

REQUALIFICAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DA MOOCA

GIOVANNI BARTOLINI



IAU-USP SÃO CARLOS - 2019

AUTORIZO A REPRODUCAO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO,
POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRONICO, PARA FINS
DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

BB292r Bartolini, Giovanni
 Requalificação do Patrimônio Industrial da Mooca /
 Giovanni Bartolini. -- São Carlos, 2019.
 193 p.

 Trabalho de Graduação Integrado (Graduação em
Arquitetura e Urbanismo) -- Instituto de Arquitetura
e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2019.

 1. Industria. 2. Requalificação. 3. São Paulo. I.
 Título.

Bibliotecária responsável pela estrutura de catalogação da publicação de acordo com a AACR2:
Brianda de Oliveira Ordonho Sígolo - CRB - 8/8229

FOLHA DE APROVAÇÃO

REQUALIFICAÇÃO DO PATRIMÔNIO IN- DUSTRIAL DA MOOCA

Trabalho de Graduação Integrado apresentado ao Ins-
tituto de Arquitetura e Urbanismo da USP – Campus de
São Carlos

Giovanni Bartolini

Banca Examinadora

Aline Coelho Sanches

Instituto de Arquitetura e Urbanismo - USP São Carlos

Paulo Yassuhide Fujioka

Instituto de Arquitetura e Urbanismo - USP São Carlos

Angelo Lorenzi

Dipartimento di architettura, ingegneria delle costruzioni e
ambiente costruito - Politecnico di Milano, Polo di Mantova

Aprovado em:

REQUALIFICAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL DA MOOCA

GIOVANNI BARTOLINI

ORIENTADORES: ALINE COELHO SANCHES CORATO
PAULO YASSUHIDE FUJIOKA

**TRABALHO DE GRADUAÇÃO INTEGRADO
INSTITUTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO**

DEZEMBRO | 2019

AGRADECIMENTOS

Um agradecimento especial vai aos meus pais, Paolo Bartolini e Isa Keiko Suzuki que sempre me apoiaram e incentivaram, mesmo à distância, nos momentos mais difíceis. Sempre com muita paciência e amor.

A minha namorada Stefany, incrível que sempre me apoiou e incentivou a realização dos meus sonhos.

A Giuseppe, grande parceiro de vida que foi essencial para mim e sempre me apoiou e me ajudou muito nos anos passados na Itália

A Bress, un grande amico con il quale ho passato momenti difficili tra consegne e esami, sempre con un sorriso e una pizza kebab

A Antoine, que me ajudou muito a crescer como arquiteto e pessoa.

Aos companheiros de Tgi com os quais compartilhei dores, sofrimentos mas também risadas e alegrias no Iau

Aos professor orientador Paulo Fujioka, pessoa de sabedoria imensurável, sempre disposto a ajudar, dando idéias e propondo ótimas referências.

A professora orientadora Aline Corato, arquiteta e pessoa fantástica que com seus traços transforma desenhos em poesia.

OBRIGADO DE CORAÇÃO

SUMÁRIO	
1.0 INTRODUÇÃO EM PORTUGUÊS	13
1.1 INTRODUZIONE IN ITALIANO	23
2.0 HISTÓRIA	31
2.1 PERÍODO COLONIAL	32
2.2 A FERROVIA SÃO PAULO RAILWAY	36
2.3 O INÍCIO DA INDUSTRIALIZAÇÃO	40
2.4 A IMIGRAÇÃO EUROPÉIA E OS BAIRROS OPERÁRIOS	44
2.5 A INTERIORIZAÇÃO DA INDÚSTRIA	49
3.0 ANÁLISE DO BAIRRO	55
3.1 BAIRRO DA MOOCA: ANÁLISE ATUAL	56
- MAPA DA LINHA DE TRANSPORTE DA CIDADE DE SP	58
- MAPA DAS SUBPREFEITURAS DA MOOCA	60
- MAPA DA HIDROGRAFIA	62
- MAPA DOS PRINCIPAIS EIXOS VIÁRIOS	64
- MAPA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS	66
3.2 MOOCA HABITACIONAL	68
- MOOCA HABITACIONAL RECENTE	69
- MOOCA HABITACIONAL ANTIGA	70
- DECADÊNCIA E DESCARACTERIZAÇÃO DO BAIRRO	71
3.3 MOOCA COMERCIAL	72
3.4 MOOCA GASTRONÔMICA	74
3.5 MOOCA INDUSTRIAL	76
4.0 ANÁLISE DA ÁREA	79
4.1 ANÁLISE DA ÁREA ESCOLHIDA	80
- MAPA DE FIGURA E FUNDO	82
- MAPA DE USOS	84
- MAPA DE GABARITO	86
4.2 ANTIGAS OFICINAS CASA VANORDEN	88
4.3 RESOLUÇÃO 14/2007	91
4.4 OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA	94

5.0 PROJETO	97
5.1 PLANO GERAL	98
6.0 SESC	111
6.1 PARTIDO	116
6.2 MUSEU DO OPERÁRIO	128
6.3 ADMINISTRAÇÃO E ATELIÊS	146
6.4 GALERIA	156
6.5 BIBLIOTECA	164
6.6 CONTAINER BAR	178
6.7 CINEMA	182
6.8 PRAÇA E RUA	194
6.0 BIBLIOGRAFIA	206

1.0 INTRODUÇÃO PT

1. INTRODUÇÃO

O tema da Requalificação do antigo patrimônio Industrial tornou-se importante porque esses edifícios classificados, carregam consigo valores identitários e culturais. São elementos que se encontram presentes na memória da sociedade e representam a história que já passou por eles e pelo local onde se inserem. No que diz respeito ao patrimônio Industrial, são edifícios que carregam com eles o desenvolvimento econômico que existia na época, que contribuíram para a construção do lugar e que são representativos da capacidade de mutação.

Nesse sentido, torna-se importante a reutilização e requalificação, desses edifícios industriais abandonados, pertencentes ao patrimônio, porque além do seu valor social, e histórico, costumam situar-se em locais estratégicos e favoráveis no território.

Esses edifícios dependem de fatores como a globalização, que facilitam a repetição de identidades e de culturas, fazendo

com que a identidade do edificado, ou do território, seja banalizada. Dessa forma, o fato do patrimônio se tornar intocável, ou um objeto de comércio, pode fazer com que as pessoas acabem por não se sentirem afeiçoadas àquele edifício ou lugar, que passa assim a ser direcionado quase exclusivamente para o turista, para o visitante, e não para a população local.

Esse abandono causa diversas problemáticas a nível territorial, afetando a imagem do mesmo. Além de transmitir insegurança aos usuários que frequentam aquele local, também influencia e afeta a área ao seu redor. Esses edifícios se tornam áreas residuais, que se encontram desabitadas e sem uso, no interior do sistema urbano. A insegurança criada prejudica a vitalidade do próprio território, pois as ruas e o espaço público que rodeia a área onde esse edifício industrial se encontra abandonado, acaba por ser também afetada, fazendo com que as pessoas deixem de frequentar os espaços públicos.

A forma como estes edifícios abando-

nados influenciam a utilização dos lugares e o valor que esse edificado tem, torna importante, cada vez mais, a reutilização daquilo que já existe no território. Dessa forma, o objetivo é que com a reutilização destes edifícios industriais se possa dar valor ao território, conseguindo dinamizar um sistema urbano que também possa desenvolver-se como agregador social.

Desse modo, o projeto que quero abordar nesse trabalho, baseia-se na requalificação do patrimônio Industrial com um intuito social, promovendo interação entre gerações como forma de dinamizar e revitalizar o sistema urbano. A reutilização e intervenção nesses edifícios, considerados sem utilidade e que estão fora do normal funcionamento da cidade, pode assim contribuir para novas e diferentes vivências do local.

Esses bairros de São Paulo conhecidos por terem sido o berço da indústria como a Moóca, Brás e o Belém, são bairros tradicionais em que ainda habitam pessoas que são muito ligadas às tradições familiares e com

uma grande relação de vizinhança.

Após um século de atividade as indústrias paulistas se mudaram para o interior, pois tinham maiores benefícios e isso gerou um abandono das estruturas nessas zonas extremamente estratégicas e consolidadas nas proximidades do centro de São Paulo. Essas áreas começaram então a ser vistas sob novas perspectivas por parte dos gestores urbanos, pelos restauradores e pela iniciativa privada.

O bairro da Mooca, objeto deste estudo, é representativo do processo industrial da cidade, não só pelas estruturas fabris mas também pelas vilas operárias e pela memória que se manteve na população que até os dias de hoje comemora as tradições com costumes e festas dos seus antepassados.

Nos últimos anos, com a mudança da configuração econômica mudou a estrutura urbana, então criaram-se vários grandes lotes fabris subutilizados ou abandonados. Isso dá uma grande oportuni-

dade de intervenção pois trata-se de uma posição privilegiada, porém a intervenção tem que ser feita de maneira criteriosa, para que as preexistências sejam respeitadas e não ignoradas, já que elas fazem parte da história da cidade e da população que habita a região.

«(...) por mais esvaziado que possa estar no plano físico, funcional efetivo, continua a subsistir inteiramente na prática do imaginário das pessoas»

(RODRIGUES apud NETTO, 2009, p. 125)

Hoje em dia, a tentativa de controlar e direcionar essas mudanças está moldada pela Operação Urbana Mooca-Vila Carioca (OUCMVC) prevista no Plano Diretor para a cidade de São Paulo de 2014. A proposta visa: reestruturar o território a partir do adensamento populacional, melhoria de equipamentos urbanos, melhoria da drenagem, criação de áreas verdes, promover maior acesso a serviços, cultura, lazer e

equipamentos sociais e melhoria da mobilidade urbana sempre levando em consideração a paisagem definida pelos patrimônios industriais existentes.

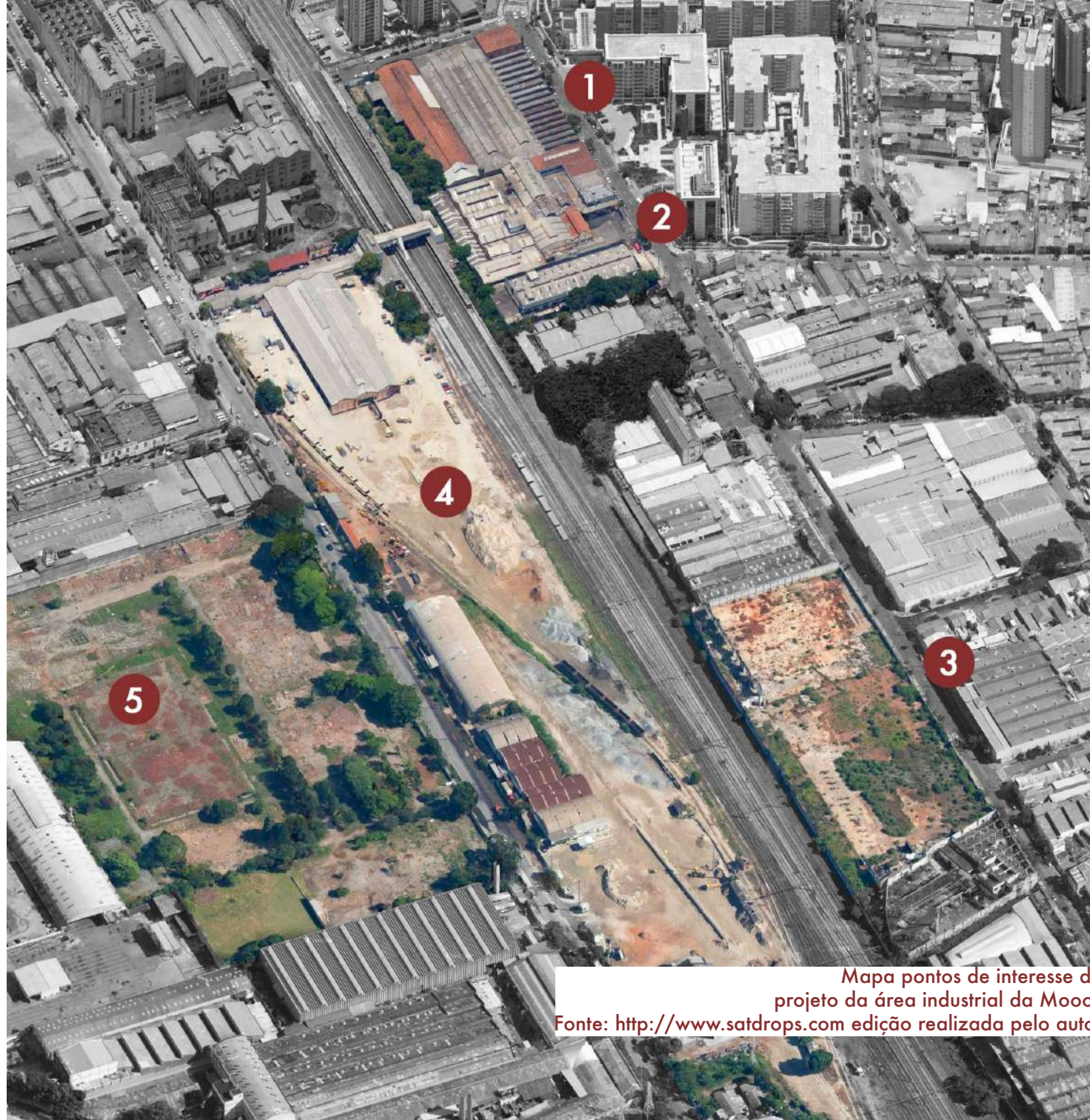
O projeto nasce nas Antigas Oficinas Vanorden (1), uma antiga tipografia construída em 1909, onde se prevê a construção de um museu do operário. Sentiu-se a necessidade da realização desse museu para preservar e recordar a história e as tradições da área imediatamente próxima e que foi de fundamental importância para a cidade. Esse bairro é caracterizado por acolher os imigrantes europeus, pessoas que vieram e trouxeram com elas as tradições do próprio país. Essas tradições são muito importantes porque definem a história desse distrito que ainda mantém vivas vários costumes e festas típicas do próprio país. No caso da Mooca a maioria dos imigrantes vieram da Itália, então encontramos festas gastronômicas típicas italianas como a Festa de San Gennaro, festivais de música italiana, ou a festa italiana produzida pelo clube local o Juventus

da Mooca, este também carregado pela tradição italiana, pois junta duas características típicas dos dois grandes times de Turim: o nome da Juventus e as cores do Torino.

O projeto se estende na fábrica ao lado da Vanorden que é o Conjunto Grandes Moinhos Minetti Gamba a parte que compreende o antigo conjunto das fábricas de óleo, sabão e glicerina (2). Nessa área foi feita uma análise crítica baseada no valor arquitetônico dos edifícios a serem mantidos ou demolidos e onde foi pensada a construção de um SESC com equipamentos públicos: uma biblioteca, um bicicletário, uma sala internet, um restaurante, comércios e serviços e um cinema. Outro objetivo é criar um espaço mais acessível e visível para a entrada da estação da CPTM que se encontra logo atrás: atualmente a entrada da estação está “es-

condida” e não é visível da rua principal. Os comércios e serviços foram pensados para dar vitalidade a essa área que se encontra em estado de abandono. No caso do cinema trata-se de uma escolha, baseada na análise da área que não possui cinemas nas proximidades.

O plano proposto leva em consideração a OUCMVC que prevê para essa área um polo cultural e de entretenimento e leva em conta também o projeto que existe da construção de uma nova Faculdade que se encontrará sempre na Rua Borges de Figueiredo, nos armazéns dos conjuntos Minetti-Gamba (3). Fato que aumentará consideravelmente o movimento de jovens estudantes na área. Por isso foi feita a escolha da construção de uma biblioteca que poderia auxiliar os estudantes oferecendo espaço extra para fazer suas pesquisas e trabalhos.



Mapa pontos de interesse do projeto da área industrial da Mooca
Fonte: <http://www.satdrops.com> edição realizada pelo autor

Outro local que entrará no projeto, sempre da mesma rua, encontra-se em uma vasta área atualmente livre, onde um antigo estabelecimento industrial foi demolido (4), e onde se encontra só um muro, tombado pelo Conpresp, que fazia a ferrovia. Esse local será transformado em dois espaços públicos distintos, um com uma vegetação mais intensa, onde as pessoas possam relaxar entrando em contato com a natureza e outro caracterizado por uma praça mais aberta, que pode acolher feiras, eventos, shows e festas, que são eventos característicos da região mas que muitas vezes não encontram um espaço adequado para a sua realização. Um fato importante a ser considerado é que a Mooca é uma área que não tem parques e com uma grande falta de áreas verdes, então é de extrema importância para o projeto a criação dessas localidades. A

arborização tem um papel fundamental pois ela liga todas as partes do projeto.

Depois de analisar esses espaços na Rua Borges de Figueiredo, a proposta se estende também do outro lado da ferrovia, onde se encontra uma vasta área vazia (6). Nesse lugar foi pensada a instalação de habitações de interesse social (HIS), serviços e comércios. As HIS foram consideradas pois a área oeste da ferrovia é uma localidade onde não existem residências e onde somente existem fábricas ou ex-fábricas abandonadas. A inserção de novas habitações é importante pra transformar essa zona, para dar mais vitalidade à essa área que está abandonada e que mesmo durante o dia não tem pedestres percorrendo suas ruas, o que a torna a noite um lugar ainda mais perigoso. Sempre nesse lado da ferrovia temos um grande espaço que fazia parte dos antigos armazéns da

São Paulo Railway (5); nesse local foram ideados equipamentos que possam ser utilizados por pessoas em situação econômica mais delicada e que habitarão nas HIS. Estão incluídos cursos profissionalizantes, hortas comunitárias, creche, mercado gastronômico, campos esportivos, para tentar compensar a desigualdade de movimento e vida que existe entre as duas margens da ferrovia, e criar assim uma conexão entre as duas partes. Será importante dar uma razão para essas áreas serem habitadas e revitalizadas.

INTRODUZIONE ITA

Il tema della riqualificazione del patrimonio industriale sta diventando importante perché questi edifici caricano con sé valori d'identità e di cultura. Sono elementi che si trovano nella memoria della società e fanno parte della storia di quella parte di città in cui risiedono. Gli edifici definiti come patrimonio industriale, sono costruzioni che caricano in loro lo sviluppo economico che esisteva all'epoca, che hanno contribuito alla formazione del luogo e rappresentano anche la capacità di cambiamento della città.

In questo senso, diventa importante il riutilizzo e la riqualifica di questi edifici industriali abbandonati, perché oltre al loro valore sociale e storico, solitamente si trovano in locali strategici e favorevoli, sul territorio.

Questi edifici dipendono da fattori come la globalizzazione, che facilita la ripetizione di identità e di culture, facendo in modo che l'identità dell'edificato o del territorio venga banalizzata. In questo modo, trasformare questi edifici in luoghi intoccabili, oppure in oggetto di commercio, può far con

che le persone che vivono quel posto finiscano per non sentirsi affezionate a quell'edificio o a quel luogo in particolare, che passa ad essere un posto direzionato quasi esclusivamente al turista, al visitatore, e non alla popolazione locale.

L'abbandono di questi grandi immobili industriali causa diverse problematiche a livello territoriale, poiché oltre a trasmettere insicurezza ai passanti che frequentano quel luogo, influenza anche l'area circostante. Questi edifici si trasformano in aree residuali, che si trovano poi disabitate e senza utilizzo all'interno del sistema urbano. L'insicurezza creata danneggia la vitalità del territorio stesso, dato che le strade e lo spazio pubblico che lo circonda vengono influenzate da esso, facendo con che le persone lascino di frequentare questi luoghi.

La forma come questi edifici abbandonati influenzano l'utilizzo dei luoghi e il valore che il costruito possiede, dà importanza, ogni volta di più, al riutilizzo di quello che già esiste nel territorio. In questo modo, l'obiettivo

è che con il riuso di questi palazzi industriali si possa aggregare valore al territorio, in modo da rendere più dinamico un sistema urbano che possa svilupparsi anche come un aggregatore sociale.

Il progetto che voglio abordare in questo lavoro, si basa nella riqualificazione del patrimonio industriale con un intuito sociale, promuovendo l'interazione tra generazioni e diverse classi sociali. Il riuso e l'intervento in queste costruzioni, ormai considerate senza utilità e che sono fuori dal normale funzionamento della città, può contribuire con nuove e diverse maniere di vivere il luogo.

Questi quartieri di San Paolo conosciuti per essere stati la culla dell'industria, quali la Mooca, il Brás e il Belém, sono quartieri tradizionali di migranti in cui abitano ancora persone che sono fortemente legate alle tradizioni familiari e che hanno un grande rapporto col vicinato.

Dopo un secolo di attività, le industrie di São Paulo si sono trasferite all'interno dello stato, perché avevano più benefici. Ques-

to ha generato un abbandono delle strutture in queste zone estremamente strategiche e consolidate nelle immediate vicinanze del centro cittadino. Queste aree cominciano a essere viste sotto nuove prospettive da parte dei governanti, dai restauratori e dall'iniziativa privata.

Il quartiere della Mooca, oggetto di questo studio, è rappresentativo del processo industriale della città, non solo per le fabbriche che ospita, ma anche per le "vilas operárias" (sorta di ghetti dove stavano gli immigrati) e per la memoria che si è mantenuta nella popolazione che fino ai giorni d'oggi festeggia le tradizioni con le usanze e le feste tradizionali dei propri antenati.

Negli ultimi anni, con il cambiamento della configurazione economica è cambiata anche la struttura urbana, allora furono creati vari grandi lotti sottoutilizzati o abbandonati. Questo dà una grande opportunità di intervento dato che si trova in una posizione privilegiata, però l'intervento deve essere eseguito in un modo giudizioso, perché le

preesistenze devono essere rispettate e non ignorate, dato che esse fanno parte della storia della città e della popolazione che abita quella regione.

Al giorno d'oggi, il tentativo di controllare e direzionare questi cambiamenti è comandato dalla Operazione Urbana Mooca-Vila Carioca (OUCMVC) prevista nel piano direttore della città di São Paulo del 2014. La proposta intende: ristrutturare il territorio a partire dall'addensamento popolazione, migliorare l'infrastruttura urbana, migliorare il drenaggio, creare nuove aree verdi, promuovere un maggiore accesso a servizi, cultura e attività del tempo libero, l'impianto di nuovi edifici di ausilio alla popolazione e il miglioramento dei trasporti e della mobilità, sempre considerando e rispettando il patrimonio industriale esistente.

Il progetto nasce nelle Antiche Officine Vanorden (1), un'antica tipografia costruita nel 1909, dove si prevede la costruzione di un museo dell'operaio. Si è sentita la necessità della realizzazione di questo museo per

preservare e ricordare la storia e le tradizioni di quest'area della città che è stata fondamentale per il suo sviluppo. Questo quartiere è conosciuto per avere accolto gli immigranti europei, persone che sono venute e che hanno portato con loro le tradizioni del proprio paese. Queste tradizioni sono molto importanti perché definiscono la storia di questo distretto che mantiene ancora vive le usanze e le feste tipiche del loro paese di origine. Nel caso della Mooca la maggior parte degli immigrati è di origine italiana, quindi troviamo feste gastronomiche tipiche italiane come la tradizionale Festa di San Gennaro, festival di musica italiana e anche la festa italiana prodotta dal club locale: lo Juventus della Mooca, club carico di tradizione italiana, dato che mette assieme due caratteristiche tipiche di due grandi squadre italiane di Torino: il nome della Juventus e i colori granata del Torino.

Il progetto si estende nella fabbrica a lato della Vanorden che è il "Conjunto Grandes Moinhos Minetti Gamba", la parte che anticamente fabbricava olio, sapone e

glicerina (2). In questa area è stata realizzata un'analisi critica basata sul valore architettonico dell'edificato che sarà mantenuto e di quello che sarà demolito, luogo in cui si pensa la progettazione di un SESC (Servizio Sociale del Commercio) che comprende una biblioteca, una zona di parcheggio per bici, un bar, un cinema e una galleria con commerci e servizi. Un altro obiettivo è quello di creare uno spazio più accessibile e visibile alla stazione della metro che si trova subito dietro: oggi l'entrata della stazione è nascosta e non è visibile dalla strada principale. La parte di commercio e di servizi è stata pensata per dare una certa vitalità a quest'area che attualmente si trova in stato di abbandono. Il cinematografo è un'altra scelta, basata in un'analisi dell'area che non ne possiede nelle vicinanze.

Il progetto proposto prende in considerazione l'OUCMVC che prevede in quest'area un nuovo polo culturale e di intrattenimento e conta anche con un progetto attualmente in andamento: la costruzione di un'università

che si troverà sempre nella stessa strada, la via Borges de Figueiredo. Questo fatto certamente aumenterà considerevolmente il movimento di giovani studenti in quest'area. Per questo motivo è stata scelta la costruzione di una biblioteca che potrà ausiliare gli studenti, offrendo uno spazio extra per fare le proprie ricerche e i propri lavori.

Un altro locale che entrerà nel progetto, sempre nella stessa strada, si trova in una vasta area attualmente libera, dove un antico stabilimento industriale è stato smantellato (4), e dove attualmente si trova un muro che è considerato un patrimonio storico preservato dal Conpresp, che si affaccia alla ferrovia. Questo luogo sarà trasformato in due spazi pubblici diversi, uno più boscoso e l'altro caratterizzato da una piazza più aperta multiuso, dove ci possono essere fiere, eventi, spettacoli e feste, eventi caratteristici della regione e che solitamente non trovano uno spazio adeguato per la loro realizzazione.

Un fatto importante da considerare è che la Mooca è un'area che non possiede par-

chi e mancano zone di verde, allora é di estrema importanza per il progetto la creazione di questi luoghi. Gli alberi sono protagonisti del progetto e lo legano in tutta la sua estensione.

Dopo l'analisi di questi spazi nella via Borges de Figueiredo, la proposta si estende anche oltre la ferrovia, dove troviamo un'altra vasta area vuota (6). In questo luogo, che abbiamo collegato con la via Borges de Figueiredo grazie a una passerella, é stata pensata anche l'installazione di abitazioni di interesse sociale (HIS), servizi e commerci. Le HIS sono state prese in considerazione dato che l'area ad ovest della ferrovia é una località dove non esistono abitazioni, esistono solo fabbriche abbandonate. L'inserzione di nuove abitazioni é importante per trasformare questa zona e per dare più vitalità a quest'area abbandonata e che oggi anche durante il giorno non ha passanti, cosa che trasforma questo luogo in un posto ancora più pericoloso durante la notte. Sempre da questo lato della ferrovia abbiamo un grande spazio che

faceva parte degli antichi magazzini della São Paulo Railway (5); in questo luogo sono stati pensati edifici che possono essere utilizzati dalle persone in situazione economicamente difficile che abiteranno nelle HIS. Sono inclusi corsi professionali, orti comunitari, un edificio di assistenza per l'infanzia, un mercato ortofrutticolo, campi sportivi. Questi stabilimenti sono stati ideati giustamente per sopperire alla disuguaglianza di movimento e di vita che si ha tra i due margini della ferrovia, in modo di creare anche una connessione tra i due margini. É importante dare una ragione a queste aree affinché siano abitate e rivitalizzate.

2.0 HISTÓRIA

2.1 HISTÓRIA: PERÍODO COLONIAL

A história do bairro está diretamente ligada à sua posição geográfica e participa ativamente na formação da cidade de São Paulo, pois o bairro circunda o centro histórico e se situa próximo à colina de formação da cidade. A região era adjacente a duas das principais vias de comércio: as trilhas que ligavam São Paulo a Santos e o rio Tamanduateí, que no período colonial servia como transporte e abastecimento para a população local.

A escolha da Colina Histórica como sede da capitania de São Vicente, deveu-se à sua localização, pois a região era o melhor ponto de transposição da Serra do Mar em direção do interior da Colônia e além disso, sendo em uma posição elevada, era uma região que garantia visibilidade e facilitava a defesa contra ataques indígenas.

Segundo Aziz Ab'Saber, geógrafo brasileiro, o bairro foi formado na margem direita do rio Tamanduateí, onde se instalaram grandes chácaras e residências dos



Villa de São Paulo em torno ao Pateo do Colégio.
Fonte: <https://portosampa.wordpress.com>



São Paulo em 1821. Aquarela de Arnaud Julien Pallière
Fonte: <https://www.prefeitura.sp.gov.br>

principais habitantes da Vila. Em 1841 já existia o antigo caminho da Mooca (atual Rua da Mooca) e a região contava com duas chácaras: Chácara de Dona Ana Machado e Chácara do Osório.
(MIRANDA, 2015)



Planta de São Paulo 1850 região da Mooca, desenhada por Frederico Gonçalves em 1937 a pedido do Departamento Geográfico e Geológico
Fonte: Arquivo público do Estado de São Paulo/Memória Paulista

2.2 A FERROVIA SÃO PAULO RAILWAY

No século XVIII com o descobrimento do ouro em Minas Gerais, Goiânia e no Mato Grosso a economia brasileira mudou seu foco e a principal fonte de renda do estado de São Paulo, que era a agricultura, passou por um período de estagnação econômica. Foi se recuperar somente no final do século XVIII com o esgotamento das minas. As terras férteis se encontravam no interior e isso dificultava bastante o transporte para o mar, principalmente por causa da transposição da Serra do Mar.

A ferrovia teve um papel fundamental na evolução da economia paulista, pois com ela as noções de espaço e tempo foram totalmente redefinidas. A mercadoria passava das cidades do interior, para São Paulo e chegava no porto de Santos em uma velocidade jamais vista antes.

A ferrovia São Paulo Railway foi instaurada em 1867 devido ao desenvol-

vimento da cultura do café: essa ferrovia se transformaria mais tarde na estrada de ferro Santos-Jundiaí.



Primeira estrada de ferro Paulista. Linha Santos-Jundiaí
Fonte: <https://porfalaremhistoria.wordpress.com>



Foto histórica do trem da São Paulo Railway Company
Fonte: <https://porfalaremhistoria.wordpress.com>

«... os senhores do café, no fim do século passado, saíam de suas mansões nos Campos Elíseos, Vila Buarque, Higienópolis e iam de carroça até o Hipódromo da Mooca. Depois quando a São Paulo Railway construiu um ramal que, ao chegar à altura da atual Radial Leste, se desviava pela esquerda e seguia pela rua dos Trilhos até Bresser, os senhores começaram a frequentar outro trajeto e a misturar diferentes meios de locomoção. E iam de carroças até a estação da Luz, e de trem, dali até o destino» (CARTA, 1982, p.10)



Planta de São Paulo 1881 região da Mooca, levantada pela Companhia Cantareira e Esgotos e organizada pelo Engenheiro Henry B. Joyner
Fonte: Departamento do Patrimônio Histórico

2.3 O INÍCIO DA INDUSTRIALIZAÇÃO

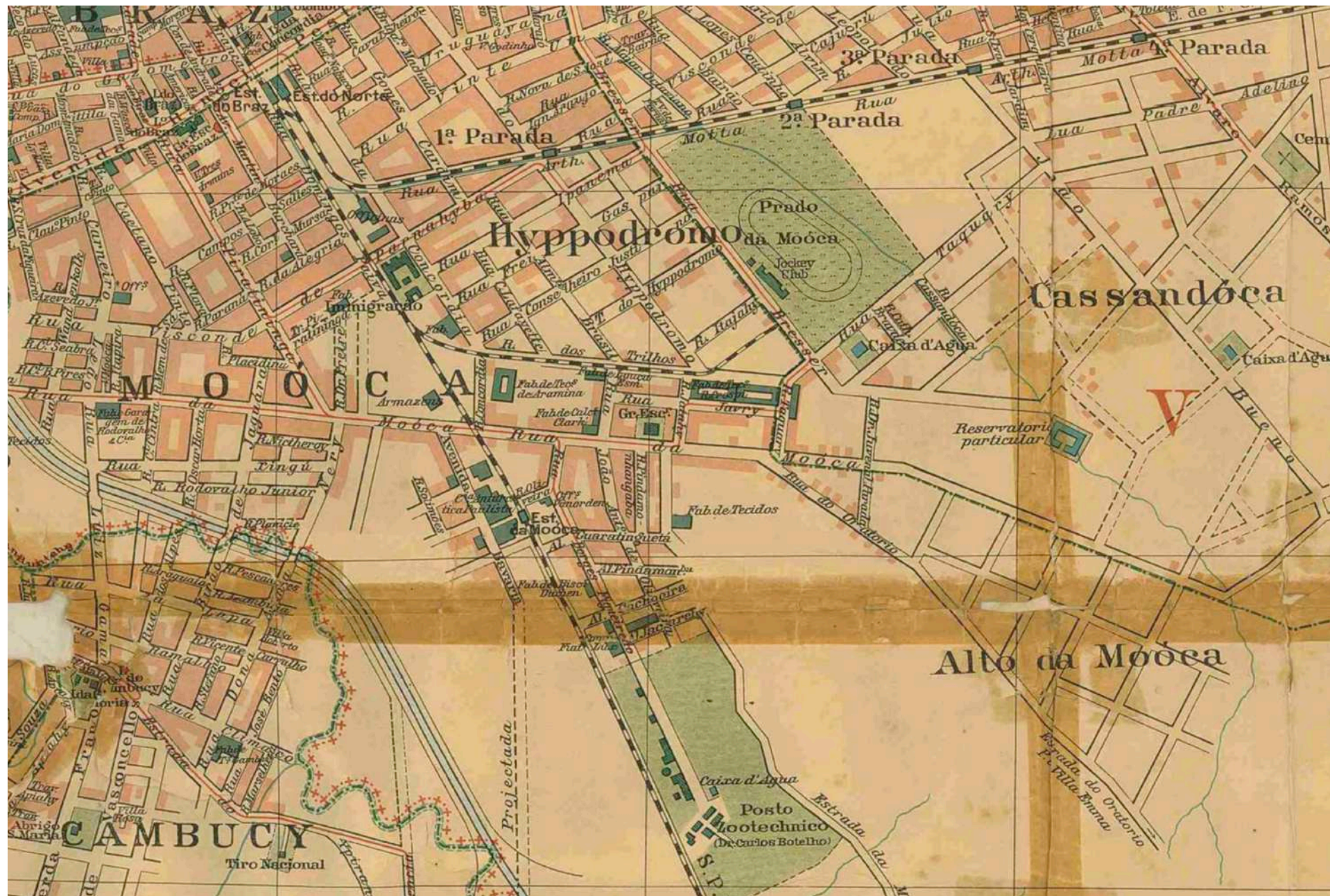
Quando iniciou a Era Napoleônica na França os países europeus se encontraram na necessidade de defender-se ou de aliar-se à França. Portugal, ainda a metrópole do Brasil, passava por uma situação econômica instável e tinha uma grande dificuldade financeira, então optou por aliar-se à Inglaterra considerando também a facilidade da comunicação marítima entre os dois países. Nesse período a monarquia portuguesa escolheu transferir sua Coroa para a sua principal Colônia, o Brasil. Com isso as relações Inglaterra-Brasil se fortaleceram. Com a chegada da Coroa foi decretada a abertura dos portos, que antes estavam praticamente reservados a Portugal. Para as nações amigas: essa medida autorizou a instalação de indústrias na Colônia.

A partir de 1870, com a demanda da elite cafeeira, houve um crescimento do comércio de importados e São Paulo

se abriu para o DIT (Divisão Internacional do Trabalho, liderada pela Inglaterra). Em troca da colocação do café no mercado internacional, a Inglaterra obrigou São Paulo a adquirir seus bens industrializados. Neste período surgem as primeiras fábricas de bens de consumo e o antigo núcleo colonial finalmente se expande além da Colina Histórica, para conseguir atender às demandas da crescente população paulista. Com o Brasil independente, a abolição da escravidão em 1888 e o incentivo da cidade para a imigração de mão de obra especializada, um contingente enorme de imigrantes chega a São Paulo para ocupar as vagas nos empregos oferecidos pela indústria paulista. Essa nova população, quando chegou, encontrou uma cidade despreparada para um crescimento populacional desse nível. Os operários se instalaram nas regiões mais baixas, próximas ao rio Tietê e Tamanduateí, áreas próximas também às indústrias e à ferrovia, porém mais suscetíveis a inundações

e portanto mais baratas. Enquanto isso, as classes dominantes se transferiram para a área mais alta (hoje a região da Paulista e a várzea do Rio Pinheiros).

O surgimento do parque industrial no final do século XIX e início do século XX fez com que os industriais comprassem áreas nas terras secas próximas ao rio Tamanduateí onde era possível encontrar terrenos a um preço baixo, com parcelamentos grandes devido às antigas Chácaras, e com uma estrutura ferroviária já consolidada desde 1867. Assim formaram-se os grandes bairros industriais de São Paulo: Brás, Mooca e Cambuci.



Planta de São Paulo 1913 região da Mooca, da Companhia Lithographica Hartmann-Reichenbach
 Fonte: Departamento do Patrimônio Histórico

2.4 A IMIGRAÇÃO EUROPEIA E OS BAIRROS OPERÁRIOS

Em 1910 as antigas chácaras da Mooca foram divididas e foi concluído o parcelamento do território da região. O bairro se expandiu para além da ferrovia com a criação da Companhia Imobiliária do Parque da Mooca em 1912, pertencente à família Paes de Barros. Assim foram criados os bairros Alto da Mooca, o Parque da Mooca e parte do bairro da Vila Prudente.

Os imigrantes europeus em sua maioria eram italianos e com eles vieram também as idéias anarquistas influenciadas pelos movimentos operários europeus e também pela revolução Russa. Esses pensamentos unidos às péssimas condições em que os trabalhadores se encontravam, culminaram na Grande Greve Geral de 1917 que teve seu estopim no edifício do cotonifício Crespi e depois se estendeu até à fábrica da cervejaria Antártica e a

Tecelagem Mariana no Brás. Nessa manifestação participaram mais de 50.000 trabalhadores que reivindicavam melhores salários e melhoria nas condições de trabalho. Houve uma grande repressão por parte do estado na qual alguns jornalistas trabalhavam como mediadores entre patrões e trabalhadores.

O s bairros operários, devido às suas características e população, eram praticamente cidades independentes do centro, localizados a oeste do rio Tamanduateí: apenas duas pontes ligavam essas duas “cidades distintas”. (RUFINONI 2004)

Até a década de 1940 com as indústrias consolidadas ao longo da estrada de ferro, havia uma continuidade espacial entre os bairros operários do Brás, da Mooca e do Cambuci, todos formados por imigrantes predominantemente italianos. Porém a infraestrutura urbana não acompanhou o crescimento da cidade. Esse fato, unido ao desenvolvimento da indústria automobilística no Brasil, fez com que o estado se



Imigrantes italianos posando no pátio da Hospedaria dos imigrantes
Fonte: <http://www.historiadesaopaulo.wordpress.com>



Foto histórica da Fábrica União
Fonte: <http://www.saopauloantiga.com.br>



preocupasse mais com um urbanismo rodoviarista em vez de se concentrar em um urbanismo do transporte de massa, mais vantajoso para a população. Na década de 50, com o Plano Prestes Maia, foi construída a Radial Leste (1955), que consolidou uma interrupção entre os bairros operários, pois trata-se de uma barreira muito forte e difícil de ser ultrapassada, na escala do pedestre.

Esse plano interferiu também na funcionalidade e na acessibilidade da cidade, prevalecendo o tráfego de passagem.

Em alguns lugares a implantação das indústrias em áreas esparsas e desocupadas (chácaras, sítios e fazendas) contribuiu com o traçado urbano do bairro definindo suas ruas e seus acessos. Essa arquitetura industrial criava, em muitos casos, quarteirões inteiros com as fachadas sucessivas das fábricas e sem recuos, presentes até nos dias de hoje. A arquitetura industrial

Distrito da Mooca 1958
Fonte: Geoportal Memória Paulista

geralmente não variava muito entre um edifício e outro; normalmente eram edifícios feitos em alvenaria com tijolos aparentes e estrutura de ferro fundido ou aço. As coberturas geralmente tinham estruturas metálicas ou de madeira com “sheds” ou em duas águas repetidas lado a lado; a caxilhariaria era de ferro ou em poucos casos de madeira.



Foto histórica do bairro do Brás
Fonte: <http://bairrobras3e.blogspot.com>



Foto histórica Companhia Antártica Paulista
Fonte: <http://www.saopauloantiga.com.br>

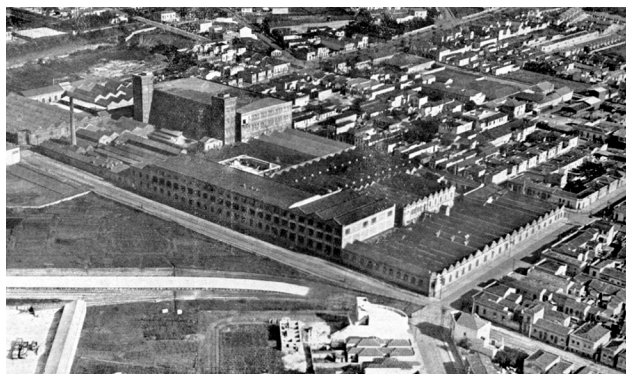


Foto histórica do bairro da Mooca
Fonte: <http://www.saopauloinfoco.com.br>

2.5 A INTERIORIZAÇÃO DA INDÚSTRIA

Depois da crescente expansão industrial no período do “Milagre Econômico” (1967-1973) houve uma queda do PIB na qual o setor industrial foi o mais atingido. A crise do petróleo de 1973 e o aumento das importações de bens de capital gerou medidas ambiciosas como o II Plano Nacional de Desenvolvimento, que tinha como objetivo o aumento da infraestrutura e da indústria de insumos básicos e bens de capital. Essa medida visava desconcentrar a indústria da cidade de São Paulo e levá-la também para outros lugares, como no interior do estado de São Paulo, no Rio de Janeiro e em Minas Gerais. Como resultado as indústrias foram se deslocando e se transferiram para cidades do interior como Campinas, Sorocaba, Vale do Paraíba. Além disso esses territórios possuíam mão de obra e terrenos mais baratos, vantagens fiscais e incentivo do governo. Para

ajudar, na década de 50, o estado também fez altos investimentos em rodovias e infraestruturas que possibilitavam um fácil acesso e transportes para o interior do estado. Em contrapartida em São Paulo, graças às reivindicações trabalhistas, os salários e as condições de trabalho foram elevados, proporcionando um alto custo de produção e de impostos, o que transformou a cidade em não mais um polo financeiramente interessante para as indústrias.

A produção industrial da cidade de São Paulo não ficou estagnada com a interior-



Foto histórica Casa Vanorden
Fonte: <http://www.saopauloantiga.com.br>

rização das indústrias, mas sofreu uma grande queda de produção por volta do começo da década de 1980. Já em 1990 a abertura econômica e a globalização, que propiciaram a entrada de produtos importados no país com preços extremamente competitivos, geraram uma crise na indústria local que foi forçada a modernizar-se e a racionalizar para competir com o mercado externo. Como consequência disso muitas indústrias tiveram que diminuir o número de operários e terceirizar algumas das atividades. Enquanto isso o setor terciário, de serviços e comércio, continuou a expandir-se, ao ponto de ser o principal setor da cidade.



Foto fabrica União antes de ser demolida
Fonte: <http://www.vitruvius.com.br>



Foto atual da Companhia Antártica Paulista
Fonte: <http://www.flickr.com>

O processo de esvaziamento dos antigos bairros industriais do eixo do Tamaquateí originou-se na década de 1950, culminando em 1980 com um processo bem mais forte de abandono, fazendo com que esses bairros perdessem sua função industrial. Isso resultou na venda das antigas fábricas e dos grandes galpões que ganharam usos transitórios como: estacionamentos, hipermercados, armazéns, shopping centers, igrejas, universidades, condomínios residenciais e muitas vezes foram deixados ao abandono e inutilização.

Devido à sua proximidade do centro e ao incremento da infraestrutura de transporte dada pelas estações do metrô, linha vermelha Bresser-Mooca e a linha verde Vila Prudente, o bairro da Mooca passou por um processo de valorização imobiliária e consequente verticalização. Isso gerou uma descaracterização do bairro já a partir da década de 1980. Com a perda de sua função industrial e da sua característica, o

bairro acabou por esconder sua história industrial e da imigração italiana. A região se voltou muito para um uso residencial, dado pela proximidade com o centro e com a oferta de empregos locais. Nos anos 2000 o bairro ainda apresentava sua característica horizontal do início da sua formação, porém com alguns pontos isolados de verticalização. (RUFINONI, 2004)

«Em adição à vacância e as previsões estatísticas de possível estagnação populacional, observa-se que muitas construções se encontram em verdadeiro processo degenerativo, que pode resultar em completo abandono e nenhuma esperança de abrigar novos moradores, comércio, serviços, cultura, entretenimento, etc.». (FORTUNATO, s.d.)



Bairro da Mooca atual
Fonte: <http://www.satdrops.com>

3.0 ANÁLISE DO BAIRRO

3.1 BAIRRO DA MOOCA: ANÁLISE ATUAL

O distrito da Mooca se encontra na zona leste de São Paulo e faz parte de seu centro expandido. Nos dias de hoje possui aproximadamente 75.700 habitantes em um território de 7,7 km². A região está sob jurisdição da subprefeitura da Mooca, junto com Agua Rasa, Tatuapé, Belem, Brás e Pari.

Uma das maiores características do bairro é sua variedade de atividades. Podemos notar na região: lojas de varejo, oficinas mecânicas, alguns hospitais, laboratórios clínicos, muitas casas, um numero crescente de empreendimentos verticais, antigos galpões industriais, armazéns, estacionamentos, algumas indústrias e empresas, shopping centers, bares, restaurantes, etc. Esse uso misto confere ao bairro uma vitalidade distinta que agrada aos moradores.



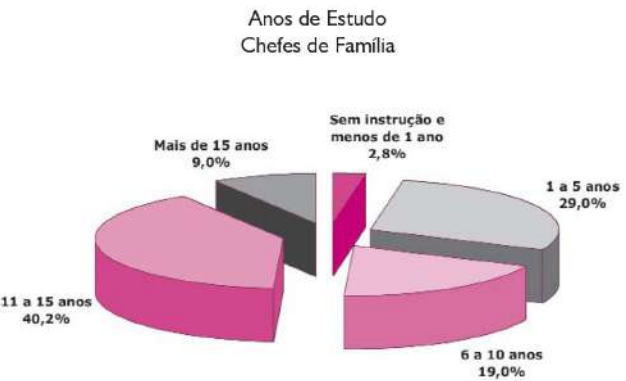
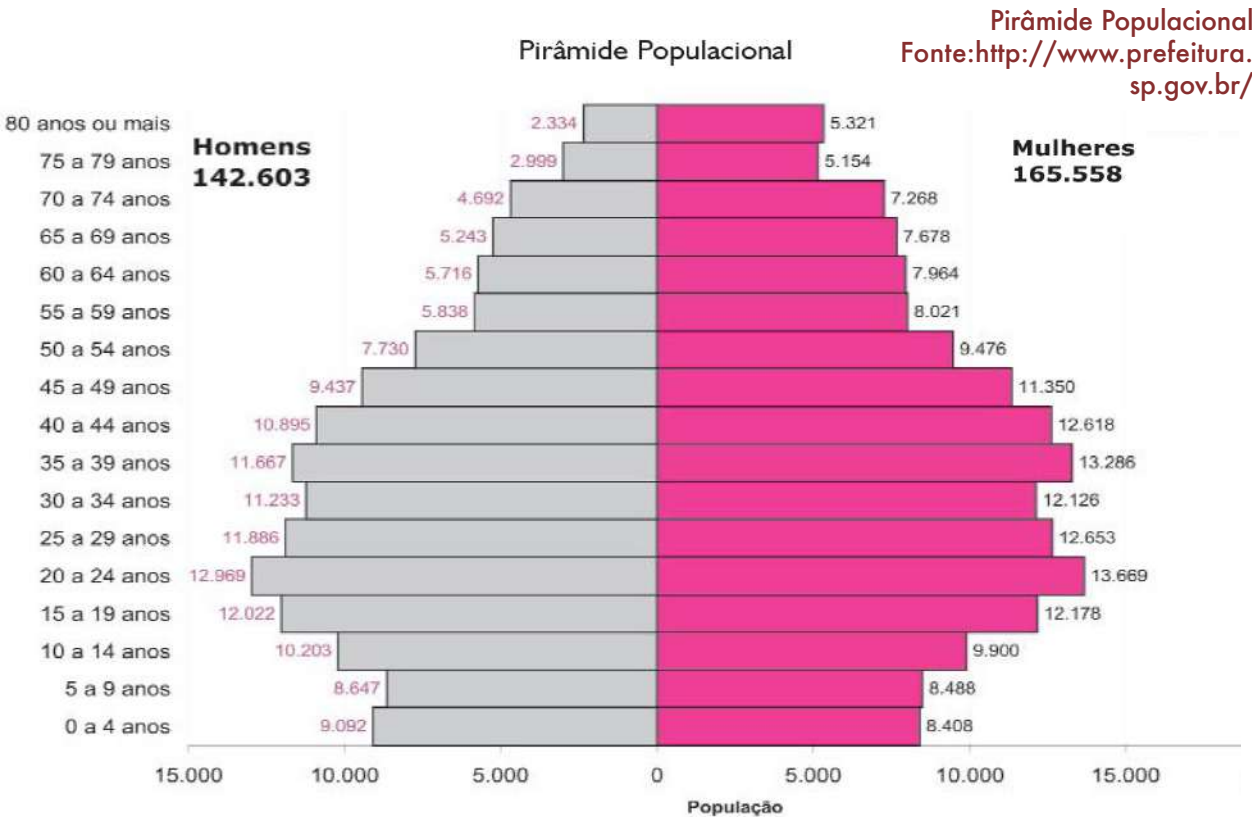
Mapa do Distrito da Mooca
Fonte: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>



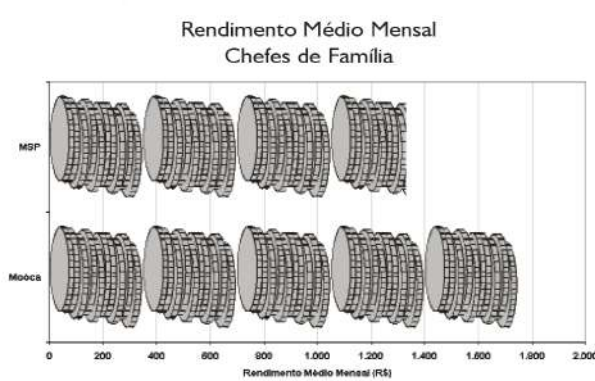
Mapa Topográfico da região da Mooca
Fonte: <http://pt-br.topographic-map.com>



Foto aérea do distrito da Mooca
Fonte: <http://www.satdrops.com> (imagem editada pelo autor)



Nível de instrução dos chefes de família
Fonte: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/>



Renda Média Mensal
Fonte: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/>

MAPA DAS LINHAS
DE TRANSPORTE PÚBLICO

 LINHAS EXISTENTES DO
TREM

 LINHAS EXISTENTES DO
METRÔ

 LINHAS DO METRÔ PLA-
NEJADAS PARA 2016

 LINHAS DO METRÔ PLA-
NEJADAS PARA 2025

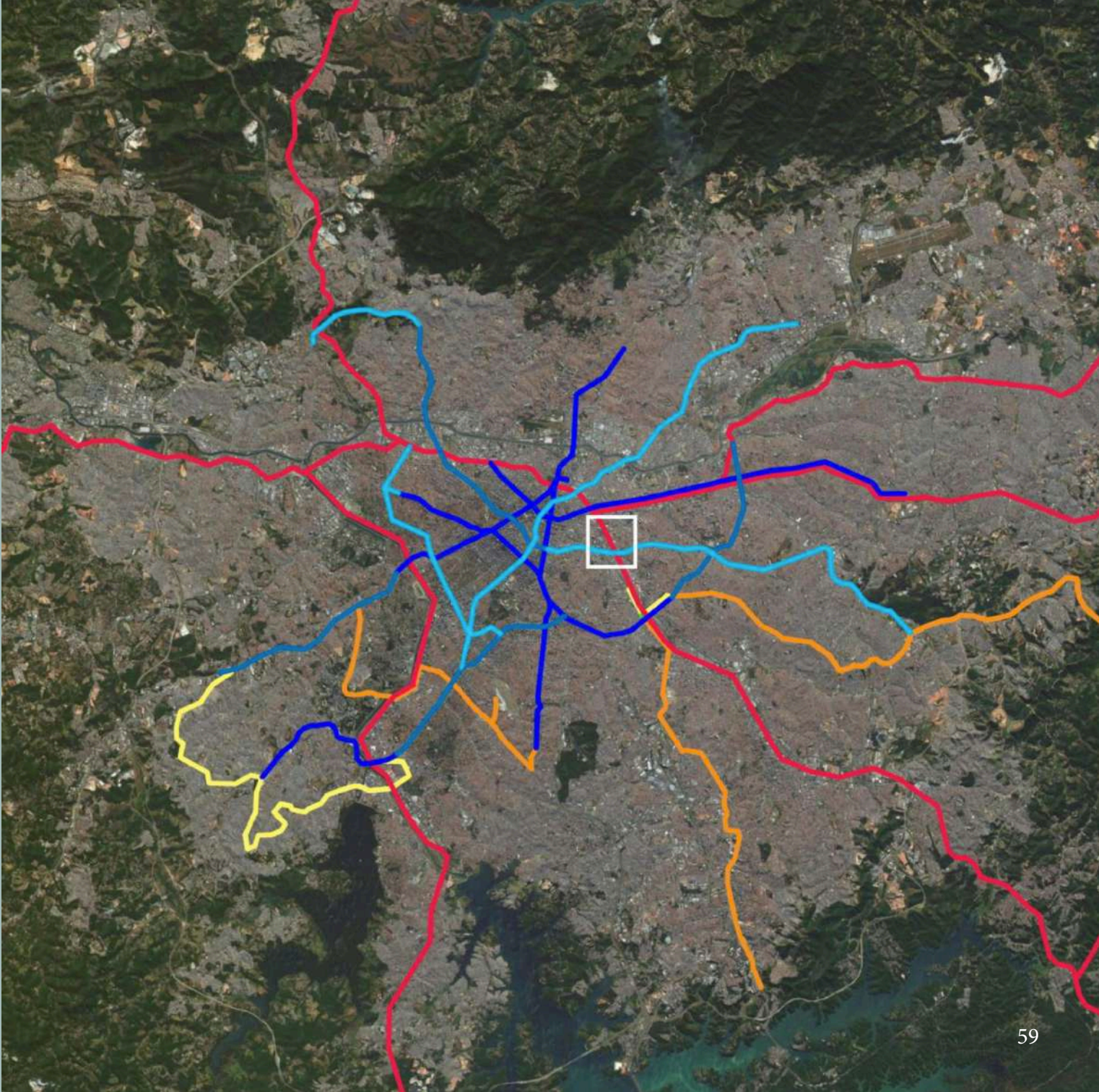
 LINHAS DO MONOTRI-
LHO PLANEJADAS PARA
2016

 LINHAS DO MONOTRI-
LHO PLANEJADAS PARA
2025

 DESTAQUE DA ÁREA DE
INTERVENÇÃO



Mapa dos transportes públicos da cidade de São Paulo
Fonte: Plano Diretor Estratégico 2014 Lei 16050/14

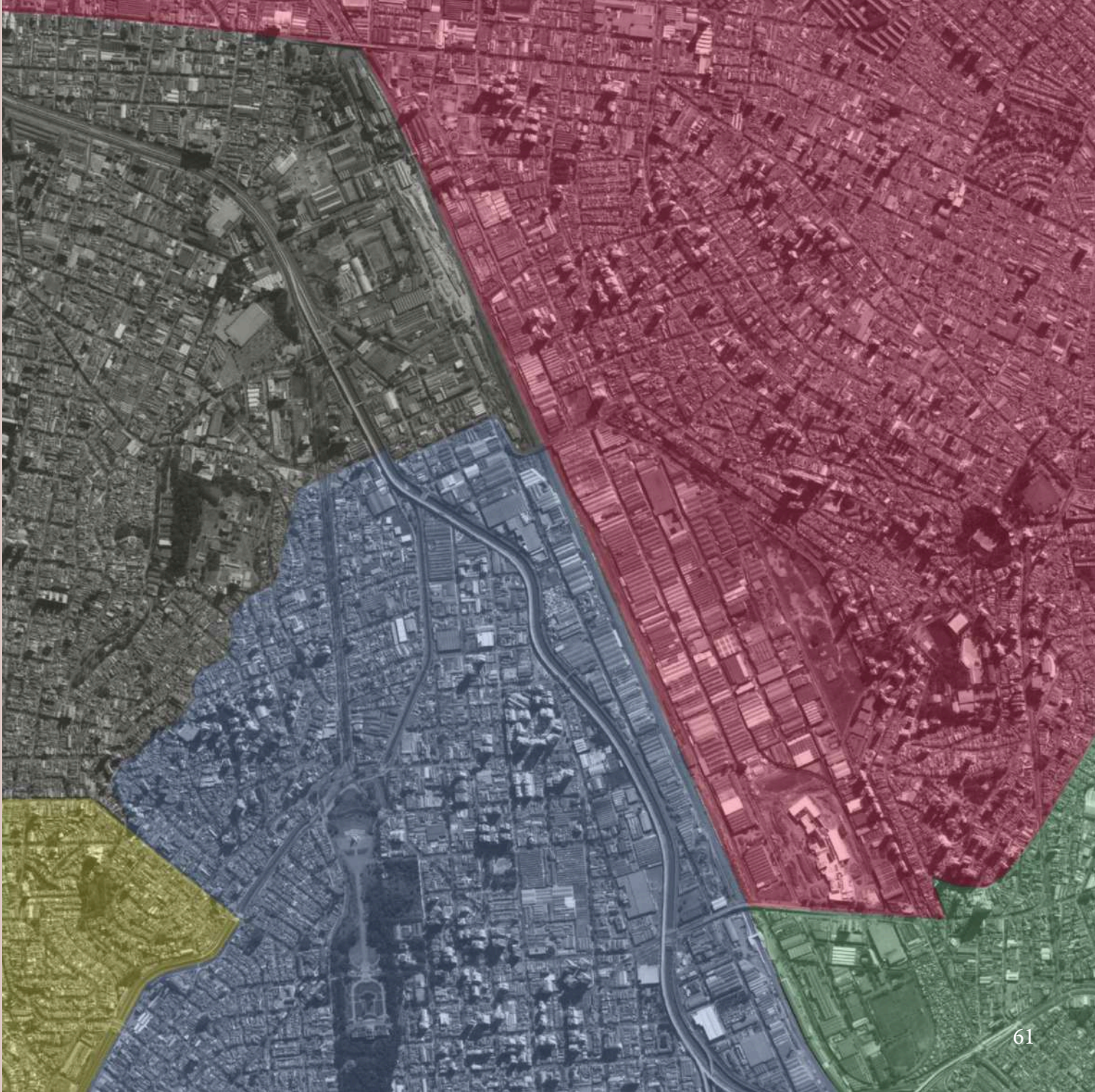


MAPA DAS
SUBPREFEITURAS

- SÉ
- MOOCA
- IPIRANGA
- VILA PRUDENTE
- VILA MARIANA



Mapa das subprefeituras da região da Mooca
Fonte: Prefeitura de São Paulo, Secretaria Municipal
de Planejamento Urbano, Subprefeituras



MAPA DA HIDROGRAFIA

- ÁREAS VERDES
- RIO TAMANDUATEÍ
- CORREGO IPIRANGA



Mapa da Hidrografia
Fonte: Plano Diretor Estratégico 2014 Lei 16050/14



MAPA DOS PRINCIPAIS
EIXOS VIÁRIOS E
DA FERROVIA

-  LINHA FERROVIÁRIA ATUAL CPTM
-  VIA ESTRUTURAL PRINCIPAL
-  VIA ESTRUTURAL SECUNDÁRIA
-  ÁREA DE INFLUÊNCIA DOS EIXOS PREVISTOS PELA LEI 16.050/14



Mapa do Sistema Viário
Fonte: Plano Diretor Estratégico 2002



MAPA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

-  LINHA DE METRÔ EXISTENTE CPTM
-  LINHAS DE METRÔ PLANEJADAS PARA 2025
-  LINHAS DE ÔNIBUS EXISTENTES
-  LINHAS DE ÔNIBUS PLANEJADAS PARA 2025



Mapa dos transportes públicos
Fonte: Plano Diretor Estratégico 2014 Lei 16050/14



3.2 MOOCA HABITACIONAL



Imagem de um condomínio recente
Fonte: google maps

Mapa das habitações verticais
em laranja e das
habitações horizontais em vermelho
Fonte: www.satdrops.com (imagem editada
pelo autor)



MOOCA HABITACIONAL RECENTE

O bairro da Mooca nesses últimos tempos, passou por um grande “boom” imobiliário devido à sua proximidade com o centro de São Paulo. A infraestrutura urbana também melhorou e isso acabou gerando um processo de gentrificação na zona onde o preço dos imóveis está cada vez menos acessível à população de baixa renda, expulsando essa população para regiões mais periféricas com pouca infraestrutura e menos ofertas de trabalho, fato que alimenta este problema, já muito forte, da cidade de São Paulo. Cada vez mais a população de mais baixa renda sofre com a sobrecarga dos transportes e o aumento da quantidade de horas de viagem para se locomover da própria casa para o trabalho.

As construções novas, que vêm sendo feitas pela iniciativa privada do mercado imobiliário dos últimos anos, acabam prejudicando muito os moradores do próprio bairro. Esses condomínios têm o intuito de se-

rem “minicidades” autosuficientes, fecham-se pra si mesmos gerando uma sensação de falsa segurança, com várias atividades de usos e serviços que na maioria dos casos não devolvem nada em retorno para o bairro. Esses condomínios se fecham e se isolam da rua com muros altos, que acabam gerando insegurança às pessoas que tem que caminhar nos arredores. Muitos desses empreendimentos são construídos em cima de antigos galpões industriais próximos à ferrovia, sem considerar minimamente a preservação desses bens e com isso também sem levar em consideração a importância histórica do bairro e dos mesmos. Esse desenho urbano formado por edifícios que acabam excluindo a cidade de seu projeto, acaba gerando vazios urbanos e insegurança, tanto para os pedestres, como para os usuários do transporte individual. Andando pelas ruas se sofre com a monotonia dos altos muros cegos que beiraram as ruas e com o vazio e abandono que são consequência disso.

MOOCA HABITACIONAL ANTIGA

Já na área mais ao leste do bairro, sempre seguindo em frente na famosa Rua da Mooca, encontramos um outro cenário muito mais original e histórico, com muitas casas horizontais antigas, algumas delas ainda muito bem conservadas. Essas casas foram construídas na época da imigração europeia, feitas pelos próprios imigrantes italianos com suas fachadas em vários estilos, construídas pelos “maestri”, os mestres construtores, adornadas de guirlandas e de baixos-relevos, objetos de admiração e de estudo de novos arquitetos. As antigas casas de taipa de pilão, anteriores às italianas, eram muito mal iluminadas e com poucas janelas. Essas foram substituídas pelas casas de tijolos italianas, com plantas retangulares, geminadas e bem iluminadas. Além dessas casas encontramos também casas mais recentes,

geralmente com um imobiliário e uma área maiores. (MIRANDA, 2015)

«Já no início do século, havia 800 mil italianos no Brasil eram, sobretudo campanos, enquanto a maioria no Brás era calabresa, e no Brás se dava muita mistura, sendo que os pugliesi, (...) se concentravam nas proximidades do mercado municipal» (CARTA, 1982, p.25)



Fotos de casas tradicionais do bairro da Mooca
Fonte: www.saopauloantiga.com.br

DECADÊNCIA E DESCARACTERIZAÇÃO DO BAIRRO

A decadência e a descaracterização do bairro é causada por vários fatores:

- O abandono ou a mudança de uso dos antigos edifícios industriais acabaram aumentando o tráfego de caminhões em regiões habitacionais, na maioria das vezes danificando as ruas e o asfalto da região
- O isolamento do bairro devido a barreiras físicas como a Avenida do Estado, a ferrovia e a Radial Leste dificulta o transporte da região sobrecarregando essas vias e gerando muitos engarrafamentos.
- A perda do carácter industrial da região, que culmina com a decadência da ferrovia como meio de transporte de materiais
- A falta de preservação e de renovação dos edifícios históricos, a falta de participação da comunidade e de consciência dos moradores, facilitam a atuação do setor

privado que não leva em consideração a preservação do patrimônio, desconsiderando a história e a memória do bairro em pró de seu lucro.

«A memória coletiva se constrói através do tempo na história de algum lugar e com a contribuição de todos os cidadãos que viveram e ainda vivem nesse lugar. Na cidade de São Paulo é fato conhecido que sua memória e seu patrimônio histórico tem sido destruídos a cada nova etapa do desenvolvimento econômico e as suas características espaciais são alteradas a cada momento» (MIRANDA, 2015, p.242)

«Diversos bairros de origem operária como o Brás, a Mooca, o Belém e a Lapa, possuem extensos complexos industriais testemunhos de um passado de transformações econômicas e sociais - hoje relegados ao esquecimento e sujeitos à demolição antes mesmo que possamos identifica-los, quantifica-los e qualifica-los com maior atenção» (RUFINONI, 2004, p.01)

3.3 MOOCA COMERCIAL

Mapa dos eixos comerciais
do distrito da Mooca
1) Rua da Mooca;
2) avenida Paes de Barros;
3) Rua Juventus
Fonte: www.satdrops.com (imagem editada
pelo autor)



Os maiores polos comerciais da região são predominantes em três ruas distintas: a Avenida Paes de Barros, a Rua da Mooca e a Rua Juventus. Nelas podemos encontrar lojas de diversos tipos, bem como laboratórios clínicos, padarias, bancos, correios, restaurantes e algumas casas e edifícios mistos.

A rua da Mooca e seus arredores apresenta um comércio mais concentrado do que as outras duas ruas. Ela funciona praticamente como um shopping center a céu aberto, muito utilizado pelos habitantes da região em todos os dias da semana. Devido à sua predominância comercial, essas ruas acabam ficando vazias no período noturno, aumentando o sentido de insegurança na área em certos horários. A rua Juventus é ocupada por restaurantes, farmácias 24 horas, e o próprio clube Juventus que recebe diversos shows e espetáculos, o que garante uma certa vitalidade no seu entorno.

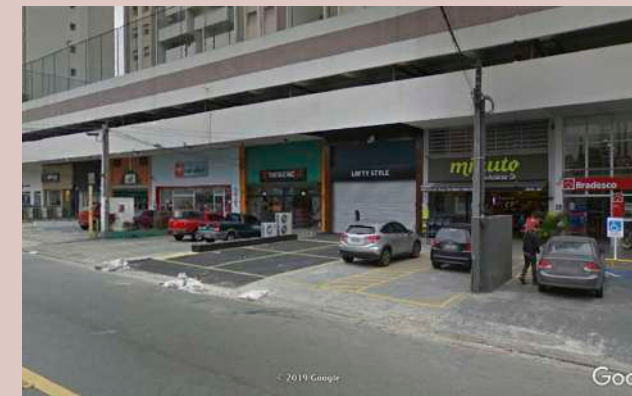


Foto de comércios da Rua Juventus
Fonte: Google Earth



Foto de comércios da Rua da Mooca
Fonte: Google Earth

3.4 MOOCA GASTRONÔMICA

Mapa dos eixos gastronômicos do distrito da Mooca

- 1) Avenida Paes de Barros;
- 2) Rua Madre de Jesus;
- 3) Rua Guaimbé;
- 4) Rua Padre Raposo;
- 5) Rua Visconde de Inhomerim

Fonte: www.satdrops.com (imagem editada pelo autor)



A leste da avenida Paes de Barros é onde se concentram o maior número de restaurantes novos da região. As ruas Guaiambé, Padre Raposo, Madre de Deus e Visconde de Inhomerim são outras ruas conhecidas pelos seus restaurantes e bares. Isso gera uma vitalidade na rua durante uma grande parte do dia, o que garante certa segurança para os pedestres que passam no local.

A imigração italiana está presente também nas tradições gastronômicas do distrito que, entre muitas cantinas, pizzarias e doçarias, conta com alguns importantes nomes, como a doçaria Di Cunto, a pizzaria São Pedro, a Pizzaria do Ângelo e o restaurante Don Carlini. Muitas famílias de origem napolitana do sul da Itália, da Lombardia (Milão, Busto Arsizio) e Piemonte (Turim) ocupam o distrito até hoje.



Imagem do furgão da Panificadora Di Cunto
Fonte: <http://www.saopauloantiga.com.br>



Imagem da atual doçaria Di Cunto
Fonte: Google Earth

3.5 MOOCA INDUSTRIAL

Mapa da Área industrial do distrito da Mooca
Fonte: www.satdrops.com (imagem editada pelo autor)



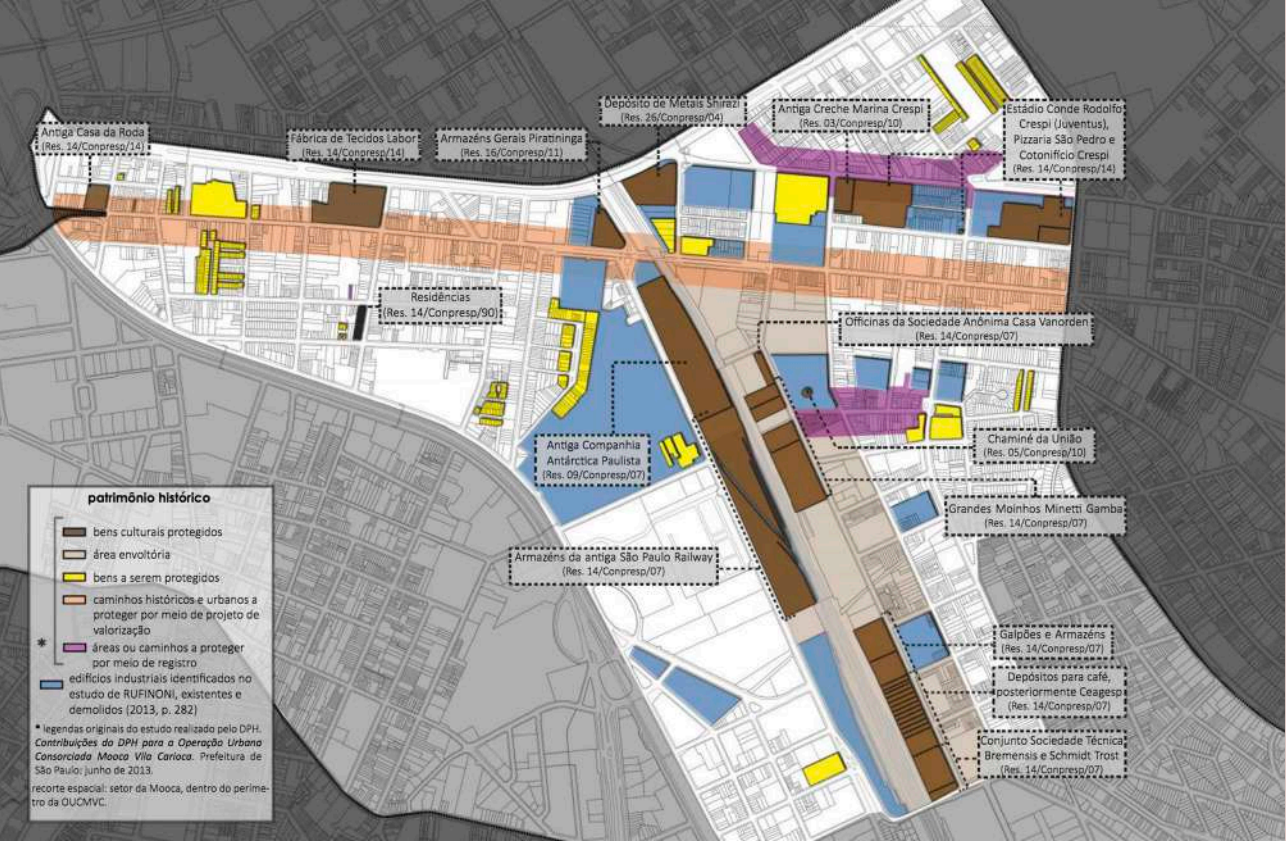
O patrimônio industrial da Mooca pode ser identificado em diferentes elementos da cidade. Esses podem ser considerados patrimônios industriais quando lhe são atribuídos valores culturais. A Mooca é um exemplo do processo de industrialização de São Paulo e do processo de atribuição desses valores, sendo atualmente reconhecida por seu patrimônio industrial.

Foi realizado “um mapa síntese” dos tombamentos e levantamentos espaciais do bairro. Nele constam tombamentos realizados pelo Departamento do Patrimônio Histórico (DPH); imóveis indicados para a abertura de tombamentos e percursos a serem registrados ou valorizados; e foi incluída também em destaque a pesquisa realizada pela arquiteta Manuela Rufinoni em suas teses de mestrado e doutorado, das quais resultou um levantamento de parte do patrimônio industrial do bairro.

A partir do mapa síntese, se constatou o papel significativo que teve a indústria para a formação do bairro, através

da ferrovia que funcionou como vetor de ocupação dos complexos industriais, além de ruas importantes como a Rua da Mooca e a Rua Javari

«Dentre os edifícios industriais que se instalaram no bairro da Mooca no período que compreende as últimas duas décadas do século XX, na região próxima a Alpargatas, destacam-se como conjuntos de grande interesse arquitetônico: A cervejaria Bavária, por volta de 1890; o Cotonifício Crespi, 1897; os Armazéns Gerais Piratininga por volta de 1912; os Armazéns Ernesto de Castro, 1918; o Moinho Gamba, década de 1920; os Armazéns das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, de 1927/29» (SOUZA, 2010, p.20)



4.0 ANÁLISE DA ÁREA

Mapa de patrimônios históricos da Mooca
Fonte: O patrimônio industrial da Mooca, TFG da aluna Aline Cristina Fortunato, julho 2016

4.1 ANÁLISE DA ÁREA ESCOLHIDA

A região considerada nessa análise fica na orla da ferrovia, onde hoje se encontram alguns galpões industriais do final do séc XIX, início do séc XX. No local encontramos todos esses galpões abandonados ou subutilizados, carências de áreas verdes, de equipamentos culturais e falta de áreas públicas.

A cidade está cada vez mais consciente de seus problemas urbanos, estamos portanto em uma fase de recuperação e reconstrução da cidade, de modo a amenizar os problemas causados pelo esquecimento e pelo abandono anterior. O abandono das antigas áreas industriais, gerou espaços “mortos” em um lugar bem próximo ao centro da cidade. A apropriação da rua hoje é quase inexistente, uma vez que as novas construções habitativas são caracterizadas por condomínios que se fecham da rua. A rua deveria ser um local de encontro, de interação entre as pesso-

as, mas hoje em dia isso acontece quase exclusivamente dentro dos shopping centers da região. A causa disso é a falta de infraestrutura, de espaços públicos vivos e seguros para a população.

A autora Jane Jacobs (2011), refere que as ruas são os espaços públicos mais importantes de um sistema urbano. A sociedade tem uma percepção do território em função das características das ruas, ou seja, se a rua for lida como insegura a cidade será lida como insegura.

«[...] se as ruas da cidade estão livres da violência e do medo, a cidade está, portanto, razoavelmente livre de violência e do medo». (JACOBS, 2011)

A rua não têm significado, se não estiver combinada com edifícios, ou ruas próximas. O edificado presente numa rua, define muito como a mesma é compreendida no sistema urbano, acabando por definir a imagem dele mesmo. Com o desapare-

cimento da rua como espaço social e de encontro, prejudica-se muito a vitalidade de um território, porque as ruas deixam de ser vividas, e passam a ser desertas, criando e transmitindo insegurança.

Segundo o autor Kevin Lynch (2011), a segurança é um dos pontos importantes para transformar um território, e a forma como o mesmo é vivenciado e compreendido. Ou seja, quando um edifício se torna abandonado, ou uma área se torna insegura, mais tarde irá ter uma imagem de marginalidade, ou de problemas sociais profundos. Não é o lugar, que tem a ver com a insegurança, mas sim a utilidade, e vivacidade que o mesmo contem.

«É uma coisa que todos sabem: uma rua movimentada consegue garantir segurança; uma deserta, não». (JACOBS, 2011)

Para que as ruas sejam compreendidas como seguras, para serem utilizadas por uma quantidade razoável de usuários, o

espaço privado e o público têm de ser reconhecível em sua separação. No entanto, as ruas precisam de pessoas que «olhem» pela mesma, daí as frentes do edificado serem voltadas para as ruas, para que exista a relação do indivíduo que se encontra no edifício com os que utilizam a rua. Coisa que hoje no bairro infelizmente está mudando por causa dos condomínios com muros altos que se fecham às ruas, descharacterizando totalmente o que um dia o bairro historicamente foi.

MAPA DE FIGURA E FUNDO

CHEIOS

VAZIOS



Mapa de figura e fundo
Fonte: realizado pelo autor



MAPA DE USO DO SOLO

EDIFÍCIOS ABANDONADOS
OU SUBUTILIZADOS

EDIFÍCIOS INDUSTRIAIS

EDIFÍCIOS RESIDÊNCIAIS

EDIFÍCIOS MISTO RESIDÊN-
CIAIS

SERVIÇOS

INSTITUCIONAL PRIVADO

INSTITUCIONAL PÚBLICO



Mapa de usos
Fonte: realizado pelo autor



MAPA DE GABARITO

1-2 ANDARES

3-5 ANDARES

6-10 ANDARES

10-15 ANDARES

+15 ANDARES



Mapa de gabarito
Fonte: realizado pelo autor



4.2 ANTIGAS OFICINAS CASA VANORDEN

Levantamentos feitos no DPH (Departamento de Patrimônio Histórico) confirmam que esses imóveis foram construídos em 1909 pela Sociedade Anônima Casa Vanorden, proprietária daquele lote na época. Ela contratou para a execução do projeto o arquiteto Jorge Krug. A configuração da esquina primeiramente teria abrigado os escritórios administrativos da fábrica, que na época era uma indústria gráfica. Essa primeira construção foi feita contemporaneamente aos 10 galpões que lhe davam sequência, com a face voltada para a Rua Borges de Figueiredo. Esses galpões tem 6 metros de altura, com uma modulação horizontal bem demarcada a cada 4.5 metros.

Poucos anos depois, em 1911, o conjunto passou por algumas modificações. O imóvel da esquina foi ampliado e aumentou de cerca 3 vezes o seu ta-

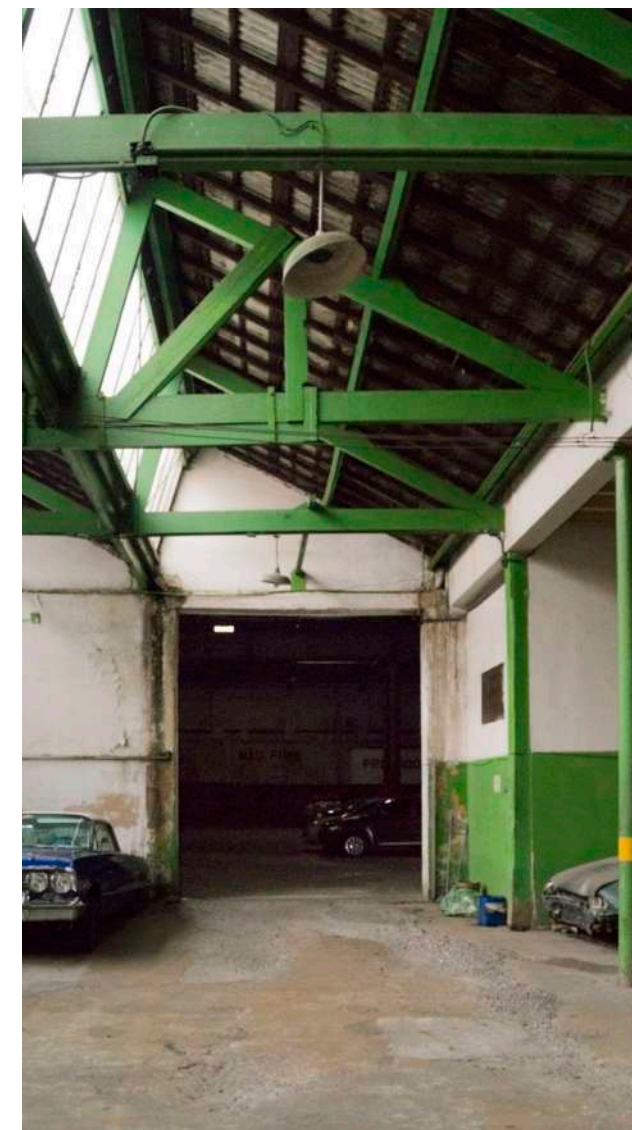
manho, passando de 4,5m para 13,5m de largura. Essa ampliação manteve as mesmas características do projeto inicial: dois andares feitos em alvenaria e com os tijolos aparentes, com pilastros bem demarcados que quebram o plano contínuo da fachada. As envasaduras tem tamanhos diferentes de um andar pro outro, embora todas sejam arrematadas com esquadrias de madeira. A platibanda, que se estende por toda a fachada, impede a visão, do nível da rua, das telhas francesas utilizadas e distribuídas sob um telhado único de 4 águas.

Configura-se assim um imóvel de características arquitetônicas uniformes desde que em 1911 começou a demarcar a esquina, construindo a finalização da perspectiva de quem chega da Rua da Mooca.

Na ampliação de 1911 dois dos galpões foram adossados ao edifício administrativo da esquina para sua

ampliação e foram construídos mais 9 galpões idênticos aos anteriores. O edifício ocupa toda a face de extensão do lote pra Rua Borges de Figueiredo, tendo como resultado um comprimento de 90m.

O resultado que se ve hoje é um conjunto uniforme de 17 galpões modulados a cada 4,5 metros e com uma altura de cerca de 6,5 metros, harmonioso e muito elegante. Distingue-se pela sua extrema horizontalidade, assim como pelo desenho contínuo e dentado da cobertura, resultante do emprego de “sheds” para iluminar seu interior.



Fotos atuais do interior da fábrica
Fonte: <https://ev.escolacidade.org>



Desenhos da evolução das Antigas Oficinas Casa Varnorden
Em cima a fachada de 1911, em baixo a fachada de 1909
Fonte: <https://ev.escolacidade.org>



Foto atual do interior da fábrica
Fonte: <https://ev.escolacidade.org>

Foto da fachada da fábrica
Fonte: Google Maps



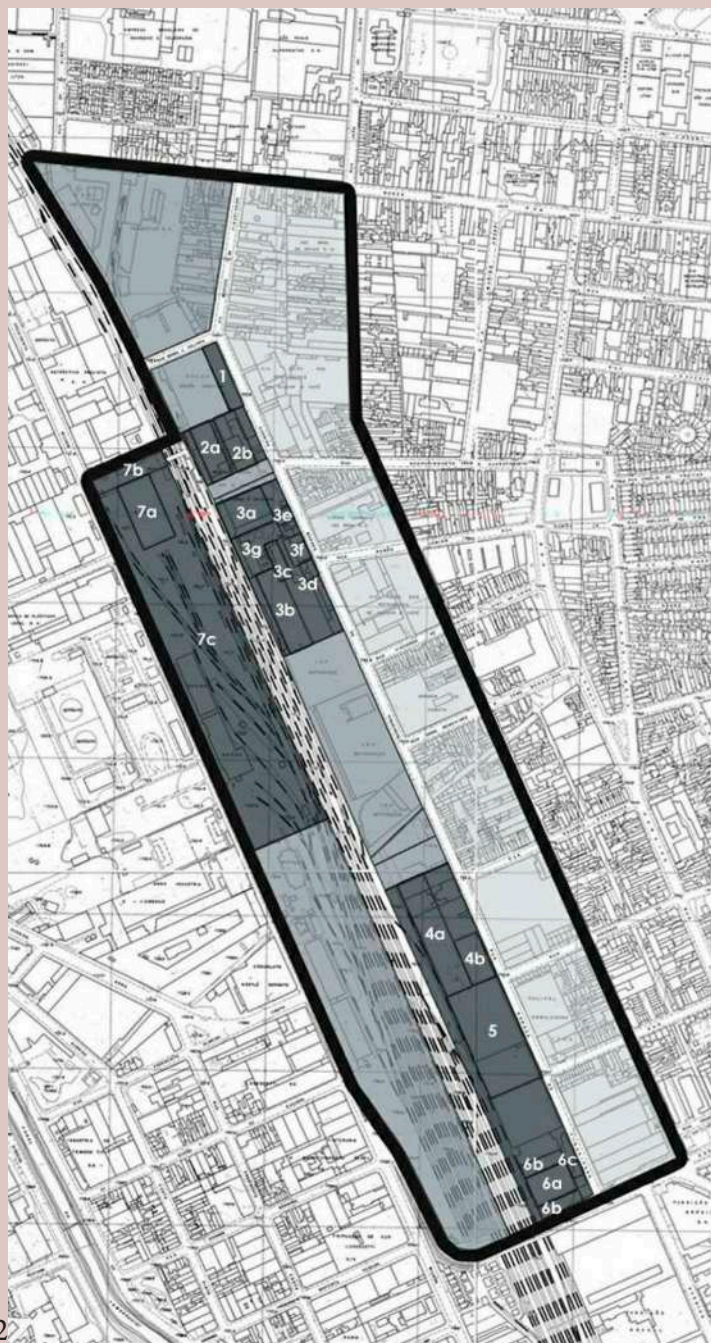
4.3 RESOLUÇÃO 14/2007

A medida legal aprovada pelo Conpresp (Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico) considera o conjunto arquitetônico ao longo da Rua Borges de Figueiredo e Avenida Presidente Wilson, um conjunto com uma importância expressiva, devido à concentração de fábricas que tiveram um grande papel no desenvolvimento da cidade nos séculos XIX e XX.

A resolução do tombamento faz parte de um conjunto de medidas que pretendem recuperar e preservar a importância histórica da região, considerando a linha ferroviária (São Paulo Railway) e as instalações industriais do bairro da Mooca. Essas estruturas são um registro das transformações geradas pela industrialização e testemunhas da arquitetura e processos produtivos de uma época, possuindo portanto, valor para a memória social

da capital paulista.

O Conpresp decidiu tombiar todas as paredes externas, preservar integralmente todos os 17 galpões, as suas estruturas, alvenarias, coberturas, envasaduras e caixilhos. Também limitou as novas construções ou reformas dentro dos lotes indicados, para que não superem os 25 metros de altura. Já para os imóveis no entorno, não será permitido o remembramento de lotes e o gabarito não poderá ultrapassar os 30 metros. Todos os projetos deverão ser submetidos ao DPH (Departamento do Patrimônio Histórico) e aprovados pelo Conpresp.



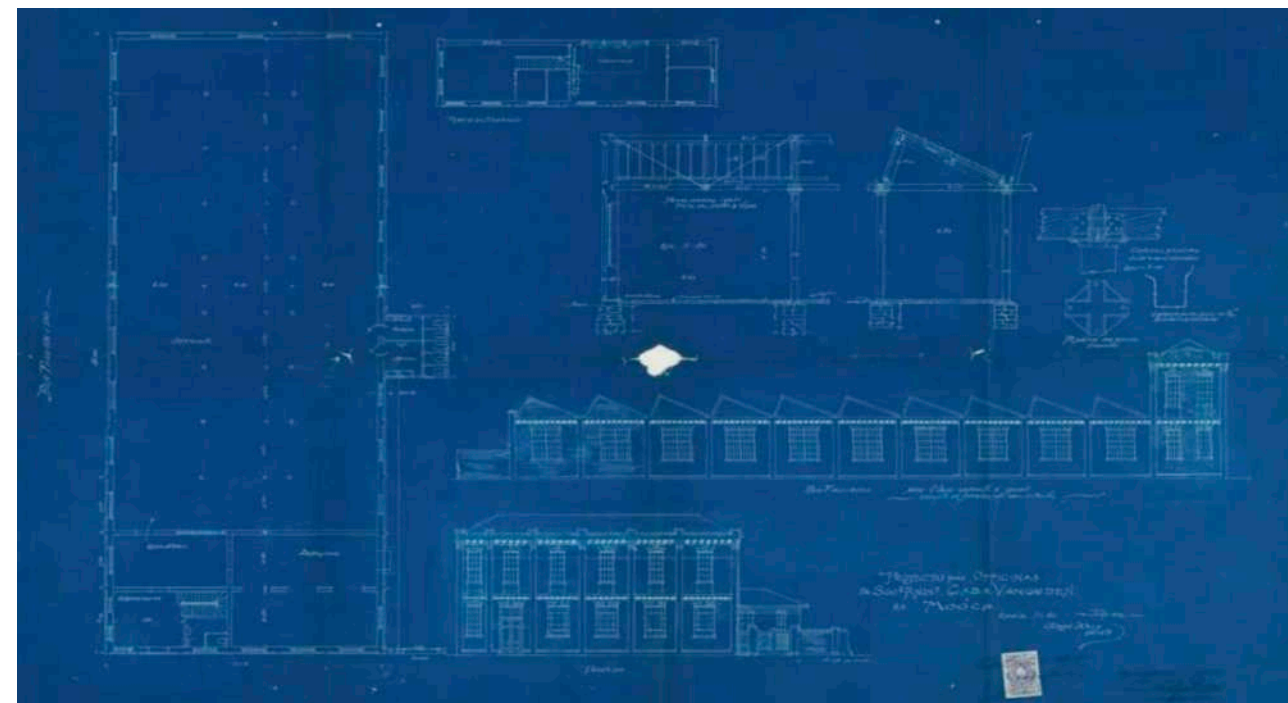
Mapa do tombamento dos imóveis da Rua Borger de Figueiredo

Fonte: <https://www.prefeitura.sp.gov.br>

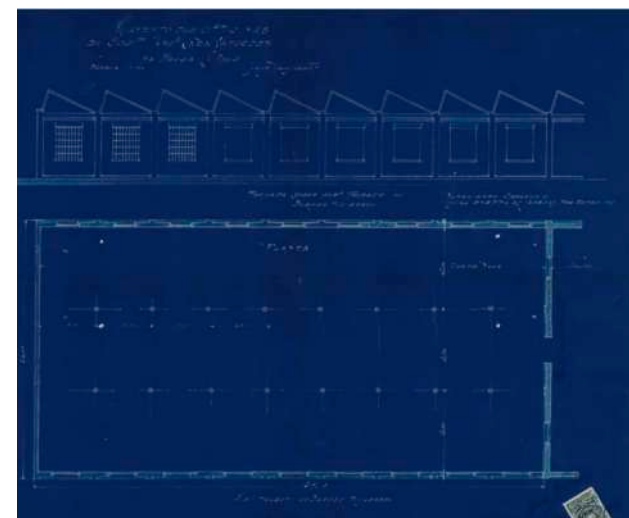
LEGENDA

- 1 - Oficinas da Sociedade Anônima Casa Vanorden**
Rua Monsenhor João Felipo nº 01 (S028Q046L049)
1 - conjunto de galpões
- 2 - Conjunto Grandes Moinhos Minetti Gamba**
Rua Borges de Figueiredo nº 300 (S028 Q046L0134):
2a - galpões voltados para a ferrovia
2b - antigo conjunto das fábricas de óleo, sabão e glicerina
- 3 - Conjunto Grandes Moinhos Minetti Gamba**
Rua Borges de Figueiredo nº 510 (S028Q046L0112):
3a - armazéns voltados para a ferrovia
3b - armazéns voltados para a ferrovia
3c - moinho de trigo
3d - moinho de arroz
3e - casa do guarda
3f - construções alinhadas à rua
3g - espaço descoberto e área verde
- 4 - Conjunto de galpões e armazéns**
Rua Borges de Figueiredo nº 964 a 1004 (S028 Q046L0129), e nº 1030 a 1084 (S028Q046L0130)
4a - agrupamento de galpões voltado para a ferrovia
4b - quatro galpões ao lado do lote 0057
- 5 - Conjunto de depósitos para café, posteriormente CEAGESP**
Rua Borges de Figueiredo nº 1098 a 1250 (S028Q046 L0057 a 0069)
5 - conjunto de doze galpões
- 6 - Conjunto Sociedade Técnica Bremensis e Schmidt Trost**
Rua Borges de Figueiredo nº 1294 e 1358 (S028Q046 L0070)
6a e 6b - cinco blocos contíguos centrais
6c - portaria e casa do guarda
- 7 - Conjunto de armazéns da antiga São Paulo Railway**
Avenida Presidente Wilson nº 1009 (S028Q046L0074):
7a - conjunto três galpões paralelos à linha do trem
7b - praça de acesso à estação de trem
7c - equipamentos de apoio à ferrovia

-  Perímetro da área da Resolução 14/Conpresp/07 - bens tombados e área envoltória
-  Bens Tombados
-  Gabarito máximo de definido caso a caso, não excedendo 25m
-  Lotes não podem ser remembrados e gabarito máximo de 30m



Desenhos de 1909 do projeto do arquitto Jorge Krug
Fonte: Arquivo Municipal



Desenhos da ampliação de 1911
Fonte: Arquivo Municipal

4.4 OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA (OUC)

DEFINIÇÃO

Trata-se de um instrumento urbanístico que gera intervenções pontuais sob a coordenação do poder público e envolvendo a iniciativa privada, empresas prestadoras de serviços públicos, moradores e usuários do local, resultando em transformações urbanísticas estruturais, melhorias urbanas e valorização ambiental.

«Trata-se portanto de um plano urbanístico em escala quase local, através do qual podem ser trabalhados elementos de difícil tratamento nos planos mais genéricos. Por esse motivo as operações urbanas possuem grande potencial de qualificação espacial para as cidades, na medida em que permitem um tratamento quase arquitetônico do espaços urbanos. Tal tratamento é dificilmente obtido apenas pelo Plano Diretor e pelo Zoneamento principalmente em cidades grandes». (SECRETARIA MUNICI-

PAL DE SERVIÇOS E OBRAS, [s.d.])

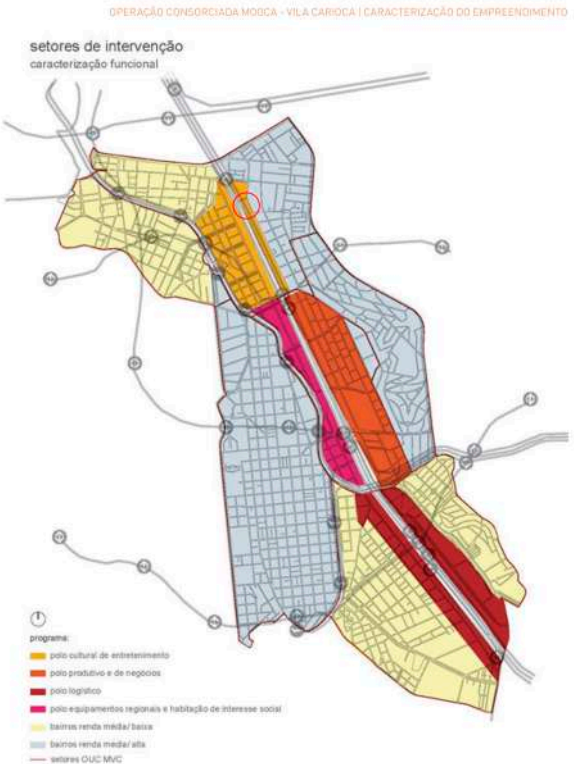
Uma das críticas mais contundentes às Operações Urbanas Consorciadas é que as melhorias por elas trazidas começam a gerar um processo de gentrificação, supervalorizando a região e expulsando os seus moradores originais.

Um dos instrumentos urbanísticos das OUC, é a venda do potencial construtivo, o CEPAC (Certidão de Potencial Adicional Construtivo), que pretende a recuperação da “mais-valia” urbana obtida pela iniciativa privada, de modo que esse dinheiro retorne aos cofres públicos para ser utilizado em outros projetos urbanos dentro do perímetro da OUC (Operação Urbana Consorciada). A CEPAC é o valor imobiliário emitido pela prefeitura municipal de São Paulo como pagamento de contrapartida para a outorga do direito urbanístico adicional dentro do perímetro das OUC, em melhorias diretas para a região. Cada CEPAC equivale a um valor em metro

quadrado para a utilização de área adicional. A Operação Urbana Consorciada Mooca-Vila Carioca foi criada em 2012 na gestão do prefeito Kassab, na qual o mercado econômico e a construção civil estavam aquecidos e o estado tinha interesse em aumentar o investimento em obras civís.

Ela tem como objetivo geral a reestruturação urbana da área contida em seu perímetro, interpretada como uma área subutilizada com infraestrutura instalada e baixa densidade demográfica, a partir de quatro eixos estruturais: uso do solo, mobilidade, drenagem e áreas verdes.

Plano da operação Consorciada Mooca-Vila Carioca
Fonte: <http://www.prefeitura.gov.sp.br>



Elaboração: Consórcio CMVC
Figura 3: Setorização Funcional.



5.0 O PROJETO

5.1 O PLANO DE GERAL

O projeto elaborado para este estudo trata de um sistema que reorganiza e reúne grande parte das fábricas do eixo ferroviário, o desenho começou a ser elaborado a partir da fábrica Antiga Casa Vanorden (1) e nela foi pensada a criação de um museu do operário imigrante, pois se localiza exatamente no eixo industrial do bairro.

A escolha dessa fábrica para ser o museu se da ao fato que, além do edifício ter uma arquitetura magnífica, se localiza em uma posição extremamente estratégica: tem a estação da CPTM Juventus-Moooca logo atrás, em uma travessa da famosa Rua da Mooca e se encontra no canto da quadra propiciando a visão do edifício da rua da Mooca.

Atrás da fábrica Vanorden existem outras duas estruturas não tombadas atualmente, a do meio será demolida para criar um novo espaço público entre os dois edifícios, porém a fachada, por mais sim-

ples que seja, traz nela elementos arquitetônicos que tem seu fascínio. Esta fachada portanto será preservada e serão utilizados os dois portões de ingresso para o SESC que se cria nessa área. A segunda estrutura (2), mais próxima da linha ferroviária, será mantida e requalificada para se transformar uma parte em salas administrativas do museu e outra parte em ateliês de trabalho, onde poderá ter cursos de artes, música, desenho e artesanato que podem ser ligados à nova faculdade que se instalará no Conjunto Grandes Moinhos Minetti Gamba, que se encontra mais a frente sempre na mesma rua, na Rua Borges de Figueiredo n 510.

O projeto se estende ao lado, na fábrica de óleo, sabão e glicerina, sempre do Conjunto Gamba Minetti. Nesse caso também será feita uma análise crítica do patrimônio remanescente, deixando o edificado mais importante arquitetonicamente. Nessa parte será colocada uma biblioteca (3) acessível à todas as pessoas. Sempre

adossado à esse edifício terá um bicicletário, dada principalmente a proximidade da linha da CPTM, que terá o objetivo de servir às pessoas que querem evitar o uso de carros em uma cidade com o trânsito cada dia mais caótico. Será realizado um container bar, que com a sua forma e seu material remete ao ambiente fabril em que se encontra, oferecendo também um lugar de descanso.

Sempre nesse conjunto de edificadoss se terá uma galeria de comércio e serviços (4) que será a nova porta de entrada para a estação, atualmente muito precária. Foi pensada também a criação de um edifício com duas salas de cinema (5) em um dos grandes galpões abandonados, pois não encontramos esse serviço nas proximidades.

«A história de um lugar não serve como modelo a ser copiado, mas como matriz que seja fonte de códigos culturais da qual se podem extrair referências para cons-



truir os espaços do futuro». (MIRANDA, 2015, p78)

O sistema se estenderá mais a frente na Rua Borges de Figueiredo, onde encontramos um grande espaço vazio e abandonado, e existia uma fábrica que foi demolida. Atualmente só restam os muros externos que dão para a ferrovia. Esses muros são tombados pelo Conpresp e serão mantidos e valorizados no projeto, pois um dos planos é de criar uma pequena arena ao ar livre, onde possam acontecer pequenos shows, ou pequenas apresentações artísticas, tendo como fundo a ruína

da fábrica demolida. Essa arena vai se localizar dentro de um pequeno parque proposto nesse grande lote, pois é procurada uma integração com a natureza, já que esse bairro não possui áreas verdes e é de extrema importância para o bem estar das pessoas que ali habitam. Na outra metade desse lote dividido por uma passarela que atravessa a ferrovia, é proposta uma praça mais seca que pode abrigar eventos como feiras, exposições, festas gastronômicas, eventos que são característicos e que fazem parte da região.

Atravessando essa passarela chegamos em uma nova área vazia, onde se encontram os antigos trilhos de manobras da São Paulo Railway. Esses também são tombados e serão mantidos definindo a paisagem da área. Aqui foi pensada a criação de uma horta urbana e de um pomar, que vai se relacionar diretamente com os antigos galpões ferroviários existentes, que serão transformados em equipamentos para cursos profissionalizantes, uma

creche e um mercado gastronômico. Um dos focos desses cursos será a gastronomia, elemento característico e que faz parte da tradição dos imigrantes que habitam o bairro. Do lado da ferrovia será criado um polo gastronômico que poderá atender as pessoas em situação mais delicada que habitarão nas HIS (habitação de interesse social) previstas na vasta área vazia do outro lado da Avenida Presidente Wilson. Nesse local, além das HIS, serão propostas atividades como comércios, serviços e campos esportivos que servem para dar uma maior vitalidade a essa zona atualmente abandonada.

«... o patrimônio histórico passou a englobar não apenas os grandes monumentos isolados de qualidade excepcional, mas os ambientes urbanos ou rurais inteiros, dando-se maior importância ao tecido urbano e à arquitetura vernacular. Passou a abranger também construções mais recentes, como aquelas incluídas no patrimônio industrial». (KUHL, 1998, p. 208)

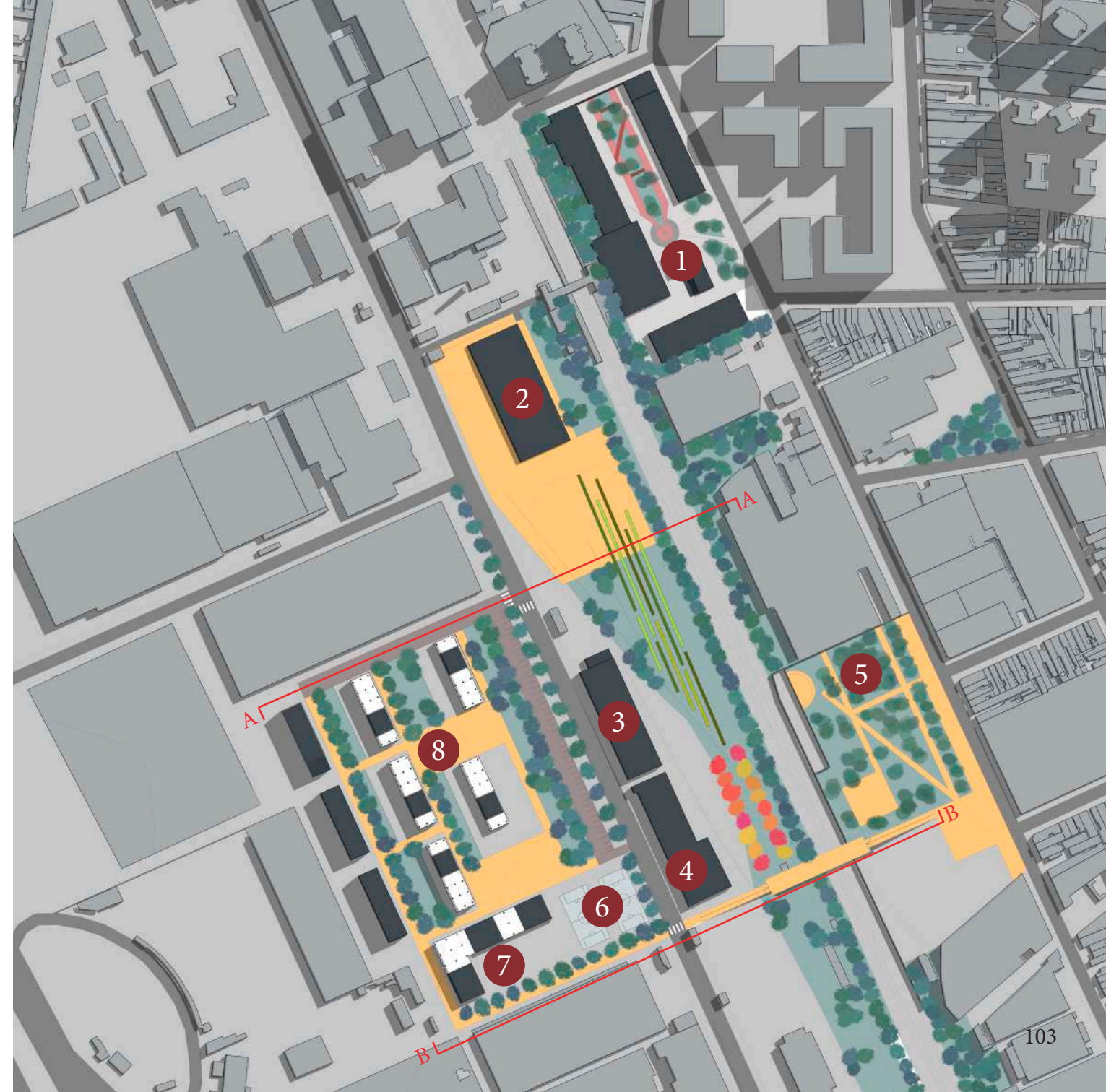


CORTE A-A



CORTE B-B

- 1 SESC
- 2 MERCADO GASTRONOMICO
- 3 CURSOS PROFISSIONALIZANTES
- 4 CRECHE
- 5 PARQUE COM TEATRO A CÉU ABERTO
- 6 CAMPOS ESPORTIVOS
- 7 COMÉRCIOS E SERVIÇOS
- 8 HABITAÇÕES DE INTERESSE SOCIAL











IMPLANTAÇÃO ATUAL
FONTE: GOOGLE EARTH PRO MONTAGEM REALIZADA
PELO AUTOR





6.1 PARTIDO

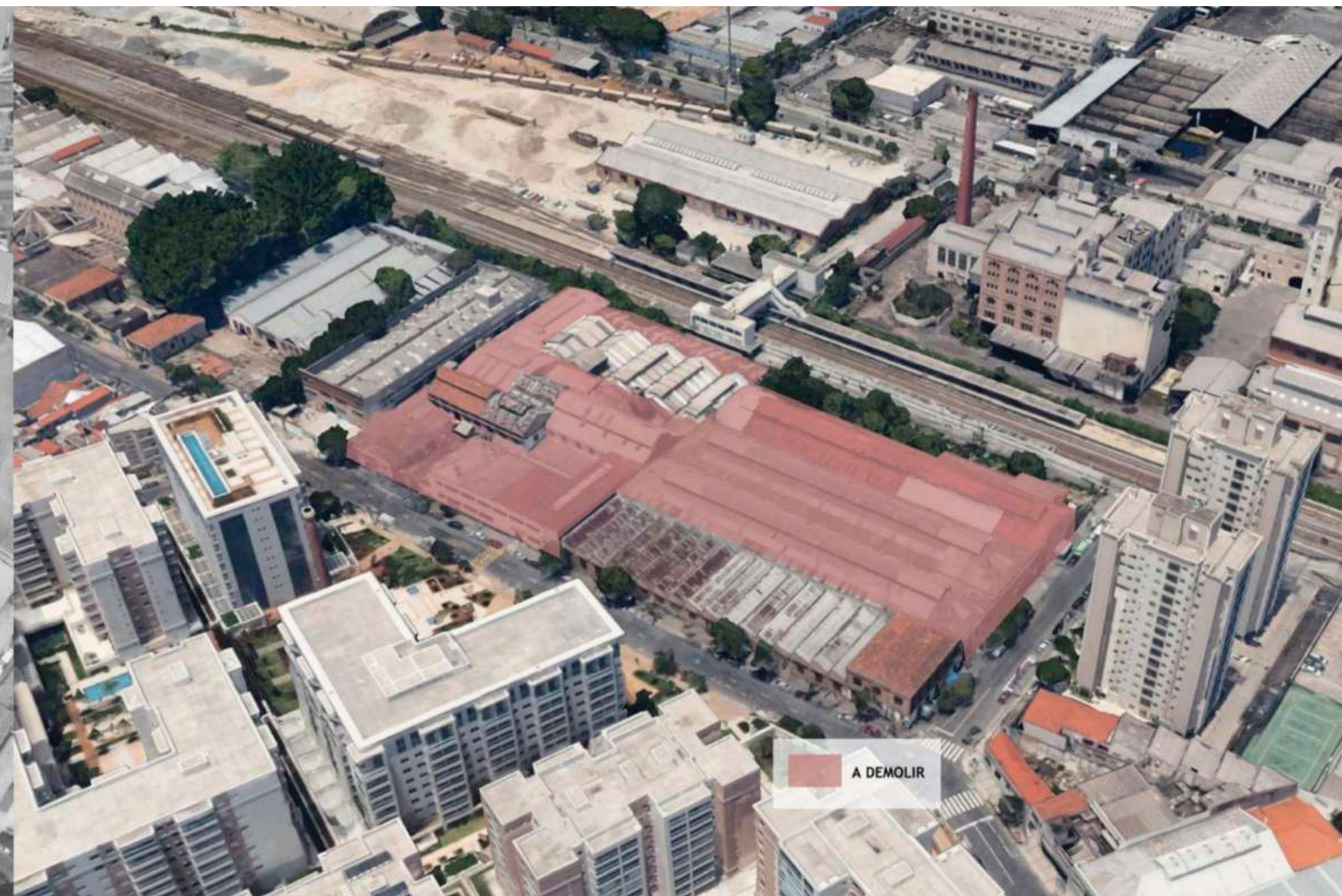
Foram utilizados como parâmetros de projeto a Lei de Uso e Parcelamento do solo, que define a área como uma zona especial de preservação cultural e a resolução do CONPRESP, que definiu os imóveis tombados. Esses foram respeitados e inovados, com novos usos e novas funcionalidades. As novas intervenções são caracterizadas pelo uso do aço nos aspectos estruturais, e as novas janelas são todas de pé direito alto, o que garante maior entrada de luz no interior dessas fábricas mal iluminadas, e se destacam e diferenciam claramente das janelas originais dos edifícios.

Para a requalificar e reviver a região, atualmente subutilizada e abandonada, foi projetado um complexo multiuso, com enfoque cultural, que tivesse como partido arquitetônico atrair o usuário para ocupar e utilizar o espaço como um todo.

Atualmente a entrada da estação da CPTM encontra-se escondida, no final da rua Monsenhor João Felipo. O projeto proposto tem como intenção abrir a quadra e criar um trajeto diferente mais centralizado conectando melhor a estação com o bairro.

Uma peculiaridade no projeto desse sistema de edifícios industriais é o fato de que em todos os edifícios que tem acesso a algum pavimento superior, será alocada uma escada com um sistema construtivo idêntico. Essa escada serve como se fosse um marco em cada edifício e foi inspirada na escada da arquiteta Lina Bo Bardi em seu projeto “Solar do Unhão” na Bahia. Porém no nosso caso ela sofreu algumas adaptações: foi colocado um corrimão de aço, leve para que não se destaque sobre a escada e o tamanho dela varia segundo a edificação em que se encontra, pois as normas dos bombeiros prevêm diferentes tamanhos para diferentes ocasiões e funcionalidades dos edifícios.

Visando a resignificação dos imóveis tombados que possuem importância histórica, com o intuito de aproximar a população à memória histórica da região, estes imóveis foram incluídos no complexo multiuso com os diversos programas que serão abordados adiante.



PROGRAMA:

1- MUSEU DO OPERÁRIO

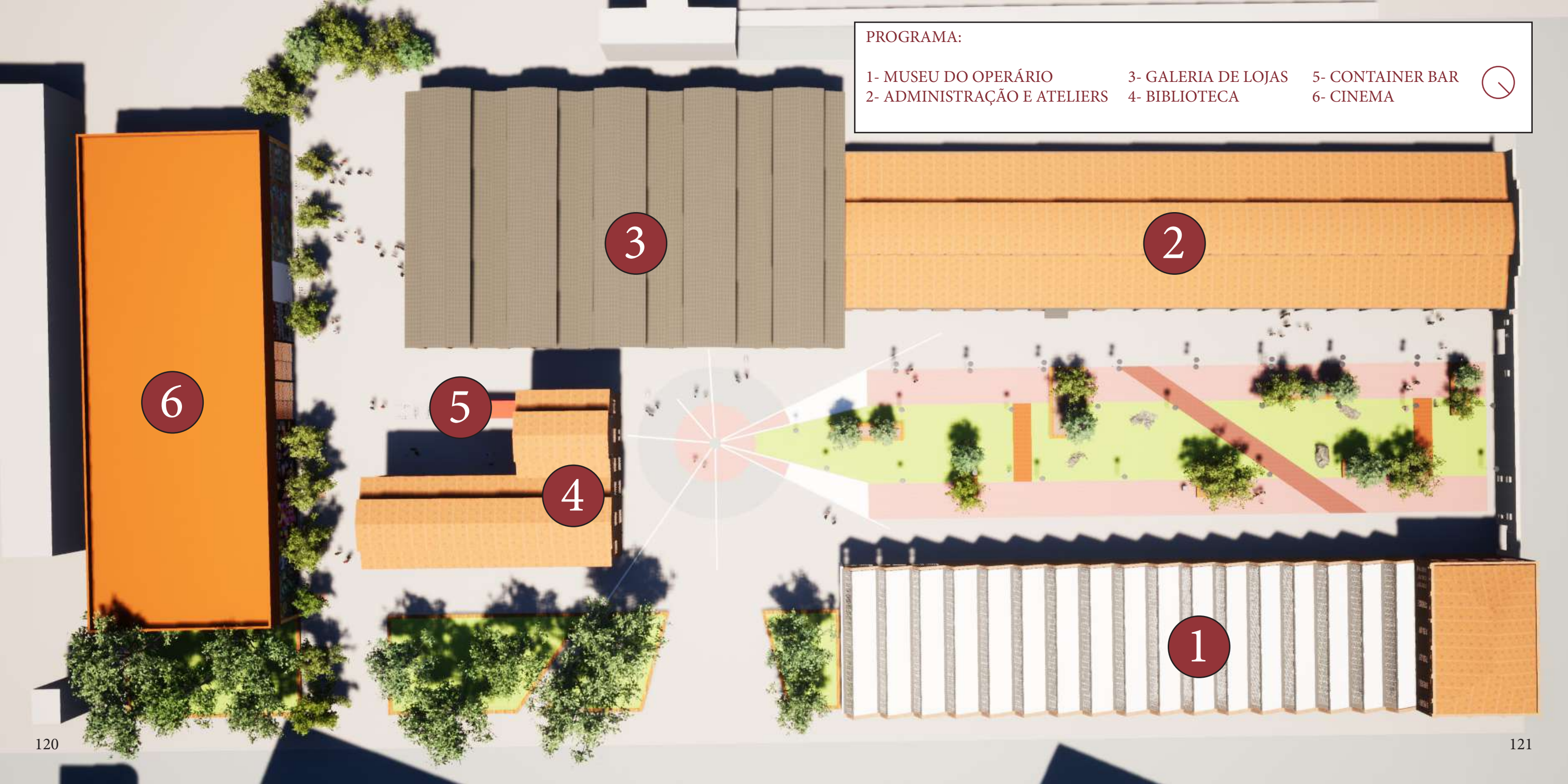
2- ADMINISTRAÇÃO E ATELIERS

3- GALERIA DE LOJAS

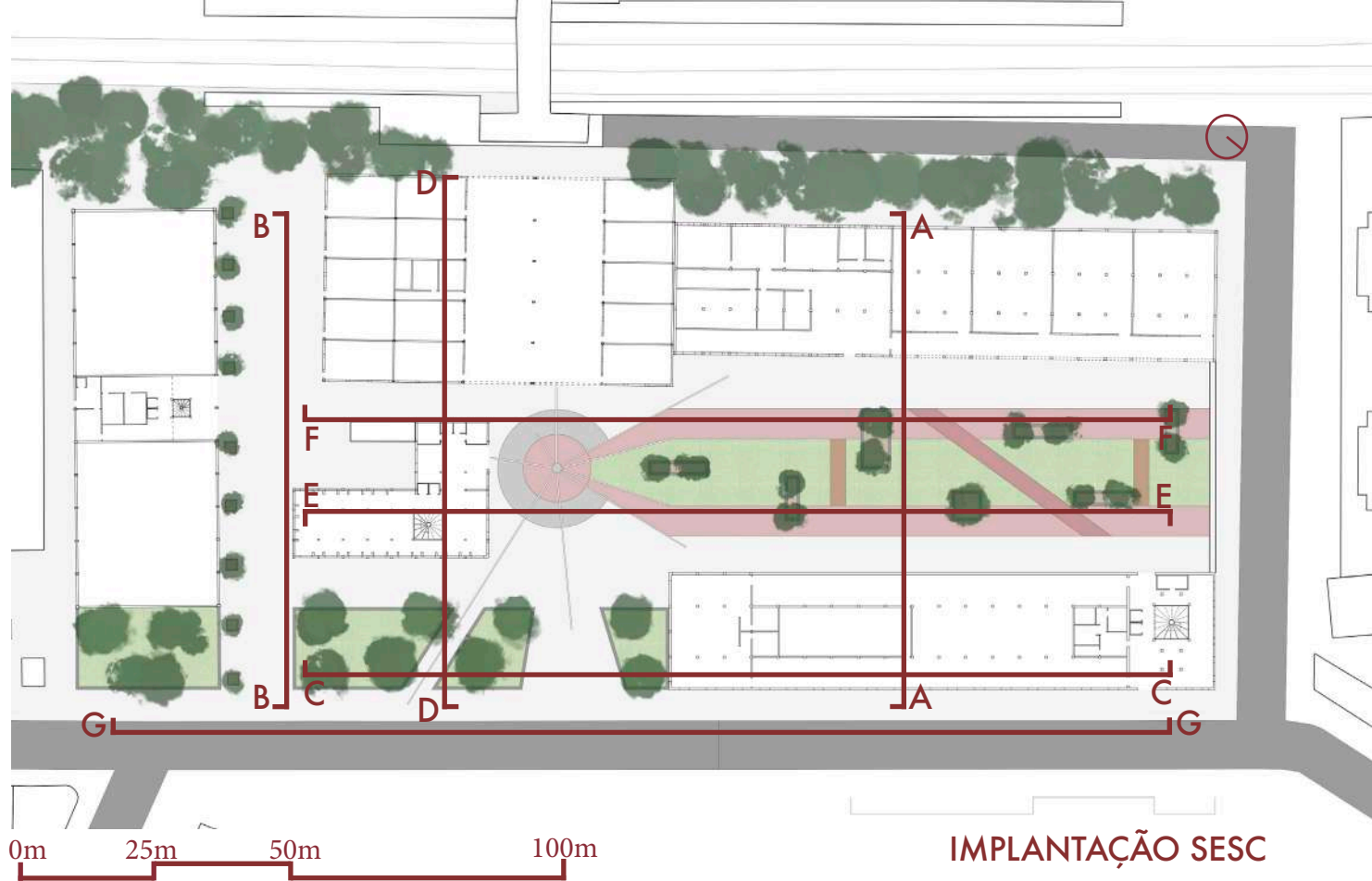
4- BIBLIOTECA

5- CONTAINER BAR

6- CINEMA









0m 5m 15m 25m

CORTE D-D



0m 5m 15m 25m

CORTE E-E



0m 5m 15m 25m

CORTE F-F

6.2 MUSEU DO OPERÁRIO

O espaço do museu do operário com seu auditório, foi obtido na Antiga Casa Vanorden e nos seus 17 galpões sucessivos. O local já foi uma tipografia e hoje em dia funciona como estacionamento.

Esse edifício é um dos elementos centrais de onde começou todo o projeto, pois é um imóvel com uma arquitetura industrial muito bonita e conservada, e se encontra em um local estratégico visível da Rua da Mooca, uma das principais do bairro.

Em seu interior encontraremos um espaço espositivo, um auditório encaixado no meio da sua planta, banheiros, sala para funcionários com banheiro e vestiário, uma sala de segurança, um espaço de contemplação da praça e no andar superior uma sala para as crianças poderem aprender a história desse local. Nesse mu-

seu serão guardados objetos, relatos, fotografias da época, além de maquetes e modelos dos principais edifícios históricos da região. Tudo que possa contar e trazer à memória toda a história desse bairro rico de tradições.

As estruturas de tesouras e pilares em madeiras foram preservadas e toda a estrutura de alvenaria a construir foi dimensionada de forma a se encaixar no módulo estrutural existente, incluindo também a grande escada central inspirada

Casa Vanorden 1922
Fonte:<http://www.saopauloantiga.com.br>



Casa Vanorden atual
Fonte:<http://www.saopauloantiga.com.br>

na obra de Lina Bo Bardi.

A parede que antes fazia divisão com outro galpão recebeu novas esquadrias no ponto de contemplação da praça. Essas esquadrias estão claramente diferenciadas das janelas originais, pois como já mencionado anteriormente, todas as esquadrias são de pé direito alto.

A área de exposição tem aproximadamente 1000 metros quadrados, e se caracteriza por painéis móveis que se encon-

tram pendurados e que criam um efeito de levitação das obras. Esses painéis também podem ser dispostos em diferentes posições para criar um percurso diferenciado quando necessário.

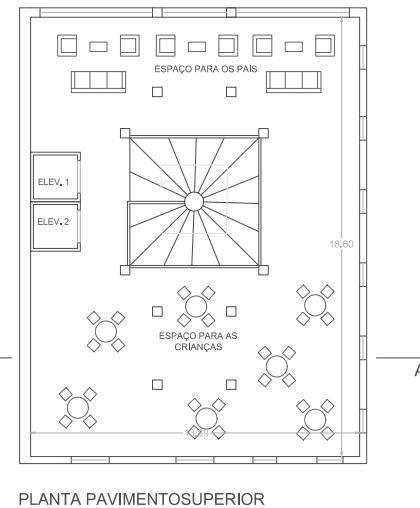
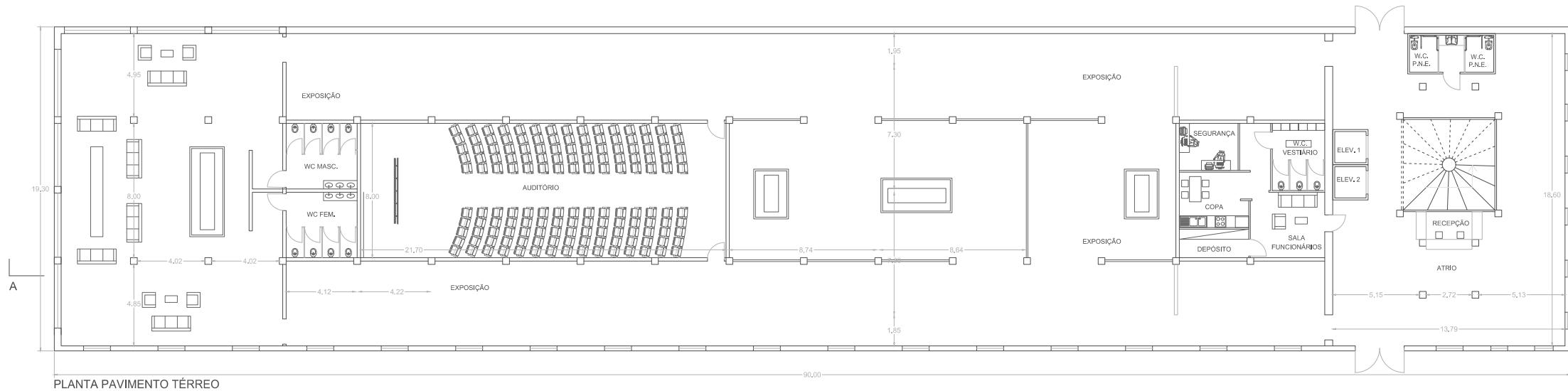
No seu centro existe um auditório; esse é destacado respeito a estrutura existente, pintado com uma cor escura, para separar o existente do novo. O auditório será para aulas e apresentações e tem um espaço de cerca 175 metros quadrados com capacidade para 150 pessoas.

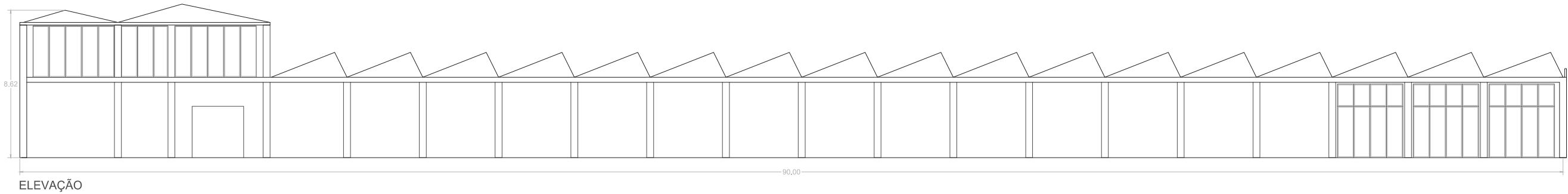
Esse museu terá um acervo físico, mas também será feito de relatos, de histórias, sons e imagens, tentando explorar os cinco sentidos dos visitantes. Se tratará também de um grande museu a céu aberto, pois o objetivo é contar a história de todas as fábricas que se encontram nas redondezas e assim elas mesmo se tornarem acervo. As pessoas que sairão do museu irão olhar pras estruturas fabrís com

um olhar mais consciente, não só como um edifício sem vida, mas aprendendo sua história acabarão dando mais valor e se tornando parte da memória da população. O objetivo será aquele de recordar, com o verdadeiro sentido dessa palavra “re-dar ao coração”, todas as memórias, as vivências e o passado do qual esses operários fizeram parte e que colaboraram a construir. Passado esse que faz parte da vida do bairro também.

«Quando um homem se defronta com um espaço que não ajudou a criar, cuja a história desconhece, cuja a memória lhe é estranha, esse lugar é a sede de uma rigorosa alienação. Mas o homem, um ser dotado de sensibilidade, busca reaprender o que nunca lhe foi ensinado, e vai pouco a pouco substituindo sua ignorância do entorno pelo conhecimento ainda que fragmentado. O entorno vivido é um lugar de troca, matriz de um processo intelectual».
(SANTOS, 1998)

O local das exposições será ao longo dos seus 17 galpões enquanto o edifício, que era administrativo, será usado, no andar inferior como um amplo hall para acolher todos os visitantes. No andar de cima (zona mais nobre do edifício, pois tem vista privilegiada para a rua e para a praça interna) foi criado um espaço para as crianças, onde elas podem trabalhar e aprender mais sobre a história do bairro em que vivem.















6.3 ADMINISTRAÇÃO E ATELIÊS

Esse imóvel não estava entre aqueles imóveis tombados pelo CONPRESP, mas ele foi poupado por causa da sua história (era um antigo galpão da São Paulo Railway) e pela sua arquitetura, que embora tenha detalhes simples foi vista como um grande potencial.

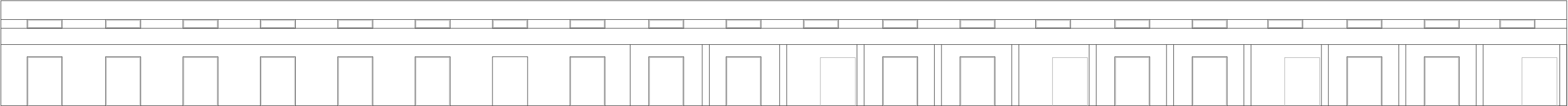
Nesse edifício encontram-se os ateliês de trabalho, salas para cursos artísticos gerais como dança, música, desenho, artesanato, etc. O intuito é que esses cursos possam ser efetivados por todos os interessados, tanto que os ateliês são dotados de amplas janelas que dão para a rua, para chamar a atenção e capturar o interesse das pessoas que cruzam o lugar.

A outra metade do edifício é composta por escritórios administrativos do museu, já que o imóvel em si não com-

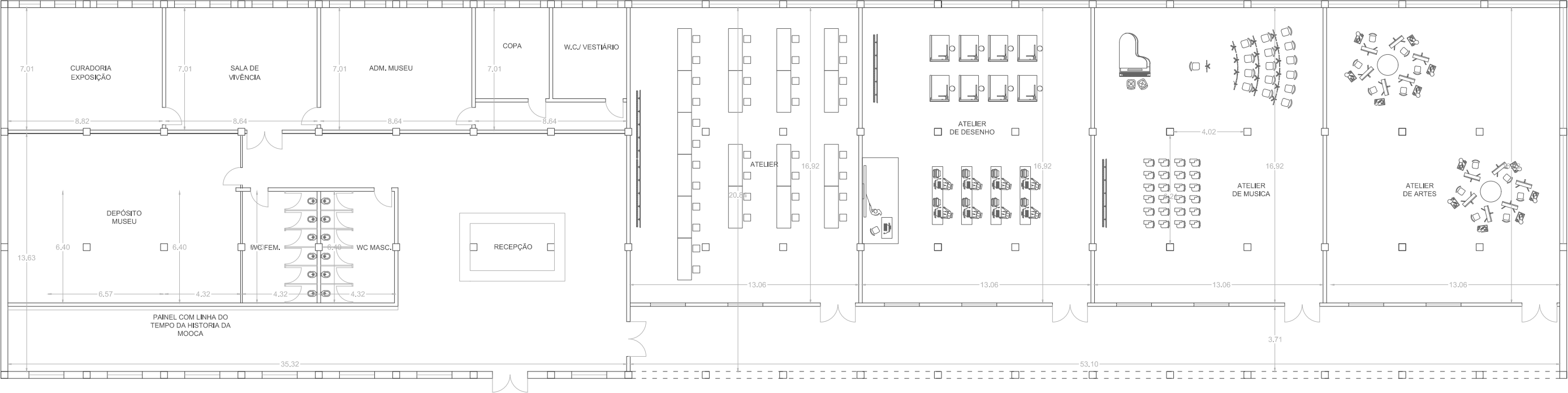
portava espaço suficiente para a locação desses espaços. Nele encontramos então a curadoria da exposição, o depósito do museu, a administração, a copa e o vestiário. Se encontram também dois banheiros amplos que deveriam atender aos alunos dos cursos oferecidos no edifício.

Em uma parede cega, de frente para a janela exposta para a praça criou-se o local ideal para a exposição de uma linha do tempo que conte a história da Mooca.

A idéia da criação desse espaço para cursos, veio graças a restauração da Indústria Minetti Gamba que está prestes a se transformar em uma faculdade. Então essa área já é vista como um futuro polo educativo. O objetivo foi seguir essa linha. Já que o público alvo futuro será composto majoritariamente por estudantes, imagina-se que muitos frequentarão essa praça graças à estação ferroviária anexada.



ELEVAÇÃO FRONTAL



PLANTA PAVIMENTO TÉRREO









6.4 GALERIA DE LOJAS

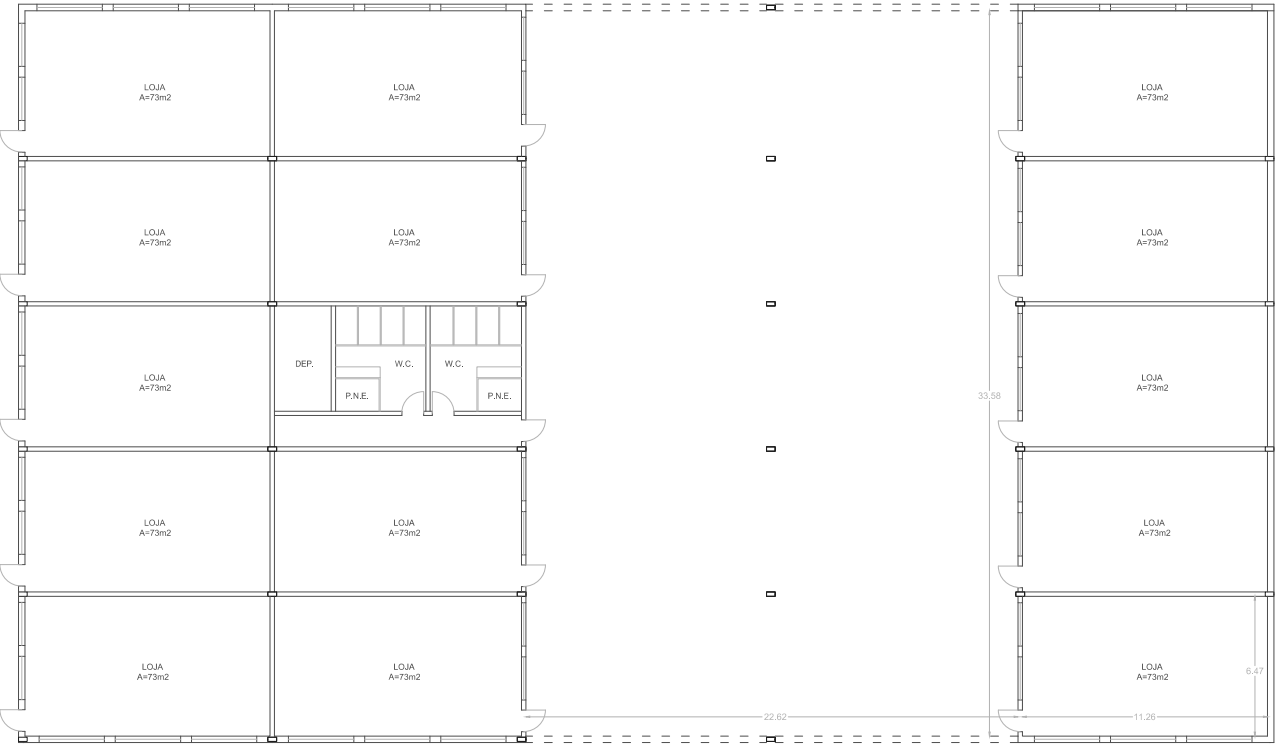
A Galeria está localizada próxima à entrada da estação Mooca da CPTM, antiga São Paulo Railway, e se distribui ao longo dos 5 galpões independentes.

Esses antigos galpões industriais possuem a estrutura do telhado composta por tesouras de madeira e paredes de alvenaria. Parte do fechamento de alvenaria na fachada frontal e na fachada traseira foi retirada. Isso se deu para a criação da passagem que liga a praça com a CPTM. Essas aberturas foram criadas graças ao reforço dado por algumas vigas de aço que foram calculadas para suportar os esforços criados pelo peso da cobertura.

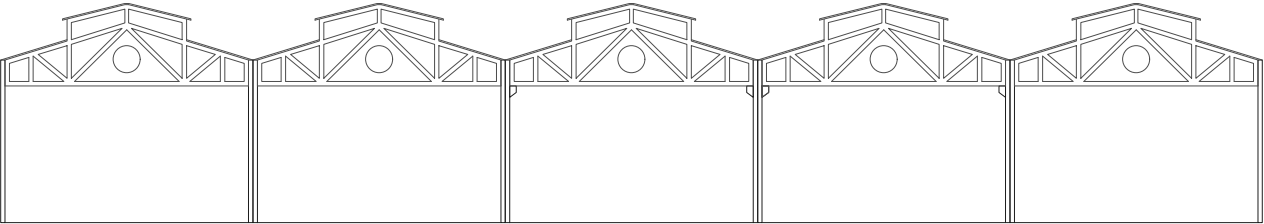
A galeria tem espaço para 14 lojas de cerca de 75 metros quadrados cada, e cria uma grande praça coberta de 115 metros quadrados. Está equipada com banheiros públicos e um depósito para a manutenção do edifício.

A curiosidade dessa edificação se dá ao fato do espectador entrar em um bloco que mede dois pés direitos, olhando para o alto conseguirá ver toda a estrutura majestosa da construção industrial.

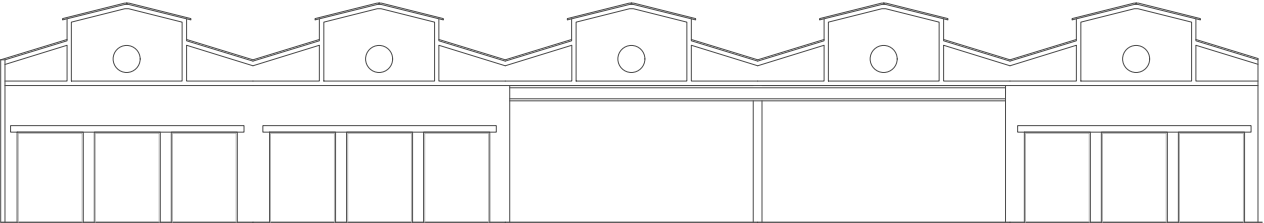
Essa grande área coberta pode ser ocupada por quiosques, já que se trata de um ponto estratégico por causa do imediato acesso à linha do metrô.



PLANTA PAVIMENTO TÉRREO



CORTE A-A



ELEVAÇÃO







6.5 BIBLIOTECA

Será a edificação mais imponente do projeto, pois se encontra em uma zona central e possui também o gabarito maior.

Com esse princípio definido não houve muitas intervenções nas fachadas existentes mas foram realizadas algumas esquadrias nas paredes cegas. Essas esquadrias tem uma forma elegante e simples, e se diferenciam do existente. Porém elas acompanham as mesmas distâncias das esquadrias originais.

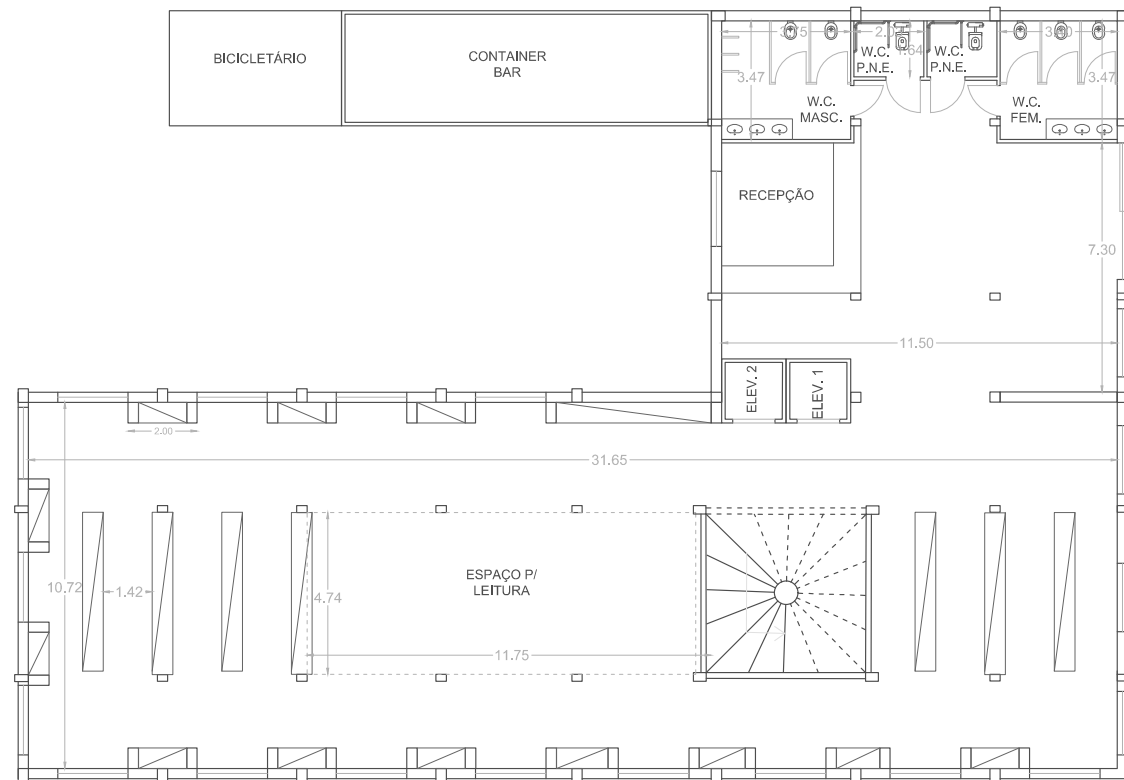
No seu interior foram realizados dois elevadores e foi colocada uma escada, igual a aquela do museu e do cinema.

No térreo estão localizados: a recepção, os banheiros e grande parte do acervo da biblioteca. No andar superior encontramos outra parte do acervo, salas privativas para consultas individuais e reuniões, um espaço exclusivo para leitura de

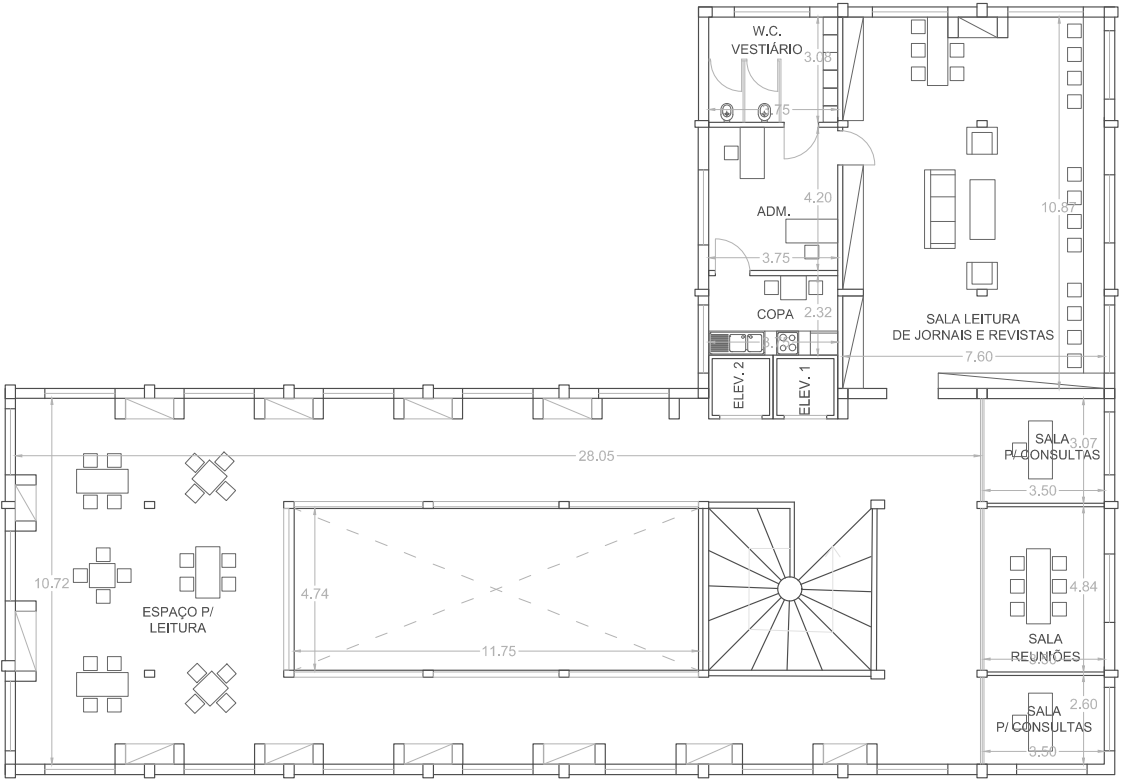
periódicos e jornais dotado de uma longa bancada com vista privilegiada para a praça central. Sempre no andar superior encontramos o espaço dedicado aos funcionários: administração, copa e vestiários.

Entre os dois andares há um vão, que além de deixar o espaço maior deixando um térreo imponente com um pé direito triplo é iluminada de luz natural.

Essa biblioteca foi projetada como um apoio principalmente para os estudantes, e acompanha o enfoque cultural do projeto. Imagina-se também que moradores, ou pessoas que trabalham nas proximidades possam usufruir desse espaço para relaxar e praticar a leitura.

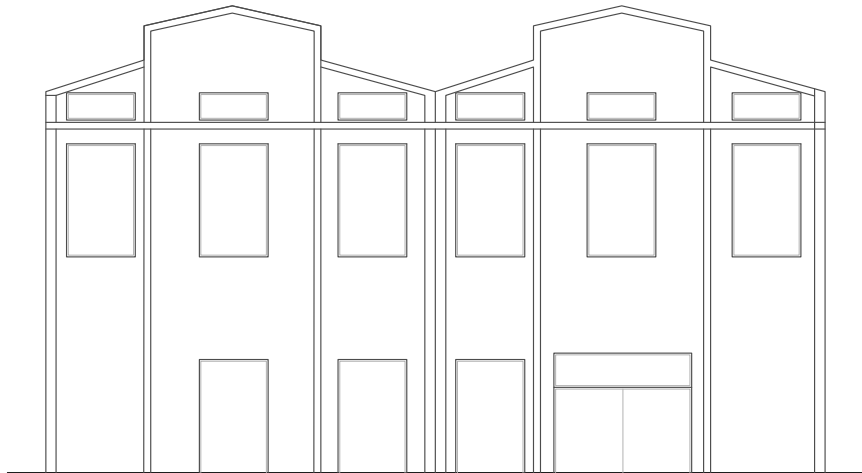


PLANTA PAVIMENTO TÉRREO



PLANTA PAVIMENTO SUPERIOR





ELEVAÇÃO



CORTE A-A









6.6 CONTAINER BAR

Dada a quantidade de pessoas que vai vitalizar essa área, foi necessária a construção de um bar mais formal, além dos quiosques que estarão espalhados dentro da galeria.

Esse bar inicialmente foi pensado no piso superior da biblioteca, para criar um ambiente mais íntimo e fechado, onde as pessoas poderiam ler um bom livro, ou seu jornal, degustando um café. Porém o bar no andar superior comportava alguns problemas de acesso, principalmente de serviço. Seria necessária a construção de um montacarga e isso desconfiguraria o projeto. Optou-se então por posicionar esse bar no térreo, na parte externa próximo da biblioteca. A estrutura da biblioteca é em forma de L e isso deixaria um ângulo interno sem uso e para aproveitá-lo foi escolhido para o local do bar, pois trata-se de um lugar mais íntimo e não de passagem.

A estrutura desse bar será composta por um container, que foi escolhido pois remete a zona industrial na qual se encontra. E também concorda com o partido do projeto que não inclui construções novas, mas somente a recuperação do existente.

Ao lado do bar será colocado um bicicletário, que vai ser espalhado também próximo às paredes do cinema. Esse bicicletário visa a diminuir o tráfego de automóvel, incentivando as pessoas a se locomoverem com as bicicletas e com o transporte público.



6.7 CINEMA

Essa função foi colocada em outro galpão não tombado mas que foi considerado interessante, com um bom potencial para ser mantido.

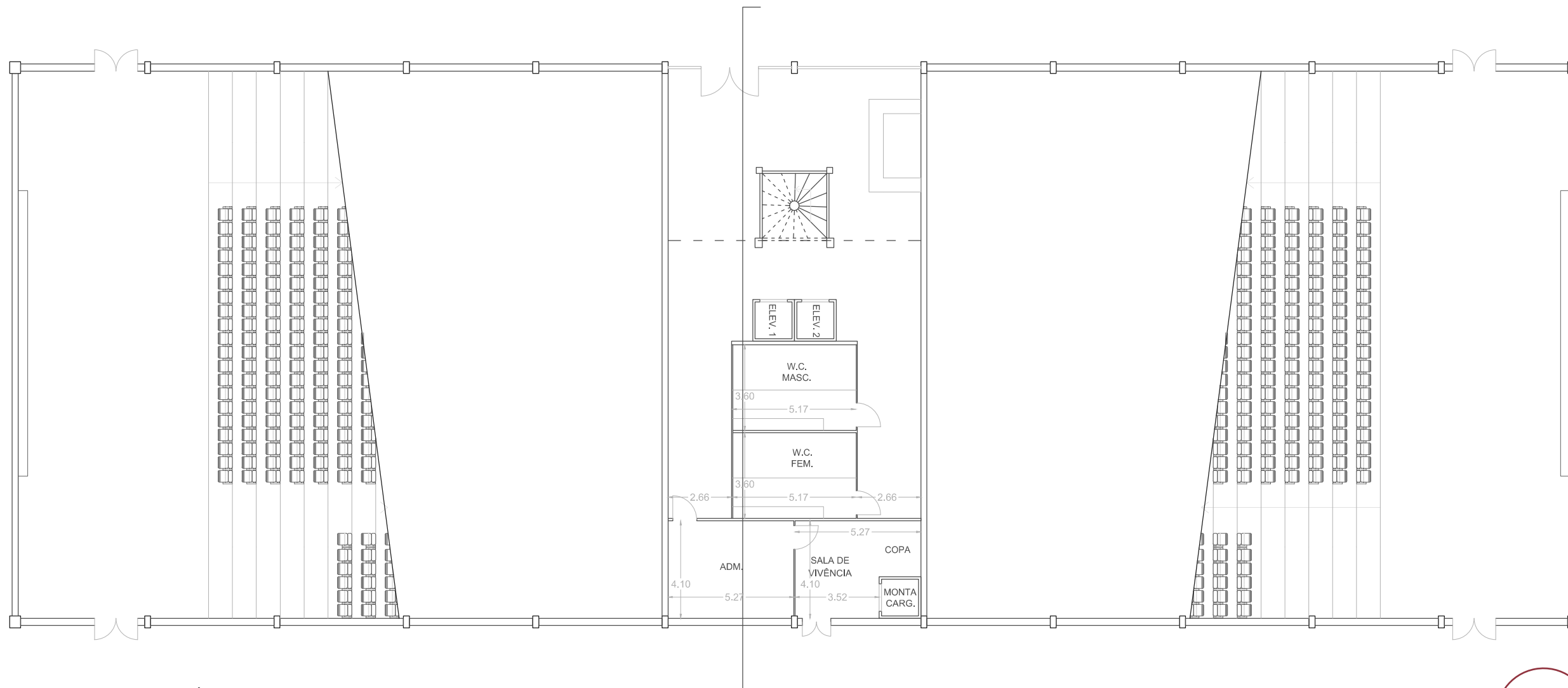
Foram alocadas duas salas de cinema. O foyer de entrada é no centro da edificação, e é dividido em dois patamares com o térreo que hospeda a área administrativa, área dos funcionários e os banheiros, e o mezanino que compreende o bar e o acesso às salas.

A escada que liga os dois pavimentos segue a mesma arquitetura das escadas do museu e da biblioteca.

O mezanino foi projetado de maneira que se crie uma perspectiva no eixo central e se observe todo o projeto.

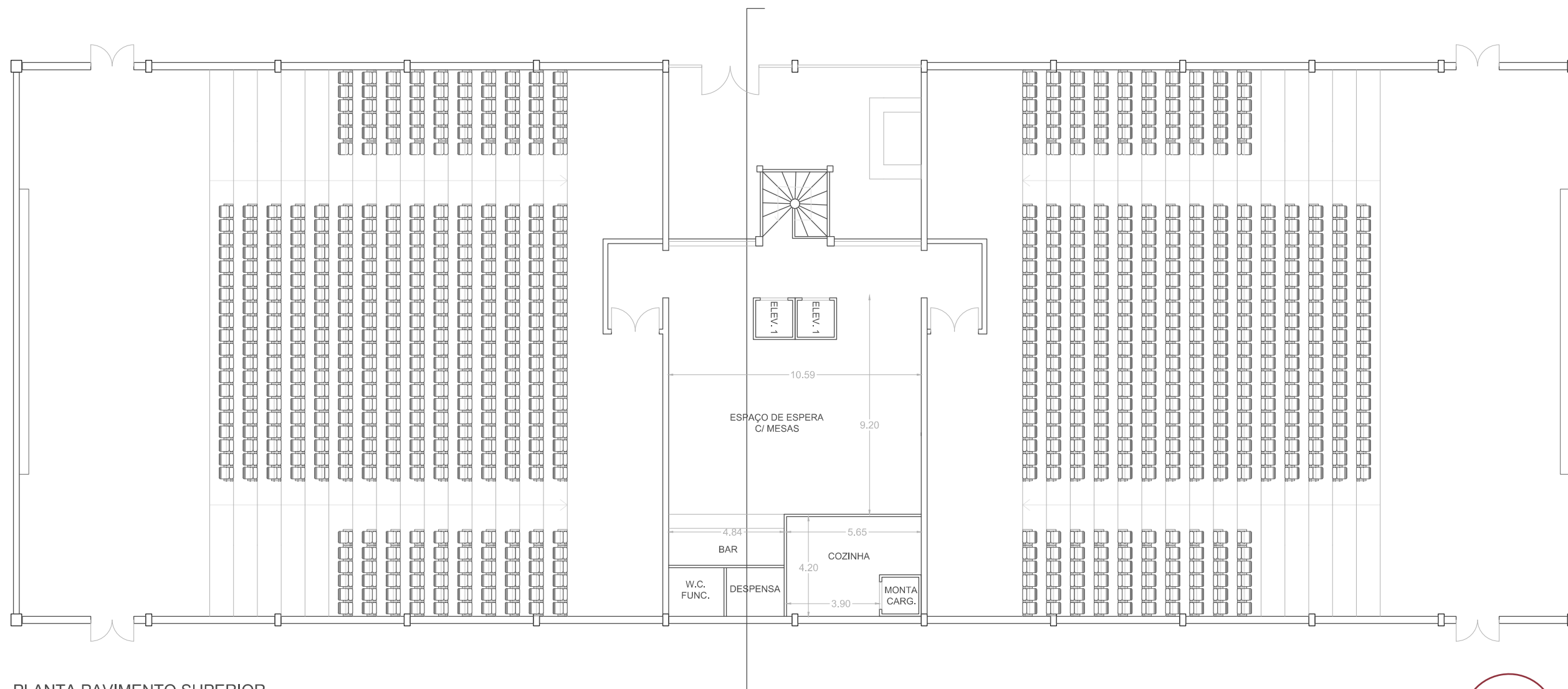
A parede externa do cinema, é mais

densa e sem aberturas, foi pensada como um local onde artistas locais podem fazer seus grafites, e assim decorar essa estrutura de um jeito jovem e alegre.



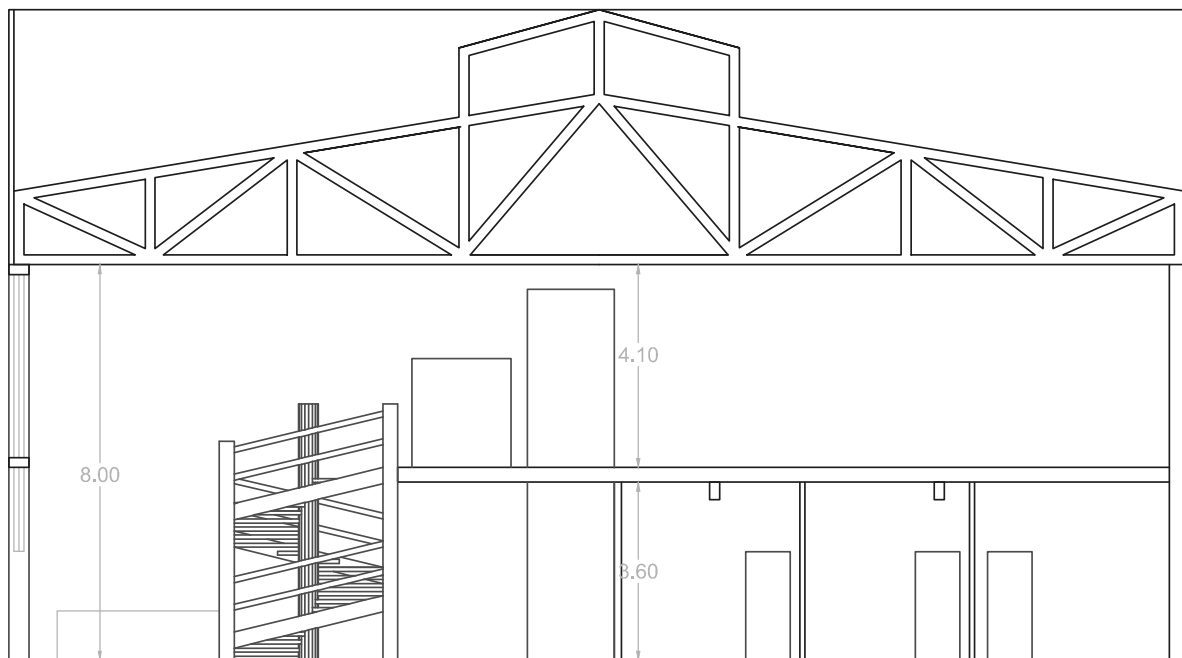
PLANTA PAVIMENTOTÉRREO





PLANTA PAVIMENTO SUPERIOR





CORTE A-A

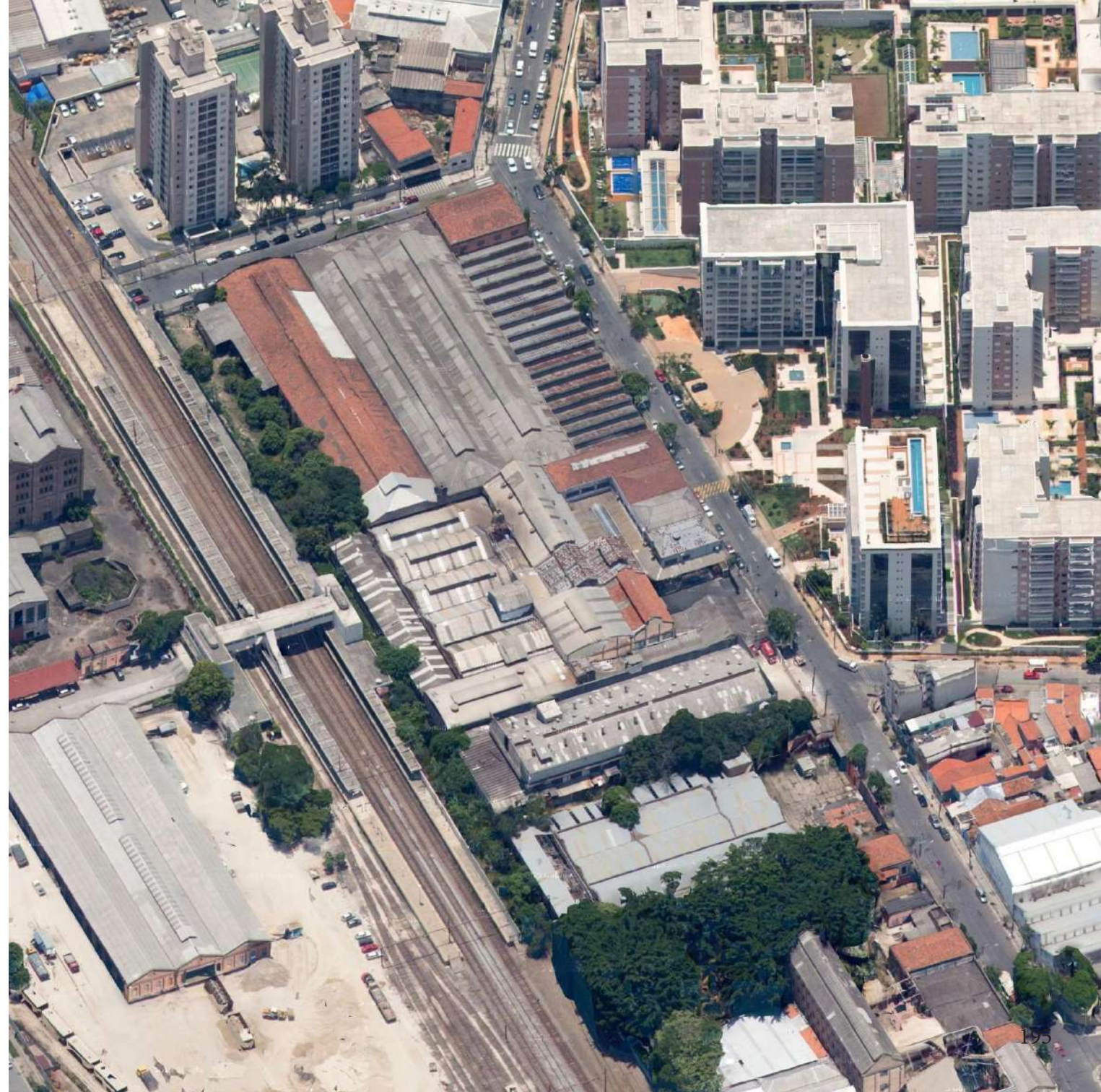




6.8 PRAÇA E RUA

A praça do Sesc foi pensada de modo que fosse possível a abertura da quadra e também que fosse possível traçar os diferentes percursos para se chegar aos diversos edifícios.

Ela segue um eixo bem forte e define o espaço ao seu redor. O círculo foi desenhado pois se trata do marco central da praça, de onde saem todos os percursos e onde se encontram todos os caminhos. É dele que partem e se definem as linhas principais dos pisos do projeto.













7.0 BIBLIOGRAFIA

FORTUNATO I. Arquitextos 140. disponível em: <http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.140/4189>

RUFINONI, M. R. Preservação industrial da cidade de São Paulo: O bairro da Mooca. São Paulo, 2004

PORTAL DA MOOCA. Portal da Mooca. disponível em: <http://www.portaldamooca.com.br/>

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Gestão Urbana SP PDE São Paulo, 2013a. disponível em <http://mapa.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br>

MIRANDA, R. H. Renovação Urbana em São Paulo: Mooca um lugar de fazer casa. São Paulo, 2015

SANTOS C. N. F. Quando a rua vira casa. São Paulo, 1985

KUHL B. M. Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro. Cotia SP, 2008

JACOBS, J. 2011. Morte e Vida das Grandes Cidades. WMF Martins Fontes Ltda.

Norma Técnica 11/2014 dos Bombeiros