenta a existência do tecido”.⁵⁵

54. VIGLIECCA, Héctor. “Cinco Mantras do Desenho Urbano”. Disponível em: archdaily.com.br/br/870625/cinco-mantras-do-desenho-urbano-por-hector-vigliecca. (acesso em 02/06/17).

Espaço público junto ao córrego e à rua Martin Chambidges



Espaços livres privados

Falha do Itararé e quadras adjacentes

escala 1:5000



-  espaços livres de acesso controlado
-  córrego Itararé





54. PANERAI, Philippe, 1985, *op. cit.* p.174. Tradução nossa.



55. VIGLIECCA, Héctor. *op. cit.*

56. MANGIN, David; PANERAI, Philippe. 2009. *op. cit.* p.21. Tradução nossa.

57. BOTTON, Alain de. "A arquitetura da felicidade". Rocco, Rio de Janeiro. 2006.

58. JACOBS, Jane. "Morte e vida de grandes cidades". WMF Martins Fontes, São Paulo. 2011.

Raciocinando nesta chave, veremos que a unidade base para o desdobramento do desenho urbano é uma porção de rua que distribui lotes ao longo de seus dois lados. A partir daí, os diferentes dimensionamentos e tipos de ruas, aliados às proporções dos lotes, determinarão as tipologias edificantes. Isto tem a ver com o que Vigliecca denomina a "coligação das novas edificações"⁵⁵, pois remete ainda ao fato de todos os lotes lindeiros à rua estarem coligados entre si e ao restante do tecido, assim como deverão estar as edificações, solidárias umas às outras e ao espaço livre. A vantagem desta estratégia é sua boa relação com a ideia de que o tecido urbano carece de uma heterogeneidade que pode ser atingida mediante a ação de diferentes indivíduos, com diferentes interesses e sentidos estéticos em lotes não muito grandes e possivelmente diferentes entre si. Esses lotes de tamanhos variados garantem a participação de diversos agentes, sendo que os menores possibilitam a ação de pequenos empreendedores. Neste sentido, veremos que um lote de 20 x 25 m não equivale a um de 10 x 50 m, ainda que ambos tenham a mesma metragem de 500m². Uma parcela de solo com dimensões específicas irá orientar a tipologia edificada, assim como terá relação com a escala da operação imobiliária financeira requerida. A diminuição das operações vem a favor da economia, permitindo a multiplicidade de pequenas intervenções (mesmo que individualmente sejam menos lucrativas que uma grande) bem como a facilidade de gestão e manutenção pós-ocupação.⁵⁶

A estrutura fundiária assim organizada e desenhada permite que haja uma pluralidade de proprietários das terras, uma condição para a constituição da cidade como um tecido heterogêneo, diverso, interessante e imprevisível. É também uma forma de garantir que haja uma qualidade estética na cidade. A sensação de beleza do tecido urbano é proporcional ao quanto consegue definir ordem e variedade, demonstrando como está presente a individualidade e criatividade de muitos atores, mas ainda assim é perceptível um controle e parâmetros comuns.⁵⁷ Os tecidos de cidades tradicionais que possuem disposições complexas, imbricações e irregularidades são consequência de um processo temporal de sedimentação de gerações e suas decisões e intervenções. Como considerou Jane Jacobs, além disso, é fundamental prever a preservação de edifícios de diferentes épocas e estados de conservação, não apenas aqueles que são peças de museus, mas prédios antigos simples e de baixo valor. Esses edifícios poderão contribuir certamente na diversificação das atividades do bairro, permitindo a instalação de usos e habitantes que podem arcar com os custos de edificações mais antigas, que são necessariamente menores do que os de novas edificações.⁵⁸

Para traçar uma estratégia ainda mais realista podemos levar em conta que existem programas e modos de produção operantes, e que os produtos

Muros e fachadas cegas

Falha do Itararé e lotes adjacentes

escala 1:5000



Av. Professor
Glória Martins;
Travessa Irmã
Dolores Baldi; e
Praça Maria
do Céu Correa
(nessa ordem)





disso, pequenos prédios residenciais, habitação de interesse social, centros comerciais (hoje distribuídos no tecido numa lógica antiurbana), podem ser reinseridos em uma lógica de tecido urbano com algumas adaptações. Quando definirmos uma nova estrutura fundiária, baseada em tamanhos de lotes com os quais o mercado não está mais habituado e interessado em trabalhar, e com um planejamento tipo-morfológico, que define os aspectos formais da edificação e do espaço livre, estaremos no caminho de reposicionar os agentes da construção civil à serviço do interesse comum, rompendo com os vícios estabelecidos de repetição de produtos e formas. Igualmente, em localidades onde a especulação e os agentes financeiros não são os principais atores da construção, a definição de uma ordem urbana, baseada no parcelamento do solo, pode orientar o sentido coletivo do espaço urbano, garantindo as qualidades de variedade, ritmos de fachada, diversidade de textura e custo, considerando inclusive o papel da autoconstrução dentro dessa outra lógica de produção da cidade.

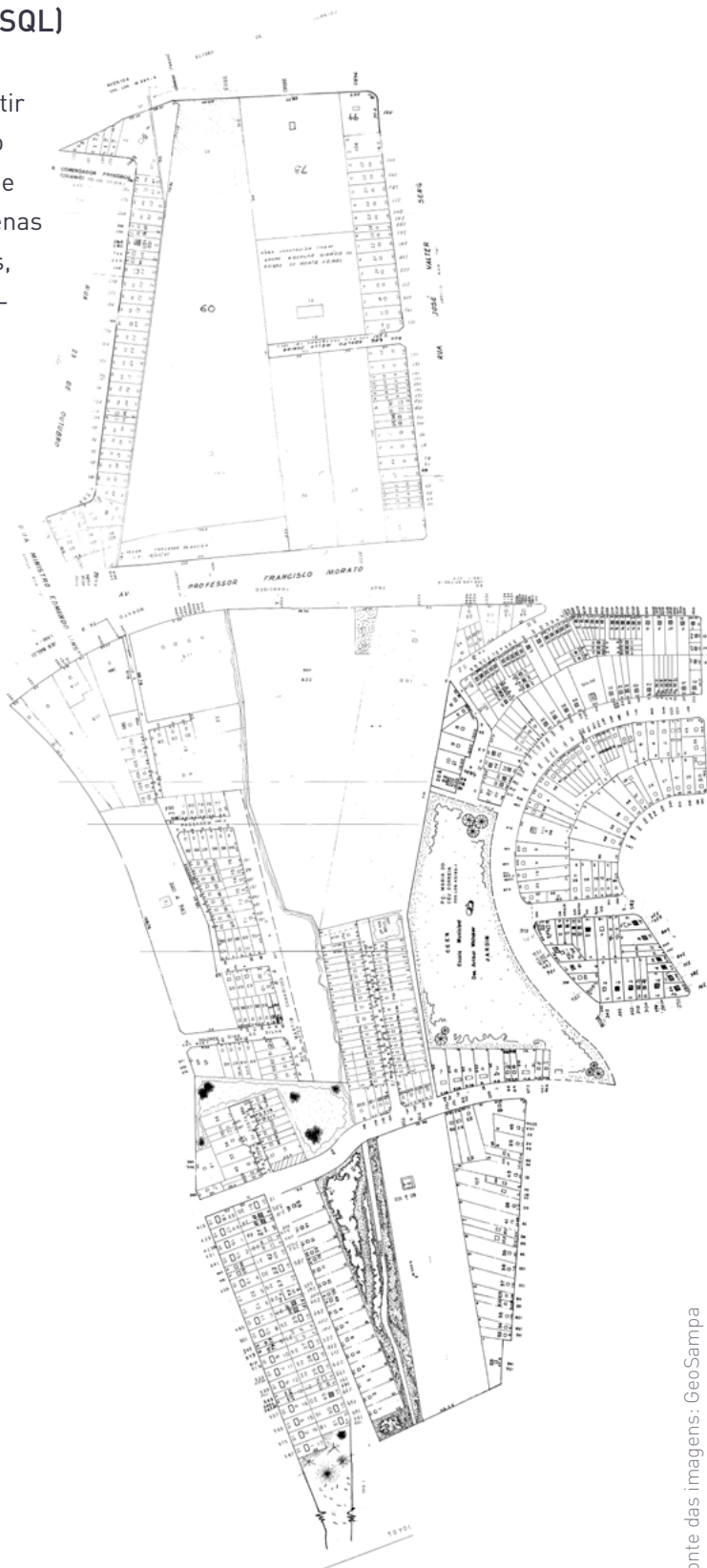
Projeto Quinta Monroy, **ELEMENTAL**, Chile. Fotografias: Cristobal Palma

“Recolocar a questão do parcelamento significa lidar com os recursos existentes para superar a estéril oposição entre o projeto arquitetônico e o urbanismo através da atualização dos mecanismos e técnicas que permitiram durante séculos fazer cidades.”⁵⁹

59. PANERAI, Philippe, 1985, *op. cit.* p.181. Tradução nossa.

Croqui Setor Quadra Lote (SQL)

Esta imagem foi elaborada a partir dos croquis de SQL disponível no portal GeoSampa da prefeitura de São Paulo. Ela evidencia não apenas as diferentes dimensões de lotes, mas também indica o que oficialmente é reconhecido como área pública de praças.



fonte das imagens: GeoSampa
acesso: 02/10/2016

Terrenos ou edificações desocupados

Falha do Itararé e lotes adjacentes

escala 1:5000



Cidade compacta, densa e caminhável

A densidade populacional de uma cidade é um atributo fundamental para determinar características de seu funcionamento. Ao longo do século XX, construiu-se uma ideia de que a baixa densidade era uma ferramenta para garantir a privacidade dos habitantes e melhorar a qualidade ambiental dos espaços. As altas densidades foram consideradas danosas ao ambiente urbano por dificultarem o acesso das unidades habitacionais à iluminação e ventilação naturais e diminuir as áreas verdes privadas. Essa crença incentivou o espraiamento das áreas urbanas através do lote residencial unifamiliar. Entretanto, esse padrão foi necessariamente acompanhado por um modelo de deslocamento também individual e da necessidade de concentrar usos não residenciais em locais específicos. Assim, surge uma cidade onde não apenas existe uma necessidade de grandes deslocamentos para acessar os diversos serviços urbanos, mas onde este deslocamento deve ser necessariamente feito através do automóvel particular.

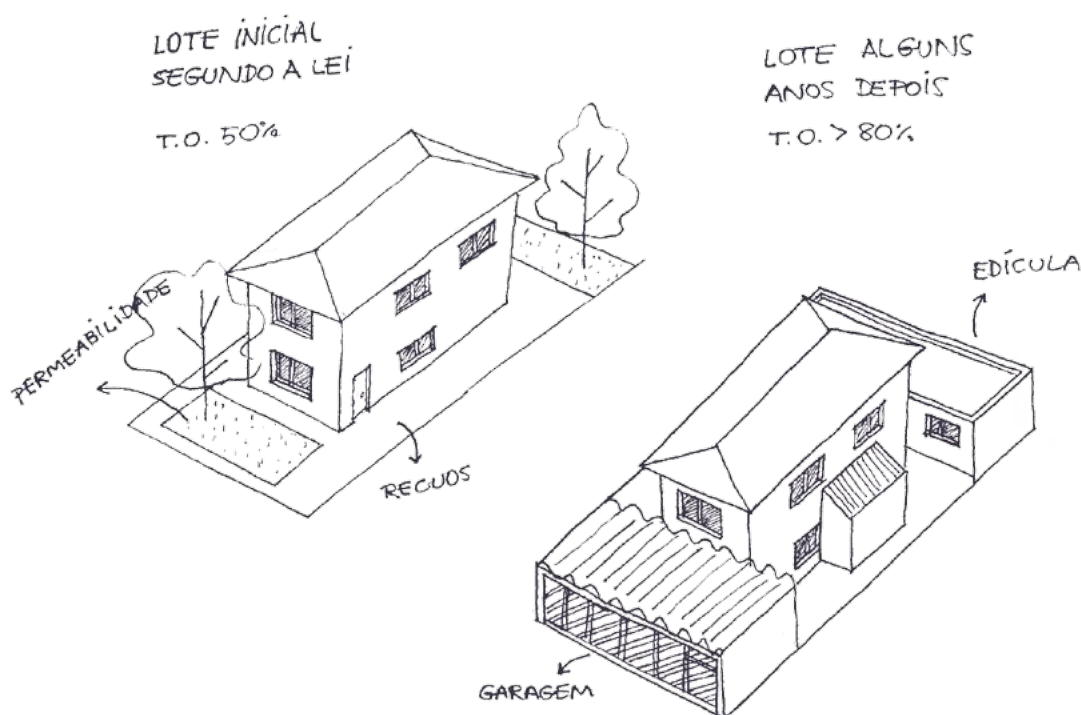
Hoje, uma compreensão de sustentabilidade mais atualizada e complexa é capaz de averiguar o quão equivocado estava este pensamento. O espraiamento da cidade não é apenas mais danoso ao ambiente pela produção de poluentes gerados nos deslocamentos diários como também é custosa ao Estado na provisão de infraestrutura e manutenção do tecido urbano. A urbanização de um maior número de áreas levou a mais espaços impermeabilizados pelo asfalto das ruas, mais rios e córregos canalizados, mais lençóis freáticos poluídos, etc. Ao mesmo tempo, a segregação dos usos criou ambientes urbanos monofuncionais, inóspitos, com ruas pouco movimentadas, menos interessantes e mais perigosas. Além disso, ela contribuiu ainda mais para a segregação social, criando grandes guetos urbanos de ricos e pobres e diminuindo o acesso universal aos serviços da cidade.

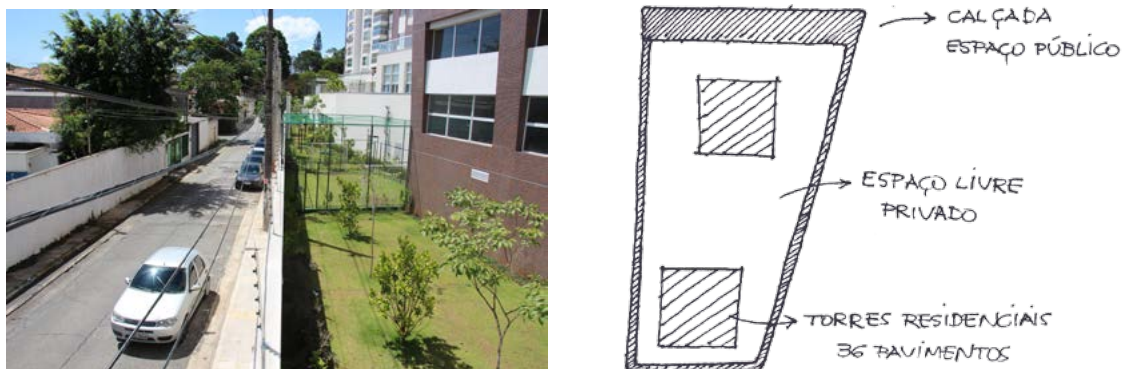
No Brasil, esse pensamento está fortemente ligado ao momento de explosão demográfica das cidades e consequentemente acabou sendo a principal diretriz do modelo de ocupação dos espaços urbanos, tonando-se responsável pela forma que a cidade tem hoje. Entretanto, diferente do que se encontra nas cidades norte-americanas, por exemplo, essa lógica foi aplicada aqui em lotes pequenos, voltados para a população de média e baixa renda e muito ligado ao mercado da auto-construção, ao que denominou-se “urbanização com baixos salários”.⁶⁰ Essa situação levou, com o passar dos anos, à uma desconfiguração da ideia de casa isolada no lote cercada por jardins, já que estes, muito pequenos, foram ocupados irregularmente com edículas, pavimentação e garagens. Ao mesmo tempo, a informalidade do tecido e o caráter genérico do zoneamento - como veremos mais adiante - revelam a

60. MARICATO, Ermínia. 1996

necessidade do comércio próximo às residências, que vão se adaptando para abrigar as duas funções nas ruas mais movimentadas dos bairros.

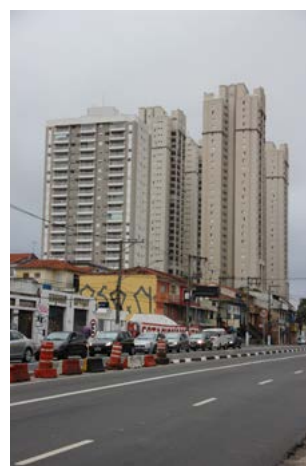
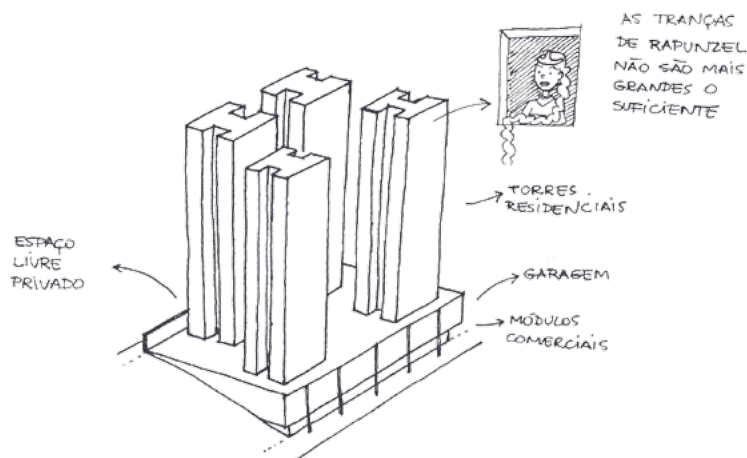
A lógica da segregação de funções e isolamento dos edifícios também foi transferida para o modelo de ocupação de áreas onde se deseja o adensamento, tornando a torre isolada no lote a solução tipológica para as áreas mais densas da cidade. Fundamentada na mesma preocupação com a salubridade urbana, a torre foi equacionada na lei para viabilizar o adensamento populacional garantindo iluminação e ventilação para as unidades habitacionais. Hoje, contudo, essa solução já é muito questionada, porque se torna evidente que a torre, sem ser pensada em seu contexto, não é necessariamente capaz de garantir um bom acesso ao sol, visto que novas torres podem surgir ao seu redor e passar a sombrear fachadas pensadas para serem iluminadas. Ao mesmo tempo, elas também se tornam agentes de sombreamento sobre edificações menores e espaços públicos, consumindo um raio considerável de seu entorno. Correntes de vento também podem ser formadas com o alinhamento de diversas torres, tornando os espaços públicos muito frios e inóspitos. Contudo o que mais importa para nós neste momento é o fato da torre isolada no lote trazer um adensamento desligado da multiplicidade de usos que deveria acompanhá-lo.





O afastamento em relação ao espaço público e o desenho do edifício pensado para uma função exclusivamente residencial ou comercial torna as ruas ainda menos ativas do que o modelo de ocupação unifamiliar. As torres afastam as unidades habitacionais e comerciais do solo e portanto distanciam os moradores e trabalhadores do espaço público, escondendo os usos da cidade dentro dos edifícios e tornando o espaço urbano menos interessante de se estar, passando a sensação de que não existe vida no lugar. Este aspecto acaba por contribuir ainda mais para que os deslocamentos sejam feitos através do automóvel individual, que se torna a forma mais confortável de sair dos edifícios. A partir do momento em que o habitante já está afastado do espaço público e este não é convidativo, se torna mais fácil, para quem tem acesso a um automóvel particular, deslocar-se diretamente de sua residência até o próximo edifício que abrigue uma função desejada. Quanto maior o afastamento da torre em relação ao espaço público, mais ela contribui para essa condição de segregação dos usos urbanos e imposição de um sistema de mobilidade individual.

Em termos quantitativos, diversos estudos comprovam a proporcionalidade entre densidade de habitantes, custo de urbanização e qualidade ambiental de áreas urbanas. Muitos apontam na mesma direção: quanto maior a densidade, menores são os custos com a infraestrutura instalada. A qualidade de vida, por outro lado, passa a ser um fator variável, pois depende tanto de fatores culturais quanto de aspectos de desenho da cidade, apresentando, normalmente, baixas densidades ligadas a situações de menos convívio entre os habitantes e altas densidades ligadas a espaços públicos ativos e maior interação entre as pessoas. Portanto, devemos levar em consideração que a densidade populacional deve ser elevada até um nível onde otimize os custos e promova a convivência, mas não seja exagerada a ponto de sobrecarregar a infraestrutura disponível.



61. Silva, G., Silva S., NOME, C., "Densidade, dispersão e forma urbana: dimensões e limites da sustentabilidade habitacional". Vitruvius, 2016.

Outros autores também defendem valores de densidade próximos a 50 habitações/ha. Ver, por exemplo, LUCIO, J. L., Construir ciudad en la periferia. p.30.

"Zmitrowicz & De Angelis Neto sugerem, assim, que as cidades devem priorizar projetos habitacionais com densidades brutas entre 200 e 300 hab./ha. (...) a densidade média de 60 famílias por hectare (cerca de 200 hab./ha) é confortável para os centros urbanos, mas os autores afirmam que a média global da maioria das cidades brasileiras é de 15 famílias por hectare (cerca de 50 hab./ha). Já nos estudos de Miranda; Gomes & Guimarães, a densidade bruta média nacional é de 65,11 hab./ha. (...) Zmitrowicz & De Angelis Neto destacam que o custo de infraestrutura urbana por família em áreas loteadas com 60 habitações/ha é praticamente metade do que em densidades próximas a 15 habitações/ha." (SILVA, SILVA, NOME, 2016)

Um levantamento realizado lote-a-lote na Falha do Itararé nos permitiu averiguar uma densidade de aproximadamente 19 habitações/ha, muito próxima à média das cidades brasileiras e baixa em relação à uma cidade compacta e provida de infra-estruturas metropolitanas. Do ponto de vista da densidade construtiva, percebemos que, apesar de haver dois padrões bastante opostos no que diz respeito à taxa de ocupação do solo, há uma relativa uniformidade no que tange ao coeficiente de aproveitamento. Sejam os grandes galpões ou as casas unifamiliares de 2 andares, os coeficientes de aproveitamento raramente ultrapassam 1.

Com relação ao processo de verticalização mais recente, é interessante ressaltar que ele vem impulsionando um considerável adensamento tanto de unidades habitacionais quanto de área construída. Entretanto, isso vem acontecendo num modelo anti-urbano, de condomínios em grandes lotes com torres isoladas que continuam a ser projetados segundo um modelo de cidade voltada ao deslocamento automobilístico. Dessa maneira, o adensamento proporcionado pelos novos empreendimentos não acompanha a lógi-

Uso do solo

Falha do Itararé e lotes adjacentes

escala 1:5000



Usos comerciais

Falha do Itararé e lotes adjacentes

escala 1:5000



ca de melhoria da qualidade de vida e do aumento da interação dos habitantes no bairro, incentivando um incremento populacional em uma área que tende a manter - e até mesmo agravar - suas patologias urbanas.

Do ponto de vista dos usos, o modelo de ocupação e a forma como se consolidou o tecido, urbano e social, da Falha do Itararé são caracterizados por uma predominância residencial, o que lhe atribui uma condição típica das periferias de São Paulo onde a maioria da população não trabalha próximo ao lugar de residência. Mais do que isso, a leitura dos usos do solo revela que os usos comerciais se concentram em dois eixos, a Avenida Francisco Morato e a Avenida Professor Gíóia Martins, ambas no perímetro da área de estudo. As modalidades de comércio e serviços são claramente divididas entre atividades relacionadas à construção civil, à automóveis e ao comércio de alimentos; sendo as duas primeiras majoritárias. Isso demonstra como, além de ser uma região com pouca oferta de empregos, também é pouco servida por comércios de uso cotidiano. Dentre as grandes construções de origem fabril, duas delas passaram a abrigar usos diferentes, sendo que uma abriga uso educacional de nível superior e outra uma filial do atacadista Assai. Enquanto este se destaca como uma atividade de grandes proporções e escala metropolitana muito relacionada ao perfil rodoviário da avenida, os poucos comércios de escala cotidiana, local, se relacionam mais com o interior do bairro, onde os fluxos são menores e as dinâmicas mais tranquilas. Além da influência das questões espaciais, da qualidade do espaço, percebe-se que a densidade, ainda que baixa de uma maneira geral, contribui também para a formação desta centralidade, cujas possibilidades de acessibilidade e mobilidade, sobretudo de pedestres, é muito maior.

A transformação de uso não se limita aos grandes galpões da avenida. Além deles, outras tipologias, como a dos sobrados em renques, originalmente habitações unifamiliares, tiveram seus quintais e garagens convertidos em comércios. Há edifícios que, em função inclusive de seu estado decadente, mesclam atividades comerciais no térreo com unidades residenciais e escritórios em andares superiores. De algum modo, essas diversificações demonstram uma habilidade da sociedade de se apropriar de certas formas construídas resignificando-as em sentido oposto ao originalmente definido pelo sistema. Esta qualidade, ou potencial, chama a atenção mais uma vez para as novas tipologias que vem surgindo, que não só demonstram uma incapacidade de reconhecer e se relacionar com as pré-existências físicas e imateriais do lugar, como também preocupam quanto a capacidade de adaptação e transformação ao longo dos anos. A dureza no trato com o desenho e a incapacidade de relacionar escala e micromobilidade trouxe grande insucesso para os módulos comerciais dos novos condomínios da avenida Francisco Morato.



Comércio adaptado
em uma casa do
bairro (à esquerda) e
módulos comerciais
do condomínio
Atelier Mozaik
desocupados
(à direita)



Ao posicioná-los junto à via de maior fluxo de automóveis e ao mesmo tempo criar um grande afastamento em relação ao passeio com uma área de estacionamento, os novos empreendimento mataram a possibilidade dos espaços comerciais vingarem e terem aderência ao cotidiano do bairro. A tipologia edificada não mesclou os usos, pelo contrário, apesar de se tratar de um mesmo empreendimento, comércio e habitação não conseguem coexistir, estando física e funcionalmente segregados, de modo a evitar ao máximo o contato de um com o outro. Por mais que se tenha proposto a mistura de usos - algo muito raro nos empreendimentos novos - o vício da tipologia da torre isolada e do desenho pensado para o automóvel não foi capaz de promover uma real transformação da lógica monofuncional da produção urbana recente, fazendo com que muitos dos módulos comerciais continuem vazios mesmo depois de alguns anos de sua construção.

Nesse contexto, observamos um sistema de mobilidade pautado pelo automóvel, onde os leitos carroçáveis são, via de regra, mais largos do que o necessário, enquanto as calçadas são estreitas e entulhadas de objetos. A presença de garagens sucessivas ligada a falta de definição da propriedade do passeio público faz com que este se torne muito irregular, passando por adaptações constantes para facilitar a entrada de veículos nas propriedades. Somado a isso, os grandes lotes, a falta de travessias ao longo do córrego e a topografia acidentada criam situações de difícil caminhabilidade, aumentando as distâncias e restringindo as possibilidades de percursos pedonais. As únicas conexões exclusivas para pedestres acontecem de maneira improvisada em áreas residuais: uma estreita passagem entre o córrego e o muro do Clube de Senhoras; uma íngreme e mal desenhada escadaria que beira o barranco da praça Maria do Céu Correa; e a travessa Irmã Dolores Baldi, que liga o bairro à avenida, servindo também de acesso de veículo à alguns lotes. Em todos os casos, os percursos carecem de iluminação pública, manutenção e poda das áreas verdes lindeiras, são acompanhados por muros e fachadas cegas e apresentam graves problemas de acessibilidade. Por mais que se veja

Caminhabilidade

Falha do Itararé e lotes adjacentes

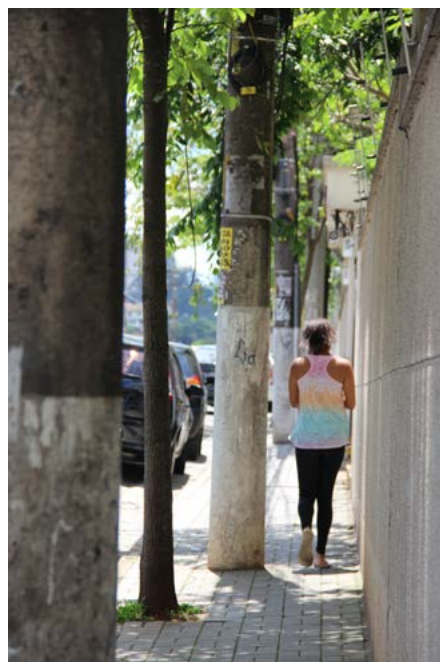
escala 1:5000



Travessa Irmã
Dolores Baldi
(à esquerda) e
passagem entre o
Clube de Senhoras e
o córrego Itararé
(à direita)



Escadaria adjacente
à praça Maria do Céu
Correa (à esquerda) e
calçada em frente ao
condomínio vertical
Ways Vila Sônia
na Av. Prof. Glória
Martins (à direita)





peças andando de bicicleta eventualmente, também não existe um percurso que ligue o bairro à ciclovia da Av. Eliseu de Almeida, a mais próxima conexão cicloviária de caráter metropolitano.

Enquanto a estação de Metrô prevista para a região não é inaugurada, o principal modal de transporte público metropolitano é o corredor de ônibus da Avenida Francisco Morato, que liga o centro da cidade à Taboão da Serra. Infelizmente, a situação da avenida e o tecido urbano da região não contribuem para que os moradores do bairro acessem facilmente as paradas de ônibus. Somada a já descrita dificuldade de caminhabilidade no interior do bairro, a avenida também apresenta calçadas irregulares de largura muito variável, por vezes com menos de 80 centímetros entre o meio fio e o muro do lote. Os usos ligados à avenida pouco voltados à escala local desincentivam a presença do pedestre de forma retroalimentar. Os condomínios mais recentes construídos ao longo da avenida, apesar de terem se reservados mais distantes do meio fio, não conseguiram contribuir para o alargamento e melhoria do passeio, visto que optaram por manter uma largura mínima de passagem e ocupar o restante do espaço com áreas destinadas à veículos e canteiros de plantas mal posicionados.

Nosso objeto de estudos revela aspectos importantes sobre a relação entre densidade, uso do solo e mobilidade. Numa ocupação predominantemente pouco densa, também foi pouca a diversidade de usos foi capaz de se instalar para atender moradores locais, obrigando que os grandes deslocamentos façam parte do cotidiano. A falta de cuidado com o pedestre e com as conexões

Interface do condomínio Ways com a Tv. Raimundo José Tavares (à esquerda) e Espaço destinado ao pedestre na calçada em frente ao condomínio Atelier Mozaik, na Av. Francisco Morato (à direita)

entre o bairro e o sistema de transporte público faz com que o automóvel ainda seja um item obrigatório na vida daqueles que podem arcar com seus custos. Para os que não podem, resta a opção de caminhar em espaços que não foram pensados para o conforto nem para a praticidade, o que alimenta a condição da existência de poucas atividades de escala local. A torre isolada no lote parece chegar como modelo de adensamento que, no lugar de tratar dessas questões, garante o mínimo conforto para que seus moradores possam seguir vivendo longe do emprego e dos serviços urbanos com a garantia de que poderão se deslocar de carro quando necessário.

Um desenho adequado para a cidade densa deveria pensá-la enquanto cidade compacta e caminhável. A densidade populacional pode contribuir para a ativação dos espaços públicos e para vida na rua, mas ele deve vir acompanhado por um desenho condizente, capaz de organizar um tecido urbano e promover diversidade de usos e pessoas. Essa mescla contribui para a diminuição dos percursos e consequentemente para modais de transporte alternativos, onde os deslocamentos à pé e de bicicleta são mais frequente e possíveis. A realidade é que todo deslocamento urbano se inicia e termina à pé, porque sempre existe um trecho do percurso onde é necessário abandonar o modal de transporte para acessar o edifício. Um desenho de cidade caminhável visa tornar esse deslocamento mais agradável e contribui para torná-lo mais desejável, fazendo com que mais pessoas abandonem o veículo individual no dia-a-dia. A mistura de usos e perfis sociais, associada ao adensamento, é capaz de promover a convivência entre as diferentes pessoas e criar um sentido de comunidade mais forte. São aspectos capazes de humanizar a cidade e educar as pessoas para a valorização do bem público.

62. ROGERS,
Richard. 2008 *op. cit.*

A cidade compacta, deve se estruturar em torno de centros de atividades sociais e comerciais ligadas à pontos de interconexão de transporte público⁶², assim ela é capaz de efetivamente direcionar a forma de vida das pessoas para um modelo mais sustentável e público. O desenho da cidade compacta deve ser pensado em todas as escalas de uso. Estruturar a cidade em torno de diversos usos e modais de transporte também depende de um desenho que qualifique o espaço entre os edifícios e mobilize as pessoas a utiliza-lo de outra maneira. Incorporar um pensamento que associe adensamento populacional ao desenho da forma urbana pode ser uma maneira de reestruturar as cidades para um funcionamento mais justo e sustentável. Enquanto o planejamento urbano no Brasil não levar em consideração esses fatores, continuaremos produzindo cidades desiguais e dependentes do automóvel.



os limites do planejamento

Precedentes

63. NOBRE, Eduardo
Alberto Cusci
“Novos instrumentos
urbanísticos em
São Paulo: limites
e possibilidades”.
in: II Seminário
Internacional da
LARES. LARES, São
Paulo. 2004

64. ROLNIK,
KOWARICK e
SOMEKH, 1991 apud
NOBRE, op. cit.

65. NOBRE, Eduardo.
op. cit.

Discutir a condição do Desenho Urbano como campo disciplinar e suas contribuições para a atuação sobre o espaço urbano no Brasil passa, necessariamente, por revisitar os instrumentos urbanísticos que tradicionalmente foram evocados para enfrentar as dificuldades da formação e gestão das cidades. Em São Paulo, até 1930 praticamente não havia uma regulação urbanística efetiva⁶³, sendo vigente somente o Código de Posturas de 1886. Em virtude do processo de verticalização iminente, é promulgado em 1929 o primeiro Código de Obras, que inspirado no *Zoning Code* de Nova Iorque inclui parâmetros de controle da altura das edificações, bem como regulamenta dimensões de fossos de ventilação. A partir da década de 1940 a verticalização atinge bairros residenciais, como Campos Elíseos, com um padrão de ocupação cuja média de coeficiente de aproveitamento variava entre 8 e 10⁶⁴, em reação ao que a prefeitura buscou regulamentar, em 1957, os coeficientes máximos em 6 (para edifícios comerciais) e 4 (para residenciais).⁶⁵

Não obstante a existência destas experiências iniciais ou ainda de medidas como o Plano de Avenidas de Prestes Maia, o principal instrumento mobilizado ao longo das últimas décadas foi, sem dúvidas, o zoneamento, efetivado pela primeira vez com a lei 7.805 de 01/11/1972, como detalhamento do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI), de 1971, que já regulamentava por exemplo os coeficientes máximos de aproveitamento. Podemos reparar como a prática do planejamento urbano, na figura do zoneamento de 1972, como principal disciplina dedicada ao estudo e atuação sobre a cidade, guarda relações com a sua institucionalização durante o regime militar, que em 1964 cria o Sistema Financeiro Habitacional (SFH), pressupondo a intervenção no processo de crescimento das cidades e sua emergência habitacio-

nal. A partir de então, no contexto da Ditadura, foram elaborados os primeiros planos de administração da cidade que aos poucos vinham consolidando uma maneira de raciocínio e de atuação. É com base no Plano Urbanístico Básico (PUB) de 1969, somado ao Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado (PMDI) que se formulará o PPDI. No entanto, com a deflagração da Crise do Petróleo, uma promessa fundamental herdada do PUB será abandonada: a construção de 815km de vias expressas que conectariam as áreas de baixa e média densidade de São Paulo (São Paulo, 1969). “Dessa forma, o Zoneamento acabou ficando completamente incoerente, pois foi estabelecido para um modelo urbano que nunca chegou a ser implementado de fato”⁶⁶. Ainda assim, não deixaram de ser fecundos os raciocínios e procedimentos instaurados neste contexto, notadamente o planejamento como disciplina e o zoneamento como instrumento.

Desde a primeira Lei Geral de Zoneamento, Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo de 1972, o instrumento sofreu nos anos seguintes adições (via de regra no sentido da flexibilização aos interesses do mercado imobiliário) e foi revogado para a substituição pela lei 13.885 de 2004, que por sua vez seria, recente e tardiamente, substituída pela lei 16.402 de 2016. Paralelamente outros instrumentos de planejamento foram sendo experimentados e propostos, como o surgimento das Parcerias Público Privadas no Plano Diretor da gestão Mario Covas, em 1985; ou das Operações Interligadas, da gestão Jânio Quadros em 1989, além de mecanismos como a outorga onerosa, o IPTU progressivo e outros que foram compondo um aparato para enfrentar diversas situações da dinâmica de produção do espaço urbano. De todo modo, o importante é perceber como a partir deste histórico de estratégias do poder público para se apropriar do controle da produção da cidade se consolidou

66. NOBRE, Eduardo. *op. cit.*, p. 4

A sequência de fotos a seguir mistura imagens retiradas do Google Street View e fotografias feitas por nós para mostrar as transformações pelas quais o entorno da Falha do Itararé vem passando desde o ano de 2011.



uma forma de gestão fundamentada em planos e leis cujo esforço vai no sentido de normatizar a diversidade de situações urbanas através de padronizações. É dentro desta perspectiva que hoje, em São Paulo, a regulamentação urbanística está estruturada principalmente em torno de três peças legais, a chamada tríade urbanística composta pela Política de Desenvolvimento Urbano/Plano Diretor Estratégico (lei 16.050 de julho de 2014); a lei 16.402 que disciplina o Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo; e o Código de Obras e Edificações (lei 16.642).

A lei fora do lugar

Atualmente, a Falha do Itararé está demarcada dentro de três zonas da Lei de Uso e Ocupação do Solo, sendo sua maior parte pertencente à Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana (ZEU). Esta zona se insere no que se chama de “território em transformação”, descrito pela mesma lei como um conjunto de áreas onde se objetiva promover o adensamento construtivo, populacional, de atividades econômicas e serviços públicos, diversificar as atividades e a qualificar paisagisticamente os espaços públicos de forma a adequar o uso do solo à oferta de transporte público coletivo. Trata-se, portanto, de uma zona entendida como estrutural para o funcionamento da cidade como um todo, trabalhando em dinâmicas urbanas que vão além de seu perímetro.

Apesar disso, essa nem sempre foi a compreensão do que deveria ser esta área segundo suas demarcações de uso e ocupação. A atual legislação é a terceira a regulamentar a cidade como um todo, substituindo os marcos regulatórios de 2004 e de 1972. A primeira delas foi aprovada após mais de 25 anos



de tentativas fracassadas de implementação, num período onde a ditadura tornou o processo mais rápido assim como mais autoritário, sem consultar a população e com pouco contato com órgãos de classe como faculdades e institutos de urbanismo. Os setores do mercado imobiliário, por outro lado, foram amplamente ouvidos, com representantes do Sindicato das Empresas de Compra e Venda, Locação e Administração de Imóveis (Secovi) do Estado de São Paulo que gozaram de acesso privilegiado ao poder público durante este processo.⁶⁷ A legislação de 1972 consolidou, portanto, uma proposta tecnocrática, que demarcou usos e modelos de ocupação segundo uma leitura pouco sensível a questões sociais.

Ela fez parte de um processo de planejamento que pretendia, em tese, incorporar um caráter amplo e de longo prazo, assumindo o objetivo, de acordo com o seu primeiro artigo, de “ordenar e disciplinar o seu desenvolvimento físico, econômico, social e administrativo, de forma a propiciar o bem estar da comunidade”. Percebe-se desde então como por trás desta forma de planejamento urbano há uma visão vertical e uma lógica disciplinadora do espaço desvinculada das opiniões da comunidade, cujo bem estar é propiciado e não construído. Assim, ela se tornou o principal instrumento do PDDI de 1971, cujas diretrizes propostas para o ordenamento da cidade pretendiam a construção de um sistema urbano-estrutural descentralizado, capaz de criar uma cidade multipolar onde as atividades e funções centrais estivessem distribuídas. Essa estratégia visava descongestionar o centro principal, estruturando polos regionais e sub-regionais que contribuíssem na redução dos deslocamentos habitação-trabalho-comércio.

Para atingir esse objetivo, a legislação de 1972 dividiu a cidade em oito zonas, permitindo diferentes níveis de adensamento construtivo em cada

67. CARVALHO, Jorge Pessoa de. “A tipologia dos edifícios de apartamento e sua relação com o tecido urbano na cidade - um estudo de suas transformações nos últimos 40 anos”, Dissertação de mestrado. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008; HEPNER, Alexandre, 2010. *op. cit.*



68. Vale lembrar que as principais bases para a elaboração da lei de 1972, além dos estudos do PUB, foram os levantamentos de infraestrutura realizados pelo Padre Lebrez na década de 1950. Ver CARVALHO, 2008, p.51.

uma delas. A distribuição de zonas que permitem maior adensamento e multiplicidade de usos por toda a cidade indica essa intenção de descentralizar as atividades. Entretanto, dentre estas zonas, aquelas que mais incentivam o adensamento construtivo – as Z5 possuíam C.A. básico 3,5 podendo chegar a 4 e T.O. de 0,80 – continuaram localizadas nas regiões do Centro e da Avenida Paulista. As Z3 e Z4, que permitiam um adensamento um pouco maior do que áreas majoritariamente residenciais (Z1 e Z2), estavam espalhados pela cidade como manchas. Com o intuito de estruturar pequenas centralidades de comércio, serviços e equipamentos, elas foram posicionadas junto a lugares onde se acreditava haver maior oferta de infraestrutura e teriam acesso facilitado. As Z1, por sua vez, estão notadamente concentradas no setor sudoeste da cidade, que na época já estava consolidado com a área mais elitizada de ocupação da cidade. Dessa forma, temos as que zonas cujos parâmetros mais atribuíam valor ao solo urbano (as Z1 em função das restrições edilícias e de uso e as Z4 e Z5 em função do C.A.) foram demarcadas não em função da transformação urbana mas sobretudo tendo como referencia as áreas que já se anunciavam como concentradoras das infraestruturas e investimentos.⁶⁸

69. ROLNIK, Raquel. 2003, p.201, apud: CARVALHO, Jorge 2008. op. cit. p. 51.

“Portanto, ao declarar que só ali, onde já estavam concentrados os terrenos mais valorizados, poder-se-iam praticar os coeficientes mais altos e os usos mais diversificados, a lei se transformou em indexador, reiterando o status quo de distribuição da riqueza na cidade”.⁶⁹

A mais genérica das zonas era a Z2, onde podiam se instalar quase todos os tipos de uso (ainda que se indicasse o principal uso como residencial), mas com um coeficiente de aproveitamento ainda relativamente baixo. Ela indica ter



sido demarcada por exclusão, pois corresponde a 80% da cidade e se localiza principalmente nas periferias, onde nenhum uso específico era previsto. Ao mesmo tempo, trata-se da única deixada em branco no mapeamento original, o que reforça a ideia de seu caráter indeterminado. Por essas características, também foi a zona que menos recebeu investimentos do mercado imobiliário, que teve pouco interesse em explorar áreas de baixa densidade em regiões onde habita a população de perfil socioeconômico mais popular.

A Falha do Itararé se insere numa antiga Z2 em uma região da cidade composta – como no restante da periferia – basicamente por grandes áreas de Z2 salpicadas por pequenas manchas de Z3. Isso reforça seu caráter de tecido urbano genérico, que, além de possuir uma morfologia comum à maior parte da cidade, também apresentou por décadas o mesmo zoneamento que cobria cerca de 4 quintos de São Paulo. Vizinhos à ela, estão dois pequenos trechos que foram demarcados como Z3, ou seja, os quais se desejava tornar centralidades para o bairro. Entretanto, podemos observar à partir das dinâmicas atuais da região, que essa demarcação não corresponde ao que de fato se tornaram zonas de atividades não residenciais no bairro. O comércio local e mesmo os equipamentos públicos implementados pelo Estado não se encontram de forma expressiva nas zonas demarcadas como Z3, estando presentes principalmente no interior do bairro, em áreas reconhecidas como Z2. De certa forma, isso reforça o fato de que as proposições do planejamento urbano para o território eram pouco sensíveis à qualquer vocação dos tecidos morfológicos e sociais aos quais se implementavam. Reforça ainda a ideia de que a lei de 1972 foi um instrumento tecnocrático, já que, independentemente de suas melhores intenções, teve sua demarcação definida pessoalmente de maneira sigilosa pelo urbanista Adiron Ribeiro no âmbito do serviço pú-



70. CARVALHO, Jorge. 2008. *op. cit.* p. 51.

blico, conforme relato transcrito por Jorge Pessoa.⁷⁰

O zoneamento de 2004 pouco alterou a lógica proposta para o funcionamento do bairro. As Z2 foram reformuladas como Zonas Mistas (ZM), especialmente nas subzonas ZM-1 e ZM-2 (de média e baixa densidade, respectivamente), que se mantiveram como zonas genéricas, como o próprio nome indica. Não são zonas especializadas em nenhuma função e não permitem um nível de adensamento muito alto, além de continuarem cobrindo a maior parte do território. Agora pintadas em cinza, parecem ter deixado de representar a área residual do zoneamento, contudo, se mantém tão genéricas quanto antes. Apesar disso, a Falha do Itararé, que até então era considerada Z2, passa a ser definida como Zona de Centralidade Polar a (ZCP_a). As Z3 vizinhas passam a ser consideradas ZM-3 (Zona Mista de Alta Densidade) e Zona de Centralidade Polar b (ZCP_b).

Apesar das alterações em alguns parâmetros, é curioso perceber como o perímetro da Z3 demarcada em 1972 é mantido idêntico no mapeamento de 2004, sem que estejam explicitados ou perceptíveis nos estudos e levantamentos de campo quaisquer argumentos que sustentem esta opção. Esses dois tipos de zona foram pensados como centralidades de bairro da mesma forma como a antiga Z3, refletindo, na maior parte das vezes, as mesmas geografias que suas antecessoras. Elas permaneceram mais ou menos onde as Z3 já estavam, tendo apenas sido um pouco expandidas. As ZM-3 e as ZCP são muito similares entre si, sendo a principal diferença o fato de a primeira ser pensada para ocupação predominantemente residencial e a segunda para outros usos. Entretanto, no fim das contas, ambas são mistas e permitem adensamentos construtivos similares. A única zona no perímetro de estudo que passa a permitir um adensamento um pouco maior é a antiga Z3 trans-



formada também em ZCP, que foi classificada como tipo “b” garantindo um coeficiente de aproveitamento do solo quase duas vezes maior que a ZCP_a, aplicada à parte significativa da Falha do Itararé. Mesmo assim, podemos constatar que, passados 12 anos dessa demarcação, não apenas o tecido residencial de baixa densidade se manteve nas quadras demarcadas como ZCPb, como um trecho importante foi desapropriado para a construção do metrô, reduzindo o número de unidades habitacionais e comerciais.

Foi apenas nos últimos 6 anos – que coincidiram com o início das obras do metrô – que a área demarcada como ZM-3, não adjacente ao metrô, sofreu um rápido processo de transformação. Podemos especular que com quase 3 décadas de atraso aquela infraestrutura de conexão dos tecidos de média densidade prevista no PPDI finalmente anunciou-se no território, contudo neste mesmo período a legislação já havia se tornado muito mais permissiva do que já era em 1972. Os edifícios construídos possuem todos o mesmo modelo de condomínio isolado no lote, a maior parte deles com mais de uma torre. Apesar das quadras do entorno serem formadas por construções com uma média aproximada de 10 metros de altura e demarcadas com coeficiente de aproveitamento básico 1 e máximo 2, os edifícios novos chegam a 36 andares (mais de 120 metros de altura). Dentre 5 condomínios construídos num entorno de 600 metros da área de estudos, apenas dois deles apresentam alguns módulos comerciais voltados para a Avenida Francisco Morato, dos quais a maior parte permanece desocupada. Os demais limites de lotes são conformados por muros contínuos. O zoneamento não foi capaz de orientar as ações do mercado imobiliário no sentido de desenhar a cidade descrita na lei (de coeficiente de aproveitamento máximo 2,5 com multiplicidade de usos). Tão pouco foi capaz de garantir uma boa relação paisagística entre os novos



edifícios e as condições geográficas e morfológicas existentes. Muito menos foi capaz de promover uma qualificação do espaço público, que além de não sofrer grandes intervenções qualificadoras foi impactado negativamente pela substituição por muros nos limites dos lotes.

Também é interessante atentar para a demarcação das praças no zoneamento de 2004, que não eram distinguidas em 1972. O que chama a atenção é o fato de, no perímetro de estudo, podermos constatar que a demarcação da área de praças ignora o fato de já terem sido construídas duas escolas e uma UBS nesse perímetro, reduzindo drasticamente a área efetiva de espaço livre público. Isso comprova que mesmo quando o zoneamento indica um uso que independe da dinâmica imobiliária, ele não necessariamente consegue se estabelecer.

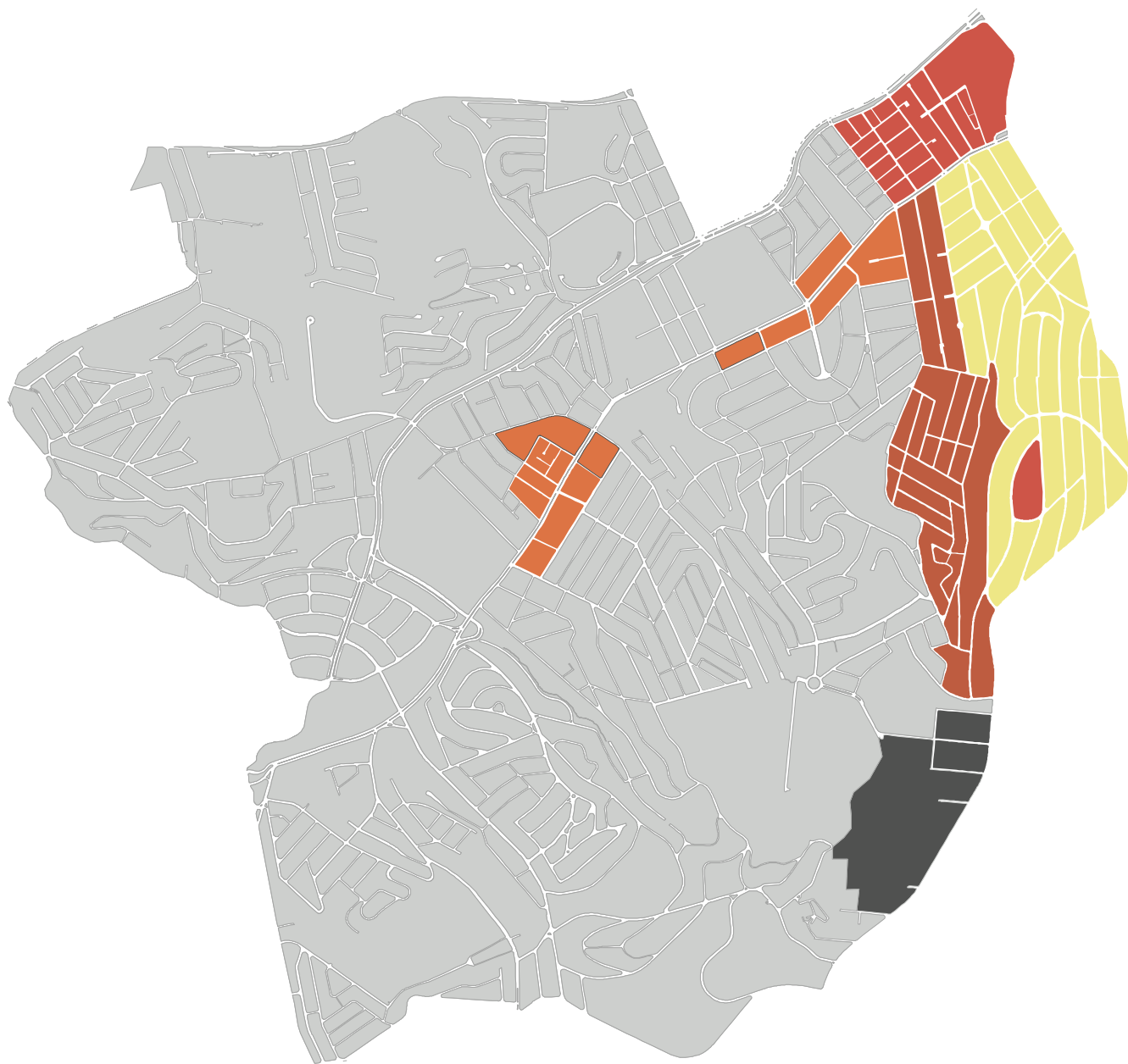
Talvez a principal mudança da legislação de 2004 em relação ao marco regulatório de 1972, seja a inclusão das categorias de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) e Macrozona de Proteção Ambiental, cujas demarcações vão justamente no sentido de enfrentar a questão da emergência habitacional e da preservação do meio ambiente. Isso reforça, contudo, o fato de que o planejamento foi feito com base em uma leitura que parcela a cidade em diferentes frentes de intervenção, com o esforço, inclusive, de resolver ou enfrentar estas questões de maneira isolada, cada questão em sua zona. A própria figura do zoneamento pode ser aqui questionada com relação a seu caráter especialista, parcial. O zoneamento parece ser a expressão máxima do planejamento da cidade visto através de frentes isoladas, demarcadas cada uma em sua respectiva zona.

Podemos observar como, apesar de não ter um impacto significativo sobre as porções do tecido urbano que são construídas à margem dos grandes



Lei de Uso e Ocupação do Solo de São Paulo de 1972

Distrito da Vila Sônia



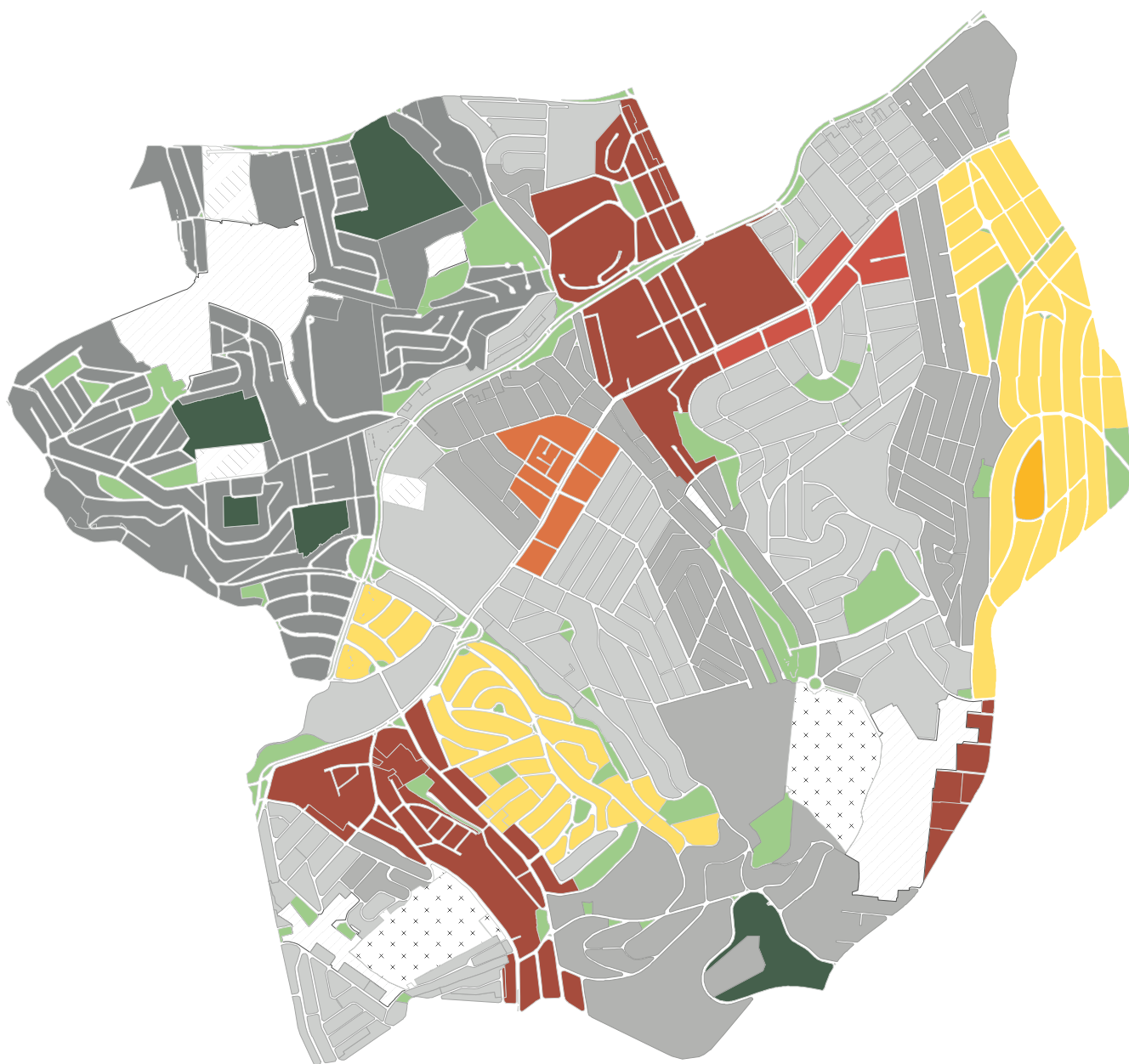
LEGENDA

	Z1
	Z2
	Z3
	Z8
	Z9
	Z17

FONTE: Elabora pelo autor a partir do mapa da lei de 1972 sobre base shape de quadras viárias do Mapa Digital da Cidade, disponibilizada no portal da SMDU.

Lei de Uso e Ocupação do Solo de São Paulo de 2004

Distrito da Vila Sônia



LEGENDA

Cemitérios



Praças e Canteiros

MACROZONA DE ESTRUTURAÇÃO E QUALIFICAÇÃO URBANA

ZER1 - Zona Exclusivamente Residencial de Baixa Densidade



ZER2 - Zona Exclusivamente Residencial de Média Densidade



ZM1 - Zona Mista de Baixa Densidade



ZM2 - Zona Mista de Média Densidade



ZM3b - Zona Mista de Alta Densidade b



ZCPa - Zona de Centralidade Polar a



ZCPb - Zona de Centralidade Polar b

ZONA ESPECIAIS

ZEIS1 - Zona Especial de Interesse Social 1



ZEIS2 - Zona Especial de Interesse Social 2



ZEPAM - Zona Especial de Proteção Ambiental

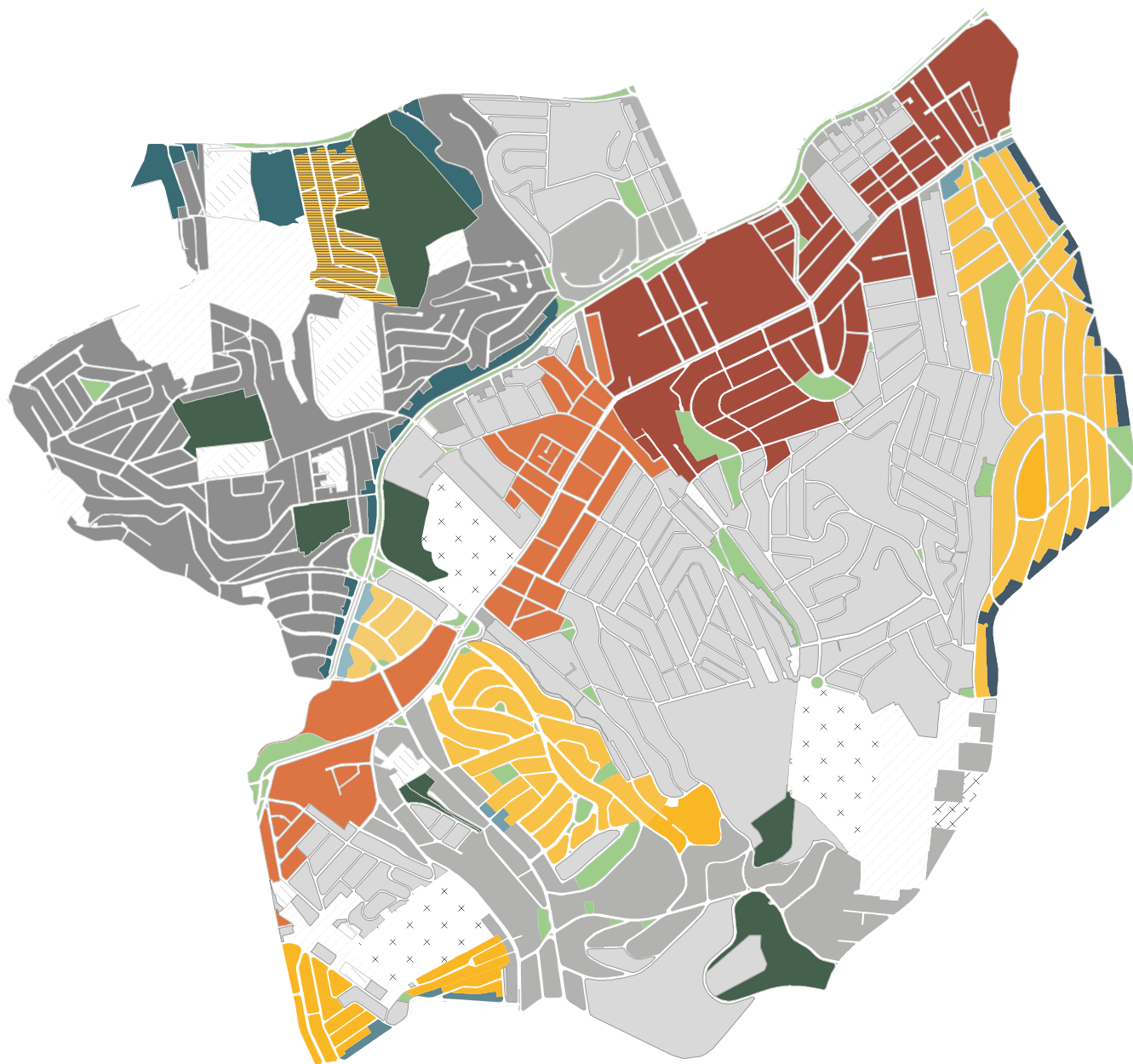
MACROZONA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL

ZMp - Zona Mista de Proteção Ambiental

FONTE: Elabora pelo autor a partir do mapa da lei de 2004 sobre base shape de quadras viárias do Mapa Digital da Cidade, disponibilizada no portal da SMDU.

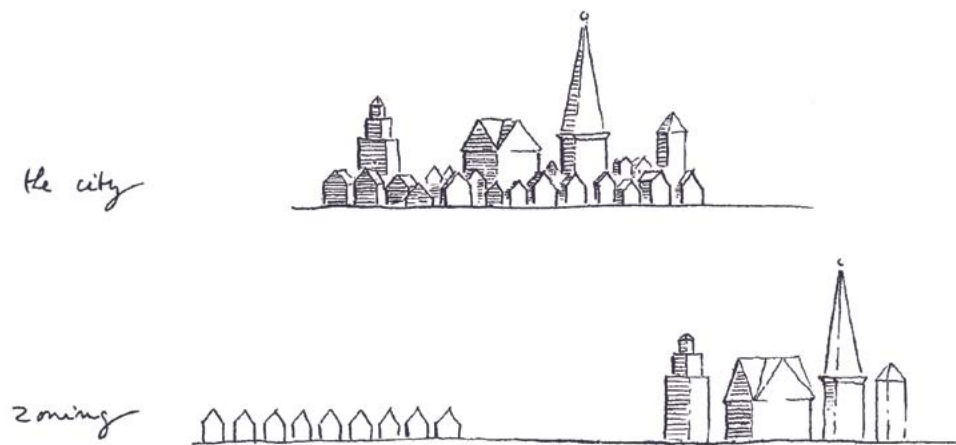
Lei de Uso e Ocupação do Solo de São Paulo de 2016

Distrito da Vila Sônia



LEGENDA Praças e Canteiros**TERRITÓRIOS DE QUALIFICAÇÃO** ZC - Zona Centralidade ZCa - Zona Centralidade Ambiental ZCOR-1 - Zona Corredor 1 ZCOR-2 - Zona Corredor 2 ZCOR-3 - Zona Corredor 3 ZCORa - Zona Corredor Ambiental ZM - Zona Mista ZMa - Zona Mista Ambiental ZEIS1 - Zona Especial de Interesse Social 1 ZEIS2 - Zona Especial de Interesse Social 2 ZEIS3 - Zona Especial de Interesse Social 3 ZOE - Zona de Ocupação Especial**TERRITÓRIOS DE TRANSFORMAÇÃO** ZEU - Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana ZEUP - Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana Previsto**TERRITÓRIOS DE PRESERVAÇÃO** ZPR - Zona Predominantemente Residencial ZER1 - Zona Exclusivamente Residencial 1 ZER2 - Zona Exclusivamente Residencial 2 ZERa - Zona Exclusivamente Residencial Ambiental ZEPAM - Zona Especial de Proteção Ambiental

FONTE: Elaborada pelo autor a partir do shape disponibilizado no portal da SMDU.



processos de incorporação imobiliária, as leis de zoneamento influenciaram muito a definição do padrão tipológico praticado pela indústria da construção. Um aspecto fundamental das leis responsável por isso é a chamada Fórmula de Adiron. Trata-se de um mecanismo para estabelecer uma contrapartida à possibilidade de aumento dos coeficientes de aproveitamento. Desenvolvida no contexto da lei de 1972 em diálogo aberto com setores da construção como o Secovi, a Fórmula de Adiron, que vigorou na lei de zoneamento até a última revisão de 2016, foi a forma de flexibilizar os coeficientes, permitindo maior exploração do valor de troca do solo em função da diminuição da taxa de ocupação. Em decorrência da aplicação da fórmula, que será a premissa da incorporação imobiliária a partir de então visando sempre o maior potencial construtivo e consequente amortecimento do custo do terreno, uma verdadeira revolução no padrão construtivo será observada. Quando somada às exigências de ventilação e iluminação do Código de Obras vigente à época, a paisagem verticalizada da cidade (presente principalmente nos bairros de alta renda) será marcada por “uma tipologia de torres altas e estreitas, fisicamente isoladas, ocupando uma pequena parte do lote, com diferentes alturas e diferentes afastamentos da rua [...] com pavimentos térreos cheios de equipamentos e serviços exclusivos para moradores e com implantações que não são mais objeto de um desenho urbano, [sendo suas áreas externas] apenas espaços residuais, resultado do que sobra da implantação do edifício no lote, sem comunicação com a cidade ao seu redor”.⁷¹ Trata-se de um modelo que afetou não apenas a forma física da cidade, mas suas dinâmicas de uso, visto que essa nova forma edificada incidiu, por exemplo, na inibição de uso misto nos edifícios.

Este padrão de produção estabelecido pelo binômio Fórmula de Adiron/ Código de Obras resultará, ainda, numa alteração substantiva do tipo de operação imobiliária empreendida na cidade. A mínima ocupação do lote e

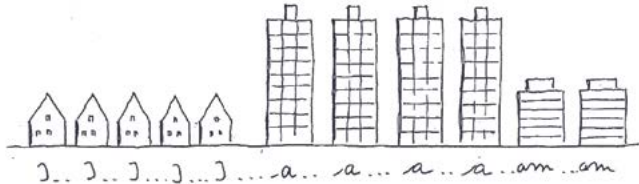
“a cidade”
“zoneamento”
Ilustração do
urbanista León
Krier retiradas do
livro “Drawing for
architecture”, pg 55

71. CARVALHO,
Jorge. 2008. *op. cit.*
p.58

architectural
SPEECH



architectural
STUTTER



"discurso
arquitetônico"
"gagueira
arquitetônica"
Ilustração do
urbanista León
Krier retiradas do
livro "Drawing for
architecture", pg 173

grandes alturas dos edifícios, somada à exigência de uma área livre de lazer mínima em empreendimentos residenciais, implicou no aumento das operações, pois praticamente se inviabilizou empreendimentos em lotes pequenos. O impacto disso é a retirada de pequenos empreendedores do mercado da construção civil e a concentração das operações ainda mais em grandes construtoras com lastro para investimentos deste porte.

72. LAMAS,
1999, p.307, apud.
CARVALHO, Jorge.
op. cit. p. 58

*"Um conjunto de qualidade, se não for integrado num contexto, surge desarticulado e desprovido de verdadeira significação, tal como um conjunto de belas palavras não chega para constituir uma frase. O discurso arquitetônico pressupõe relação dos edifícios com o espaço urbano e o seu enquadramento numa estrutura"*⁷²

Finalmente, o zoneamento atual insere o Distrito da Vila Sônia na Macroárea de Qualificação da Urbanização, onde se reconhece a existência de um tecido misto de baixa densidade e se visa o controle do adensamento construtivo longe do sistema de transporte coletivo de massa. Trata-se de uma estratégia do poder público de frear a expansão do adensamento de forma espaiada em bairros dependentes do transporte motorizado individual. Dentro dessa lógica, passou-se a incentivar um adensamento de uso misto ao longo de eixos de transporte público. Desse ponto de vista, é uma ação que avança no que havia sido esboçado em 2004 com a demarcação das ZM-3 e ZCP, buscando corrigir alguns elementos de interação dos edifícios novos com a rua.

Alinhado a esse pensamento, um perímetro de quadras adjacentes à Avenida Francisco Morato – que conta com um corredor de ônibus e a futura estação do metrô – foi demarcado como Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana (ZEU) ou provisoriamente Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana provisória (antes do prolongamento do corredor de

ônibus já efetivado). Esta zona passa a unificar toda a extensão da avenida, englobando a maior parte da Falha do Itararé e as antigas áreas demarcadas com intuito de promover as centralidades de bairro. Assim, a noção da centralidade como pequenas manchas se transforma no conceito de centralidades lineares⁷³, que atravessam regiões inteiras da cidade em direção ao Centro. Aliado a isso, o coeficiente básico de toda a cidade passa a ser 1, podendo chegar a 4 nesses eixos mediante o pagamento de Outorga Onerosa – recurso institucionalizado em 2001 no Estatuto da Cidade que garante ao Estado verbas para serem reinvestidas em mobilidade urbana, habitação de interesse social e obras de urbanização.

Com o intuito de prevenir futuros empreendimentos que promovam o mesmo tipo de relação com o espaço público daqueles recentemente construídos no entorno da área de estudos, o novo marco regulatório cria uma série de incentivos que visam a qualificação urbanística. Dentre eles, destacam-se o incentivo a “fachadas ativas” e à “fruição pública”. Tratam-se de incentivos que permitem um maior aproveitamento do solo em troca de concessões feitas pelos empreendimentos. No caso das fachadas ativas, a intenção é promover usos não residenciais nos níveis próximos ao térreo, o que teoricamente garante maior interação entre o edifício e a rua. A fruição pública se refere à doação de uma parcela do lote para o uso público junto ao passeio da rua, servindo para o alargamento das calçadas, criação de pequenas praças e até mesmo de galerias comerciais que participem dos espaços de circulação pedonal. Entretanto, ainda não se pode observar os efeitos reais da implementação desses incentivos. Assim como o próprio termo comprova, esses qualificadores urbanos não são obrigatórios, mas sim estimulados. Ao mesmo tempo, apesar de serem chamados de “qualificadores”, continuam a ser descritos de forma

73. O conceito de centralidade linear foi aplicado em Curitiba durante a gestão Jaime Lerner. Baseado no trabalho técnico do IPPUC, o plano foi elaborado pelos arquitetos Rosa Kliass e Jorge Wilhelm. Conhecido como plano Wilhelm-IPPUC era uma proposta de substituição ao plano diretor anterior de 1943 elaborado por Agache. Como principal característica trazia a inovação de aliar o crescimento urbano à implantação prévia de uma eficiente infraestrutura de transporte, além de diretrizes para evitar a degradação ambiental, criar áreas de pedestres e preservar o patrimônio histórico e tradicional. Para mais sobre Curitiba ver MONTANER, J. M., MUXI, Z. “Arquitetura e política”, São Paulo, GG, 2014, p.128.



quantitativa, o que, por mais que tenha esse intuito, não garante que o projeto realmente qualifique o espaço.

Outro ponto importante de ser destacado é que a lógica de produção do espaço urbano se mantém pautada no lote-a-lote, sem considerar as intervenções dos setores público e privado enquanto conjunto. O mais próximo que se chega disso é a criação, pelo Plano Diretor Estratégico (PDE) de 2014, de um instrumento denominado Projeto de Intervenção Urbana (PIU). Ele cria, até certo ponto, a possibilidade de uma escala de intervenção que pode ser uma chave de entrada para a implementação, de certa forma, de uma escala de projeto urbano capaz de configurar o espaço da cidade considerando especificidades do local de uma forma que ultrapassa o contexto do lote urbano individual. Apesar disso, trata-se de um instrumento muito similar ao antigo AIU (Área de Intervenção Urbana), criado no PDE de 2002 com as mesmas intenções. Neste caso, apesar de haverem sido demarcados mais de 800 AIU, nenhum deles foi levado adiante.

Isto posto, podemos observar como o zoneamento tem sido um instrumento de planejamento urbano insuficiente para garantir um desenho adequado da cidade. Dentro da própria área de estudos, vemos que nem o padrão de ocupação mais básico previsto pelas leis consegue seguir a lógica proposta. Quase todas as residências unifamiliares acabaram ocupando seus recuos ao longo dos anos, descaracterizando esses que são um dos principais elementos que o zoneamento de São Paulo incorporou desde 1972 para buscar garantir certa qualidade urbanística. Quanto aos edifícios mais altos, por outro lado, vemos se difundir pela cidade um resultado tão genérico quanto a própria lei: as torres isoladas no lote. Este parece ser o único modelo de adensamento que estes marcos regulatórios conseguiram propor para a cidade, mesmo depois



de duas revisões. A tentativa de controlar a ocupação e garantir qualidade urbanística não está sendo capaz de dar respostas suficientemente diversas, muito menos de tratar a forma urbana enquanto conjunto.

A essência matemática da legislação não guarda relações muito diretas com as dinâmicas do lugar e, portanto, faz falta um patamar fundamental de desenho do lugar. Uma questão importante a ser pautada é o fato de os instrumentos dos quais dispomos não estarem mais dimensionados para a realidade de cidades que já passaram por um longo processo de ocupação e consolidação. Assim, o que destacamos é a falta de uma metodologia distinta que esteja baseada na cidade e em sua dimensão formal, sendo assim possível intervir efetivamente nos conflitos estruturais do tecido urbano.

“O urbano só pode ser confiado a uma estratégia que ponha em primeiro plano a problemática do urbano, a intensificação da vida urbana, a realização efetiva da sociedade urbana (isto é, de sua base morfológica, material, prático-sensível).”⁷⁴

74. LEFEBVRE, Henri, 2001. *op. cit.* p.88.

No cenário atual, tendo em vista que a cidade conta com expressiva ocupação, os instrumentos de controle e promoção da transformação precisam estar em sintonia com a diversidade destes tecidos que mesclam consolidação e falhas. Se pensarmos os momentos de produção da cidade como quatro etapas, (1) o loteamento (que dá início a expansão de uma nova área urbanizada); (2) a manutenção das estruturas que estão em vigor (edificações, áreas livres, monumentos que servem à função social); (3) a preservação radical daquelas que manifestam interesse histórico e cultural (que preferencialmente atendem também a alguma função social mesmo que na dimensão da memória); e (4) a



transformação das estruturas que não atendem mais aos interesses públicos; veremos que os instrumentos disponíveis incidem sobretudo na etapa (1) de produção de novos tecidos a partir do zero e na (3) preservação radical.

A estratégia que possuímos para (2) manter vigentes essas estruturas urbanas que são de interesse, o que significa principalmente protegê-las da ação predatória da indústria imobiliária, ainda são pouco capazes de garantir isso. Primeiro por que essa leitura é muito contaminada pelo patrimonialismo da sociedade, que tende a proteger os interesses de uma elite muito localizada da cidade, segundo por que o instrumento utilizado ainda é muito flexível e permite o adensamento construtivo e muitas áreas da cidade, sobretudo quando considerado o pagamento de contrapartidas. Basicamente a política urbana hoje tenta encarar esta questão direcionando a ação do mercado para áreas específicas através das diferenças de potencial construtivo na cidade. Desta forma, busca defender um pouco da integridade de bairros residenciais, restringindo o potencial e/ou o gabarito das edificações, mas é mais eficiente de fato na proteção, por exemplo, de bairros exclusivamente residenciais, como o foi desde os primórdios, em 1972.

75. Objeto central da análise do desenho urbano conforme defendido no capítulo 5.

Agora, com relação a transformação (4), o Plano Diretor Estratégico e a lei de zoneamento, por exemplo, a regulamentam sobretudo sob o ponto de vista das perspectivas futuras de ocupação dos lotes, da mesma forma que o fazem para o momento (2). Por um lado são restringidos os potenciais construtivos visando a proteção, por outro definidos padrões de ocupação que dizem respeito a uma situação de transformação, via de regra de adensamento construtivo e verticalização. No entanto, consideramos que este momento da produção da cidade ainda é pouco contemplado pelo planejamento urbano pois estamos pensando em transformações do tecido.⁷⁵ Vemos que os dispo-



sitivos de parcelamento do solo não se aplicam adequadamente ao contexto de tecidos já ocupados contudo carentes de uma reconstituição e melhor articulação. Através da lei 6766, fica definido que os critérios e métricas para o parcelamento do solo estão à cargo dos estados e municípios. Em São Paulo, os regulamentos de parcelamento dispostos na lei 16.402, vigente, traz diretrizes que se relacionam muito mais com o momento (1) de loteamento de áreas de expansão. Alguns regramentos inéditos e que representam algum avanço em relação as leis anteriores são pensados para o contexto intraurbano, como a definição e exigência do conceito de Fruição Pública ou a necessidade de parcelamento de lotes com mais de 20.000m². Contudo, essas disposições não são o suficiente para a intervenção nos problemas concretos e diversos o tecido, em que os lotes tem geometrias e situações as mais diversas.

Outro aspecto relevante da lei de parcelamento do solo, que se aplica a essas glebas não ocupadas e de grande dimensão é a destinação de percentagens da área urbanizada à instalação de espaços públicos. Esta diretriz visa agrupar em uma mesma categoria, sem distinções, os espaços públicos e as demandas geoclimáticas do lugar. Concebe assim o que se convencionou chamar “áreas verdes”, que são, via de regra, espaços que acabam por não atender nem a demanda por espaços públicos qualificados, próprios à atividades diversas da esfera pública, nem adequadamente às demandas microclimáticas e de drenagem. Na dimensão que a lei tem, não são e nem caberia serem incorporados parâmetros que possam direcionar o projeto de espaços livres para sua adequada contribuição às dinâmicas do lugar, ora contribuindo como potencializador da drenagem, ora se associando às atividades de edifícios públicos e/ou comerciais, ora amparando atividades físicas e o lazer; e inclusive mais de um destes atributos, sempre lembrando que a cada uma destas questões estará associada uma forma em um lugar.

Frente a essas observações, identificamos que nos moldes que estão hoje os instrumentos urbanísticos existe um momento da produção do espaço que não é contemplado. Esse momento é mais ou menos equivalente à escala do Desenho Urbano, a escala em que se pode definir e orientar a forma da cidade em função das demandas específicas de cada lugar. Identificamos então que é urgente uma nova forma de planejamento do espaço urbano aos moldes do que Panerai descreveu como planejamento tipomorfológico, que traz a carga de significado do Desenho Urbano, da definição de parâmetros para a ocupação e transformação da cidade baseados na forma dos espaços livres, das áreas públicas e na tipologia das edificações.

Z1 : zona estritamente residencial

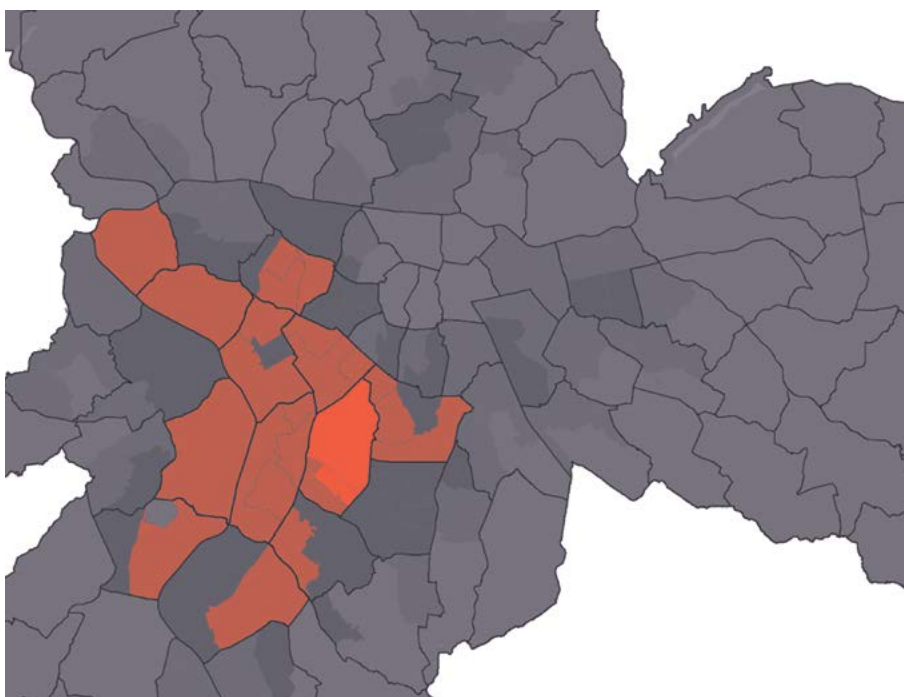
Lei de Uso e Ocupação do Solo de São Paulo de 1972



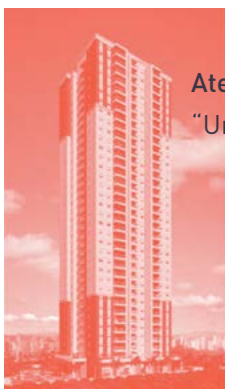
Fonte: HEPNER 2010.

População com renda superior a 30 salários mínimos

São Paulo 2010



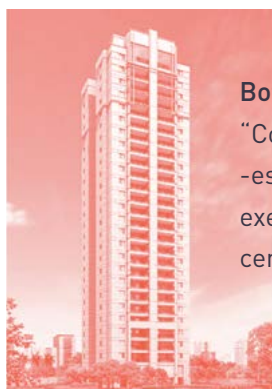
fonte: Infocidade, referente à 2010.

**Atelier Mozaik**

“Um universo exclusivo ao seu redor”

**Ways Vila Sônia**

“Em um terreno de 6.964,94 m², o empreendimento possui três torres, com 38 itens de lazer e serviços, garantindo funcionalidade, diversão e conforto.”

**Bothânica**

“Conforto, segurança, tranquilidade, e bem-estar em um lugar com muito verde. Uma excelente e completa área de lazer e ainda um centro comercial na porta de casa.”



Ilustração criada a partir da publicidade dos lançamentos imobiliários recentes do entorno da Falha do Itararé

Provável futuro do bairro

KOOLHAAS,
Rem. "Nova York
Delirante." São Paulo,
Cosac Naify, 2008
pg. 113

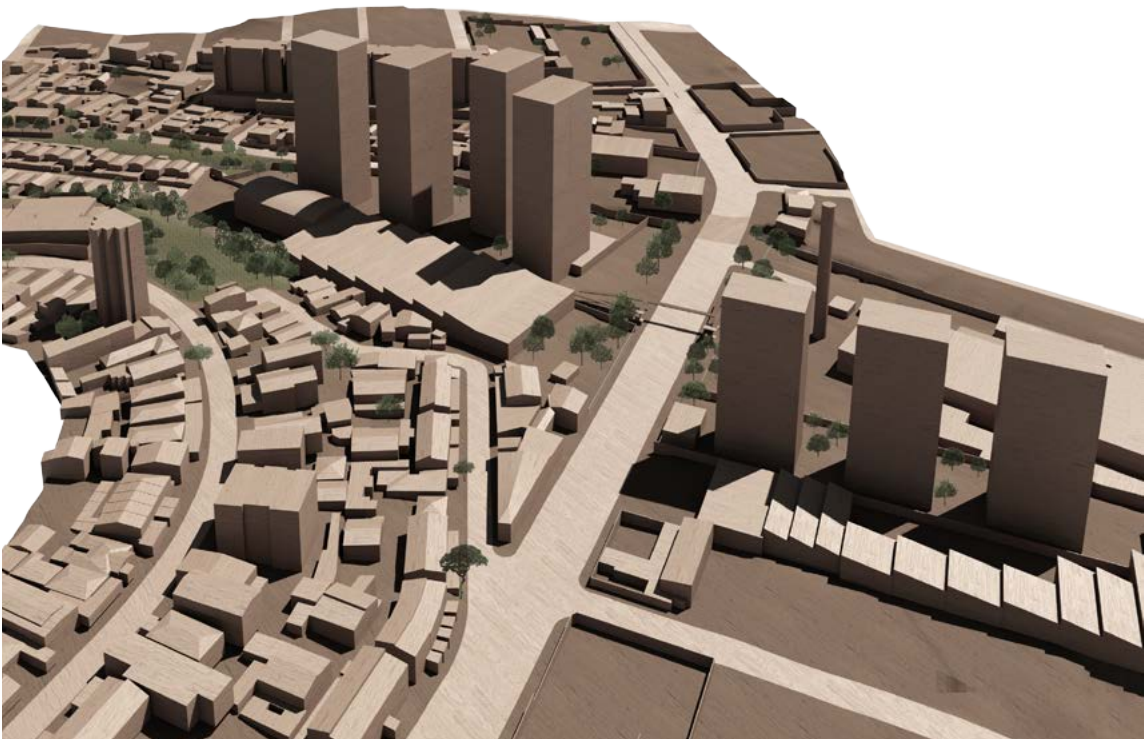
"É uma declaração profética que desencadeia um dos temas mais recorrentes do manhattanismo: doravante, cada novo edifício da espécie mutante luta para ser 'uma cidade dentro de outra cidade'. Essa ambição truculenta faz da metrópole uma coleção de cidades-estado arquitetônicas, todas numa potencial guerra entre si."



Modelo digital da Falha do Itararé com vista para a Av. Prof. Francisco Morato, onde se localizam os maiores lotes do perímetro.

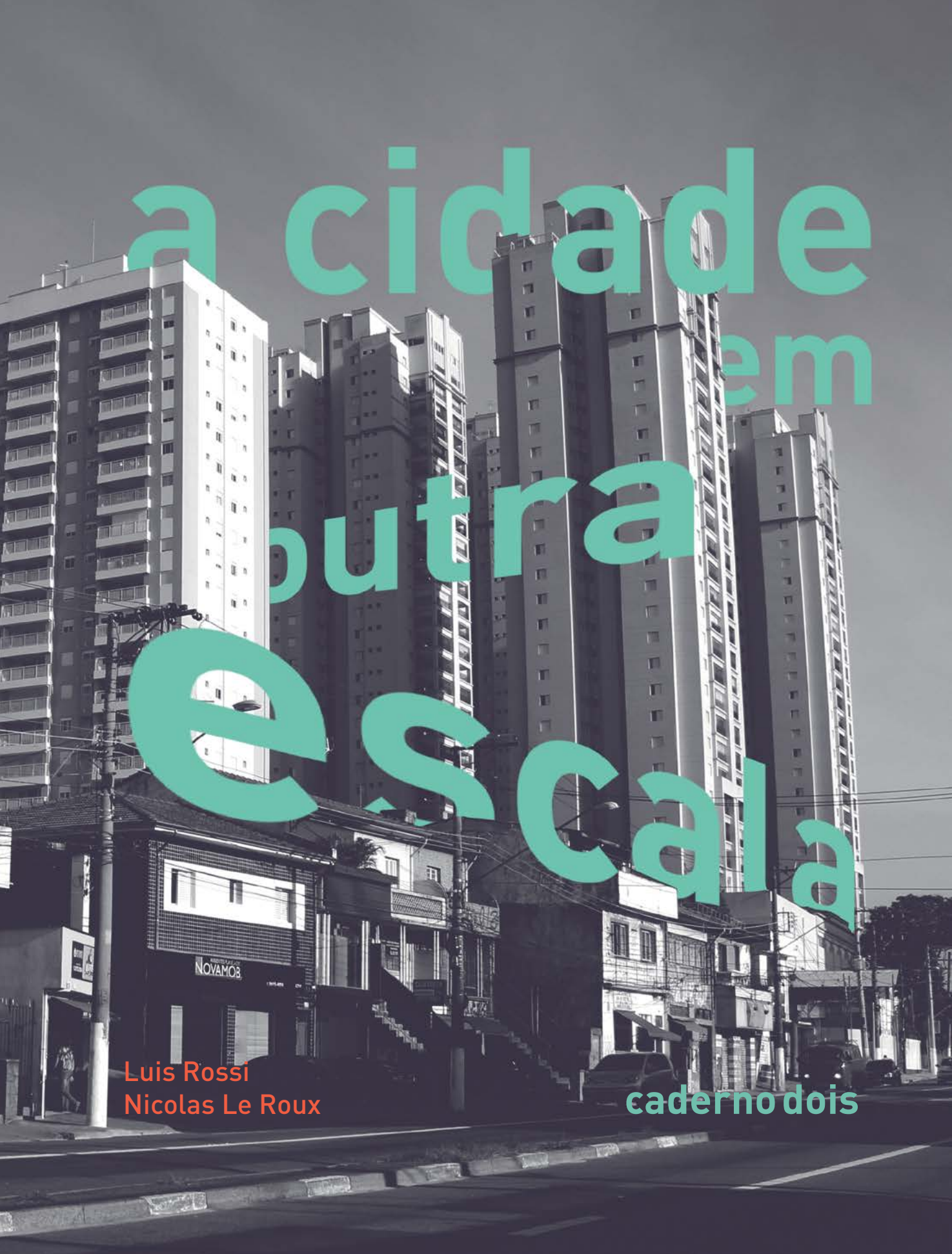


Modelo digital simulando a incorporação imobiliária de dois grandes lotes segundo a legislação atual que garante área de fruição pública e fachada ativa para os novos empreendimentos, mas não altera a tipologia edificada.





A cidade de São Paulo, assim como muitas outras no Brasil e no mundo, apresenta processos de transformação urbana incapazes de lidar com a escala de vida dos habitantes em seu cotidiano. Os regramentos urbanísticos e as ações empreendidas pelo poder público e privado sobre o tecido urbano tem sido formuladas segundo uma lógica parcelada e despreocupada com o lugar, traçando estratégias genéricas de desenho que dão mais espaço ao lucro imediato do que ao desenvolvimento sustentável de longo prazo. Existe, hoje, uma escala de pensamento perdida entre a produção dos edifícios e o planejamento territorial que cria uma incoerência entre a forma construída e o funcionamento almejado para a cidade. Este trabalho tem como objetivo investigar causas e processos envolvidos neste modelo de produção do espaço urbano. Para isso, escolhe um lugar genérico da cidade de São Paulo como objeto de estudos no qual são experimentadas propostas de projeto estruturadas sobre o campo disciplinar do Desenho Urbano com o intuito de propor alternativas para a forma como pensamos e fazemos nossas cidades.

A black and white photograph of a city street. In the foreground, there is a small, dark-colored building with a sign that reads "NOVAMOB". To the right of this building, there is a set of stairs leading up to another building. In the background, several tall, modern apartment buildings with many windows and balconies rise into the sky. The sky is clear and light-colored. The overall scene depicts a dense urban environment.

a cidade em outra escala

Luis Rossi
Nicolas Le Roux

caderno dois

a cidade
em

outra

escala

Trabalho final de graduação (TFG)
apresentado à Faculdade de Arquite-
tura e Urbanismo da Universidade de
São Paulo.

Participaram da banca:

Orientadores

Eugênio Fernandes Queiroga

Luiz Antonio Recamán de Barros

Orientadora Metodológica

Raquel Rolnik

Convidada

Marina Mange Grinover

Julho de 2017

a cidade em outra escala

caderno dois

Luis Rossi
Nicolas Le Roux

sumário

caderno 1

- introdução p.11
- um o lugar do desenho urbano p.15
 - o que é desenho urbano p.15
 - o campo ausente do desenho urbano p.24
- dois do espaço ao lugar: as pessoas p.31
 - a prática do lugar p.31
 - “chez le boulanger” p.38
- três relatos p.45
- quatro um lugar como outro qualquer p.61
 - a falha do Itararé p.61
 - contexto metropolitano p.64
- cinco terra, tecido, tipo p.71
 - parcelar para poder tecer p.71
 - cidade densa, compacta e caminhável p.96
- seis os limites do planejamento p.109
 - precedentes p.109
 - a lei fora do lugar p.111

caderno 2

- sete instrumentos para ir além p.7
- oito ensaio de desenho urbano p.29
- considerações finais p.97
- bibliografia p.103

instrumentos para ir além

Conforme observado nos capítulos anteriores, especialmente aqueles dedicados a estudar o tecido urbano e as limitações das formas de regulação urbanística (capítulos 5 e 6), existe uma escala da produção da cidade na qual os parâmetros da legislação não incidem. Definimos a importância do tecido urbano como um objeto alvo de desenho, assim como o parcelamento do solo uma dimensão possível e necessária do desenho do tecido. E observamos a não vocação dos instrumentos urbanísticos para orientarem a transformação do tecido urbano, resolver os conflitos morfológicos, de mobilidade e induzir uma tipologia construída que estabeleça relações entre si e com o espaço público. Por um lado temos então a necessidade de intervir direta e estruturalmente no tecido urbano bem como assumimos a propriedade privada como um fato altamente imbricado na lógica de sua constituição, e que a definição dos limites entre público e privado é uma das chaves do sucesso da cidade. Por outro lado, sabemos de outro fato inerente à sociedade brasileira que é o patrimonialismo e o poder político que é investido àqueles que detêm a propriedade. Logo vemos um conflito crucial entre o direito à propriedade e a prerrogativa do Estado em viabilizar mudanças estruturais no arranjo patrimonial da terra a fim de promover um melhor status urbano para a coletividade. Estamos diante de um paradoxo estabelecido entre a crença de que a propriedade privada pode estruturar adequadamente o tecido urbano e a constatação de que intervenções que esbarrem no direito de propriedade em um país patrimonialista são altamente dificultadas.

Frente a este impasse diferentes alternativas de instrumentos políticos e projetuais, experimentadas em contextos nacionais e internacionais, podem servir de referência para pensar como enfrentar esta questão. A seguir estudaremos alguns exemplos de intervenções urbanas cujo desenho político e/ou parâmetros formais mais se assemelham ou podem contribuir com a ideia

de um processo de desenho urbano. Todos tem em comum a característica de buscarem lidar com diferentes problemáticas simultaneamente. Alguns são mais eloquentes com relação aos aspectos ambientais, enquanto outros melhor resolvidos do ponto de vista morfológico ou de organização político administrativa. Cada um com seus pontos fortes e fracos, contribuem para compor um leque de possibilidades alternativas de intervenção urbana.

No Brasil podem ser mencionadas algumas práticas alternativas formuladas ao longo das últimas décadas no âmbito dos Planos Diretores. Primeiramente vejamos as Operações Urbanas (OU), cujas denominações inclusive já foram diversas. Consistem em um instrumento cuja formulação remonta a dois momentos, sendo o primeiro o final da década de 1970 quando se registram as primeiras discussões sobre a Operação Urbana no Brasil e o segundo o ano de 2001 quando o instrumento é regulamentado nacionalmente via Estatuto da Cidade (lei 10.257). Conforme recupera Maleronka⁷⁶, as primeiras menções aos conceitos que viriam a compor as Operações Urbanas remetem à primeira Conferência das Nações Unidas sobre Assentamentos Humanos (HABITAT I) de 1976, realizada em Vancouver, Canadá, e que resultou em uma declaração de princípios.

Uma das ideias que naquele momento já se demonstrava central no tratamento do destino das cidades era justamente a questão da terra, ao que a declaração incentivava que “na medida em que a propriedade privada presente um obstáculo ao planejamento, ela deve ser controlada [e] esse controle tem como base o uso do solo, mas também é recomendado o desenvolvimento ‘corajoso’ de ‘políticas originais’.”⁷⁷ Baseados nestes princípios, diversos instrumentos começaram a ser experimentados ao redor do mundo, como na França com as *Zones d’Aménagement Concerté* (ZAC) e a *plafond légal de densité*. Em sintonia com o que dispunham estas ferramentas surgiram em São Paulo os primeiros raciocínios sobre como regular a valorização da terra. Neste contexto surge o conceito de “solo criado” cuja discussão centra-se na constatação de que “a fixação de diferentes coeficientes de aproveitamento em diferentes zonas leva a uma valorização diferenciada dos terrenos”⁷⁸ e esta distorção, considerada uma injustiça frente ao direito à propriedade deve ser corrigida. A correção desta injustiça, conforme Maleronka aponta na Carta de Embu, será feita mediante o oferecimento pelo criador de solo à coletividade de “compensações necessárias ao reequilíbrio urbano reclamado pela criação de solo adicional”⁷⁹, partindo da separação do direito de construir e o direito de propriedade e taxando, portanto, o primeiro.

Em 1985, São Paulo elabora um Plano Diretor com o objetivo de orientar ações estratégicas na cidade para o período de quinze anos. Neste plano

76. MALERONKA, Camila. “Projeto e gestão na metrópole contemporânea: um estudo sobre as potencialidades do instrumento “operação urbana consorciada” à luz da experiência paulistana. Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo. 2010.

77. *Ibidem* p. 73.

78. MOREIRA et al, 1975, p. 5 apud MALERONKA, Camila. 2010. *op. cit.* p.77

79. CEPAM, 1977 p.169-170. apud MALERONKA, Camila. 2010. *op. cit.*

que terminou por não ser aprovado, surgem pela primeira vez de forma mais institucionalizada as operações urbanas como uma estratégia de planejamento. Neste momento as OU estavam fundamentadas principalmente na viabilização mediante parceria entre o setor público e a iniciativa privada; na presença do projeto urbano como peça capaz de prever o equacionamento dos resultados e investimentos; e na provisão de habitação popular, o que se relacionava com o fato de serem demarcadas 35 operações em toda a cidade, inclusive várias em áreas periféricas. Além disso defendia-se que seria possível que operações urbanas deficitárias fossem equilibradas por aquelas superavitárias.

Assim vemos que havia àquele período dois conceitos sendo desenvolvidos. A ideia por trás do solo criado era a compensar a valorização desigual oriunda do zoneamento, enquanto a OU visava viabilizar intervenções estratégicas em lugares específicos da cidade. Porém a profunda imiscuidade dos conceitos e termos, sobretudo com o passar dos anos e à medida que as operações foram postas em prática, não nos permite sustentar esta distinção por muito tempo. A partir do momento em que as OU passam a operar também com a ideia de solo criado, passando a ser chamadas de Operações Interligadas, e flexibilizam os potenciais construtivos para além das diferenças que já se incutem à cidade pelo zoneamento, tratou-se de excluir qualidades de ambas as partes, especialmente o coeficiente de aproveitamento único para toda cidade que era inerente ao solo criado.

80. MALERONKA,
Camila. 2010. *op. cit.*
p. 96

É com base na experiência das OI que na década de 1990 as primeiras Operações Urbanas serão efetivamente implementadas com uma definição em que “foi mais valorizada a comercialização de potencial construtivo que as transformações urbanísticas proporcionadas por essa negociação.”⁸⁰ O caso da Operação Água Branca, cuja adesão por parte do mercado foi mínima, chama a atenção para dois fatores importantes. Um consiste na hipótese de que as deficiências do tecido do lugar, marcado por grandes glebas e pela barreira da orla ferroviária, fizeram desinteressar a iniciativa privada por não enxergar naquele território um potencial de mercado imediato. Outro diz respeito justamente ao fato de que as reformas urbanas foram delegadas aos investidores privados como contrapartida das liberações de potencial, o que significa que a qualificação do território dependeria de um processo gradual de execução de obras no espaço público por parte dos diferentes agentes privados, o que provou-se um fracasso e alerta a necessidade de que as qualificações da infraestrutura e espaço público sejam protagonizadas e executadas pelo poder público em um espaço de tempo conciso. Estas experiências de São Paulo, demonstram que o instrumento, ao final, não operou nenhuma parceria se não através da compra e venda de exceções à legislação e, inclusive em fun-

ção deste caráter extremamente mercadológico que assumiu, não promoveu transformações estruturais na cidade.

Finalmente, em 2001, no Estatuto da Cidade é institucionalizada a Operação Urbana Consorciada, contando com muitos aspectos assimilados da experiência paulistana. O caráter geral do instrumento é bastante definido pela capacidade de flexibilizar parâmetros da lei urbanística vigente, pela exigência de um envolvimento da sociedade civil mediante planos previamente estipulados, e pela possibilidade de negociação mediante a compra e venda de títulos referentes à outorga onerosa do direito de construir. Esta é uma das grandes questões envolvendo a pertinência e eficácia das Operações Urbanas como instrumentos motrizes de qualificação da cidade. Tanto a legislação nacional quanto as municipais não estabelecem um coeficiente único de aproveitamento do solo, como é feito a nível nacional no território francês, por exemplo. Deste modo a outorga onerosa é referente aos coeficientes básicos e máximos que podem ser estabelecidos pelo Plano Diretor municipal e podem variar entre uma zona e outra. Isto é o que vigora em São Paulo, mesmo após a última revisão do PDE em 2014. Ainda constam no zoneamento da cidade extensas zonas cujos coeficientes variam entre o básico (que no caso equivale ao único 1) e o máximo, aplicando-se a outorga onerosa do direito de construir à todas estas zonas, em todos os cantos da cidade. É como se a própria lei de zoneamento estabelecesse diversos perímetros de operação urbana, como por exemplo todas as “Zonas de Estruturação Urbana”, onde é possível se aplicar o conceito de outorga onerosa e viabilizar significativo adensamento construtivo. Contudo, este processo não contempla todas as instâncias participativas e de desenho urbano previstas no caso das operações urbanas, deixando estas transformações a mercê da atuação da indústria da construção civil. Desta forma, não se configura nenhuma excepcionalidade ao que é previsto para as Operações Urbanas.

Além das operações urbanas, ainda no contexto paulistano porém muito mais recentemente, surgiram outras duas estratégias de intervenção que, apesar de apresentarem poucos ou quase nenhum caso executado, valem a pena ser mencionadas. Tratam-se dos Projetos de Intervenção Urbana (PIU) e dos Territórios CEU, ambos elaborados no âmbito do PDE de 2014. Os PIU, possuem um aspecto semelhante ao da operação urbana no sentido de almejam uma transformação de uma área específica da cidade, ainda assim guardam algumas diferenças de operacionalidade. Primeiramente, o proponente do projeto pode ser uma entidade privada ou o próprio poder público, contudo, a viabilização econômica em ambos os casos é dependente de Parcerias Público Privadas (PPP) em que os custos são integralmente arcados pela iniciativa

privada. Isso faz com que seja uma boa alternativa para o contexto de municípios com poucos recursos, contudo tem o defeito de tornar as operações completamente dependentes do interesse e recursos do parceiro privado. Neste caso, diferentemente das OU, o processo não é iniciado com a definição de um perímetro e parâmetros pelo poder público.

Por outro lado, o PIU recupera um conceito importante que figurava nas primeiras proposições das OU em 1985 que é, como o próprio nome indica, a ideia de que toda a operação é precedida pela realização de um projeto que será discutido publicamente e terá as condições técnicas de equacionar diversos conflitos e interesses do lugar em uma proposta completa a ser aprovada pela Câmara Municipal. Se isto permite vantagens imensuráveis do ponto de vista do projeto, sobretudo das infraestruturas e do tecido urbano, que poderá envolver muitas variáveis e apresentar soluções globais; do ponto de vista econômico pode ser um fator de influência do valor da terra uma vez que é anunciado o interesse pela propriedade antes da efetivação da compra. Olhando por este lado isso pode significar principalmente o enfraquecimento do município como proponente de projetos e o favorecimento daqueles proponentes que já possuem grandes propriedades e tem interesse em viabilizar projetos com flexibilização da legislação.

A dependência do setor privado, tanto como financiador do projeto quanto como principal proponente, pode significar a incapacidade do instrumento proporcionar a atuação de qualificação urbana nas áreas mais necessitadas ou definidas como prioritárias pelo interesse comum. Ainda que o setor público e sociedade civil estejam presentes no processo de regulação, aprovação e discussão pública de cada projeto de intervenção, isso apenas garante que, no melhor dos casos, aqueles projetos que sejam danosos aos interesses da cidade não sejam realizados. Além disso, destacamos que este modelo coloca o poder público em uma situação de observador, no máximo catalizador do projeto. Em todo caso o poder público não assume protagonismo na elaboração do projeto e mais do que tudo não se fortalece economicamente para ter autonomia de viabilizar uma intervenção com o saldo superavitário de outra, como era previsto no modelo das OU desenhado por Wilhelm em 1985.

Em outra direção e com parâmetros completamente diferentes, os Territórios CEU são uma política também dedicada à resolução de conflitos qualitativos do tecido urbano relacionados à bairros onde existem ou existirão Centros de Educacionais Unificados, ou seja, via de regra regiões periféricas e com muitas vulnerabilidades de diferentes naturezas. Provavelmente justo em função disto, os projetos de Território CEU são iniciativas totalmente públicas executadas com recursos igualmente públicos. Conforme dito, tratam-se de projetos que integram arquitetura e urbanismo e cuja promessa gira

em torno da possibilidade de executar um projeto integrado entre diferentes secretarias municipais, resolvendo assim como no âmbito do PIU, conflitos de origens diversas que se encontram necessariamente no mesmo território. No entanto, a escassez de recursos e as barreiras burocráticas da administração pública parecem ainda impedir que soluções completas sejam adotadas, de modo que os projetos em andamento anunciavam se restringir à reforma de calçadas e espaços públicos associados à equipamentos educativos, de saúde e cultura, à arborização e a algumas alterações estruturais do tecido e malha viária. Ainda assim, a integração com o projeto de arquitetura das próprias unidades CEU é comprometida com o descompasso temporal de licitação e execução das obras, e as limitações orçamentárias parecem impedir quaisquer proposições mais completas que envolvam por exemplo alterações do sistema de iluminação pública.

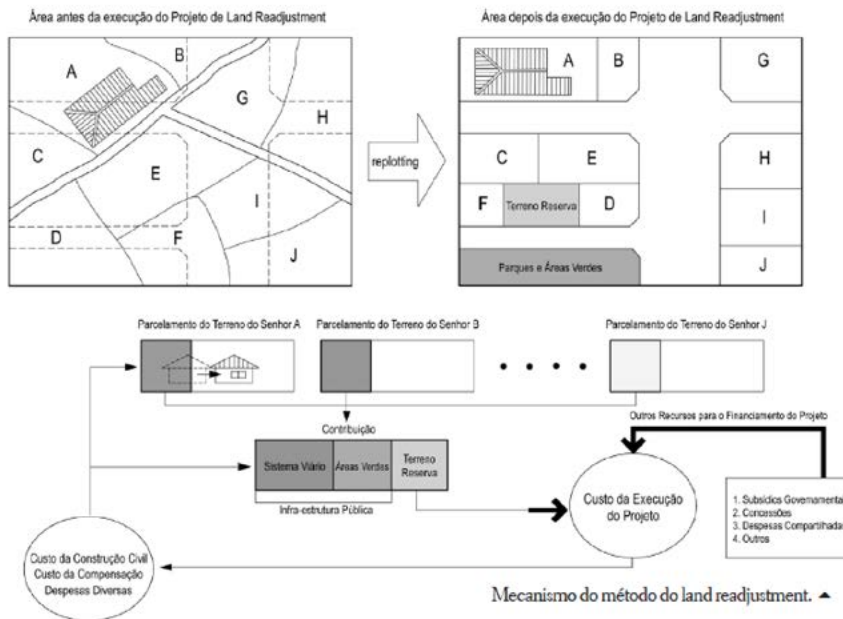
Pensando neste cenário de dificuldade financeira de executar intervenções urbanas, mas defendendo a necessidade de um Estado forte e protagonista das transformações da cidade, uma referência de instrumento internacional, aplicado em diversos contextos mas ainda não utilizado no Brasil é a política de *Land Readjustment*. Trata-se de uma estratégia de viabilização de projetos urbanos que enfrenta a questão da propriedade da terra de maneira alternativa, visando não onerar o poder público e beneficiar a todos os agentes privados envolvidos. Considera a prerrogativa do Estado de ponderar no direito de propriedade a fim de fazer cumprir aquela que for considerada a melhor função social, apesar de buscar o consenso e convencimento de todos os envolvidos.

A ideia do “reajuste de terras”, tradução direta que não se convencionou utilizar antes de uma institucionalização da política, passa por conceitos como a variabilidade de valor da terra para parcelas diferentes, uma vez que variam a localização e o fornecimento de infraestrutura; “de que a regulação dos interesses públicos e privados é parte integrante do processo de construção da cidade”⁸¹; e que deve haver uma “distribuição justa e equilibrada dos custos e benefícios do desenvolvimento urbano”⁸². Assim, está na base do processo a ação de um Estado que entende seu papel fundamental na regulação e definição dos processos da cidade tendo como fim a justiça urbana, o que significa, como estamos falando da terra urbana e sua divisão de propriedade, um Estado que incide e modifica a propriedade privada, na medida em que assume o direito à cidade coletivo como prioritário em relação ao direito de propriedade.

A ação de *land readjustment* centra-se em reunir um conjunto de proprietários de terras de uma localidade cuja transformação é necessária para

81. SOUZA, Felipe Francisco. “Métodos de planejamento urbano: projetos de Land Readjustment e redesenvolvimento urbano”. São Paulo, Paulo’s, 2009. p. 03

82. CARRILLO, 2002, apud. SOUZA, Felipe Francisco, 2009. op. cit. p. 05



fonte: SOUZA, Felipe Francisco. "Métodos de planejamento urbano: projetos de Land Readjustment e redensolvimento urbano". São Paulo, Paulo's, 2009.

Ilustração do processo de land readjustment

o melhor funcionamento da cidade - sem envolver pagamentos de indenizações aos proprietários, que tendem a ser muito onerosos ao poder público - e promover a transformação fundiária que resultará em um reequilíbrio entre espaços públicos e privados do tecido mediante a abertura de novas vias de circulação, novos espaços públicos de estar, novos equipamentos públicos e finalmente propriedades privadas com outra geometria e dimensões, amplamente valorizadas por sua inserção no novo contexto urbano. Desta forma permite:

83. SOUZA, Felipe Francisco, 2009. *op. cit.* p. 9.

- "a. corrigir os erros e as imperfeições do crescimento urbano;
- b. responder à demanda de terrenos adequadamente urbanizados para novos empreendimentos;
- c. novos parcelamentos de terra compatíveis com as diretrizes de crescimento propostas;
- d. a transação e a gestão democrática entre todos os detentores de direitos sobre a terra, distribuindo de maneira justa os custos e os benefícios do desenvolvimento urbano;
- e. a construção de novas infraestruturas públicas sem o caro instrumento da desapropriação, preservando os títulos de propriedade após a implementação do projeto;
- f. a utilização da própria terra para gerar recursos para pagar obras, tornando o projeto quando não autofinanciável, viável do ponto de vista econômico."

A execução do mecanismo envolve um procedimento que tem início, após o acordo entre todos os proprietários, com o reparcelamento de terras, chamado de *replotting*. Através dele os novos limites de propriedades privadas e espaços públicos serão redesenhados de acordo com o projeto definido para área. Nesta primeira etapa é possível que proprietários residentes precisem ser realocados temporariamente enquanto são executadas as obras que lhes conferirão novas propriedades. Essa realocação pode ser coordenada de diversas formas em função das políticas existentes e da capacidade do poder público. Conforme supracitado, as novas propriedades oriundas do *replotting* são via de regra menores em dimensões do que as originais. A esta diferença se dá o nome de taxa de contribuição, que consiste na parcela que os proprietários “investem” no projeto para possibilitar as diversas melhorias urbanas e infraestruturais que ao final valorizarão as novas propriedades.⁸⁴ A taxa de contribuição é um dos fatores que viabiliza a execução do projeto, primeiro por possibilitar a construção das melhorias previstas, segundo por, permitir que o poder público constitua um fundo de “terrenos reserva” que serão “comercializados para o financiamento dos custos do próprio projeto e sua execução”⁸⁵, o que não exclui a possibilidade de o governo investir aportes de outra origem. É importante destacar que o projeto é coordenado por uma agência técnica multidisciplinar que envolve atores de diferentes esferas da sociedade, chamada agência de implementação, que articula todo o processo desde os acordos entre proprietários até a captação e destinação dos recursos.

84. Observar como este procedimento é o oposto do verificado na Operação Urbana Água Branca, em que as obras de infraestrutura eram a contrapartida posterior ao empreendimento do privado.

85. SOUZA, Felipe Francisco, 2009. *op. cit.* p.30.

Um aspecto importante que podemos observar no mecanismo de *land readjustment* é a propensão para ser aplicado em situações territorialmente delimitadas onde se identifica a demanda por uma transformação do tecido urbano. Isso implica que esteja presente no processo a figura do projeto, desenhado, viabilizado, apresentado, discutido e pactuado socialmente, bem como a figura de um coordenador relativamente imparcial em relação ao poder público e ao privado. Este modelo de gestão de produção guarda relações tanto com o que esperava-se das Operações Urbanas no início de suas discussões, quanto com o que de certa forma se tornaram as ZAC na França. O esquema francês de viabilização deste tipo de operação no tecido urbano é importante de ser mencionado, portanto, primeiro do ponto de vista da posição que ocupa dentro do rol das políticas urbanas, segundo pelos resultados morfológicos que apresenta. Neste sentido, a ZAC Paris Rive Gauche e seu setor Massena-Nord são um objeto de análise muito celebrado e oportuno.

As ZAC surgem no contexto francês, e mais precisamente parisiense, como uma estratégia para gerir intervenções urbanas que dialoga muito com outras premissas do planejamento territorial do país e suas regiões metropo-

litanas. Não podemos esquecer, portanto, antes de ver os detalhes do funcionamento do instrumento, que este se relaciona com um conjunto de políticas estabelecidas por um Estado presente e fundamentado no bem-estar social que há muito tempo busca controlar a construção das cidades, seja pelo coeficiente único de aproveitamento, seja por planos regionais como os que estruturaram as ville nouveles; além de se aplicar a uma cidade antiga, extrema e densamente consolidada, em que transformações radicais do tecido e morfologia devem e tendem a ser mais controladas e protegidas.

86. MALERONKA, Camila. 2010. *op. cit.* p.56.

“Embora caracterizadas como áreas de exceção, as ZACs não são autônomas em relação ao sistema de planejamento francês. Sempre foi necessário que a proposição de uma nova ZAC estivesse em acordo com os objetivos da peça de planejamento.”⁸⁶

87. MALERONKA, Camila. 2010. *op. cit.* p.57.

Dito isso, vejamos como são operados estes projetos urbanos. Tudo tem início coma definição de um perímetro de intervenção, que usualmente parte do poder público local, mas podendo surgir de outras instâncias públicas. A partir daí, à diferença do modelo de *Land Readjustment*, no caso das operações francesas todos os terrenos são adquiridos pelo Estado ou por alguma organização à qual o Estado delega essa função. Então essas associações, que se assemelham às agências de implementação, promovem “os investimentos necessários em infraestrutura e revendem os terrenos à iniciativa privada, incorporando a valorização decorrente dos melhoramentos realizados no preço dos imóveis”.⁸⁷

88. DUVAL-ZAC, 2006 *apud*. MALERONKA, Camila. 2010. *op. cit.* p. 61.

No caso da ZAC Paris Rive Gauche, perímetro definido à margem esquerda do Rio Sena, na porção leste da cidade, em uma zona de 130 hectares marcada por uma ocupação de origem industrial e ferroviária, eram seis os objetivos centrais da intervenção: “(1) organização do traçado viário a partir de um eixo estrutural paralelo ao rio Sena; (2) limite de gabarito para os edifícios; (3) proteção e reabilitação dos edifícios históricos; (4) desenvolvimento de uma rede de transporte público eficiente para diminuir o uso do automóvel; (5) setorização da intervenção; e (6) grandes equipamentos públicos e de infraestrutura.”⁸⁸ O projeto foi efetivamente dividido em três bairros, sendo cada um deles subdividido em setores que foram encarregados a um arquiteto coordenador. Destes destaca-se o setor Massenà-Nord cuja coordenação ficou a cargo do arquiteto Christian de Portzamparc, que empregou parâmetros que estudaremos a seguir. A operacionalização da ZAC Paris Rive Gauche foi delegada à *Société d’Économie Mixte d’Aménagement* de Paris, a SEMAPA, que assumiu parte da responsabilidade de execução das obras, notadamente os espaços públicos e infraestrutura. Um aspecto importante da participação da

SEMAPA é a sua capacidade de equilibrar os custos de aquisição de terrenos em uma ZAC, com os lucros de venda de terrenos já urbanizados em outro perímetro, permitindo não só que o equilíbrio financeiro da operação exista a longo prazo, como que sua realização ocorra em etapas com fluxo de caixa igualmente controlado.

Ainda podemos destacar um fator muito significativo do modelo das ZAC que é a estrutura de participação social que o projeto envolve. Além de ser proposta pelo poder público mediante estudos urbanísticos dos órgãos municipais competentes, como o *Atelier Parisien d'Urbanisme*, o andamento do projeto pela SEMAPA é sistematicamente avaliado por instâncias participativas do *Comité Permanent de Concertation*, que envolvem atores da iniciativa privada, inclusive aqueles já presentes na composição da própria empresa; universidades; representantes de bairro; entre outros. Através deste esquema é possível, como observou-se no caso de Rive Gauche, que a operação atenda aos interesses e capacidades dos agentes públicos e privados, sendo remodelada e atualizada conforme as mudanças dos modos de vida e da conjuntura econômica.

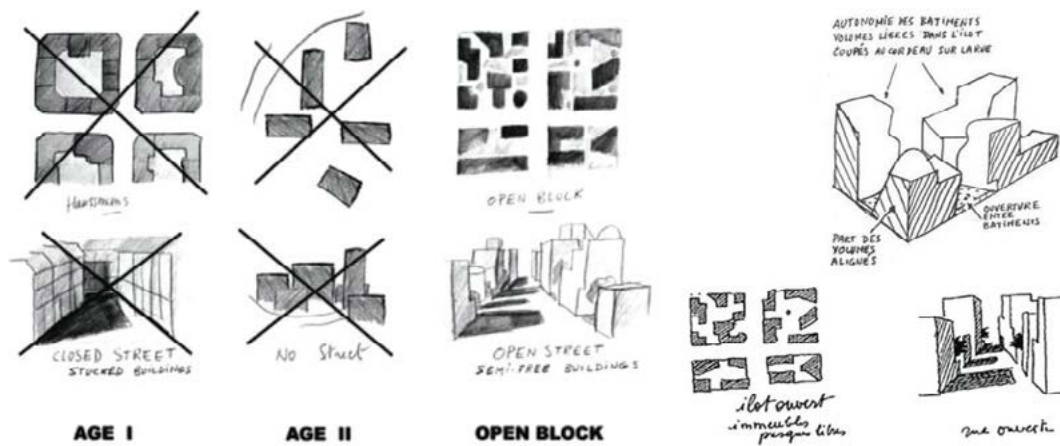
“Esse exemplo esclarece que, ainda agindo sob a lógica privada e adotando critérios de mercado na concepção do projeto, o poder público consegue manter a liderança na condução do projeto e submeter os interesses privados aos interesses públicos. [...]”

A noção de parceria que prevalece, portanto, não é a de submeter o Estado à lógica do mercado. O ‘pulo do gato’ dos projetos é, sob liderança pública, promover intervenções em trechos urbanos que tenham impacto no todo, revertendo a valorização da área diretamente afetada para o financiamento da operação. O Estado se antecipa e conta com a participação privada para viabilizar sua ação. Para tanto, é necessária uma compreensão geral do sistema urbano e capacidade de identificar pontos-chave, onde há viabilidade para a operação. Nesse sentido, projeto e gestão se complementam.”⁸⁸

88. MALERONKA, Camila. 2010. *op. cit.* p. 67-69.

Sendo assim, temos no contexto das ZAC que a dimensão do projeto de intervenção urbana é um elemento desenvolvido paralelamente ao plano de gestão político-econômica. Face a isto, para além do plano urbanístico há interesse também na análise do projeto urbano, ou tipo-morfológico, do setor Massénà Nord, coordenado por Portzamparc, conforme supracitado. Baseado na teoria urbana de sua autoria, sobre a terceira era da cidade⁸⁹, a partir da qual defende a morfologia de *Îlot Ouvert* (Quadra aberta), o arquiteto elabora tanto o desenho do tecido urbano quanto um complexo regramento total-

89. PORTZAMPARC, Christian. “A terceira era da cidade” in: *Ocolum*, Puc-Campinas, Campinas v. 9, 1997.



fonte: CARPIO-PINEDO, José, op. cit.

Croquis de Christian de Portzamparc sobre a terceira era da cidade

90. FIGUEROA, Mário. "Habitação coletiva e a evolução da quadra". *Arquitextos*, São Paulo, ano 06, n. 069.11, Vitruvius, fev. 2006

mente baseado em aspectos formais, físicos e construtivos, a partir dos quais se definiu a paisagem construída do setor. Portzamparc, percebendo como o urbanismo moderno estava aniquilando os conceitos da cidade tradicional, mas também muito sensato ao ponderar os problemas espaciais e ambientais desta, elabora a ideia de quadra aberta, em que busca conciliar as qualidades de definição do espaço público e rugosidade das superfícies tradicionais com os anseios de salubridade, iluminação e ventilação, dos tempos modernos. "A quadra aberta é por essência um elemento híbrido conciliador. Permite a diversidade, a pluralidade da arquitetura contemporânea. Ela recupera o valor da rua e da esquina da cidade tradicional, assim como entende as qualidades da autonomia dos edifícios modernos".⁹⁰ Este posicionamento remete ao entendimento do autor de que a cidade deve ser entendida como uma acumulação temporal de investimentos e portanto as intervenções na cidade contemporânea pressupõe o entendimento das bases em que ela se funda.

91. CARPIO-PINEDO, José. "La manzana abierta (ilots ouverts) de Portzamparc como tipología para el paisaje urbano contemporáneo: aplicación en la ZAC de Masséna-Nord, París", *planur-e*. es, 2014. Tradução nossa.

92. CARPIO-PINEDO op. cit.

93. CARPIO-PINEDO op. cit.

Assim, podemos observar no caso empírico de Rive Gauche, onde mais o arquiteto pode experimentar suas teorias, que ele "propõe a quadra aberta para gerar um novo tipo de rua, onde busca conjugar as vantagens de cada um dos modelos anteriores."⁹¹ O projeto recupera da cidade tradicional a rua como elemento básico do espaço público; os alinhamentos de fachada; a diversidade morfológica; o tempo como construtor da forma; assim como da cidade do Movimento Moderno o edifício como obra autônoma; a "abertura do espaço"; as unidades habitacionais completamente voltadas ao exterior e a insolação, ventilação e higiene.⁹² A rua produzida pela quadra aberta é claramente definida e pensada para a experiência do pedestre. As dimensões são ajustadas à escala humana e são valorizadas as percepções de cheios, vazios, luz e sombra. "Se trata de demonstrar que é possível seguir 'fazendo cidade' sem limitar a expressividade da arquitetura, especialmente neste período de escassa uniformidade estilística e abertura do debate na arquitetura."⁹³

Do ponto de vista do tecido, malha viária e parcelamento, observa-se a adoção de quadras de 90x35m e de 90x60m, em geral; e a opção por uma redundância de vias, ou seja, uma grande densidade do sistema viário que, conseqüentemente pode assumir dimensões reduzidas na ordem de 10,5 e 16 metros nas ruas transversais ao Sena e 12 e 18,5 metros nas paralelas ao rio. Como consequência disso tem-se que o espaço público da rua é extremamente valorizado como principal dimensão da esfera pública, facilitando a mobilidade de pedestres e adquirindo uma escala muito confortável ao transeunte, que conta com a redução da distância entre calçadas e a recuperação da unidade do espaço de circulação a pé.

Conforme Caudron, os parâmetros de ocupação das quadras, por sua vez, são agrupados em 3 aspectos:

- i. Posição dos edifícios na quadra e entre si.
- ii. Limitação do “monolitismo” dos blocos.
- iii. A coordenação entre as quadras dos dois lados da rua.

No que diz respeito ao primeiro aspecto alguns parâmetros são:

- Ocupar o perímetro da quadra: entre 50% e 70%, considerando a partir do segundo pavimento.
- São proibidas superfícies curvas nas fachadas, ficando liberadas no interior da quadra para otimizar a forma edificada no aproveitamento da iluminação natural.
- Distância mínima de 6 metros entre dois edifícios.
- Construções de mais de um andar separadas do perímetro do lote devem ter um recuo mínimo de 10 metros. Assim são garantidas as aberturas amplas dos vazios à rua, ampliando a seção da via e permitindo visuais ao interior da quadra.
- A posição e diferente volumetria dos edifícios fica condicionada pela insolação, sempre coordenando com os outros edifícios da quadra e do outro lado da rua. Assim se garante a iluminação natural de todas as unidades habitacionais, independentemente da largura da rua, que se faz o mais estreita possível.

Para limitar o caráter monolítico das edificações:

- Limitação do comprimento máximo de fachada em função da altura:
Edifícios com menos de 5 andares = fachada menor a 45 m.
Edifícios com mais de 5 andares = fachada menor a 30 m.
- Se um edifício possuir volumes com diferença de altura maior que 4 andares é permitida fachada de até 60 metros, sempre que o volume acima de 6 andares não supere 45 metros de fachada.



fonte em ordem: stephanekirkian.com;
parisrivegauche.com
acesso: 21/07/2017

Vista geral do projeto de desenho urbano para o Massenâ-Nord em Paris. À esquerda vemos a maquete e à direita uma foto aérea do projeto já implementado.

94. VIEIRA, Elvis José. Grandes projetos urbanos e a transformação da forma urbana na cidade contemporânea: Operação Urbana Orla Ferroviária de Suzano. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. p.181

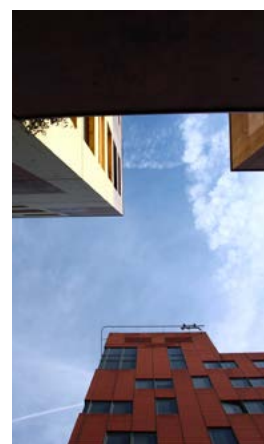
- Edificações de esquina não podem ter mais de 60 metros de fachada, permitindo que se veja a primeira abertura ou o próximo trecho de fachada.

Finalmente, para coordenar ambos os lados da rua são também definidos valores que impedem o alinhamento de fachadas de mesmo gabarito por grandes extensões. Segundo Portzamparc, o modelo é autossustentável, já que cada lote pode cumprir as regras considerando a edificação dos lotes vizinhos. Há uma rejeição implícita à definição de um “volume edificável”, pretendendo um sistema dinâmico no tempo e no espaço. Contudo, é muito complicado planejar um sistema em que um promotor tem a edificabilidade de um empreendimento alterado em função do contexto, ao que a figura do arquiteto coordenador se faz de extrema importância.

O resultado do modelo de quadra aberta trás muitas vantagens tais como a elevada densidade das quadras residenciais, a ausência de edificações muito altas, a presença de unidades habitacionais no térreo das edificações e a grande diversidade tipológica, além de espaços livres privados fechados de maneira muito permeável visualmente. É importante ressaltar como a definição da tipologia edificada é extremamente baseada em métricas rigorosas e elaboradas, que além do aqui apresentado envolvem critérios de porcentagem de abertura das fachadas, áreas de permeabilidade do solo, quantidade de arborização privada e até aspectos estéticos dos revestimentos e fechamentos.

“[O projeto de Masséna Nord] apontou caminhos para a “revisão” das cidades contemporâneas a partir do tecido consolidado. Nisto, os exercícios colocados em prática pelo arquiteto demonstrou uma cidade mais justa e desenhada para o pedestre, no qual, defendo ser um dos elementos estruturadores do sucesso dos projetos urbanos em Paris Rive Gauche.”⁹⁴

fonte da primeira imagem: b-nt.bize
acesso: 21/07/2017



Fotos de Massená-
Nord, Paris.
Fotografias à direita:
Luis Rossi

fonte: CAUDRON, Louis. "L'ouverture de
l'îlot", Mémoire de recherche. École Nationale
Supérieure d'Architecture Paris Val-de-Seine.



177. Plan d'épannelage du secteur Masséna de la ZAC Paris Rive Gauche

de R+0 à R+1	de R+6 à R+7
de R+2 à R+3	de R+8 à R+9
de R+4 à R+5	au delà de R+10



183. Plan des espaces verts du secteur Masséna de la ZAC Paris Rive Gauche

Espaces verts publics ornementaux	Espaces verts d'un équipement
Espaces verts publics appropriables	Espaces verts privatifs
Espaces verts collectifs ornementaux	
Espaces verts collectifs appropriables	

Planta de gabaritos
dos edifícios no setor
Masséna-Nord,
Paris.

Planta de diferentes
tipos de espaços
vegetados públicos,
semi-públicos e
privados no setor
Masséna-Nord,
Paris.

Outros projetos também são referências importantes para a discussão da produção e transformação de tecidos urbanos contemporâneos. Elegemos os novos ensanches provenientes do Plano Geral de Madrid, de 1997, e o projeto de urbanização da Java Eiland em Amsterdã para observar alguns últimos aspectos que contribuem para a discussão sobre desenho urbano e para a tomada de decisões de propostas de intervenção na Falha do Itararé. Sobre os casos de expansão urbana de Madrid, chamados novos ensanches, ou *Programas de Actuación Urbanística* (PAU), não entraremos no mérito de avaliar um caso específico dentre os muitos que foram executados nos subúrbios da capital espanhola durante as últimas décadas, mas observaremos alguns aspectos gerais que são relevantes e reincidentes em vários deles. De todo modo, são referências para estas análises os novos *ensanches* de Sanchinarro, Vallecas e Carabanchel.

95. AMORE, Caio Santo; SHIMBO, Lúcia Zanin; RUFINO, Maria Beatriz Cruz. (Org.). *Minha Casa? E a cidade? Avaliação do Programa Minha Casa Minha Vida em seis estados brasileiros*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015

Talvez uma das questões mais intrigantes dos bairros dos subúrbios de Madrid seja o fato de que, apesar de apresentarem um alto nível de qualidade na execução do espaço público e, principalmente, serem muito bem servidos de infraestrutura de transporte, esses bairros não atingem nem de perto os padrões de urbanidade, apropriação do espaço e dinamismo econômico que as áreas mais centrais e antigas da cidade apresentam. Sobre isso, é fundamental dar o devido reconhecimento ao fato de que os programas de expansão urbana para as periferias da cidade foram baseados na premissa de o transporte coletivo de alta e/ou média capacidade, no caso as linhas de metrô e metrô de superfície, estar devidamente implantados no princípio do desenvolvimento da urbanização. Isto é uma condição a ser celebrada sobretudo se recuperarmos, guardadas todas as proporções, que no Brasil em plenos anos 2010 seguimos produzindo casos extremos de assentamentos habitacionais através do programa federal Minha Casa Minha Vida completamente desconectados do tecido urbano e precariamente servidos pela rede de transporte público, desde municípios da Região Metropolitana de Campinas até o interior do estado do Pará.⁹⁵

Para além do aspecto da mobilidade e inserção urbana, nestes bairros de Madrid é possível ver como o projeto do espaço público, a saber, a malha viária, as praças e parques, calçadas, e o parcelamento são precisamente projetados antes que tenham início as incorporações que efetivamente edificarão o bairro. Apesar da também inegável qualidade de execução destes itens, cujo projeto prévio garante a requerida padronização dos componentes urbanos, verifica-se que são justamente equívocos de projeto e dimensionamento destes critérios que desqualificam o cenário urbano. Um dos parâmetros de urbanização cujos efeitos são mais eloquentes nos PAU de Madrid é o dimensionamento dos espaços livres, que reflete proporcionalmente na densidade

fonte: periodicohortaleza.org
acesso: 21/07/2017



fonte: [wikimediacommons](https://commons.wikimedia.org)
acesso: 21/07/2017



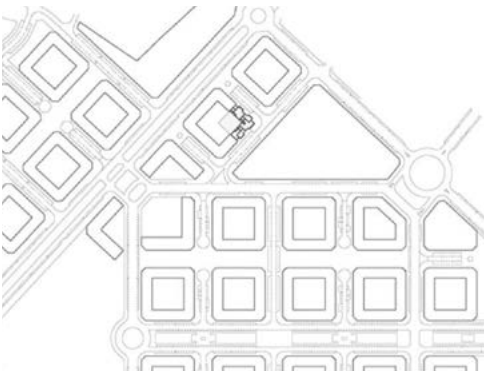
fonte: LOPEZ DE LUCIO, J., op. cit. p. 39
acesso: 21/07/2017

de unidades habitacionais. Tomando como exemplo o bairro de Sanchinarro, temos uma densidade de 33,8 unidades habitacionais por hectare; uma reduzida taxa de ocupação por parcelas lucrativas, na cifra de 26% da superfície total; e uma extensa área, equivalente a quase 60% do total, destinada à espaços livres públicos (sistema viário 28% e áreas verdes 31%).⁹⁶ Isso configura um cenário onde cada unidade habitacional corresponde a uma área livre de 177m², o que se expressa através de ruas muito amplas e desertas e áreas verdes de manutenção muito dificultada (sobretudo em um contexto climático tão severo como o de Madrid). Em Carabanchel, é possível se deparar com os quase 55 metros de largura da Avenida de la Peseta, que conta com edifícios de não mais de 7 andares, calçadas arborizadas de cerca de 10 metros em ambos os lados, um *boulevard* central de 15 metros e três faixas de rolamento em cada sentido.

Fora isso, outro aspecto importante a destacar dos PAU madrilenos é o modelo adotado para o parcelamento do solo e a tipologia edificada. Em Vallecas assistimos ao tecido mais padronizado, com quadras de 75x75 metros distribuídas por quase toda a extensão da área urbanizada, ainda que com diferentes orientações. Sobre essas quadras se constroem, como regra geral, quatro diferentes edifícios, cada um ocupando um dos quatro quartos do quadrado, os lotes de 37,5m. Nestes lotes é onde fica mais evidente a opção por

[à esquerda] Vista aérea do bairro de Sanchinarro e Av. de la Peseta em Carabanchel. [à direita] Planta de Sanchinarro destacando as áreas livres

96. LOPEZ DE LUCIO, J. "Construir ciudad en la periferia". Madrid, Marea Libros. 2007. p.39.



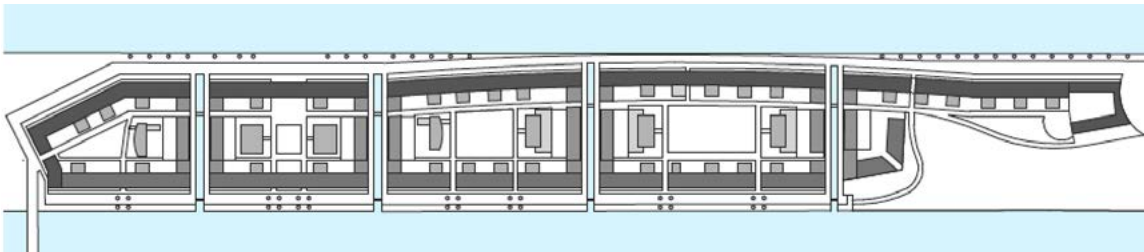
fonte: cpinos.com; paredespino.com
acesso: 21/07/2017

Diferentes respostas
para edifícios de
habitação social em
Vallecas. [acima]
Estudio Carme Pinós
[abaixo] ParedesPino
arquitectos

definir um volume edificável a priori, diferentemente do defendido por Portzamparc. O regramento ao qual se submetem os arquitetos e construtores consiste na edificação de um perímetro de 15 metros do lote, necessariamente com alinhamento ao espaço público e gabarito padronizado. Assim cada agente se ocupa de edificar uma esquina da quadra e restam quatro jardins internos de 22x22 metros, dimensões que estão no limite para não configurar espaços livres privados que substituam os públicos. Frente a isso, muitos arquitetos se vem demasiadamente constrangidos pelos regramentos volumétricos. Enquanto alguns exploram ao máximo e investigam maneiras de criar maior variedade, outros apelam para expressões formais de baixa qualidade, sendo recorrente a opção por colorir as fachadas ao estilo arco-íris.

Desta forma, esse modelo não apenas significa uma perda do ponto de vista da diversidade e do potencial de acúmulo de qualidades em função do tempo, como resulta em uma morfologia pouco interessante, com proporções de ocupação do solo equivocadas e que acaba por viciar os promotores do mercado imobiliário em tipologias de aspecto replicável e incentivar arquitetos a ousar em edifícios cujo resultado urbano pouco contribuem para a constituição de um conjunto. Com relação a isso, podemos mencionar como o bairro de Carabanchel, onde as definições do parcelamento do solo já eram originalmente menos rigorosas, tornou-se e ficou conhecido como um verda-

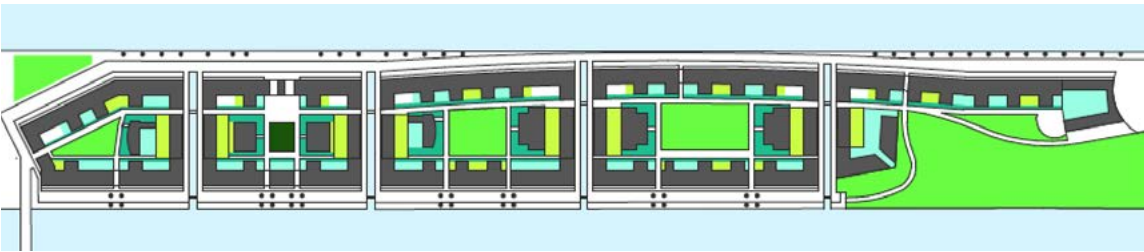
fonte: CAUDRON, Louis. "L'ouverture de l'îlot", Mémoire de recherche, École Nationale Supérieure d'Architecture Paris Val-de-Seine.



178. Plan d'épannelage de Java-éiland



184. Plan des espaces verts de Java-éiland



As duas plantas ao lado são relativas ao bairro de Java-eiland em Amsterdã. A primeira ilustra as alturas dos edifícios e a segunda os diferentes tipos de espaço vegetado público, semi-público e privado.

As fotografias ao lado são do bairro de Java-eiland em Amsterdã e ilustram os diferentes tipos de edifício colocados juntos a cada espaço público.
fotos: Luis Rossi

deiro laboratório de arquitetura contemporânea.

Se por um lado assistimos à interessante opção pelo parcelamento e definição dos limites entre público e privado, conforme defendido no capítulo 5 e como Lopez de Lucio também observa no contexto dos países mediterrâneos, por outro somos convocados a avaliar mais detalhadamente como mesmo dentro da lógica de parcelamento, corre-se o risco de simular uma morfologia tradicional mas com dimensionamento equivocado. Assim, uma das lições que fica evidente à luz dos casos de Madrid é o fato de que não basta ter uma gestão bem intencionada, nem um planejamento a nível municipal adequado. A não atenção à critérios de desenho tipo-morfológico pode inibir quaisquer qualidades urbanas e acarretar necessariamente em impactos socioeconômicos na medida em que faz mal proveito dos investimentos públicos e não atinge a massa crítica necessária à urbanidade.

Ainda sobre o aspecto estilístico da arquitetura e sua relação com a estrutura fundiária, podemos utilizar o caso holandês da Java Eiland para avaliar uma outra alternativa de enfrentamento. Neste caso, lembrando que trata-se de um ilha artificial, a opção foi pela definição de um masterplan que mais se assemelha aos exemplos de quadra aberta vienense, de modo que a volumetria de toda a intervenção é relativamente pré-determinada e formulada a partir de repetições de algumas tipologias. Deste modo, tem-se um modelo básico composto por edifícios de seis ou sete pavimentos que definem as margens longitudinais da ilha, somados a unidades unifamiliares de proporções bastante verticais tipicamente holandesas ao longo dos pequenos canais transversais. Entre estas edificações configuram-se pátios gramados de acesso público relativamente grandes (embora destaque-se o razoável equilíbrio entre espaços livres privados e públicos), para os quais se voltam outros dois edifícios de quatro pavimentos e pequenos blocos de mesma altura adossados ao fundos dos longitudinais. O interessante deste esquema, apesar de pouco aderente à tradição do parcelamento, é a estratégia de compor uma volumetria geral aparentemente repetitiva com uma diversidade de elementos (casas, edifícios baixos, edifícios médios) e além disso destinar a diversos arquitetos distintos a elaboração de projetos dentro deste modelo, o que foi capaz de gerar uma interessante variedade de fachadas, texturas e intenções formais que muito contribuem para o aspecto urbano do bairro. As tipologias escolhidas ainda permitem atingir patamares de densidade suficientes mesmo com as áreas verdes com grande presença.

Finalmente, em outra escala, mas também com êxitos, os projetos de acupuntura urbana de Medellín são por fim uma referência de intervenção no tecido urbano e social muito significativa por lidarem com contextos de inserção com-

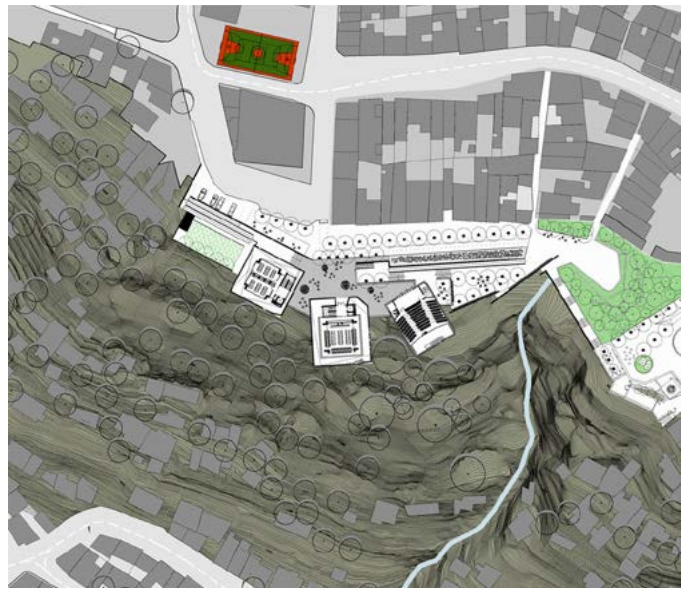
fonte: archdaily.com.br
acesso: 21/07/2017



plexos, densamente ocupados e com relevo geralmente declivoso, utilizando do pretexto de realização de equipamentos públicos culturais e/ou educativos, para na verdade ir muito além disso no sentido da reestruturação do lugar. São projetos de escolas, bibliotecas, prédios de habitação social, muitos deles vinculados a instalação de um sistema de transporte de teleféricos e às próprias estações, que serviram como estratégia do poder público para enfrentar problemas sociais em bairros carentes das extensas periferias da cidade.

Estes projetos são muitas vezes alvo de concursos públicos de arquitetura, o que se relaciona inclusive com o fato de buscarem carregar um valor simbólico e individual que ajude a construir uma identidade para o bairro em que se insere, diferenciando-o dos demais e demonstrando a presença do Estado na gestão do lugar e assistência à população. Em função de serem projetos específicos para cada uma das localidades, estes equipamentos ainda têm a qualidade de condensarem em uma só intervenção a provisão dos espaços edificados necessários e de espaços livres públicos e conexões que qualificam o tecido e a paisagem ao seu redor. A abertura necessária de espaço para a instalação da infraestrutura básica de transportes e mobilidade foi aproveitada para a implementação destes projetos multifacetados, que permitiram identificar oportunidades de transformação do espaço público de uma maneira mais completa. Este é um aspecto muito importante pois diz respeito à forma como a edificação estabelece os limites entre o público e o espaço de acesso controlado. Uma vez que são realizados pontualmente, os projetos atingem uma complexidade notável ao sobrepor usos abertos à usos controlados, gerar praças nas coberturas das escolas e conectar pontos da malha de circulação, se tornando espaços de exceção que orientam e

[à esquerda] passagem instalada junto ao teleférico em um bairro periférico de Medellín (foto: Embarq Brasil); [à direita] escola Antônio Derka (foto: Luis Adriano Ramírez)



fonte: archdaily.com
acesso: 21/07/2017

[à esquerda] UVA
El Paraíso (foto:
Alejandro Arango);
[à direita] Biblioteca
España em Medellín

pautam a apropriação do lugar pelos habitantes, difundindo-se consequentemente pelo tecido.

Os equipamentos públicos de Medellín surgem como exemplos das coisas urbanas enunciadas por Sola-Morales. São edificações também importantes na composição do tecido urbano, para além das construções corriqueiras que Panerai iluminou, que podem desempenhar um papel crucial no florescimento de sentidos de urbanidade e apropriação, principalmente em contextos de bairros vulneráveis da periferia da América Latina, onde a cultura do espaço público foi suplantada pelo bairro dormitório e o deslocamento em veículos particulares ou máquinas de média e alta capacidade para grandes deslocamentos. No mesmo sentido, cabe mencionarmos como é imprescindível, no contexto destas cidades contemporâneas, globalizadas e condensadoras de atividades e populações as mais diversas, buscar o projeto de edificações com aspecto híbrido, que atendam a diversas atividades e façam sobretudo o melhor aproveitamento do solo urbano.

Com base na apresentação destes diversos projetos e instrumentos, buscamos abrir um leque de formas de intervenção no tecido urbano, tendo como horizonte a questão da cidade ocupada e repleta de fraturas como é São Paulo. Muitas outras referências poderiam ter contribuído com esse panorama, mas estes casos pareceram dar conta de contemplar diversos aspectos do tipo de intervenção de Desenho Urbano que estamos almejando, considerando desde a formulação do modelo político legal, sua viabilização econômica, os aspectos de configuração do tecido, estrutura fundiária e infraestrutura, bem como as formas de ocupação, tipologias e estratégias de arquitetura e projeto.

Perspectiva aérea do projeto de desenho urbano proposto para a Falha do Itararé. A vista olha do bairro em direção à Av. Prof. Francisco Morato.

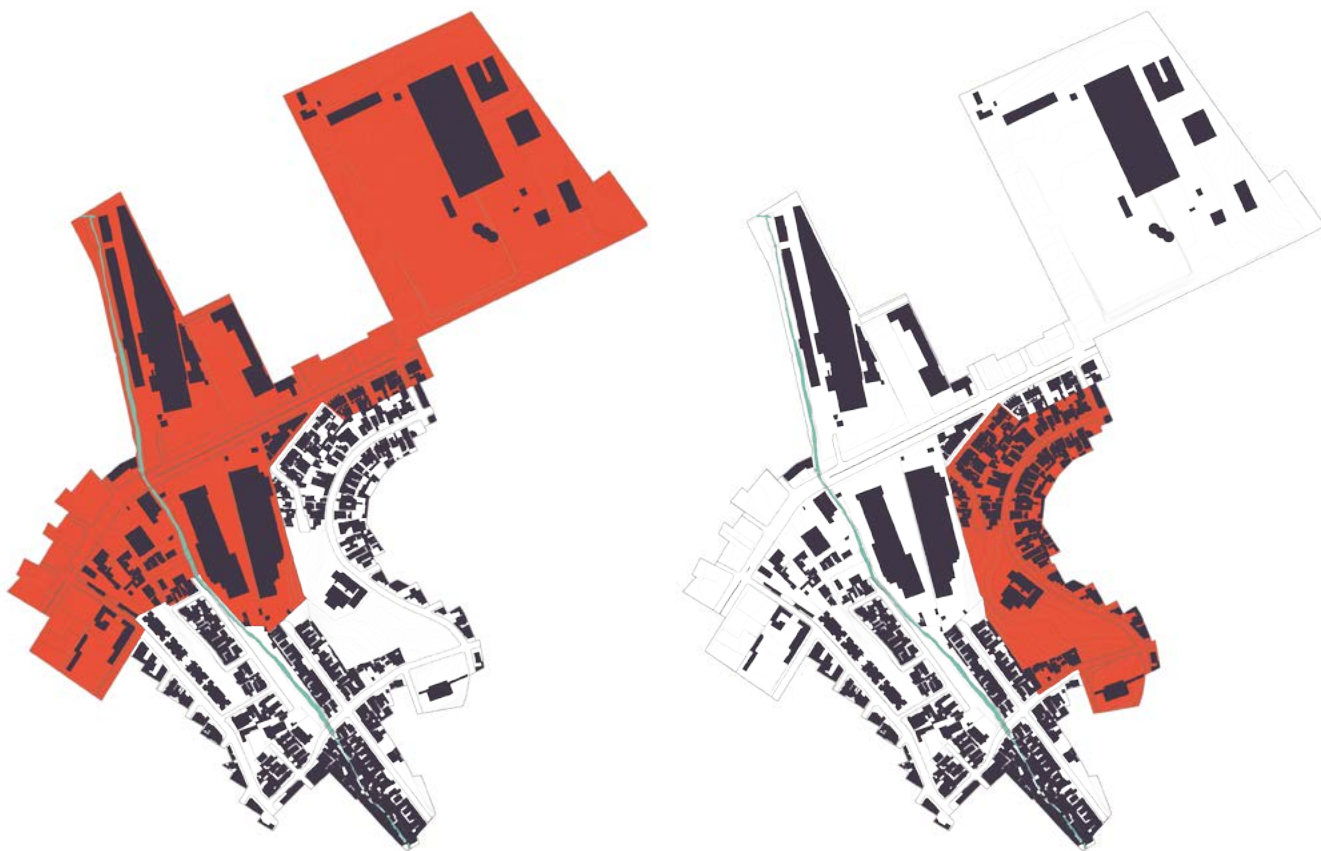


ensaio de desenho urbano



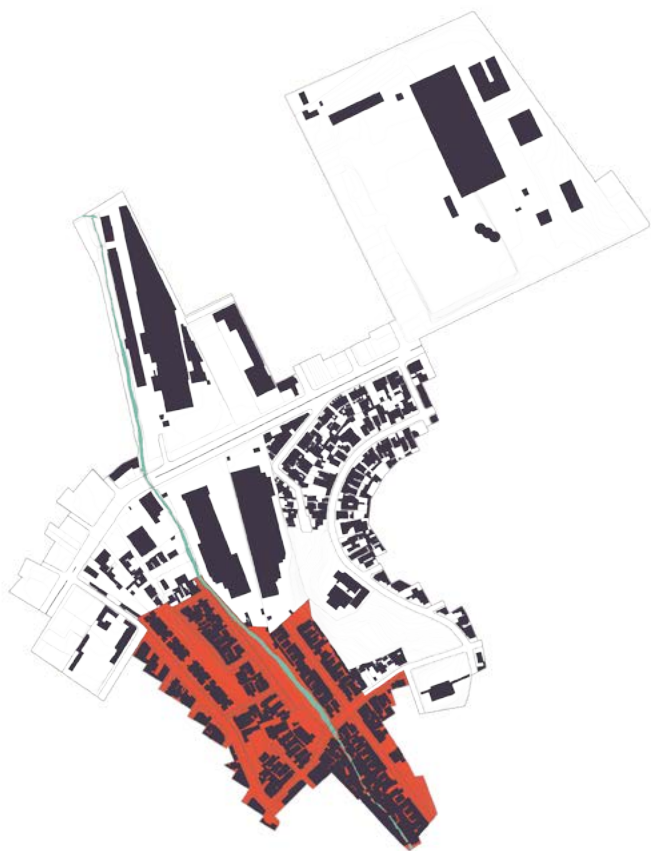
Depois de analisados e problematizados os dados levantados sobre a área de estudos, verificou-se a necessidade de intervenções de diversas escalas e naturezas para viabilizar que o adensamento previsto para a região seja acompanhado de uma efetiva qualificação do espaço no sentido da criação do lugar com ganhos de longo prazo para a cidade. Assim, se configura um processo que demanda ações alternativas às formas de transformação urbana vigentes em São Paulo, incapazes de lidar com essa complexidade. Tratam-se de ações que recaem tanto sobre o espaço público quanto o privado, pensando-os como componentes de um mesmo sistema. Elas se darão de diferentes formas, ora de maneira radical, reparcelando lotes, abrindo vias, construindo equipamentos públicos; ora de maneira mais sutil, alterando o caráter de vias existentes, alargando calçadas e reposicionando acessos de terrenos. As intervenções permitirão reajustar o desenho do espaço urbano à fim de garantir uma atualizações dos valores sociais e ambientais e viabilizar novas dinâmicas mais sustentáveis para a região.

Para guiar o processo de projeto, foram estabelecidas três unidades territoriais dentro do perímetro de estudos agrupadas através de características patológicas semelhantes que ajudam a estabelecer critérios de intervenção para cada área. A primeira delas está ligada à Av. Prof. Francisco Morato, onde encontramos a maior presença de lotes de grande porte, edificações fora da escala



da avenida e terrenos desocupados. Trata-se de uma área que merece especial atenção, pois possui um forte caráter ligado ao transporte metropolitano, carecendo de espaços públicos confortáveis para os deslocamentos de escala local e apresentando poucas conexões com o interior do bairro. As intervenções nesta unidade vão requerer ações mais profundas no tecido, exigindo o reparcelamento dos lotes e a abertura e qualificação de vias de maneira a costurar a avenida ao bairro. Ao mesmo tempo em que a presença de lotes vazios ajuda a impulsionar esse tipo de transformação, ela exige pensar qual a nova forma a ser edificada, que será a principal estruturadora do espaço livre. Por efetivar uma grande substituição edilícia e transformação no parcelamento do solo, nessa área ocorrerão as principais remoções, mas ao mesmo tempo, deve haver uma especial atenção aos edifícios de interesse histórico e social que devem ser preservados a fim de garantir não uma completa substituição do passado, mas uma acumulação de camadas de temporalidade.

A segunda unidade territorial está vinculada à parte mais íngreme do relevo, localizada ao lado direito do Itararé. A característica do relevo tornou sua ocupação muito difícil e gerou diversos problemas tanto na adaptação das construções quando na configuração de espaços públicos. Ela é, portanto, uma área onde a atenção estará voltada a criação de conexões entre as partes mais altas e mais baixas do bairro e reestruturar a forma e a relação dos



Unidades territoriais
um, dois e três na
ordem em que são
descritas no texto.

espaços públicos com os privados. Para efetivar essas intervenções algumas remoções serão necessárias, mas de maneira mais pontual do que na primeira unidade territorial, permitindo repensar a ocupação em alguns pontos cruciais. Devido à complexidade geográfica, a implantação de projetos se dará de maneira mais específica do que no restante da área de estudos, visando criar soluções que atendam as especificidades desta unidade.

Por fim, a terceira unidade territorial está localizada principalmente à esquerda do Itararé, onde o relevo é mais plano e a ocupação mais adaptada ao tecido. Os principais problemas dessa área estão ligados ao desenho do espaço público e sua conexão com as demais unidades, precisando que ela seja costurada ao resto do bairro ao serem efetivadas as transformações. Ela apresenta espaços residuais como o recuo murado do condomínio vertical instalado em suas bordas e alguns terrenos públicos mal aproveitados. Sendo assim, esta é a unidade que precisa de intervenções mais delicadas em escala local. As transformações mais estruturais a atingi-la serão advindas das demais unidades, que ampliarão a malha urbana e as conexões do bairro.

Para organizar as escalas de intervenção do projeto, foram criados três eixos de atuação. O primeiro deles recai sobre o tecido urbano, que envolve todo o redesenho de ruas, lotes, relevo e espaços públicos. Ele é o responsável por reorganizar espaços e conexões e viabilizar a ocupação de forma orde-

Planta geral do projeto

Falha do Itararé e lotes adjacentes

escala 1:5000

 Ver planta
correspondente da
situação na página 70
do caderno um.

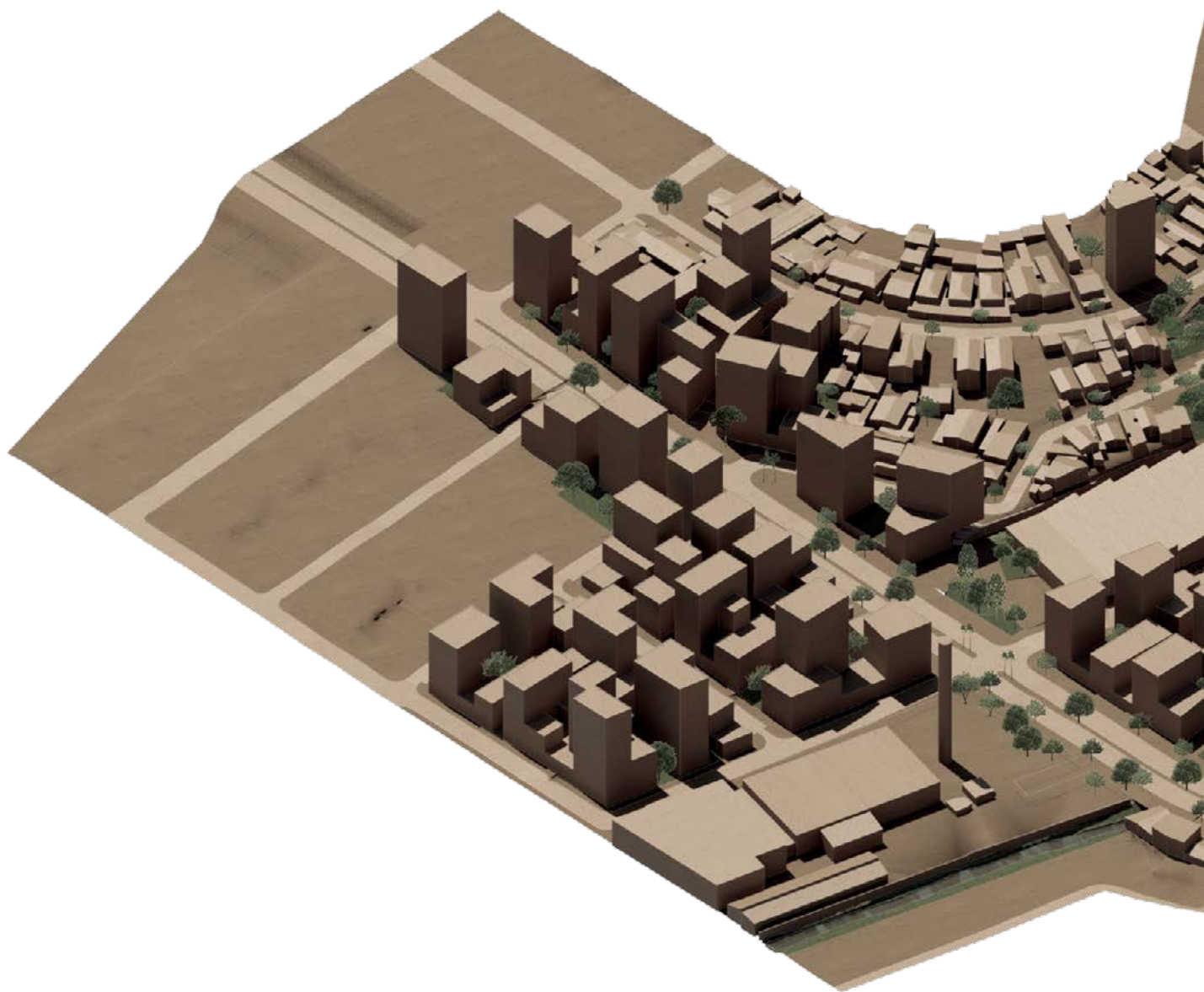


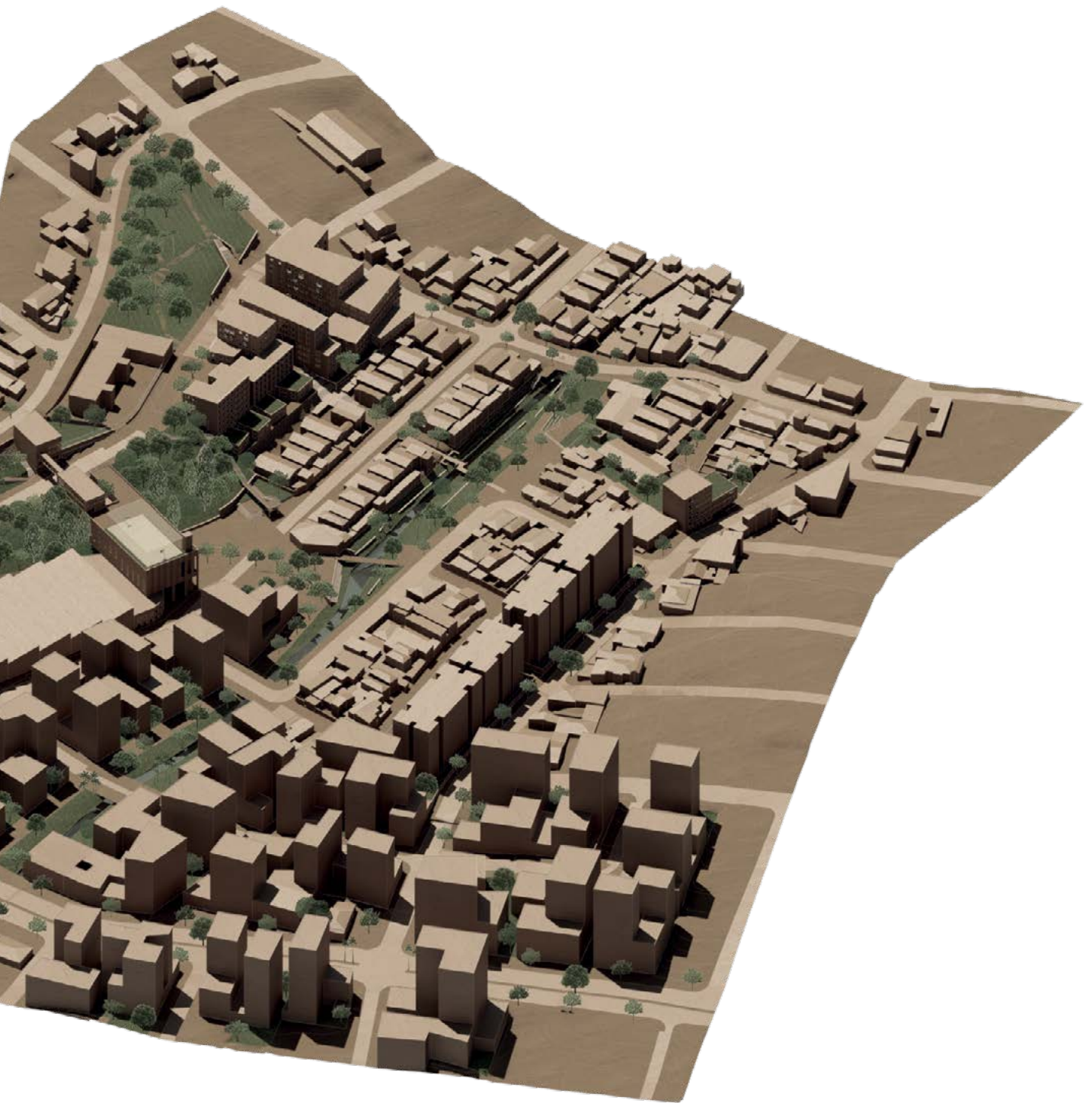
nada e coesa. O segundo eixo será o da elaboração de um regramento específico para a ocupação dos novos lotes, assim como para futuras ocupações à partir de remembramento de lotes onde não houve intervenção direta. Ele diz respeito a orientar o desenho das futuras edificações para que elas sejam condizentes com o tecido imaginado para o bairro e contribuam para a urbanidade desejada. O terceiro eixo está pautado em projetos específicos, onde o regramento geral que determina o restante da ocupação não é capaz de configurar as situações urbanas necessárias, por demandarem um desenho mais preciso e atento a especificidades. Tratam-se de situações na qual o desenho dos espaços públicos, privados e da infraestrutura estão muito conectados, necessitando que sejam resolvidos como um todo.

Com essas combinações de tipos diferentes de intervenção espera-se conseguir criar um desenho mais complexo, capaz de lidar com as situações encontradas de maneira mais sofisticada e proporcionar um resultado mais completo. Essa divisão metodológica nos permite traçar estratégias de aplicação deste desenho em uma situação mais realista, onde os diferentes agentes promotores da cidade deverão atuar de forma conjunta e organizada. Esperamos, com isso, transformar este projeto em uma reflexão acerca da produção da cidade e conseguir retirar dele elementos que sirvam para uma discussão mais ampla. Trata-se portanto, menos buscar resultados de desenho específicos para este lugar e mais de criar abordagens capazes de serem aplicadas no restante da cidade, contribuindo para formular um outro olhar para as intervenções urbanas.

Vista geral do projeto
proposto para a
Falha do Itararé.

► Ver imagem
correspondente da
situação na página
78 do caderno um.





Perspectiva
ilustrativa da Av. Prof.
Francisco Morato
segundo o projeto
proposto.

🔗 Ver primeira
imagem da página 58
do caderno um.





Perspectiva aérea
do projeto proposto.
A vista olha para a
praça central e o
parque linear que
beira o córrego.



tecido



Tendo em vista os problemas de mobilidade e conectividade do tecido urbano evidenciados no perímetro de estudos, foi considerada necessária uma intervenção de caráter infraestrutural a fim de preparar a região para o adensamento populacional previsto. Essa ação tem um caráter múltiplo, incidindo sobre os lotes privados, ruas, praças e o tecido urbano como um todo. Ele visa estruturar uma trama conectada para o deslocamento local e desenhar os espaços públicos na escala do pedestre, criando uma estrutura espacial capaz de promover maior interação entre as pessoas. Sem essa etapa de intervenção, o adensamento corre o risco de agravar os problemas do bairro mais do que qualificá-lo, visto que trará um grande número de habitantes para uma região com dificuldades de acomodar a diversidade de usos e os deslocamentos necessário no cotidiano. A adequação do tecido é a única maneira de incidir sobre problemas estruturais da área como a ausência de conexões transversais e a falta de acessibilidade nos percursos pedonais. Ela é essencial para estruturar espaços públicos que atuam na qualidade de vida dos habitantes e trabalham de forma complementar aos espaços privados, promovendo uma cidade mais confortável que traça valores sociais ligados ao bem coletivo.

Remoções propostas

Falha do Itararé e lotes adjacentes

escala 1:5000

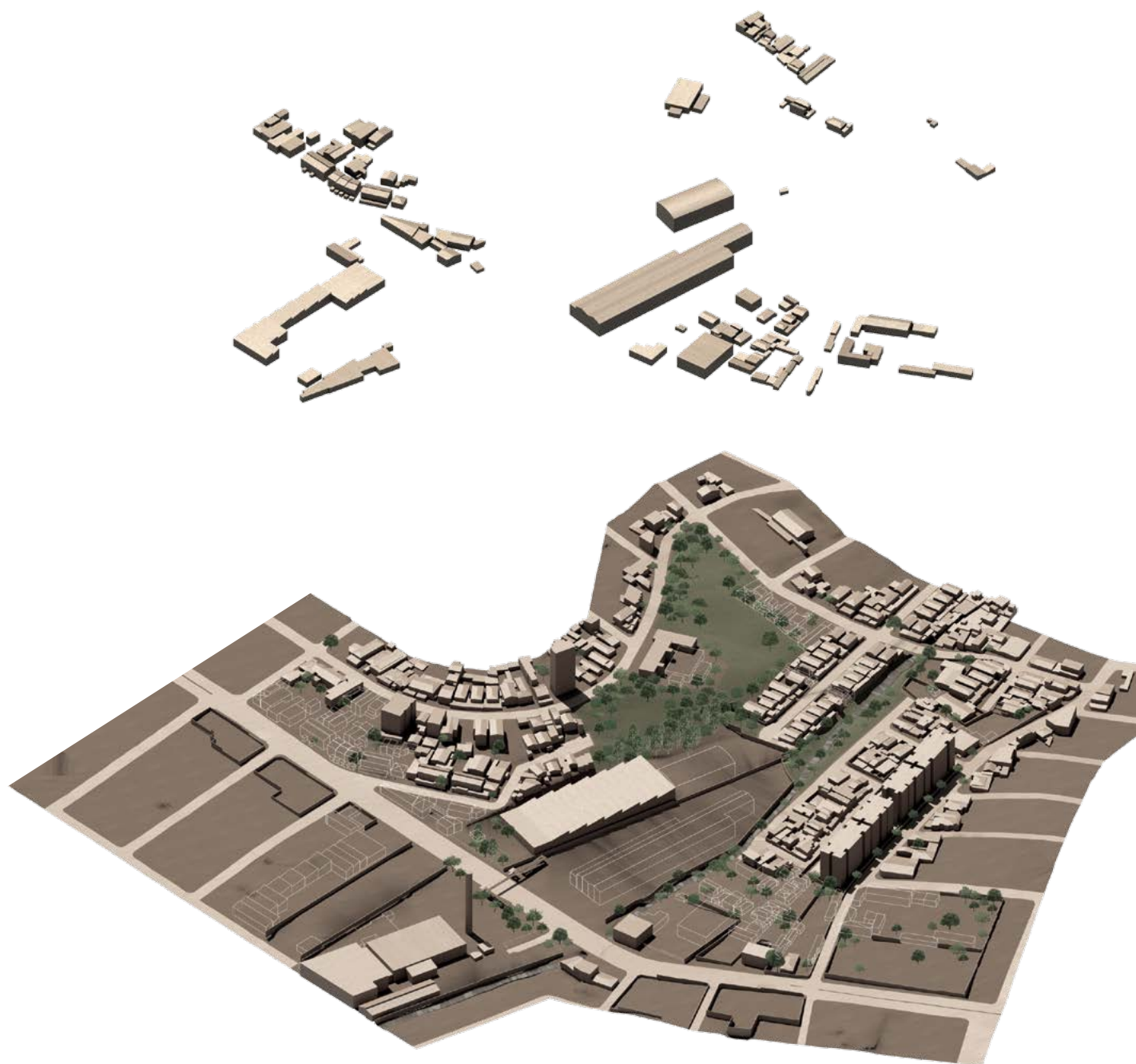
Ver planta de terrenos e edificações desocupados na página 95 do caderno um.



remoções e manutenções

A primeira ação no sentido de intervenção no tecido urbano foi selecionar os lugares onde seria necessário implantar ou modificar ruas e espaços públicos e identificar os edifícios que deveriam e poderiam ser removidos para abrir espaço para essas modificações. Ao mesmo tempo, buscou-se a preservação de alguns edifícios específicos, seja porque guardam um valor histórico no sentido de revelar processos de ocupação do bairro, seja porque podem ser incorporados no novo desenho da cidade e abrigar as funções almejadas tanto quanto os edifícios propostos. As principais remoções ocorreram dentro da unidade territorial ligada à Av. Prof. Francisco Morato, onde se identificou a necessidade de grande alargamento do passeio público e abertura de ruas, aproveitando a oportunidade dada pela presença de muitos terrenos já desocupados. Aí também se encontram os principais edifícios de interesse a serem preservados, com destaque para o Centro de Ensino do Albert Einstein, que marca a ocupação fabril da Falha do Itararé, e da residência presente no lote da Casa de Areia e Pedras, uma das mais antigas a ocuparem a região. Alguns pequenos edifícios de uso misto que apresentam recuos condizentes com aqueles necessários para o alargamento dos passeios na avenida também foram preservados a fim de garantir a acumulação histórica e reduzir o volume de resíduos advindos das demolições. Nas demais unidades territoriais as remoções foram feitas de maneira pontual, onde permitiriam abrir novas passagens e estruturar espaços públicos importantes. De maneira geral, o número de unidades habitacionais removidas é baixo, sendo os principais casos de remoção ligados a edifícios de funções comerciais e de serviços. Para viabilizar este processo, foi imaginado uma política de *Land Reajustment*, diminuindo o ônus do Estado com indenizações ao transferir para os atuais proprietários de terrenos propriedades de igual ou maior valor após a implementação do projeto.

Edifícios a remover
para a viabilização do
projeto.



ruas e calçadas

Garantir um bom dimensionamento das calçadas e uma boa relação com o leito carroçável é essencial para estimular o usos desses espaços e contribuir na fruição do tecido. Também é necessário garantir que as quadras não sejam muito grandes a fim de criar mais possibilidades de percursos e mais esquinas que promovam o encontro, além de atuar no sentido de reduzir a velocidade dos carros e os riscos de acidentes. Assim, as intervenções infra-estruturais buscaram redimensionar as quadras e criar diferentes tipos de ruas adequadas a situações de conexão distintas. Também foram prolongadas as ruas sem saída a fim de costurar o entorno ligando ruas existentes de maneira contínua. Foram repensados os sentidos da circulação de veículos das ruas existentes em conjunto com as novas e a proporção entre o leito carroçável e o passeio público foi ajustada para priorizar os deslocamentos à pé em um espaço confortável para o pedestre ao mesmo tempo em que se reduz a largura do leito a fim de desestimular altas velocidades para os veículos. As vagas de estacionamento foram pensadas em conjunto com esse desenho, buscando viabilizar o máximo de espaço para atender ao comércio local e aos moradores. Essa abordagem conjunta permitiu dimensionar as calçadas e as vagas a fim de criar lugar para a arborização, mobiliário urbano e pequenos alargamentos que geram áreas de remanso. Também foi importante para definir mais claramente as faixas de circulação de veículos e garantir larguras constantes.

Em relação aos novos perfis das ruas, foram estipuladas larguras mínimas para elas a fim de criar uma boa proporção em relação ao programa que devem abrigar e a dimensão dos edifícios que irão defini-las. A principal intervenção em ruas existentes se deu na Av. Prof. Francisco Morato. Por apresentar um passeio público pouco contínuo e com larguras que chegam a menos de um metro, decidiu-se conferir uma coerência geral para o desenho da avenida capaz de abrigar o fluxo de pedestres esperado para uma via de tal porte e caráter. Através de

Mobilidade proposta

Falha do Itararé e lotes adjacentes

escala 1:5000

Ver planta
correspondente da
situação na página 82
do caderno um.



remoções de edifícios e incorporação de recuos frontais, foram estipuladas calçadas contínuas de 7,5m de largura capazes de abrigar todos mobiliários urbanos e arborização sem tomar espaço do fluxo de pedestres e de outros usos eventuais. Foi garantido um canteiro central contínuo onde o corredor de ônibus pode instalar suas paradas e árvores de maior porte podem ser plantadas. Este raciocínio para o padrão de desenho da avenida foi pensado para ser replicado ao longo de toda sua extensão, devido à importância de um perfil contínuo para essa via de caráter metropolitano e infraestrutural.

As demais ruas existentes no interior do bairro passaram por um processo de estreitamento do leito carroçável e alargamento do passeio, buscando assegurar uma largura mínima de 3m e máxima de 5m. Para as novas vias, foi buscada a segurança e o conforto dos pedestres através da instalação de balizadores, travessias em nível e implementação de ruas compartilhadas e exclusivas para pedestres. A Tv. Irmã Dolores Baldi, por exemplo, teve sua posição mantida dentro do novo desenho, mas recebeu um caráter exclusivo para os pedestres e foi alargada de uma média de 3m para 6m, além de passar a ser cruzada por uma nova rua transversal, que reduz a sensação de sua extensão. Percursos pedonais de outros tipos, como escadarias e passagens entre edifícios também passaram a compor o tecido urbano recebendo um desenho integrado ao dos espaços públicos e privados. O córrego do Itararé recebeu quatro novas travessias, sendo duas exclusivas para pedestres e duas compartilhadas com automóveis. As duas travessias existentes, a Av. Francisco Morato e a R. Dias Vieira, tiveram seus passeios alargados.

A expansão da R. Ibertioga para além da Av. Francisco Morato criou a oportunidade de instalar nela uma ciclovía capaz de ligar o bairro à ciclovía da Av. Eliseu de Alveida, que faz uma conexão metropolitana que percorre toda sua extensão até a Ponte Eusébio Matoso, conectando a Subprefeitura do Butantã ao centro expandido de São Paulo. A ciclovía foi desenhada em conjunto com a rua, permitindo que fosse criado um espaço adequado ao seu uso e resguardado dos automóveis por uma faixa de segurança contínua. Suas extremidades foram pensadas para possibilitar a continuidade de seu desenho para além da área de estudos, tornando-a parte integral de uma rede.

Caráter das ruas e praças propostas

Falha do Itararé e lotes adjacentes

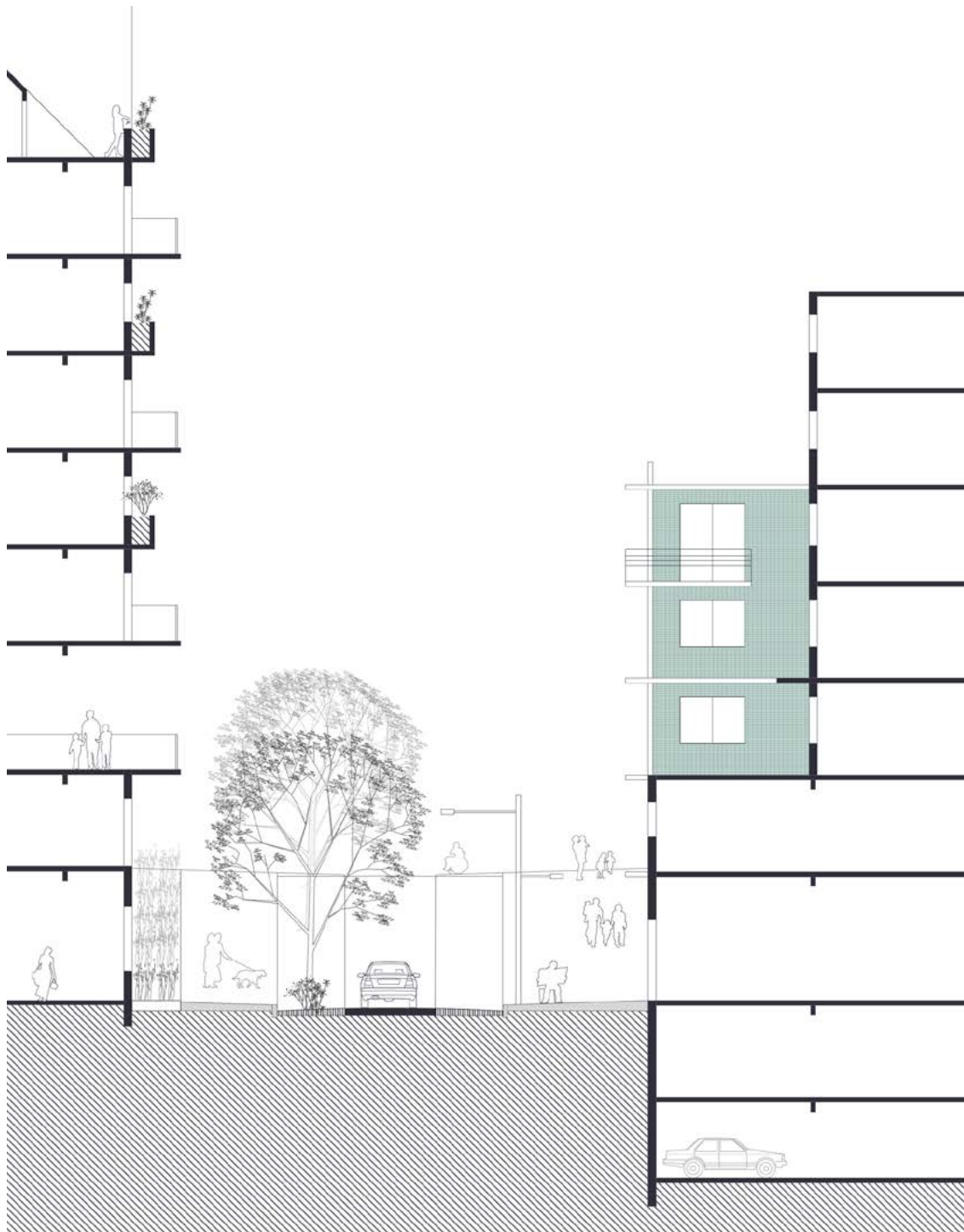
escala 1:5000



Rua local típica

Corte tipo de rua com espaços
segregados para automóveis e
pedestres

escala 1:200



Av. Prof. Francisco Morato

Corte proposto para a avenida. Neste caso, vemos o largo à esquerda próximo a um cruzamento.

escala 1:200



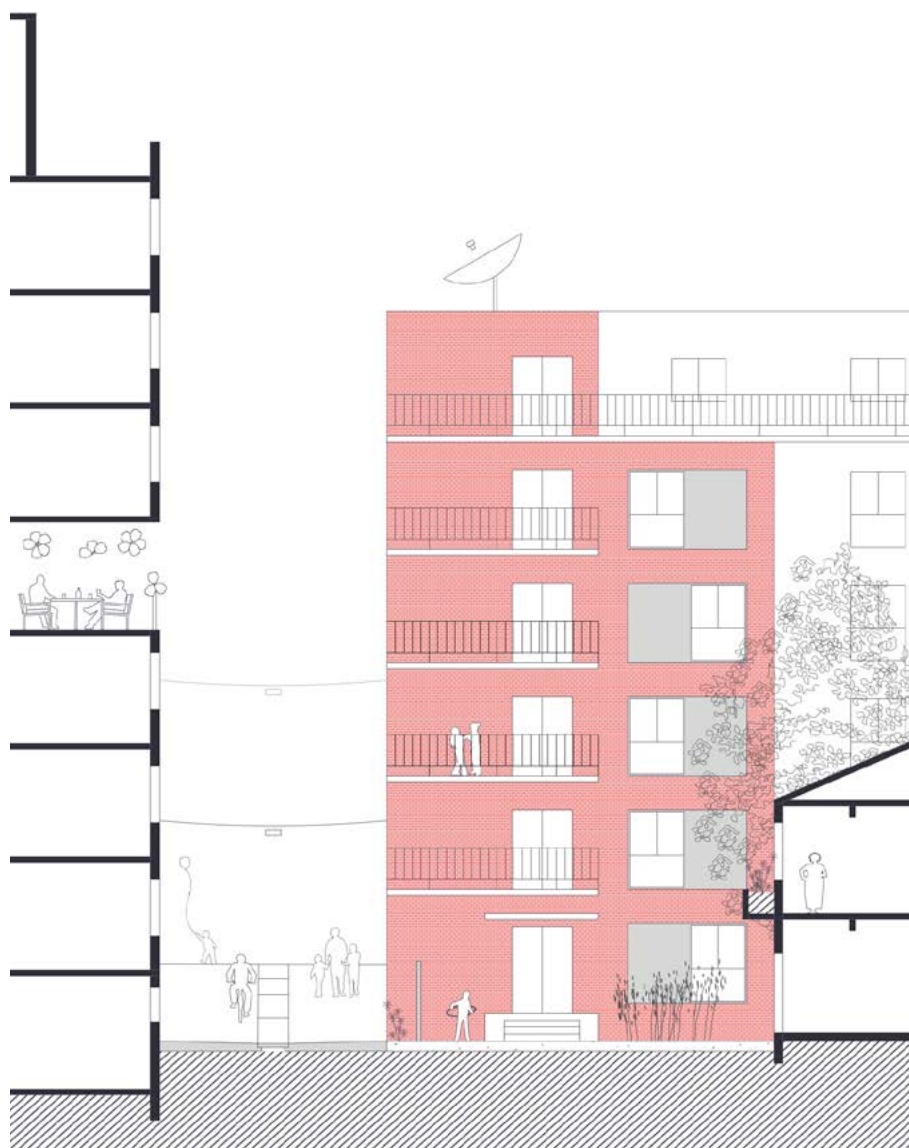


Rua pedonal típica

Corte tipo de rua exclusiva para pedestres, no caso, a Tv. Irmã

Dolores Baldi

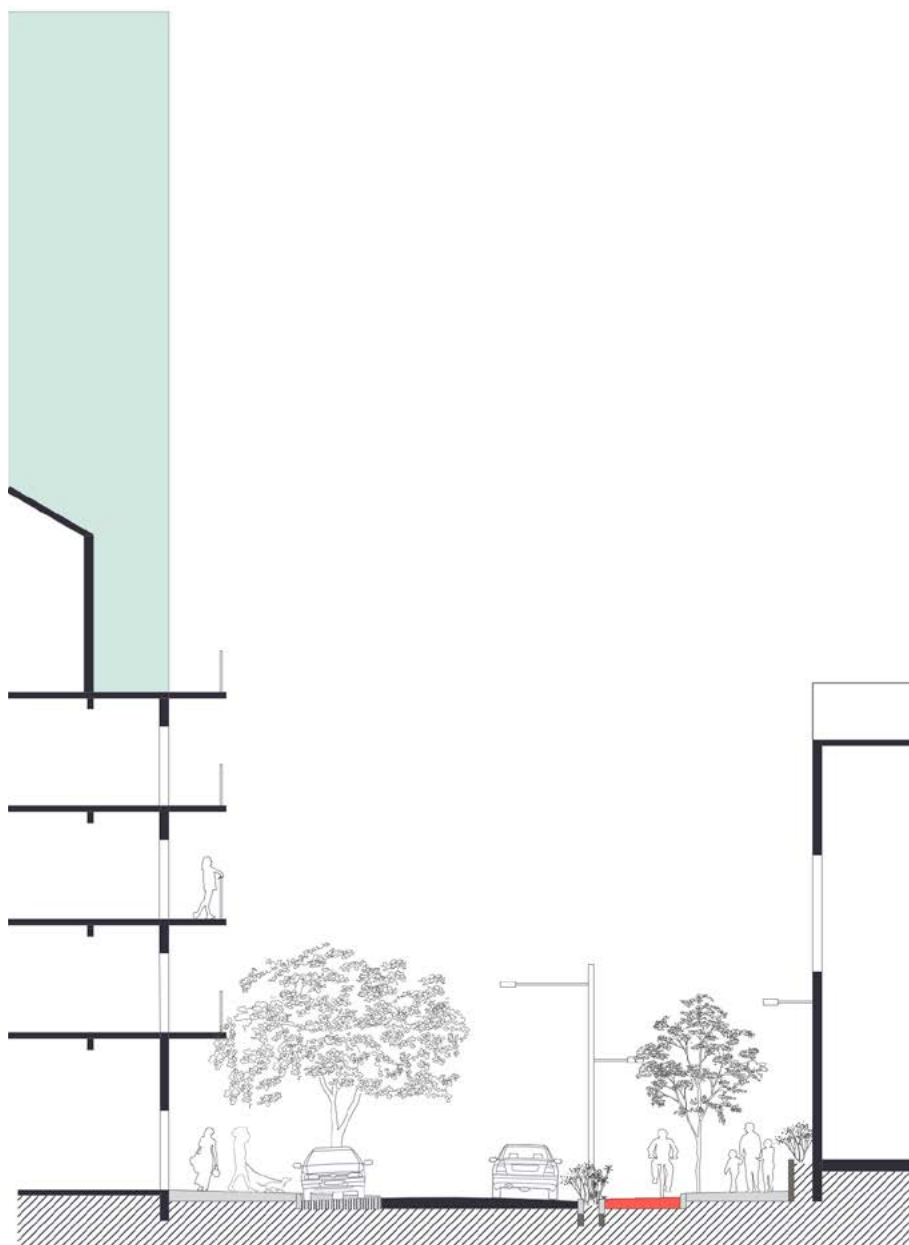
escala 1:200



Rua com ciclovia

Corte tipo de rua com ciclovia, no caso a rua que beira o edifício do Centro de Ensino Albert Einstein

escala 1:200



Planta de lotes proposta

Falha do Itararé e lotes adjacentes

escala 1:5000

► Ver planta
correspondente da
situação na página 84
do caderno um.

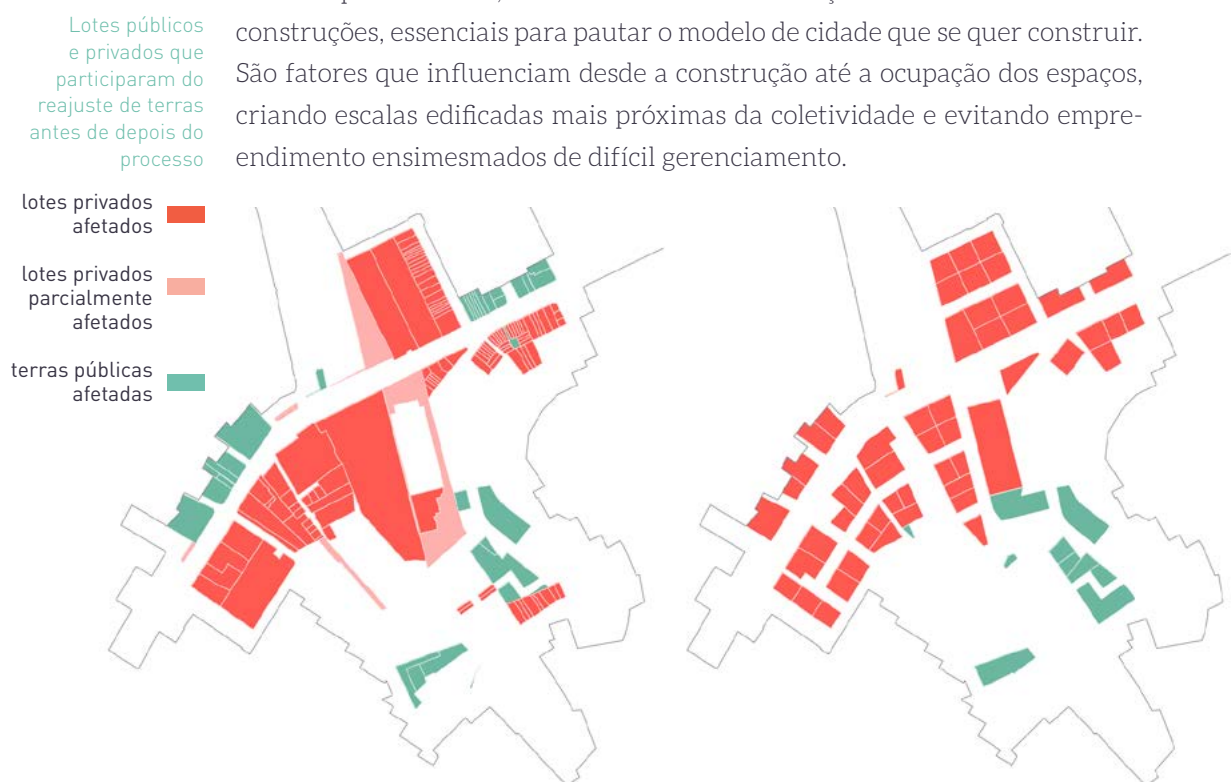


▨ córrego Itararé



Reparcelamento

A definição das ruas e quadras também pautou o dimensionamento dos futuros lotes que deveriam ser propostos para dar espaço aos novos edifícios. Foram estimados lotes de dimensões pequenas e médias, variando de 500m² a 1500m². Dessa maneira, pretende-se induzir um processo de ocupação com espaço para agentes de diferentes portes atuarem na construção do tecido urbano a partir de operações menores. Ao mesmo tempo, a inexistência de grandes lotes evita a criação de fachadas monótonas e de edifícios fora da escala de percepção sensível pelo ser humano. Essas dimensões também facilitam processos de renovação futuros, onde edifícios podem ser substituídos ou mudar de função de maneira mais pontual, de acordo com as dinâmicas urbanas. Foram buscadas, sempre que possível, proporções mais quadradas, evitando testadas muito estreitas para lotes muito profundos a fim de proporcionar mais interação do edifício com a rua e um melhor aproveitamento do espaço para que as unidades habitacionais tenham acesso à iluminação e ventilação. Para futuros remembramentos de lotes, fica prevista a necessidade de respeitar estas áreas máximas e mínimas e estabelecer uma testada de pelo menos 30 metros lineares, aproximando-se das proporções estabelecidas durante o projeto. Essa padronização das parcelas também visa estabelecer um ritmo de fachadas mais constante, incidindo sobre uma leitura mais coesa do espaço urbano. Essas condições são muito importantes, pois estabelecem as bases para a forma, funcionamento e viabilização econômica das futuras construções, essenciais para pautar o modelo de cidade que se quer construir. São fatores que influenciam desde a construção até a ocupação dos espaços, criando escalas edificadas mais próximas da coletividade e evitando empreendimento ensimesmados de difícil gerenciamento.



Espaços livres públicos propostos

Falha do Itararé e lotes adjacentes

escala 1:5000

 Ver planta correspondente da situação na página 86 do caderno um.



Largos e Praças

A estruturação dos espaços públicos dentro de um sistema hierarquizado bem conectado foi central no processo de decisão do projeto. Largos e praças de diferentes escalas foram pensados em conjunto com o sistema de ruas e passagens a fim de organizar as atividades urbanas e participar da dinâmica do bairro como elementos centrais. As maiores intervenções nesse sentido foram a reestruturação da Praça Maria do Céu Correa e a criação de um pequeno parque linear junto às margens do Itararé e de uma praça cívica central para o bairro. A primeira delas se deu através de uma importante reorganização do tecido urbano que ocupou um trecho da área atualmente demarcada como praça para garantir que o restante dela pudesse exercer melhor seu papel de espaço público. Como essa praça apresenta atualmente um formato muito fragmentado e diversas áreas residuais impossíveis de serem utilizadas devido à sua declividade e disposição, optou-se por ocupar certas áreas mediante a contrapartida de redistribuir espaços públicos pelo restante da Falha do Itararé. Essa intervenção teve como objetivo criar interfaces mais ativas da praça com a cidade através da implantação de edifícios voltados à ela e cujas atividades estivesse em consonância com sua presença. Também houve um esforço em dar definições mais claras para suas fronteiras, tornando-a um objeto compreensível e apropriável pelos habitantes. Dessa maneira, foi possível torná-la mais conectada e central dentro do bairro, contribuindo para um uso mais próximo do cotidiano de maneira espontânea e confortável.

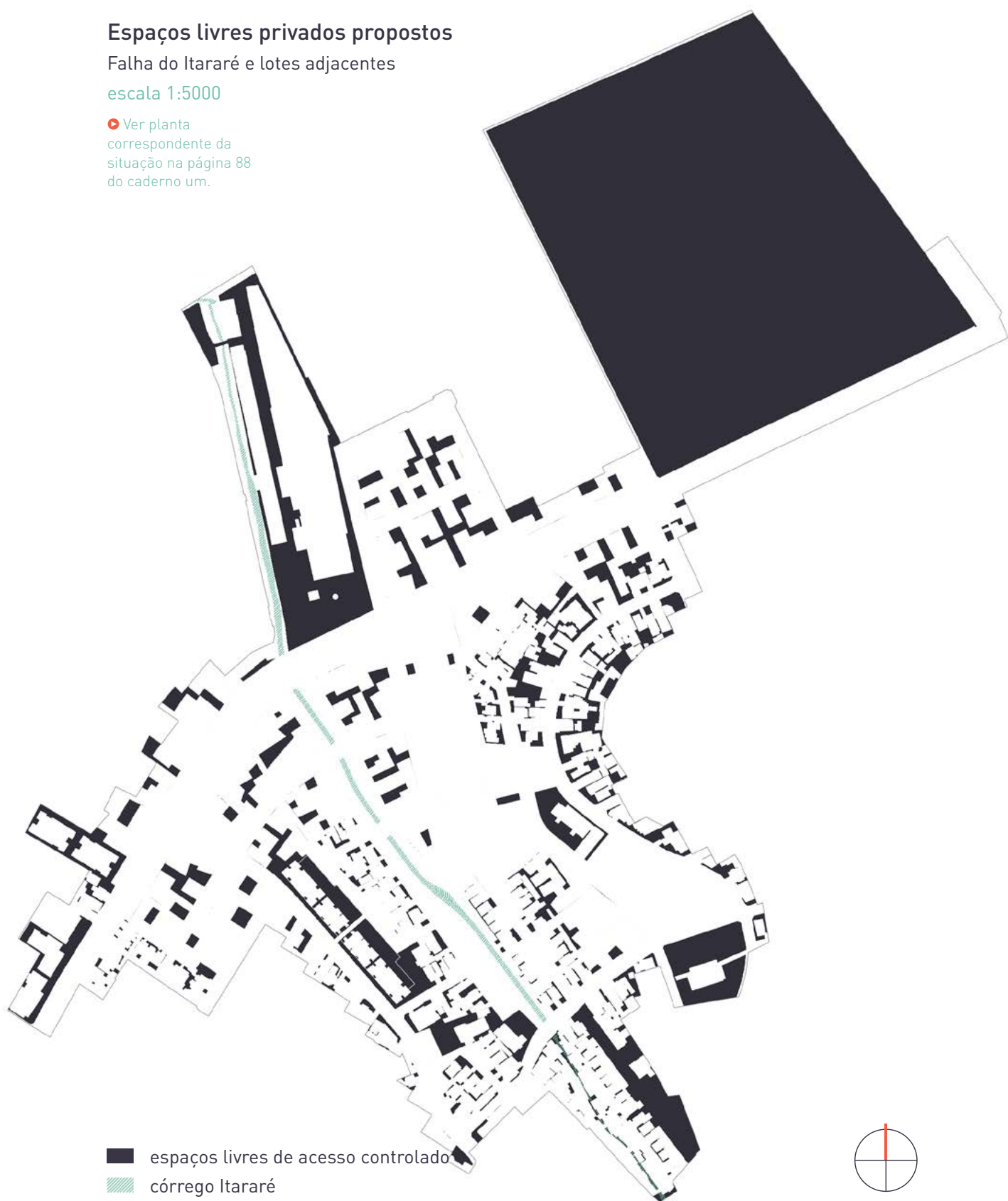
A criação do parque linear fez parte do esforço de dar visibilidade ao córrego e garantir uma área de amortecimento ambiental para o curso d'água. Atualmente suas margens são densamente ocupadas, tornando-o oculto entre grandes lotes em alguns momentos e distanciado dos espaços públicos estruturados para o uso em outros. Com as remoções efetuadas na área da avenida, houve a oportunidade de dar continuidade ao trecho mais largo de suas margens, hoje restrito ao sul da área de estudos. Foram delimitados recuos de 15 metros de suas margens em diálogo com o disposto no Código Florestal para cursos d'água urbanizados. Contudo, edifícios que já estavam mais próximos das águas (chegando até mesmo a tocá-las) e não necessitavam de remoções para a implementação dos espaços propostos foram mantidos como evidência da possibilidade de uma cidade que se aproxima de seus cursos d'água. As casas da R. Ibertioga, que hoje dão as costas ao córrego tratando-o como limite de lote, serão estimuladas a abrirem janelas, portas e varandas para as margens a fim de criar uma fachada mais ativa para esse espaço. Os novos edifícios se estabelecem da mesma maneira, criando fachadas voltadas

Espaços livres privados propostos

Falha do Itararé e lotes adjacentes

escala 1:5000

 Ver planta
correspondente da
situação na página 88
do caderno um.



para o parque e ajudando na definição de seus limites. Uma área vegetada se estabelece mais próxima às águas e outra pavimentada cria espaços de uso em um nível mais elevado, garantindo a visualidade da água. As margens do córrego passam a ser tratadas como espaços públicos plenos e acessíveis, o que possibilita, inclusive, o acesso aos lotes a partir dele. O desenho do canal estabelece um formato curvilíneo, dentro das possibilidades de espaço, além de criar alguns sutis alargamentos. A implementação de algumas quedas d'água de aproximadamente 50 cm de altura incorpora os sons da água no ambiente e trabalha, junto com o desenho do córrego, no sentido de diminuir a velocidade das águas reduzindo o impacto das chuvas à jusante.

A praça central se estabelece como uma grande organizadora do bairro. Localizada no pé do morro junto ao edifício do mercado público e à ciclovia, ela se torna o cruzamento de fluxos longitudinais e transversais da Falha do Itararé. Este espaço foi desenhado como uma praça cívica, definida pelos edifícios do entorno e pela massa vegetal do morro. Sua pavimentação estabelece um uso mais prático do espaço, como eventos e feiras, sendo inclusive pensada para acomodar a feira livre que hoje acontece às terças-feiras na Av. Prof. Gióia Martins. Mesmo assim, sua posição central dentro do perímetro e sua proporção de média escala induzem a usos mais diversos e recreativos, ligados também aos edifícios do entorno. Os lotes e edifícios foram desenhados em função da praça para conferir uma leitura clara de sua geometria. Da mesma maneira, a ponte de pedestres que cruza o Itararé neste trecho também recebeu um tratamento alinhado ao deste espaço público, buscando evidenciar as continuidades espaciais urbanas.

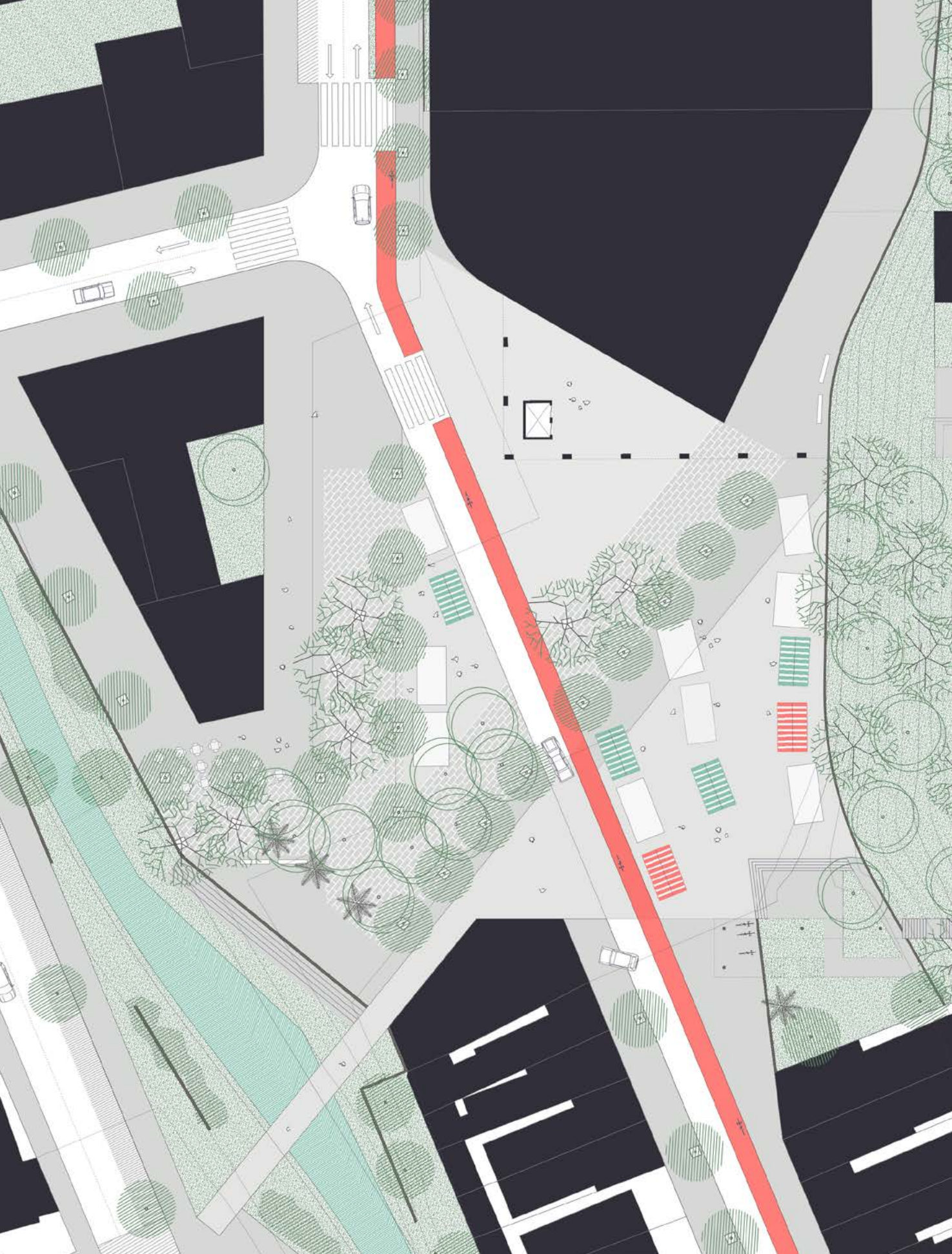
Além destes, espaços públicos de menor porte foram propostos como parte do desenho das ruas, com funções mais cotidianas e contribuições na percepção espacial da cidade. Dentre eles, podemos destacar o largo criado em frente ao Centro de Ensino do Albert Einstein, onde foi proposto um espaço público alinhado ao passeio da Av. Francisco Morato que contribui para a valorização do edifício histórico preservado e é delimitado fisicamente pelas construções a sua volta. Também podemos mencionar o pequeno largo formado na curva ao final da rua criada paralelamente à avenida. Ele cria um alargamento de esquina que permite configurar um espaço de remanso integrado a uma situação de adaptação do relevo para facilitar a descida até a avenida. Destaca-se ainda a configuração proposta para o pequeno largo que abriga a antiga residência da Casa de Areia e Pedras. Devido a proximidade da construção com o leito da avenida, foi proposto um alargamento inverso do passeio, criando uma praça configurada pelos novos edifícios e envolve a residência. Dessa maneira, a construção preservada pode receber um uso relacionado àquele presente no térreo das mais novas, como restaurantes,

Perspectiva
ilustrativa da praça
central proposta no
projeto.



lojas ou mesmo instituições que utilizam o espaço da praça como extensão de seu interior. Em todos os casos a prioridade foi desenhar espaços claramente delimitados que proporcionam uma leitura fácil de sua totalidade e se tornam capazes de integrar as atividades urbanas do cotidiano. Esse tipo de espaço torna as ruas mais atrativas e vivas, mas depende de estar inserido em uma configuração urbana contínua e coesa onde possa ser percebido e configurar uma exceção clara.





Vegetação

De um modo geral, foi proposto um incremento vegetal do perímetro. Apesar de terem sido consumidas algumas áreas atualmente vegetadas para o prolongamento de ruas e reajuste dos lotes, foram criados novos espaços vegetados e as ruas ganharam espaço para abrigarem árvores confortavelmente. A principal estratégia foi converter os espaços verdes em espaços públicos, de maneira que a vegetação faça parte do ambiente vivido, não apenas da paisagem. Buscou-se garantir que todas as áreas públicas vegetadas fossem acessíveis à população e se incorporassem nos percursos, largos e praças. Em casos mais difíceis como na encosta do morro, foi proposto uma aproximação do usuário ao criar espaços públicos próximos a ele ou através de estratégias como a implantação de uma escadaria elevador que não toca o chão, mas atravessa a massa vegetal. Outro espaço antes inacessível, o córrego do Itararé teve suas margens ampliadas e desimpermeabilizadas, permitindo criar mais um grande espaço verde público conectado ao tecido urbano. Ao mesmo tempo, o regramento criado para as novas edificações, como veremos mais adiante, transforma os espaços livres privados para integrá-los visual e funcionalmente ao âmbito público. Dessa maneira, foi formulado um sistema de espaços livres conectado e presente, onde a vegetação ajuda na composição dos espaços e na ambientação da cidade.



Praça central

Planta da praça do mercado onde podemos destacar uma das novas pontes de pedestres que cruza o Itararé, o acesso da escadaria que transpõe o morro em meio à vegetação, a ciclovia e o elevador público que leva do estacionamento subterrâneo à praça elevada sobre o mercado.

escala 1:500





Praças altas

Sistema de espaços públicos na parte mais alta do morro à direita do Itararé. Podemos destacar a nova praça Maria do Céu Correa mais ao sul, o largo formado entre a escola e o novo conjunto de edifícios voltados à HIS ao centro e a praça esportiva sobre o ginásio da escola ao norte.

escala 1:1000

Av. Prof. Francisco Morato

Planta tipo proposta para a avenida. As calçadas possuem 7,5m de largura e o canteiro central de 2m passa para 3m nas plataformas da parada dos ônibus.

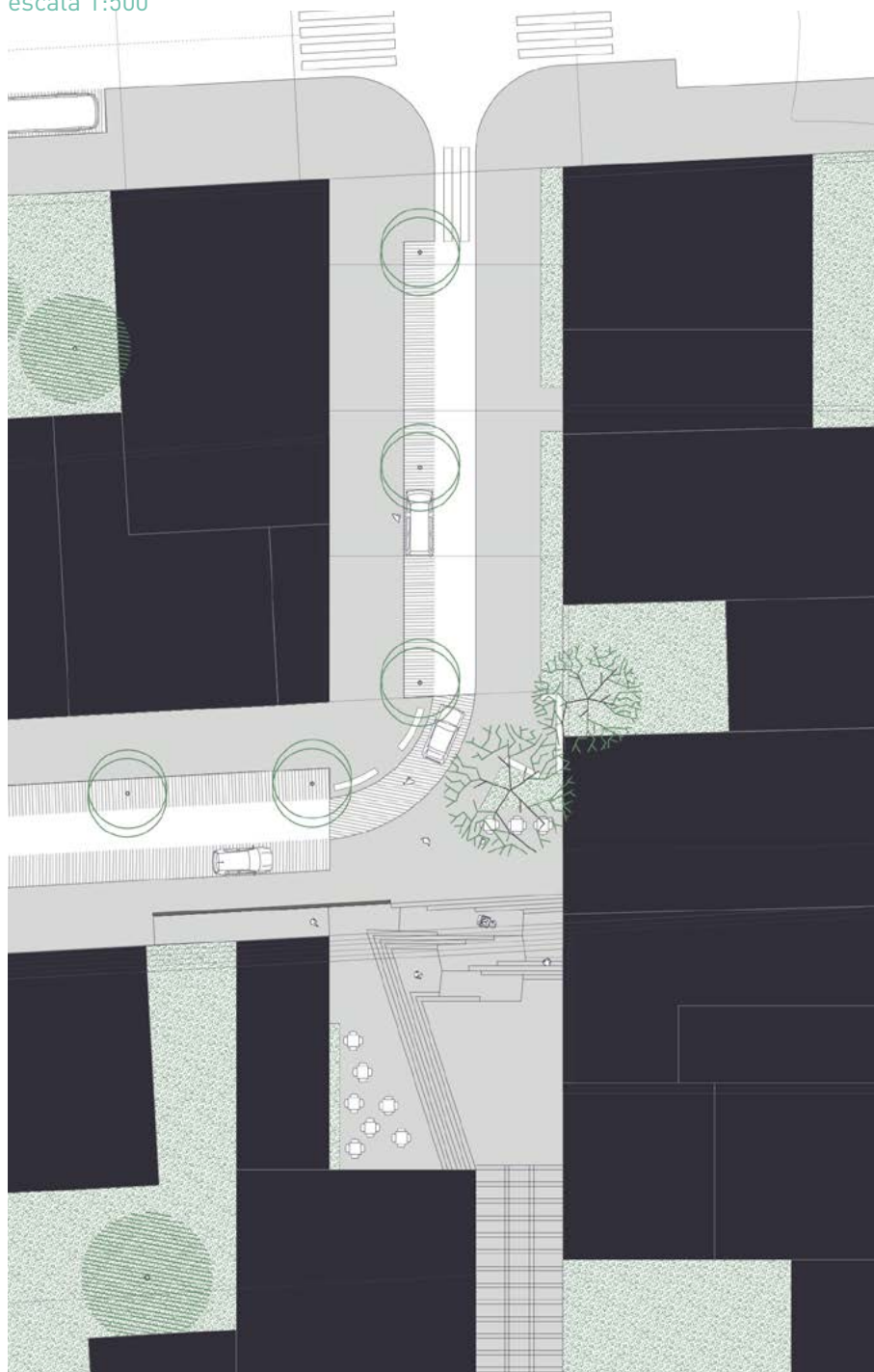
escala 1:500



Largo no bairro

Este largo criado na curva ao final da rua proposta paralela à Av. Francisco Morato ilustra um tipo de espaço público mais cotidiano capaz de conformar situações específicas dentro do tecido simples do bairro

escala 1:500



Perspectiva do cruzamento entre a Tv. Irmã Dolores Baldi e a nova rua paralela à Av. Prof. Francisco Morato proposta pelo projeto.

► Fotos atuais da travessa podem ser encontradas nas páginas 60, 91 e 105 do caderno um.



tipologia



Tendo em vista que os regramentos urbanísticos vigentes em São Paulo direcionam para a construção de edifícios isolados e induzem uma replicabilidade de soluções tipológicas anti-urbanas, foi considerado essencial para o projeto propor uma nova forma de regulamentar a ocupação da área de estudos. Dentre as estratégias possíveis, optou-se por não criar um plano de massas onde a forma a ser edificada já está pré-estabelecida, pois entendeu-se que seria mais rico enquanto proposta permitir uma variedade de soluções e de atores envolvidos na definição dos desenhos dos edifícios de maneira mais plural e mais aderentes às dinâmicas econômicas da cidade. Ao mesmo tempo, um plano de massas poderia criar uma padronização artificial da ocupação, correndo o risco de se tornar um simulacro da quadra tradicional ou perder a escala que o parcelamento do soco confere à urbanização.

Assim, foi buscada uma solução que se pautasse sobre uma lógica mais próxima da realidade atual da produção da cidade, onde o lote é a escala de intervenção e cada edifício novo toma uma forma diferente. Essa estratégia permite traçar diretrizes de ocupação para os novos lotes vagos ao mesmo tempo em que permite compatibilizar uma futura transformação dentro do mesmo modelo para os lotes ainda ocupados. Assim, mesmo removendo apenas os edifícios que dão espaço à essa transformação urbana, é possível prever uma renovação da forma edificada a médio e longo prazo, conforme as demandas da

cidade e os interesses do mercado.

Para tanto, o essencial era formular um regramento que garantisse um desenho urbano para as edificações, incidindo sobre a maneira como elas se relacionam com seu entorno, mas sem engessar o processo de transformação da cidade dentro de um projeto pré-determinado. A formulação desse regramento teve como ponto de partida o projeto de Portzamparc para o bairro de Massená Nord em Paris. A proposta de ocupação do arquiteto francês através de uma série de regras que orientam os edifícios a compor as quadras mantendo uma lógica de relações dinâmicas pareceu muito propícia para ser aplicada dentro da realidade do projeto em São Paulo. As vantagens observadas nessa proposta estão relacionadas à capacidade dos edifícios de traçar a interface entre o espaço público e privado, definindo a quadra sem para isso simular uma situação tradicional europeia. O regramento não se baseia, portanto, em coeficientes de aproveitamento ou áreas computáveis e não computáveis, mas sim em estabelecer relações obrigatórias dos edifícios com o lote e com as construções ao seu redor. Tratam-se de parâmetros formais e morfológicos mais do que quantitativos. Dessa maneira, a qualidade da relação edifício-cidade se torna um princípio mais relevante no processo de transformação urbana do que o aumento de potenciais construtivos, leia-se o lucro.

Apesar de, em Paris, o regramento ser estabelecido para a quadra como um todo, aqui, optou-se por transportar esse pensamento para o lote, garantindo as dinâmicas já ressaltadas. O pensamento da quadra se mantém a partir do momento em que as regras estabelecem critérios de ocupação onde não importa apenas o formato do terreno, mas também a presença e o tipo de edifícios vizinhos, obrigando o empreendedor a construir de maneira minimamente preocupada com o contexto. Questões previstas nos marcos regulatórios atuais são reformuladas a partir de situações contextuais, onde, por exemplo, a abertura de janelas para os lotes adjacentes é permitida do segundo andar em diante desde que a mais de seis metros de distância de um edifício com altura su-

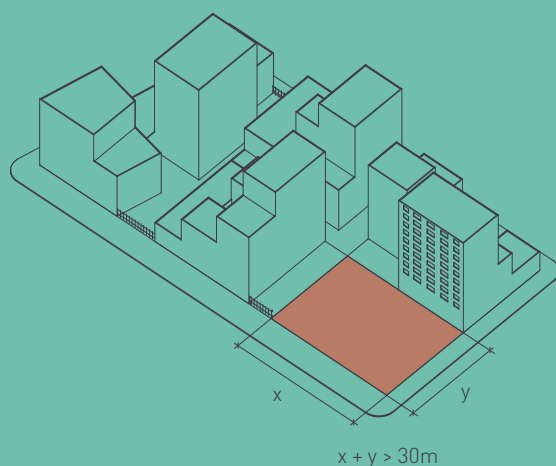
perior a térreo mais um. Isso evita que recuos inúteis sejam criados e faz com que os afastamentos entre edifícios exerçam uma função para além do lote, social e coletiva. Além disso, são estabelecidas normas que garantem que a atuação no lote individual tem efeitos que qualificam de diferentes maneiras o espaço público, direcionando o poder privado para a elaboração de um desenho que sirva ao coletivo.

Dentre essas qualidades, podemos destacar a definição do espaço público pelo edifício, aproximando as atividades internas da vida urbana; a permeabilidade visual para o interior da quadra, trazendo os jardins privados para qualificar o ambiente público; e a variedade de formas construídas, que ajuda a promover a diversidade de usos além de contribuir com a ventilação e insolação urbanas. O regramento induz a edifícios de diferentes alturas e espaçamentos, de maneira a promover mais frestas de luz para a rua e para o interior das quadras. Ao mesmo tempo, essa variedade contribui para que não sejam formados corredores de vento, ajudando o ar a circular de maneira mais livre entre as edificações. Somando essas características à obrigatoriedade de área ajardinada permeável mínima, é construída uma situação ambientalmente favorável, onde os espaços livres intra-lote contribuem no microclima local e tem sua integridade mais assegurada pela presença que ganham na cidade e pela função que desempenham no recuo entre edifícios.

Apesar de simples na quantidade de exigências, as regras promovem uma necessária diversidade de formas advinda da sobreposição de situações que variam com a dimensão do terreno, o formato de sua testada e a presença de edifícios no seu entorno. Além das vantagens ambientais já citadas, essa condição pode proporcionar relações mais adequadas com edifícios vizinhos novos e existentes, evitando grandes massas construídas logo ao lado de casas e edifícios baixos, por exemplo. Há também um componente temporal, visto que na medida em que um edifício é construído junto a um outro existente deve respeitar relações espaciais que, na ocasião de uma futura supressão do mais antigo, se refletirão em condições

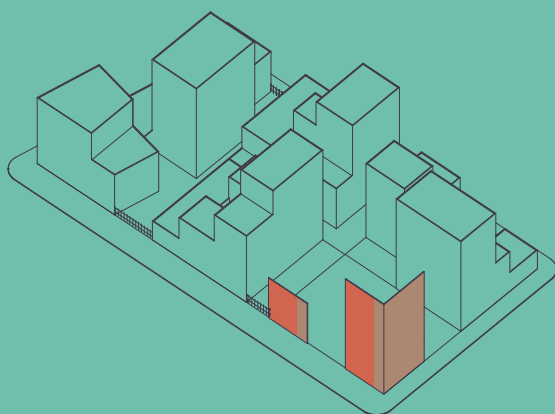
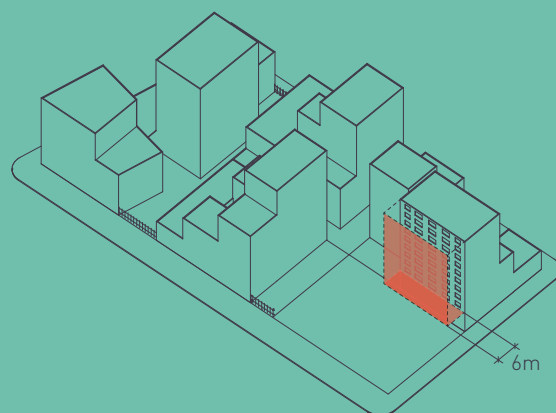
1.

Os lotes propostos possuem área entre 500m² e 1500m², apresentando pelo menos 30m de testada. Para futuros remembramentos vale a mesma regra.



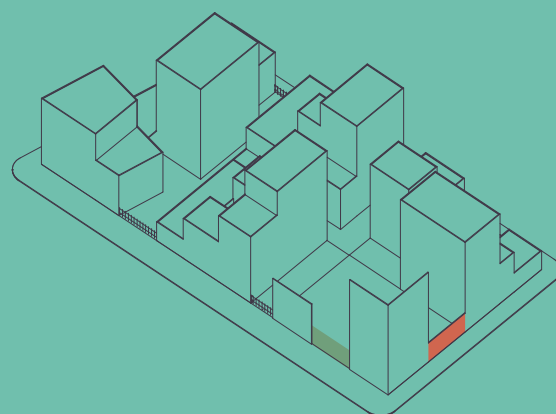
2.

Não existe necessidade de recuos em relação aos limites do lote, apenas em relação a edifícios geminados acima do segundo andar, a partir de onde é permitida a abertura de janelas. Neste caso, pede-se no mínimo 6m de afastamento.



4.

Entre 50% e 70% da testada deve estar ocupada com edifícios com mais de 2 pavimentos*. Desta ocupação, pede-se um mínimo de 25% de fachada entre T+2 e T+4 e 25% entre T+7 e T+limite do gabarito do lote**. O restante é deixado livre.

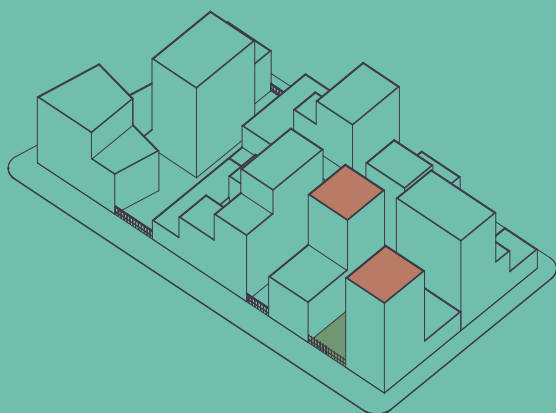
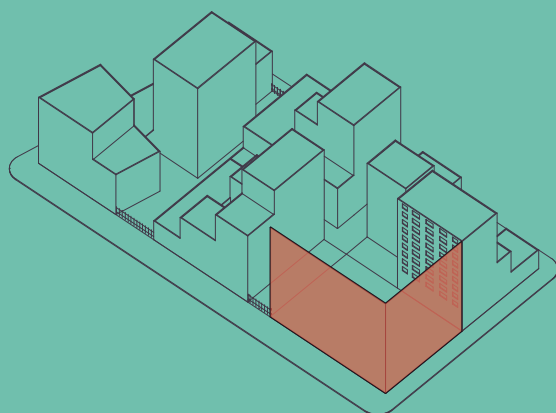


5.

Dos 30% a 50% restantes de testada do lote, metade deve ser ocupada com edifícios de até 2 pavimentos e metade deve ser deixada desimpedida visualmente para uma área vegetada. Caso haja menos de 40m de testada, a fachada de 2 pavimentos é opcional.

3.

A ocupação do lote se dá à partir de sua testada, sendo necessário respeitar algumas regras de alinhamento.



6.

É obrigatório garantir 25% de área permeável vegetada. Fica limitada a 30% da área do lote a projeção de edifícios de mais de 5 pavimentos.

Regramento proposto

Ilustração do regramento proposto para edificações nos lotes criados e em futuros lotes fruto de remembrandos dentro do perímetro de estudos e projeto.

“O possível parece ser a suposição de um sistema que adote os critérios do “envelope” quanto à formação do espaço urbano, mas que contenha instrumentos mais genéricos, que permitam um manejo mais amplo e transfira ao indivíduo o papel de propor cada situação particular.”⁹⁷

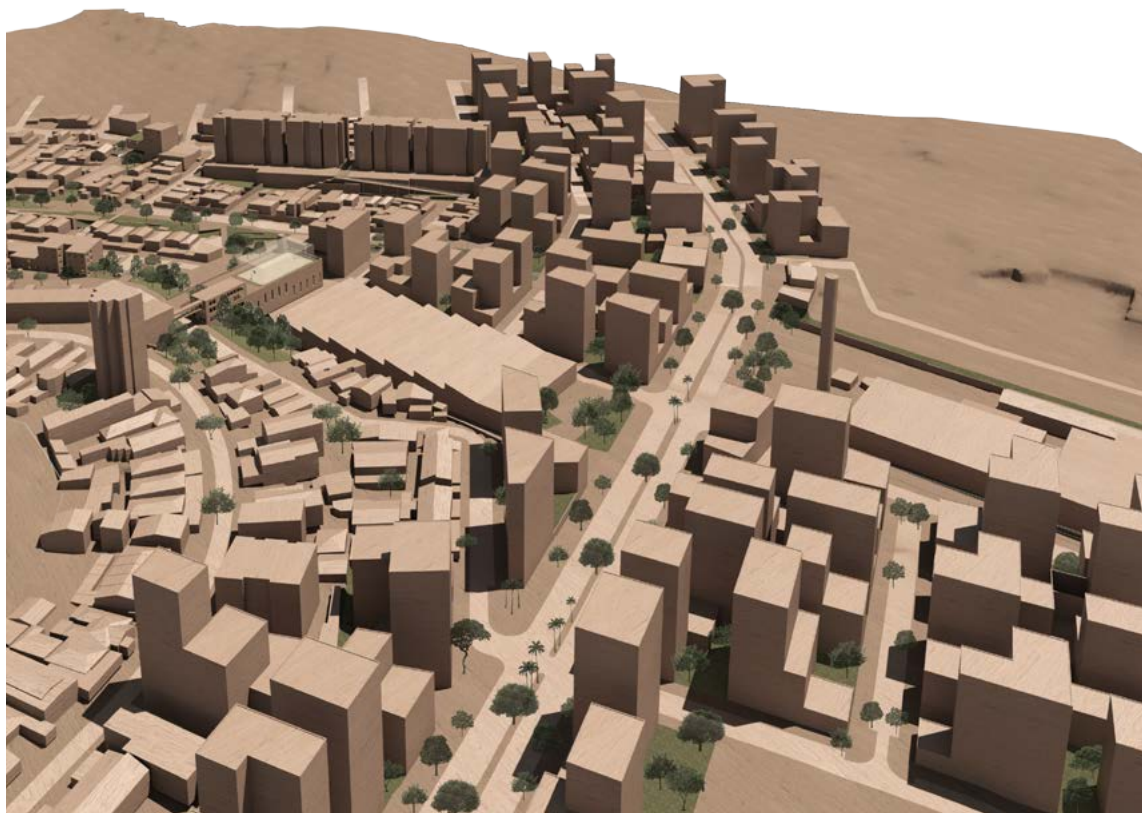
*Entende-se por pavimento uma altura de 4m para o térreo e 3 para os demais andares.

**Os limites de gabarito são definidos no projeto de desenho urbano para cada lote ou conjunto de lotes.

97. KRAFTA, Rômulo. “Desenho Urbano e regulamentação urbanística”. in: Anais do II SEDUR - Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil. Brasília, 1987. p. 22.

Perspectiva aérea da
Av. Prof. Francisco
Morato segundo o
projeto proposto.

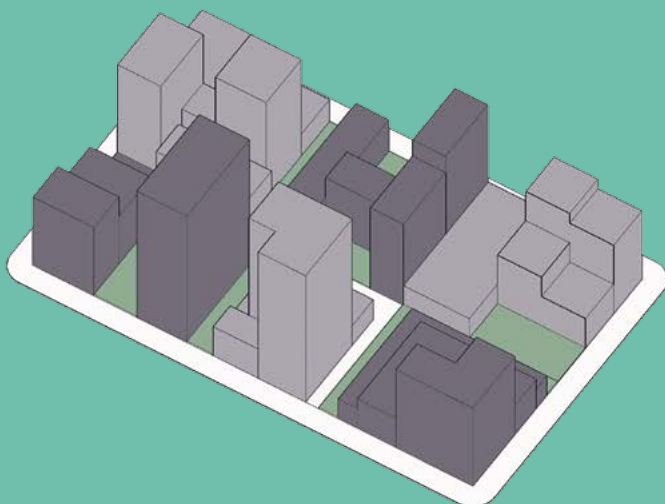
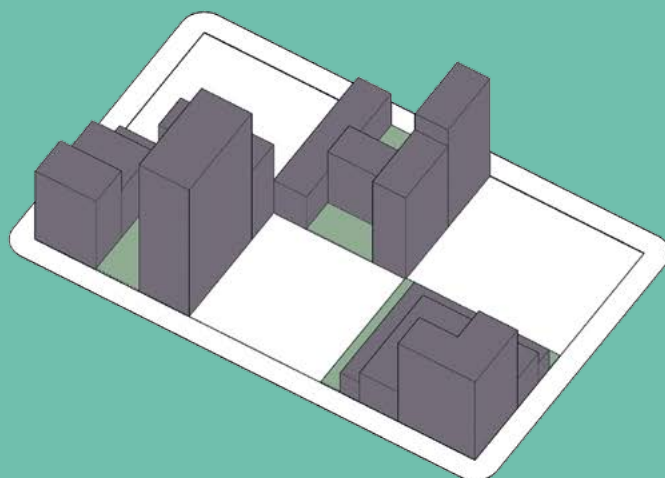
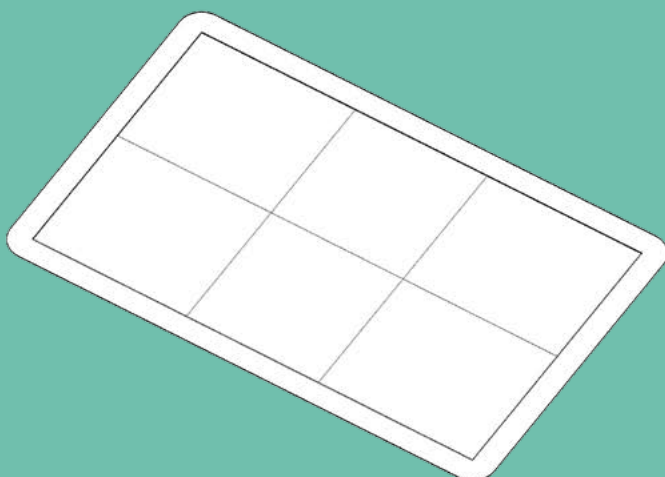
► Ver imagem
correspondente da
situação na página
134 do caderno um.



para a nova ocupação. A nova edificação guarda uma forma construída que remete ao seu contexto e mantém traços da presença do edifício mais antigo. A transformação o tecido urbano gera uma acumulação de marcas que permanecem influenciando nas futuras construções.

Devido à dinâmica de sobreposições das condições dessas regras, os potenciais construtivos dos terrenos acabam se tornando igualmente dinâmicos. Conforme as ocupações vizinhas se estabelecem, elas induzem possibilidades de ocupação do lote e podem reduzir seu coeficiente de aproveitamento construtivo. Contudo, com o estabelecimento de dimensões parecidas para os lotes e a variedade formal dos edifícios, essa redução nunca é drástica, sendo capaz de se manter próxima ao potencial dos vizinhos e não inviabilizando a ocupação do lote. Esse dinamismo recairá sobre a especulação dos terrenos, atuando também na valorização e destinação possível de cada lote. Junto com uma política mais ampla de regulação do solo, é possível garantir o interesse do mercado pelos terrenos mesmo com o decréscimo do potencial construtivo. Assim, fica esboçado um possível inibidor sobre especulação de terrenos ociosos, visto que construir antes pode significar ter coeficientes mais elevados.

Para elaborar este regramento, foram testadas diversas situações de quadras urbanas fictícias baseadas naquelas que estavam sendo criadas para o projeto. Dessa maneira, foi sendo ajustada a lógica da regulação para que ela funcionasse para a realidade do lote, onde diferentes agentes empreenderiam independentemente. Uma das estratégias para simular essa situação foi ilustrar o regramento e pedir para diferentes colegas (arquitetos e estudantes de arquitetura) esboçarem modelos de ocupação em lotes determinados dentro de uma mesma quadra. Para isso, foram destinados três lotes não vizinhos para três pessoas diferentes empreenderem propostas. Depois de testadas as regras e observadas as dificuldades de compreensão, foram feitos ajustes. Os três terrenos restantes, que agora possuíam vizinhos construídos, foram destinados a mais três colegas para que propusessem novos modelos. Dessa maneira, foi possível observar tanto



As propostas
ensaiadas por
nossos colegas
foram divididas
em duas etapas:
a primeira em
lotes sem vizinhos
diretos e a segunda
considerando
os modelos já
propostos.

como diferentes atores poderiam interpretar as normas, quanto as dificuldades de compreensão do regramento para que fossem melhor explicadas.

Finalmente, o regramento foi aplicado em toda a área de projeto a fim de observar sua espacialização no tecido urbano proposto. Essa etapa permitiu avaliar como a altura máxima das edificações somada ao relevo existente contribui com a composição paisagística urbana do bairro. Assim, foram estabelecidos diferentes limites de alturas máximas para os lotes visando a construção de uma paisagem mais coesa dentro da variedade formal resultante. Esses gabaritos não variam drasticamente, mas ajudam a configurar escalas edificadas diversas no sentido de respeitar o perfil topográfico da cidade e criar ambientes urbanos conformados por edifícios de porte adequado.

O resultado final foi um regramento que, apesar de facilmente ilustrado, exige respostas que fogem à padronização tipológica. Para tanto, os agentes do mercado que atuarão na construção das futuras edificações deverão buscar soluções alternativas e o papel do arquiteto dentro dessa lógica passa a ser fundamental. Os edifícios não poderão mais ser desenhados somente a partir de fórmulas econômicas, dando aos arquitetos mais poder de decisão e mais importância no produto final. As formas complexas podem contribuir com a multiplicidade de soluções espaciais e programáticas, proporcionando novas formas de habitar e públicos alvo variados. Com a redução das áreas livres privadas em relação ao que se faz nos modelos típicos do mercado imobiliário, a qualidade dos apartamentos e da arquitetura do edifício ganham mais importância do que o número de serviços ofertados. Ao mesmo tempo, a criatividade nos projetos será mais importante para elevar os coeficientes construtivos e otimizar o uso da volumetria irregular das construções. Dessa maneira, a profissão do arquiteto pode ser revalorizada, mesmo que, ou melhor, por conta do edifício não funcionar como um objeto autônomo e ter sua forma condicionada a aderir à uma situação urbana de conjunto.

Planta Nolli do projeto

Falha do Itararé e lotes adjacentes

escala 1:5000

 Ver planta correspondente da situação na página 80 do caderno um.



Planta Nolli por andares

Foram destacadas 3 alturas de edifícios para evidenciar a distribuição das torres segundo o regramento proposto. Apesar de densamente construídos nos andares mais baixos, o afastamento dos edifícios aumenta conforme sua altura cresce, garantindo melhor acesso ao sol.

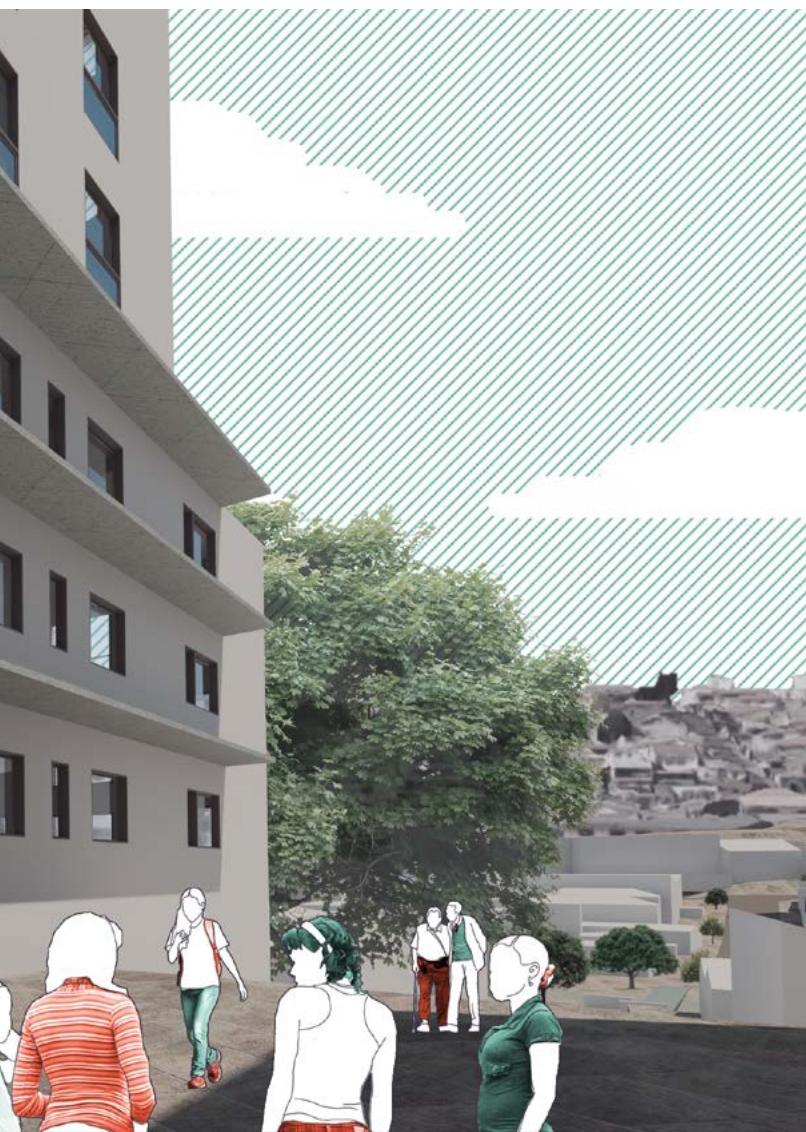
escala 1:5000



Perspectiva
ilustrativa da
passagem de
pedestres proposta
entre os edifícios
junto ao morro na
margem direita do
Itararé.



projetos específicos



Durante a definição dos dois primeiros eixos de intervenção - o tecido urbano e a tipologia - foram observadas situações nas quais a complexidade exigiria respostas mais elaboradas, revelando a necessidade de exceções onde as edificações deveriam ser resolvidas junto do espaço público. O tipo de intervenção urbana realizada em Medellín para configurar espaços públicos nos bairros mais vulneráveis através de bibliotecas e escolas ligadas ao sistema de transporte e à abertura e qualificação de espaços públicos foi uma importante referência. Lá, comprovou-se a necessidade de costurar o desenho destes elementos para configurar espaços urbanos adequados em áreas mais complexas, otimizando os recursos para dar respostas a mais de um problema de uma única vez de maneira pontual e assertiva.

No caso do projeto para a Falha do Itararé, essas condições aparecem com escalas diferentes, onde se configuram ora projetos de grande porte

Projetos específicos

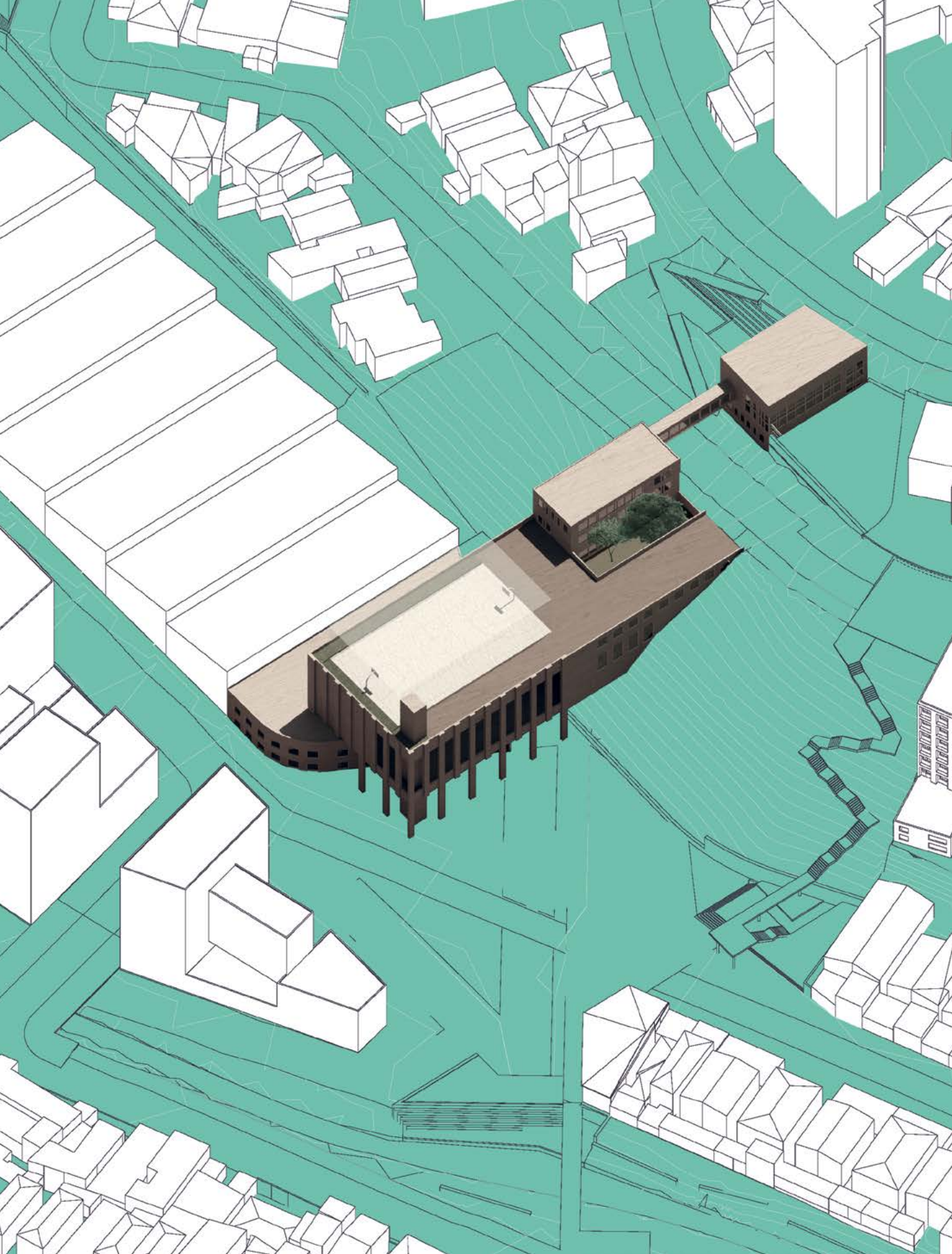
Localização dos projetos específicos propostos

escala 1:5000



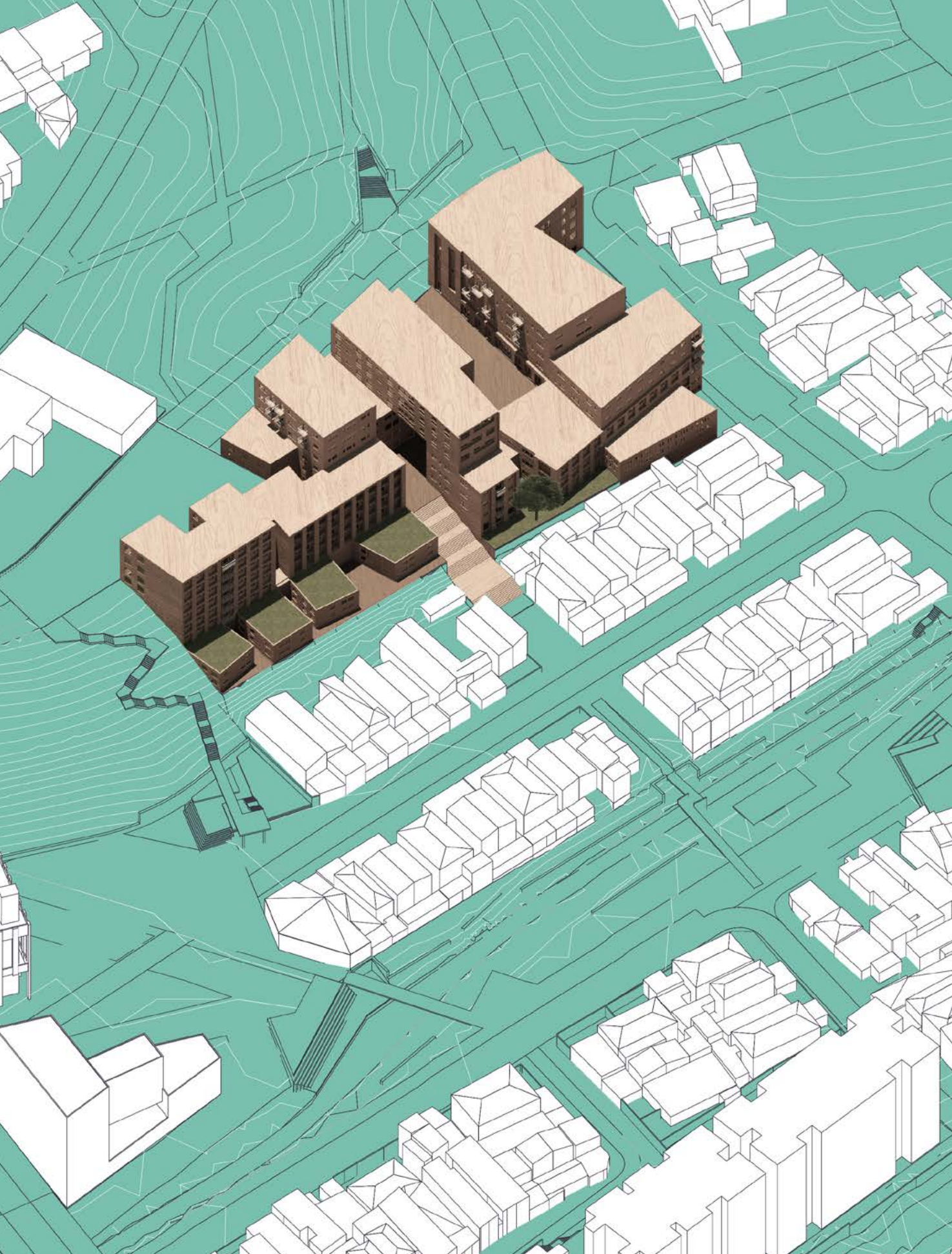
que lidam com transformações mais radicais, ora soluções mais simples com pequenas edificações, que ao apresentarem um desenho específico, permitem criar situações urbanas oportunas. Esse cenário exige um novo modelo de empreendimento que não é o mesmo daqueles realizados a partir de um regramento genérico. Para tanto, foi imaginado que algumas destas intervenções poderiam se dar através de pequenos concursos de projeto públicos. Eles seriam voltados a escritórios de arquitetura de diferentes escalas, visto que exigem diferentes escalas de projeto. Assim, poderiam ser elaboradas propostas mais ricas que participem do processo de discussão do projeto de desenho urbano. Ao mesmo tempo, existe aí mais uma chave de entrada para a valorização do arquiteto, abrindo mais espaço para este profissional atuar no processo de produção da cidade.

Neste caso, foram elaborados modelos para estes projetos específicos como forma de ilustrar aquilo que se esperaria extrair destes concursos. Eles funcionam como diretrizes para a criação dos possíveis editais e servem para demonstrar como essas intervenções integrariam o projeto de desenho urbano dentro de seu escopo.



1. equipamento híbrido

Este conjunto é provavelmente o mais complexo de todos os projetos específicos. Ele está localizado junto ao morro em uma situação de extrema declividade. Contudo, sua dificuldade está em implantar em um único edifício uma quadra descoberta, um ginásio e uma piscina cobertos, um anexo para a escola Arthur Whitaker, um mercado público e um estacionamento subterrâneo, tudo isso contribuindo para a criação de uma praça no nível superior, uma no nível inferior e de uma transposição entre elas. Ele surgiu dessa necessidade conjunta de lidar com inúmeros programas localizados em uma área de difícil implantação. Com a remoção do ginásio da escola e da quadra descoberta da praça Maria do Céu Correa para o prolongamento da rua São Calixto, surgiu a demanda de realocar estes dois programas. Desprovidos de um plano de grandes extensões para abrigá-los, devido ao relevo acentuado, optou-se pela criação de um edifício, que serve então como praça pública em sua cobertura e complexo esportivo em seu interior. Sob este complexo, na cota da praça central, optou-se por implantar um mercado público adotado ao edifício preservado da Centro Educacional do Albert Einstein. Ele contribui assim para ativar este espaço público e funciona em concomitância com a feira livre que tomará este espaço às terças-feiras, além de representar um uso cotidiano importante dentro das dinâmicas urbanas da escala do bairro. Com a difícil missão de criar conexões transversais para a Falha do Itararé, este edifício contribui para a transposição do morro, incorporando um elevador público que liga o estacionamento público subterrâneo, a praça cívica baixa e a praça esportiva elevada, permitindo uma circulação mais fácil e acessível entre os níveis.



2. edifícios com passagem

Este conjunto de edifícios também apresenta uma solução de transposição do morro. Eles foram propostos para reestruturar os espaços públicos ligados à praça Maria do Céu Correa, criando frentes ativas para a cidade. O desafio deste conjunto está em adaptar sua arquitetura à topografia acidentada e criar um escalonamento a fim de evitar uma ocupação muito massiva do relevo e proporcionar uma transição suave para as casas no pé do morro. Uma passagem pública entre os edifícios foi estabelecida como maneira de reduzir a dimensão da quadra e criar novas conexões transversais para a Falha do Itararé, completando um percurso iniciado do lado oposta da área de intervenção. Este conjunto também tem como propósito criar pelo menos 102 unidades de habitação para locação social para proporcionar espaço de negociação para o reassentamento de todas as famílias da Favela do Labirinto. A necessidade de criar este espaço não se vincula à obrigatoriedade de que as famílias sejam reassentadas neste conjunto, podendo haver lugar para isso em outros edifícios do perímetro ou de acordo com a necessidade dos envolvidos. Atendido o número mínimo de unidades solicitadas, também é possível contemplar unidades para o mercado popular, estimulando a diversidade social do conjunto. Além disso, ele deve necessariamente abrigar outras funções no térreo com usos mais públicos, como comércios e serviços, inserindo-o de maneira mais potente nas dinâmicas do bairro. Finalmente, espera-se que os edifícios sejam capazes de abrigar uma variedade de formas de morar, podendo adaptar apartamentos de diferentes dimensões que convivam com residências unifamiliares integradas no mesmo conjunto.



● Há fotos da relação do condomínio Ways Vila Sônia com as ruas do entorno nas páginas 91, 106 e 115 do caderno um.

3. escadaria e rampa de transposição

Esta intervenção foi concebida para lidar com uma questão muito particular. Ao realizar a adaptação infraestrutural da Falha do Itararé, observou-se a impossibilidade de reduzir a dimensão da quadra onde se encontra o condomínio vertical Ways Vila Sônia, devido a sua grande extensão. Contudo, ficou evidente que a implantação deste conjunto gerou áreas residuais em seu perímetro, em especial no recuo para a Tv. Raimundo José Cabral, na parte mais baixa do terreno. Neste caso, existe um jardim inacessível entre o muro do lote e o edifício garagem, que poderia ser utilizado para qualificar a própria travessa. Da mesma forma, percebe-se um afastamento das torres residenciais num alinhamento com Rua Major Luís da Fonseca, no nível da Av. Prof. Glória Martins, onde o térreo do condomínio está em nível com a rua. Assim, foi proposto que, através de contrapartidas da prefeitura como isenção de IPTU, esses recuos fossem incorporados ao espaço público, dividindo o condomínio em duas partes conectadas pelo subsolo. Dessa forma, uma estrutura de transposição pode ser adotada ao edifício garagem permitindo a ligação entre a R. Major Luís da Fonseca e a Tv. Raimundo José Cabral, viabilizando mais uma conexão transversal para a Falha do Itararé. Esta estrutura foi proposta para abrigar uma escadaria, uma rampa e um espaço comercial no nível da travessa. O jardim do condomínio será convertido em jardim público integrado a essas estruturas. Dessa maneira, essa passagem tão utilizada no bairro pode ser qualificada e costurada ao tecido urbano.

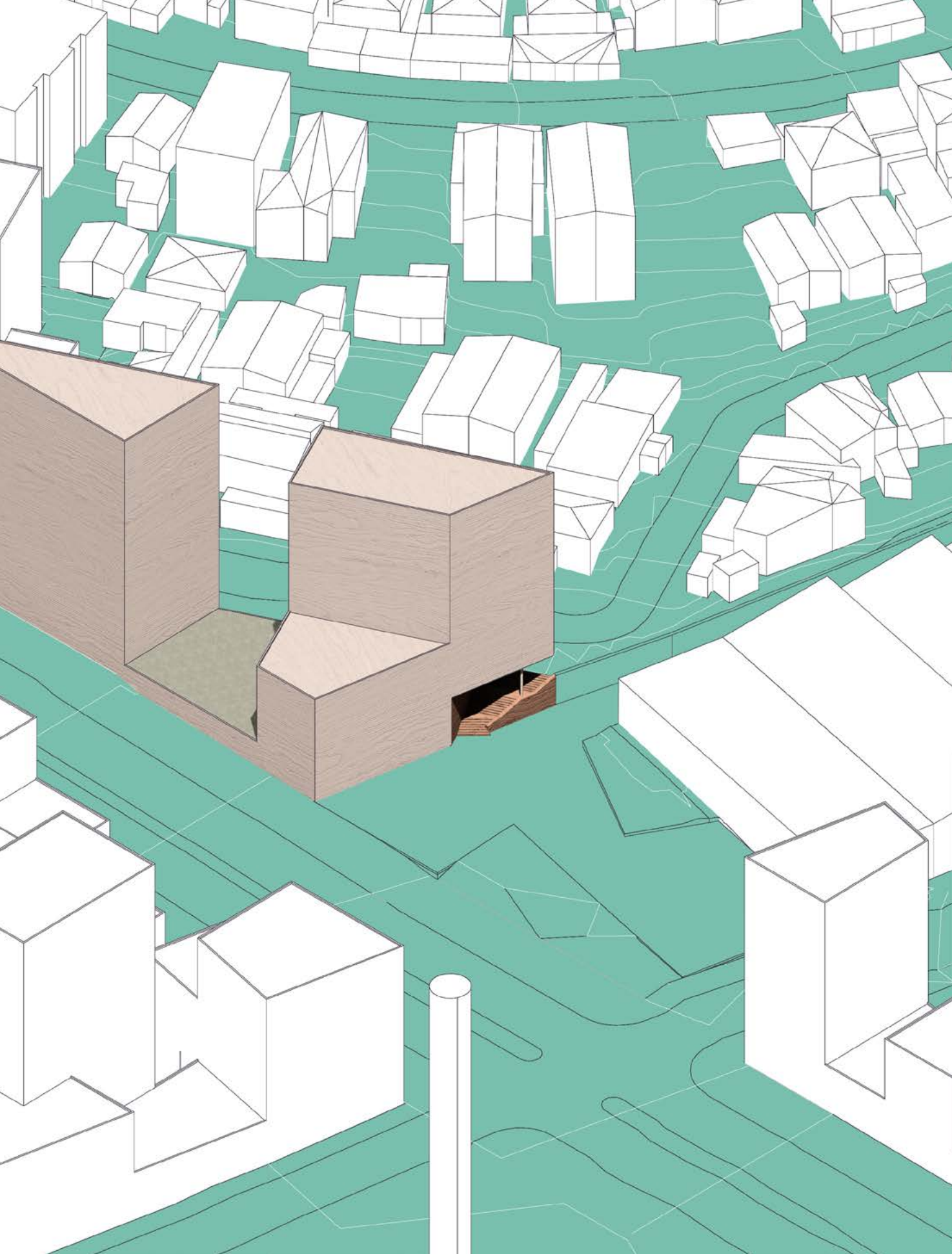


4. creche e clube de senhoras

Este projeto tem uma aproximação mais delicada, focada em reordenar a distribuição dos terrenos públicos e criar espaços mais articulados, aproveitando melhor a disponibilidade de terras. Ele incide sobre um perímetro demarcado como espaço público no croqui de Setor Quadra Lote que conecta a margem esquerda do Itararé à Av. Prof. Gióia Martins, passando pela rua sem saída Eusébio da Costa Braga. Esta área está, hoje, subdividida entre o Clube de Senhoras, uma creche pública e um terreno vazio que abriga uma quadra esportiva. Todos estes estabelecimentos se configuram como edifícios isolados em meio a jardins murados que criam uma interface cega com o espaço público e se tornam obstáculos para os percursos do bairro. Sendo assim, fica proposto que a creche incorpore parte do terreno vazio e ceda parte de seu lote como espaço público ligado às margens do córrego. O restante do terreno será destinado a abertura de uma passagem de pedestres entre a R. Eusébio da Costa e a Av. Gióia Martins e um pequeno largo que poderá abrigar a banca de frutas que hoje ocupa a calçada da avenida. O novo espaço público próximo às margens do Itararé contribui para a diminuição do trecho estrangulado da passagem de pedestres que margeia os muros do Clube de Senhoras e possibilita a abertura completa deste equipamento para área externa em casos de eventos, visando reafirmar seu caráter coletivo. Junto a testada do novo lote da creche na avenida, deve ser construído um pequeno edifício para locação social nos andares superiores e um anexo da creche no térreo, promovendo a configuração de uma fachada ativa para o lote e um novo pátio entre os edifícios da instituição.



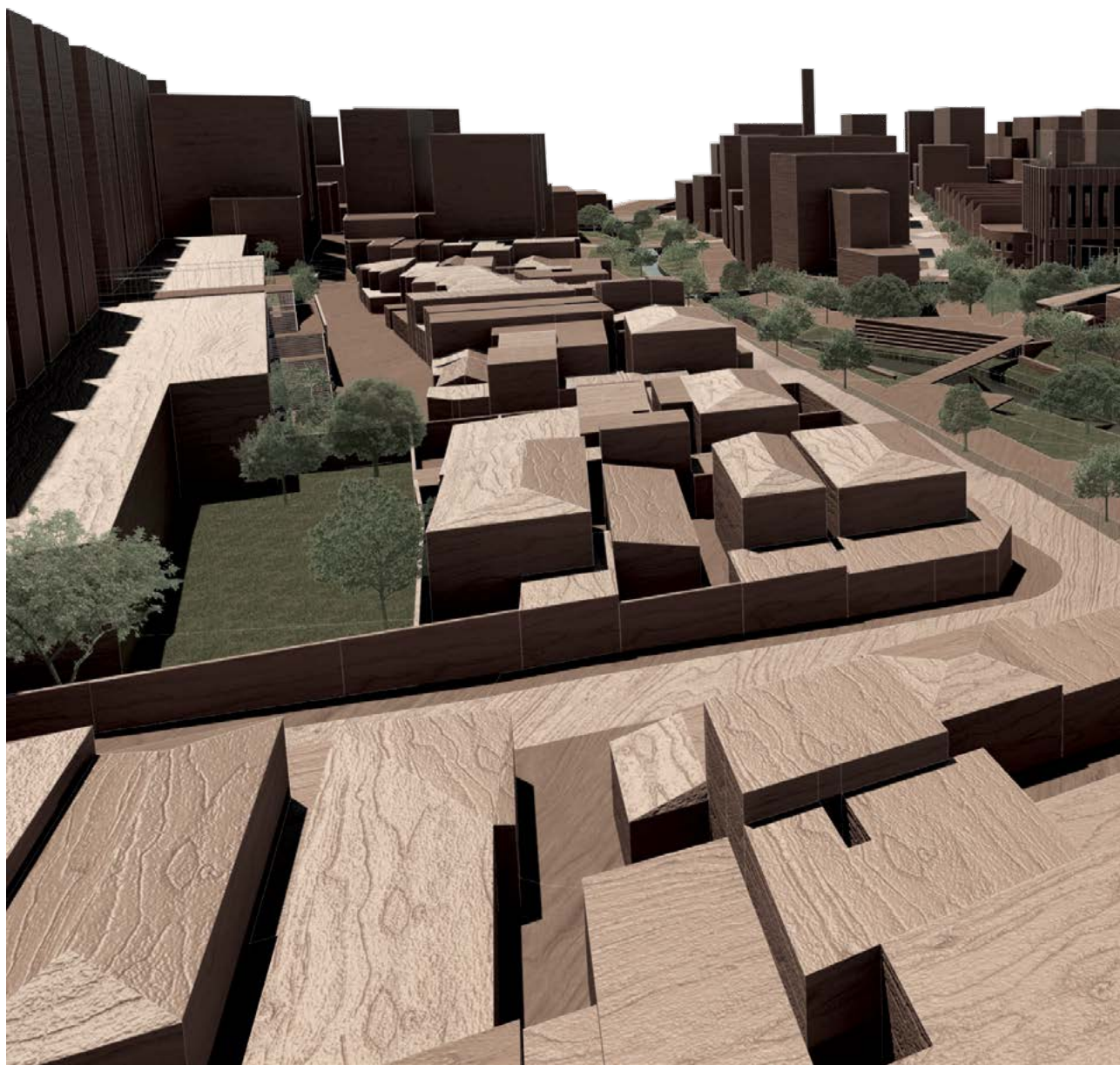


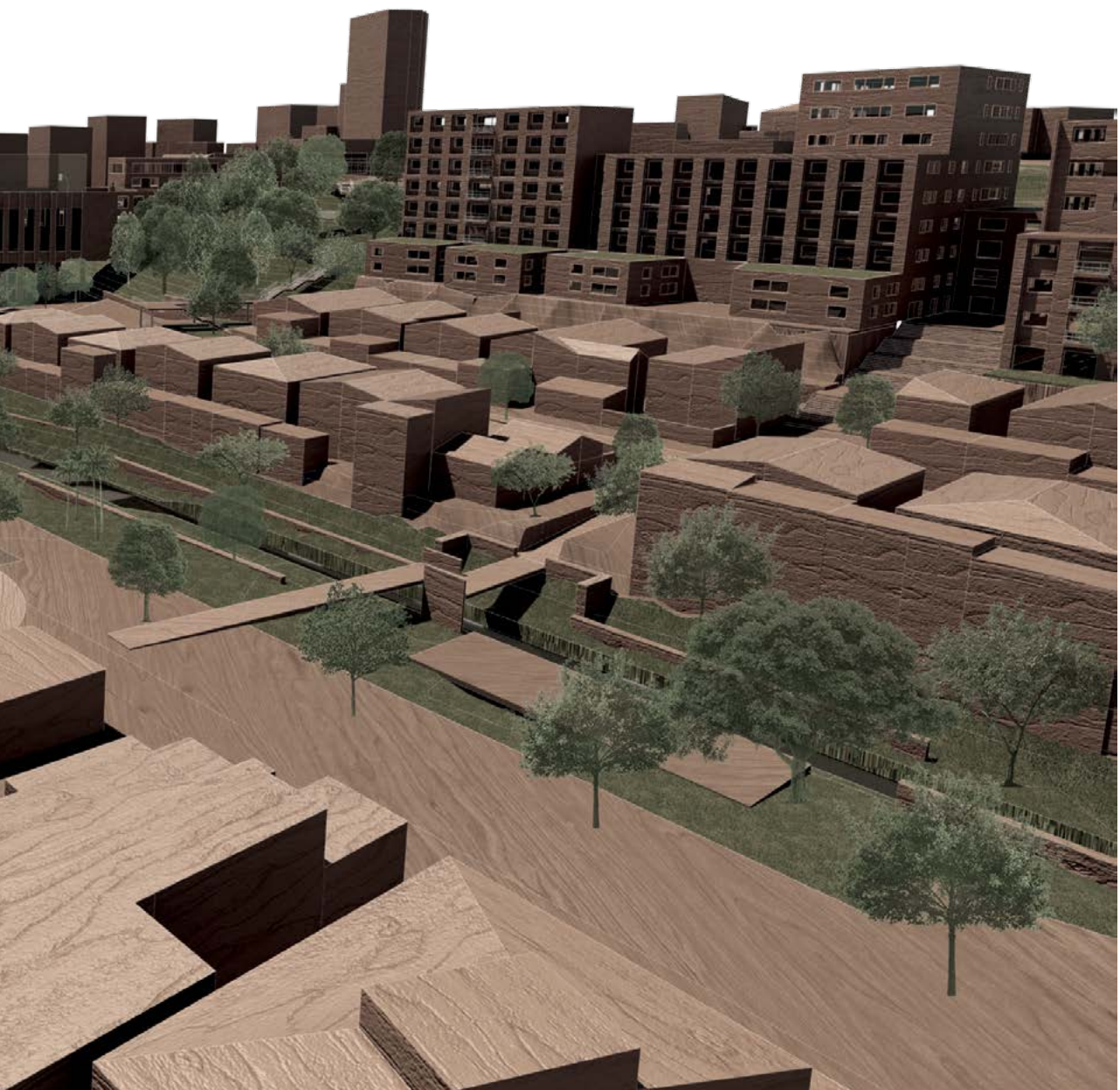


5. escadaria no largo

O último dos projetos específicos é o mais simples deles. Ele visa criar uma conexão entre o largo criado na Avenida Francisco Morato em frente ao Centro de Ensino do Albert Einstein e a R. São Calixto, que margeia este espaço público, mas se encontra quatro metros acima dele. Trata-se portanto da implantação de uma escadaria incorporada ao térreo do edifício ao lado, fazendo essa conexão de maneira mais direta. Neste caso, não existe necessidade de um projeto completo do conjunto edifício/escadaria, apenas um regramento específico que prevê a incorporação dessa passagem pública no lote privado. O intuito é permitir que a área de do lote se mantenha em sua projeção, mas garantir que um trecho de seu térreo disponibilize essas função pública de importância conjuntural.

Perspectiva aérea
baixa olha para as
margens do Itararé
desde o bairro
em direção à Av.
Francisco Morato.





considerações finais

À medida que nos aprofundamos no tema do Desenho Urbano e em sua escala distinta de compreensão dos procedimentos de formação da cidade, fomos nos dando conta, paradoxalmente, como a escala de projeto do desenho urbano estava também dependente, inevitavelmente, de uma dimensão de planejamento estratégico da cidade. Obviamente não se tratava de suplantar a lógica do planejamento pelo desenho urbano, mas encontrar os limites até onde cada campo disciplinar e seus instrumentos devem se estender no trato das dinâmicas de formação urbana. E esses limites se tornaram, paralelamente, equivalentes aos limites deste trabalho final de graduação. Enquanto buscávamos referências teóricas e práticas, sentíamos, que era preciso avançar mais no detalhamento do projeto dos espaços públicos, das infraestruturas urbanas, e dos próprios edifícios para entender e demonstrar como a intervenção na cidade coordenada pelo desenho poderia atingir patamares mais qualificados de paisagem, urbanidade, qualidade ambiental, entre outros fatores. Da mesma forma, por outro lado, éramos convocados pelas leituras e reflexões que fizemos a entender melhor como um projeto, desenho, poderia ser viabilizado dentro das lógicas de produção e normatização da cidade. Neste ponto percebemos inclusive que para vislumbrar um modelo mais coerente e concreto de desenho e instrumento urbanístico, a nível municipal ou regional, era preciso compreender como funcionava este

modelo em sua escala construída, edifício por edifício.

Assim como gostaríamos de desenvolver mais detalhadamente aspectos do projeto, dos regulamentos tipo-morfológicos, estudar critérios mais precisos de densidade, e nos aproximar mais ainda da escala da unidade habitacional; também percebemos que é necessário observar e propor uma outra lógica de planejamento regional, que sustentasse as escolhas e desejos de projeto. Esta é a prova de que o Desenho Urbano tem esta vocação conciliadora entre duas escalas da produção da cidade. Se nosso objetivo era, e for, encontrar uma alternativa baseada na definição tipo-morfológica da cidade para o planejamento, teremos que elaborar tipologias viáveis observando as variáveis regionais, assim como pensar estratégias de planejamento que permitam e valorizem a forma, a tipologia e o desenho.

Neste sentido, agora que concluímos um ensaio na escala do projeto de desenho urbano, tentamos de alguma maneira recuperar essa discussão sobre o planejamento e entender como projetos da dimensão do que propusemos poderiam se aplicar de uma maneira coerente a nível regional.

A primeira constatação, ou confissão que devemos fazer, é que a definição do perímetro poderia ser muito diferente, abrangendo uma área maior inclusive. Dentro dos já mencionados limites que se nos impunham de diferentes origens, a definição de “um lugar como outro qualquer” como estudo de caso se pautou não só na sua característica corriqueira como na sua dimensão reduzida, de modo que justamente fôssemos capazes de atingir um nível adequado de definição do projeto. Ao refletir sobre a replicabilidade deste projeto como política urbana notamos que seria possível trabalhar com perímetros maiores, como vimos em vários dos exemplos que estudamos, assim como isso poderia ser bem-vindo para a viabilização do projeto, uma vez que agregaria mais superfícies de intervenção, ou seja solo para exploração pela indústria da construção, com menos demandas de espaço público e investimento em infraestrutura. Ainda que comum, o tecido da Falha do Itararé se demonstrou bastante con-

sumidor de recursos de um eventual projeto de desenho urbano, já que eram muitas as demandas por novas ruas, praças, áreas de proteção ambiental. Agregar outros trechos do entorno, que desde o início não compuseram o perímetro de atuação deste trabalho por não demandarem muitas transformações do tecido e infraestrutura além de processos simples de remembramento controlado de lotes, poderia ser muito útil para a viabilização do projeto e perímetros similares dentro de uma política urbana estratégica.

O estudo de algumas referências que apresentamos no capítulo 7 e as constatações sobre a legislação vigente tecidas ao longo do capítulo 6 nos ajudaram a perceber também outros elementos que deveríamos considerar para viabilizar o processo de desenho urbano que estamos imaginando. Na hipótese que formulamos, seria preciso uma mudança estrutural no leque de instrumentos que incidem sobre a cidade, acabando, por exemplo, com o pagamento de outorga onerosa e com a diversidade de demarcações de C.A. no âmbito do zoneamento, limitando toda cidade ao coeficiente básico com excessão às áreas onde existam projetos de intervenção discutidos e aprovados publicamente. Assim, recuperando ideias básicas já ensaiadas na década de 1980, estabelecer perímetros por toda a cidade, em áreas centrais e periféricas, onde se concentrariam todos os investimentos públicos e a atuação da iniciativa privada, parece, por contraste, fazer mais sentido e ser viável. Essa proposta tem um viés estratégico, pois permite direcionar os esforços que atuam na transformação da cidade de maneira mais potente, capaz de promover mudanças estruturais no tecido urbano e irradiar a qualidade de vida para além de seus perímetros. Caso contrário, corremos o risco de seguir transformando a cidade com pouca capacidade de qualificá-la, ou pior, agravando problemas de maneira cada vez mais permanentes e de difícil resolução.

Perímetros de intervenção menores possibilitam que a natureza da transformação ganhe uma escala na qual se pode discuti-las ampla e publicamente, de maneira amparada por ilustrações as mais diversas e claras do

modelo urbano que se pode obter, a fim de aproximar a população do processo, que se torna mais palpável. Neste aspecto, outra limitação deste trabalho nos ensinou como um processo de desenho urbano poderia ser realizado. Por mais que tentássemos fazer uma aproximação sensível ao lugar e ao cotidiano dos habitantes, não dispúnhamos do tempo, espaço, materiais e prerrogativas para simular um real processo de discussão de projeto. Isso se demonstrou uma questão crucial, pois poderia proporcionar alterações drásticas no projeto, muito além das discussões de uma dupla. O projeto pensando como um pacto entre poder público, iniciativa privada e comunidade local, esbarraria em muitas divergências e inviabilidades técnicas, que lhe confeririam mais riqueza e qualidade.

Esse modelo de produção da cidade se fundamente necessariamente num Estado mais fortalecido, capaz de capitanear as transformações desde a escolha dos perímetros de intervenção até a execução e acompanhamento das obras. Apenas o poder público possui escala e legitimidade para avaliar de maneira estratégica e justa as áreas que merecem prioridade de investimentos e viabilizar a mediação entre os diferentes atores que participarão do processo. Isso esbarra necessariamente no patrimonialismo intrínseco ao nosso Estado, contudo, é um problema que deve ser enfrentado e corrigido pela raiz. Isso significa rever estruturas políticas e instâncias de governo que lidam com a cidade. Alterar essas escalas de intervenção significará alterar o próprio Estado.

Não obstante, necessitaremos também de fazer alterações na formação dos arquitetos. A leitura histórica que fundamentou este trabalho nos revela como todos os aspectos da política e economia urbana estão relacionados e impactados por sua posição no tempo, pela “história da arquitetura”, que na verdade não deveríamos isolar da história da urbanização, do urbanismo e, afinal, da história da cidade. Se hoje produzimos nossos ambientes urbanos da maneira como produzimos, é também devido a um processo histórico de transformações das teorias arquitetônicas sobre o edifício e a cidade. Mesmo diante de um contexto de produção da cidade pelo mercado da

construção civil que pauta o puro valor de troca, muitos arquitetos, até os mais reconhecidos, também seguem reproduzindo lógicas anti-urbanas quando recebem espaço para atuar. Se por um lado o mercado atua sob a lógica do lucro imediato com soluções arquitetônicas que otimizam os custos em um modelo de fácil reprodução, os arquitetos projetam edifícios como objetos de arte onde o apelo visual importa mais do que sua inserção na cidade. Ambas essas lógicas carregam uma herança dos pensamentos modernos que orientaram a reconstrução da Europa no pós-guerra, seja na racionalização e industrialização da construção, seja na autonomia dada ao edifício em relação ao tecido urbano em busca de formas puras e leves.

Reverter este processo depende de da criação de uma consciência por parte dos arquitetos de reconhecer erros e acertos e aprender com a história de suas disciplinas. Isso implica também em rever formas de ensino e dinâmicas de trabalho na universidade, muitas vezes ancoradas sobre conceitos que vão contra a lógica urbana da arquitetura. Depende também de buscar uma reaproximação entre o arquiteto e a cidade a fim de reconhecer como forma urbana e arquitetônica estão relacionadas e atuar no sentido de conciliar o mercado da construção civil e as políticas urbanas ao aproximar o edifício e a cidade, o planejamento e a arquitetura.

bibliografia

AMORE, Caio Santo; SHIMBO, Lúcia Zanin; RUFINO, Maria Beatriz Cruz. (Org.). *Minha Casa? E a cidade? Avaliação do Programa Minha Casa Minha Vida em seis estados brasileiros*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

AUGÉ, Marc, “Não lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade”. Papirus, Campinas. 2012.

BAUMAN, Zygmunt “Confiança e medo na cidade” Zahar, Rio de Janeiro, 2009

BENFATTI, Denio Munia. “Portzamparc e o Urbanismo Contemporâneo”. in: *Oculum*, Puc-Campinas, Campinas v. 9, p. 14-33, 1997.

BOTTON, Alain de. “A arquitetura da felicidade”. Rocco, Rio de Janeiro. 2006.

CARPIO-PINEDO, José. *La manzana abierta (îlot ouvert) de Portzamparc como tipologia para el paisaje urbano contemporáneo: aplicación en la ZAC de Masséna-Nord, París*. Disponível em: planur-e.es, acesso em 01/10/2015.

CARVALHO, Jorge Pessoa de. “A tipologia dos edifícios de apartamento e sua relação com o tecido urbano na cidade - um estudo de suas transformações nos últimos 40 anos”, Dissertação de mestrado. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008

CERTEAU, Michel de, GIARD, Luce, MAYOL, Pierre. *A invenção do cotidiano: 2. morar, cozinhar*, 10ed., Petrópolis, Vozes, 2011.

CORSINI, Josep Maria Ordeig, “Diseño urbano: accesibilidad y sostenibilidad”, Instituto Monsa de Ediciones, Barcelona, 2007.

CUADRÓN, L. "Louverture de l'ilot: Mémoire de recherche", École Nationale Supérieure d'Architecture Paris Val-de-Seine, Paris, 2011.

EISENMANN, P., KOOLHAAS, R., "Supercrítico: Peter Eisenman, Rem Koolhaas", Cosac Naify, São Paulo, 2013.

FERREIRA, João Sette Whitaker: "Produzir casas ou construir cidades? Desafios para um novo Brasil urbano", FUPAM, São Paulo, 2012.

FRAMPTON, Kenneth. "História Crítica da Arquitetura Moderna". Martins Fontes, São Paulo. 1997.

FIGUEROA, Mário. Habitação coletiva e a evolução da quadra. Arquitectos, São Paulo, ano 06, n. 069.11, Vitruvius, fev. 2006.
<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/06.069/385>>.

GEHL, Jan. "Cidades para pessoas", Perspectiva, São Paulo. 2013.

GOSLING, David; MAITLAND, Barry, "Concepts of Urban Design", Academy Editions, Londres, 1984.

GORELIK, Adrián, "A produção da 'cidade latino-americano'. in Tempo Social, revista de sociologia da USP, v.17, n.1, São Paulo, 2003.

GUERRA, Abilio. "Quadra aberta. Uma tipologia urbana rara em São Paulo". Projetos, São Paulo, ano 11, n. 124.01, Vitruvius, abr. 2011 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/11.124/3819>>.

HEPNER, Alexandre. "Desenho urbano, capital e ideologia em São Paulo: centralidade e forma urbana na marginal do Rio Pinheiros". Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2010.

JACOBS, Jane. "Morte e vida de grandes cidades". WMF Martins Fontes, São Paulo. 2013.

KOOLHAAS, Rem. "Nova Iorque delirante". Cosac Naify, 2008.

KOOLHAAS, Rem. "Junkspace". in "O Campo Ampliado da Arquitetura - Antologia Teórica (1993-2009)". (org. Sykes, A. Krista) Cosac Naify, São Paulo, 2013.

KRIER, Leon. "Drawing for architecture", Mit press, Massachusetts, 2009.

LEFEBVRE, Henri. "O direito a cidade", Centauro, São Paulo, 2001.

LÓPEZ DE LUCIO, Ramón. "Construir ciudad en la periferia". Madrid, Marea Libros. 2007.

LÓPEZ DE LUCIO, Ramón. "Vivienda Colectiva, espacio público y ciudad: evolución y crisis en el diseño de tejidos residenciales - 1860 - 2010". Madrid, 2013.

MACEDO, Silvio Soares. "A paisagem verticalizada de São Paulo: A influência do Modernismo no desenho urbano contemporâneo". in: Anais do II SEDUR - Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil. Brasília, 1987.

MACEDO, Silvio Soares. "Os sistemas de espaços livres e a constituição da esfera pública contemporânea no Brasil. FAUUSP, São Paulo. 2013

MALERONKA, C. "Projeto e Gestão na Metrópole Contemporânea: um estudo sobre as potencialidades do instrumento 'operação urbana consociada' à luz da experiência paulista". Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

MANGIN, David; PANERAI, Philippe. "Projet Urbain". Paranthèses, Marseille. 2009

MARTÍ ARIS, Carlos. "La casa y la ciudad, realidades inseparables", in: Arquitectura Viva, v. 50, p.8-11, 1995.

MEDRANO, Leandro; RECAMÁN, Luiz . Vilanova Artigas: Habitação e cidade na modernização Brasileira. 1a.. ed. Campinas: Editora UNICAMP, 2013.

MEDRANO, Leandro. "Entrevista a José María de Lapuerta. Vivienda, tecnología e urbanismo". Entrevista, São Paulo, ano 17, n. 065.02, Vitruvius, feb. 2016.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. A cidade como bem cultural: áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance na preservação do patrimônio ambiental urbano. In: IPHAN: Patrimônio: atualizando o debate. São Paulo, IPHAN,

MONTANER, Josep Maria. "A modernidade superada: arquitetura, arte e pensamento do século XX", Gustavo Gili, Barcelona, 2001.

MONTANER, Josep Maria; MUXÍ, Zaida. "Arquitectura y politica: ensayos para mundos alternativos", Gustavo Gili, Barcelona, 2011.

MORA, José Ferrater. "Diccionario de Filosofía", Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1971.

NOBRE, Eduardo Alberto Cusci "Novos instrumentos urbanísticos em São Paulo: limites e possibilidades". in: II Seminário Internacional da LARES. LARES, São Paulo. 2004

PORTZAMPARC, Christian. "A terceira era da cidade" in: Oculum, Puc-Campinas, Campinas v. 9, 1997.

QUEIROGA, Eugenio, et al. "Sistemas de espaços livres e forma urbana. Algumas reflexões." Anais da ANPUR, Recife, 2013.

SAMPAIO, Heliodoro. "Desenho Urbano: indagações críticas". in: Anais do II SEDUR - Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil. Brasília, 1987.

SOUZA, Felipe Francisco. "Métodos de planejamento urbano: projetos de Land Readjustment e redensolvimento urbano". São Paulo, Paulo's, 2009.

VIEIRA, Elvis José. "Grandes projetos urbanos e a transformação da forma urbana na cidade contemporânea: Operação Urbana Orla Ferroviária de Suzano." Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

VIGLIECCA, Héctor, "Cinco Mantras do Desenho Urbano". Disponível em: archdaily.com.br/br/870625/cinco-mantras-do-desenho-urbano-por-hector-vigliecca. (acesso em 02/06/17)

WISNIK, Guilherme. “Bienal de arquitetura de São Paulo: entrevista com Guilherme Wisnik”. in: Revista Contraste, v.2. São Paulo, 2014.

JÚNIOR, Caio Prado, *Evolução Política do Brasil e outros estudos*, Brasiliense, São Paulo, 3ed., 1961.

PANERAI, P., Castex, J., Depaule, J., “Formes urbaines: de l’îlot à la barre”. Paris, Dunod, 1977.

PANERAI, P. “Construir la ciudad”, 1985 in: CAXTEX, J., PANERAI, P., DE PAULE, J., “Formas urbanas: de la manzana al bloque”, Gustavo Gili, Barcelona, 1986.

PESSOA, Denise Falcão. “Desafios do desenho urbano para a cidade contemporânea”. Vitruvius, 2016

RECAMÁN, Luiz ; MEDRANO, Leandro . *Duas Casas de Artigas: cidade adjetiva*. São Paulo, Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP, v. 19, p. 102-115, 2013.

RECAMÁN, Luiz . “O esquema antiurbano da arquitetura brasileira”, in: Revista Contraste, v. 03, p. 298-303, 2014.

ROGERS, Richard. “Des villes durables pour une petite planète”, Le Moniteur, Paris, 2008.

SILVA, G., SILVA S., NOME, C., “Densidade, dispersão e forma urbana: dimensões e limites da sustentabilidade habitacional”. Vitruvius, 2016.



A cidade de São Paulo, assim como muitas outras no Brasil e no mundo, apresenta processos de transformação urbana incapazes de lidar com a escala de vida dos habitantes em seu cotidiano. Os regramentos urbanísticos e as ações empreendidas pelo poder público e privado sobre o tecido urbano tem sido formuladas segundo uma lógica parcelada e despreocupada com o lugar, traçando estratégias genéricas de desenho que dão mais espaço ao lucro imediato do que ao desenvolvimento sustentável de longo prazo. Existe, hoje, uma escala de pensamento perdida entre a produção dos edifícios e o planejamento territorial que cria uma incoerência entre a forma construída e o funcionamento almejado para a cidade. Este trabalho tem como objetivo investigar causas e processos envolvidos neste modelo de produção do espaço urbano. Para isso, escolhe um lugar genérico da cidade de São Paulo como objeto de estudos no qual são experimentadas propostas de projeto estruturadas sobre o campo disciplinar do Desenho Urbano com o intuito de propor alternativas para a forma como pensamos e fazemos nossas cidades.