



MITIGACÃO: entre o céu e o chão.

metamorfoses espaciais na metrópole paulistana

YANNE NIGRO TORRES

MINHOÇÃO: Entre o céu e o chão
Metamorfoses espaciais na metrópole paulistana

Monografia apresentada ao Departamento
de Planejamento, Urbanismo e Ambiente
para a obtenção do título de Bacharel
em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Evandro Fiorin

Presidente Prudente
2015



DEDICATÓRIA

À minha mãe, Silvana, por acreditar em mim mais do que eu mesma, sempre. Ao meu pai, José (in memoriam), por ter me ensinado a enxergar o mundo com os olhos de uma criança.

AGRADECIMENTO

Ao meu orientador, Evandro, presente em diversos momentos da minha formação, antes mesmo do desenvolvimento deste Trabalho Final. Agradeço pelas conversas, incentivo constante, pela paciência e por me apresentar uma nova maneira de pensar a Arquitetura.

Aos meus amigos, pelo apoio em momentos que não seria possível seguir sozinha, pelas risadas e por fazerem parte de um período mágico da minha vida. Ao Alex, sempre muito atencioso e companheiro, pelas risadas e enorme carinho. Ao Erivelton, pelas idas ao mercado mais engraçadas que se pode ter e por aquele primeiro sábado em Presidente Prudente, em um banco qualquer. Ao Felipe, pelas conversas, festas e por um desenho que guardo com carinho; o primeiro que conheci da minha turma. À Kamila, pela amizade, risadas no quintal e por bater na minha janela quando eu não podia me atrasar. À Heloísa, pela enorme amizade, companheirismo, ensinamentos e por ter sido um dos maiores exemplos em todo o período da minha formação. Ao Helterson, por me ensinar o valor da amizade e o poder das palavras. Ao Jorge e à Tereza, por estarem presente em todo o período da minha formação. Ao Luccas, Maurício e Ygor, pelas risadas, pelo carinho gigantesco e por terem acompanhado grande parte do desenvolvimento deste trabalho, sempre me incentivando. À Marina, pela paciência, companhia, carinho e ininterruptas conversas sobre tudo. À Nayara, pela sinceridade, amizade, muitas risadas e conversas na madrugada. Ao Pedro, pela cumplicidade, companhia e incontáveis conversas inspiradoras. À minha prima, Renata, pelas gargalhadas sem fim, conselhos maravilhosos e caminhadas na praia. À Tainá, pela sinceridade e risadas na madrugada. À Tâmara, por compartilhar momentos de desesperos e risadas. À Anita, pelos passeios no Minhocão e noites em claro ao meu lado, sempre muito companheira. E, por fim, agradeço muito à minha mãe pelas conversas, incentivo ininterrupto, pela compreensão em momentos de estresse, ausência e pela imensurável amizade, respeito e admiração.



"COMPREENDER A CIDADE EM MOVIMENTO SIGNIFICA
ACEITÁ-LA COMO CORPO QUE SE [REORGANIZA] COM
O TEMPO E NÃO SIMPLEMENTE SE SUBSTITUI."

_ marta bogéa.



RESUMO

Apresentando-se como um complexo aparato urbano em uma localidade já tão heterogênea na área central da cidade de São Paulo, o Minhocão divide bairros e opiniões. O trabalho presente propõe-se a apresentar suas diversas facetas, os usos a que a população destina o Elevado Costa e Silva e desconstruir seus paradigmas. Analisar sua multiplicidade e, por fim, apresentar um projeto de intervenção apoiado em referências teóricas e projetuais, levando-se em consideração as singularidades desta via elevada.

Palavras-chave: Minhocão, Elevado Costa e Silva, Arquitetura Infra-Estrutural, Arquitetura Suporte, Entre Meios, Porvir.

_ÍNDICE

1º ^{ortã}
CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA: p. 15
_como tudo começou.

2º ^{ortã}
ELEVADO À VIDA: p. 29
_o dia a dia da região.

3º ^{ortã}
ODE AO ERRO: p. 61
_reflexões e referências projetuais.

4º ^{ortã}
ENTRE O CÉU E O CHÃO: p. 81
_espaços do porvir.

_referências bibliográficas p. 117

_anexos p. 121

◊ Elevado Costa e Silva, polêmico Minhocão, pode ser lido como um dispositivo multifacetado, palco de visões contrastantes entre si. De um lado, a via expressa de tráfego congestionado, ligação arterial entre as regiões leste e oeste, desafogando o trânsito ao longo da semana; do outro, área de lazer para a caminhada, ciclismo, passeios e permanência, aos finais de semana. Para os moradores do entorno, a transformação que ocorre nestes dias é um respiro.



como tudo começou.

Terminado em 1971 e considerado "a maior obra em concreto armado de toda América Latina"¹ na época, o Elevado Costa e Silva ainda gera grandes discussões. Localizado no bairro de Santa Cecília, região central da cidade de São Paulo, constitui uma via elevada de grande fluxo de automóveis.

De pequena vila à maior cidade brasileira, a metrópole paulistana tem em seu histórico as marcas do domínio português. Com seu crescimento, desprezou-se o traçado existente, as vias foram definidas aleatoriamente, o que fez com que o ordenamento do território urbano e seu arreamento fossem negligenciados pelo poder público. Produziu-se, assim, uma malha irregular e desarticulada. Com o caos que se configurou no espaço urbano, somente em meados do século XIX é que alguns municípios estabeleceram seus primeiros códigos de posturas. Novas resoluções foram feitas, em 1886, definindo as vias à forma reta e com largura de dezesseis metros, bem como praças no formato quadrangular. Dessa forma, alguns bairros se fragmentaram em uma malha ortogonal, "retomando arcaicos processos no traçado de ruas". (JORGE, 2006, p.95) Santa Cecília teve sua configuração espacial desenvolvida a partir de um desenho irregular, em lotes e ocupações diversificados, o que era algo bem comum nas áreas formadas no final do século XIX. Em meados de 1860 que o Largo² e o bairro de Santa Cecília têm seu início, a partir da construção de uma capela de madeira a pedido de moradores que gostariam de residir ali. O loteamento se desenvolveu a partir de chácaras e, como de costume, a igreja foi o ponto de partida. Ao lado de regiões nobres, como Higienópolis e da própria Avenida Paulista, as classes em ascensão da época acabaram por ocupar esta porção da cidade com grandes mansões, formando um bairro tipicamente residencial. Foi em meados de 1930 que os primeiros sinais do declínio de

¹ Expressão utilizada pelo ex-prefeito de São Paulo, Paulo Maluf, em gravação feita para a divulgação da obra, em 17/09/1969. Ultra Notícias (UN), TV Tupi. Fonte: <http://www.bcc.org.br/tupi/detalhe/50112>

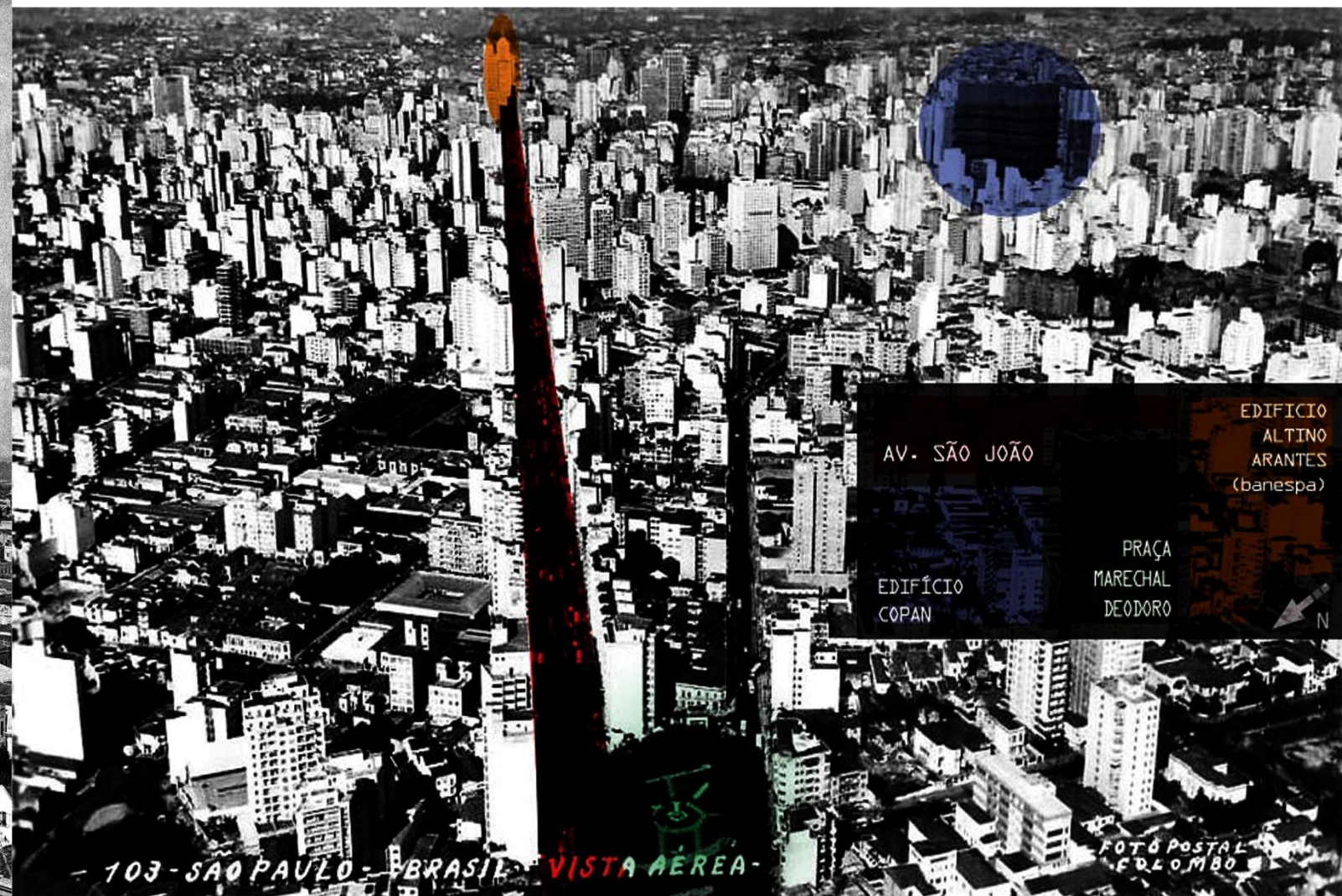
² Referência à antiga capela de madeira que deu início ao bairro. Fazia parte de Perdizes, mas sua separação foi necessária devido ao crescimento de Santa Cecília. Fonte: Ponciano, Levino. Bairros paulistanos de A a Z. São Paulo: SENAC, 2001.

_bairro SANTA CECÍLIA no começo do século XX.

fonte > GUILHERME GAENSLY



Santa Cecília começaram a surgir, momento este em que a maior parcela dos moradores abastados transferiram-se para outros bairros da cidade. Dessa maneira, incentivou-se a especulação imobiliária e, conseqüentemente, prédios residenciais foram aos poucos sendo introduzidos, verticalizando a maior parte das construções da região até meados dos anos de 1950



Ainda no que diz respeito às políticas públicas que levaram à execução do Elevador, têm-se o Plano de Avenidas de Prestes Maia³, de 1930, como parte primordial desta obra. O traço do urbanista ao desenhar o futuro marca um novo tempo e a apropriação deste com a história visa garantir a legitimidade das transformações.

³ Francisco Prestes Maia, indicado Prefeito da cidade de São Paulo entre os anos de 1938 e 1945. Foi engenheiro civil, arquiteto, urbanista e político brasileiro. Seu segundo mandato com o mesmo cargo se deu entre 1961 a 1965, ainda no período da Ditadura Militar (1964-1985).

_AVENIDAS GENERAL OLÍMPIO DA SILVEIRA E SÃO JOÃO vistas a partir da altura da RUA CONSELHEIRO BRÖTERO (déc. 1950)

fonte > AUTOR DESCONHECIDO



ELEVADO PRESIDENTE COSTA E SILVA



F O C U S A D O N A H I S T Ó R I A D O U R B A N I S M O E N S A O P A U L O

“ Enquanto as muralhas para as cidades europeias significavam obstáculos para o seu crescimento, o dois rios [Tietê e Pinheiros] foram os acidentes geográficos que a natureza ofereceu à cidade de São Paulo. Em cada página o autor [Prestes Maia] recorre à história para justificar a eliminação dos vestígios do passado colonial; por outro lado constrói um presente problemático na tentativa de se desprender da história e buscar no itinerário de um sonho as projeções de *um novo tempo*.” (CARPINTÉRO, 2007, p.4) [Grifos meus]

Este novo tempo nada mais é do que o reflexo da política norte americana. A exposição internacional da General Motors, de 1939, intitulada “Highways and Horizons”, posteriormente conhecida como “Futurama”, difundiu uma forte visão de cidade intensamente verticalizada, repleta de viadutos, trechos elevados e vias expressas, sempre priorizando, logicamente, o automóvel. Foi um momento onde muitas cidades do mundo implantaram vias expressas e elevadas para os automóveis, sempre priorizando a velocidade dos veículos, separando-os do restante da cidade. Em seu primeiro mandato, Prestes Maia propõe três anéis perimetrais ao centro que serviriam para desafogar a região, além do alargamento da Av. Duque de Caxias e Rua Mauá. Em seu segundo mandato, priorizou a

CONVITE À POPULAÇÃO

A Prefeitura do Município de São Paulo convida a população para a solenidade de inauguração da Via Elevada Presidente Costa e Silva, a realizar-se hoje, às 10,30 horas, em frente à Igreja da Consolação.

A obra, que é a maior no gênero em toda a América do Sul, eternizará, em sua denominação, uma das grandes figuras da Revolução de 1964.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

PRAÇA
DA SÉ

EXISTENTES

ELEVADO COSTA E SILVA

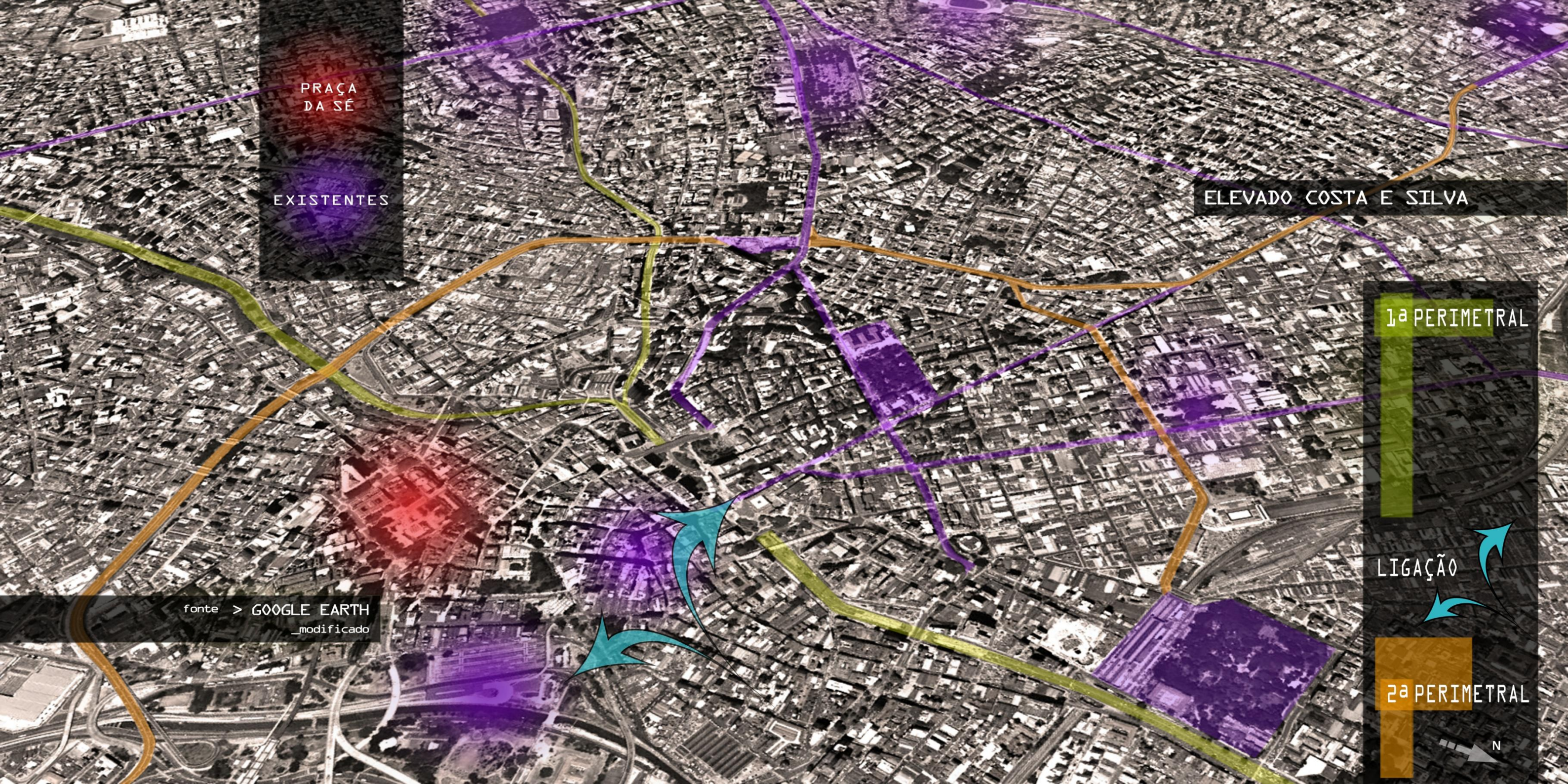
1ª PERIMETRAL

LIGAÇÃO

2ª PERIMETRAL

fonte > GOOGLE EARTH
_modificado

N



razzo. Para concretizarem a ligação leste-oeste com uma via expressa esta deveria ser separada do tráfego já existente, optando-se, portanto, por elevá-la, segregando-a do restante da malha. Seu projeto procurou resolver o conflito entre trajetórias diferentes de veículos e pedestres, uma das grandes questões fundamentais da mobilidade no século XX, tendo em vista o vertiginoso aumento de automóveis no tráfego urbano, como nunca visto. Concluiu-se, então, que a materialização do Elevado Costa e Silva foi parte de um projeto bastante coeso do ponto de vista histórico no qual foi concebido e construído.

Pode-se dizer que a Lei do Inquilinato, de 1942, estabeleceu este ponto de transição do tipo de ocupação do solo, devido principalmente ao congelamento dos aluguéis, o que tornou a locação pouco rentável e conseqüente abertura para a ação das incorporadoras na região.




A introdução do condomínio e da figura do incorporador, aliada ao superávit da balança comercial nos anos pós-guerra, aqueceu o mercado imobiliário da década de 50 e fez com que surgisse uma verdadeira febre construtiva da cidade.⁷ (SAMPALIO, 2002, apud GALVÃO, 2007, p. 2)

É neste contexto que temos a construção do cenário que posteriormente veria seus edifícios cortados por uma via elevada de 3,5km de extensão, o Elevado Presidente Costa e Silva, conhecido popularmente como "Minhocão", construído contra a vontade da população local.

Vale lembrar que esta via elevada foi realizada no período em que o país enfrentava a Ditadura Militar e o objetivo na época, segundo depoimento de Paulo⁷ Maluf em TV aberta, então Prefeito da cidade de São Paulo, era o de que o Elevado seria a mais nova solução em sistemas viários, já aplicada em outras capitais do mundo, para a cidade, a fim de permitir o tráfego rápido em vias elevadas e sem nenhum cruzamento. A obra possui este nome em homenagem a um dos generais presidentes que indicou Paulo Maluf à prefeitura da cidade de São Paulo, Presidente Artur da Costa e Silva. Para os governantes da época, a construção desta via elevada seria uma espécie de símbolo do que eles chamaram de "Revolução de 1964", a Ditadura Militar.

⁷ Paulo Salim Maluf é engenheiro civil, empresário e político brasileiro. Foi nomeado Prefeito da cidade de São Paulo pelo Presidente e Marechal Artur da Costa e Silva entre os anos de 1969 e 1971. Seu segundo mandato se dá de 1993 a 1997, já com o fim da Ditadura Militar (1964-1985).




Um breve contexto da situação política do país, com ênfase no que diz respeito a economia, faz-se necessário, embora inúmeros outros fatores se entrelacem a este setor. As razões econômicas que explicam o Movimento Militar, de 1964, resultam, principalmente, da deterioração de um quadro de uma inflação absurda, o descontrole total das contas governamentais e do setor externo da economia, ocasionando assim na tomada do poder por parte dos militares. Em 1969, o General Médici é eleito indiretamente, dando início a um dos períodos mais duros da Ditadura Militar, ainda que tenha sido conhecido como "milagre econômico". Sua base foi uma gigantesca expansão no setor industrial, buscando promover o desenvolvimento do país⁸.

Dessa maneira, o governo conseguiu arrecadar muito dinheiro, financiando diversas obras e favorecendo a construção civil. Os empresários, por sua vez, acumularam mais dinheiro, a classe média cresceu, conseqüentemente a demanda industrial também e, por fim, houve uma explosão na procura por automóveis. Foi dessa forma que o reflexo da arrecadação maciça de recursos contribuiu para o "milagre econômico" e, assim, o país se viu repleto de grandes obras públicas sendo executadas.

_maquete da EXPOSIÇÃO FUTURAMA
fonte > ALFRED EISENSTAEDT

⁸ FAUSTO, Boris. História do Brasil. São Paulo: Editora da USP, 1994.



Claro que muitas delas reforçaram a utilização dos automóveis, tais como a ponte Rio-Niterói, a Rodovia dos Imigrantes, a Transamazônica, os metrô do Rio de Janeiro e de São Paulo, a Hidrelétrica de Itaipu e o Elevado Artur da Costa e Silva, ainda que este último tenha sido erguido contra o desejo dos moradores da região. Portanto, embora o Brasil tenha visto a construção destas grandes obras, o financiamen-

to das mesmas foi possível diversos empréstimos e posterior endividamento, visto que o governo gastava muito mais do que arrecadava, culminando com o retorno da inflação. Com quase 3,5km de extensão, da Praça Roosevelt ao Largo Padre Péricles, erguido a uma altura de 5m e com 16,70m de largura na pista de rolagem, a obra se completou em 14 meses. Sua execução foi possível mediante consórcio de empreiteiras, além de ter sido responsável pela demolição de 88 imóveis e tornar obrigatória a repavimentação da Avenida General Olímpio da Silveira, aumentando ainda mais seu custo⁹.

_ELEVADO COSTA E SILVA em construção, 1970.
fonte > SPINFOCO.WORDPRESS.COM

⁹ Fonte: Cadlog - Cadastro de Logradouros (Divisão do Arquivo Histórico); Ementário dos Atos, Leis e Resoluções municipais 1892-1947; Dicionário de História de São Paulo (Antônio Barreto do Amaral) e hemeroteca de O Estado de S. Paulo.



o dia a dia da região.

O cotidiano do bairro se constitui, principalmente, pelo enorme fluxo de pessoas, dado que é uma área de fácil acesso por meio do transporte público, ônibus e metrô, e do próprio carro. A estação Santa Cecília do metrô faz parte de um trajeto que interliga outras importantes e movimentadas regiões, como República Anhangabaú, Sé, Brás, Belém, Tatuapé e Barra Funda. A pluralidade de usos do bairro se dá pela grande oferta de comércios e serviços, atraindo moradores de outras áreas e trabalhadores dos mais variados, favorecendo uma intensa atividade econômica e diversidade de equipamentos. A quantidade de residências, aliada à abundância dos setores de comércio e serviço, fazem de Santa Cecília um local de passagem, onde as pessoas transitam para seus destinos, mas não têm seus afazeres necessariamente ligados a este bairro. Santa Ifigênia, um dos também bairros da região central, por exemplo, é um destino para quem procura eletrônicos, bem como Pinheiros para aqueles que desejam trocar o mobiliário de casa. Santa Cecília não tem uma especificidade que atraia as pessoas com este propósito.

A complexidade se dá pela combinação de muitos hotéis, casarões abandonados, escolas e universidades, diversas lojas de presentes, postos de combustível, agências bancárias, restaurantes, bares, padarias, despachante, lojas de roupas, eletrodomésticos, Correios, antigas relojarias, casas noturnas, supermercados, óticas, muitas sapatarias e, principalmente, serviços especializados em automóveis, como mecânicas e borracharias. Ainda, nota-se a presença de muitos catadores e carroceiros que obtêm da rua a sua renda, além de vendedores ambulantes que se deslocam com carrinhos de supermercado repletos dos mais variados artigos, facilitando uma possível e necessária fuga dos fiscais. Devido à facilidade de acesso ao bairro, principalmente pelo metrô, é grande também a quantidade de vendedores informais nas proximidades do Elevado, ou sobre ele, aos finais de semana e feriados, quando a via expressa se fecha e um número significativo de pessoas se utilizam da mesma como área de lazer.

Inicia-se no Largo Péricles, ao lado da Avenida Pacaembu, passa sobre o túnel que leva à Avenida Francisco Matarazzo no sentido

- 1 RUA DA CONSOLAÇÃO
- 2 RUA SEBASTIÃO PEREIRA
- 3 AV. SÃO JOÃO / RUA HELVÉTIA
- 4 AV. GAL. OLÍMPIO DA SILVEIRA
RUA DR. ALBUQUERQUE LINS
- 5 AV. FRANCISCO MATARAZZO

- RUA DA CONSOLAÇÃO 1
- AVENIDA SÃO JOÃO 3
- AVENIDA ANGÉLICA 4
- AVENIDA PACAEMBU 5

ELEVADO

ACESSOS

PRINCIPAIS VIAS

fonte > GOOGLE EARTH
_modificado

oeste e segue para a zona leste. Percorrendo a via na mesma direção, passa-se pelo Ministério da Fazenda, antiga sede da Rede Globo, por cima da Praça Marechal Deodoro e Avenida Angélica. Pelo metrô Santa Cecília, corta a Avenida São João, o Largo do Arouche, a Rua Amaral Gurgel, a Santa Casa da Misericórdia de São Paulo e, por fim, chega-se a uma bifurcação onde o motorista segue para a zona leste ou sobe a Rua da Consolação, ao lado da Praça Roosevelt. Dessa maneira, temos o percurso através importantes e conhecidos locais e vias da cidade que contam com a presença do Elevado.

Diante da rota citada, e visto que a via conta com 3,5km de extensão, circundada por muitos edifícios, vê-se ali uma proximidade tão grande com os apartamentos que o público e o privado se misturam. Com fachadas, na maioria das vezes, tão próximas ao viaduto, vê-se uma particularidade desta porção da cidade de São Paulo, onde em certos momentos temos automóveis, mas, em outros, pessoas caminhando a poucos metros das janelas dos apartamentos. O morador toma sol em sua varanda enquanto, ao lado, um menino caminha, ambos sem se importar com a presença um do outro¹⁰. Como consequência desta proximidade, é natural que ocorra um certo conflito na cabeça da população que não vive aquela realidade. A casa, considerada um espaço seguro e harmonioso, opõe-se à rua, perigosa e estranha. Dessa forma, intimidade e vida pública não devem ser pensados de maneira estática, mas dinâmica, que se modificam com o tempo, como sugere Sennett (1998). Entretanto, também não são contraditórias necessariamente, mas complementares, como aponta Da Matta (1997), denotando a apropriação de porções do espaço público por parte da população:

“[...] Na gramaticidade dos espaços brasileiros, rua e casa se reproduzem mutuamente, posto que há espaços na rua que podem ser fechados ou apropriados por um grupo, categoria social ou pessoas, tornando-se sua 'casa' ou seu 'ponto'.” (DA MATTA, 1997) [Grifos meus]

¹⁰ Este tipo de exemplo pode ser observado no trabalho “Um lugar ao sol” de Felipe Morozini, fotógrafo e também morador do último andar de um dos edifícios que disputam espaço com o Elevado. Fonte: <https://www.flickr.com/photos/morozini/sets/72157612459279536/>



SOBE
↑
↓
DESCE

- PRAÇA ROOSEVELT 1
- PRAÇA DA REPÚBLICA 2
- HOSPITAL SANTA ISABEL 3
- LARGO DO AROUCHE 4
- TERMINAL AMARAL GURGEL 5
- PRAÇA MARECHAL DEODORO 6
- LARGO PADRE PÉRICLES 7

ELEVADO

ACESSOS

PRINCIPAIS VIAS

REFERÊNCIAS



fonte >
ACERVO PESSOAL



Temos, assim, uma peculiaridade interessante. Nota-se que um rapaz passeando com seu animal de estimação a poucos metros da varanda de uma família virou algo corriqueiro e natural no Minhocão, sem incomodar os moradores, sem causar estranheza. Portanto, vê-se que existem espaços que foram se alterando, atualizando-se com o tempo simultaneamente às mudanças ocorridas com a implantação do Elevado Costa e Silva.


Ainda que o Minhocão exerça o papel de uma via elevada de automóveis, aberta aos pedestres à noite e aos finais de semana, não se pode ignorar o fato de que o mesmo também acolhe as pessoas que estão sob o Elevado, como o abrigo de outrem. Embaixo é teto, é a casa; em cima é palco, é cenário a céu aberto. De dia os automóveis esmagam as pessoas, sufocam os prédios. O som é duplicado e o corredor por onde passa é engolido pelo desfile de coloridos pontinhos enfileirados, os carros apressados. De noite a dinâmica se inverte, o que foi esmagado agora é livre, o que estava escondido sobe e se expande.

A construção do Elevado trouxe consigo diversas críticas negativas, isso todos sabem, como por exemplo as poluições sonora e visual¹¹, a presença de usuários de entorpecentes e moradores de rua, bem como a insegurança causada por eles, segundo os próprios moradores da região, e consequente desvalorização dos imóveis daquela área, além de certa ausência da função habitacional na mesma. Diante da problemática, pode-se discorrer a respeito de cada uma delas.

A poluição sonora é algo intrínseco à grande circulação de automóveis, sobretudo na metrópole paulistana, ainda mais se considerarmos que o Elevado percorre grande área da região central, em meio a inúmeros edifícios altos. A respeito da poluição visual, temos que a via elevada acaba por bloquear grande parte da visão da paisagem que a circunda, dado que em certos pontos temos edificações a apenas três metros dela. Ainda, tendo em vista a proximidade com o centro paulistano, nota-se a presença de diversos moradores de rua, pois é uma região que concentra

¹¹ Vale lembrar que desde 2007, mediante Lei nº14.223 do Prefeito Gilberto Kassab, conhecida como Lei Cidade Limpa, é proibida a propaganda em outdoors na cidade de São Paulo (Fonte: www.prefeitura-sp.gov.br). Os prédios que margeiam o Elevado eram bastante utilizados para este fim.






grande número de locações baratas e, segundo moradores, configura um lugar inseguro, portanto sendo um dos poucos locais onde conseguem se instalar. É natural também, portanto, que um maior número de usuários de entorpecentes habitem aquela região, próxima, inclusive, da chamada "Cracolândia", o que aumenta ainda mais a visão que o mercado tem de uma região insegura.

Dessa maneira, a via elevada e as problemáticas que se desdobram a partir de sua presença acabam por desvalorizar os imóveis do entorno. Vale lembrar que qualquer bairro que não tenha grande número de habitações sofre com um esvaziamento muito intenso no período noturno, visto que os usos tipicamente voltados ao comércio e aos serviços fecham relativamente cedo e, a partir disso, não existe uma circulação grande de pessoas no período noturno, o que é típico da região central de São Paulo e não configura um dado exclusivo.

fonte > ACERVO PESSOAL



"O Minhocão foi responsável por promover o despovoamento da área central. Mas qualquer via expressa, com quantidade de carros circulando, ônibus, caminhão e fumaça, degrada uma região. Foi um conjunto de vias expressas que bloquearam a área central. Ao transformá-la em região só de passagem, desqualificou a área como moradia." (ROLNIK, 2010)



Entretanto, é consenso entre os moradores que a maior vantagem que o Minhocão tem é o de ser uma verdadeira área de lazer para muitos paulistanos, principalmente para caminhadas ao longo de toda a sua extensão, além de comportar shows e outros tipos diferentes de eventos em alguns trechos. Com o horário de funcionamento das 6h30 às 21h30 horas, além de sua interdição aos domingos e feriados, o Elevado passa a ser uma grande área pública de usos múltiplos. As pessoas caminham, praticam corridas, levam seus animais de estimação para passear, saem com suas famílias, comerciantes vendem pequenos objetos e alimentos ao longo de toda a via, grupos de

fonte > ACERVO PESSOAL

amigos fazem piquenique, outros praticam ciclismo e muitos eventos de grande porte são oferecidos na região, sobre o Elevado. Como exemplos, temos a "Festa Junina do Minhocão", esporadicamente tem-se a presença de bandas que tocam na via, levando arte a qualquer um que esteja passando naquele momento, expressando-se da maneira que bem entendem. Além disso, como ponto máximo de um evento de grande porte, temos o Minhocão como palco da Maratona de São Silvestre no final de cada ano.



fonte > ACERVO PESSOAL








Aproximadamente 120 mil veículos percorrem o Elevado todos os dias durante seu período de funcionamento, ainda que tenhamos uma via passando por baixo dele, ou seja, exerce a função de desafogar o trânsito em grande parte do dia naquela região.

Outra grande vantagem diz respeito aos próprios moradores do local. Se por um lado alguns criticam o fato de que houve desvalorização dos imóveis, por outro, nota-se que devido a exatamente este fato foi possível concretizar uma estratégia de ocupação que acabou por ser oposta ao que geralmente temos no resto da cidade. Em outras palavras, se o Minhocão foi um dos protagonistas da desvalorização dos imóveis daquela região, foi devido a ele também que as pessoas com menor poder aquisitivo puderam se mudar para uma área tão bem servida de infraestrutura urbana, em uma região nobre da cidade de São Paulo. Vale notar que este dado confronta o que geralmente vemos, que é a expulsão desta parcela da população para que os mais abastados possam usufruir de uma dada porção da cidade. Tratando-se, portanto, de uma área tão bem provida de infraestrutura, este processo não é de se ignorar.

Constituindo grande parte dos moradores, os idosos e aposentados se concentram na parte alta da encosta, logo ao lado do seu vizinho nobre Higienópolis. Na maioria dos casos, possuem vínculos afetivos com a região, visto que muitos deles já haviam adquirido seus imóveis antes da implantação do Elevado, além da conveniência proporcionada pela complexa infraestrutura e diversidade de serviços do centro de São Paulo. Opondo-se a eles, do outro lado do Minhocão, a locação dos apartamentos por jovens casais e solteiros, muitos deles estudantes, acarretam em uma ocupação transitória, onde é comum ver novos moradores em um curto período de tempo. Entre estes dois grandes grupos heterogêneos de moradores, tem-se os moradores de rua que, por sua vez, são ignorados e excluídos das interações sociais. Ainda, um grande número de prostitutas aumentam a pluralidade e complexidade do ambiente, presentes principalmente no período noturno, em cima do Minhocão, mas esta atividade existe também no período diurno, entre as ruas que cortam a via expressa.



Entre um copo e outro de cerveja que os estudantes da Escola da Cidade tomam em uma padaria do outro lado da Rua General Jardim, em frente a instituição, é completamente natural que se veja algumas prostitutas no mesmo cruzamento, onde ambos os grupos não se repreendem e não atrapalham a atividade um do outro.

Aos finais de semana, quando não é mais preciso dar lugar aos vários veículos que ali trafegam, as pessoas sobem. Basta andar alguns minutos sobre o Elevado que o indivíduo é tomado por uma atmosfera completamente diferente. As senhoras conversam sobre o dia, o menininho anda de bicicleta, a família caminha, os cães correm sem coleira, a menina fecha os olhos na descida com seu patins, o garoto com skate, as senhoras apenas observam. o homem na janela se debruça e repara nas meninas de biquíni, a mãe estende a roupa, dois amigos conversam na varanda azul, a garotinha derruba seu sorvete, as senhoras finalmente se sentam.



O Elevado foi um dos grandes erros urbanísticos da cidade, um equívoco, mas apesar disso conquistou a simpatia das pessoas e não apenas daquelas que habitam a região, como também das que moram em bairros afastados. Quando está fechado para automóveis, torna-se uma espécie de "praia" e a palavra utilizada diz respeito a um dos, talvez, espaços mais igualitários que tenhamos. O fato dele ser tão grandioso acabou por atrair pessoas de outros bairros, já que se tornou uma área distinta, uma fissura enorme em São Paulo. O menino empina pipa com seus amigos e a poucos metros dele, na sacada de cor turquesa, um senhor corre em cima de uma es-

teira eletrônica. O Elevado conquistou muitas pessoas que não moram ali. E ele é peculiar não apenas por isso, mas também porque se nota em um único edifício as diversas cores que as paredes nas sacadas possuem, cada uma seguindo o gosto e vontade do morador, ainda que isso seja proibido. Buracos são abertos nas laterais dos edifícios para a colocação de janelas e ares condicionados, blocos de vidro, cada um a sua maneira, numa tentativa angustiante de contato com a luz e com o ar. Seja pela carência de espaços públicos ou não, o Minhocão agrega vidas múltiplas. Pessoas com câmeras para todos os lugares, bicicletas laranjas e vermelhas

de conhecidas instituições financeiras surgem em bando, suas cestinhas carregam a mochila de quem não mora ali. Apontando para todas as janelas, as máquinas fotográficas. Pare e olhe por alguns minutos para um gato na varanda, estático, com os olhos fechados, calmo como de costume, enquanto o senhor na sacada bege te observando como alguém de fora ou talvez nem mesmo esteja te enxergando. É só mais uma pessoa com a câmera na mão. O Elevado é invadido, ele é invasivo.

fonte > [SISSY EIKO](#)
_modificado



Enquanto isso, na parte inferior, o espaço se transforma em um "não-lugar", uma espécie de sombra da cidade, torna-se em um espaço residual e de passagem, não de permanência, pelo menos não para a maioria. A dinâmica nesse negativo, leia-se inverso, da cidade é complementar ao palco descoberto que se encontra logo acima. Isso porque se o Minhocão é chão para a necessidade que os paulistanos têm de uma área de lazer, é também teto para aqueles que não têm aonde morar. Debaixo, a mulher atravessa sem olhar, o garoto não pára com seu skate no semáforo, o homem de social parece apressado, um outro senhor fala ao celular, o cara maquiado e de sutiã cor de rosa passa



com seus óculos escuros, a pichação te chama a atenção e um cara procura o que comer. A desordem parece funcionar bem, ali todo mundo tem seu espaço, quem tá passando e quem tá parado. A mudança mais perceptiva acontece na parte superior, em cima, no tabuleiro, no palco, é ali que o cenário se altera explicitamente e a paisagem serve de apoio às diferentes histórias que se desenrolam. Embaixo, no avesso da cidade, a variação é disfarçada, com o Elevado aberto ou não aos carros. Os moradores de rua que habitam este inverso da cidade acabam associados ao conjunto. Eles têm seus espaços debaixo daquele teto, seu colchão, seu cobertor, sua cadeira de escritório,





fonte > FERNANDO DANTAS



fonte > ACERVO PESSOAL



aquecedor feito com um latão metálico. Ao mesmo tempo em que estão presos àquela imagem, são os mais livres, fazem parte do Minhocão e compõem também a pluralidade daquele ambiente. Tanto fazem parte que, estranhamente em uma das alças de acesso ao Elevado, uma senhora passeia com seu cachorro branco sem coleira, diminui o andar para observar as plantas da Praça Marechal Deodoro e a um metro de distância

dela temos uma outra senhora, deitada no chão, sem calçado, com a cabeça apoiada em sacolas plásticas, que é desviada pela primeira como se fosse uma mureta, algo que já estava ali quando ela chegou. A dona do cachorro nem ao menos olhou para aquela que estava no chão. Esta se senta no asfalto, retira das sacolas uma escova e se penteia ali mesmo, com seu espelho laranja na mão.



fonte > ACERVO PESSOAL



fonte > FERNANDO DANTAS



“Este trecho do bairro comporta um grande número de moradores de rua, prostitutas e usuários de drogas, até por conta da proximidade com a região da Estação da Luz. O espaço abriga atividades marginais, não no sentido criminoso, e sim de estarem à margem da sociedade, além de habitação improvisada, temporária ou não, possível por conta da presença do Elevado. Nessa parte de baixo, os vazios, sobretudo aqueles públicos, não devem ser confundidos com espaços esvaziados.”

(GUATELLI, 2008)





_reflexões e referências projetuais.

No centro de Fedora, metrópole de pedra cinzenta, há um palácio de metal com uma esfera de vidro em cada cômodo. Dentro de cada esfera, vê-se uma cidade azul que é o modelo para uma outra Fedora. São as formas que a cidade teria podido tomar se, por uma razão ou por outra, não tivesse se tornado o que é atualmente. Em todas as épocas, alguém, vendo Fedora tal como era, havia imaginado um modo de transformá-la na cidade ideal, mas, enquanto construía o seu modelo em miniatura, Fedora já não era mais a mesma de antes e o que até ontem havia sido um possível futuro hoje não passava de um brinquedo numa esfera de vidro.

(CALVINO, 1991:32, apud CARPINTÉRO, 2007)

Partindo do pressuposto de que o arquiteto é o responsável por solucionar conflitos, ou no mínimo tentar atenuá-los, por resolver situações, a mentalidade de simplesmente remover um "problema" que foi posto artificialmente por outrem na cidade é no mínimo equivocada, sobretudo sem uma boa leitura perceptiva do entorno e, principalmente, das pessoas que nela habitam. Em outras palavras, não se pode negar que o Elevado traz consigo diversos problemas, mas talvez o impacto positivo que este tenha na vida daqueles que moram no bairro de Santa Cecília seja maior, tornando-o, conseqüentemente, não passível de demolição. Sua destruição por completo é descartada porque esta decisão revelaria uma lógica tão agressiva quanto seu processo de materialização.

"Hoje em dia, do jeito que São Paulo está, não dá para simplesmente demolir o minhocão ou passar a utilizá-lo como área de lazer permanente. Para que isso seja possível, precisamos de um projeto de mobilidade mais integrado e mais completo para a cidade de São Paulo." (ROLNIK, 2012)

Através da leitura de diversos artigos e reportagens, além de documentários e conversa com os moradores, nota-se que a atmosfera única e peculiar criada pelo Elevado ultrapassa qualquer barulho que se encontre na região. Esta é responsável por criar uma vida paralela, onde se pode encontrar uma vitalidade celebrativa, comunitária

e que isto apenas seja possível exatamente por conta do Minhocão. Assim, entendemos que esta via elevada surgiu com a ideia de uma solução viária para São Paulo, foi construída contra a vontade da maior parte da população local, ocupa e corta parte da cidade; entretanto, conquistou grande parte dos moradores por ser peculiar e permitir uma grande interação deles com o próprio espaço citadino. O Minhocão é hoje como um cartão postal do bairro de Santa Cecília. Vale ressaltar que diversas iniciativas por parte de organizações não governamentais, como é o caso do Movimento Baixo Centro, são responsáveis por incentivar a utilização da cidade, através de eventos esporádicos. Não são organizadores de eventos em si, mas objetivam a retomada às ruas. Conseguirão com um festival? Não, mas com uma atitude de vida, se colocando de um jeito tal que às vezes é fazendo um festival, às vezes é fazendo outra coisa, como sugere Lucas Pretti, um dos organizadores. A retomada às ruas para dançar a fim de que as pessoas utilizem o conceito original de cidade. Vivemos juntos e, assim, para se encontrar, "para termos uma experiência de vida maior do que as nossas pequenices", como explica Lucas Pretti, jornalista, produtor cultural e idealizador do Movimento Baixo Centro¹². Diversos artistas, conhecidos ou não, já fizeram algum tipo de intervenção no Elevado. Através da arte, poemas, grafites ou fotografias, filmes, exposições ou encenações, utilizam-se deste espaço tão diferente na cidade para se expres-



sarem. O Minhocão recebe atenção constante, não somente da mídia televisionada, mas também de qualquer cidadão que já tenha ouvido falar dele. Aberto como uma ferida, foi palco de inúmeras intervenções que tentaram ora requalificar seu entorno, ora chamar a atenção para a cicatriz que se formou com o tempo. A arte, como prática crítica na cidade, é fundamental na produção do espaço urbano, reforçando ou não seus processos e usos dominantes. Tais manifestações artísticas são mais do que simples maquiagem, contribuem, por vezes, na compreensão de alterações que ocorrem na cidade, como sugere Pallamin (2000). As marcas nas paredes e pilares ali encontrados sobrepõem-se da noite para o dia, literalmente. Se acumulam umas às outras numa tentativa desesperada de falar, de se expressar, de deixar sua marca.



¹² "Retomar às ruas para dançar". Esta é a met. fora utilizada pelos organizadores do Movimento Baixo Centro, onde explicam que não há um objetivo claro, pois este será atingido a médio e longo prazo, que é mudar culturalmente "tudo isso". Através de eventos, mediante encontros em pontos diversos da cidade, esperam que a mentalidade das pessoas mude. Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=miLPMMBAwbg> (vídeo elaborado por um grupo de estudantes do Centro Univesitário do Serac, Junho de 2012)

fonte > AUTOR DESCONHECIDO

fonte > RAQUEL BROST



fonte > ACERVO PESSOAL



fonte > JUNIOR LAGO



fonte > JÚLIA MASAGÃO



fonte > GABRIEL PERLINE



fonte > FELIPE MOROZINI



fonte > ACERVO PESSOAL



Com a mesma força com que o Elevado foi erguido em São Paulo, contra o desejo de seus habitantes, no ano seguinte à sua inauguração já foi possível observar a intensidade das manifestações ocorrendo ali. Artistas pintaram as estruturas, fotógrafos expuseram seus trabalhos e uma dinâmica completamente diferente surgiu naquela via. A Maratona de São Silvestre, ao final de todo ano, passa por ele, assim como a Festa Junina no Minhocão é um evento anual. Além destes, já foi cenário de uma piscina de 50m de comprimento¹³, shows foram realizados, exposições de fotografias¹⁴, espetáculos encenados nas janelas¹⁵, filmes projetados em telões no Elevado¹⁶ e mais recentemente foi possível acompanhar um karaokê a céu aberto¹⁷, com as letras projetadas nos edifícios.

Sendo considerada por alguns como um dos "grandes desastres do planejamento urbano"¹⁸, a Prefeitura de São Paulo lançou, em 2006, o 2º Prêmio Prestes Maia, onde os melhores projetos foram premiadas. A ideia era a de que soluções fossem pensados pelos arquitetos e urbanistas a fim de dar uma resposta ao que o Minhocão se tornou. Na prática, nenhum deles veio a ser realizado, embora de tempos em tempos algum Prefeito de São Paulo volte à comentar sobre o Elevado.



¹⁸ Expressão utilizada por Peter Hall, geógrafo, urbanista e planejador urbano. Fonte: BARBOSA, E. R. O. Minhocão e suas múltiplas interpretações. Arqtextos, São Paulo, ano 13, n. 147-03, Vitruvius, ago. 2012.

fonte > [www.ELEVADOTRESPONTOCINCO.COM](http://www.elevadotrespontocinco.com)
_modificada



¹³ Organizado pela arquiteta Luana Geiger em parceria com o Movimento Baixo Centro, em Março de 2014.

¹⁴ O mais recente é o "Projeto Giganto", uma exposição que faz parte do Festival de Fotografia PhotoEspana.br, uma parceria SESC e do PhotoEspana. Fonte: <http://projetogiganto.com/>

¹⁵ Dentre as várias peças encenadas sobre o Elevado, o Grupo Esparrama chamou a atenção do público em geral e da mídia por seu caráter inusitado, onde as apresentações teatrais são feitas a partir da janela de um apartamento do 3º andar de um prédio localizado na Rua Amaral Gurgel. O espetáculo é apresentado diretamente ao público que está a poucos metros dali, caminhando sobre o Minhocão. Fonte: conversa com Luciana Gandolini, Assessora de Imprensa e Mídias Sociais do Grupo Esparrama.

¹⁶ O documentário "Elevado 3-5" teve sua pré estreia, em junho de 2010, sobre o próprio Minhocão, em um telão a céu aberto para milhares de pessoas, abaixo ou não da tenda improvisada, no chão, nas janelas dos edifícios que se debruçam sobre a via. Fonte: FLORENCE, Luiz Ricardo. Estreia documentário "Elevado 3-5". Drops, São Paulo, ano 10, n. 032-03, Vitruvius, jun. 2010.

¹⁷ Um karaokê itinerante se utiliza de espaços públicas para montar todo o aparato necessário para o "Karaokê na Praça", onde uma de suas edições foi realizada no Minhocão. Fonte: <https://www.facebook.com/karaokenapracabr/info>

PRIMEIRO lugar_
JOSÉ ALVES / JULIANA CORRADINI

A proposta vencedora transformou a via expressa em túnel elevado, mantendo a conexão leste-oeste. Através da introdução de uma cobertura na pista de rolagem, com galerias laterais de uso múltiplo, os autores propõem, ainda, a implantação de um parque linear na cobertura do túnel, reconhecendo a importância do espaço de lazer que se formou nesta via. [FRENTES ARQUITETURA]



SEGUNDO lugar_
FERNANDO VENTURA GUTIERREZ



Partindo de uma ampla reestruturação do sistema viário da região, a proposta prevê uma via expressa que seria implantada no leito da CPTM, Companhia de Trens Metropolitanos, transferindo o tráfego de veículos do Elevado. Ainda, parte do Minhocão seria demolido e no segmento restante seria inserido um corredor de ônibus híbrido (gás natural e elétrico).



TERCEIRO lugar_
MARCEL ALEX FREDY MONACCELLI

Como o segundo colocado, a equipe prevê a transferência do tráfego, mas para as vias inferiores, alargando as mesmas por meio do estreitamento das calçadas e canteiro central. Ônibus híbridos também são sugeridos pelos autores, no trecho entre a Av. Pacaembu e Santa Cecília, além da diminuição da pista de rolagem atual de quatro para duas.



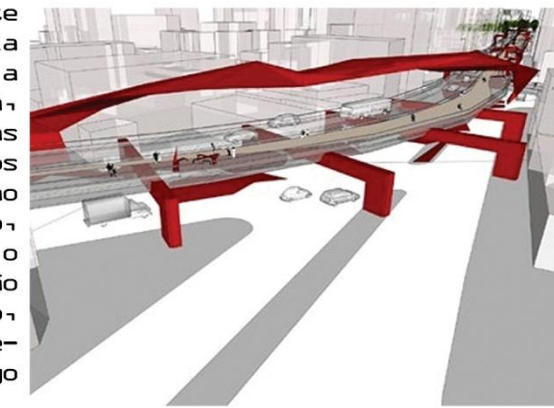
BRUNO ROBERTO PADOVANO
colaboradores/Co-autores: ISSAÔ MINAMI, PATRÍCIA BERTACCHINI, ROBERTO RIGHI



A atenção dada para a questão ambiental, os autores sugerem a transformação da via também em um túnel elevado, encimado por um parque linear, respeitando as funções de circulação e lazer. O projeto prevê a implantação de estrutura metálica lateral acoplada ao túnel que serviria para a absorção acústica, além de suporte para floreiras e elementos de comunicação visual.

LEANDRO SCHENK, LUCIANA SCHENK, DANIEL PASCHOALIN, MATHIEUS ROSADA, CAMILA SANT'ANNA

A equipe considera que parte da população local não vincula o Minhocão aos problemas que a região comporta. Dessa forma, projetam um parque linear, mas através de pórticos e balanços metálicos que se projetam ao longo de toda sua extensão, aumentando ainda mais o desconforto. É uma intervenção de forte caráter artístico, visto que a posterior demolição do Elevado, a longo prazo, faz parte do projeto.



FERNANDO FORTE, LOURENÇO GIMINES, RODRIGO MARCONDES



Sugerem que a cidade não necessita do Elevado, embora também não possa ignorar sua atual função que ainda se faz eficiente. Propõem a demolição de parte do Minhocão e as estruturas restantes, mantidas e reformuladas, funcionariam como elementos de memória, revertendo a degradação causada pelo Elevado, além de articuladores de novos espaços ao abrigarem diferentes equipamentos públicos. [FGMF]



fonte > JUNIOR LAGO

Observa-se que a maioria dos projetos premiados partiram da premissa de que o tráfego urbano seria redirecionado à outras partes da cidade, principalmente na chamada Operação Lapa-Brás, projeto este que visa a implantação de uma nova via nas proximidades do Elevado e um parque linear sobre os trilhos da linha de trem metropolitana. Espera-se que o projeto resulte, principalmente, no aumento da densidade demográfica da área e intensifique seu uso, aquecendo o mercado imobiliário¹⁹. Contudo, diversas são as críticas para esta operação urbana, como o tendência ao aumento da exclusão social, pouca (ou quase ausente) participação popular na tomada das decisões e, principalmente, a abdicação do poder público na tomada das decisões do urbanismo na cidade, dado que o controle do processo de desenvolvimento do município será responsabilidade do setor privado. Pacione, a respeito de projetos de renovação urbana em países como o Brasil, aponta que, na prática, são "levados por razões comerciais ao invés de almejar objetivos de bem estar social" (PACIONE, 2001, apud BARBOSA, 2010).

¹⁹ Trecho retirado da licitação da Operação Lapa-Brás. Maio, 2010.

fonte > RAQUEL BRUST



O maior exemplo que temos hoje de alguma organização envolvida com a ideia de solucionar os "problemas" do Elevado é a Associação Parque Minhocão, localizada em um dos edifícios que disputam espaço com o mesmo na Av. São João. Defendem a concepção de que a via deveria ser fechada permanentemente, sem acesso algum para os veículos e que, posteriormente, fosse implantado um parque suspenso e linear, como o HighLine nova iorquino. Presume-se, segundo análise contida neste trabalho, que este não seja o melhor resultado para a região de Santa Cecília, pois o que existe ali é muito maior do que uma via elevada. Do ponto de vista do tráfego urbano, é sabido por todos o congestionamento colossal existente em São Paulo, embora não seja um dado exclusivo do município, é algo frequente em grandes metrópoles. O problema está em retirar mais uma via de automóveis que, seja como for, ainda desafoga o trânsito, queiramos ou não. Devido à deficiente política de mobilidade urbana da cidade, hoje não é possível demolir esta via. Além disso, a remoção do Elevado envolve melhorias na área de Planejamento Municipal, de transporte público e do próprio traçado da cidade, ainda pensado para o carro. As mudanças para que isso ocorra envolvem também uma modificação na maneira de pensar do paulistano e de seus governantes.

O Highline, em New York, é uma antiga linha de trem desativada desde 1980 que foi transformado em um parque público, linear e elevado, inaugurado em 2009. É o projeto mais famoso que se tem pletamente este ano, em 2014. O Promenade Plantée, em Paris, é um parque suspenso, construído em cima de uma antiga estrada de ferro também desativada, desde 1969. O projeto foi inaugurado em 1988 e sob este jardim suspenso se encontram diversos ateliês de arte. Outros proje-

tos também foram executados ao redor do mundo com a intenção de mitigar o impacto destas vias elevadas que rasgam a cidade, como o Big Dig e o Bloomingdale Trail (Boston), o Viaduto Avenida de Francia (Roma), Reading (Philadelphia) e a Restauração do Rio Cheonggyecheon (Seul).

Vale ressaltar que do ponto de vista da aprovação por parte da população, este último projeto citado, o da capital da Coreia do Sul, foi extremamente bem aceito, recebendo apenas elogios por parte dos habitantes. Alterou significativamente o cenário desta porção da cidade, e isso não apenas à nova imagem de parque linear, mas também por ter modificado a dinâmica do local e ter privilegiado as pessoas ao invés dos automóveis. É sabido também que o projeto contou com a desaprovação de inúmeros ambientalistas, visto que o impacto da remoção da antiga estrutura, ainda que parte dela tenha sido reutilizada no novo projeto, somado ao aparato necessário para manter e atender a manutenção do novo Cheonggyecheon, foi devastador para o principal rio que alimenta a cidade. O impacto ambiental e a verba necessária para sustentar o novo projeto são igualmente, ou até mais, nocivos quanto a antiga via elevada²⁰.

Além disso, vale lembrar que não foi somente devido à Restauração do Rio Cheonggyecheon que a cidade automaticamente se acostumou com a nova estrutura e a dinâmica anteriormente existente se adequou à mesma. A política pública de Seul foi obrigada a alterar certos aspectos daquela região para que o projeto pudesse ser bem sucedido, começando por uma pesquisa a respeito do impacto que a remoção daquela via traria ao fluxo dos veículos e, posteriormente à conclusão do projeto, o encarecimento dos estacionamentos naquele local para combater a utilização do transporte individual de au-

²⁰ Segundo Lee Chul Jeh, Diretor do Centro de Conservação de Água da Federação Coreana Pelos Movimentos Ambientais, a água utilizada ao longo de todo o novo projeto da restauração é bombeada do principal rio da cidade como fonte principal, o Han. Entretanto, a eletricidade possível pela mesma quantidade de energia poderia abastecer milhares de famílias coreanas anualmente. A poluição ainda se dá pelo dióxido de carbono produzido pelo consumo de combustíveis fósseis e nenhuma providência por parte dos governantes se dá para absorver a grande quantidade de produtos poluidores resultantes da manutenção deste projeto. Fonte: "Seul: o arroio da consciência - Cheonggyecheon" - <https://www.youtube.com/watch?v=29jJKXantBM#t=195>

tomóveis; o retardamento do início do expediente para os funcionários das empresas ali presentes, a fim de diminuir a concentração de grande número de pessoas na rua, no mesmo horário; redirecionamento do comércio pré existente, ainda que os trabalhadores não tenham perdido o emprego, mas tenham sido expulsos da região, acarretando em gentrificação e aumento exorbitante nos valores dos imóveis do local; optou-se pela pista central exclusiva para os ônibus; houve todo um redirecionamento dos fluxos para não congestionar a cidade e, por fim, uma grande obra de transporte público privilegiou a construção de mais estações de metrô, além de estender o horário de funcionamento do mesmo. Ainda que este projeto tenha sido executado para resgatar o Rio Cheonggyencheon que havia sido soterrado, o que o diferencia do Minhocão, é válido para que se possa entender que uma alteração deste porte, que reflete em várias regiões diferentes de uma metrópole, não se realiza sem prévia e posterior modificação das políticas públicas.

A maior parte destes projetos foi idealizada em áreas desativadas, espaços abandonados e, partindo deste fato, demolir o Minhocão, no momento, é algo completamente inviável do ponto de vista finan-



ceiro e ambiental. Isso porque sua remoção seria tão agressiva quanto a concepção do mesmo, além de gerar uma quantidade absurda de material não reciclável e necessidade de uma verba imensa para esta obra. De um ponto de vista menos racional e mais humano, a retirada do Elevado envolve uma mudança, principalmente, no imaginário das pessoas, sejam elas moradoras de outros bairros, dos edifícios lindeiros ou daqueles que tem o Minhocão como seu teto. A demolição do Elevado Costa e Silva não resolverá os "problemas" da região, muito menos da cidade de São Paulo. Mais do que um mero inconveniente, o Minhocão deveria ser visto como uma aprendizagem do que não fazer em uma cidade, embora isso não seja sabido somente nos dias de hoje, o impacto que ele teve foi de imediato, já no ano seguinte de sua inauguração. Entretanto, acreditar que a Av. São João, ou a General Olímpio da Silveira, bem como a praça Marechal Deodoro terão suas qualidades de outrora devolvidas, como vias vigorosas, pacatas e bucólicas de uma era pré metropolização é, no mínimo, inocente.

ATENÇÃO
ISTO PODE
SER UM
POEMA

FADA
SE
BICO
DO
ULTIMO
ANBAR

"O elevado é uma das mais simbólicas amostras de uma fase de crescimento e transformação da cidade que passou por cima, simbolicamente e literalmente, da São Paulo da era do bonde e da visita de Lévi-Strauss e Le Corbusier. É hoje, um elemento importante para entender a cultura urbana da cidade, muito mais importante que a estátua do bandeirante Borba Gato, ou da Escultura de Victor Brecheret, em frente ao parque do Ibirapuera - ambos colocados em grandes eixos de automóveis da cidade." (FLORENCE, 2010)

Pode-se dizer que a carência de espaços públicos ativa uma fascinante apropriação não somente formal de movimentos culturais, como é o caso do Baixo Centro ou da exposição do Projeto Giganto, mas também de uma apropriação informal surpreendente daquelas quatro pistas de rolagem nos períodos em que os carros se ausentam, sejam elas oficiais, com a autorização da Prefeitura, ou espontâneas, como o grafite do menino em um dos pilares do Minhocão. Os usos informais a que as pessoas submetem os 3,5km de via elevada, e das apropriações espontâneas de caráter social, econômico e cultural que ali se desenrolam, torna-se o partido do exercício projetual.



espaços do porvir.

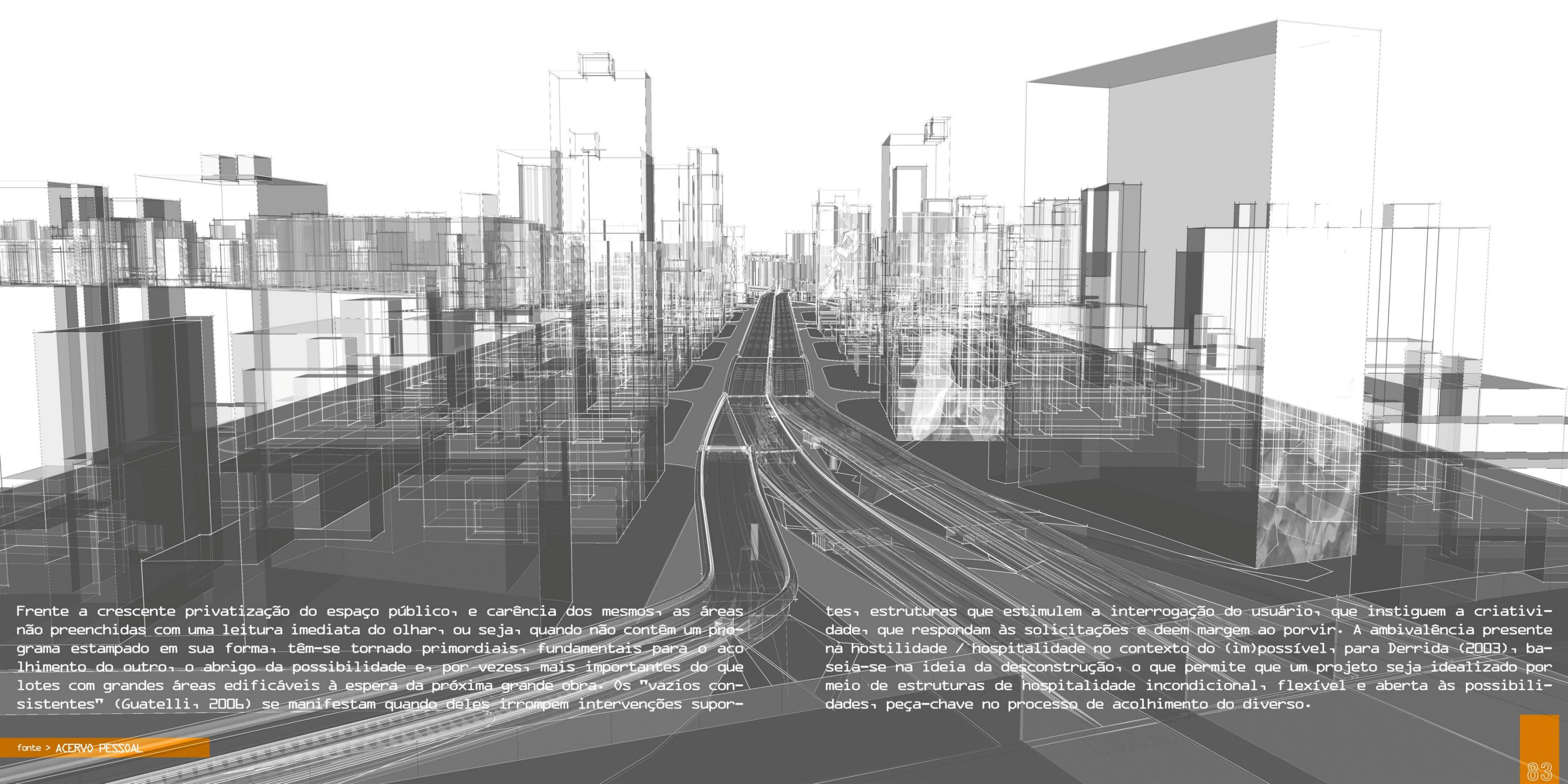


Palco de todos e quaisquer tipos de eventos, acontecimentos estes que vão desde grandes eventualidades promovidas pela Prefeitura, bem como um grupo de amigos que resolve fazer um churrasco no domingo. Esta via elevada foi um projeto bastante coeso do ponto de vista histórico em que se insere e foi concebida, mas definitivamente não haviam previsto tais apropriações por parte da população. Do ponto de vista somente do programa e sua forma arquitetural, excetuando-se, aqui, conflitos advindos com a sua implantação, foi um projeto pensado para o automóvel, para que, ao menos em tese, desafogasse um trânsito já caótico e que não havia contado, em suas necessidades, com (inter)ações imprevistas.

projeto pensado para o automóvel, para que, ao menos em tese, desafogasse um trânsito já caótico e que não havia contado, em suas necessidades, com (inter)ações imprevistas.

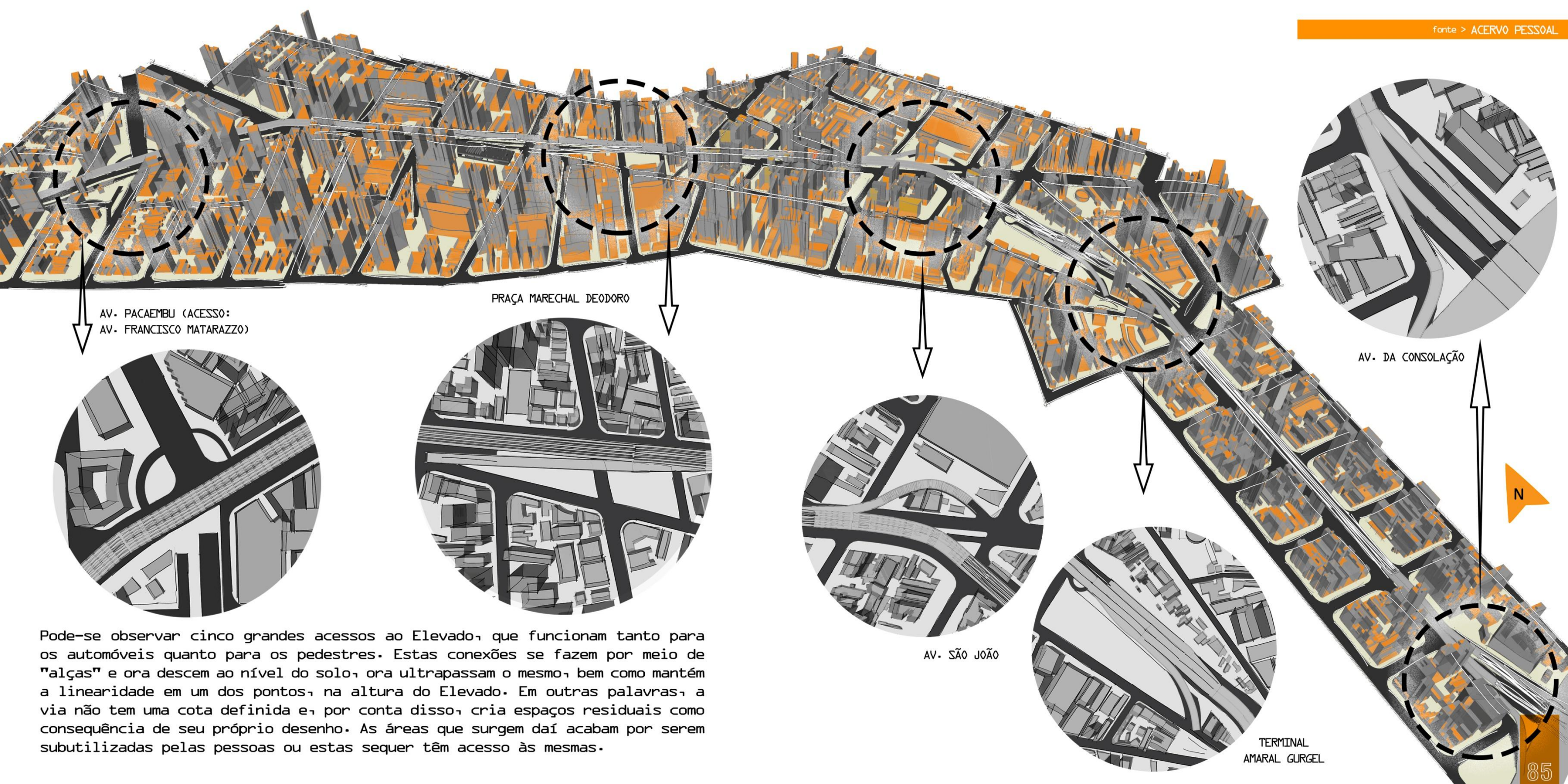
Dado que o Elevado já está presente na vida dos paulistanos há mais de quatro décadas, ao invés de um desastre, deveríamos considerar este espaço, tido por vezes como "residual", mais como uma oportunidade, uma grande possibilidade de alavancar as atividades diversas que já se desenvolvem ali, além de fomentar usos que ainda estão por vir, que podem, e devem, aparecer; espaço este que não espera um programa (pre)determinado, mas múltiplo, aberto, flexível e que dê suporte, liberdade aos desejos e vontades dos cidadãos.

fonte > ACERVO PESSOAL



Frente a crescente privatização do espaço público, e carência dos mesmos, as áreas não preenchidas com uma leitura imediata do olhar, ou seja, quando não contêm um programa estampado em sua forma, têm-se tornado primordiais, fundamentais para o acolhimento do outro, o abrigo da possibilidade e, por vezes, mais importantes do que lotes com grandes áreas edificáveis à espera da próxima grande obra. Os "vazios consistentes" (Guatelli, 2006) se manifestam quando deles irrompem intervenções super-

tes, estruturas que estimulem a interrogação do usuário, que instiguem a criatividade, que respondam às solicitações e deem margem ao porvir. A ambivalência presente na hostilidade / hospitalidade no contexto do (im)possível, para Derrida (2003), baseia-se na ideia da desconstrução, o que permite que um projeto seja idealizado por meio de estruturas de hospitalidade incondicional, flexível e aberta às possibilidades, peça-chave no processo de acolhimento do diverso.



AV. PACAEMBU (ACESSO:
AV. FRANCISCO MATARAZZO)

PRAÇA MARECHAL DEODORO

AV. SÃO JOÃO

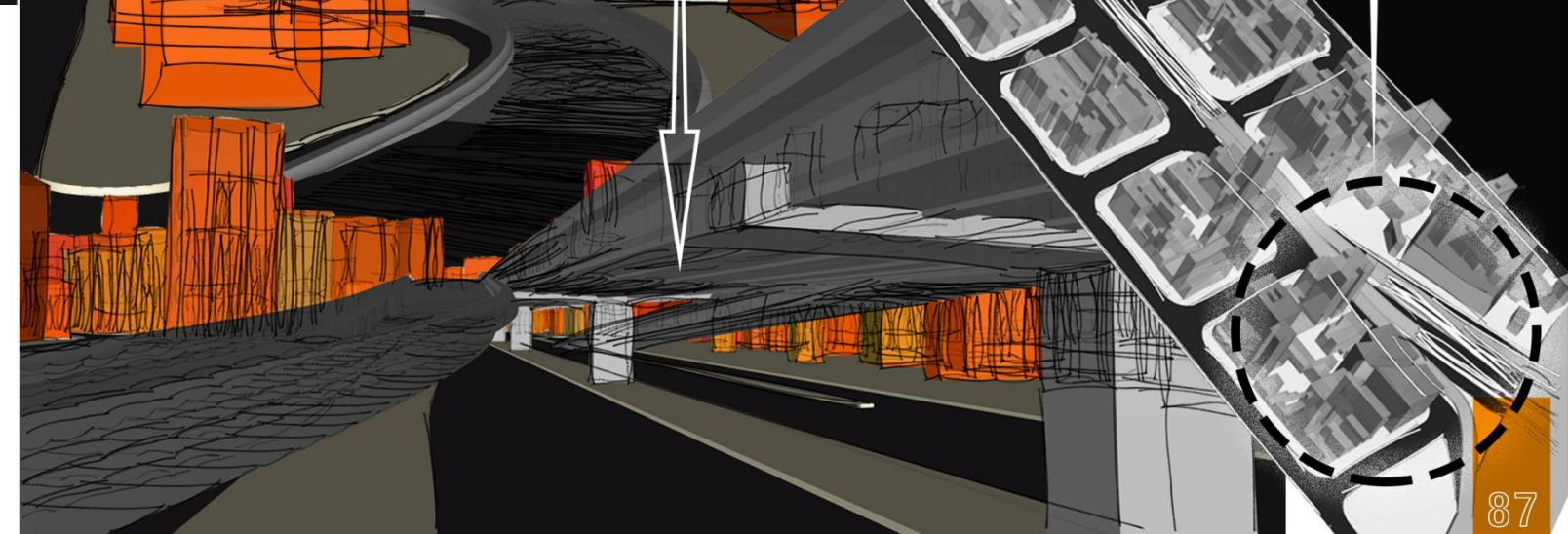
AV. DA CONSOLAÇÃO

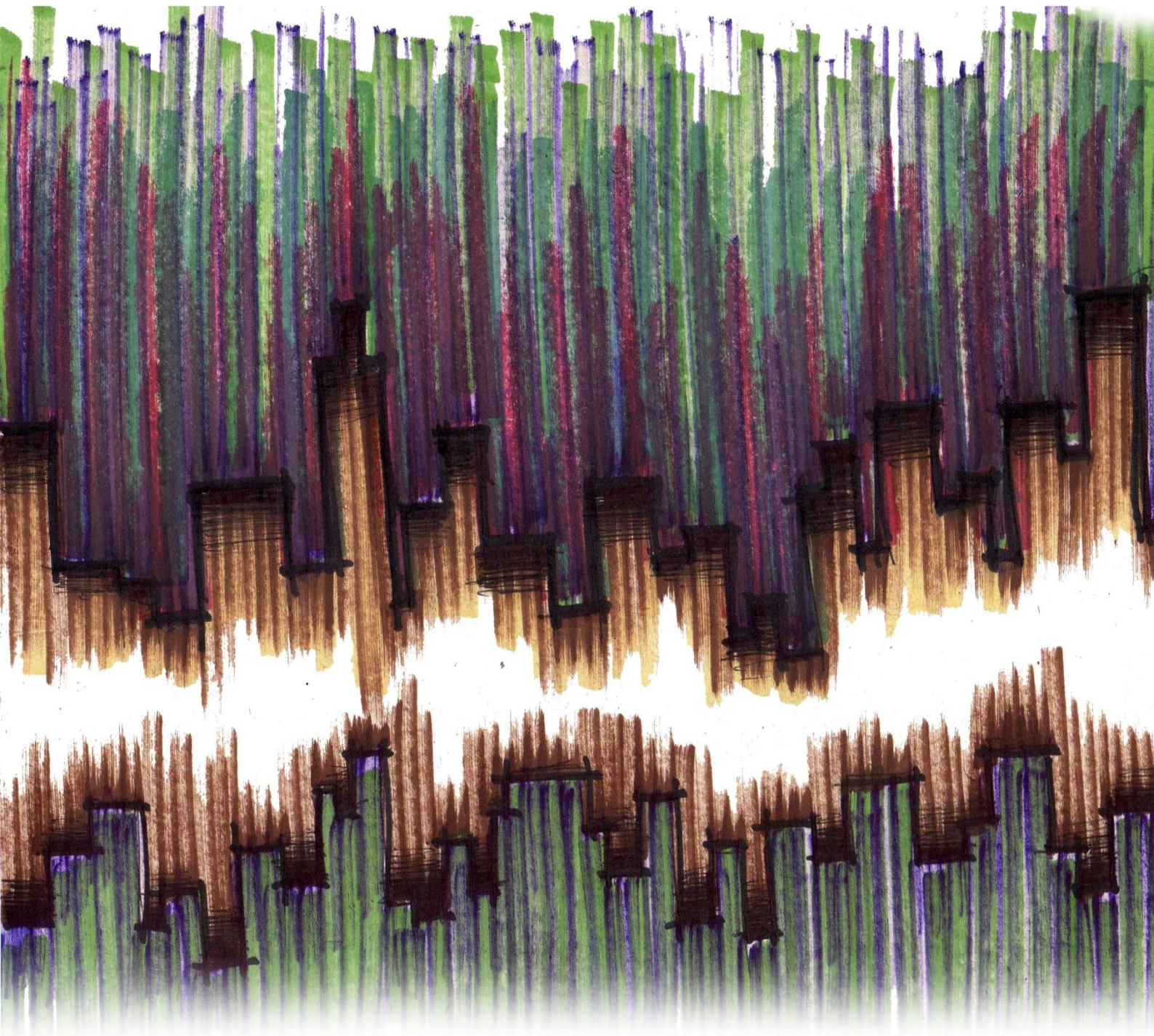
TERMINAL
AMARAL GURGEL

Pode-se observar cinco grandes acessos ao Elevado, que funcionam tanto para os automóveis quanto para os pedestres. Estas conexões se fazem por meio de "alças" e ora descem ao nível do solo, ora ultrapassam o mesmo, bem como mantém a linearidade em um dos pontos, na altura do Elevado. Em outras palavras, a via não tem uma cota definida e, por conta disso, cria espaços residuais como consequência de seu próprio desenho. As áreas que surgem daí acabam por serem subutilizadas pelas pessoas ou estas sequer têm acesso às mesmas.



Dessa forma, partindo dos cinco pontos, o projeto deriva da identificação destes espaços residuais que, por sua vez, estão também em cotas diversas. As áreas se encontram ao lado das alças de acesso, abaixo do Elevado, acima dele, bem como nas empenas cegas das edificações. Ao longo do Minhocão é possível identificar inúmeras delas, configurando espaços "perdidos", inaproveitados, em um local já tão amontado. Ainda, entre um acesso e outro é possível identificar diversas áreas subutilizadas e que poderiam abrigar novos usos, aumentando sua multiplicidade. Portanto, os espaços residuais identificados nestas conexões se encontram entre uma edificação e outra, entre este pilar e aquele, entre um acesso e outro, em cotas que se diferenciam, criando um espaço de novas possibilidades. Além disso, o projeto prevê equipamentos que possibilitem a transposição de cotas do pedestre em locais entre estes cinco acessos, tanto para cima quanto para baixo.

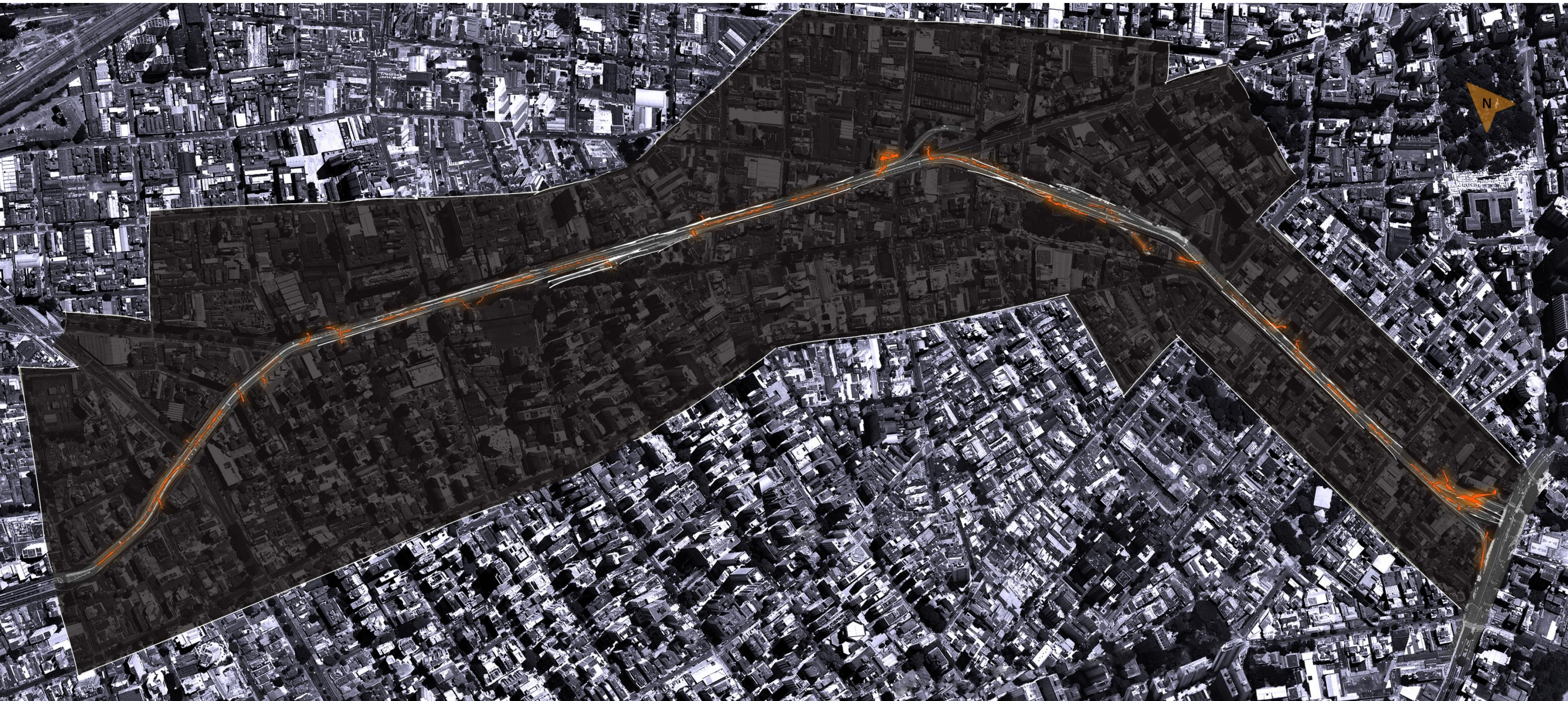




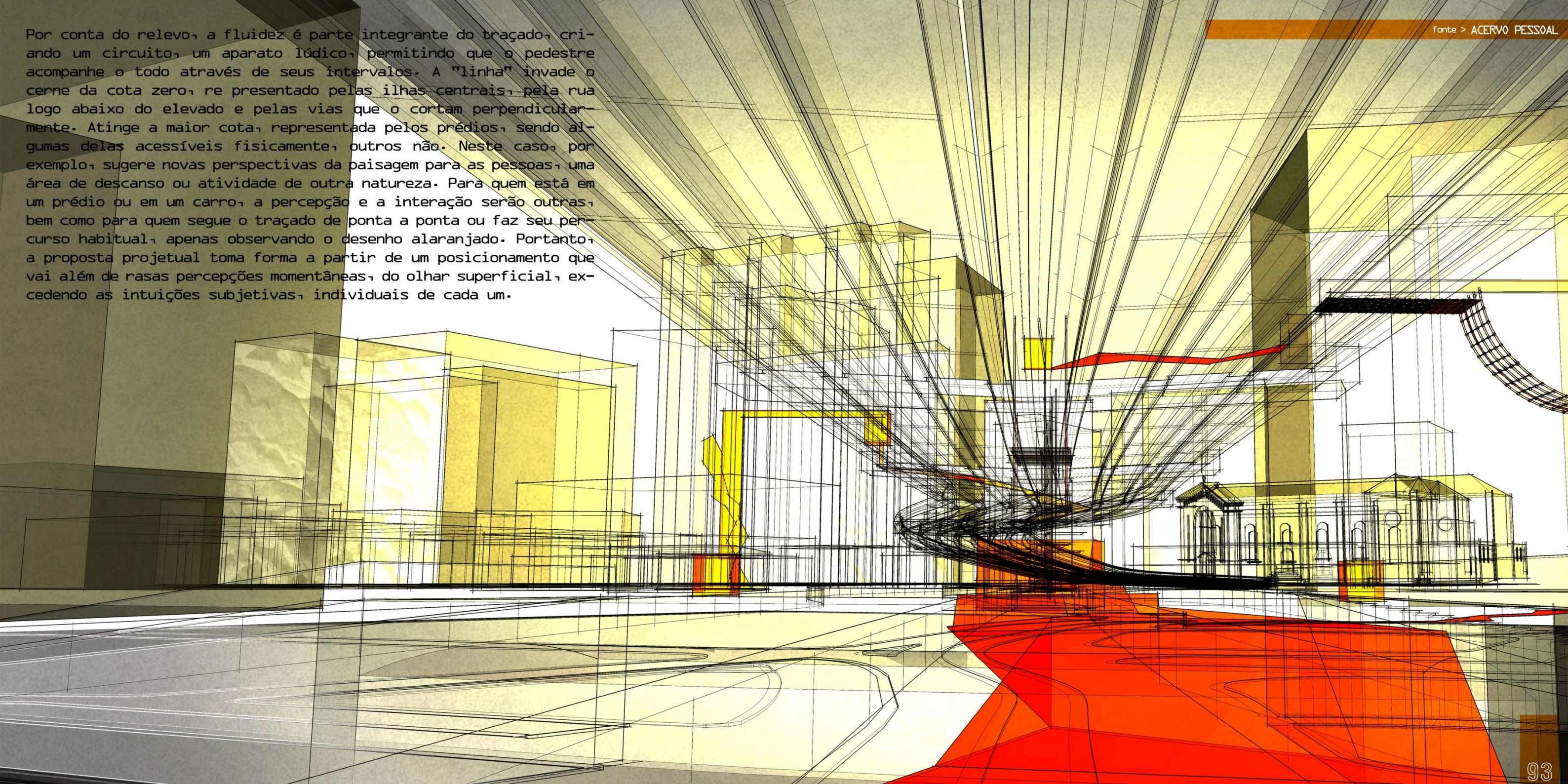
Partindo do pressuposto de que o Minhocão é tanto invasivo quanto invadido, a concepção estética do projeto visa uma analogia com esta leitura, baseando-se na ideia de que o Elevado cortou parte da cidade, edifícios e vias, sombreando a cota inferior. Este conjunto provoca um impacto considerável no Minhocão também, onde ambos afetam a imagem que se tem um do outro, a percepção dos espaços que integram aquela região. Dessa maneira, o proposta projetual se baseia em um traço (des)contínuo, ora na direção horizontal, ora na vertical, onde sobe e desce, para um lado e para o outro, corta a via, os prédios, as diversas cotas, mas que de certa maneira interliga o todo, formando um conjunto. Conecta diversos espaços tidos como residuais, exatamente pela invasão, fazendo com que o território inteiro esteja vinculado com as pequenas partes que o compõem, reforçando-as e, portanto, possibilitando uma apropriação inesperada a qualquer pessoa que passe por ali, seja de carro, bicicleta ou a pé. Considerando uma quase ausência do escritor, como sugere Derrida (2003), onde existe um abandono da necessidade de significar as palavras como um forma de passagem e, dessa maneira, enriquecendo da própria palavra, do porvir que se estabelece, dos múltiplos e (im)previstos significados, temos no projeto uma abstração do papel tradicional de um arquiteto, geralmente visto como planejador, solucionador de possíveis conflitos e problemas, bem como propositor de sentidos e caminhos, delimitador.

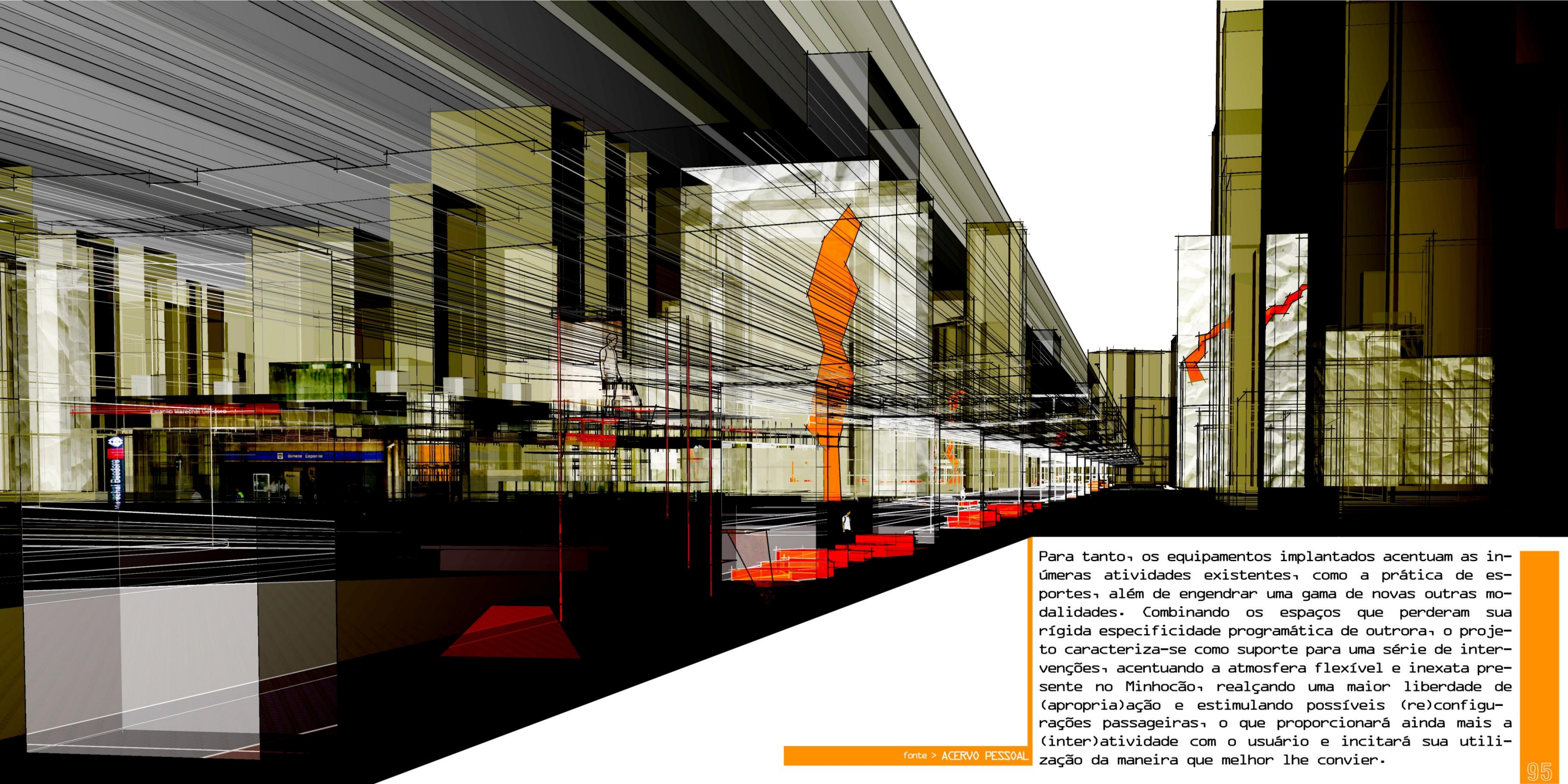
◊ projeto nasce da dicotomia existente na presença e na ausência destes espaços, *entre* estes territórios, na interação das pequenas partes que compõem o todo. ◊ traçado destituído, ou livre, de uma rígida intenção programática, de uma orientação clara e precisa, ao mesmo tempo consiste em definidor de um percurso e libertador, respectivamente, elemento articulador e desarticulador. Em outras palavras, apresenta-se como constituinte dos 3,5km de via elevada e, concomitantemente, espaços de ligação *entre* as edificações e atividades desenvolvidas nas vias inferiores, potencializando ações e acontecimentos inesperados. Dessa maneira, portanto, teríamos uma condição onde a subtração de significações (pre)estabelecidas, de sentidos diversos, a ausência de um começo, de uma origem, como sugere Derrida (1973), de um ponto central do projeto, torna-se importante para uma adição de outros sentidos, de novas interpretações e experiências, por meio da adição de novas percepções. Ainda, para o autor:

"Ausências capazes de produzirem presenças, esses espaços, do *entre*, espaços *infra-estruturais*, não apontam caminhos, não condicionam ou definem usos, mas, ao contrário, funcionam "apenas" como um suporte, potencializando, sem garantias, a abertura e acolhimento de caminhos, de usos e ações imprevistas." (DERRIDA, 1993)



Por conta do relevo, a fluidez é parte integrante do traçado, criando um circuito, um aparato lúdico, permitindo que o pedestre acompanhe o todo através de seus intervalos. A "linha" invade o cerne da cota zero, re-presentado pelas ilhas centrais, pela rua logo abaixo do elevado e pelas vias que o cortam perpendicularmente. Atinge a maior cota, representada pelos prédios, sendo algumas delas acessíveis fisicamente, outros não. Neste caso, por exemplo, sugere novas perspectivas da paisagem para as pessoas, uma área de descanso ou atividade de outra natureza. Para quem está em um prédio ou em um carro, a percepção e a interação serão outras, bem como para quem segue o traçado de ponta a ponta ou faz seu percurso habitual, apenas observando o desenho alaranjado. Portanto, a proposta projetual toma forma a partir de um posicionamento que vai além de rasas percepções momentâneas, do olhar superficial, excedendo as intuições subjetivas, individuais de cada um.

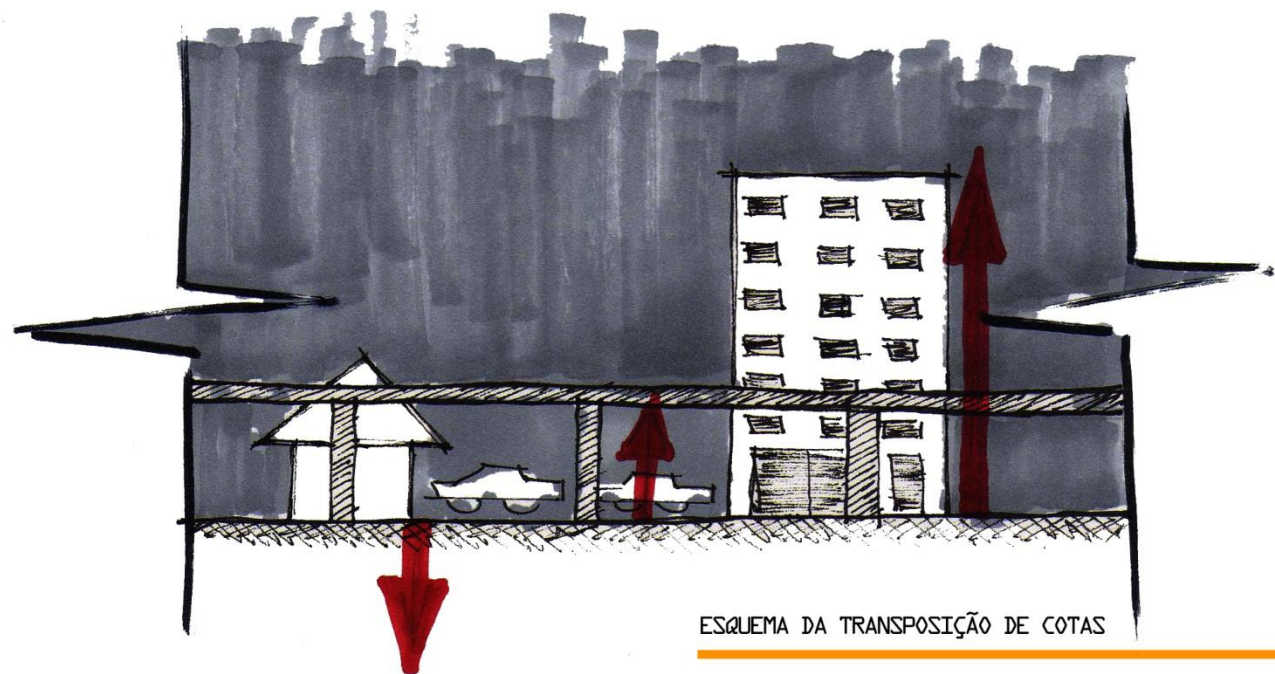




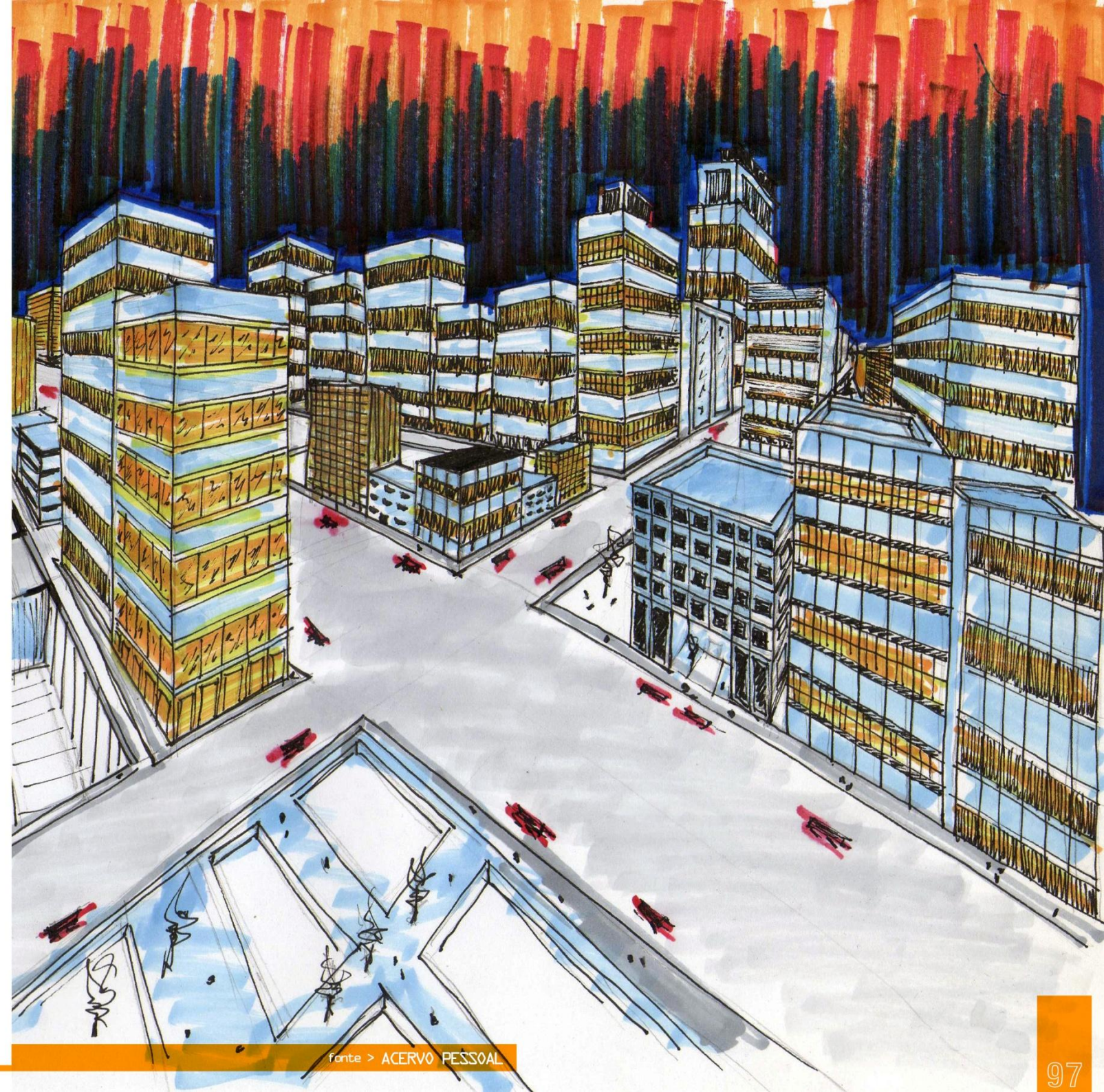
Para tanto, os equipamentos implantados acentuam as inúmeras atividades existentes, como a prática de esportes, além de engendrar uma gama de novas outras modalidades. Combinando os espaços que perderam sua rígida especificidade programática de outrora, o projeto caracteriza-se como suporte para uma série de intervenções, acentuando a atmosfera flexível e inexata presente no Minhocão, realçando uma maior liberdade de (apropria)ção e estimulando possíveis (re)configurações passageiras, o que proporcionará ainda mais a (inter)atividade com o usuário e incitará sua utilização da maneira que melhor lhe convier.

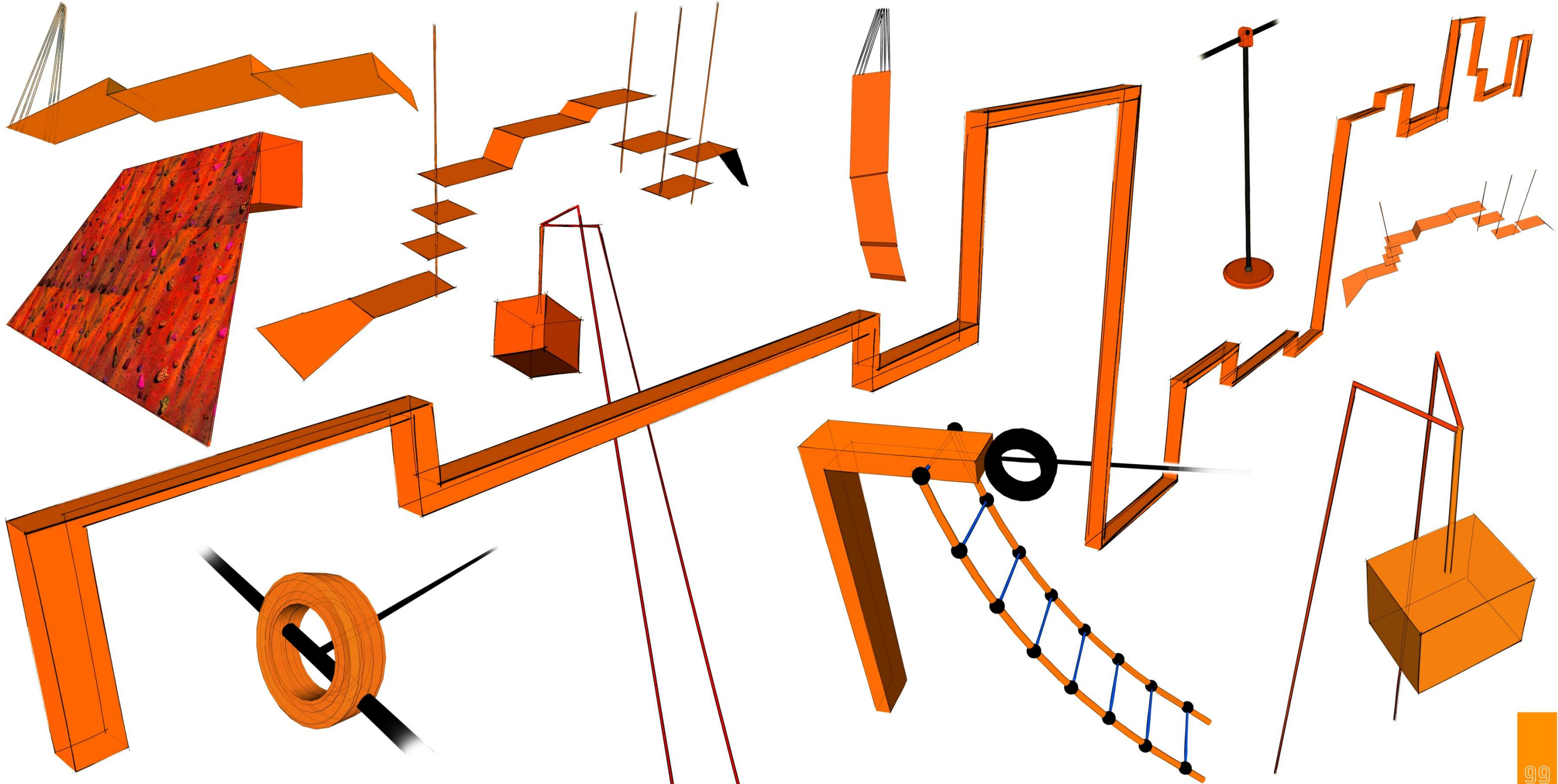
"Torna-se premente que o fazer arquitetônico atual não deixe de contemplar essas questões relativas ao espaço. Como uma nova racionalidade, poderia deixar-se contaminar por uma outra intuição de espaço, um espaço enquanto meio (inter)ativo, formado por eventos [leia-se, profusão de elementos e acontecimentos imprevistos, por vezes ambivalentes ou bivalentes, de apreensão e leitura não-imediata] adjacentes e remotos, alavancando rotinas e lógicas outras e adversas, um processo o qual denominamos contaminações constitutivas." (GUATELLI, 2008)

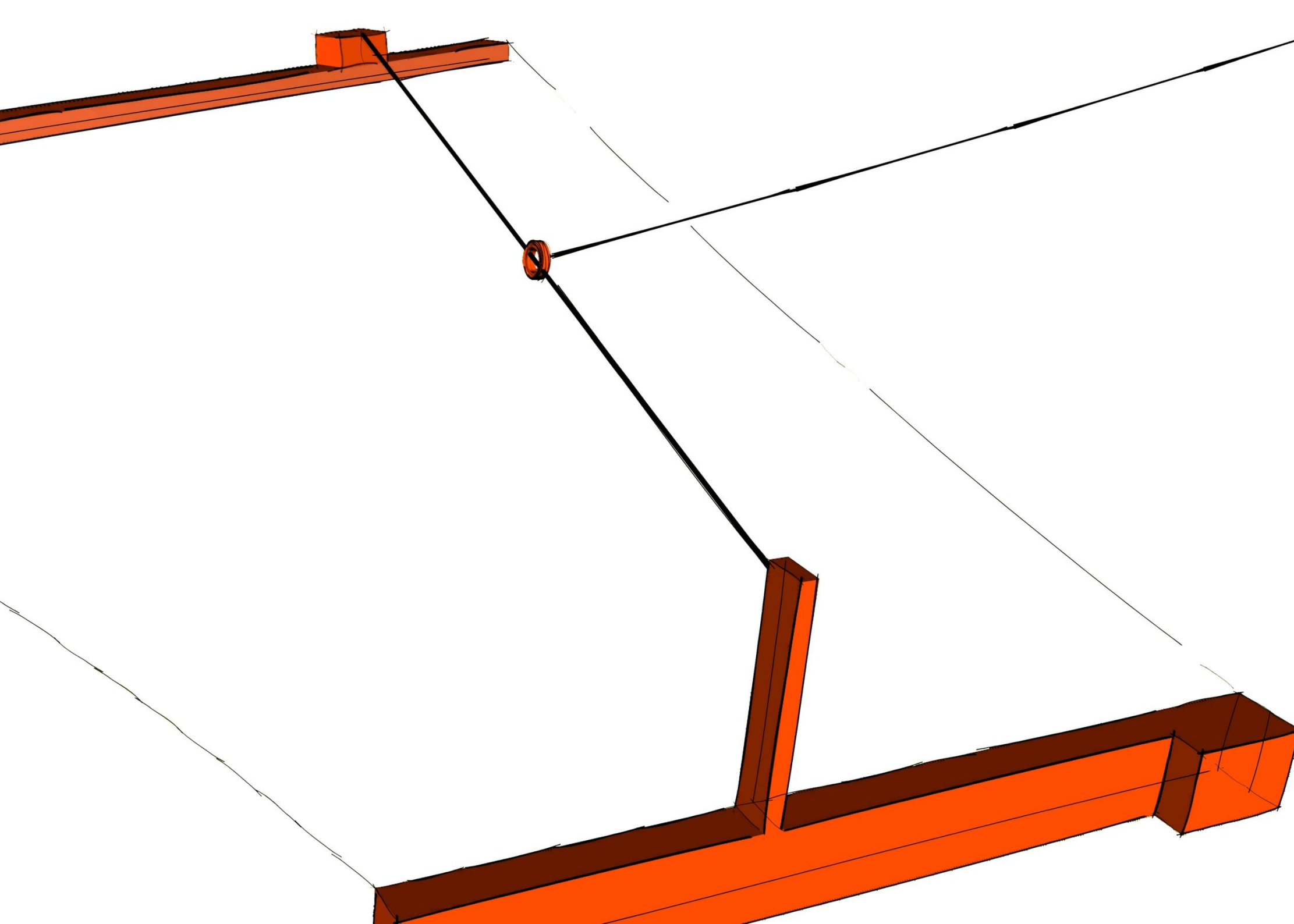
Do traçado do projeto surge um banco, uma escada que leva a lugar algum, podendo ser palco para uma banda se apresentar, um grupo de teatro ou uma pessoa descansar, uma outra dormir. Os cabos de aço responsáveis por dar suporte à estrutura inferior se conectam ao Elevado e, como se rasgassem a estrutura viária, passam para a cota superior em forma de blocos desiguais, colineares, seguindo pela ilha central do tabuleiro superior. Ao acompanhar o percurso, o pedestre se depara com uma empena cega onde é possível ser escalada, encontrando novas perspectivas da cidade e, ainda, ao final da experiência, uma corda onde é possível se apropriar também do espaço aéreo por meio de uma tirolesa, retornando à uma cota mais baixa. Mais à frente, avista uma outra empena cega, mas que não pode ser acessada, sendo, neste caso, apenas indicada, como sugere a coloração e desenho do projeto. Ainda, dada a enorme extensão do Minhocão, a implantação é feita em pontos estratégicos ao longo do percurso, favorecendo também a permanência dos visitantes.



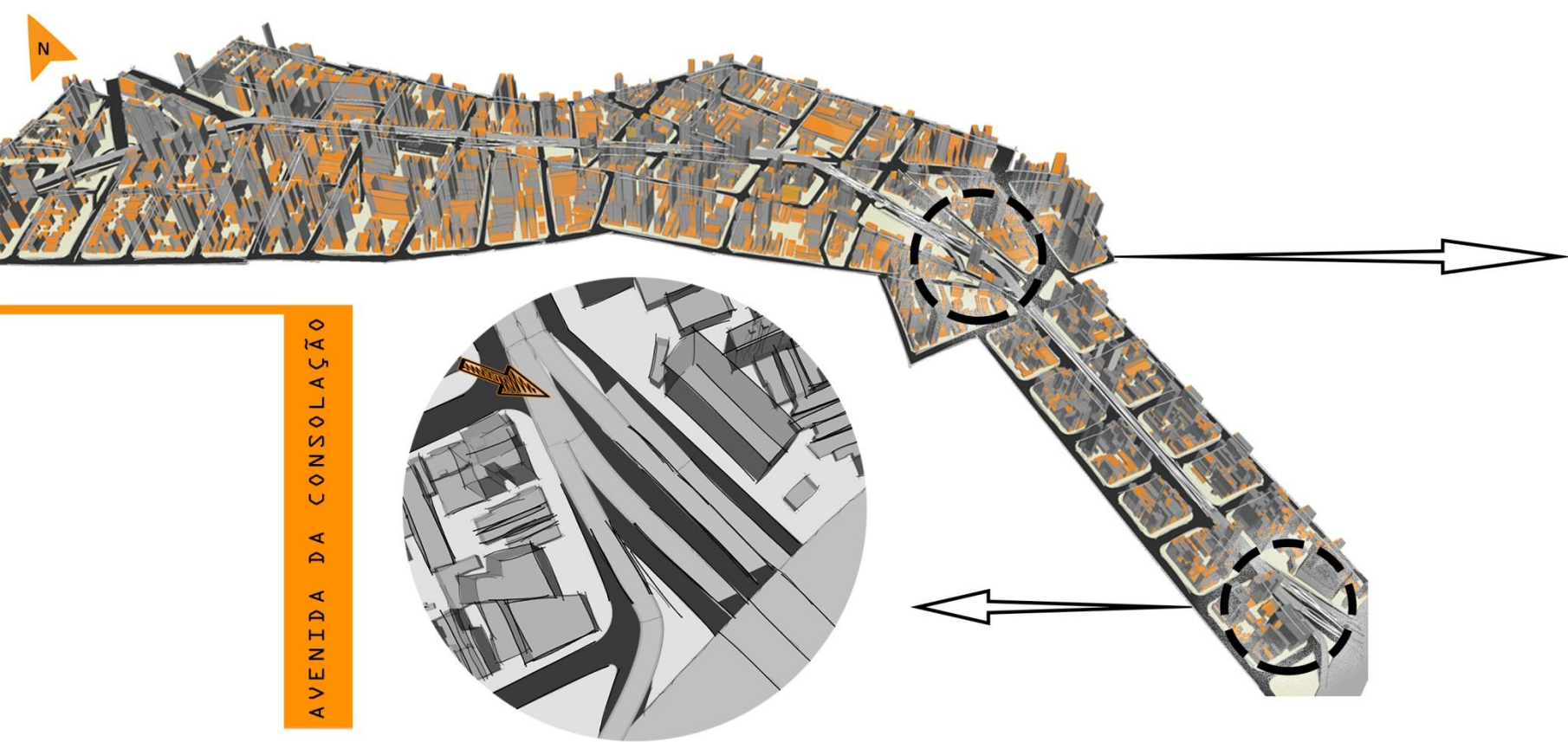
ESQUEMA DA TRANSPOSIÇÃO DE COTAS



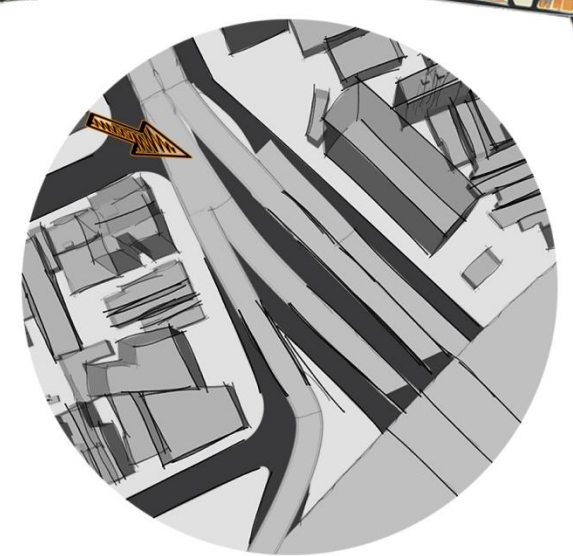




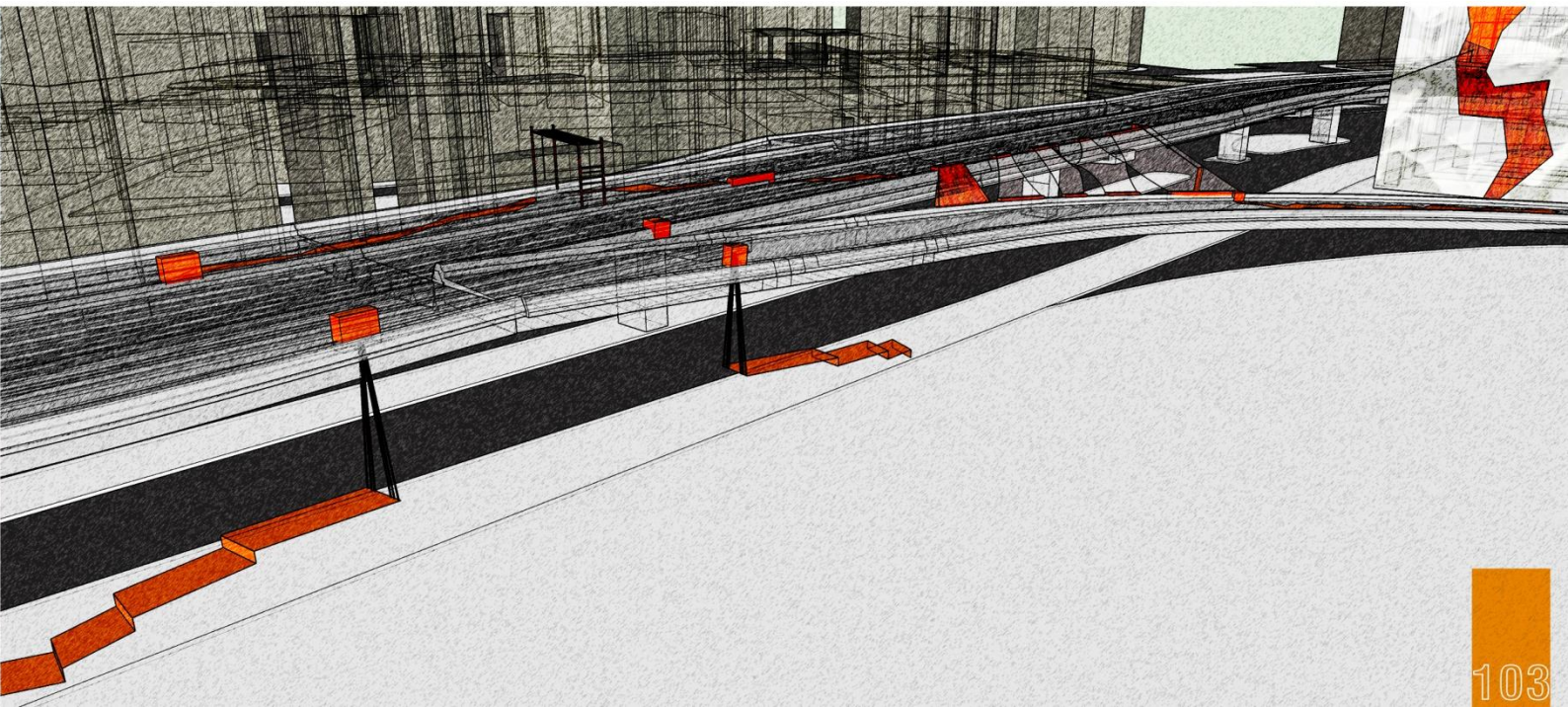
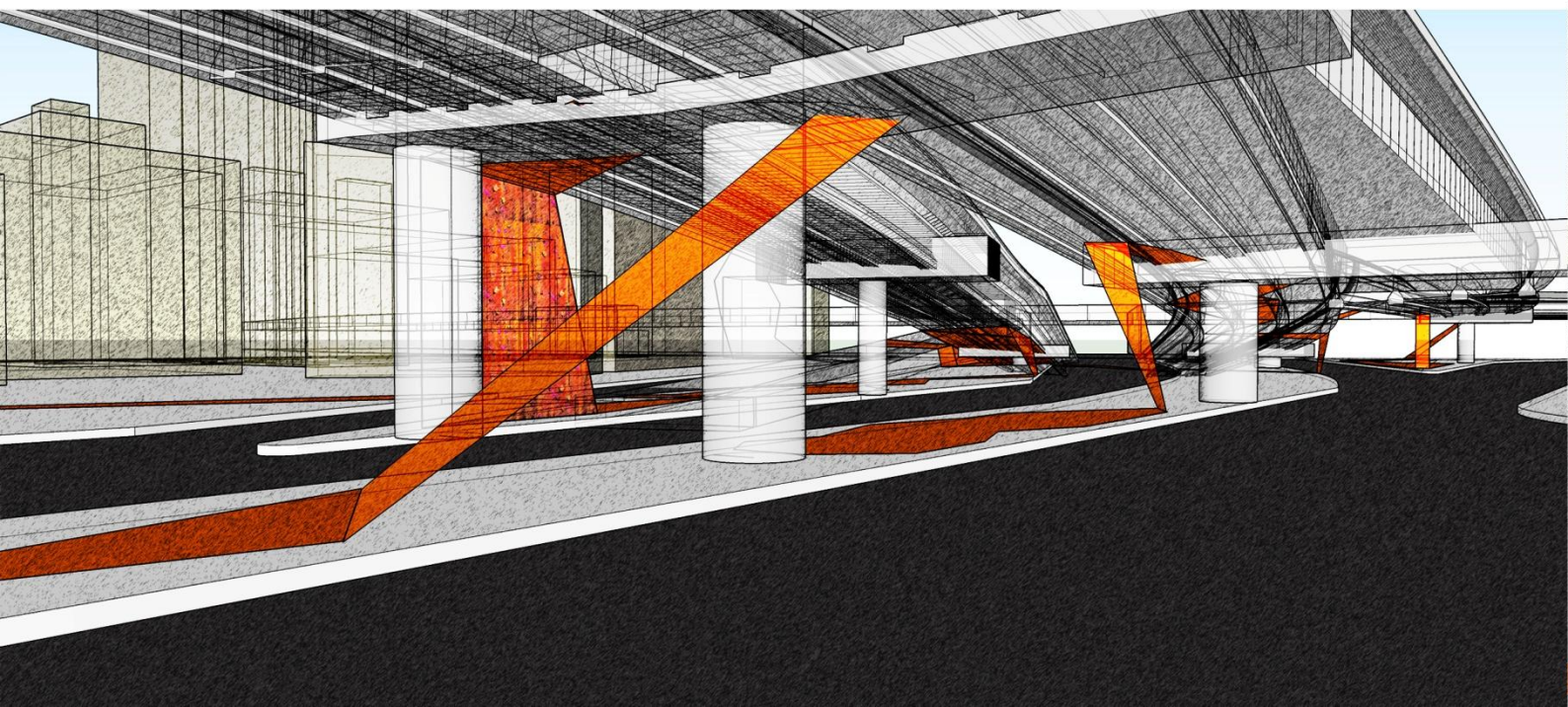
Os equipamentos disponíveis permitem, como já citado, a transposição de cotas dos pedestres em pontos estratégicos, *entre* os acessos já existentes, por meio de dispositivos lúdicos, sendo eles compostos por barras metálicas circulares que fazem com que o usuário desça à cota da rua, um escorregador, cordas, rapel ou tirolesa a partir dos edifícios. O oposto também é possível através de escadas mediante paredes próprias para este fim, além das redes e, novamente, as cordas. É importante destacar que a possível prática de esportes também prevista por este projeto sustenta a ideia de que os espaços residuais "aéreos" se apresentam como estratégia para a narrativa na qual as pessoas podem, e devem, sempre estar nos *entre*, seja ele no chão ou no céu. Ainda, vale ressaltar que os equipamentos estão dispostos de tal forma que um complementa o outro; em outras palavras, o cabo que sustenta a estrutura inferior onde algumas pessoas estão sentadas esperando o ônibus, prende-se ao eixo central do Minhocão de tal maneira que no mesmo ponto logo acima, no tabuleiro superior, temos um bloco de concreto que serve de suporte para a prática de slackline. Estes mesmos blocos situados na superfície do Minhocão servem concomitantemente de suporte para os skatistas, sendo eles já tão frequentadores da região não somente por conta do Elevado, mas também por se concentrarem principalmente na Praça Roosevelt, um dos possíveis acessos do projeto.

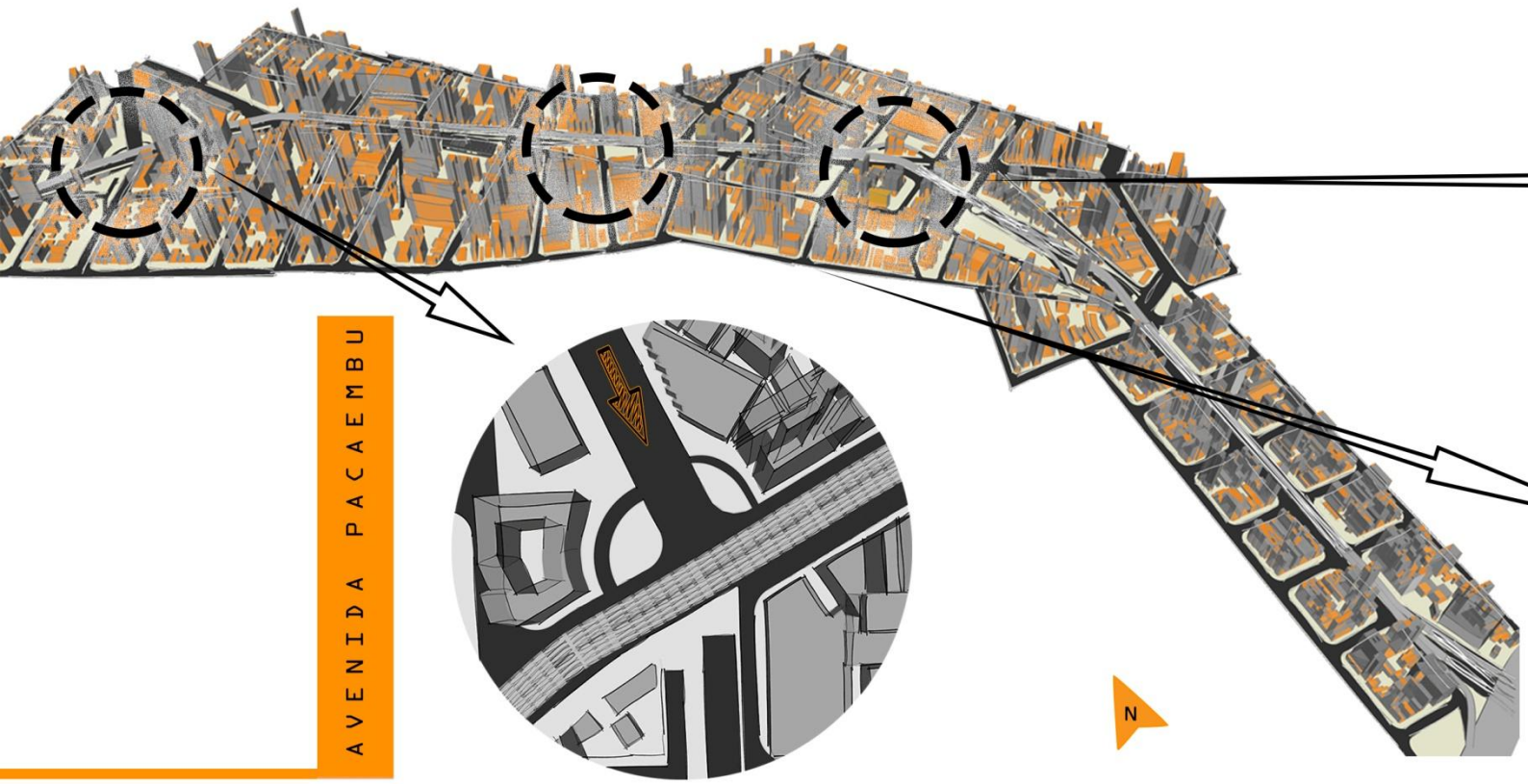


AVENIDA DA CONSOLAÇÃO

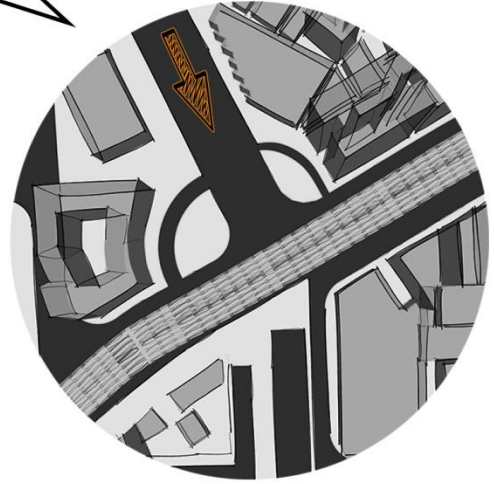


TERMINAL AMARAL GURGEL

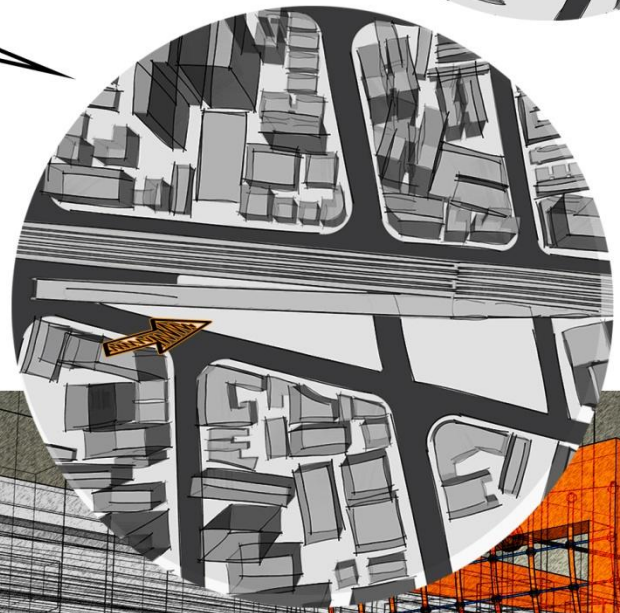




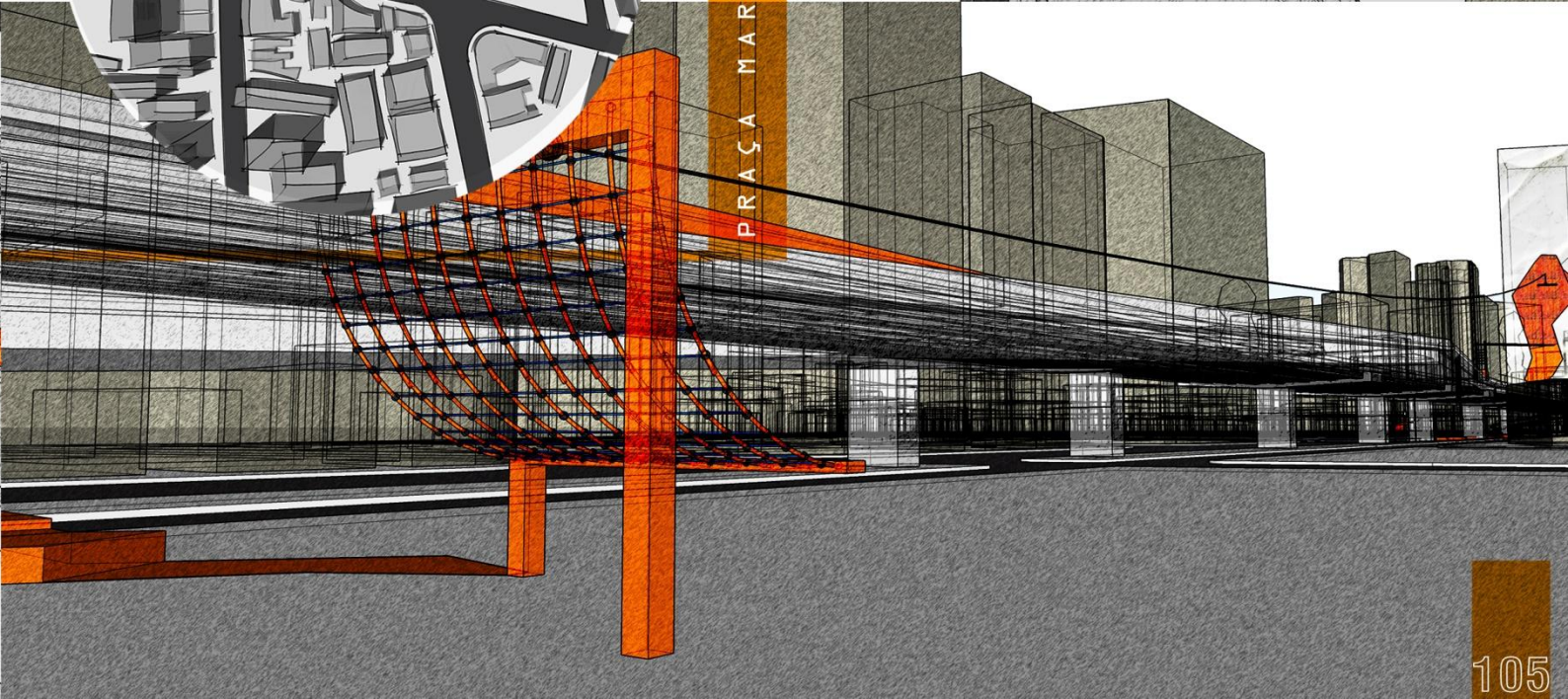
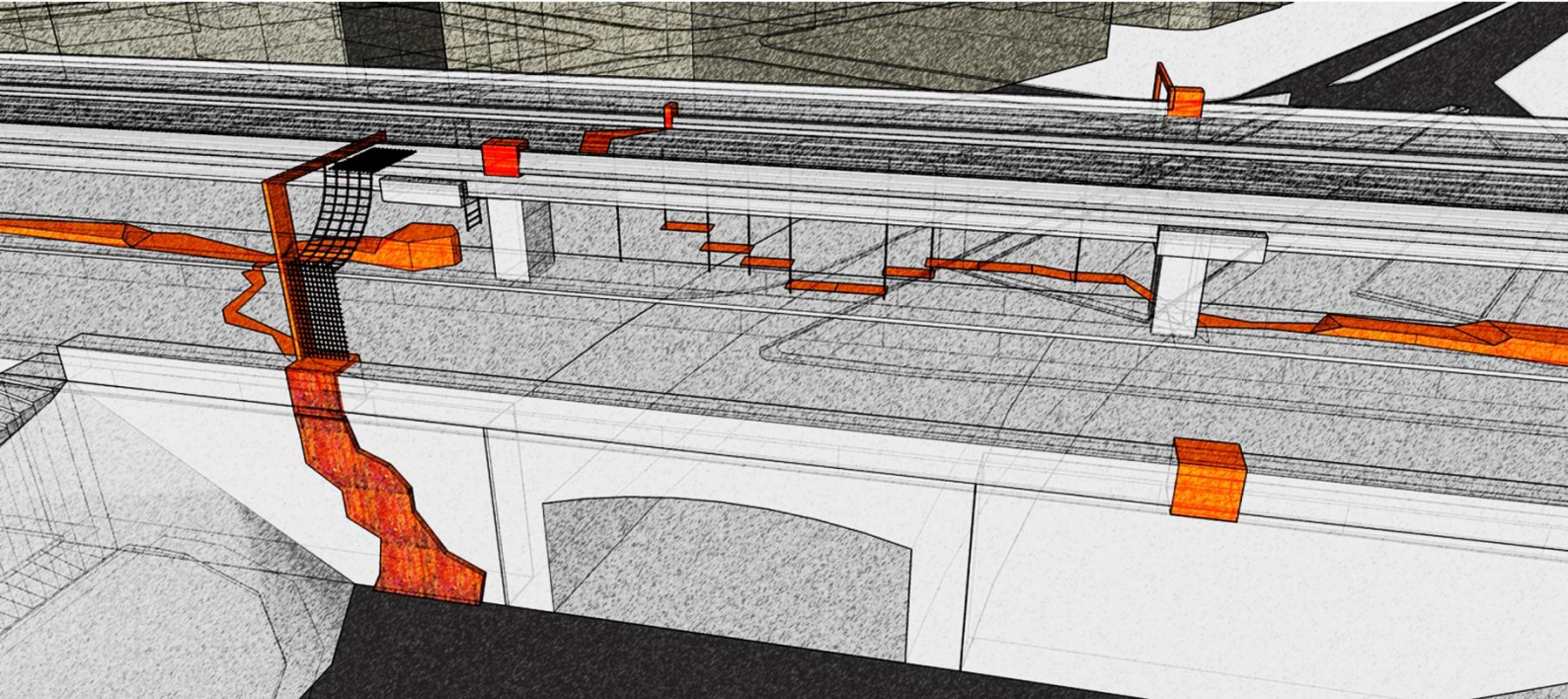
AVENIDA PACAEMBU

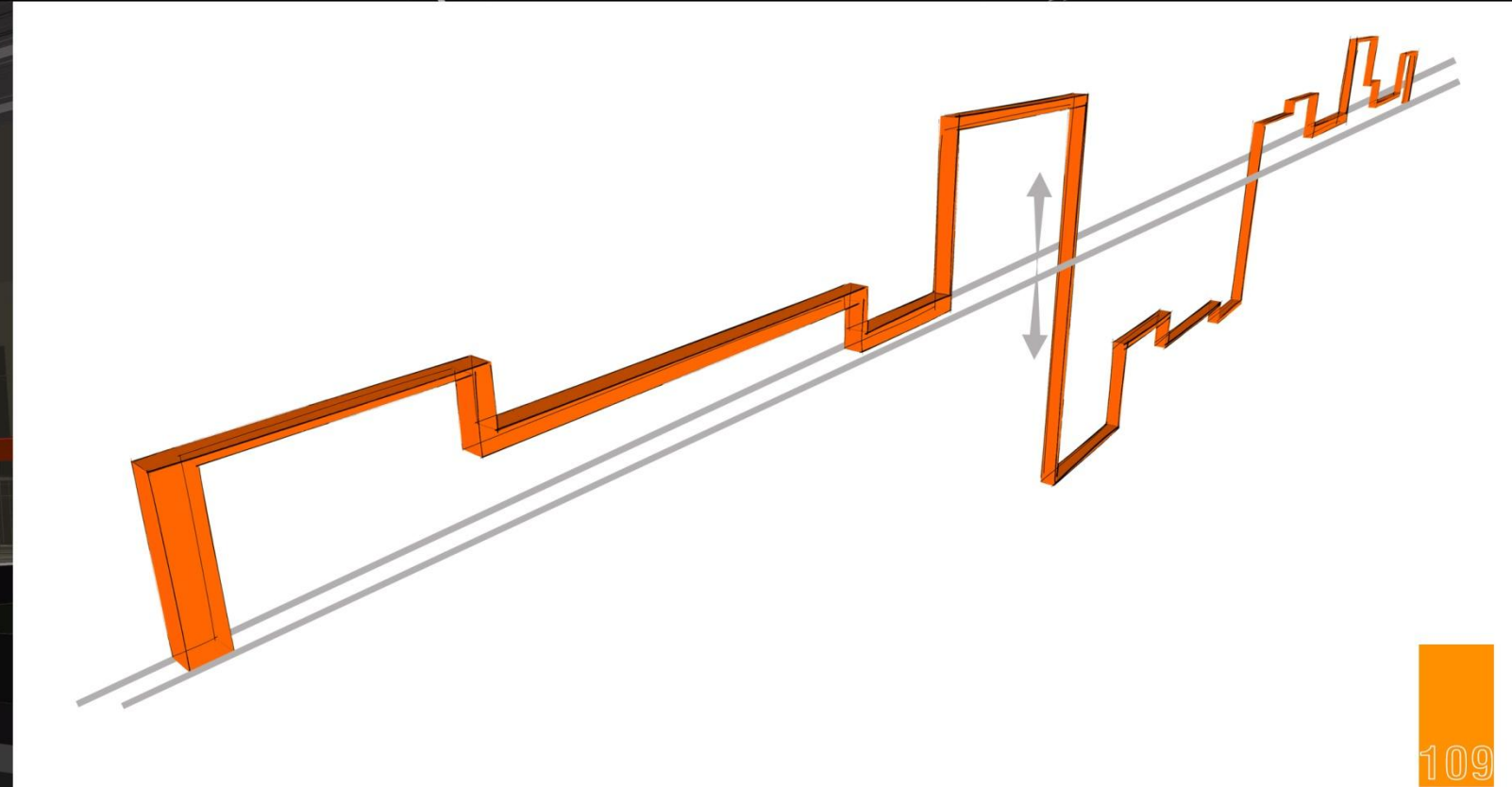
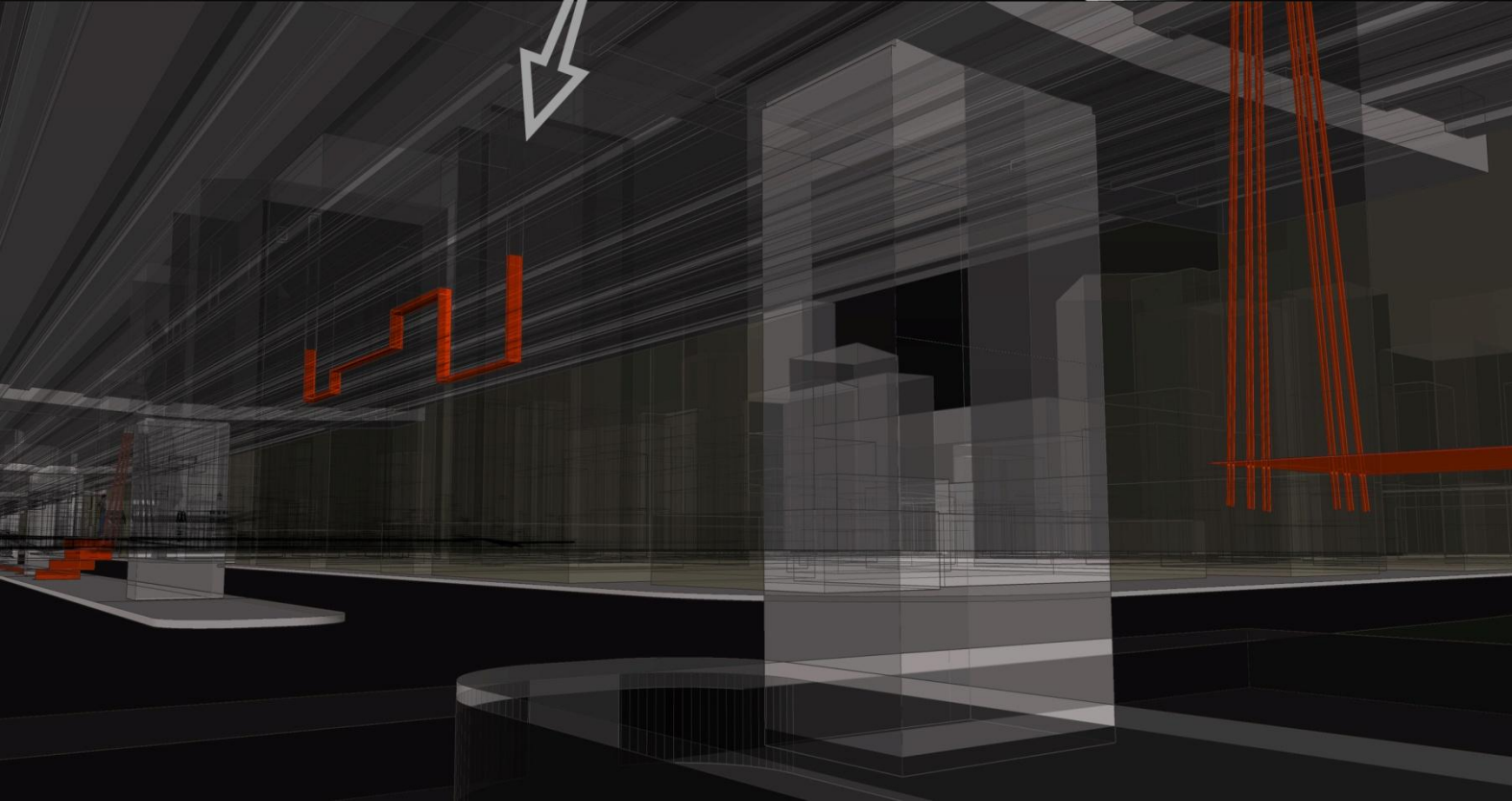
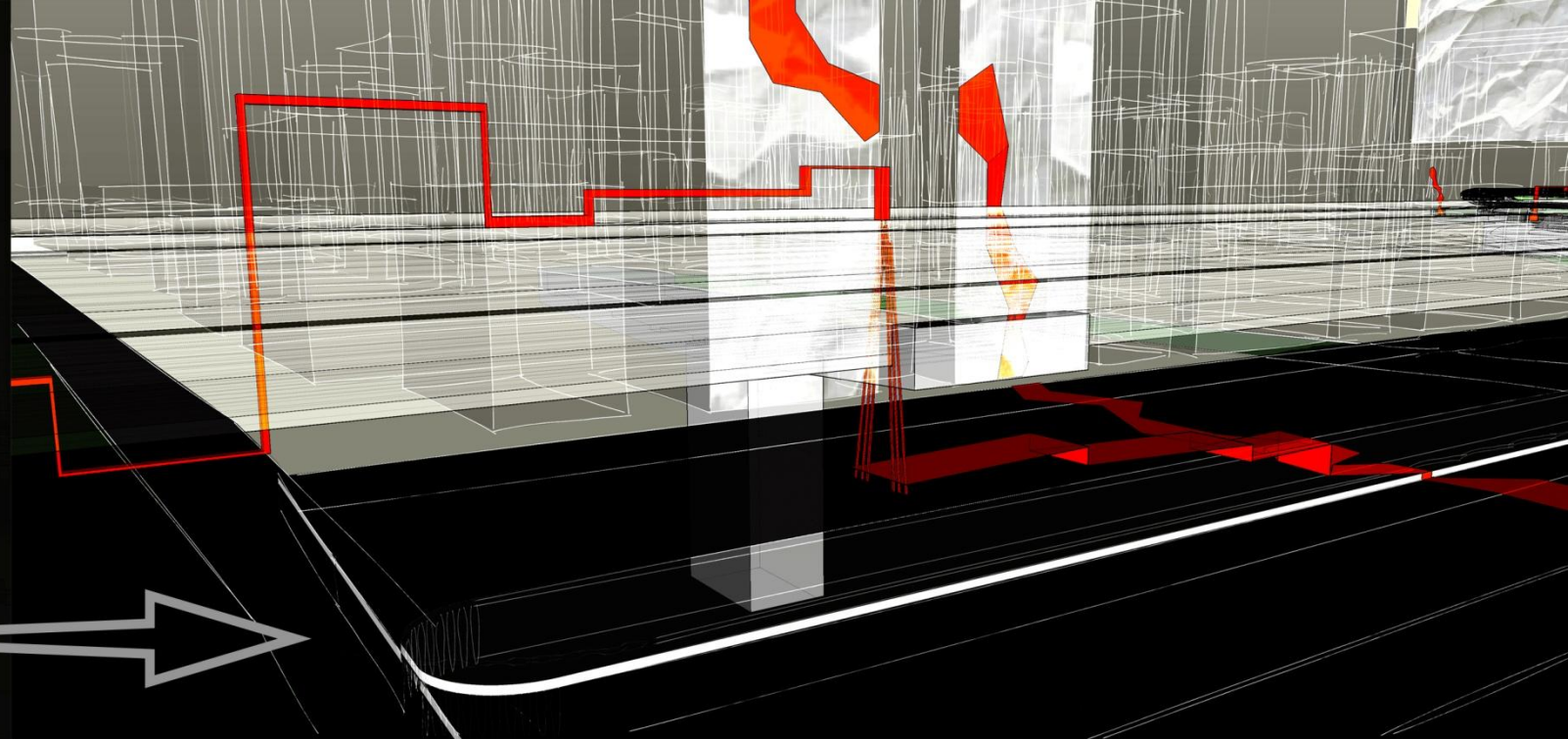
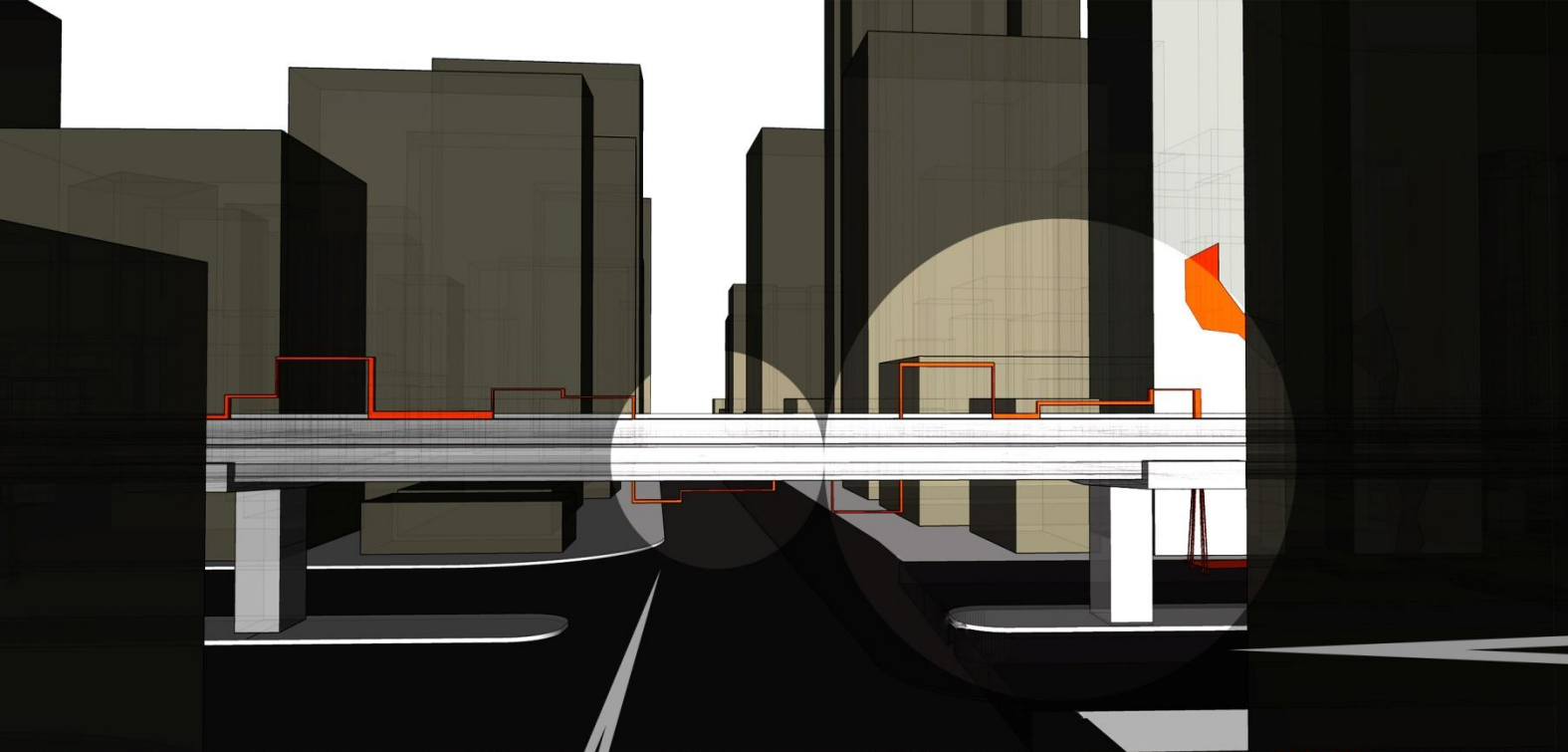


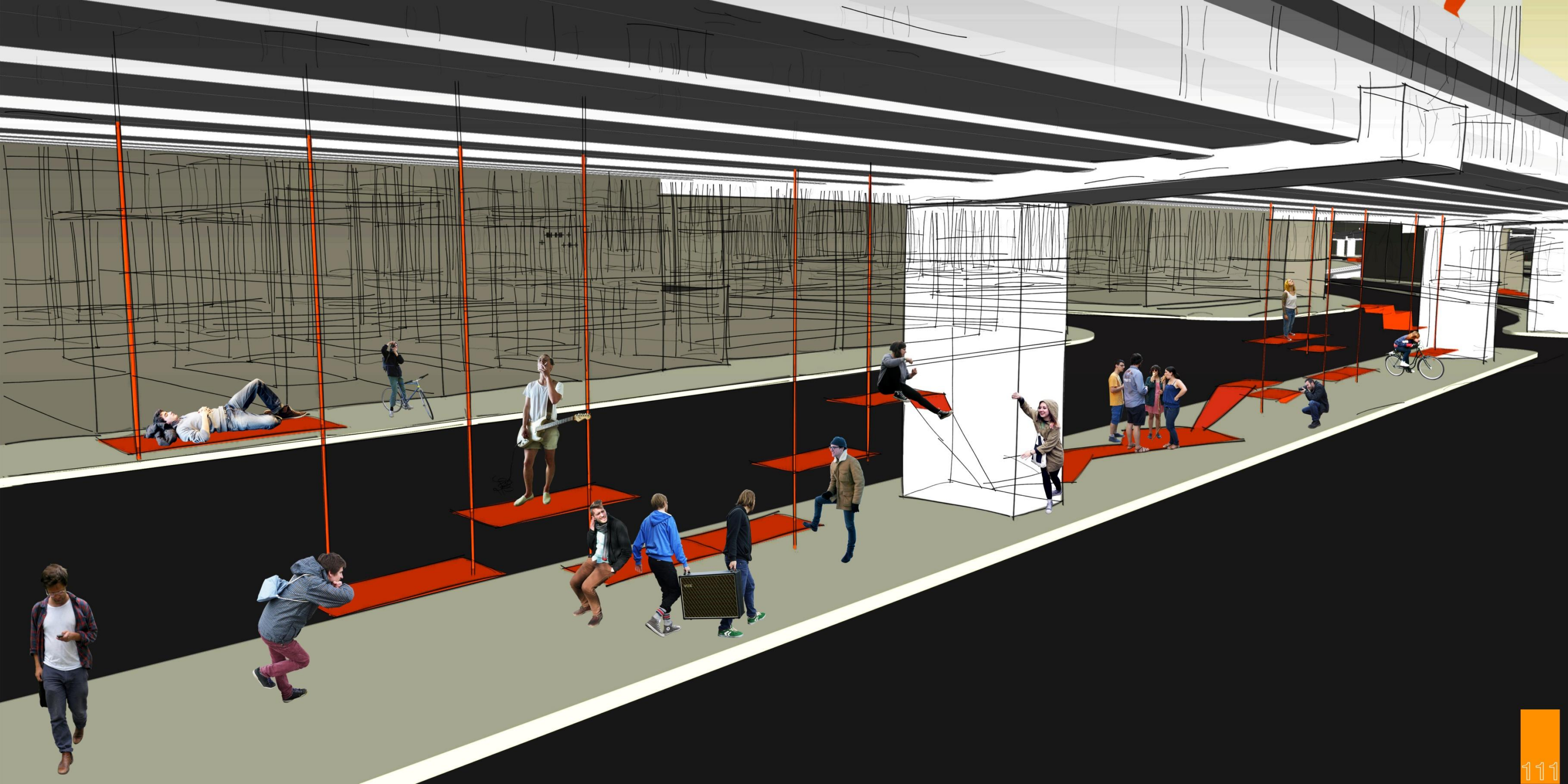
AVENIDA SÃO JOÃO



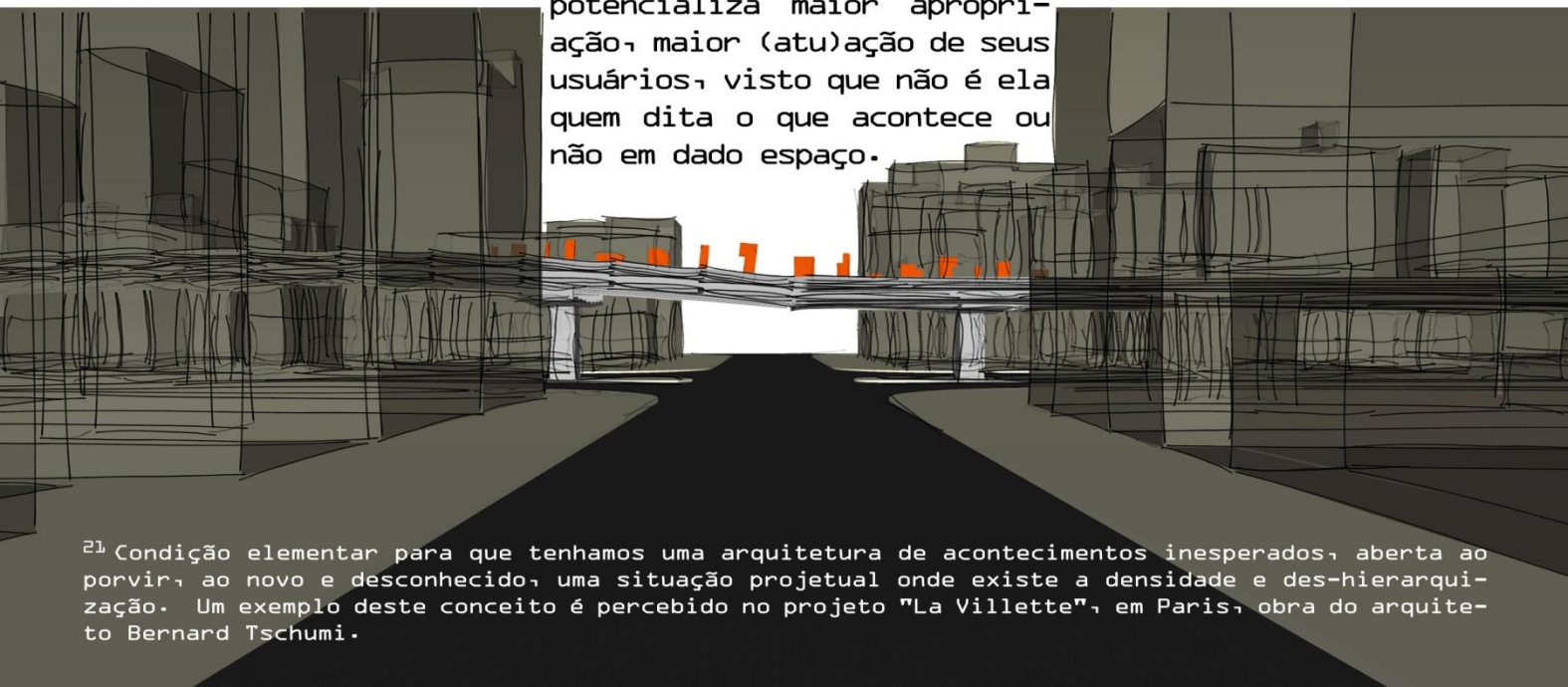
PRAÇA MARECHAL DEODORO





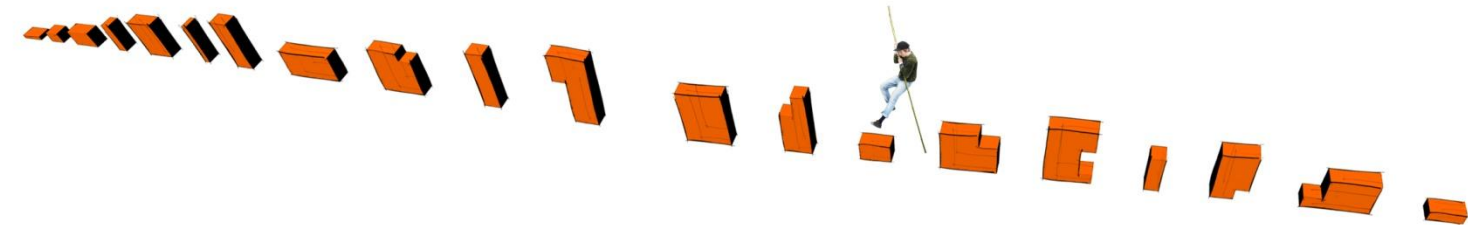


O traçado irregular do projeto deriva da leitura do próprio Minhocão, de seu formato, pois ao longo de sua extensão o Elevado permeia o espaço de maneira desigual, se encaixando na paisagem como pode. Aquela arquitetura vista como o elemento central de um rigoroso programa, onde surge como protagonista do espaço que se quer criar, impregnado de inalterabilidade, não convém neste estudo, não se encaixa na "promiscuidade²¹ programática" encontrada aqui. Contudo, já a outra, aquela que desempenha um papel de suporte para o inesperado, do porvir, personagem coadjuvante de algo maior, designada como Arquitetura Infra-estrutural, potencializa maior apropriação, maior (atu)ação de seus usuários, visto que não é ela quem dita o que acontece ou não em dado espaço.

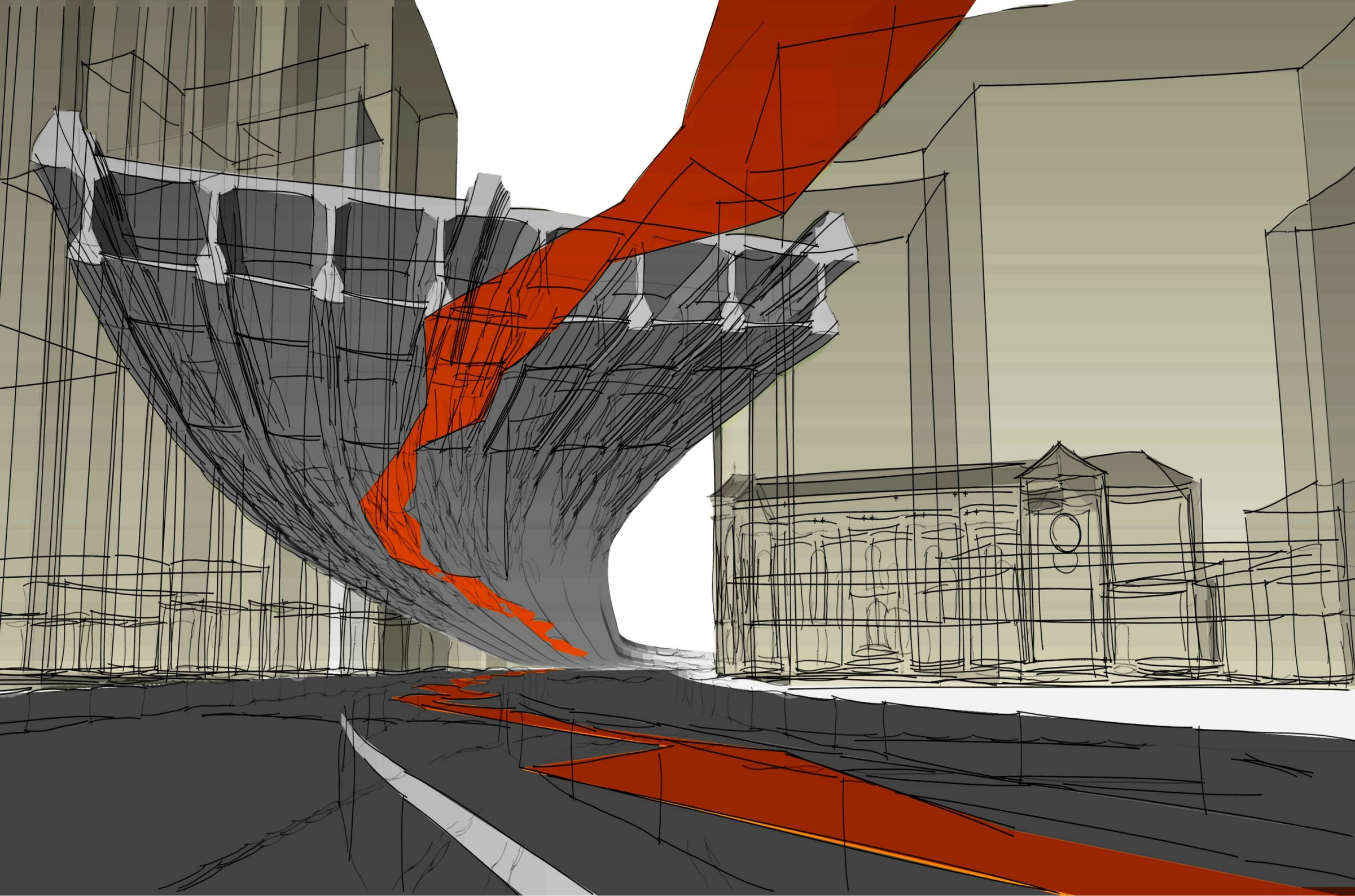


²¹ Condição elementar para que tenhamos uma arquitetura de acontecimentos inesperados, aberta ao porvir, ao novo e desconhecido, uma situação projetual onde existe a densidade e des-hierarquização. Um exemplo deste conceito é percebido no projeto "La Villette", em Paris, obra do arquiteto Bernard Tschumi.

Da potencialização que se permite com esta arquitetura suporte, infra-estrutural e aberta, moldável e que se adapta, entre uma leitura e outra que se pode fazer da cidade, das partes que a compõem, existem os entre. A fenda que se forma é impregnada de possibilidades, de leituras não imediatas, é um hiato na paisagem. Partindo do pressuposto de que os entre meios provocam sensações, um suporte que forneça os meios para, o exercício proposto aqui intenciona não programar irremediavelmente um espaço, mas evidenciar, assumir as utilizações que já se desenvolvem e, além destas, abrir o território para novas (re)configurações. Dessa maneira, uma pessoa que esteja em uma das vias perpendiculares ao Elevado contará com distintos desenhos do projeto, pois por cada uma delas o traçado será representado por um equipamento diferente, em cotas desiguais, incitando sua imaginação. Pode-se dizer que quanto menor for a explicitação do significado dos objetos, da estrutura suporte, neste caso, quanto maior for a ambiguidade da mesma e a redução de seu sentido, mais público se tornará, o que acaba por incitar o imaginário. O contrário também é verdadeiro, considerando que quanto maior a especificidade de um programa, sua propriedade, quando existe o próprio de um objeto, é natural que tenhamos concomitantemente o impróprio, aquele que é inadequado e, portanto, exercendo um domínio sobre o diverso, tornando-se menos público.



²² A Marquise do Parque do Ibirapuera, projetada pelo arquiteto Oscar Niemeyer, parte de um programa maior, tinha como função primordial a simples ligação entre as edificações, a fim de que as pessoas pudessem transitar de um prédio ao outro. Já hoje, é palco para prática de esportes como skate, bicicleta, corrida e, ainda, como fora esperado a priori, deslocamento de pessoas.



Dada a complexidade do Minhocão e suas divergentes leituras e percepções a respeito do todo, na individualidade de cada pessoa e tendo em vista, ainda, a heterogeneidade presente ali, espera-se que a proposta reforce e estimule o imaginário de cada um, das interpretações e interações possíveis, das que existem e das que estão por vir. O projeto permite contínuas leituras e uma nova experiência a cada direção diferente que se toma, à cada plano que se forma. Todas as possíveis utilizações a que estes 3,5km estão sujeitos não podem ser determinadas e, considerando este o ponto de partida projetual, evidencia-se que esse espaço se apresenta, de fato, como um suporte para quaisquer usos que se idealize, bem como o projeto. Foi da crítica ao Elevado que as pessoas conquistaram e transformaram este local em um território repleto de atividades, eventos esporádicos, efêmeros, transitórios, permeando os *entre meios*. Foi da crítica ao Minhocão que as pessoas se apoderaram da área, transformando-a neste palco, formado não do acaso, mas da vontade dos habitantes. Da mesma maneira com que este espaço foi transformado segundo julgamento e opinião das pessoas, concretizando-se no que é hoje, o projeto apresenta-se, portanto, como um suporte para a materialização do que ocorre há mais de quatro décadas ali, desconstruindo paradigmas e potencializando o porvir.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABASCAL, E. H. S.; SOUSA, S. *Estações de metrô em São Paulo. Mediações e diálogos na resignificação do lugar*. *Arquitextos*, São Paulo, ano 15, n. 171-00, Vitruvius, ago. 2014. Acesso em: 28 de Janeiro de 2015.

ALVES, J., & CORRADINI, J. *O Novo Elevado*. *Frentes Arquitetura*. Disponível em: <<http://www.frentes.com.br/>> Acesso em: 13 de Outubro de 2013.

BARBOSA, E. R. *Q. Minhocão e suas múltiplas interpretações*. *Arquitextos*, São Paulo, ano 13, n. 147-03, Vitruvius, ago. 2012.

BUHLER, M., MARIANI, M., PASTORELO, P., SODRÉ, J. *Elevado 3.5*. [Filme-vídeo]. Produção de Matias Mariani, direção de João Sodré, Maíra Santi Buhler e Paulo Pastorelo. São Paulo. Primo Filmes em associação com Fundação Padre Anchieta, TV Cultura, Rede SESCTV, AKRON. 2007. 76 min. color. son.

CARPINTÉRO, M. V. T. *Tempo e História no Plano de Avenidas - Dossiê: Cidade, Imagem, História e Interdisciplinaridade*. *Urbana*, ano 2, nº 2, 2007.

DA MATTA, R. *A Casa e a Rua: Espaço, Cidade, Mulher e Morte no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

DERRIDA, J. *Da Hospitalidade*. Tradução: Antônio Romane. São Paulo: Escuta, 2003.

_____. *Khôra*. Tradução: Nícia Adan Bonatti. Papirus Editora. Campinas, 1993..

_____. *Gramatologia*. Tradução: Miriam Schnaiderman e Renato J. Ribeiro. São Paulo, Perspectiva, 1973.

EICHEMBERG, A. T.; Igor Guatelli. *Entrevista*, São Paulo, ano 09, n. 035-01, Vitruvius, jul. 2008

FLORENCE, L. R. *Estreia documentário "Elevado 3.5"*. *Drops*, São Paulo, ano 10, n. 032-03, Vitruvius, jun. 2010.

GALVÃO, W. J. F. *Copan/SP: a trajetória de um mega empreendimento, da concepção ao uso: estudo compreensivo do processo com base na avaliação pós-ocupação*. 2007. 197 f. Dissertação (Mestrado em Tecnologia da Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

GUATELLI, I. *A marquise do Parque Ibirapuera e manifestação do conceito derridiano "entre": arquitetura como suporte de ações*. *Arquitextos*, São Paulo, ano 06, n. 070-05, Vitruvius, mar. 2006

_____ *Arquitetura dos Entre-Lugares: sobre a importância do trabalho conceitual*. São Paulo: Ed. SENAC, 2012.

_____ *Condensadores Urbanos: Baixo Viaduto do Café - Academia Cora Garrido*. São Paulo, Mack Pesquisa, 2008.

_____ *Contaminações constitutivas do espaço urbano: Cultura urbana através da intertextualidade e do entre*. *Arquitextos*, São Paulo, ano 08, n. 094-00, Vitruvius, mar. 2008

HORTA, M. *Desmonte da Cicatriz Urbana*. *Revista Arquitetura e Urbanismo*, n.156, mar. 2007.

JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JORGE, C. A. *Santa Cecília: contrastes e confronto*. São Paulo, 2006. v. 30.

KOOLHAAS, R. *La ciudad genérica*. Barcelona: Gustavo Gili, 2007.

MEDRANO, L.; RECAMÁN, L. *Espaços públicos na região central da cidade de São Paulo: o Telecentro Elevado Costa e Silva*. *Arquitextos*, São Paulo, ano 07, n. 075-00, Vitruvius, ago. 2006.

PACIONE, M. *Urban Geography - A global perspective*. Routledge: New York, 2001, p.539.

PALLAMIN, V. M. *Arte Urbana - São Paulo: região central (1945-1998)*. 1. ed. São Paulo: Annablume / FAPESP, 2000. v. 1000. 82 p.

PORTAL VITRUVIUS. *Prêmio Prestes Maia de Urbanismo / 2006*. *Projetos*, São Paulo, ano 06, n. 067-02, Vitruvius, jul. 2006

ROLNIK, R. *Falácia em promessa de SP sem Minhocão*. Disponível em: <<http://raquelrolnik.wordpress.com/>> Acesso em: 12 de Abril de 2014.

_____ *O Minhocão pode ser desativado?* Disponível em: <<http://raquelrolnik.wordpress.com/>> Acesso em: 12 de Abril de 2014.

SENNETT, R. *O Declínio do Homem Público: as tiranias da intimidade*. Tradução: Lygia Araújo Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA, J. S. *Entre o Minhocão e o Metrô: Containeres Urbanos no Bairro da Santa Cecília*. 2012. Trabalho Final de Graduação - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2012.

TSCHUMI, B. (1988). *Introdução: Notas para uma teoria da disjunção arquitetônica*. In: NESBITT, K. (org). *Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica (1965-1995)*. Tradução: Vera Pereira. São Paulo: Cosac Naify, 2006, p.188-192.

