

Luis Henrique Scavassa

Ponte, Praça e Patrimônio

intervenção projetual no Brás

Orientadora Prof. Dr.^a Beatriz Mugayar Kühl
Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Universidade de São Paulo | 2022

Luis Henrique Scavassa

Ponte, Praça e Patrimônio
intervenção projetual no Brás

Orientadora Prof. Dr.ª Beatriz Mugayar Kühl
Trabalho Final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Universidade de São Paulo | 2022

Dedico este trabalho à eterna e solar *Júlia*, com quem tive a oportunidade de conviver intensamente durante a maior parte deste grande percurso.

Agradeço primeiramente aos meus pais, *José e Cláudia*, e à minha irmã *Thais* pela oportunidade de vida que me deram para que eu conseguisse chegar até aqui. Agradeço minha orientadora *Beatriz* pela serenidade e compreensão inestimáveis ao longo dos vários tropeços da caminhada. Agradeço meu companheiro *Gabriel* pela paciência e pelo mais puro acolhimento. Agradeço meus amigos do autointitulado grupo *Paulo Limão* pela leveza e o enorme aprendizado. Agradeço finalmente a todas as pessoas que puderam contribuir de alguma forma com a minha formação humana ao longo destes 8 anos.

ABSTRACT

The present work proposes to redesign the urban landscape of Praça Domingues de Almeida Júnior, in the São Paulo neighborhood of Brás. It seeks to visualize new potentialities for occupation, use and social valuation of land and cultural heritage. At first, the work photographically documents a walkable route through the streets of this São Paulo traditional neighborhood, focusing on the split caused by the implementation of the railroad. Then, it explains briefly about the historical formation of the district, in order to be able to situate the current dynamics of public and private interests that affect the area. Finally, as of the theoretical framework, this work develops a schematic design, with the square massing plan and the footbridge, as a proposal to interconnect the two sides of the railroad.

Keywords: Brás; urban landscape; railway transposition; urban redesign; cultural heritage.

RESUMO

O presente trabalho propõe uma intervenção projetual na escala da paisagem para a Praça Domingues de Almeida Júnior, no bairro paulistano do Brás, de modo a fazer visualizar novas potencialidades de ocupação, uso e valorização social da terra e do patrimônio histórico. Num primeiro momento, documenta fotograficamente um percurso caminhável pelas ruas do bairro paulistano a leste da Várzea do Carmo, com foco na cisão ocasionada pela implantação da ferrovia. Em seguida, explana brevemente sobre a formação e a sedimentação histórica do distrito, para que se consigam situar as atuais dinâmicas de interesses—públicos e privados—que incidem sobre essa circunscrição. Finalmente, a partir do aporte teórico, o estudo chega ao plano de massas e no projeto de uma passarela para a praça em questão, com o objetivo de interligar os dois lados da ferrovia.

Palavras-chave: Brás; paisagem urbana; transposição ferroviária; redesenho urbano; patrimônio industrial.

SUMÁRIO		Aproximação histórico-crítica à área de estudo		Intervenção Projetual	
Introdução					
12		90		98	
TOPO		CORPO		FUNDO	
18					
Levantamento fotográfico				Bibliografia	
				108	

TOPO
INTRODUÇÃO

Para o meu Trabalho Final de Graduação (TFG) em Arquitetura e Urbanismo, procurei encontrar um denominador comum entre meus temas de maior interesse ao longo do curso. Eu não queria, porém, traçar a média aritmética e aplicar pouco dos muitos conteúdos que me aprazem. Tive, portanto, que filtrar disciplinas para que pudessem se complementar ao máximo e formar entre si um produto coeso. Quis, desde o início, trabalhar com o tema do patrimônio—era uma premissa. Desejei também estudar melhor alguma localidade que fosse parte da minha história e que me incentivasse a olhar de perto a cidade paulistana. Com o tempo, os caminhos me levaram ao Brás, pois ali encontrei imbricados vários interesses: patrimônio, centralidade urbana, transportes metropolitanos, habitação, atividade industrial, entre outros.

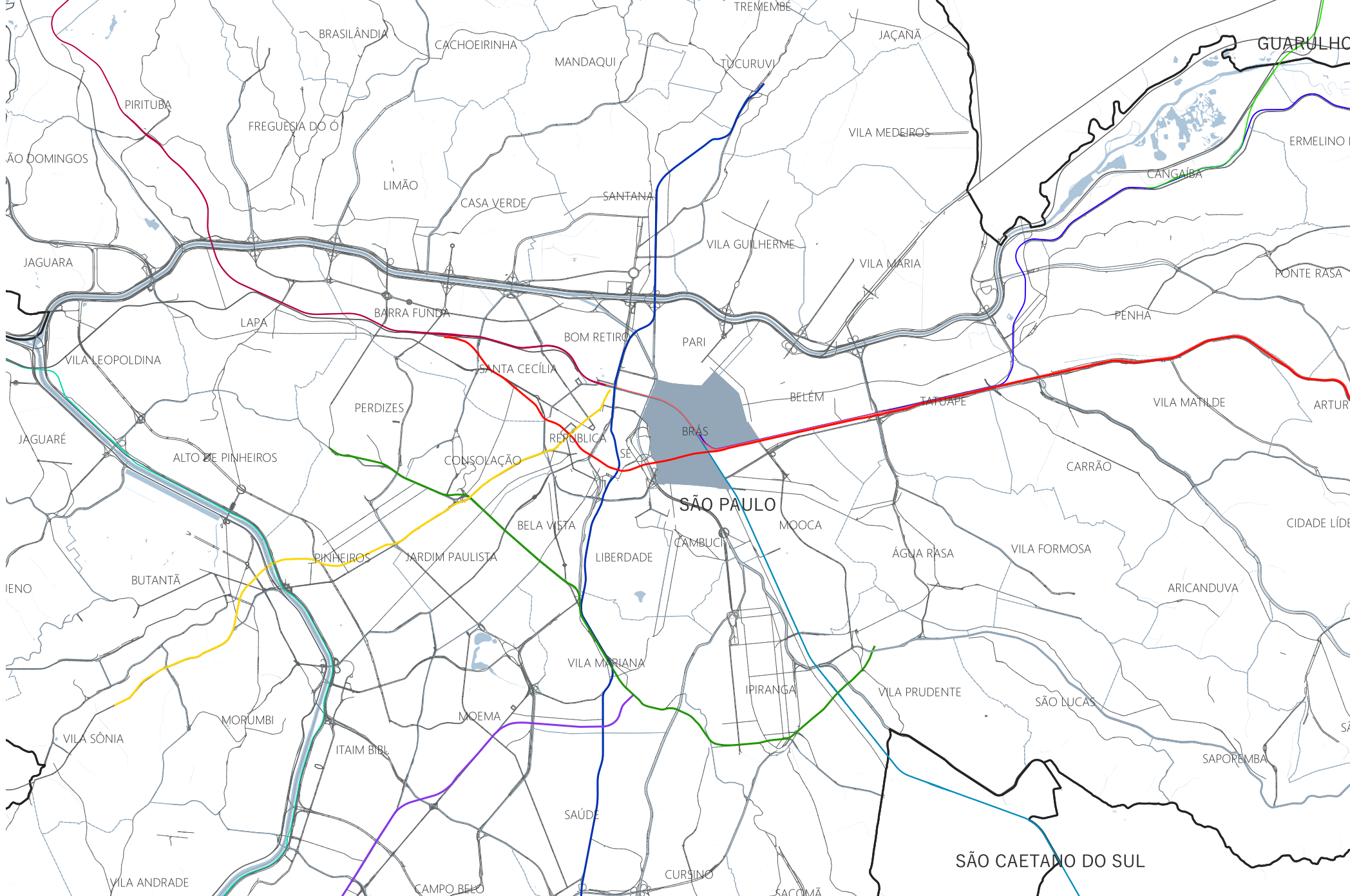
Sinto que o Brás perde muito com a falta de caminhabilidade e habitabilidade, seja pelas calçadas irregulares, pela falta de árvores, por conta dos extensos muros, ou mesmo pelos entulhos que nos dias de hoje teimam em ser acumulados nas ruas. Sente-se insegurança a maior parte do tempo ao andar pelos passeios e o patrimônio se esconde por trás do abandono. As antigas indústrias e armazéns, todavia, não podem dar lugar a novos lares ou postos de trabalho sem um planejamento consistente. Tal plano precisa levar em consideração a volumetria consolidada do bairro, o desenvolvimento econômico, a função social da terra, a salvaguarda do patrimônio histórico, a qualidade de vida nas ruas, a oferta de bons espaços livres e a promoção da habitação. Fato agravante, mas de forma alguma pejorativa, é que ali ainda persiste atividade industrial. Por esse lado, também se deve priorizar a manutenção e reorganização dessas atividades perante aos novos usos.

Levando em consideração esses componentes, restava então decidir o que produzir de fato para este TFG. Sempre almejei atuar com projeto, portanto uma pesquisa teórica não se manteve nos planos. Não sabia,

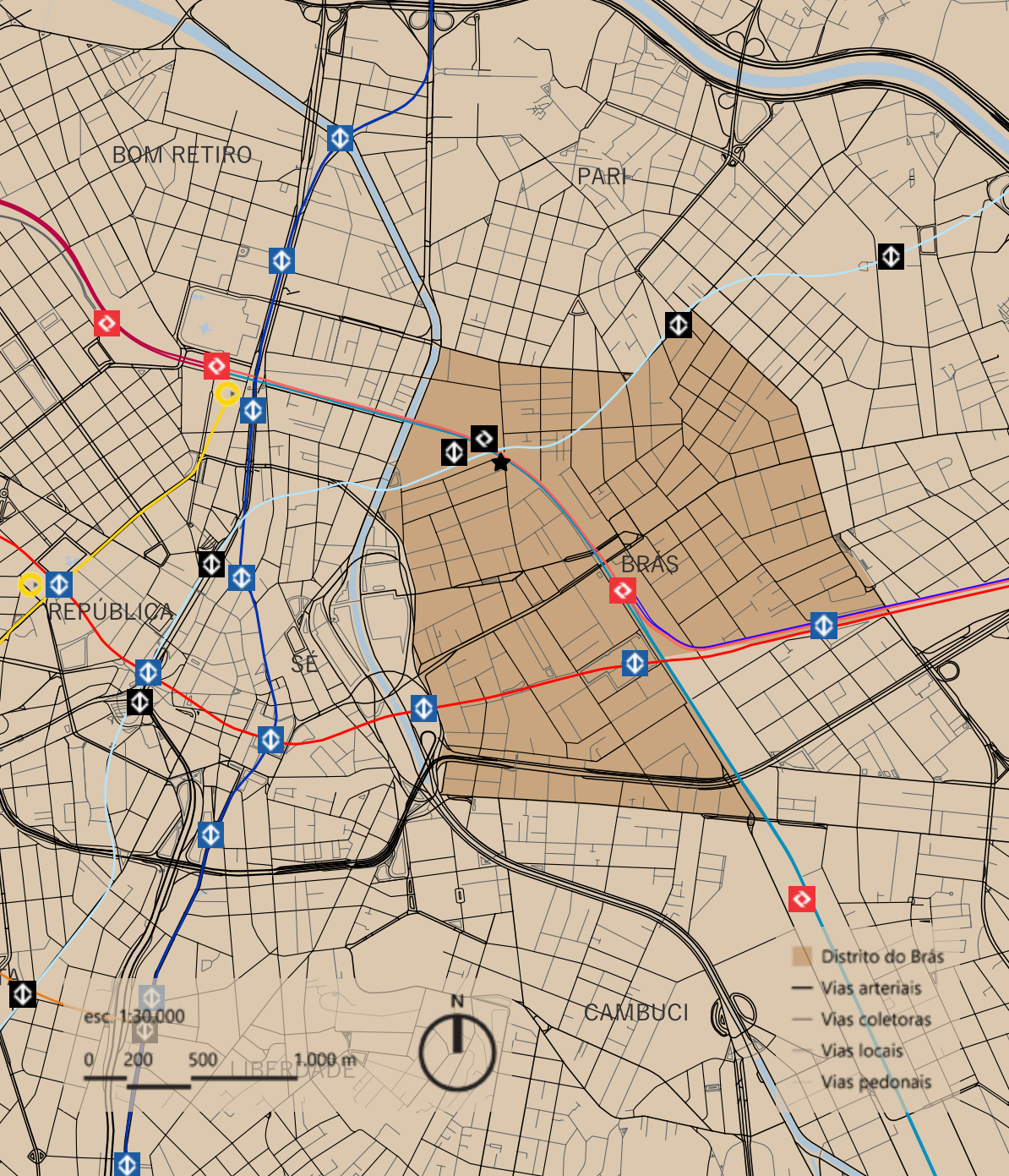
porém, em que escala arquitetônica focar: se eu esmiuçava os detalhes de algum edifício existente ou se eu traçava diretrizes de planejamento para o distrito inteiro. Decidi seguir minhas afinidades mais primitivas e fatalmente passei a olhar para a escala paisagística da vizinhança e dos metros caminhados. A partir de uma análise inicial dos espaços livres e das conexões—viárias e pedonais—defini pontos críticos para potenciais intervenções projetuais no Brás. A circunscrição é farta de possibilidades nesse sentido, mas desde o início saltou-me aos olhos a ausência de continuidade da Rua Monsenhor Andrade no cruzamento com a ferrovia. Descobri inclusive que, naquele encontro, existia até meados dos anos 1960 uma porteira de cruzamento em nível para automóveis e pedestres.

Tal localidade se destaca, entre outros motivos, por estar praticamente à meia-distância entre a Av. do Estado e a dupla de viadutos da Rua do Gasômetro e a Av. Rangel Pestana; em linha reta, fica a 500 metros da primeira e a 600 da segunda. Importante ressaltar que existe atualmente apenas uma conexão operante entre esses pontos: uma passarela formada por rampas, que conecta o novo edifício da Feira da Madrugada à Central de Abastecimento do Pari. A antiga passarela de pedestres na altura da Rua do Bucolismo, a qual inclusive é tombada pelo Conpresp, encontra-se já há alguns anos desativada por falta de manutenção. Diante desse cenário, o movimento natural foi compreender a possibilidade de interligação entre os dois lados da ferrovia precisamente na altura da Rua Monsenhor Andrade. Curiosamente nesse cruzamento, do lado sudoeste, localiza-se um espaço denominado Praça Domingues de Almeida Júnior, que de praça pouco tem; disso talvez o formato, de largo triangular, resultado do encontro tríplice entre as ruas Mendes Caldeira, Eurípedes Simões de Paula e Monsenhor Andrade. Foi edificado no local um galpão caído; nele funciona um Ecoponto, ou melhor, um equipamento municipal de coleta de materiais recicláveis.

Ponte, Praça e Patrimônio: intervenção projetual no Brás

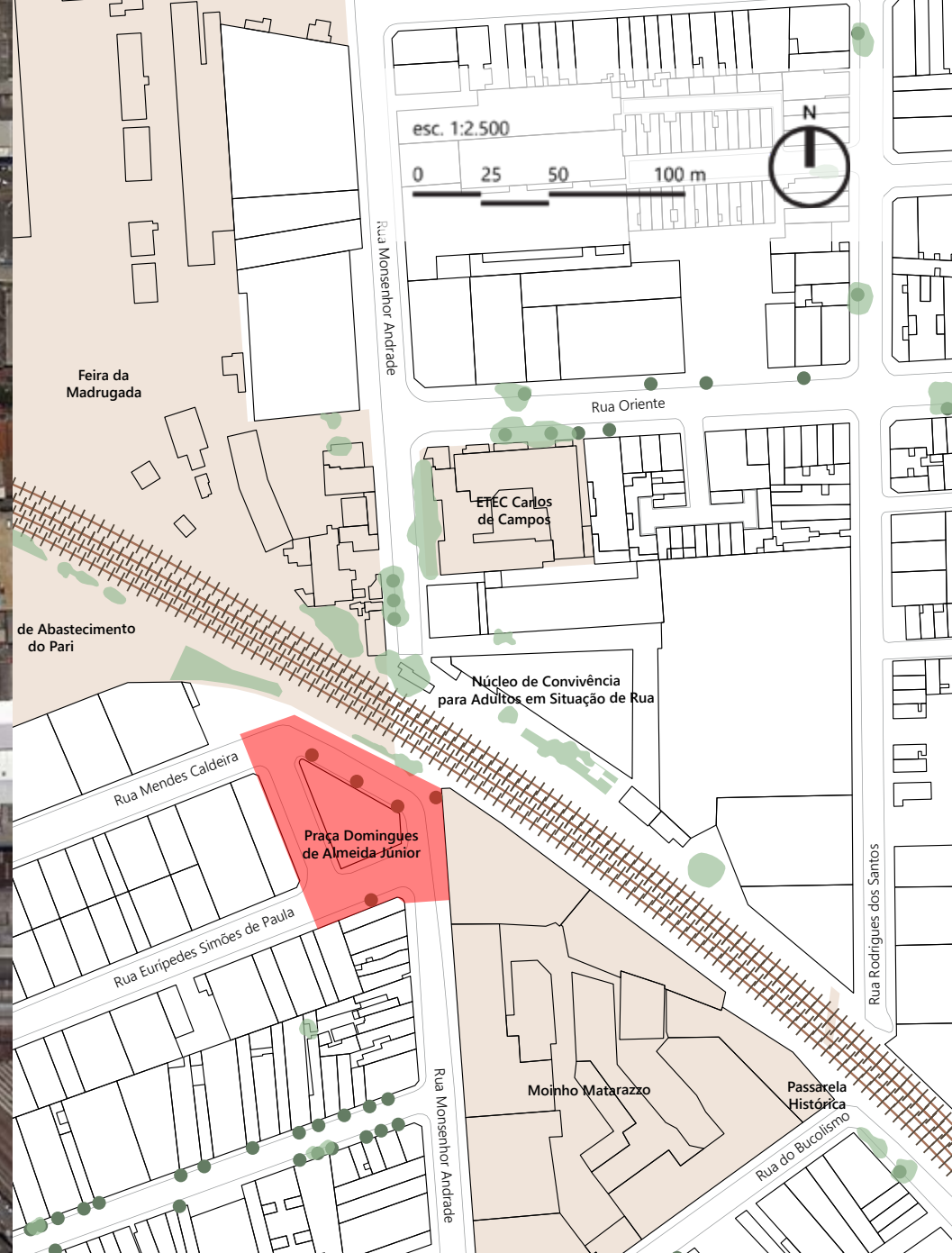


À direita: mapa em 1:100.000 de localização do distrito do Brás na cidade de São Paulo. Base de dados: Geosampa.



À esquerda: mapa em 1:30.000 de localização do distrito do Brás e da ☆ Praça Domingues de Almeida Jr. Em azul e preto, localizações aproximadas da nova linha 19-Celeste do Metrô e suas estações, dentre elas a estação Pari, interligação com a CPTM. Base de dados: Geosampa.

À direita: mapa em 1:10.000 do Brás e imediações. Base de dados: Geosampa.



Não obstante, é prevista para a vizinhança a passagem de uma nova linha de metrô. Em estágio já mais avançado que o dos planos eleitorais imaginários, a Linha 19 - Celeste, que conectará o centro de São Paulo ao centro de Guarulhos, aguarda atualmente pela aprovação de seu EIA-RIMA (Estudo de Impacto Ambiental) na Cetesb. Já existe, portanto, uma previsão consistente sobre o percurso a ser vencido pelo ramal, a localização das futuras estações e os terrenos supostamente necessários para desapropriação. Haverá justamente uma estação muito próxima à Praça Domingues de Almeida Júnior, denominada “Pari”, que interligará o metrô às linhas da CPTM que por ali passam. Ao meu ver, de forma injustificada, prevê-se a desapropriação de toda a quadra viária ao norte da Rua Mendes Caldeira, somando-se 450 metros de comprimento por 35 de largura. Independentemente do método utilizado para a construção da estação e, consequentemente, do tamanho da destruição em superfície, é fato consumado como variável de projeto a futura existência dessa parada. Ela proporcionará uma interligação própria entre os dois lados da ferrovia e impactará profundamente o valor, a densidade e o uso do solo nos seus arredores, o que inclui perfeitamente a área do atual Ecoponto.

Em face a esses pressupostos, decidi então analisar de forma mais objetiva e aprofundada os arredores da praça e da transposição, ou seja, o próprio Brás, enquanto conceito histórica e politicamente consolidado de bairro. Em outras palavras, enquanto não me sentia convencido a empunhar o lápis e desenhar uma passarela, busquei entender as componentes históricas, sociais e ambientais que produziram e ainda incidem sobre o lugar. Não quis, a despeito do método, levantar informações cumulativas e traçar uma linha do tempo do passado até o futuro, onde supostamente estaria localizado o meu projeto. Desejei compreender, na contramão, os diversos cenários presentes que o Brás já teve, de forma a imergir nas qualidades socioespaciais que poderiam ter sido encobertas ao longo do tempo pelo emaranhado de estratos que a História nos proporciona. Só assim me senti mais seguro

em repensar e intervir em uma área tão assentada da cidade, repleta de bens tombados e significados nem sempre explícitos; passei a compreender meu projeto como mais uma das várias camadas que se sedimentam sobre o solo daquele bairro e que, inevitavelmente, um dia também será pretérito.

Metodologicamente isso se traduziu em um processo bastante fragmentado, todavia. Num primeiro momento, procurei auxílio junto à minha orientadora de bibliografia consolidada sobre a história de São Paulo; por outro viés, explorei a cartografia disponível e produzi mapas temáticos; paralelamente, visitei e fotografei as principais localidades do bairro e, finalmente, procurei entender quais são as perspectivas de transformação urbana para o Brás, seja do ponto de vista acadêmico, daquele das políticas públicas ou daquele mercadológico. A partir da aproximação teórica e visual das imediações, segui finalmente para a proposta de intervenção projetual que estão nas últimas páginas deste caderno.

Concentrando-me no redesenho da Praça Domingues de Almeida Júnior, propus a eliminação de alguns elementos que, ao meu ver, dificultam o aproveitamento das boas qualidades espaciais do lugar. Para poder abrigar os fluxos de pessoas advindos da futura estação do metrô e qualificar o espaço livre remanescente, propus um novo plano de massas e posicionei uma passarela acessível de interligação entre o lado norte da rua Monsenhor Andrade e o centro da praça. Entre outras, foi premissa que o eixo original da rua não fosse invadido e que, portanto, se pudesse retomar a conexão visual que existiu até a construção dos muros opacos da CPTM; restaram, então, mais possibilidades de olhar para elementos tradicionalmente constitutivos do bairro: o patrimônio industrial e a ferrovia. Os aspectos funcionais devem se unir, finalmente, aos estéticos e sensoriais. A seguir, e portanto sem mais delongas, encontram-se os produtos desse processo investigativo.

À esquerda: ortofoto em 1:2500 das imediações do local de intervenção, a Praça Domingues de Almeida Júnior. Imagem: Google.

À direita: mapa correspondente à área ao lado. Base de dados: Geosampa.

TOPO LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO

A forma mais intuitiva de saber sobre um lugar é conhecendo-o pessoalmente. Muitas informações podem ser coletadas num piscar de olhos por meio dos nossos sentidos. Embora tal percepção seja muito subjetiva e consequentemente varie de indivíduo para indivíduo, o cruzamento dessas experiências pessoais com o entendimento social, coletivo e acadêmico do lugar gera possibilidades de compreensão elevada. Nesse sentido, buscou-se com este levantamento fotográfico registrar e compartilhar muitas das imagens atualizadas de diversos pontos-chave do Brás e, por conseguinte, do próprio trabalho. Unidas à pesquisa concentrada no corpo deste caderno, estas fotografias consistem no resumo do arcabouço de informações que foram levadas em consideração para a intervenção projetual.

Fotografadas num almoço de sábado, dia 19 de novembro de 2022, as 68 imagens a seguir mostram sobretudo o contraste entre o agito do circuito de compras e o remanso da zona cerealista em folga. Concentram-se também em tornar explícitas as visuais bloqueadas entre os dois lados da ferrovia, bem como em registrar os poucos caminhos que atualmente permitem a transposição nesse trecho de linha férrea. Desejou-se tornar também evidente a relação de descontinuidade entre o patrimônio tombado—representados pelo colégio Carlos de Campos, o Moinho Matarazzo e a antiga Estação do Brás—e os atuais edifícios e usos do solo. Em adição, ao lado direito, está desenhado o percurso de tiragem das fotografias, e a página onde aparecem.

À direita: mapa em 1:5.000 do percurso do levantamento fotográfico. Os números representam a página onde estão localizadas as fotos. Base de dados: Geosampa.



























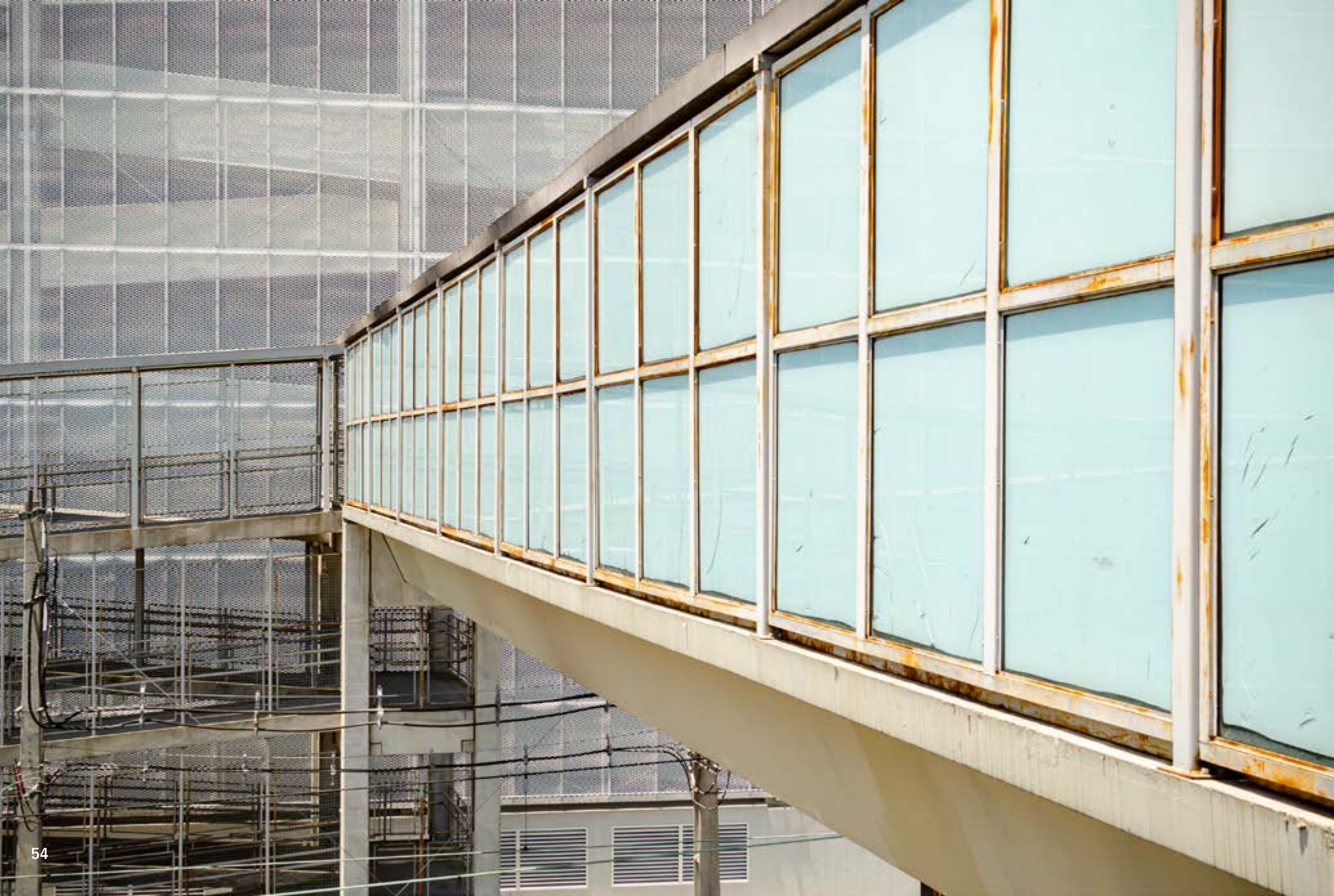












































CORPO

CORPO

APROXIMAÇÃO TEÓRICO-CRÍTICA À ÁREA DE ESTUDO

O Brás é um bairro considerado histórica e socialmente essencial para a urbanização da atual Zona Leste de São Paulo: ele é geograficamente a porta de entrada do centro da cidade que dá para a grande planície que se estende ao longo da margem sul do Alto Tietê. Desde fins do século XIX, é também entroncamento entre as ferrovias que deram à terra da garoa acesso às duas principais cidades portuárias do país naquele momento: Santos (pela São Paulo Railway ou Santos-Jundiaí, a partir de 1867) e Rio de Janeiro (pela Estrada de Ferro do Norte ou D. Pedro II, a partir de 1877). A origem da localidade, entretanto, remonta a pelo menos um século antes dos trens chegarem à capital paulista.

Compreende-se que os arredores do caminho de José Brás tenham se consolidado, já em fins do século XVIII, como paragem para aqueles que vinham da Penha de França—freguesia situada a cerca de 9 km do triângulo histórico— e igualmente para aqueles que seguiam para outros destinos a leste da cidade, como o Vale do Paraíba ou mesmo o Rio de Janeiro. A mais antiga menção ao nome de José Brás é, justamente, de 1769.¹ Não obstante, era já tradicional a procissão anual, que trazia a imagem de Nossa Senhora da Penha de França à Catedral da Sé, quando foi edificada a Igreja do Senhor Bom Jesus de Matozinhos à beira da estrada que conectava as duas freguesias, nos anos iniciais do século XIX. Entretanto, o nome de tal sede não foi, a princípio, relacionado ao caminho de José Brás, ainda que ficasse propriamente em tal localidade. A parada da procissão foi reconhecida oficialmente somente após a elevação da capela à condição de freguesia; a primeira vez que consta como oficial a passagem por lá da tal imagem data de 23 de agosto de 1819, mas acredita-se que, por ser caminho natural para o percurso, muitos fiéis encontravam abrigo no Brás já havia algumas gerações.

Nas primeiras décadas do XIX a paragem era, não surpreendentemente, apenas um pequeno aglomerado de casas ao longo da Estrada da Penha. Não tão distantes ficavam algumas pequenas roças, como a Chácara do Bispo, e em torno da igreja foram sendo concedidas datas de terras, principalmente depois da elevação da capela a freguesia. O terreno das imediações era bastante plano e alagável, por se localizar rente à várzea do rio Tamanduateí (ou Várzea do Carmo). Nesse sentido, a paisagem era plena de sujeira represada, pequenos animais deambulantes e lavadeiras ocupadas que se aproveitavam das águas. “Ruas irregulares, casas fora do alinhamento, becos e buracos são traços essenciais da paisagem urbana de então”.² As vias enlameadas do Brás, a despeito da proximidade com o centro, não se conectavam efetivamente com o relativo agito da Sé. A freguesia permaneceu com uma dinâmica própria, de ambiente suburbano, até que fossem vencidas de modo consistente as distâncias provocadas pelos meandros do rio. Tal feito não aconteceu antes da inauguração da ferrovia Santos-Jundiaí em 1867.

A chegada dos trens, entretanto, não foi suficiente para explicar o que se veria acontecer no Brás a partir da década de 1870. Todavia, foram as ferrovias que trouxeram consigo o dinamismo econômico, a expansão expressiva da mancha urbana e consequentemente o início da conurbação da Sé em direção ao Brás. Não fosse apenas pela conexão ao centro proporcionada pela ferrovia inglesa, o bairro recebeu na gestão de João Teodoro Xavier (1872-1875) uma série de melhorias. Entre elas, foi estendida a rua com o seu nome, que vinha do Jardim da Luz e passou então a atravessar o Tamanduateí; tal interligação ofereceu aos habitantes uma alternativa de percurso em relação à tradicional Estrada da Penha. Essa, inclusive, passou a ser chamada mais comumente de Rua do Brás, já a partir de meados de

¹ TORRES, p. 43

² TORRES, p. 62

À esquerda: “Cidade de São Paulo e seus Subúrbios”, de 1847, produzido pelo Engenheiro Civil C. A. Bresser; rotacionado ao encontro do mapa ao lado.

À direita: “Planta da Cidade de São Paulo”, de 1868, onde no Brás já é possível observar a ferrovia, a rua Monsenhor Andrade e a nova ligação com o centro promovida pela rua do Gasômetro.



1865; isso pode demonstrar que, do ponto de vista do centro, o bairro a esse ponto ganhava mais relevância enquanto destino de trajeto do que a própria antiga Penha de França. Não obstante, as procissões haviam cessado desde 1875 e, pelo menos desde 1872, a população da Freguesia do Brás já era maior do que a da Penha. Finalmente, mas não menos importante, João Teodoro aterrou na Várzea do Carmo uma porção central de terra, criando a chamada Ilha dos Amores; com ela, foi reorganizado o uso do local enquanto espaço de lazer e, por tabela, tornou a travessia mais aprazível entre o centro e a porção leste da cidade, aproximando as duas margens.

Não bastassem os desdobramentos da instalação da São Paulo Railway e os investimentos públicos em urbanização, em 1877 é inaugurada no Brás a estação terminal da Estrada de Ferro do Norte. Tratava-se de um ramal da Estrada de Ferro D. Pedro II (posteriormente Central do Brasil), que passava a conectar a capital paulista à capital do Império—o Rio de Janeiro. O Largo da Concórdia, anteriormente Largo do Brás, passou de forma célere a ter um caráter mais comercial e dinâmico, por ser espaço direto de recepção dos viajantes. Contudo, não se escoava apenas café nem chegavam apenas brasileiros por essas ferrovias. A imigração tornou-se uma realidade cada vez mais intensa, e embora a grande parte dos recém-chegados em território nacional fosse parar nas lavouras do interior, muitos retiveram-se na cidade de São Paulo pelas perspectivas de investimento e crescimento econômico. O que se viu durante a década de 1880 foi o início de uma explosão demográfica sem precedentes na capital paulista, atraída pelo novo status de centralidade que a cidade ganhava e, sobretudo, pelas novas oportunidades de emprego que ali se formavam.

Observou-se paulatinamente, entre outras palavras, a diversificação produtiva do capital proveniente dos excedentes do Café. Fosse por cafeicultores

que desejavam diversificar seus ganhos ou até mesmo por imigrantes enriquecidos, a aposta na indústria foi um passo natural. Com apoio logístico evidente, excedente de mão-de-obra barata e oferta de terrenos nos locais da cidade até então considerados insalubres e úmidos—esses próximos das ferrovias de vale—, germinaram nas últimas duas décadas do século XIX vários dos principais bairros industriais de São Paulo. O Brás foi um deles. Já a partir do fim da década de 1880 é possível visualizar em mapas históricos o desenho do arruamento para o bairro, remanescente até hoje, com poucas modificações. Ali se instalaram, logo depois, diversas indústrias e vilas operárias, as quais moldaram completamente o uso e o parcelamento do solo. Se o Brás antes consistia unicamente de casinhas e chácaras de taipa permeadas por estradas de terra, em apenas 20 anos o pacato rocio deu lugar aos tijolos, às línguas estrangeiras e à barulhenta manufatura.

A ferrovia, as indústrias e a posição de intermediação entre o centro e o que viria a ser a maior periferia de São Paulo fizeram do Brás, portanto, uma localidade única da cidade. O crescimento vertiginoso de São Paulo, seguido do espraiamento incondicional da mancha urbana, exigiram, porém, que uma série de infraestruturas de transporte fossem construídas, já desde o começo do século XX. Pontes, viadutos, perimetrais, radiais. Dialeticamente, embora tenha facilitado a mobilidade, as obras ao longo das décadas permitiram cada vez mais o aumento dos limites da metrópole, sendo necessários cada vez mais canais de conexão entre as partes da cidade, sobretudo entre periferia e centro. Na terra da garoa, todavia, a lógica das intervenções para a construção desse tipo de infraestrutura na cidade não foi das mais sutis. Desmembraram-se sobretudo as imediações do centro para poder permitir que se chegasse lá.¹ Com o Brás não foi diferente, a constar a sua localização intermediária. Nascido já de um entroncamento ferroviário denso de difícil transposição, as construções dos viadutos da

³ MEYER, p. 61

À esquerda: “Planta da Cidade de São Paulo”, de 1881, levantada pela Companhia Cantareira e Esgotos, de Henry Joyner.

À direita: “Planta da Capital do Estado de São Paulo e seus arredores”, de 1890.





Rua do Gasômetro, na década de 1950, e da Av. Rangel Pestana, na década de 1960, seguidos da construção da Radial Leste e da Linha 3 - Vermelha do Metrô provocaram ainda mais cisões na continuidade das pequenas ruas e, conseqüentemente, nas possibilidades de mobilidade local.

Paralelamente, já a partir da década de 1960, o movimento de desindustrialização da capital paulista afetou sobretudo as localidades vizinhas ao centro histórico, tradicionalmente berço das fábricas na cidade. Esse movimento não foi, todavia, articulado pelo poder público de modo a reaproveitar o espaço fundiário deixado para trás pela indústria. Em muitos lugares, substituíram-se as fábricas pelo nada. Houve, no Brás, um processo de esvaziamento paulatino. Isso, somado à construção de vias expressas e viadutos, gerou um novo paradigma para o bairro, que se consolidou a partir da década de 1980. Nas últimas décadas do século XX, por conseguinte, o Brás—particularmente aquele a oeste da ferrovia—viu sua população e sua capacidade produtiva caírem. O sucateamento das carcaças dos edifícios industriais, apesar da manutenção da zona cerealista (tradicional armazéns de comercialização de alimentos), gerou ao longo dos anos uma imagem repaginada de vizinhança, que para nós hoje é já bastante consolidada. A localização e a infraestrutura do bairro impediram contudo que aquele local fosse meramente obliterado.

Já no novo milênio, o que se tem visto é uma nova onda de investimentos no local: condomínios foram construídos (a despeito da atividade industrial), a Feira da Madrugada inaugurou seu próprio pavilhão definitivo e se prevê a construção de uma nova estação de metrô, a estação Pari, da futura linha 19 - Celeste.⁴ O Brás vive, no presente, a expectativa de mudanças. Visando o futuro, por parte do poder público, o direcionamento dos investimentos—públicos e privados—precisa seguir um plano integrado

com objetivos bem estabelecidos, entre eles o adensamento populacional e produtivo e a preservação do patrimônio que ali resiste. Além disso, a revisão de alguns elementos urbanos, como transposições e estruturas viárias, devem potencializar resultados desse planejamento. Seguindo essa linha de raciocínio, este Trabalho Final de Graduação pretende então traçar diretrizes volumétricas e levantar soluções paisagísticas e urbanísticas para exemplificar a condução da reurbanização do bairro, a partir da escala do desenho urbano. Pensa-se na reformulação do sistema de espaços livres—composto por ruas, praças e passarelas—com base na valorização e integração do patrimônio edificado.

⁴ LOBO, 2022

“Planta da Cidade de São Paulo”, de 1895, editor Hugo Bonvicini.

FUNDO

FUNDO INTERVENÇÃO PROJETUAL

O objetivo deste trabalho foi o de finalmente chegar ao resultado prático (fundo) das análises sensoriais (topo) e teóricas (corpo). A intervenção projetual se concentra, como já enunciado, na Praça Domingues de Almeida Júnior e seus arredores. A intenção foi aquela de **reconectar os dois lados da ferrovia** a partir do eixo da rua Monsenhor Andrade—do ponto de vista visual e físico—e **proporcionar um espaço livre de boa qualidade**. Para tal, foi desenhada uma passarela de conexão aérea entre os dois opostos e repensada toda a praça, de cerca de 2.050m², a partir da demolição do galpão que atualmente abriga o *Ecoponto*. Foram premissas: a formação de um sistema de mobilidade local (em conjunto com a futura interligação subterrânea do Metrô), a incorporação de um ponto de ônibus e finalmente a abertura de visuais, tanto para o espaço da ferrovia, quanto ao Moinho Matarazzo, imponente patrimônio industrial.

A principal preocupação em executar a transposição foi de não estrangular visualmente o eixo da rua Monsenhor Andrade, que passa rente ao Moinho, uma vez que a estrutura necessária para transpor os quase 40m de calha ferroviária a 8m de altura acaba sendo inevitavelmente robusta.

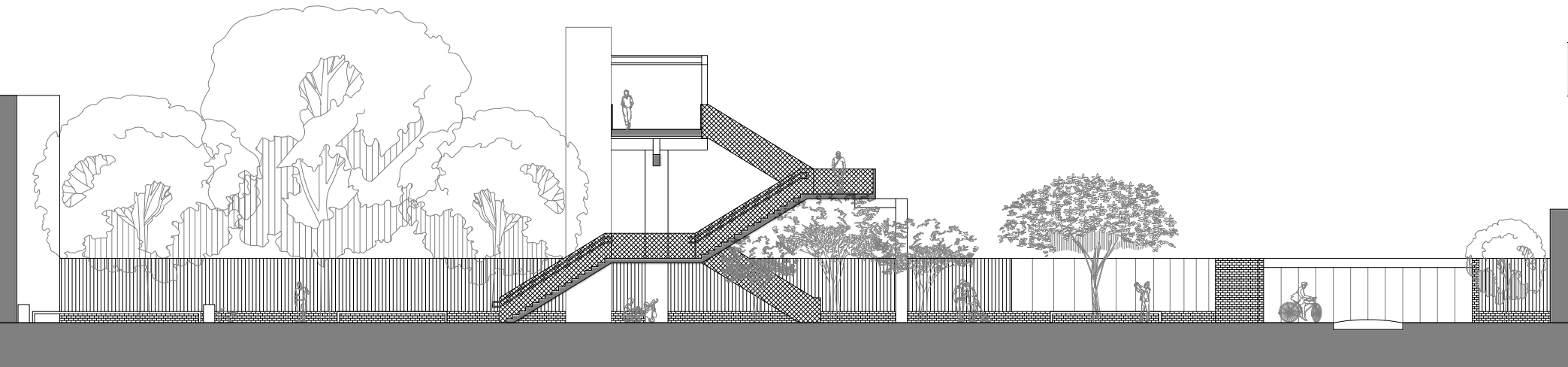
A alocação da passarela, perpendicular à ferrovia, contribuiu para que naturalmente ela se distanciasse do eixo e assim não tomasse uma posição de demasiado destaque. Além disso, com tal implantação, é possível que o pedestre escolha com mais facilidade por qual das três ruas ele continuará seu caminho, já que a estrutura pousa no centro da praça.

O conjunto de espaços livres se concentra em dois espaços principais: um mais “pragmático” e outro mais “sensorial”. O primeiro é formado pela junção da recepção do metrô, pelo pouso da passarela e pelo abrigo do ponto de ônibus; afinal, a praça terá, entre outras, a função de acolher e distribuir fluxos. O segundo espaço é formado pelo gramado com palmeiras (365,67m²), o mirante com banco e o eixo do espelho d’água. Com esse conjunto, o pedestre é convidado a diminuir o ritmo e repousar.

Para a estrutura da passarela, uma vez que o vão é bastante expressivo, foi optada uma treliça metálica, formada por perfis de aço H e T, com distribuição clássica de diagonais. O conjunto metálico pousa sobre dois pilares robustos de concreto armado, por onde também se sustentam as escadas de acesso.

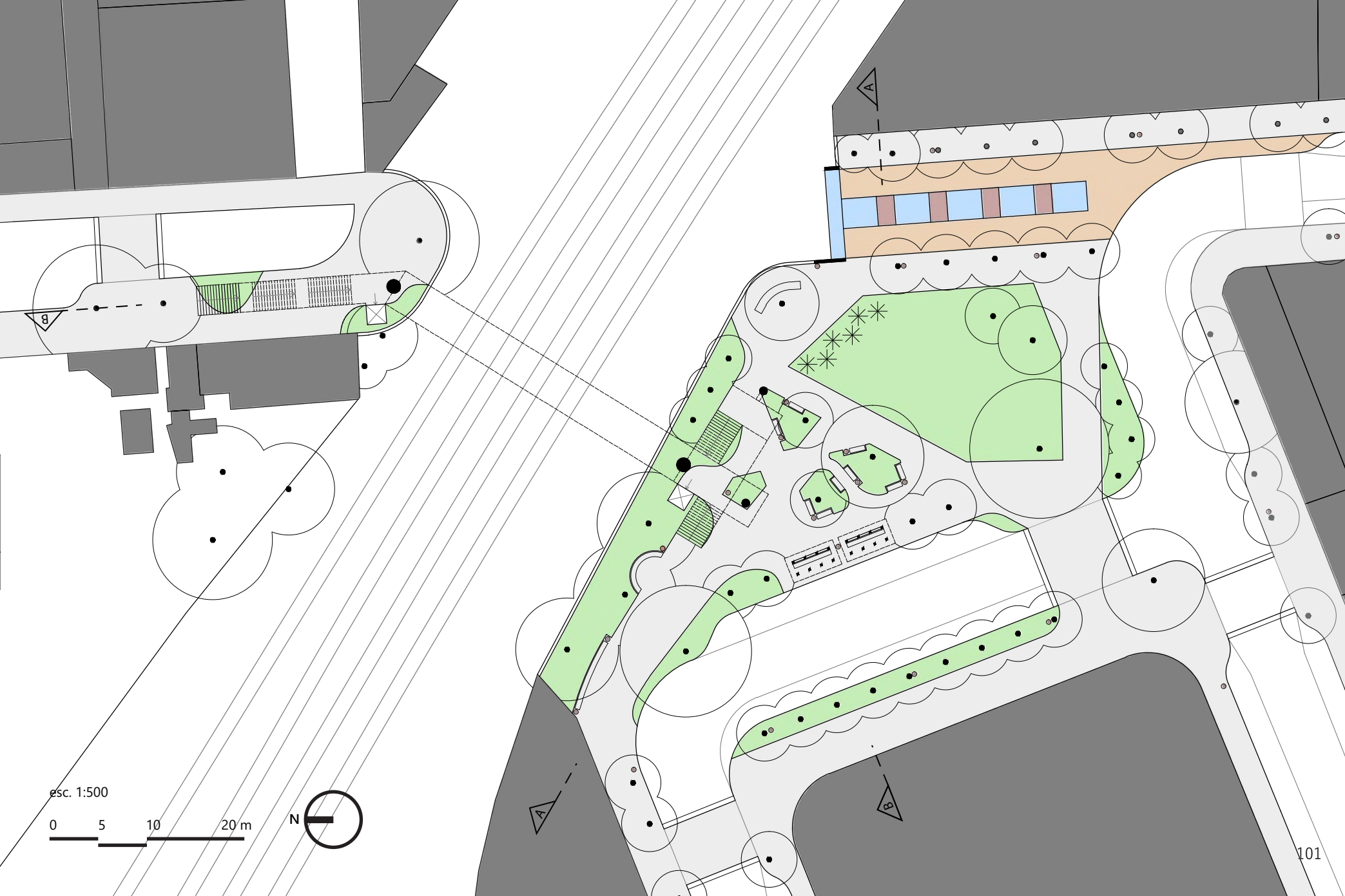
À direita: vista aérea das imediações da Praça Domingues de Almeida Júnior; escala 1:500. Base de dados: Google.

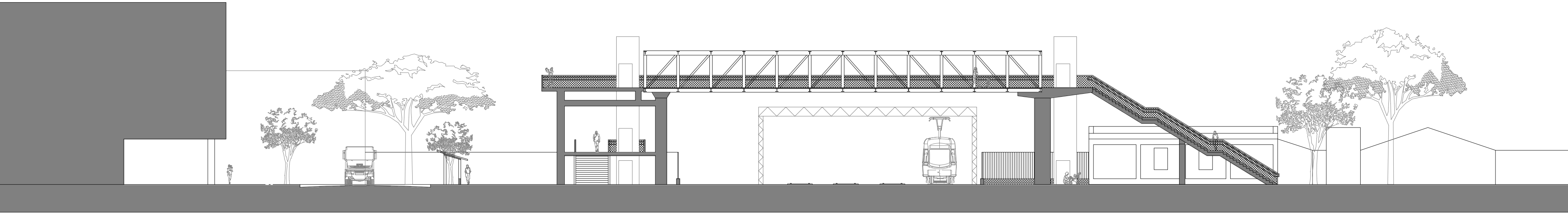




À esquerda: corte AA

À direita: planta da intervenção





Corte BB

esc. 1:250



Para a escolha preliminar das espécies vegetais, partiu-se do princípio a utilização de espécies nativas da Mata Atlântica ou Cerrado Paulista. Levou-se como base, também, a pouca arborização existente, constituída de paus-brasis, para os quais foram propostos transplantes (no mapa com número 8-T). A partir do entendimento do pau-brasil como espécie endêmica leguminosa do gênero *Caesalpinia*, propôs-se a utilização de “parentes” para as árvores de grande porte do projeto, como o pau-ferro e a sibipiruna.

A partir da coloração amarela das flores da sibipiruna e do pau-brasil, para os locais de maior necessidade de sombreamento foram escolhidas duas espécies complementares: acácia sena e pau-fava. Para as menos sombreadas, o ipê amarelo mostrou-se a opção. Outras duas espécies fecham o projeto: a pitangueira e o palmito-jussara.



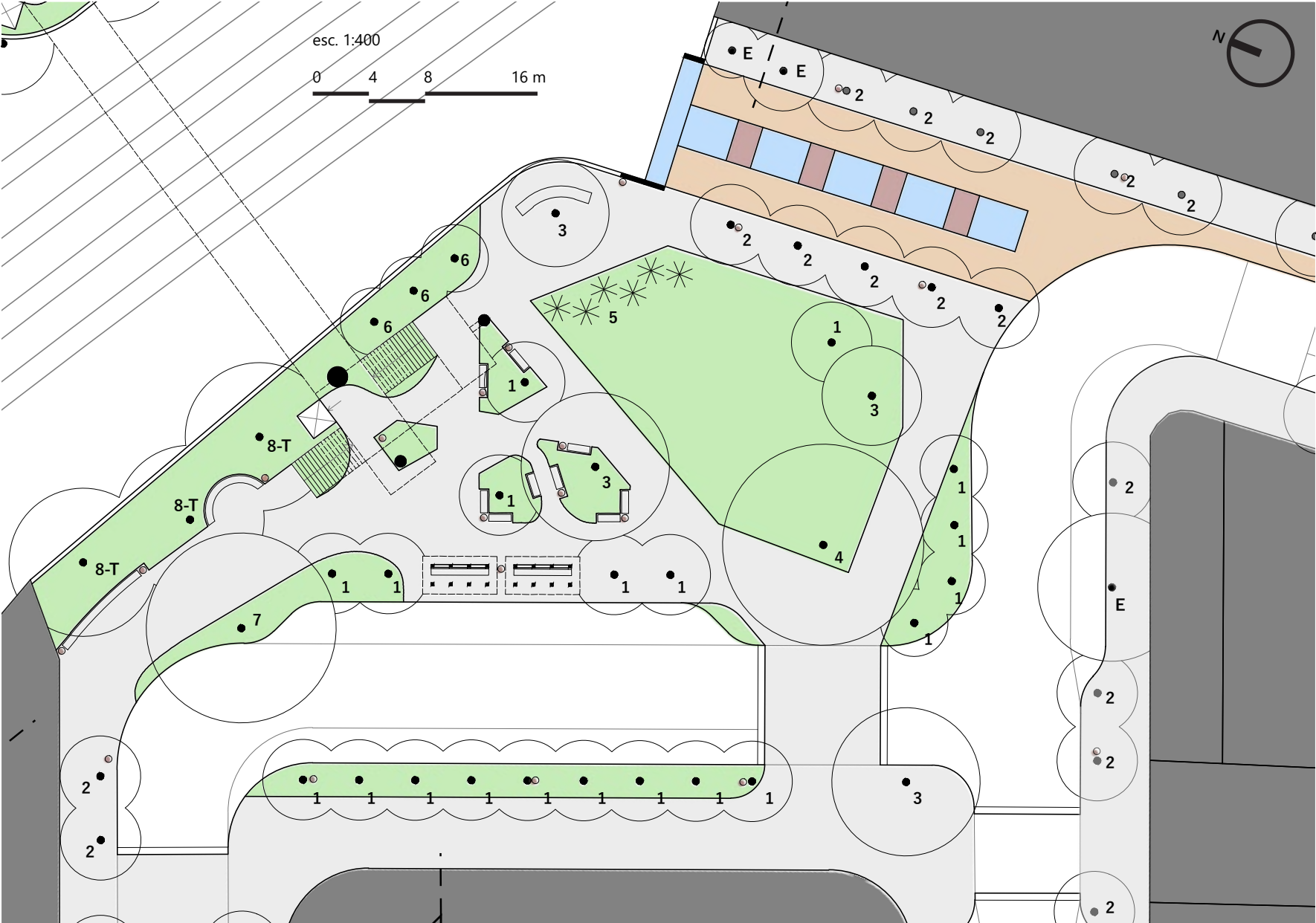
1
Pau-fava (*Senna macranthera*)
Imagem: Archdaily



3
Acácia sena (*Cassia spectabilis*)
Imagem: Leandro de Marco



2
Ipê-amarelo-anão (*Androanthus chrysotrichus*)
Imagem: Biologia da Paisagem



4
Pau-ferro (*Caesalpinia leiostachya*)
Imagem: Paraíso das Árvores



5
Palmito-jussara (*Euterpe edulis*)
Imagens: Árvores do Cerrado



6
Pitangueira (*Eugenia uniflora*)
Imagem: Fundação Ambiental do Município de Aranguá



7
Sibipiruna (*Caesalpinia pluviosa*)
Imagem: A Planta da Vez



8
Pau-brasil (*Caesalpinia
echinata* Lam.)
Imagens: do autor;
retiradas na Pça.
Domingues de Almeida Jr.

BIBLIOGRAFIA

Publicações:

Andrade, M. M. D. Bairros além Tamanduateí: o imigrante e a fábrica no Brás, Mooca e Belenzinho. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo (Geografia), São Paulo, 1991.

Bardese, C. I. Arquitetura Industrial: Patrimônio edificado, preservação e requalificação: O caso do Moinho Matarazzo e Tecelagem Mariângela. Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo (Arquitetura e Urbanismo), São Paulo, 2011.

Brandi, C. (2004). Teoria da Restauração. (B. M. Köhl, Trans.). Cotia: Ateliê Editorial.

Bucci, A. (2010). São Paulo, razões da arquitetura: da dissolução dos edifícios e de como atravessar paredes. São Paulo: Romano Guerra Editora.

Casiello, S., Martino, S. C. D. (1995). La cultura del restauro: teorie e fondatori. Napoli.

Darviche, Y. Patrimônio Edificado no Brás. Trabalho de Conclusão de Curso, Universidade de São Paulo (Arquitetura e Urbanismo), São Paulo, 2014.

Dean, W. (2014). The industrialization of Sao Paulo, 1880-1945. Austin: University of Texas Press.

Gatti, S. (2013). Espaços Públicos: Diagnósticos e Metodologias de Projeto. São Paulo: ABCP.

Köhl, B. M. (1998). Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: FAPESP.

_____. (2013). O Desbastamento de Construções nos Velhos

Centros. O Bairro do Renascimento em Roma. Cotia: Ateliê Editorial.

Langenbuch, J. R. (1971). A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro: IBGE.

Laurentino, F. D. P. Várzea do Tamanduateí: industrialização e desindustrialização. Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo (Geografia), São Paulo, 2002.

Meyer, R. M. P., & Grostein, M. D. (2009). A leste do centro: Territórios do Urbanismo. São Paulo: Imprensa Oficial.

Oliveira, C. F. Do tombamento às reabilitações urbanas: um estudo sobre a preservação no centro histórico de São Paulo (1970-2007). Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo (Arquitetura e Urbanismo), São Paulo, 2009.

Pinto, A. A. (1916). História da viação pública de São Paulo. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo.

Rodrigues, A. R. (2012, mai-out.). Patrimônio industrial e os órgãos de preservação na cidade de São Paulo. Revista CPC, São Paulo, n. 14, pp. 30-56.

Rodrigues, G. P. (2009). Vias públicas: tipo e construção em São Paulo (1898-1945). São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo S/A.

Reis Filho, N. G. (1989). Aspectos da História da Construção Civil em São Paulo: 1860-1960. São Paulo: Kosmos.

Rolnik, R. Reestruturação Urbana da Metrópole Paulistana: Análise de Territórios em Transição. Relatório Final de Pesquisa, PUC Campinas (Arquitetura e Urbanismo), São Paulo, 2000.

Rufinoni, M. R. Preservação e Restauro urbano: Teoria e Prática de Intervenção em Sítios Industriais de Interesse Cultural. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo (Arquitetura e Urbanismo), São Paulo, 2009.

Salmoni, A., & Debenedetti, E. (1980). Arquitetura italiana em São Paulo. São Paulo: Perspectiva.

Silva, A. P. S. Armazéns do Pary: São Paulo Railway Company. Trabalho de disciplina de graduação, Universidade de São Paulo (Arquitetura e Urbanismo), São Paulo, 2021.

Toledo, B. L. de. (2018). São Paulo: três cidades em um século. São Paulo: Cosac & Naify.

Torres, M. C. T. M. (1981). Bairros de São Paulo: O bairro do Brás. São Paulo: Departamento de Cultura.

Vargas, H. C., & Castilho, A. L. H. de. (2015). Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados. Barueri: Manole.

Witold Zmitrowicz, & Borghetti, G. (2009). Avenidas 1950-2000 : 50 anos de planejamento da cidade de São Paulo. São Paulo: EDUSP.

Sites:

20 Espécies nativas para arborização urbana. Archdaily. https://www.archdaily.com.br/br/880359/20-especies-nativas-para-arborizacao-urbana?ad_medium=gallery. Acesso em: 08 dez. 2022.

Acácia Sena. Wikipédia. https://pt.wikipedia.org/wiki/Cassia_spectabilis. Acesso em: 15 jul. 2022.

Braz: Estações Ferroviárias do Brasil. <http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/braz.htm>. Acesso em: 15 jul. 2022.

Estação Pari da Linha 19. (2022, jul 15). Estação Pari da Linha 19. (2022). <https://www.metrocptm.com.br/saiba-onde-ficarao-as-novas-estacoes-da-linha-19-celeste-no-centro-de-sao-paulo/estacao-pari-l19/>. Acesso em: 15 jul. 2022.

Geosampa: plantas da cidade de São Paulo em formato digital. Prefeitura da Cidade de São Paulo. http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx#. Acesso em: 15 jul. 2022.

Handroanthus chrysotrichus - ipê amarelo. Biologia da Paisagem. <https://biologiadapaisagem.com.br/2022/01/07/handroanthus-chrysotrichus-ipe-amarelo/>. Acesso em: 08 dez. 2022.

Informativo AHM. Arquiamigos. <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-indice.htm>. Acesso em: 15 jul. 2022.

Lobo, R. (Diretor). (2022). LINHA 19 DO METRÔ OPERANDO EM 2030 E PELA INICIATIVA PRIVADA. Ricardo Lobo (04min 17seg). https://www.youtube.com/watch?v=_BtXbIK7_FU&ab_channel=ViaTrolebus. Acesso em: 15 jul. 2022.

Lobo, R. (2020, abril 09). Pari pode ganhar estação de integração entre Metrô e CPTM. (2020). <https://viatrolebus.com.br/2020/04/pari-pode-ganhar-estacao-de-integracao-entre-metro-e-cptm/>. Acesso em: 15 jul. 2022.

Meier, R. (2022, jun 03). Metrô estudou cinco alternativas de traçado para a Linha 19-Celeste. (2022). <https://www.metrocptm.com.br/metro-estudou-cinco-alternativas-de-tracado-para-a-linha-19-celeste/> Acesso em: 15 jul. 2022.

Meier, R. (2022, jun 03). Metrô projeta abrir Linha 19-Celeste em 2030. (2022). <https://www.metrocptm.com.br/metro-projeta-abrir-linha-19-celeste-em-2030/>. Acesso em: 15 jul. 2022.

Palmito-jussara. Árvores do Bioma Cerrado. <https://www.arvoresdobiomacerrado.com.br/site/2017/04/21/euterpe-edulis-mart/>. Acesso em: 08 dez. 2022.

Pau-ferro. Loja Paraíso das Árvores. <https://loja.paraisodasarvores.com.br/pau-ferro.html>. Acesso em: 08 dez. 2022.

Pitangueira. Fundação Ambiental do Município de Araranguá. <http://fama.ararangua.sc.gov.br/pitangueira/>. Acesso em: 08 dez. 2022.

São Paulo – Estação de Bondes do Brás. iPatrimônio. <http://www.ipatrimonio.org/sao-paulo-estacao-de-bondes-do-bras/#!/map=38329>. Acesso em: 15 jul. 2022.

Seção de Produção de Bases Digitais para Arquitetura e Urbanismo – CESAD. <http://www.cesadweb.fau.usp.br>. Acesso em: 15 jul. 2022.

Sibipiruna. A Planta da Vez. <https://www.aplantadavez.com.br/2014/11/sibipiruna-poincianella-pluviosa-var.html>. Acesso em: 08 dez. 2022.

