



T2C01

RECUPERAÇÃO URBANA NA CIDADE DE SÃO PAULO: UMA ABORDAGEM PROJETUAL PARA NOVAS ÁREAS RESIDENCIAIS EM ANTIGAS ÁREAS DESTINADAS A INDÚSTRIAS.

Autores¹:

Luiz Guilherme Rivera de Castro

(lgcastro@mackenzie.com.br)

José Paulo de Bem (debem@mackenzie.com.br)

Antonio Eduardo Giansante

(agisante@uol.com.br)

Instituição:

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

Rua da Consolação 896 Prédio 9

Consolação São Paulo SP

CEP 01302-907

Palavras-chave: urbanismo, áreas residenciais, infra-estrutura, qualidade ambiental.

Resumo

¹ Os autores são professores e pesquisadores da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie e fazem parte do grupo de pesquisa "Urbanismo contemporâneo: redes, sistemas e processos" na mesma instituição, desenvolvendo pesquisa sobre o tema "Urbanismo e redes".

Projetos de áreas residenciais têm sido propostos para antigas e extensas áreas industriais em processo de substituição de usos, em geral caracterizadas como áreas de recuperação ambiental e urbana. Este trabalho apresenta uma discussão desse tema, desenvolvido em três aspectos: o modelo modernista da unidade de vizinhança frente a realidades urbanas contemporâneas; a resposta a questões de sustentabilidade urbana envolvendo aspectos concernentes ao acesso às infra-estruturas, equipamentos e serviços públicos; e a questão do direito à cidade.

O modelo das unidades de vizinhança, criado no princípio do século passado, conheceu diversas interpretações e variações ao longo do século e ainda exerce grande influência quando se trata de projetos de áreas residenciais, mesmo havendo fortes evidências de sua inadequação. A racionalização idealizada de comunidade que deu origem ao modelo revela toda sua fragilidade frente aos processos complexos da sociedade contemporânea, particularmente quando se trata de cidades em países periféricos. Prover condições mínimas de habitabilidade aos assentamentos



precários das grandes cidades é política legítima e necessária para o atendimento a algumas necessidades básicas de grande parte da população. Entretanto, é também legítimo e necessário imaginar a criação de novas formas de habitar, mais permanentes e mais acessíveis – social, ambiental e urbanisticamente mais justas, para essa mesma população. Assim, projetos nesse sentido devem responder a requisitos que incorporem tanto questões sociais relativas ao acesso às infra-estruturas, equipamentos e serviços, quanto as ambientais, incluindo tanto a preservação e utilização de recursos quanto os direitos a seu usufruto, como parte do direito à cidade e à cidadania.

O presente trabalho desenvolve os argumentos acima e, sobre essa base, avança hipóteses projetuais, tomando como referência empírica um trecho de território onde a urbanização avançou sobre a antiga várzea do Rio Tietê, na região da Barra Funda, em São Paulo. Embora a região apresente terrenos de grandes dimensões com baixa ocupação, é importante realçar que se trata de área com grande acessibilidade na escala metropolitana e infra-estrutura básica de

saneamento realizada, isto é, rede de distribuição de água potável, rede de coleta de esgotos sanitários, drenagem urbana e limpeza pública, mesmo que apresentem problemas em graus variados. Quanto ao aspecto sanitário, os impactos de ocupação seriam diminutos, restando, no entanto, os ambientais como a poluição atmosférica, geração de calor etc. que poderiam comprometer a qualidade ambiental da área. As hipóteses projetuais tratam também dessas questões.

Introdução

Projetos de áreas residenciais têm sido propostos para antigas e extensas áreas industriais em processo de substituição de usos, em geral caracterizadas como áreas de recuperação ambiental e urbana. Este trabalho apresenta uma discussão desse tema, desenvolvido em três aspectos: o modelo modernista da unidade de vizinhança frente às realidades urbanas contemporâneas; a necessidade de resposta a questões de sustentabilidade urbana envolvendo aspectos concernentes ao acesso às infra-estruturas, equipamentos e serviços públicos; e a questão do direito à cidade.



O modelo urbanístico e projetual das unidades de vizinhança, criado no princípio do século passado, conheceu diversas interpretações e variações ao longo do século e ainda exerce grande influência quando se trata de projetos de áreas residenciais, mesmo havendo fortes evidências de sua inadequação. A racionalização idealizada de comunidade que deu origem ao modelo revela toda sua fragilidade frente aos processos complexos da sociedade contemporânea, particularmente quando se trata de cidades em países periféricos.

Prover condições mínimas de habitabilidade aos assentamentos precários das grandes cidades é política legítima e necessária para o atendimento a necessidades prementes de grande parte da população que habita em condições precárias – na cidade de São Paulo, estima-se que esteja em torno de 250 mil o número de famílias em tais condições. Também legítimo e necessário é imaginar a criação de novas formas de habitar, menos provisórias e mais acessíveis – social, ambiental e urbanisticamente mais adequadas e mais

justas. O presente trabalho defende que propostas urbanísticas de áreas residenciais, particularmente aquelas em contextos de recuperação urbana de antigas áreas industriais, devem responder a requisitos que incorporem tanto questões sociais relativas ao acesso às infra-estruturas, equipamentos e serviços, quanto às ambientais, incluindo tanto a preservação e utilização de recursos quanto os direitos a seu usufruto – ou seja, o direito à cidade.

Unidades de vizinhança e áreas residenciais

O paradigma das unidades de vizinhança durante muito tempo gozou de grande prestígio no urbanismo moderno. Sua primeira formulação esteve estreitamente associada à utilização do automóvel como meio de transporte e ao processo de expansão urbana, desde o modelo esquemático de Clarence Perry no Plano Regional de Nova York em 1929, e do projeto de Clarence Stein e Henry Wright, para a Cidade Nova de Radburn em New Jersey, também em 1929; passando pelas composições urbanas em superquadras em diversas versões,



inclusive Brasília. Banerjee e Baer (1984) realizaram estudo exaustivo sobre a questão, mostrando que as diferentes interpretações do paradigma correspondem a interpretações de sociabilidades da sociedade moderna. Se a adequação a objetivos sociais de vida comunitária são traços comuns às diferentes interpretações do paradigma - ou aos diversos modelos de unidades de vizinhança propostos em projetos de novas urbanizações - o paradigma extraiu sua força e sua permanência como modelo de projeto urbano principalmente porque "organizou a confluência de valores sociais considerados importantes no início do século XX em uma forma física compreensível e utilizável" pelos projetistas para a organização da cidade, senão em termos reais, ao menos em termos conceituais, pela compartimentação do aglomerado urbano em sub-áreas com características sociais e administrativas mais facilmente manejáveis (BANERJEE e BAER, 1984: 7).

A unidade de vizinhança coloca-se na sociedade norte-americana do princípio

do século passado, a partir de um ponto de vista reformador, como modelo de referência racionalmente idealizado para a organização da vida cotidiana. Sua organização prevê a disposição de unidades residenciais familiares em torno do equipamento básico de educação que é a escola de ensino elementar, circundadas por limites formados por vias arteriais, com um sistema de vias locais internas e sem tráfego de passagem que ofereçam condições de segurança para o deslocamento prioritário dos pedestres, contando áreas comerciais e com espaços públicos abertos de acordo com as necessidades da comunidade e de fácil acesso a pé. Banerjee e Baer apontam diversos limites para o modelo e questionam inclusive a validade do próprio conceito de vizinhança, adotando o termo *ambiente residencial* (*residential environment*) proposto por Solow, Ham e Donnelly (1969)²:

A formulação de alternativas ao modelo projetual da unidade de vizinhança conforme Banerjee e Baer³ deve levar em consideração uma série de condições

² *Apud* BANERJEE e BAER, *op. cit.*, p. 33.

³ *Op. cit.*, p. 181-197.



que são resumidas a seguir. Em primeiro lugar, a complexidade e variabilidade dos modos de vida não são facilmente codificáveis em termos da hierarquia, organização e ordem espacial presentes na abordagem de agregação celular hierarquizada associada às unidades de vizinhança. Também o sentido de comunidade não guarda relação necessária com a conformação espacial das áreas residenciais e além disso, o próprio sentido de comunidade varia com os variações nos modos de vida urbanos, em conjunto com transformações sociais, econômicas, técnicas e culturais de caráter mais geral, o que implica que uma forma espacial adequada em um determinado momento poderá não sê-lo daí a algum tempo, sugerindo a necessidade das formas espaciais projetadas serem permeáveis a modificações. Ainda, a gravitação da área residencial em torno de um equipamento escolar ou de um conjunto de estabelecimentos comerciais definidos não é o único modo de organização e pode não ser o mais indicado para um sem-número de situações diferentes, o que coloca grandes restrições à aplicabilidade generalizada de qualquer

modelo rígido de organização que exclua a mistura com as instalações de outros tipos de atividades urbanas. Além disso, a homogeneidade pressuposta para os ocupantes de tais unidades não leva em consideração a diversidade de necessidades presentes na sociedade, tendendo à assumir como desejável uma padronização de comportamentos e, no limite, induzindo à formação de guetos e de áreas monofuncionais, separando tais áreas de articulações mais completas e mais complexas, seja em relação às demais áreas e processos urbanos, seja em relação aos demais grupos de habitantes.

Outro aspecto a considerar é que nos modelos modernistas de unidade de vizinhança, as questões ambientais não eram prementes e a questão da moradia colocava-se de modo restrito. As promessas da técnica aplicadas na transformação do mundo e dos homens, acreditava-se fossem ilimitadas. Na base de construção do paradigma modernista em arquitetura e urbanismo, acreditava-se possível à dominação de todos os processos naturais – e sociais – e a resolução de todos os problemas daí



derivados por meio da ciência e da técnica. Tais expectativas não têm se confirmado, particularmente na situação de grandes carências de nossa sociedade.

Expressão crítica desse fato manifesta-se em relação à utilização das águas. Os recursos que a cidade utiliza, bem como os subprodutos desse uso não se restringem aos contornos urbanos. Para o abastecimento de água, mananciais cada vez maiores são necessários, i.e., bacias hidrográficas imensas com muitos quilômetros quadrados de área, geralmente sujeitas nas suas bordas às pressões pela ocupação urbana ou contendo mesmo áreas urbanas nos seus limites. Portanto, ao mesmo tempo em que tem necessidade crescente por água devido ao aumento populacional ou do nível de conforto, vem se reduzindo paulatinamente os mananciais superficiais disponíveis.

A água, depois que é utilizada, torna-se esgoto sanitário que também vem exigindo aporte de capital crescente para solucioná-lo, bem como áreas com dimensões e características adequadas, também cada vez mais difíceis de

encontrar. Muitas vezes, as mais indicadas estão em zonas de expansão urbana, dificultando ainda mais seu uso.

Para os resíduos sólidos, a dificuldade é semelhante. O volume total vem aumentando com o maior nível econômico e mudança de hábitos da população. Também há praticamente as mesmas dificuldades de encontrar áreas adequadas e disponíveis para dar o destino correto, de acordo com a boa técnica, para os resíduos sólidos gerados no ambiente urbano.

Enfim, as águas urbanas pluviais também necessitam de técnica e gestão adequadas para destiná-las conforme a boa técnica, evitando as inundações típicas de regime pluviométrico de regiões tropicais úmidas e também o “empoçamento” d’água, pois com este surgem doenças como a dengue e a febre amarela. Gerir a drenagem é cada vez mais complexo no meio urbano, tendo em vista a impermeabilização do solo e a falta de áreas verdes públicas e mesmo em lotes particulares, as quais reduzem significativamente a infiltração das águas de chuva.



Em relação à questão da moradia, reiteradamente tem-se afirmado que habitar é habitar a cidade. A urbanização de favelas – ou seja, a provisão de uma infra-estruturação mínima para essas áreas caracterizadas pela ausência quase absoluta de infra-estruturas – é condição emergencial que tem por objetivo diminuir risco de vida, melhorar as condições sanitárias e de vida da população ali residente, que se vê forçada a habitar desse modo precário. São medidas necessárias, mas não podem ser tomadas como solução urbanística permanente, pois a médio e longo prazo seu significado será admitir a permanência da pobreza urbana, admitindo assim a inevitabilidade de que grande parte da população continuará sendo levada a habitar em condições de penúria habitacional e urbanística. Por outro lado, a "habitação mínima" dos conjuntos habitacionais para baixa renda, com raras exceções, aparentam-se com reproduções degradadas do modelo habitacional predominante produzido para o mercado, mesmo porque a habitação de empreendimento tem produzido habitações que pelo espaço

vital, descontada a garagem, se equiparam aos exíguos espaços vitais presentes nos conjuntos destinados à "baixa renda". Além de desenvolvimento econômico e social, emprego, ocupação produtiva e distribuição de renda, habitar também pressupõe oferta de serviços de saneamento ambiental que dependem da infra-estrutura em abastecimento de água, esgotamento sanitário, limpeza pública e drenagem urbana.

Outro tema importante é o da chamada *cultura do automóvel* que serve de base a diversas concepções do urbanismo modernista e que se encontra na base do conceito de unidade de vizinhança, com reflexo e expressão imediata na articulação do sistema viário e na utilização dos transportes públicos. Não se trata simplesmente de compreender o automóvel como aspiração à liberdade do movimento individualizado – como a propaganda automobilística sempre nos quer fazer acreditar – embora de fato essa aspiração possa ser encontrada em estado latente na sociedade. Por outro lado, não se trata simplesmente de demonizar o automóvel como grande vilão urbano em oposição ao transporte



coletivo. O automóvel e seu uso são parte da imensa cadeia industrial que agencia a produção de aço, derivados de petróleo e borracha, um dos fundamentos da expansão e crescimento industrial no século XX – apesar da crise anunciada desse modelo baseado no consumo de petróleo, os índices de automobilização continuam a crescer⁴. Entretanto, o sistema viário não é funcional apenas para o transporte individual e para o automóvel: o é também para a locomoção pedestre e veicular geral, incluindo bicicletas, ônibus e outros veículos, de transporte, emergenciais, etc. Uma utopia urbana sem automóveis tal como proposta por J. H. Crawford em *Carfree Cities*⁵ não parece ser factível nas condições atuais ou a médio prazo. Em todo caso, trata-se de incorporar as atuais exigências de tráfego e estacionamento em termos de estruturas suficientemente flexíveis para que possam ser transformáveis e reapropriáveis para outros usos.

Frente à complexidade crescente da vida e das questões urbanas, é necessário construir modelos contemporâneos e alternativos de sociabilidade voltados para o futuro, como exercícios de utopias possíveis – mundos urbanos possíveis, no dizer de David Harvey (2005). Para tanto, será necessário compreender a organização e ordenação urbana e urbanística como sobreposição e integração de múltiplas redes sócio-técnicas que misturam processos sociais e processos naturais (SWYNGEDOUW, 2001) de um modo mais abrangente e mais flexível que o modelo enrijecido da unidade de vizinhança. A próxima parte deste trabalho apresenta a descrição de uma proposta projetual de áreas residenciais no contexto da metrópole paulistana que busca dar resposta a esses desafios.

A abordagem projetual

Nesta segunda parte do artigo, é apresentada uma interpretação contemporânea da organização de áreas residenciais, que não se pretende colocar com a rigidez de um modelo aplicável a toda circunstância, mas retoma e atualiza

⁴ Conforme dados e projeções da Pesquisa Origem Destino do Metrô de São Paulo em 1997.

⁵ Desde 1999 esse autor mantém um portal dedicado ao tema em <http://www.carfree.com/> (consultado em 29/6/2005).

os elementos presentes nos experimentos modernistas das unidades de vizinhança, conforme as diretrizes apontadas acima. Os fundamentos de projeto urbanístico apresentados a seguir fizeram parte de proposta apresentada no Concurso de projeto urbano para um Bairro Novo em São Paulo.⁶

Bairro Novo : antecedentes históricos da área no contexto metropolitano

Seguindo na seqüência da produção do espaço, conforme Henry Lefebvre⁷, a partir dos eixos (rios, caminhos, estradas

⁶ Trata-se de projeto que obteve o Segundo Lugar no Concurso de Projetos Urbanos para um Bairro Novo (PMSP/IAB-SP) em julho de 2004, que teve como autores Jaime M. Cupertino, Joan Villà, José Paulo de Bem, Luiz Guilherme R. de Castro, Maria Augusta Bueno e Silvia Chile. Resumos dos três projetos premiados e daqueles que receberam menções honrosas, bem como o Edital e o termo de Referência do Concurso podem ser encontrados no portal Vitruvius (<http://www.vitruvius.com.br/institucional/inst92/inst92.asp>, acesso em 30/6/2005).

⁷ Houve primeiro a utilização do espaço existente, por exemplo, das rotas aquáticas (canais, rios, mares) depois das estradas; depois da construção das estradas de ferro, para continuar pelas auto-estradas e aeroportos. Nenhum meio de transporte no espaço desapareceu inteiramente, nem andar a pé, nem a cavalo, nem de bicicleta, etc. Todavia foi um espaço novo que se constituiu, no século XX, em escala mundial; sua produção, não terminada, continua. O novo modo de produção (a sociedade nova) se apropria, isto é planeja, arruma, segundo sua finalidade o espaço preexistente, modelado anteriormente. Modificações lentas penetrando uma espacialidade já consolidada, mas subvertendo-a às vezes com brutalidade (LEFEBVRE, Henry – A produção do espaço / Mímeo / curso AUT 5816-2/3 FAUUSP / São Paulo 1998 / Trad. Jorge Oseki).

de ferro e rodovias) dos grandes fluxos das rotas que passam por São Paulo, correspondentes a seus estágios de desenvolvimento econômico como vila, cidade, aglomeração, rede, a área do Bairro Novo, um grande vazio situado dentro de seu atual Centro Expandido⁸, nos oferece a oportunidade de enfrentar ainda hoje os desafios ambientais para a urbanização.

Em seus primeiros estágios de desenvolvimento, inicialmente referenciados aos rios, conectados por eixos radiais à cidade central São Paulo, se distribui uma envoltória de pequenos núcleos urbanos, também como São Paulo, de prestação de serviços para uma população rural – Santo Amaro, Pinheiros, Nossa Senhora do Ó, Santana, Penha e São Bernardo – hoje agregados como bairros, exceto São Bernardo, nos limites do Centro Expandido da Metrópole.

No relevo regional onde se situa a área do Bairro Novo, a larga várzea do Tietê é

⁸ Designação atualmente atribuída à área urbana onde é exercido o controle dos fluxos de veículos particulares por um sistema de rodízio (MEYER, GROSTEIN & BIDERMAN, 2004: 192)



equipada, fora da área inundável e em cada um de seus lados, por duas dessas estradas e transposições da várzea. A seqüência de ligação da Freguesia do ó para São Paulo pelas atuais Avenida Santa Marina e Rua Guaicurus se encontra aí configurada.

A relação com a geografia é clara: As várzeas que são periodicamente inundadas pelos rios não podem ser ocupadas.

A implantação da rede ferroviária⁹ realiza uma profunda reorganização espacial. As várzeas, contornadas ou atravessadas pelos precários caminhos de traçados sinuosos que se implantavam preferencialmente nas áreas das colinas são agora percorridas pelo trem: Áreas planas admitindo rampas com pouca declividade em longas retas e curvas de grande raio. Pelas várzeas vazias o trem alcança as proximidades das áreas mais centrais de São Paulo. É importante notar que a ferrovia está na várzea, porém afastada do leito normal do rio Tietê, logo bem menos sujeita à cheias.

Conforme Langenbüch (1971:144), "o mesmo trinômio ferrovia – terreno grande e plano – curso d'água caracteriza também o sítio de implantação industrial". Assim se desenvolve, ao longo dos trilhos, a grande seqüência de usos industriais da Lapa até o Ipiranga. Quanto a este ponto, as indústrias também não estavam muito próximas ao leito normal do Tietê, procurando se proteger das inundações freqüentes. A proximidade ao rio interessava, por outro lado, quanto à captação de água e lançamento de esgotos industriais e domésticos. Assim, ao mesmo tempo em que os terrenos de várzea eram mais baratos, possibilitavam acesso mais simples à água utilizada nos processos fabris, ao lançamento de esgotos, além de se situarem ao lado da ferrovia, facilitando a entrada de insumos e a saída dos bens produzidos.

Industrialização e urbanização.

Em 1930, meticulosamente registrada em seu meio físico no mapa *Sara Brasil*, emerge a São Paulo de 1.000.000 de habitantes. Tensionada pelas estradas de ferro comprime-se contra as inundáveis

⁹ Por volta de 1870 inauguram-se os primeiros trechos.



várzeas em incipiente processo de urbanização. A longa linha reta do emissário de esgoto da cidade para o Rio Tietê, futuro eixo da Avenida Marquês de São Vicente que atravessa o Bairro Novo aí comparece. Mantém ainda o mesmo sistema de funcionamento da rede colonial de cidades, com todas as radiais convergindo para as mínimas envoltórias restritas a seu centro histórico sobre a colina estratégica à margem do Rio Tamanduateí, afluente do Rio Tietê.

Em 1930 é também publicado o Plano de Avenidas de Prestes Maia (MAIA, 1930) que consolida o sistema rádio-concêntrico da cidade com um novo sistema de vias nas áreas desocupadas de vales e várzeas de rios, onde se define a sua envoltória mais exterior, o Circuito de Parkways, hoje Mini Anel Viário Metropolitano que delimita o Centro Expandido da Metrópole São Paulo, em parte a Marginal Tietê¹⁰ junto ao Bairro Novo.

10 A várzea que maiores obstáculos antepôs ao sistema viário é obviamente a do Tietê: é a mais larga (largura média de 1,5 a 2,5 Km.)...As obras de retificação do rio Tietê tiveram início em 1892 arrastando-se morosamente no decorrer da primeira metade do século atual. Em meados da década passada ainda restavam “por fazer pequenos trechos e o acabamento final”. No final da década de 1960, as

O eixo das ferrovias, infra-estrutura para a implantação industrial, apresenta hoje face à reestruturação produtiva ruínas, edifícios e terrenos semi-abandonados e subutilizados. As ferrovias assumem no espaço intra-urbano o transporte de passageiros; o transporte de carga tende a contornar a mancha metropolitana.

O Mini Anel Viário Metropolitano tem o papel de absorver e redirecionar os fluxos das grandes rodovias que convergem em São Paulo, em parte em transferência para o Rodo-Anel em funcionamento em trecho inicial. Numa perspectiva de sustentabilidade o Bairro Novo insere-se numa política de adensamento do Centro Expandido aproveitando-se as infra-estruturas instaladas, agora sob a ameaça de novas dispersões a partir das novas acessibilidades promovidas pelo Rodo-Anel.

Bairro Novo / Forma urbana

Mobilidade e projeto urbano.

obras achavam-se praticamente concluídas em todo o trecho projetado, isto é da ponte de Guarulhos até Osasco. (LANGENBUCH, 1969:4).



No sentido da continuidade urbana, os limites passam a ser costuras e não barreiras entre regiões¹¹.

A rede viária em seus variados níveis de acessibilidade hierarquiza o espaço do Bairro Novo como suporte para a disposição das edificações, do paisagismo, das infra-estruturas, numa ordem concessiva, capaz de articular os elementos da paisagem.

Esta rede é composta por uma série de eixos relacionados às grandes rotas que se dispõem longitudinalmente à área: Rio Tietê e suas vias marginais, estradas de ferro, antigos caminhos e também a Avenida Marquês de São Vicente. Eixos de menor alcance, transversais, cortam estes grandes eixos longitudinais de alcance metropolitano, estabelecendo um ritmo para estas extensas linhas. Dessa grande retícula essencialmente moderna resultam áreas residenciais análogas às unidades de vizinhança a serem consideradas no projeto.

¹¹ Conforme Kevin Lynch (1988:58) tais limites podem ser barreiras mais ou menos penetráveis que mantêm uma região isolada das outras, podem ser "costuras", linhas ao longo das quais regiões se relacionam e se encontram.

Estas unidades definem-se então por limites externos de acessibilidade metropolitana, e em seu interior por um núcleo, uma praça, onde se dispõem os equipamentos públicos da unidade. O tecido urbano de cada unidade desenha-se no sentido da integração dessas unidades e na adaptação de seus componentes à cada situação específica. Coloca-se não como um modelo excepcional, mas apropriado para ser reproduzido em todo esse segmento de espaço entre a estrada de ferro e as marginais do Rio Tietê.

Mas, outras questões também aspiram à generalização, como as soluções propostas para o eixo das estradas de ferro e do Rio Tietê e suas vias marginais expressas.

As estradas de ferro, suas grandes áreas anexas, os grandes terrenos vazios ou de uso industrial represam a urbanização para estas áreas entre os eixos das estradas de ferro e do Rio Tietê.

As áreas da estrada de ferro comporão um vazio estruturante a ser guarnecido



com sistema viário e áreas verdes. Uma nova frente urbana unindo os dois lados do eixo. Ver o trem passar na paisagem transformada. O Parque linear resultante incorpora como tema paisagístico bacias de acumulação da água de chuva. Ambiência paisagística para os canais em direção ao Rio Tietê.

É proposta uma nova estação de trem para o Bairro Novo, intermediária entre o Terminal Intermodal da Barra Funda e a Estação Água Branca, a ser reconstruída sobre o eixo da Avenida Santa Marina que volta a transpor as estradas de ferro, rebaixada e dando acesso à estação¹². Este antigo eixo apresenta-se hoje descontínuo. Integração de todos os sistemas. Os viadutos existentes são mantidos e reforçadas suas articulações com os tecidos urbanos envoltórios no sentido da distribuição dos fluxos. Travessias para pedestres são incrementadas pela nova estação de trem e também outras, em direção ao centro cultural SESC Pompéia¹³ e shopping West Plaza.

O eixo transversal da seqüência Avenida Pompéia, Viaduto Pompéia, Avenida Nicolas Bôer, Ponte Júlio Mesquita é naturalmente o eixo central estruturador dos espaços propostos em direção ao Rio Tietê, dando continuidade como um eixo verde aos bairros represados pela estrada de ferro. Operação também possível de generalização para os outros eixos transversais ao restante da área.

É referencial para o Bairro Novo a série de quatro torres racionalistas.¹⁴ Marcam a paisagem e a presença italiana em São Paulo. As Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo ocupavam a área. O que restou da grande estrutura produtiva, uma pequena edificação, a Casa das Caldeiras e três monumentais chaminés foi tombado como patrimônio histórico. O projeto dessas torres se integra perfeitamente a este patrimônio.

A proposta agrega ao já significativo investimento privado e ao interessante patrimônio histórico, novos programas, uma melhor integração aos bairros vizinhos e uma diferenciada acessibilidade metropolitana pela nova

¹² Proposta do Arquiteto Roberto Ezzel Mac Fadden

¹³ Arquiteta Lina Bo Bardi

¹⁴ Arquitetos Aflalo e Gasperini.



estação de trem, na construção desse espaço portal para o Bairro Novo.

O espaço balizado pelas edificações industriais tombadas e as quatro torres permanece como uma praça.

Considerando a necessidade de construir junto à nova estação de trens áreas comerciais e de lazer e também os desníveis existentes e consolidados pela implantação dos edifícios tombados, a proposta para esse setor assume a forma de uma construção envoltória que agrega na forma de uma clássica praça para pedestres, estação de trem, comércio, bares e restaurantes, cinemas, torres residenciais e também os edifícios tombados e as quatro torres de escritório. Longas galerias cobertas se abrem tanto para o interior deste espaço, como para as ruas, no nível superior da praça e nos níveis mais baixos das ruas envoltórias. No subsolo estão os estacionamentos e salas de cinema.

A Praça Comendador Francisco Matarazzo integra-se nesse conjunto de espaços abertos.

A partir do Viaduto Pompéia se abre a larga perspectiva ao longo da Avenida Nicolas Boer e suas áreas verdes num paisagismo que incorpora largas calçadas e estacionamentos para o comércio. Infra-estruturas que ambientem com conforto e urbanidade as várias funções ao longo desse eixo viário.

A seqüência deste eixo termina num vazio existente na outra margem do Rio Tietê redesenhado e qualificado como área verde e de distribuição das correntes de tráfego, beneficiando assim em acessibilidade este entorno.

Para as vias do Rio Tietê, melhorar a ambiência geral em função do adensamento e o conseqüente aumento do tráfego de pedestres. São propostos: Recuo frontal de 10m para as edificações, provendo um espaço para pedestres na escala desse eixo; substituição dos encontros do sistema viário local junto às pontes, de caráter rodoviário, por uma conexão mais generalizada deste sistema com os tecidos lindeiros que passam assim a redirecionar os fluxos e conseqüentemente resultando em



melhores condições de acessibilidade às pontes pelos usuários a pé. A área verde preservada ao lado da Ponte Júlio Mesquita é balizada junto à ponte por uma galeria comercial e torre empresarial que se articulam ao entorno por este espaço verde, somando-se assim a estes espaços diferenciados que assinalam o enlace do eixo central do Bairro Novo com o eixo do Rio Tietê, assim como os elementos do portal descrito junto à estrada de ferro.

No sentido da interação urbana do Bairro Novo com o entorno, a estruturação das unidades que o compõem necessita de uma análise mais abrangente, do eixo da Avenida Santa Marina ao eixo da seqüência das avenidas Antártica e Ordem Progresso, entre as quais se coloca o principal eixo transversal e estruturante do Bairro Novo; também as interações entre o Bairro Novo e os bairros de Perdizes e Limão, separados do Bairro Novo pelos eixos das ferrovias e do Rio Tietê respectivamente.

Bairro Novo / A quadra e tipologia edilícia

O tecido urbano desenvolve-se morfológicamente compatível em escala com os existentes nas vizinhanças do Bairro Novo. O parcelamento parte da adequação dos lotes com conjuntos mistos de comércio e habitação coletiva e comércio e escritórios. O modelo de ocupação da quadra é a do urbanismo tradicional na delimitação precisa da sua volumetria nos limites das áreas públicas das ruas. Nesse sentido as tipologias edilícias partem da revisão de modelos modernos no sentido de criar novas regras do jogo de armar a cidade.

Parte-se de um projeto anteriormente proposto para a Avenida Santo Amaro em São Paulo.¹⁵

A garagem é integrada mais naturalmente no conjunto edificado no sentido da simplificação técnica e conseqüente redução de custos. Com mais razão no Bairro Novo, com o lençol freático praticamente na superfície. Dois níveis de lajes cobrem os terrenos com

¹⁵ OPUS Oficina de Projetos Urbanos para São Paulo Transporte S.A. Corpo Técnico: Consultores – Arquiteto José Paulo de Bem / Arquiteto Luiz Guilherme Rivera de Castro / Barbara Consultoria Empresarial Imobiliária / Colaboradores – Arquiteto Felipe Cremonese, Carlos Renato Vieira Julião



afastamentos de 3m nas divisas entre os lotes. Na frente dos lotes para as ruas acrescenta-se módulos (em torno de 25m²) de espaços comerciais de pé direito duplo, loja e sobreloja, que para o interior das unidades vão sendo substituídos por pequenos jardins separados das calçadas por grades, diminuindo assim percentualmente por lotes, a frequência de espaços comerciais para o interior das unidades. Mas, tipologias voltadas para o comércio de grande porte podem se mesclar nas quadras, principalmente nas voltadas para os grandes eixos metropolitanos. O segundo nível das garagens é protegido por elementos vazados que na paisagem urbana configuram grandes elementos horizontais. Sobre estas lajes assentam-se sobre pilotis os edifícios, que assumem preferencialmente o modelo de longas lâminas, uma consagrada maneira moderna de agregar pequenos apartamentos que usufruem dessas lajes como um espaço comum. Mas também é prevista a variedade desta volumetria sobre esses pilotis.

A vegetação de grande porte permeia todo o conjunto ambientando esses

grandes terraços que poderiam também receber jardins de plantas de menor porte. Essas grandes lajes funcionam também para captação das águas pluviais a serem reutilizadas.

A questão ambiental

Trata-se de área de várzea, para a qual existem inclusive propostas de resiliência com retorno a uma espécie de condição natural primitiva e intocada. Entretanto, a ocupação densa da várzea justifica-se do ponto de vista dos grandes investimentos em infra-estruturação já feitos na área. Trata-se de promover o adensamento de sua ocupação do melhor modo possível. É importante realçar que se trata de área com toda a infra-estrutura urbana de saneamento realizada, i.é, rede de distribuição de água potável, rede de coleta de esgotos sanitários, drenagem urbana e limpeza pública, mesmo que esta apresente problemas de grau variado, mas são atendidas. Portanto, quanto ao aspecto sanitário, os impactos da ocupação são diminutos, restando, no entanto, os ambientais como a poluição atmosférica, geração de calor etc. que podem vir a comprometer a



sustentabilidade da área. A interpretação de sustentabilidade urbana aqui leva em consideração o caráter da urbanização: a ocupação e adensamento de áreas já infra-estruturadas com baixa densidade de ocupação no interior da área urbanizada metropolitana como alternativa à expansão da urbanização pela ocupação de áreas de proteção e áreas de mananciais.

Como afirmado acima, a área já é servida por infra-estrutura urbana em água, esgotos e drenagem urbana, além da coleta de resíduos sólidos. Não cabe e nem se pressupõe a completa autonomia da área quanto a esses três aspectos do saneamento ambiental, no entanto, a diretriz adotada quanto às águas urbanas pluviais foi de procurar armazenar durante eventos pluviométricos a parcela de volume de contribuição própria, í. é, o volume de escoamento superficial que seria imediatamente destinado ao corpo receptor mais próximo, o rio Tietê. Portanto, diferentemente das ocupações tradicionais ou das novas que não tem enfoque quanto ao destino das águas pluviais urbanas, procurou-se armazená-las, retardando sua contribuição ao corpo

receptor, o que aumentaria a possibilidade de inundação. Ao mesmo tempo, permitiria seu uso para irrigação de áreas verdes internas, lavagem de pavimento etc.

No tocante à poluição atmosférica e à geração de calor, a área se situa imersa nos contornos da Região Metropolitana de São Paulo, aonde esses fenômenos são mais críticos, logo por estes condicionada. Porém, a adoção de áreas verdes internas e de espelhos d'água atenua nos seus limites a influência que vem da região aonde se insere.

Habitação, moradia e diversidade

Por solicitação do concurso, previa-se um número determinado de Habitações de Interesse Social – HIS e de Habitações para o Mercado Popular – HMP. O projeto foi desenvolvido a partir da hipótese de uma situação em que não houvesse necessidade de confinamento de HIS e de HMP em espaços delimitados, ou seja, trabalhou-se com um cenário oposto à tendência de criação de guetos de moradia. Em relação à diversidade de usos, também não foram feitas restrições aos tipos de atividades



urbanas que poderiam ser instaladas na área de projeto, assumindo que há inúmeras atividades que podem ser conjugadas à moradia em um mesmo espaço urbano e que as configurações possíveis dessa conjugação são inumeráveis. As restrições a usos incompatíveis seriam de caráter predominantemente ambiental, relativas aos incômodos e externalidades negativas produzidas por um tipo determinado de atividade em relação à sua vizinhança.

Direito à cidade

A questão do direito à cidade e à cidadania é interpretada na proposição projetual como direito à moradia, direito à centralidade e direito a um ambiente urbano onde as necessidades básicas da população em relação a espaços, serviços e infra-estruturas urbanas sejam atendidas. Mesmo que tais direitos não dependam da forma urbana para sua efetivação, esta não deverá constituir-se como obstáculo, particularmente em relação à convivência não mercantilizada em novas formas de organização da vida

cotidiana, que admitam a diversidade, os conflitos e as diferenças.

Conclusões

Partindo da consideração crítica do paradigma da unidade de vizinhança, o presente trabalho desenvolveu uma argumentação sobre como e qual pode ser a contribuição dos projetos urbanos de infra-estruturas e estruturas urbanas para áreas residenciais, e suas possibilidades de participação na construção coletiva de novas sociabilidades e de novas subjetividades, contra e apesar dos mecanismos dominantes na produção da cidade, com o mínimo de danos e desperdícios ambientais.

O peso das condicionalidades para a organização e gestão colocados pela situação urbana atual parece esmagador – e freqüentemente de fato o é. Mas, conforme indica Harvey em "Espaços de Esperança" (HARVEY, 2005), é preciso construir caminhos e alternativas que apontem para sua superação. No campo do urbanismo, trata-se de desenvolver novos modelos e tipologias com base nas boas práticas e no conhecimento



Seminario de Arquitectura Latinoamericana

México, Oaxtepec Morelos

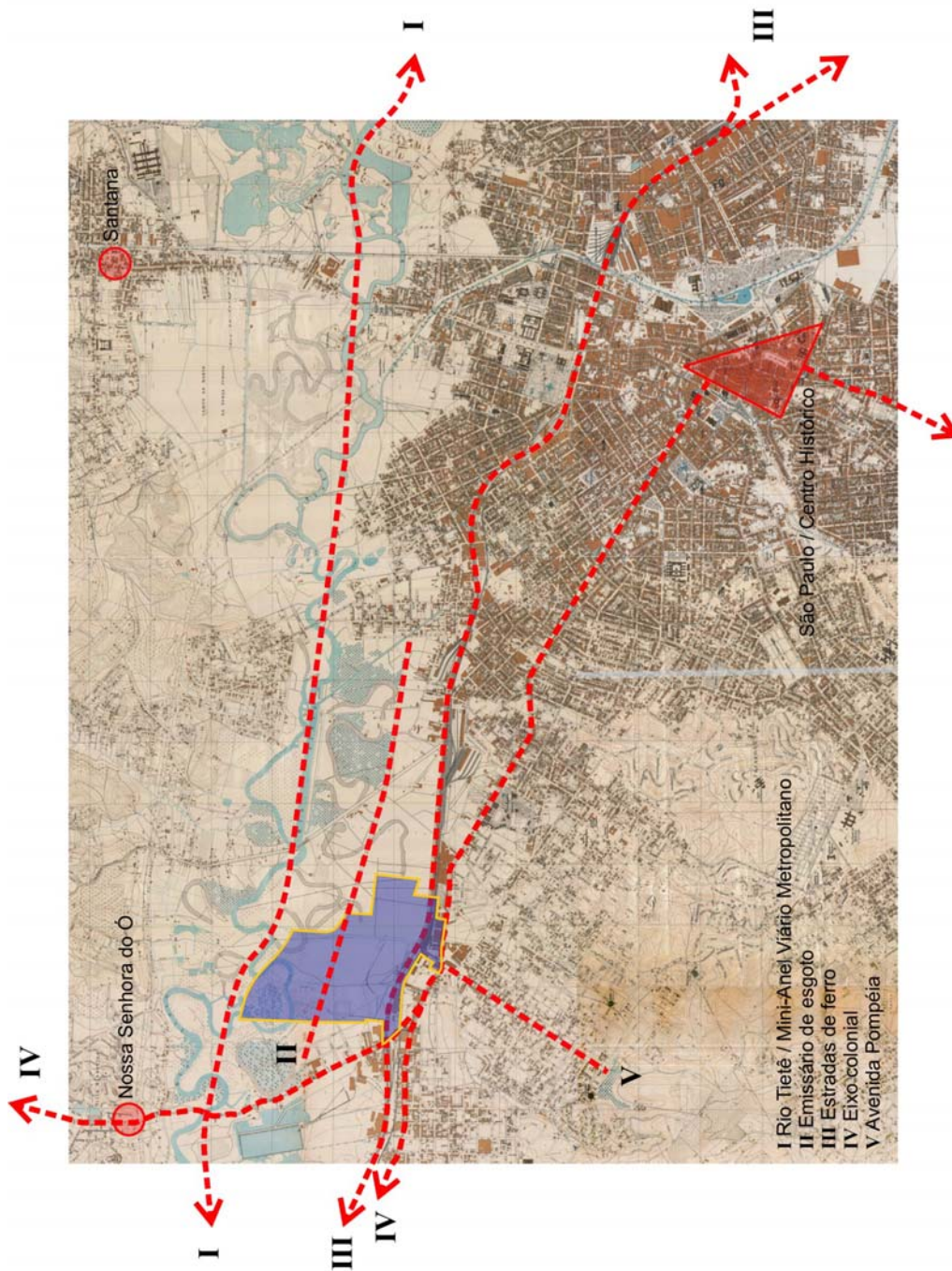


acumulado, inclusive pelas experiências realizadas sob o paradigma das unidades de vizinhança, despojando-o de seus conteúdos de comunidades segregadas e auto-suficientes e apontando para "mundos urbanos possíveis" (HARVEY, 2000), mais justos e eqüitativos, com maior integração entre processos sociais, processos naturais e produção do ambiente construído.

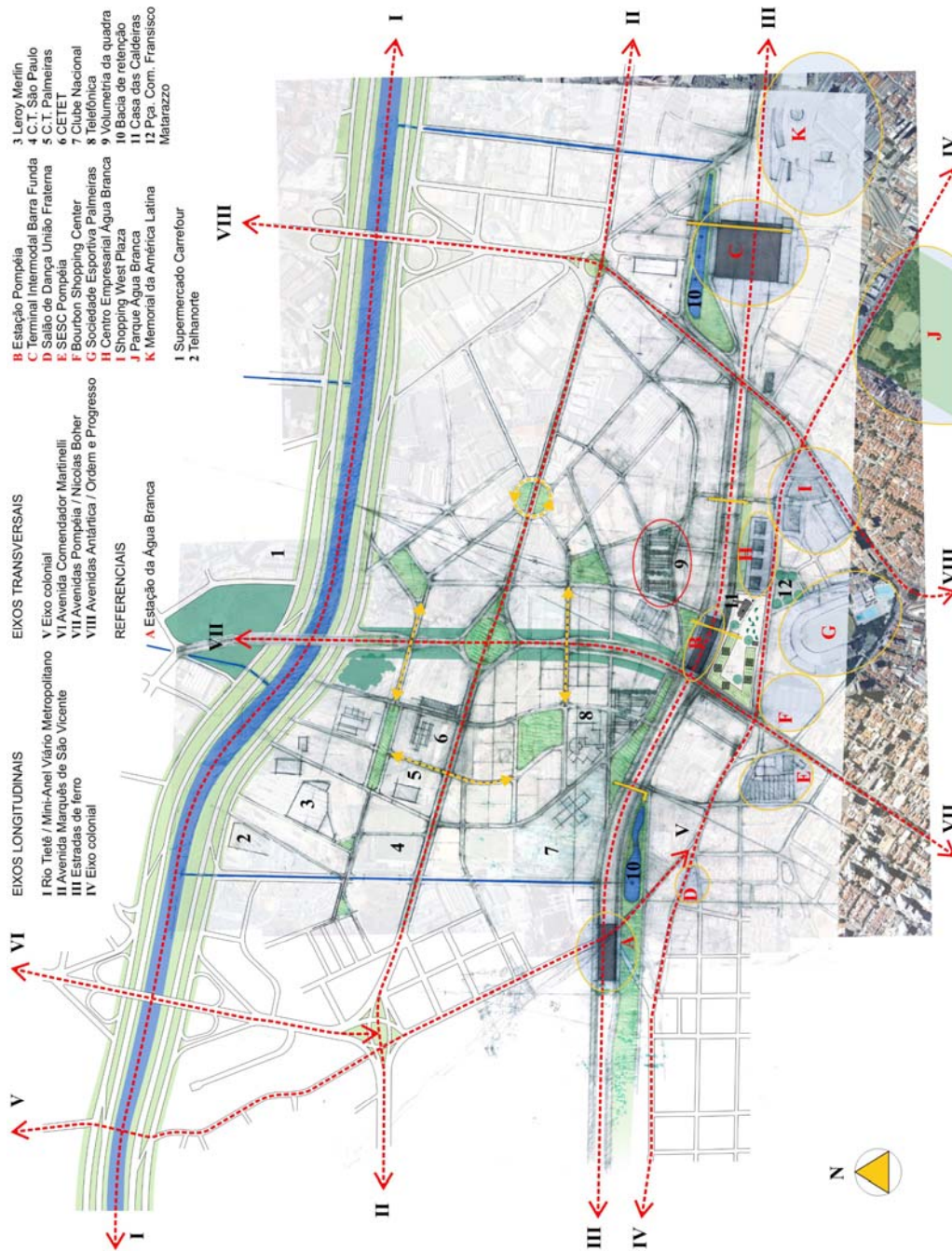


Referências

- BANERJEE, Tridib; BAER, William C. **Beyond the Neighborhood Unit** – Residential Environments and Public Policy. New York: Plenum Press, 1984.
- HARVEY, David. "Possible Urban Worlds" IN **The Forth Megacities Lecture**, 16 November 2000, The Megacities Foundation in the Netherlands. Texto disponível em http://www.megacities.nl/lecture_4/possible.pdf, acesso em 30/6/2005.
- _____. **Espaços de esperança**. Rio de Janeiro: Loyola, 2005.
- LANGENBUCH, Juergen Richard. "O sistema viário da Cidade de São Paulo em suas relações com o sítio urbano". São Paulo: FFLCH - Universidade de São Paulo, 1969 (folheto).
- LANGENBUCH, Juergen Richard. **A Estruturação da Grande São Paulo**: Estudo de Geografia Urbana. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1971.
- LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 1974.
- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1988.
- MAIA, Francisco Prestes. **Introdução ao Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo**. São Paulo: Companhia Melhoramentos, 1930.
- MEYER, Regina Proserpi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. **São Paulo Metrôpole**. São Paulo: EDUSP/ Imprensa Oficial, 2004.
- SOLLOW, A.A.; HAM, C.E.; DONNELLY, E.O. "The concept of Neighborhood Unity: its Emergence and Influence on Residential Environment Planning and Development." IN: **Final Report on Planning , Designing and Managing the Residential Environment: Stage One**, J. M. ROBINSON (ed.). Los Angeles: Graduate Program of Urban and Regional Planning, University of South California, 1969.
- SWYNGEDOUW, Eric. "A cidade como um híbrido: natureza, sociedade e urbanização-cyborg" [1995] in ACSELRAD, Henri. **A duração das cidades** – sustentabilidade e risco nas políticas urbanas, Rio de Janeiro: DP & A, 2001, p.83-104.



1 A área do Bairro Novo e principais eixos de organização do território. Desenho de José Paulo de Bem sobre Mapa Topográfico do Município de São Paulo / Sara Brasil (parcial) / 1930 (Fonte – Arquivo Histórico da Prefeitura Municipal de São Paulo). Notam-se os meandros do Rio Tietê antes de sua retificação.



2 O Bairro Novo / Plano Geral – Desenho (2005) sobre o croquis (2004) que serviu de base à proposta apresentada (cf. nota 5 acima), ambos de autoria do arquiteto José Paulo de Bem, com colaboração do estudante da FAU-UPM Mário de Bem.



3 Área atual do Bairro Novo e Tipologias Edilícias, desenhos de José Paulo de Bem (2004); foto aérea fornecida pela PMSP.