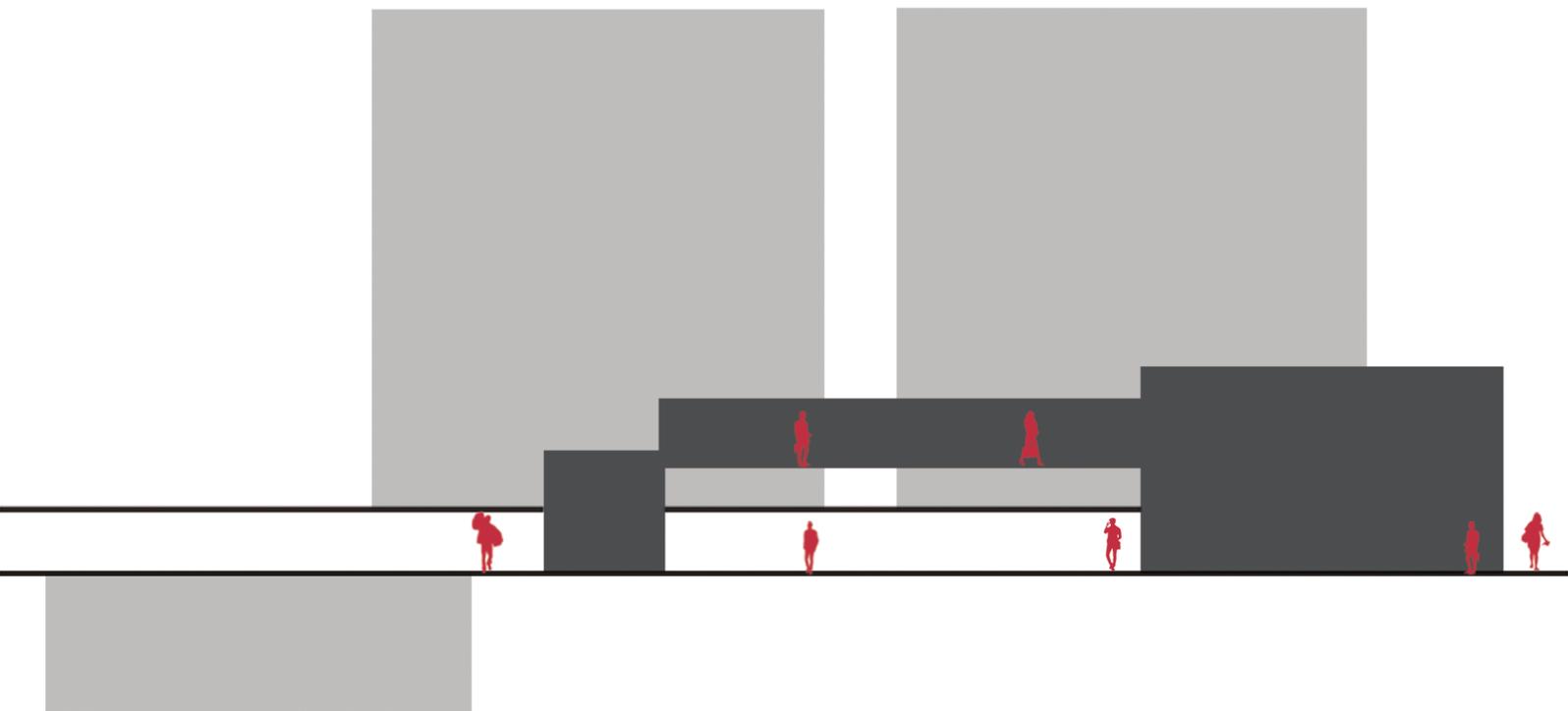


# VIDA URBANA ATIVA



valorização da antiga estação  
da Tramway no Brás (SP)

tatiana hitomi sato

# VIDA URBANA ATIVA

valorização da antiga estação da Tramway no Brás (SP)

Tatiana Hitomi Sato

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA - UNESP PRESIDENTE PRUDENTE

Arquitetura e Urbanismo

Orientador: Ms. Alfredo Z. N. Ramos

Coorientadora: Profa. Dra. Eda M. Góes



# agradecimentos

aos meus pais, meu irmão e familiares,  
aos meus amigos,  
à orientação de Alfredo Ramos e  
coorientação de Eda Góes.

vida urbana ativa	8
justificativa	9
objetivos	10
metodologia	11

# UM

CONSIDERAÇÕES  
INICIAIS

espaço público	14
----------------	----

# DOIS

REVISÃO  
BIBLIOGRÁFICA

breve histórico de São Paulo	24
um bairro chamado Brás	28
investigações do local	31

# TRÊS

Linha do bonde - Tranway da Cantareira	31
<i>Trajetória da linha do bonde</i>	33
<i>Encerramento das atividades</i>	40
Centro de tradições nordestinas (CTN)	42
Companhia de policiamento de trânsito (CPTrans)	44

CONTEXTUALIZAÇÃO  
HISTÓRICA

leitura perceptiva	49
leitura morfológica	52
<i>Cheios e vazios</i>	54
<i>Equipamentos</i>	55
<i>Lei de Zoneamento</i>	57
<i>Uso predominante</i>	60

# QUATRO

ANÁLISES DO  
CONTEXTO  
PREEXISTENTE

CINCO 65 entorno do local  
66 ficha de inventário

O LOCAL  
EXPERIENCIADO

SEIS 73 praça das Artes  
79 teatro Erotídes de Campos  
81 Jardim Edite  
REFERÊNCIAS 84 *Relação entre os estudos de caso*  
PROJETUAIS

SETE 87 entrevistas *online*  
91 entrevistas com moradores do CDHU

NOVAS  
PERSPECTIVAS

OITO 93 chegando ao projeto  
93 *Partido*  
93 *Programa*  
PROJETO 96 *Conceito*  
96 valorizando o antigo galpão ferroviário  
96 *Croquis*  
99 *Entendendo o projeto*

NOVE 112  
REFERÊNCIAS  
BIBLIOGRÁFICAS

## vida urbana ativa

No decorrer da graduação no curso de Arquitetura e Urbanismo, diversos foram os temas interessantes e instigantes para se aprofundar nos estudos. Todavia, entre todos eles, a vida das pessoas nos espaços públicos é de grande importância, pois acredita-se que a essência para uma cidade mais democrática seja por meio do contato com o outro.

Nesta perspectiva, refletir sobre o espaço público em toda a sua complexidade passa a ser uma tarefa difícil, mas ao mesmo tempo estimulante uma vez que se torna uma motivação para melhorar os subsídios para o debate e ação projetual.

Assim, busca-se por meio de um local que já me era conhecido – o bairro do Brás na cidade de São Paulo (Figura 1) -, desenvolver o Trabalho Final de Graduação e aplicar os conceitos aprendidos ao longo dos anos. Busca-se fazer uma compreensão ampla deste objeto de estudo, fazendo uma contextualização histórica, levantamentos perceptivos e morfológicos, subsidiando-se em teóricos que trabalham com o tema – espaços públicos -, estudos de caso de projetos que conseguiram concretizar bons resultados, além da realização de entrevistas com os cidadãos que frequentam o bairro e finalizando com croquis de estudo.

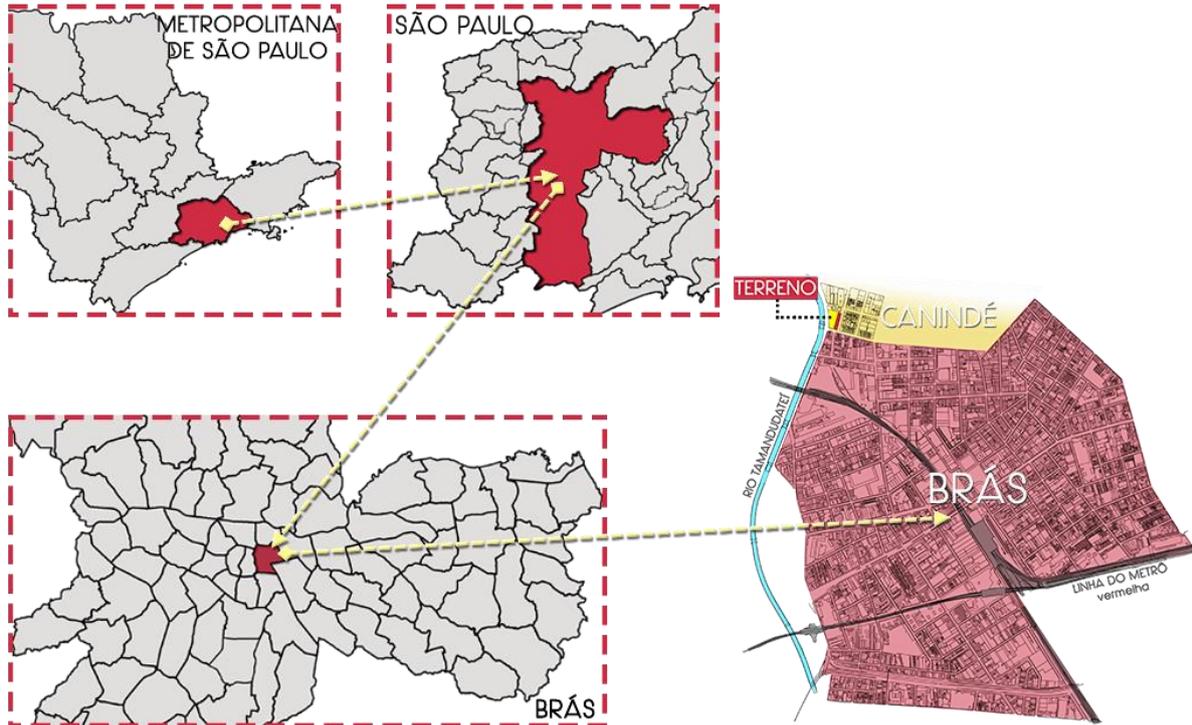


Figura 1 –  
Localização  
do terreno  
Fonte: *site* da  
prefeitura de  
São Paulo,  
modificado  
pela autora,  
2017

### justificativa

Vivenciar o bairro do Brás por certo tempo fez parte do cotidiano da autora. Neste período pode-se sentir que há uma falta de espaços públicos de qualidade, pois foi visto que o maior estímulo para as pessoas irem até lá é o consumo. Entende-se que vive-se em uma sociedade em que cada vez mais os espaços públicos e privados se confundem (vide o caso dos *shopping centers*), contudo, esta causa impactos negativos na dimensão cultural, ao passo que a cultura vem sendo transformada meramente em consumo (Bauman, 2007).

chegando ao  
tema

Desta forma, procurou-se um local que tivesse a potencialidade para que pudessem resgatar o papel do espaço público como elemento fundamental para o encontro e o lazer – dentre outros aspectos que mais à frente serão discutidos. Assim, em um antigo galpão ferroviário, em estado de conservação próximo ao de ruínas, vislumbrou-se esta possibilidade.

chegando ao local

Entretanto, para confirmar a coerência da proposta com o local escolhido realizou-se uma série de estudos que serão melhor descritos nos capítulos posteriores.

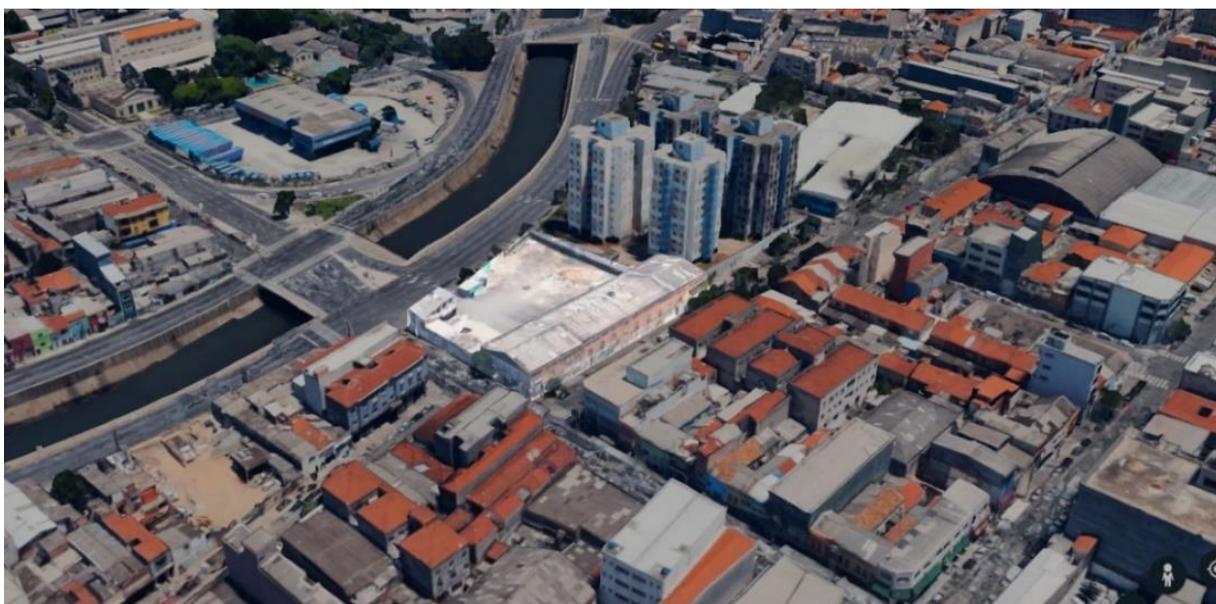
coerência entre o local e tema

## objetivos

Com base no que foi exposto, este TFG possui como objetivo geral desenvolver um projeto arquitetônico que amplie a vida pública no bairro do Brás.

A partir de um antigo galpão ferroviário pré-existente (Figura 2), pensa-se em um equipamento de uso público para explorar as potencialidades deste edifício, tornando-o de entretenimento e lazer para aqueles que frequentam o bairro.

Figura 2 - Destaque do local escolhido para o projeto  
Fonte: Google Maps, modificado pela autor, 2017



Como objetivos específicos, procura-se que neste projeto arquitetônico se utilize do conjunto conceitual estudado (1), bem como respeite seu contexto histórico, visando reforçar o sentimento de pertencimento, sem reproduzir as ações que ampliam a desvalorização do espaço público ou a “confusão” entre público-privado, compreendendo a demanda do bairro (2).

Também se tem em vista fazer uma compreensão mais ampla da realidade em que o objeto está inserido, por meio de leituras morfológicas e perceptivas, levantamentos *in loco* e subsídios teórico-práticos (3).

Desta forma, sintetizam-se no quadro abaixo os objetos (geral e específicos) deste Trabalho Final de Graduação (Quadro 1).

OBJETIVOS		DESCRIÇÃO
GERAL		Desenvolvimento de uma proposta projetual sobre antigo galpão ferroviário para valorizar a vida pública do Bairro do Brás
ESPECÍFICOS	1	Aplicação de Conceitos Teóricos
	2	Reforçar o Sentimento de Pertencimento
	3	Compreensão Ampla da Realidade Estudada

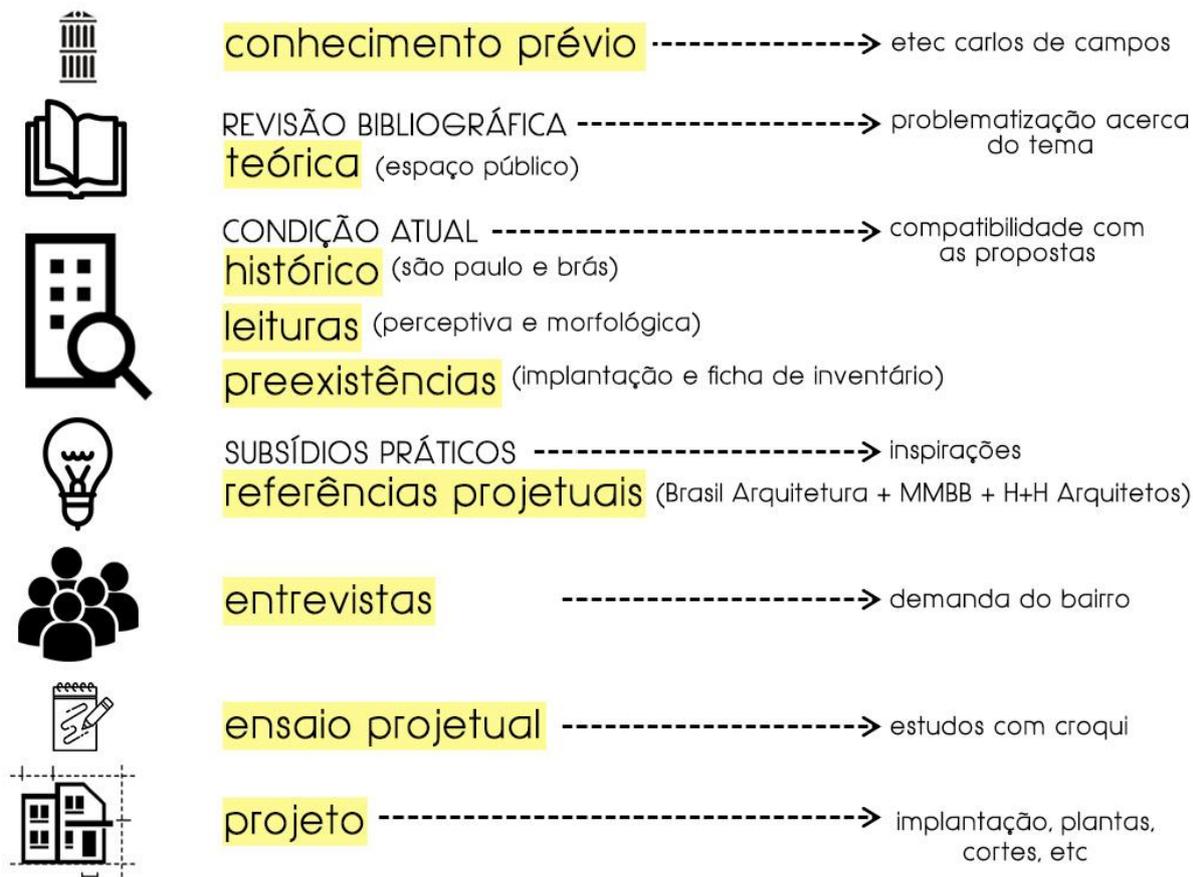
Quadro 1 – Síntese dos objetivos  
Fonte:  
Elaborado pela autora, 2018

## metodologia

Inicialmente, para a realização do trabalho, foi considerado o conhecimento prévio da autora sobre o Brás. A partir deste ponto, foi problematizada a desvalorização dos espaços públicos,

através de embasamentos teóricos acerca do tema. Em seguida, com a finalidade de somar este subsídio teórico com as futuras propostas projetuais, foram necessários estudos sobre a condição atual do local. – cidade, bairro, terreno, entorno, etc., por meio de uma revisão histórica, leituras perceptivas e morfológicas, e análise da preexistência. Posteriormente, buscou-se referências projetuais que têm como prerrogativa o retorno de uso para a população e formas de acessibilidade ao público diverso. Somado à isso foram realizadas uma série de entrevistas com os cidadãos que frequentam o bairro. Previamente ao projeto, produziu-se ensaios projetuais – croquis - para o direcionamento deste. Por fim, a elaborou-se imagens técnicas e gráficas do projeto. Assim, a metodologia utilizada para o desenvolvimento de projeto sintetiza-se em (Figura 3):

Figura 3 –  
Síntese da  
metodologia  
Fonte:  
Elaborado  
pela autora,  
2018





# DOIS

REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

## espaços públicos

Existe uma complexidade e diversidade no entendimento do que sejam espaços públicos atualmente, assim, é necessário estabelecer uma conceituação que não desconsidere a interpretação popular, que identifica estes espaços com praças, ruas, ou até mesmo um *shopping center*, mas que não se limite a tal entendimento. Tendo em vista que o interesse central deste trabalho final é um espaço público, serão abordados diferentes pontos de vista críticos acerca do tema com a finalidade de construir uma interpretação própria.

Primeiramente, será utilizado a linha de pensamento de Angelo Serpa (2007). Ele compreende que nesses espaços há possibilidade de ação política, ou mais inerente ao trabalho, a definição como “espaço simbólico, da reprodução de diferentes ideias de cultura, da intersubjetividade, que relaciona sujeitos e percepções na produção e reprodução dos espaços banais e cotidianos” (Serpa, 2007, p. 09). Além de conceituar o espaço público através de uma perspectiva política, Serpa também o compreende como um espaço de consumo. Ele estuda empiricamente os parques de Salvador e Paris e associa o teórico com as experiências vivenciadas nestes locais. Para este trabalho, o exemplo do Parque do Abaeté e do Parque Costa Azul, ambos na Bahia, aproximam-se mais de nossa realidade, na medida em que o autor utiliza o primeiro para afirmar que há uma tendência de “uniformização visual e funcional dos espaços urbanos” (Serpa, 2007, p. 25), sendo estes parques com características estéticas e funcionais que assemelham-se às de um *shopping center*, valorizando o consumo como uma atividade de lazer.

Serpa (2007) compreende que os parques construídos na contemporaneidade tornam-se instrumentos de valorização fundiária – denominado pelo autor de “grifes” do mercado imobiliário -, a partir da parceria das empresas privadas com os

poderes públicos. Em conjunto, deliberam projetos com inclinação para o “gigantismo e pelo grande espetáculo” (Serpa, 2007, p. 26), localizados principalmente em locais centrais e turísticos, nos quais arquitetos e paisagistas de grande nome estão envolvidos. Os casos do Parque Abaeté e do Parque Costa Azul seguem essas mesmas diretrizes. O primeiro tem como maior atrativo para os moradores da cidade e turistas os restaurantes e os bares. Já no segundo é possível assistir eventos musicais, porém estes são inacessíveis para um público mais popular. A inacessibilidade de ambos os parques decorre de suas localizações, uma vez que ambos estão instalados na orla atlântica de Salvador. Desse modo, Serpa (2007) ressalva que o próprio governo e a prefeitura favorecem a discriminação feita nos parques, uma vez que instalam na orla já privilegiada em detrimento da orla suburbana. Desfavorecem os segmentos mais pobres soteropolitanos, sobretudo em relação à dificuldade de deslocamento e a menor opção de lazer em locais periféricos.

A obra “Cidades para pessoas” de Jan Gehl (2013) apresenta algumas cidades como modelos, visto que para o autor é necessário conhecê-las para entender o espaço público. Os dois estão intrinsicamente ligados e através da história das cidades é possível observar que “as estruturas urbanas e o planejamento influenciam o comportamento humano e as formas de funcionamento das cidades” (Gehl, 2013, p.9). Deste modo, assim como as ideias de Serpa (2007) e de Gehl (2013), entendemos que a composição da cidade é caracterizada por meio da heterogeneidade de opiniões, ideias e principalmente de pessoas.

Jan Gehl (2013) considera um bom espaço público, tal como um espaço “de encontro e fórum social” (Gehl, 2013, p.3) em prol das pessoas. Dessa forma, para ele, a democracia é um elemento essencial, ao passo que proporciona um espaço aberto à diversidade de pessoas e com diferentes ações. Baseia algumas de suas conclusões na obra de Jane Jacobs (2002), na

medida em que a autora critica o planejamento urbano feito na modernidade. No entendimento da autora, este resultou em cidades sem vida e vazias de pessoas. Na visão de Gehl (2013), no urbanismo moderno falta a valorização do “espaço público, [das] áreas de pedestres e [do] papel do espaço urbano como local de encontro dos moradores da cidade” (Gehl, 2013, p. 3). Para nosso trabalho é significativa a relação do modernismo com o espaço público introduzida por Gehl (2013), em razão da compreensão deste movimento limitar as funções cultural e social do espaço da cidade.

Jacobs (2002) é fundamental para os demais estudos, uma vez que foi uma das pioneiras à criticar as doutrinas do modernismo, movimento no qual substituí-se as construções de conglomerações de espaços públicos pelas construções individuais - entre outros fatores que norteavam para a falta de interesse da vida pública (Gehl, 2013, p.4). A autora classifica o planejamento e desenho urbano moderno como “ortodoxo”, à medida que objetivam fronteiras formais. Em oposição a isto, ela defende a diversidade como solução para os males de um urbanismo que recorre ao uso monofuncional, o qual, ao setorizar as funções, gera a insegurança e o esvaziamento das áreas públicas. Na mesma linha que Jacobs (2002) e Gehl (2013), consideramos que a questão da necessidade de um espaço público atrativo para o local de estudo no bairro Brás - predominantemente comercial -, está relacionada com o reforço de uma vida pública com maior diversidade de atividades e maior sentimento de segurança no entorno. A movimentação dos ambulantes e dos consumidores compõem uma próspera vida pública para o bairro (Figura 4), porém, em horários não comerciais, a vida pública acaba, prevalecendo a escuridão, o isolamento, e conseqüentemente a insegurança nas ruas.



Objetivos-chave	Descrição
Cidades vivas	O potencial para uma cidade viva é reforçado pela atratividade das pessoas em relação às caminhadas, pedaladas ou permanência nos espaços da cidade. É ressaltado uma vida pública, ao passo que apresenta oportunidade sociais e culturais.
Seguras	Quando há mais movimentação de pessoas pela cidade e sua permanência em espaços urbanos a segurança é intensificada. Cidades mais seguras tem o potencial de convidar seus cidadãos à caminhar, assim, ter uma infraestrutura que permita curtas distâncias a pé, bem como, espaços públicos atrativos e uma variedade de funções urbanas. Desta maneira, há mais “olhos da rua” (Jacobs, 2002) acompanhando o cotidiano nas habitações e edifícios do entorno.
Sustentáveis	É favorecida pelo uso de modais que são benéficos para à economia e o meio ambiente, tendo menor consumo de recursos, emissões de poluentes e ruídos – chamados de “mobilidade verde” por Gehl (2013). Também é importante o reforço da atratividade pelo transporte público, bicicleta ou o andar a pé, quando os usuários sintam-se seguros e confortáveis ao usa-los.
Saudáveis	Quando o caminhar ou o pedalar ocorrerem de forma naturais nas atividades diárias. Nos estudos de Gehl, uma cidade em que o carro é mais valorizado há mais problemas de saúde, uma vez que seus cidadãos tornam-se sedentários devido à comodidade do carro transporta-los diretamente para o local desejado.

Quadro 2 - Os quatro objetivos-chave (Gehl, 2013) Elaboração própria e grifos da autora, 2017.

Ainda que tenha uma ampla visão, a experiência de Jan Gehl (2013) é mais voltada para a realidade europeia. Neste trabalho, deve-se considerar as desigualdades sociais devido sua localização. Assim, a compreensão de segurança em relação à movimentação de pessoas no caso das cidades brasileiras diferenciam-se, de modo que a presença de segmentos socioeconômicos com menor nível de renda podem gerar a sensação de insegurança.

Além disso, temos a contribuição de Pedro Brandão (2011), o qual relaciona o espaço público com a configuração de um

espaço enquanto um bem coletivo de utilização livre, porém, onde existe um padrão comportamental aceito socialmente. Sua visão abrange os sentidos morfológicos e tipológicos, com isso o autor considera que o homem é capaz de reconhecer um espaço público através de informações simbólicas. Brandão (2011) apresenta 15 tipologias com seis referências estruturais, contudo apenas a coluna “a”, “b” e “f” são significativos para nosso trabalho e são evidenciadas abaixo (**Quadro 3**), uma vez que pretendemos utilizá-las:

a) Espaços – traçado	Encontro	1. Largos, praças.
	Circulação	2. Ruas, avenidas.
b) Espaços – “paisagem”	Lazer – natureza	3. Jardins, parques.
	Contemplação	4. Miradouros, panoramas.
f) Espaços gerados	Por edifícios	13. Adro, passagem, galeria, pátio.
	Por equipamentos	14. Culturais, desportivos, religiosos, infantis.
	Por sistemas	15. Iluminação, mobiliário, comunicação, arte.

Quadro 3 -  
Tipologias de  
espaço  
público  
(Brandão,  
2011)  
Elaboração  
própria e  
grifos da  
autora, 2017

Numa leitura crítica das transformações do espaço público contemporâneo, mais a frente será discutida sua transformação em “mercadoria para consumo de poucos, dentro da lógica de produção e reprodução do sistema capitalista” (Serpa, 2007, p. 09), alinhando-se com a questão deste trabalho que tem como objeto um bairro predominantemente comercial, em que os espaços de bem coletivo de utilização livre (Brandão, 2011) são escassos. O “consumo de poucos” está relacionado com a ideia de exclusão de alguns e de defesa de interesses econômicos, sejam eles de valorização imobiliária, comercial ou mesmo turística. Este é concretizado com a construção de

empreendimentos comerciais monumentais – como *shopping centers* ou galerias –, constituindo-se em um local mais atraente que os espaços públicos, em geral. Mas são espaços privados de uso coletivo, que acabam sendo confundidos por alguns, com espaços públicos, o que acaba por gerar conflitos. Esse também é o caso de certos parques, conforme demonstrado por Serpa (2007), que mesmo sendo espaços públicos, que não mais promoveriam a ação política e sim a valorização do entorno. Esses são alguns dos aspectos que nos ajudam a compreender a crise do espaço público, em razão da predominância do privado sobre o público.

Em direção às ideais postas anteriormente, temos a obra “Vida de consumo” de Zygmunt Bauman (2007), a qual denomina a “sociedade de consumidores” como promotora de um estilo de vida em que o consumo está acima das alternativas culturais. Seu texto amplia a discussão para um novo âmbito, no qual o mercado é o protagonista. Diferentemente de Jacobs (2002), que direciona a culpa dos males urbanos para os urbanistas e desconsidera a força das ações e interesses dos agentes econômicos<sup>2</sup>, Bauman (2007) afirma que o mercado utiliza-se do apelo midiático, com sugestões de consumo, tendo o lucro como principal objetivo. A interseção do debate sobre o espaço público com a questão da crise do mesmo culmina na valorização do consumo e seu consequente impacto negativo, entre outros aspectos, na dimensão cultural, visto que a cultura vem sendo transformada meramente em consumo, simultaneamente os empreendimentos como *shopping centers* são mais valorizados, ainda que sejam produzidos pelo mercado e com a finalidade de acima de tudo, de obtenção de lucro.

É significativo apontar que há uma confusão entre espaços públicos e privados no entendimento das pessoas. Essa tendência, supostamente, advém do fato da tematização dos “espaços-fantasia” (Brandão, 2011) em locais privados e de acesso restrito. Estes simulam uma identidade análoga ao dos

<sup>2</sup>Assim acredita-se a partir de sua afirmação “Quando achamos que o desejável é uma cidade viva, diversificada, capaz de aprimoramento contínuo e denso, então ajustaremos a máquina financeira para obter isso” (Jacobs, 2002, p. 350).

espaços públicos, encobrendo o caráter de um lugar para consumo rápido. Sobre a estilização da comunicação urbana, na obra de Brandão, temos que o “produto” ornamental “pode merecer apreciação pela actualidade ou tradição dos traços estilísticos do seu design (mais “limpos” nos seus ritmos, padrões, equilíbrio, proporção, a escala, materiais ou cor), mas substituindo por vezes outras identidades, com outra autenticidade” (Brandão, 2011, p. 103).

De acordo com Brandão (2011), a percepção do espaço público depende de cada cultura, indivíduo e época, e esta é moldada conforme vivencia experiências positivas ou negativas. No entanto, ele considera que esta percepção pode ser alterada com um conjunto majoritariamente formado por imagens programadas - como é intitulado através da autora Elizagarote (2003) de “marketing urbano” - com a finalidade de estabelecer novos valores e atribuições ao espaço tornando-se autênticos aos sentidos do público (Brandão, 2011, p. 37), retomando às ideias de Bauman (2007) em relação ao papel do mercado quando recorre à mídia, que com o intenso jogo de imagens exerce poder de influência sobre a sociedade.

Neste trabalho nos apoiamos nas acepções de um espaço público como: 1. espaço com possibilidade de ação política na contemporaneidade (Serpa, 2007); 2. produção e reprodução do espaço decorrente das relações das possíveis diferenças dos indivíduos (Serpa, 2007); 3. “de encontro e fórum social” (Gehl, 2015, p.3); 4. estruturas tipológicas que se diferenciam pelo traçado, paisagem e espaços gerados e 5. “um bem coletivo de utilização livre” (Brandão, 2011). Assim, a construção conceitual incorpora tanto uma conotação **política e social**, quanto aspectos **morfológicos e tipológicos**, além de uma perspectiva crítica do espaço público como espaço de consumo (Serpa, 2007). A conceituação do trabalho foi fortemente influenciada pela crítica de Serpa (2007), uma vez que a problematização

permeia na afirmação de uma crise do espaço público, no qual a dimensão cultural é substituída pelo consumo.

A partir da conceituação de espaço público, o Largo da Concórdia no Brás (**Figura 3**) é compreendido como tal, ao passo que abrange em sua maior parte as conceituações dos autores apresentados. Porém seu uso é determinado pelo horário, ou seja, quando é de noite não tem movimento, além de sua limitação em relação às possibilidades de encontro de diferentes camadas sociais, uma vez que apenas as camadas mais baixas usufruem deste local, motivos que influenciam na decisão de projetar um espaço público para o bairro. Outro fator que ponderou-se foi a escassez de espaços como estes, visto que no entorno do bairro o Largo da Concórdia é o único espaço público que contém as acepções interpretadas pelo trabalho, além do uso monofuncional relativo do bairro.

A leitura e discussão das obras dos autores citados auxilia ao evidenciar as tendências que estamos experimentando nos espaços públicos na era contemporânea. Através das suas análises foi possível identificar que estão ocorrendo processos de desvalorização do espaço público, propondo como base conceitual a problematização desses novos valores adquiridos pela maior parte da sociedade. O próximo capítulo sucede da verificação da compatibilidade das leituras conceituais sobre espaço público e suas decorrentes problematizações, com as inquietações verificadas no histórico do local escolhido, visando uma proposta projetual que não ignore o conjunto conceitual e histórico, contudo não reproduza ações que ampliam a desvalorização de um espaço público.



TRÊS

CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

Capital do Estado de São Paulo e localizado ao sudeste do mesmo, o município de São Paulo possui uma população estimada de 12.038.175 habitantes, segundo o IBGE (2016). Seu território ocupa uma área de 1.521,11 km<sup>2</sup> com uma densidade demográfica de 7.398,26 hab./km<sup>2</sup> (IBGE, 2010). Sua importância sucede de sua influência política como metrópole, como também por seu considerável desenvolvimento econômico em relação às demais cidades brasileiras.

O bairro do Brás, onde se encontra o objeto de estudo, tem sua origem intrinsecamente ligada ao início da história da cidade de São Paulo, sendo necessário, desta forma, contemplar o macro (São Paulo), visando o micro (Brás). Assim, será apresentada uma síntese histórica acerca da formação da malha urbana paulista, ressaltando-se a área central onde se localiza o Brás.

### breve histórico de São Paulo

Primeiramente, é importante ressaltar o século XX como um marco para São Paulo, pois de acordo Marins (2004), em função da inauguração da estrada de ferro de capital inglês, *The São Paulo Railway Company*, em 1867, houve um inchaço populacional na cidade em relação aos outros municípios, além de ser o motor para as grandes mudanças – tanto populacional quanto econômica e urbanística - que ocorreram durante e após este século.

De acordo com Caldeira (2000), no início do século XX em São Paulo havia uma relativa segregação socioeconômica, onde as diferentes camadas sociais se condessavam em uma mesma região, distinguindo apenas pelo tipo de moradia – mansões ou casa própria contrapondo com os cortiços ou casa de cômodos. A autora identifica que “de 1890 até cerca de 1940, o espaço urbano e a vida social em São Paulo foram caracterizados por

*concentração e heterogeneidade*” (Caldeira, 2000, p. 213). Apesar da relativa proximidade física entre os distintos segmentos socioeconômicos, existia um contraste entre os modos de ocupação da área urbana. Como Villaça (2001) ressalva, houve um aspecto de seletividade em relação à expansão de São Paulo, em virtude da escolha das camadas mais altas se instalarem em direção ao espigão da região, de altitude crescente, onde havia grande beleza natural e mais tarde se tornaria a atual Avenida Paulista. Ainda que houvesse o vale do Anhangabaú como uma barreira, esta era menor em relação aos grandes obstáculos que as camadas mais baixas tiveram que enfrentar, como a Estrada de Ferro São Paulo Railway e o rio Tamanduateí que alagava suas áreas adjacentes. Portanto, como havia grandes desvantagens nesta segunda região, esta foi menosprezada pelas classes média e alta, permanecendo assim, as classes populares e especialmente os trabalhadores (Villaça, 2001, p. 117).

Ao passo que a cidade se industrializava, as construções também se intensificavam. No entanto, as funções das edificações não eram espacialmente determinadas, ocorrendo a aglutinação das fábricas, comércio e serviços entre as residências, as quais abrigavam os trabalhadores. Estes eram majoritariamente constituídos pelos imigrantes europeus, devida à recém abolição da escravatura e, conseqüentemente, à política incentivadora da substituição de mão-de-obra escrava pela qualificada, método para “branquear” a população brasileira (Caldeira, 2000). De acordo com Marins (2004), o preconceito das elites dirigentes contra a ascendência africana nas atividades da cidade, somado à própria escolha de muitos afro-brasileiros em não se submeter às atividades formais, que se assemelhavam às imposições da escravidão, resultava na maior presença dos negros nas práticas econômicas improvisadas, como obras urbanas, lojas, oficinas e serviços domésticos ou nas práticas informais.

Costureiras, cozinheiras, lavadeiras e curandeiras se somavam aos carregadores, pedreiros e artesãos que

sustentavam o dia-a-dia paulistano, além da infinidade de ambulantes que faziam dos espaços públicos lugares eminentemente negros até a década de 1880. (Marins, 2004, p. 64.

Silva (2004) observa que nas décadas de 1930 e 1940 o processo de industrialização foi consolidado e aprofundado no país, concomitantemente o estado de São Paulo e sua capital tornavam-se o principal polo econômico e industrial do Brasil. As tabelas a seguir (Tabelas 01 – 03) sintetizam a descrição do autor sobre o fluxo migratório desse período de êxito do desenvolvimento econômico no município em questão:

ANO	HABITANTES
1930	890 mil
1933	1 milhão
1945	1,6 milhões

Tabela 1–  
Número de  
habitantes

PERÍODOS	ACRÉSCIMO
1920 a 1930	56%
1930 a 1940	47%

Tabela 2-  
Crescimento  
populacional

ANO	% DA POP. DO
1900	1,4%
1920	1,9%
1940	3,2%
1950	4,2%

Tabela 3-  
Porcentagem  
da população  
municipal em  
relação à  
brasileira  
Fonte:  
Elaboradas  
pela autora  
(2017), com  
base em Silva  
(2004).

Sobre os anos de 1930 em diante, Silva (2004) evidencia que foram marcados pelos fluxos migratórios internos no país, o qual Caldeira (2000) identifica que sua composição era formada principalmente pelos nordestinos. Demonstra-se na tabela abaixo (Tabela 04) a diferença entre o saldo migratório interno em relação ao imigratório nos dois períodos apresentados:

Tabela 4-  
Saldo  
migratório  
interno e  
imigratório

PERÍODO	SALDO MIGRATÓRIO	SALDO
1908 e 1934	92.023	391.152
1935 e 1945	4.001.990	3.027 <sup>3</sup>

Fonte:  
Elaborada pela  
autora (2017),  
com base em  
Silva (2004).

<sup>3</sup>Nadia  
Somekh (1997,  
p. 118) *apud*  
Silva (2004, p.  
100).

Ocorreram diversos fatores que reforçaram a tendência do deslocamento das elites para longe do centro, e conseqüentemente o distanciamento entre as distintas camadas nas últimas décadas do século XX. Teresa Caldeira (2000) pontua: 1. a utilização da justificativa pelas elites das más condições higiênicas das camadas mais baixas; 2. a implementação do novo Código de Zoneamento de São Paulo, aprovado em 1972, que determinava um baixo coeficiente de aproveitamento para os locais onde as elites instalaram-se e resultava na elevação dos preços dos terrenos. Assim, as camadas mais abastadas foram estabelecendo-se em direção ao sudoeste de São Paulo. Conforme a autora (2000), o comércio e serviços permaneciam nas áreas centrais, mas também acompanhavam às imediações das residências das classes média e alta, diferentemente das indústrias, que se instalavam nas periferias ou em outros municípios mais próximos.

A tendência do centro crescer menos que a periferia tornou-se clara desde os anos 50, quando algumas das regiões industriais mais antigas da cidade (Pari, Brás, Mooca, Bom Retiro) e o centro velho (Sé, Santa Efigênia) começaram a perder população, embora a maioria das regiões centrais continuasse a crescer. (Caldeira, 2000, p. 233)

Campos (2004) revela que houve uma remodelação em São Paulo no final do século XX, baseado em princípios elitistas que visavam a cultura europeia da *belle époque*. No entanto, apenas abrangia as áreas privilegiadas, nas quais o novo urbanismo era estruturado com a implementação de boulevares arborizados, parques, praças, bairros-jardins, etc., embelezando e melhorando as condições de bairros residenciais das camadas mais abastadas. Já, os estratos sociais mais baixos não se

enquadravam nesse novo cenário – permaneciam nas áreas menos valorizadas que continham as fábricas, vilas operárias, loteamentos e moradias populares – contrastando com o que o autor nomeia de “colina central”, onde a parte industrial continha a paisagem de chaminés e cortiços, somados ao estigma de insegurança pela elite.

### um bairro central chamado Brás

No tópico anterior foi apresentado um breve histórico da expansão de São Paulo com foco principalmente a partir do século XX, sendo introduzido o processo de mudanças urbanas e populacionais do centro da cidade. Dentro desse contexto, faz-se ainda necessário salientar a trajetória histórica do bairro Brás e seu entorno, com a finalidade de culminar na área de interesse para a proposta de projeto.

Segundo Gunn e Correia (2004), a construção da Estrada de Ferro Sorocabana não só estruturou a malha urbana como também formou bairros centrais de São Paulo, como o próprio Brás, local de estudo deste trabalho. A ferrovia estabelecia papel importante à medida que era através dela que escoavam a produção agrícola e industrial do estado (Gunn e Correia, 2004, p. 82). Assim, como os bairros que se ampliavam ao longo dos trilhos de ferro – como Belenzinho, Mooca, Ipiranga e Vila Prudente etc. – o Brás estruturava-se e era composto em sua maioria por vilas operárias, construídas pelas próprias fábricas, as quais, de acordo com Caldeira (2000), utilizavam as moradias para controlar os trabalhadores sob as ameaças de despejo. Além das vilas operárias – modestas moradias populares -, a paisagem era composta por grandes prédios fabris de tijolo aparente e altas chaminés.

Villaça (2001), por sua vez, evidencia que a polarização das camadas mais baixas na região além do Tamanduateí - parte

<sup>4A</sup> expressão subcentro será por nós utilizada, como já destacamos, para designar aglomerações diversificadas e equilibradas de comércio e serviços, que não correspondem ao centro principal (Villaça, 2001, p. 117).

desvantajosa com acesso econômico dificultoso ao centro principal - resultou no surgimento de um subcentro<sup>4</sup> de comércio e serviço, o Brás, formado com a finalidade de atender as demandas da população de baixa renda, sendo essencialmente popular. Esta condição é mantida até os dias atuais.

Entretanto, a primazia do Brás como o maior subcentro da metrópole durou até a década de 1960, quando o advento da estrutura metropolitana global atingiu São Paulo, a ferrovia, ao passo que atraiu o desenvolvimento de um novo setor industrial popular para o ABC paulista, esvaziou o Brás, primeiro subcentro da região metropolitana, devido ao surgimento e desenvolvimento destes novos subcentros populares (Villaça, 2001).

Somado a estes fatores, houve a tendência no final do século XX das camadas mais altas se distanciarem do centro de São Paulo:

Em 1890, 72% dos 60564 habitantes de São Paulo moravam a oeste do Tamanduateí e apenas 28% a leste (a paróquia do Senhor Bom Jesus de Mattozinhos do Brás). Em 1920, 57% e, em 1950, 40,6% da população de São Paulo se encontrava a oeste. (Villaça, 2001, p. 117)

Mas as indústrias também atuaram no esvaziamento do bairro em questão ao se deslocarem para a periferia, ou até mesmo para outros municípios, sendo significativo para um bairro como o Brás, caracterizado anteriormente como um local industrial. Quando é mencionado na obra de Caldeira (2000) sobre a região leste de São Paulo, é possível utilizar dessa experiência para o Brás, uma vez que ambos são tradicionalmente industriais, nos quais algumas edificações das antigas fábricas tiveram novos usos, como lojas de departamento e *shopping centers* ou até mesmo centros de lazer, contudo, as demais tiveram um único fim: o abandono. Num tom de crítica, Caldeira considera que a alteração para usos de lazer e consumo

combinados “contribuem para o sentimento de incerteza e perda experimentado pelos antigos moradores” (Caldeira, 2000, p. 240), uma vez que isso ocorre no âmbito de um processo de recuperação, mas também de enobrecimento de bairros, como a Mooca, como exemplo.

De acordo com Caldeira (2000), na década de 1990, a economia perdia a participação do setor industrial, sendo substituída especialmente pelo papel das atividades terciárias na economia urbana. Ainda que não seja o principal estudo da autora, Caldeira, utilizando diversos autores como base para explicar que isto decorreu em virtude da combinação de dois processos:

Alguns (por exemplo, Gonçalves e Semeghini 1992, Araújo 1992) argumentam que a expansão do terciário é um reflexo do desenvolvimento de um tipo de produção mais flexível, no qual muitas atividades antes registradas como produção industrial começaram a ser adquiridas como serviços, e no qual o papel da tecnologia moderna e das atividades de financeiras se expandiu. Outros, no entanto, tentam relativizar essas asserções, mostrando que os setores do terciário que de fato se expandiram são muito precários, como por exemplo o comércio ambulante e atividades não especializadas e sub-remuneradas desempenhadas sem contratos formais de trabalho (por exemplo, Leme e Meyer 1997: 63-79). (Caldeira, 2000, p. 250, grifos da autora)

As consequências dessas transformações econômicas são significativas à medida que alteram o meio urbano, por relacionar-se com o abandono e ou substituição das antigas fábricas pela criação de novos espaços urbanos (Caldeira, 2000, p. 250), conforme já foi mencionado.

Ao final cabe destacar que a reflexão acerca da implementação de novos empreendimentos em locais caracterizados antigamente como industriais – levando em conta que estão sendo instalados no Brás – está diretamente ligada à crise do espaço público, ao passo que os primeiros são personalizados pela tematização dos “espaços-fantasia”

(Brandão, 2011), que remontam as particularidades semelhantes às de um espaço público, contudo sem suas múltiplas qualidades como, por exemplo, um lugar com a possibilidade de ação política (Serpa, 2007), de “encontro e fórum social” (Gehl, 2015), bem como “bem coletivo de utilização livre” (Brandão, 2011).

Retomando a crítica feita por Serpa (2007), que advém da concepção que o espaço torna-se acessível apenas para alguns, com a exclusão de uma maioria e predominância de interesses econômicos em detrimento das características que deveriam predominar no espaço público, a correlação com o histórico do Brás se evidencia, uma vez que, como visto anteriormente, desde sua formação já se inseria num processo de segregação socioespacial, primeiramente pela tipologia das moradias; segundo pela ocupação de distintas áreas; terceiro pela urbanização e melhoramento apenas das áreas privilegiadas. Assim, aproximando-se dos dias atuais, compreende-se o significado da implantação de empreendimentos que excluem socialmente e economicamente as camadas menos favorecidas.

### investigações do local

Após a revisão do processo de evolução da cidade de São Paulo e do bairro do Brás, agora será abordado o contexto histórico do local de estudo, bem como as suas antigas funções e futuras propostas.

#### *Linha do bonde – Tramway da Cantareira*

A princípio se ressalta que no terreno escolhido para estudo há uma antiga edificação muito significativa para o crescimento do Brás. De acordo com Kako (2013), em sua tese de doutorado “*O papel dos trilhos na estruturação territorial da cidade de São Paulo de 1867 a 1930*”, foi identificado que este edifício era ocupado como um anexo da estação da linha de bonde, onde

ficavam suas instalações. Inicialmente o percurso realizado começava da Ponte Grande no rio Tietê até a Serra da Cantareira, e posteriormente a linha do bonde foi estendida até o centro da capital.

Segundo Dalmo (2007) o século XIX foi marcado pela construção da ferrovia em 1867, que ligava São Paulo à Santos e pertencia a São Paulo Railway Co. – companhia inglesa. No mesmo século, houve a instalação da linha de bonde de devida importância, construída no ano de 1893 e chamava-se Tramway<sup>5</sup> da Cantareira, também conhecida como “trenzinho da Cantareira”. Sua obra foi realizada pela Cia. Cantareira e Esgotos com a finalidade de transportar materiais e fornecer água para a cidade. Vemos no Resumo Executivo do Parque Estadual da Cantareira (2009), elaborado pela prefeitura de São Paulo, que somente com a construção de uma linha ferroviária que conectasse o centro de São Paulo com a Serra da Cantareira seria possível o abastecimento d’água para a cidade, em decorrência do antigo sistema de transporte - carros de boi e carroças puxadas por burros.

Sabe-se, a partir de Dalmo (2007), que foi necessário a fabricação de novos materiais e implementação de uma nova infraestrutura urbana para viabilizar a instalação da linha férrea. Desta maneira, os tijolos precisavam ser mais resistentes para este tipo de obra, aproximando-se dos fabricados no exterior, além da necessidade de adaptações e/ou reforços nas pontes ao longo do trajeto da linha do trem.

O trem já trazia benefícios para os cidadãos uma vez que fornecia abastecimento de água, materiais para construção da cidade, além de fomentar o mercado de consumo. Diante das vantagens do bonde, o chefe da Comissão de Saneamento propôs a adaptação dos vagões para a circulação dos passageiros aos domingos e feriados, como forma de lazer para a população. Em sequência, o serviço dos trens foi ampliado para servir o tráfego público nos outros dias da semana,

<sup>5</sup>De acordo com Dalmo (2007), em São Paulo a palavra tramway denominava uma ferrovia urbana com locomotivas.

transformando-se no meio de transporte mais difundido e utilizado por milhares de pessoas (Dalmo, 2007, p. 112).

Em 1901, Kako (2013) ressalva que a concessão desta linha de bonde foi transferida para Cia. inglesa – *The São Paulo Tramway Light and Power* -, uma vez que havia irregularidades no antigo serviço. Assim, altera-se o transporte de tração animal pelo de tração elétrica (Stiel, 1978 *apud.* Kako, 2007), suprimindo o primeiro efetivamente em 1903. Conforme Campos (2004), a nova empresa dirigente também assumia o encargo de distribuição de energia elétrica e serviço de telefonia.

### Trajétória da linha do bonde

A Tramway da Cantareira passou por diversas alterações, posteriormente sendo chamada de Trem da Cantareira. Na ilustração abaixo (**Figura 5**) é possível verificar as inclusões de estações que ocorreram ao longo de sua utilização.

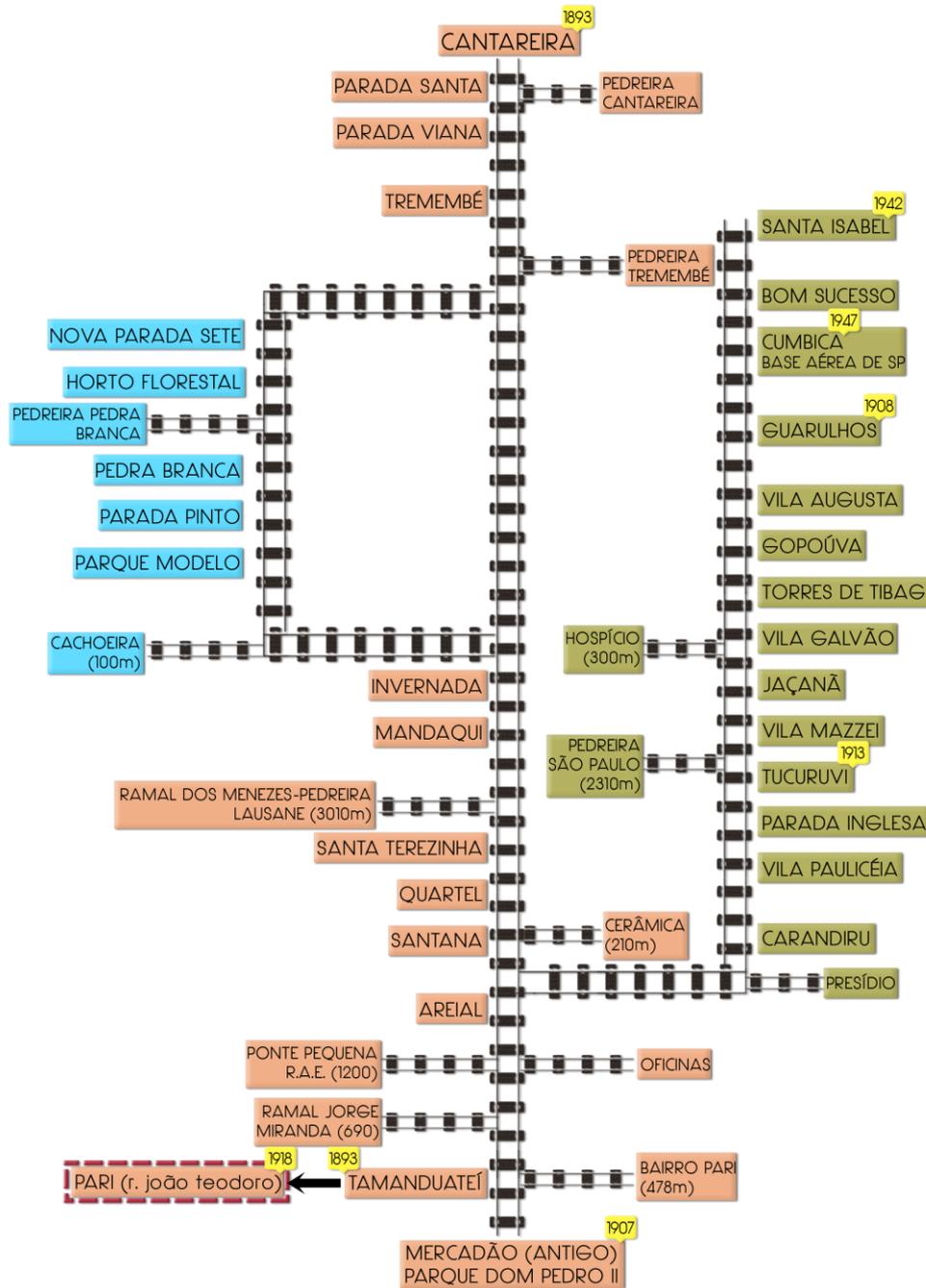


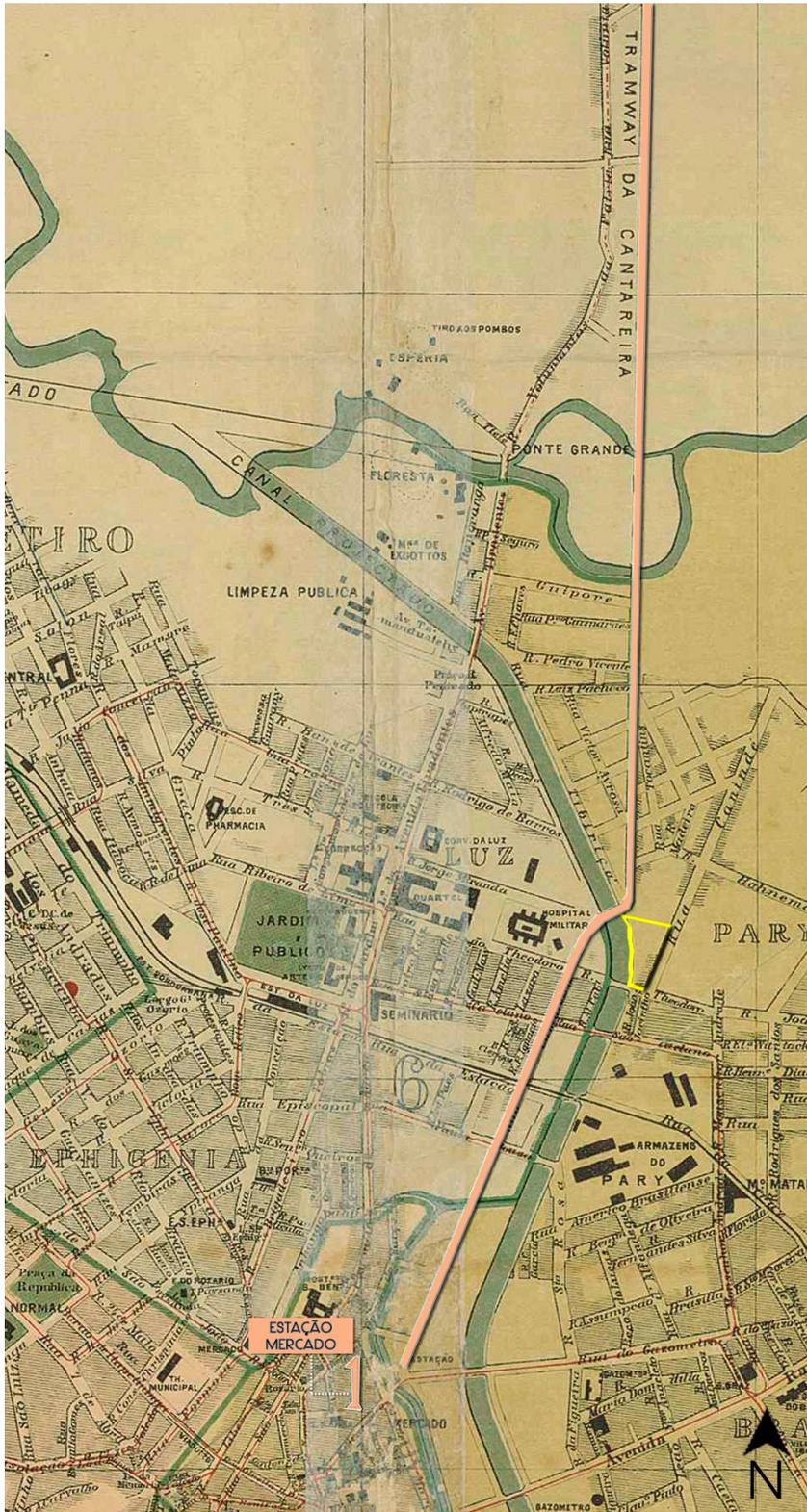
Figura 5 – Estações e seus respectivos anos de instalação  
Fonte: Elaborado pela autora a partir do esquema do site netleland (2015), 2017

Segundo o site “Estações Ferroviárias” de Ralph Mennucci Giesbrech (2017), por meio de estudos para viabilizar a instalação da tramway, o governo estadual deliberou como ponto inicial da linha a Estação Pari da São Paulo Railway (situada na rua João Teodoro), estação na qual chegaria a maior parte do material

destinado ao serviço de canalização d'água. Assim, em 1893, o primeiro trecho partia da rua João Teodoro – localizada no terreno objeto de estudo - até a Serra da Cantareira, atual bairro do Tremembé. Com a novidade do transporte de pessoas pelos bondes, foram instaladas novas estações. As pessoas saíam da zona norte e necessitavam chegar até o centro da cidade, por esta razão, em 1907 estende-se a linha do bonde até o Parque Dom Pedro II (Figura 6) - nomeada como estação Mercado -, aproximando-se ainda mais do centro de São Paulo (Mapa 1).

Figura 6 –  
Cartão postal  
com a antiga  
estação  
Mercado,  
localizada na  
região do  
Parque Dom  
Pedro II  
Fonte: Site  
Estações  
Ferroviárias do  
Brasil, 2017





Mapa 1 –  
Localização  
da estação  
Mercado  
Fonte: Site da  
Prefeitura de  
São Paulo  
modificado  
pela autora,  
2017

<sup>6</sup>De acordo com Amaral (2015), a estação ficou famosa devido à canção "trem das onze" de Andoniran Barbosa.

Já em 1908, a Estrada de Ferro da Cantareira dividiu-se em dois segmentos, originados com a construção do ramal Guapira – mais tarde intitulada de ramal Guarulhos –, que inicialmente chegava até o bairro do Jaçanã<sup>6</sup>. Progressivamente novas estações eram abertas, como a estação Tucuruvi (1913), a estação Guarulhos (1915), a estação Cumbica que era ocupada pelo aeroporto Militar, e atualmente pela Força Aérea de São Paulo (BASP) (1947), até finalmente instalarem as últimas estações do ramal Guarulhos, a estação Bom Sucesso e a Santa Isabel (1942). Estas partiam da estação Areal, e percorriam pelas estações Carandiru, Vila Paulicéia, Parada Ingleza, Tucuruvi, Vila Mazzei, Jaçanã – última estação na cidade de São Paulo –, Vila Galvão, Torres de Tibagi, Gopouva, Vila Augusta, Guarulhos, Cumbica, Bom Sucesso e Santa Isabel (Amaral, 2015).

No ramal original – Cantareira –, ocorria outro desvio chamado de Quadrilátero do Horto, o qual originava-se da estação da Invernada. Desse modo, as estações Parque Modelo, Parada Pinto, Parada Pedra Branca, Horto Florestal, Parada Nova Sete e Parada Sete, foram paulatinamente construídas, retornando ao ramal principal em direção a estação Tremembé (Amaral, 2015).

Em 1918 a estação do terminal central, retorna a estação para próximo do seu local original, nomeada como estação Tamanduateí, sendo esta mudança relevante para o trabalho, uma vez que esta estação é dividida em duas - no qual o rio Tamanduateí atuava como um divisor - repartindo o pátio da estação localizada na rua João Teodoro, visto no mapa de 1924 ([Mapa 2](#)) (Amaral, 2015).



Mapa 3 –  
Localização  
da estação  
Tamanduatê  
em 1930  
Fonte:  
Geosampa  
modificado  
pela autora,  
2017

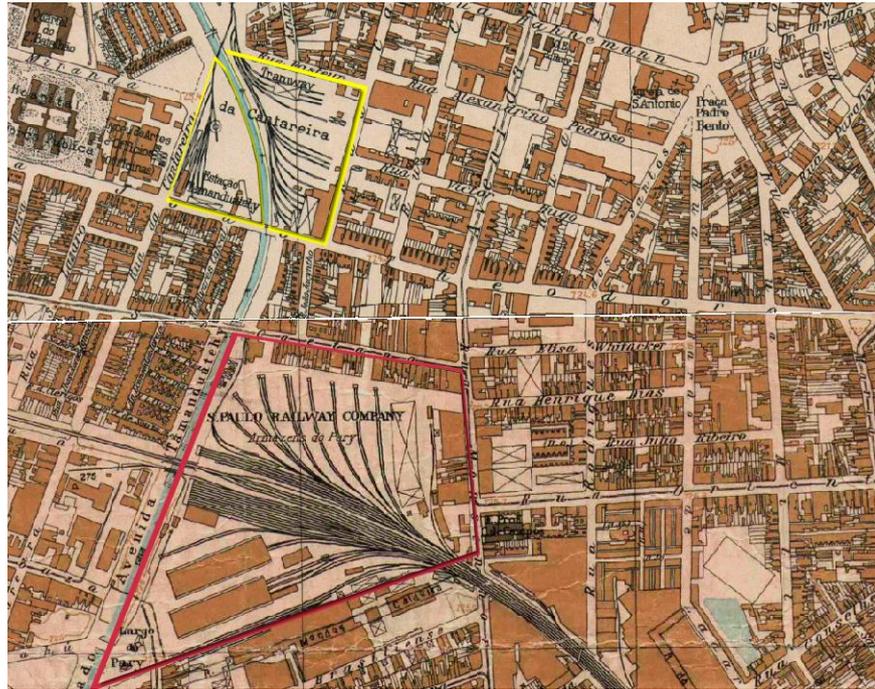


Figura 7 –  
Anexos da  
Estação  
Tamanduatê  
Fonte: acervo  
R. M.  
Giesbrecht  
modificado  
pela autora,  
2017



Figura 8 –  
Anexos da  
Estação  
Tamanduatê  
Fonte: acervo  
R. M.  
Giesbrecht  
modificado  
pela autora,  
2017



Foi elaborado um croqui para melhor compreensão da configuração das edificações do anexo da antiga estação Tamanduateí (Figura 9), realizada através das imagens anteriormente apresentadas, somado à imagem de satélite de 1954 (Figura 10)

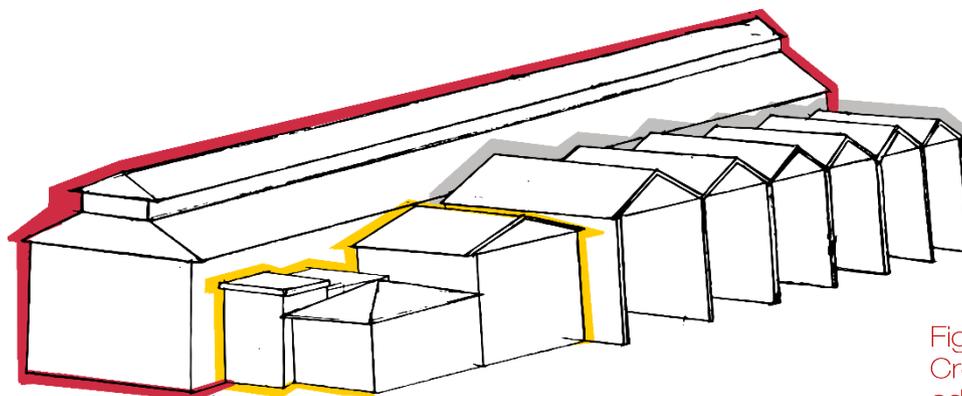


Figura 9 –  
Croqui das  
edificações  
do anexo da  
estação  
Tamanduateí  
Fonte: Autora,  
2017



Figura 10 –  
Imagem  
aérea de  
satélite, 1956  
Fonte:  
Prefeitura de  
São Paulo,  
modificado  
pela autora,  
2017

### Encerramento das atividades

Conforme afirmou Campos (2004), o período da República Velha foi marcado por intervenções urbanísticas. E com o ideário rodoviarista introduzido por Washington Luís (1869-1957) - presidente do Brasil (1926-1930) - e bem recepcionado pela elite paulistana, a tendência do domínio dos automóveis nas ruas era expandir. Complementarmente, a partir de 1924 surgiram os

ônibus, inicialmente por meio de iniciativas clandestinas, porém, já ameaçavam as atividades da Companhia Light & Power Tramway, empresa responsável pelos bondes.

Para Campos (2004), esgota-se a primazia da empresa com a recusa do Plano Light pelo prefeito Pires do Rio (1926-1930) – conhecido por estimular a verticalização e políticas de transporte pelo automóvel -, uma vez que o plano apoiava o sistema de transporte por trilhos, inviabilizando o Plano de Avenidas de 1930, proposta viária elaborado por Francisco Prestes Maia (1896-1965), o qual aspirava ao estímulo do transporte automotivo. Camargos (2004) aponta que dos anos de 1920 à 1940 o transporte público ainda funcionava através do bonde, contudo, havia a dependência da conexão com o centro e o resto da cidade para efetivar a ocupação dos loteamentos mais afastados. Assim, o uso do automóvel tornou-se hegemônico, especialmente pelas elites. Caldeira (2002) compreende que foi através do Plano de Avenidas que o padrão de segregação transformava-se e efetivava a mudança das camadas média e alta para as áreas mais afastadas das quais os segmentos mais pobres se encontravam.

Ainda que o arruamento periférico crescia ao longo das linhas de trem do subúrbio com a Tramway da Cantareira (Campos, 2004, p. 73), segundo estudos de Caldeira (2002), seu trecho expandia-se lentamente, em virtude do oneroso custo de sua instalação. Paulatinamente, novas avenidas eram abertas e o sistema de ônibus difundia-se, assim, foi possível possibilitando que a periferia expandisse de modo avançado. Enquanto o sistema de transporte de ônibus atendia principalmente as

classes trabalhadoras, os automóveis eram usufruídos pelos segmentos mais abastados da sociedade. Nos anos de 1948 “os deslocamentos por bonde respondiam por 52,2% do total de viagens em transporte público, em 1966 eles haviam caído para 2,4% do total.” (Caldeira, 2000, p. 219), encerrando suas operações efetivamente em 1968 (Figura 11).

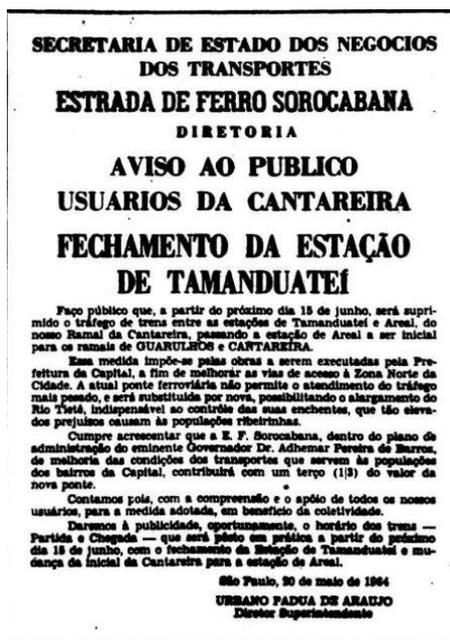


Figura 11 –  
Aviso oficial  
sobre o  
fechamento  
da estação  
Fonte: acervo  
R. M.  
Giesbrecht,  
2017

### *Centro de tradições nordestinas (CTN)*

Foi verificado que após o terreno ser ocupado por um anexo da Cantareira Tramway, este ficou abandonado. Apenas por volta dos anos de 2000, foi utilizado como Centro de Tradições Nordestinas administrado pela Associação de Nordestinos do Estado de São Paulo (ANESP). Em entrevista que realizamos com uma membra da ANESP, Irlas Bezerra<sup>7</sup>, ao perguntarmos sobre o local de estudo, ela respondeu que sua mãe quem foi a responsável por tirar os escombros do terreno. A cobertura do edifício foi modificada – anteriormente apresentava quatro águas com clerestório no centro, vide Figura 10 -, pela associação para viabilizar seu uso, visto no mapa abaixo (Mapa 4):

<sup>7</sup> Na Associação dos Nordestinos do Estado de São Paulo, Irlas e sua mãe desenvolveram inúmeros projetos para atender esta camada da sociedade em moradia, saúde, educação e cultura, além de promover ações para perpetuar a tradição da comunidade (Portal Comunidade Nordestina).

Mapa 4 –  
Terreno  
Fonte:  
Geosampa,  
2004,  
modificado  
pela autora,  
2017.



<sup>8</sup> Atualmente o terreno é ocupado por um posto da PM. Sendo assim, foi possível recolher mais informações.

Através de entrevista com o Capitão Frasson da polícia militar (PM)<sup>8</sup>, sabe-se que estado de São Paulo doou o imóvel público para associação, em virtude desta não conter fins lucrativos e seu foco ser relevante para o bairro, uma vez que visava os interesses da comunidade nordestina - como visto anteriormente, esta fazia maior parte da composição do bairro nos anos de 1930. Contudo, em 2011 o lugar foi alugado para um estacionamento, tornando sua utilização irregular (Figura 12).



Figura 12 -  
ANESP 2011  
Fonte: Google  
Maps,  
modificado  
pela autora,  
2017

A PM necessitava de um terreno para viabilizar seu projeto de Grande Comando da Companhia de Polícia de Transito (CPTrans), e uma vez que verificou-se a ilegalidade do imóvel, esta entrou com ação de reintegração de posse através da procuradoria do Estado. Efetivou-se legalmente a reintegração

de posse na ação 1023326-22.2014.8.26.0053, visto no *site* do Tribunal de Justiça (Figura 13)<sup>9</sup>.

Processo 1023326-22.2014.8.26.0053 - Reintegração / Manutenção de Posse - Posse - ESTADO DE SÃO PAULO -ASSOCIAÇÃO DOS NORDESTINOS DO ESTADO DE SÃO PAULO - ANESP (OCUPANTES) - - GILBERTO [REDACTED] (OCUPANTE) - - RODRIGO [REDACTED] (OCUPANTE) e outros - Rodolf [REDACTED] - Vistos. Mantenho a decisão à fl. 470 por seus próprios fundamentos. Int. - ADV: LIGIA [REDACTED] (OAB 287553/SP), MARCOS [REDACTED] (OAB 209766/SP), JOSE [REDACTED] (OAB 54952/SP), CAROLINE [REDACTED] (OAB 277773/SP), JOSIANE [REDACTED] (OAB 249113/SP), MARIO [REDACTED] (OAB 130612/ SP), ANGÉLICA [REDACTED] (OAB 162133/SP), RODRIGO [REDACTED] (OAB 236195/SP)

<sup>9</sup> As identificações foram mantidas em sigilo.

Figura 13- Processo de reintegração de posse Fonte: *site* Tribunal da Justiça, 2014

Dessa forma, o único lugar em que havia movimentação de noite, em virtude das festividades dos nordestinos, foi desocupado e, conseqüentemente, ocorre o decesso da vida noturna do bairro.

### Companhia de polícia de trânsito (CPTrans)

Por conseguinte, foi oficializado a ocupação pela PM no imóvel pelo decreto estadual nº 60.200 (Figura 14).

Assim, em 2015, inicia-se a elaboração do projeto arquitetônico de um Grande Comando (GC) da CPTrans, sendo este um edifício de serviços administrativos para a polícia militar, além de conter segmentos operacionais.

O GC é a maior sede em que outros batalhões<sup>10</sup> estão subordinados à ele. Cada batalhão é responsável por regiões distintas da cidade. No esquema abaixo é possível compreender suas

DECRETO Nº 60.200,  
DE 28 DE FEVEREIRO DE 2014

Destina à Secretaria da Segurança Pública, a administração do imóvel que especifica, localizado nesta Capital

GERALDO ALCKMIN, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais e à vista da manifestação do Conselho do Patrimônio Imobiliário,

**Decreta:**

Artigo 1º - Fica destinada à Secretaria da Segurança Pública, à administração do imóvel localizado na Avenida do Estado, nº 2.023, Bairro do Bom Retiro, nesta Capital, com 3.646,34m<sup>2</sup> (três mil, seiscentos e quarenta e seis metros quadrados e trinta e quatro decímetros quadrados) de terreno e 1.313,50m<sup>2</sup> (um mil, trezentos e treze metros quadrados e cinquenta decímetros quadrados) de construção, cadastrado no SGI sob o nº 53581, conforme identificado no expediente Prot. CHEFE GAB-GS-13.972/13-SSP (CC-140.741/13)

Parágrafo único – O imóvel de que trata o "caput" deste artigo, **destinar-se-á à Polícia Militar do Estado de São Paulo, visando à instalação de unidade do Comando de Policiamento de Trânsito.**

Artigo 2º - Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

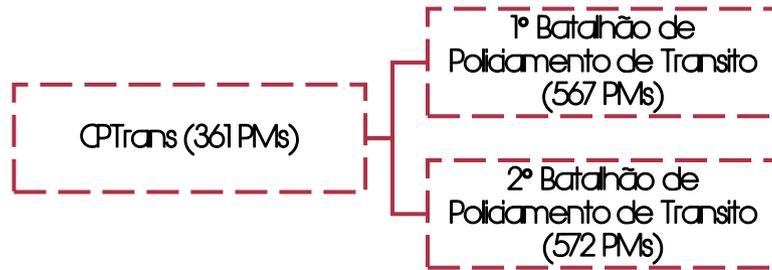
Palácio dos Bandeirantes, 28 de fevereiro de 2014  
GERALDO ALCKMIN  
Cibele Franzese  
Secretária-Adjunta, Respondendo pelo Expediente da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional  
Fernando Grella Vieira  
Secretário da Segurança Pública  
Edson Aparecido dos Santos  
Secretário-Chefe da Casa Civil  
Publicado na Casa Civil, aos 28 de fevereiro de 2014.

Figura 14- Decreto estadual 60.200 Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, 2014

<sup>10</sup> De acordo com CAP Frasson, batalhões são serviços operacionais, sem o administrativo

subordinações com o número de policiais necessários em cada batalhão (Figura 15):

Figura 15-  
Esquema de  
subordinação  
Fonte:  
Elaborado  
pela autora,  
2017



Baseado na entrevista feita com o CAP Frasson, foi possível elaborar um quadro (Quadro 4) com o possível programa que o projeto arquitetônico prevê. Os ambientes seguem as dimensões de acordo com o código de obras, adotando as normas de um escritório.

AMBIENTE	DESCRIÇÃO
Sala de exposição	Exposição de antigas viaturas de policiamento de trânsito ( <i>hall</i> de entrada)
Estacionamento	Proteção das viaturas que não estão em operação (subsolo)
Áreas de alojamentos	São separadas de acordo com a graduação de posto <sup>11</sup>
Área de vestiário	Área para banho, contendo armários e beliches – em caso de necessidade de passar a noite no GC.
Quadra de esportes	Área de lazer para os policiais
Áreas administrativas	Serviços administrativos
Auditório	Ambiente para aulas e palestras para os policias
Foyer	Área de entrada para o auditório com passagem para a sala de exposição (pavimento térreo)
Reserva de armas	Armas não portáteis (como fusível), e de apoio – em caso de troca de armamento

<sup>11</sup>Cabo soldado, Sargento e Subtenentes, Capitães e Tenentes, além dos oficiais superiores – Major, Tenente Coronel, Coronel

Quadro 4 -  
Programa do  
projeto do GC  
Fonte:  
CPTrans,  
modificado  
pela autora,  
2017

O serviço do Grande Comando já existe e localiza-se no metrô Bresser, assim que for construído uma nova sede este será transferido. O processo de aprovação encontra-se na prefeitura, mais precisamente na *Companhia de Engenharia de Tráfego (CET)*, em virtude da análise a ser feita em relação ao impacto nas vias de transporte que irão alterar-se com a implantação de um edifício de grande movimentação. Além da aprovação da prefeitura, foi necessário a aprovação de dois órgãos de preservação de patrimônio histórico o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (Conpresp) e o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Arqueológico, Artístico e Turístico (Condephaat), em virtude da área envoltória em que o imóvel se encontra.

Para o funcionamento de um GC são necessários 361 policiais, diversificando o número de cada oficial e dividido em serviços administrativos e operacionais. Somado à isto, o projeto prevê a ocupação de uma extensa área do terreno - contém 3.646,34 m<sup>2</sup> de extensão -, além de dois subsolos de estacionamento e mais nove pavimentos.

Uma vez que o projeto está em fase de aprovação, não foi possível a obtenção das peças gráficas do projeto - plantas baixas, cortes, etc.-, assim, foi feito um croqui ilustrativo da possível implantação do edifício (**Figura 16**), na qual o trabalho compreende que há uma descontextualização em relação ao entorno do terreno.



Figura 16-  
Croqui  
Fonte: Google  
Earth,  
modificada  
pela autora,  
2017

Visto que a proposta do projeto da CPTrans apresenta uma extensa fachada envidraçada somada à um gabarito de nove pavimentos, é identificado como um edifício de arquitetura monumental. A descontextualização ocorre, em razão de seu entorno - em um raio de 500m - há apenas sete prédios com mais de 4 pavimentos. Além disto, não será utilizado o edifício preexistente, o qual suas histórias e memórias falecerá junto à nova construção.

O trabalho entende que um projeto favorável para o bairro do Brás deva manter o seu caráter, ou seja, ter a compatibilidade com o seu entorno. Além de conter um direcionamento para retomar a relevância histórica, somado à ampliação da vida pública do local. Porém, uma vez que na visão popular a presença da polícia é valorizada, esta será considerada a fim de adaptar as propostas futuras do terreno à proposta do trabalho.

# QUATRO

ANÁLISES DO CONTEXTO PREEXISTENTE

As análises do contexto preexistente abrangem tanto uma leitura perceptiva como uma morfológica, onde são levantados dados qualitativos e quantitativos, respectivamente, das preexistências edificadas. Os dois tipos de análises são produzidas a fim de abranger uma compreensão mais ampla do local de estudo.

### leitura perceptiva

Como já foi discorrido em capítulos precedentes, o local escolhido como objeto de estudo localiza-se dentro de um contexto que já era conhecido, sendo necessário um esforço para o *re-conhecer*. Para tanto, optou-se por usar de uma análise perceptiva com base na “teoria da deriva” de Guy Debord que foi formulada dentro da corrente situacionista em 1958. Recentemente, Francesco Careri (2014) retoma este método como tema da atualidade, e busca no caminhar “o prazer de se perder com o fim de conhecer”.

Desta forma, a leitura perceptiva foi influenciada pela perspectiva de Careri (2014), o qual complementarmente<sup>12</sup> ao capítulo dois – referência teórico sobre espaço público - afirma que a única maneira de se ter uma cidade segura é que haja pessoas andando pela rua, além do que o ato de andar é uma ação capaz de diminuir o medo. Nas palavras do autor:

<sup>12</sup>Sua perspectiva é interessante, ainda que Careri (2014) suprima outros agentes de um processo de desvalorização do espaço público, quando afirma que a única solução para à cidade segura e viva é feita pela ação do caminhar.

*Hoy día, la única categoría con la que se diseña las ciudades es la seguridad. Parecerá una banalidad, pero la única manera de conseguir una ciudad segura es que haya gente andando por la calle: solo esto permite un control recíproco sin necesidad de cercados o cámaras de vigilancia. Y la única manera de lograr una ciudad viva y democrática es que se pueda andar sin anular los conflictos y las diferencias, que se pueda andar para protestar y para reafirmar el propio derecho de la ciudad (Careri, 2014, p. 210).*

Dessa forma, o caminhar foi realizado a partir do método da “deriva” de Guy Debord (1958), o qual descreve que esta ocorre quando:

*Uma ou várias pessoas renunciam [...] durante um tempo mais ou menos longo, os motivos para deslocar-se ou atuar normalmente em suas relações, trabalhos e entretenimentos próprios de si, para deixar-se levar pelas solicitações do terreno e os encontros que a ele corresponde. (Debord, 1958, grifos da autora).*

Assim, foi elaborado um registro gráfico dessa etapa do trabalho, no qual sistematiza-se e ordena-se os elementos mais significativos do contexto que o objeto está inserido. Caminhou-se sem trajeto, apenas com destino definido: o terreno de estudo. Ao longo do percurso praticou-se o “deixar-se levar pelas solicitações do terreno” buscando criar “uma cartografia que faltava” (Debord, 1958), ressaltando os pontos de maior interesse com a finalidade da compreensão subjetiva do local (Figura 15).

Figura 17 –  
Cartograma  
sensitivo  
Fonte:  
Elaborado pela  
autora, 2017



<sup>13</sup> A deriva ocorreu em dois momentos: no horário do funcionamento dos comércios e, em sua maior parte, no horário que os comércios estão fechando. Sendo o segundo de pouca movimentação de pessoas.

<sup>14</sup> Vide capítulo dois.

<sup>15</sup> A palavra “ruínas” é utilizada dentro da interpretação popular - edifício abandonado e sem manutenção.

O trilho do metrô da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e o rio Tamanduateí foram delimitadores, uma vez que o primeiro é cercado por um muro e a travessia do segundo é de difícil acesso, devido ao trânsito de automóveis e sua extensa largura.

No diagrama, as sensações são identificadas pelas cores e pelas texturas. As cores predominantes são de tons de bege e acinzentado, compreendido pelo trabalho como um trajeto de pouca vitalidade e energia em relação às edificações que foram restauradas (como a estação Norte do Brás e a Escola Técnica Carlos de Campos), bem como as ruas de pouco movimento<sup>13</sup>, as quais provocam insegurança, visto que não há a presença dos “olhos da rua” (Jacobs, 2002)<sup>14</sup>. Contudo, ainda é possível contemplar as poucas texturas remanescentes de tijolo e sua pigmentação, as quais remetem à história do Brás, transmitindo o ar de nostalgia, ainda que em sua maioria esteja em ruínas<sup>5</sup>. Em oposição à estas, temos as fachadas comerciais, as quais dão a sensação de monotonia – vitrines similares - ou quando fechados apresentam o mesmo portão de aço de enrolar na cor cinza, retomando a falta de vitalidade nos horários não comerciais do bairro.

Não obstante, nos horários comerciais, os camelôs se instalam nas calçadas, somado à um intenso fluxo de pessoas. Assim, a rua Oriente torna-se, inevitavelmente, algo similar à “rua compartilhada”, eliminando a segregação por velocidades, tipos de transporte e locais de trânsito, promovendo espaços verdadeiramente compartilhados em que o direito de livre trânsito é exercido na forma de solidariedade, empatia, respeito e cuidado mútuo (Tella, Amado, 2016).

Desta maneira, na rua Oriente não há distinção da rua e da calçada, ao passo que os automóveis, pessoas, carroças, ambulantes, compartilham o mesmo lugar de locomoção. Além das ruas, a vitalidade do bairro é presenciada no Largo da Concordia, lugar em que há camelôs instalados, ponto de *wi-fi*,

bancos com encosto, pessoas que saem do metrô Brás, pessoas que ali descansam ou almoçam, além de uma obra em homenagem aos nordestinos, os quais compuseram a imagem do bairro nos anos 1930 e compõem atualmente parte da população do Brás.

Anteriormente à chegada ao lugar de estudo, é visto na esquina, uma grande propaganda – obstruindo o visual de uma antiga alvenaria de tijolo aparente – da nova feira da madrugada, apresentando arquitetura monumental e com características similares à de um *shopping center*, interpretado pelo trabalho como uma descontextualização do entorno em que se encontra. Contrapondo-se à essa arquitetura, temos o edifício objeto de estudo, o qual o posto da polícia militar ali se instala.

### leitura morfológica

Uma vez analisado o contexto imediato do objeto de estudo de forma perceptiva, procurou-se também ampliar estas análises através de leituras morfológicas com base em mapas, imagens aéreas e registros fotográficos. Assim, foi elaborado um quadro com os mapas sínteses que serão apresentados e seus respectivos objetivos (Quadro 5):

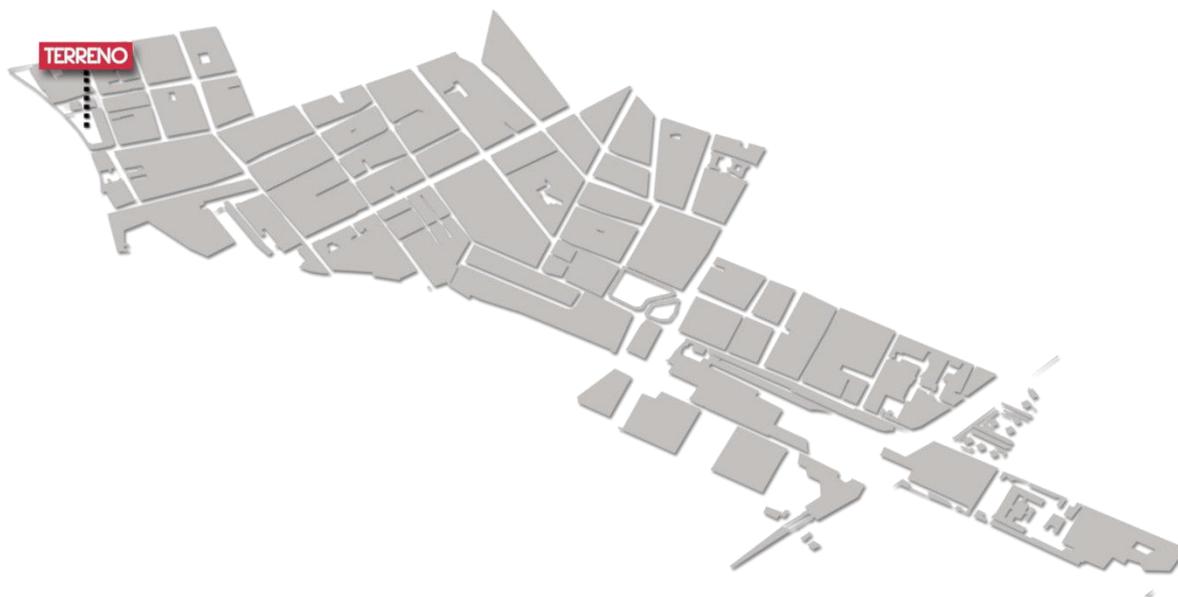
MAPA	TÍTULO	FINALIDADE
1	Cheios e vazios	Demonstrar o adensamento urbano
2	Equipamentos	Visualizar os equipamentos mais significativos
3	Lei de Zoneamento	Apresentar o zoneamento atribuído pela legislação
4	Uso predominante	Ilustrar os reais usos das edificações

Quadro 5 –  
Mapas das  
análises  
morfológicas  
Fonte:  
Elaborado pela  
autora, 2017

Primeiramente, é necessário ressaltar que a delimitação para a elaboração dos mapas tomou como partido dois fatores:

1. Lembrando a obra de Villaça (2001), o espaço urbano no histórico da metrópole é segmentado em dois lados. Há uma barreira que define o lado onde o centro está localizado e seu oposto é definido pelo autor como um conjunto “vale-rio-ferrovia”. Este é constituído pela ferrovia perpendicular ao vale, por onde corre o rio, no caso a linha do trem da CPTM e o vale onde o rio Tamanduateí situa-se. Ainda que o autor acredita que após a metropolização da cidade esses limites não são mais determinantes, devido à outros fatores que impactam o subcentro, este marco foi significativo para o trabalho, ao passo que foi fundamental para sua formação como o bairro é atualmente.

2. O elemento “limite” de Kevin Lynch (1960) também é aplicado, ao passo que pode ser considerado como o delinear de uma cidade feito por uma parede ou por água. Assim, apresentam “relevante característica organizadora” na perspectiva dos habitantes, além de se formarem como “interrupções lineares na continuidade”. Dessa forma, o trabalho entende que o rio Tamanduateí e o muro da linha do trem da CPTM apresentam tais características, e assim serão utilizados para as análises que apresentadas a seguir.

*Cheios e vazios*

Este mapa consiste em demonstrar o contraste entre os cheios e os vazios que a imagem aérea nos proporciona, expressando visualmente as coberturas dos edifícios. Dessa forma, é possível verificar que o bairro do Brás está consolidado, uma vez que há poucas áreas não edificadas. O entorno do metrô Brás e o terreno escolhido, apresentam as áreas menos ocupadas. Isso ocorre devido ao primeiro conter o caminho da linha do metrô para a próxima estação – estação Mooca – à céu aberto. Já, o segundo, em razão da antiga utilização do edifício - já existente - e seus usos posteriores não necessitarem de cobertura adicional – local de festividades nordestinas, estacionamento e o posto da polícia militar.

Mapa 5 -  
Cheios e  
vazios  
Fonte:  
Google Earth,  
modificado  
pela autora,  
2017



Mapa 6 -  
Equipamentos  
Fonte: Google  
Earth,  
modificado  
pela autora,  
2017

espaço  
cultural

Neste mapa, foram marcados os elementos mais significativos para o trabalho. Assim, vemos que há apenas um espaço cultural, localizado próximo à estação do metrô Brás, este apresenta pequenas dimensões e é direcionado apenas para uma parcela da população do entorno, visto que atende as crianças de um colégio próximo à este, porém em outro quarteirão.

educação

O mapa apresenta três escolas, sendo duas de ensino fundamental e médio, e uma de ensino médio e técnico. Sendo assim, nas proximidades desses equipamentos há um intenso fluxo de pessoas - crianças e adolescentes especialmente -, nos horários matutino e vespertino. Porém, há alguns cursos do ensino técnico que ocorrem no período diurno. Sabe-se através de entrevistas com os moradores do entorno, que as crianças que lá estudam - especialmente nas escolas de ensino fundamental e médio -, residem nas proximidades, ou seja, seu meio de transporte é o caminhar.

O ponto de wi-fi localizado no Largo da Concórdia é identificado como um relevante equipamento, ao passo que sua implantação promove a maior presença de pessoas no largo. A figura abaixo (Figura 18) mostra a sua eficácia, compreendida pelo trabalho, como um meio de recuperação da vida pública, uma vez que a aglomeração de pessoas utilizando o ponto de wi-fi misturam-se com as demais pessoas que ali se movimentam, trabalham, etc.

ponto de wi-fi



Figura 18 –  
Uso do ponto  
de Wi-fi  
Fonte: Acervo  
da autora,  
2017

A indicação da polícia militar é importante, em razão de apresentar um posto desta no terreno escolhido. Observa-se que há outro posto no Largo da Concórdia (Figura 17), contudo este contém outra função, pois a primeira é direcionada ao trânsito, e a segundo ao atendimento à comunidade em relação ao policiamento do entorno<sup>17</sup>.

polícia militar



Figura 17 -  
Posto da  
polícia militar  
Fonte: Google  
Street View,  
2016

### *Lei de zoneamento*

O mapa foi elaborado a partir da lei de zoneamento aprovado em 2016. Para seu melhor entendimento, o **Quadro 6** descreve as zonas que compõem no mapa, e suas descrições, segundo o *site* da Prefeitura de São Paulo (2016):

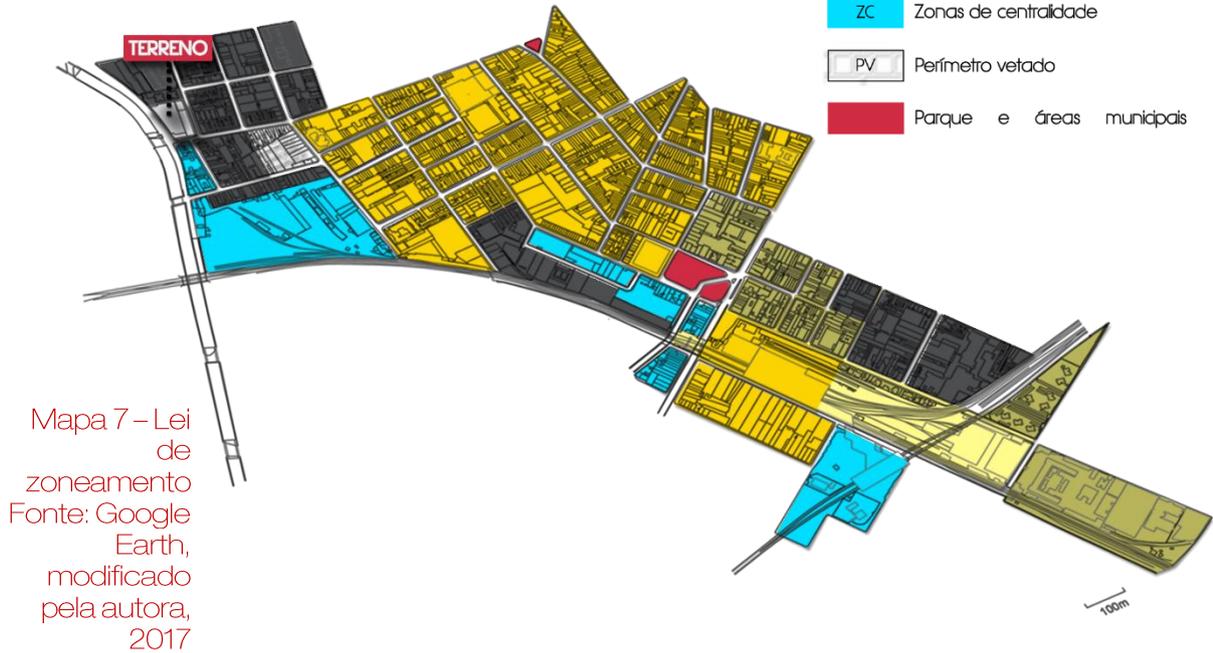
ZONAS	DESCRIÇÃO
ZEIS – 3 - Zona especial de interesse social	Porções do território destinadas, predominantemente, à moradia digna para a população da baixa renda por intermédio de <b>melhorias urbanísticas</b> , recuperação ambiental e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares, bem como à provisão de novas Habitações de Interesse Social – HIS e Habitações de Mercado Popular – HMP a serem dotadas de equipamentos sociais, <b>infraestruturas, áreas verdes e comércios e serviços locais</b> , situadas na zona urbana.

<p>ZDE – Zona de desenvolvimento econômico</p>	<p>Predominância de uso industrial, destinadas à manutenção, incentivo e modernização desses usos, às atividades produtivas de alta intensidade em conhecimento e tecnologia e aos centros de pesquisa aplicada e desenvolvimento tecnológico, entre outras atividades econômicas onde não deverão ser permitidos os empreendimentos imobiliários para uso residencial. [...] com o objetivo de viabilizar polos produtivos relacionados à indústria de alta tecnologia. Tal zona foi demarcada não só em territórios com grandes lotes e quadras, mas também em territórios de urbanização consolidada em que existe atividade industrial integrada aos bairros. Para manter o vigor das atividades produtivas e também os usos residenciais existentes (de modo a aproximar emprego da moradia), os usos mistos serão admitidos nestes territórios.</p>
<p>ZEU<sup>18</sup> – Zona eixo de estruturação da transformação urbana</p>	<p>Porções do território em que pretende promover usos residenciais e não residenciais com densidades demográfica e construtivas altas e promover a qualificação paisagística e dos espaços públicos de modo articulado ao sistema de transporte público coletivo.</p>
<p>ZOE - Zona de ocupação especial</p>	<p>Destinadas a abrigar predominantemente atividades que, por suas características únicas, como aeroportos, centros de convenção, grandes áreas de lazer, recreação e esportes, necessitem</p>

<sup>18</sup> ZEU: Zonas inseridas na macrozona de estruturação e qualificação urbana definida do Plano Diretor Estratégico (PDE)

<sup>19</sup>ZC:  
 porções do  
 território  
 localizadas na  
 Macrozona  
 de  
 Estruturação  
 e Qualificação  
 Urbana com  
 atividades de  
 abrangência  
 regional.  
 Quadro 6 –  
 Zonas  
 descritas da  
 lei de  
 zoneamento  
 Fonte:  
 Prefeitura de  
 São Paulo,  
 modificado  
 pela autora,  
 2017, grifos  
 nosso

	disciplina especial de uso e ocupação do solo.
ZC <sup>19</sup> - Zona de centralidade	Território localizadas fora dos eixos de estruturação da transformação urbana destinadas à promoção de atividades típicas de áreas centrais ou de subcentros regionais ou de bairros, em que se pretende promover majoritariamente os usos não residenciais, com densidades construtiva e demográficas médias e promover a qualificação paisagística e dos espaços públicos.

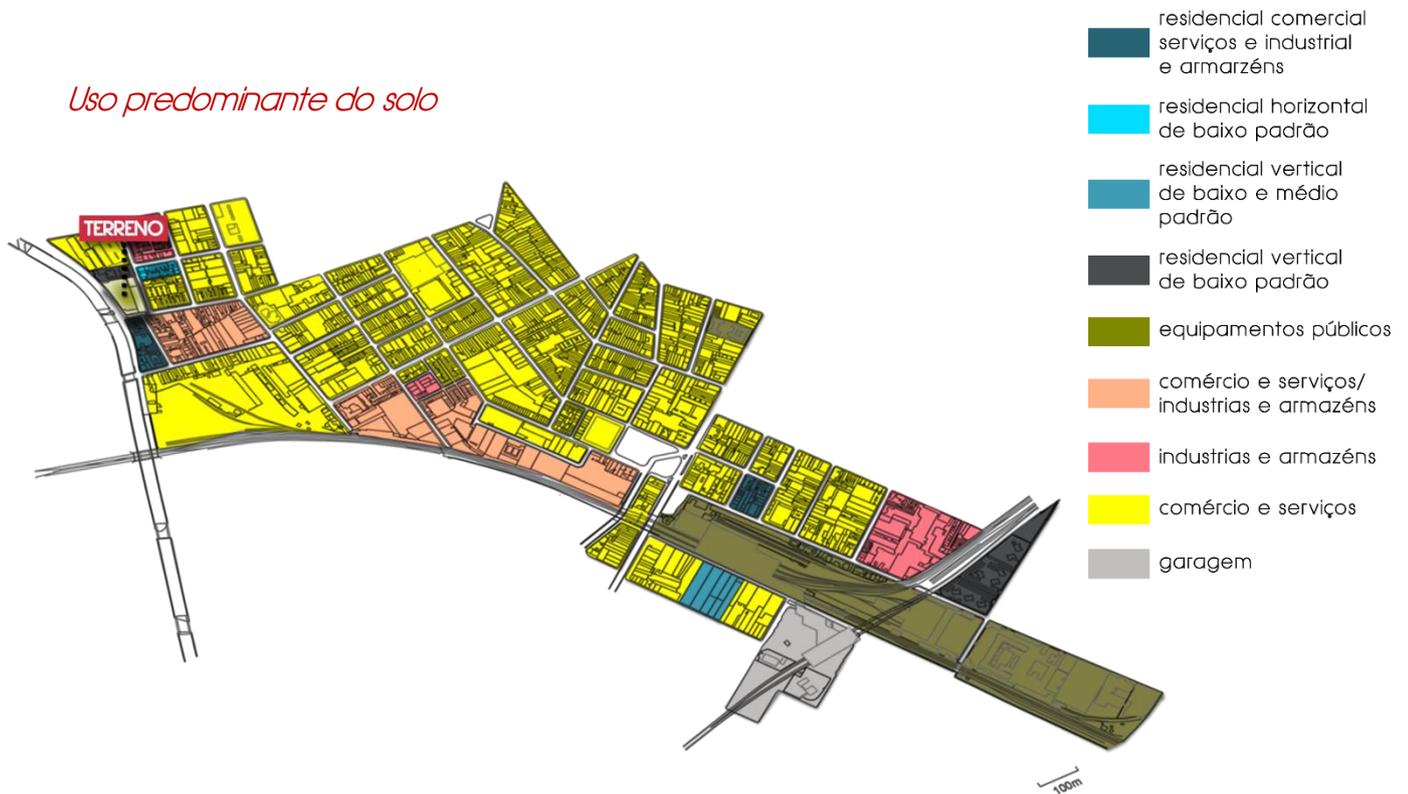


Mapa 7 – Lei de zoneamento  
 Fonte: Google Earth, modificado pela autora, 2017

É possível observar que o mapa é composto em sua maioria pela zona ZDE, ao passo que antigamente o Brás foi formado em um contexto fabril, e assim é visto que esta estrutura permanece até os dias atuais perante à lei.

Contudo, as análises do mapa da lei de zoneamento ocorrerão em conjunto com o mapa do uso predominante, possibilitando a comparação entre as previsões da lei 16.402 (2016) e os usos reais do entorno mediato do terreno escolhido para estudo.

### *Uso predominante do solo*



Primeiramente é necessário ressaltar que a sub divisão do uso “residencial” alterna-se entre comercial/serviços e industrial/armazéns, visto que as residências estão localizadas, majoritariamente, nos pavimentos acima destes usos. Ainda que tenham residências desvinculadas de outras funções.

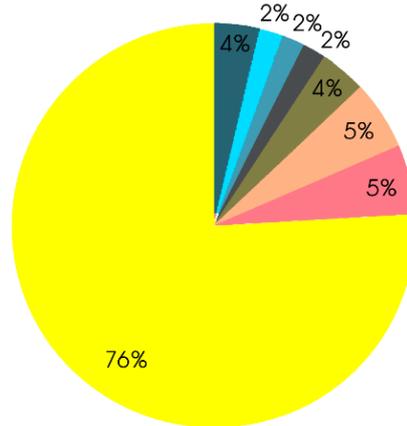
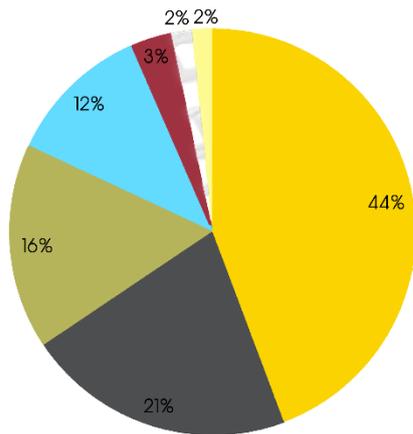
Mapa 8 – Uso predominante do solo  
Fonte: Google Earth, modificado pela autora, 2017

Ao analisarmos, vemos que de acordo com a lei de zoneamento, onde deveriam ocorrer promoção de qualificação paisagística e de espaços públicos – na ZC, cor azul do primeiro mapa – tem-se um imóvel de garagem paga, favorecendo o privado em detrimento do coletivo, ao passo que apenas alguns podem se beneficiar deste uso.

Culminando no objeto de estudo, após a compreensão de cada zona, é possível verificar que o terreno localiza-se em uma zona de interesse social, compatibilizando com o real, visto que ao norte do imóvel apresenta um empreendimento da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU) – residencial vertical de baixo padrão.

Não obstante, há uma proposta em processo de aprovação para a utilização pela polícia militar no terreno, o qual já havia sido compreendido como descontextualização do entorno. Ademais, a lei prevê uma ZEIS - retomando: “... *provisão de novas [habitações] a serem dotadas de equipamentos sociais, infraestruturas, áreas verdes e comércios e serviços locais ...*” -, desta forma, ainda que a PM seja valorizada pela perspectiva popular, é necessário ponderar a instalação de um Grande Comando, uma vez que há a possibilidade de se implantar um posto de menores dimensões atendendo a comunidade. No entanto, é compreendido que um equipamento de lazer, acessível para as camadas mais baixas, seria mais interessante, uma vez que seria de uso direto para estas. Além de ter como finalidade a ativação da vida urbana do bairro em diferentes períodos do dia.

Com a finalidade estabelecer uma comparação mais direta, foi produzido dois gráficos (**Gráfico 1 e 2**), dessa forma, é possível verificar quantitativamente as zonas e os usos que são predominantes em cada mapa.



Gráficos 1 e 2,  
da esquerda  
para direita –  
Lei de  
zoneamento e  
uso  
predominante  
Fonte:  
Elaborado pela  
autora, 2017

Como visto anteriormente, a ZDE prevalece no primeiro mapa, a qual está relacionada majoritariamente com as “atividades produtivas em conhecimento e tecnologia e aos centros de pesquisa aplicada e desenvolvimento tecnológico”. Contudo, os usos reais estão ligados, especialmente, ao comércio e serviços, visto que o Brás tornou-se um subcentro<sup>20</sup> e esta condição de comércio popular é o principal fator que tornou o bairro conhecido, sendo este visitado por pessoas de diferentes regiões.

<sup>20</sup> Vide  
capítulo dois.

Além disto, vemos que o zoneamento é diversificado, as quais ZDE, ZEIS e ZEU são as mais notáveis, a última prevê qualificação paisagística e espaços públicos. Em contraposição o segundo gráfico é prevalecido pela utilização de comércios e serviços, não voltados para aos cidadãos do bairro, uma vez que as muitas lojas do bairro são atacadistas.



CINCO

O LOCAL EXPERIENCIADO



Figura 18 – Entorno do terreno (CDHU e Rio Tamanduateí)

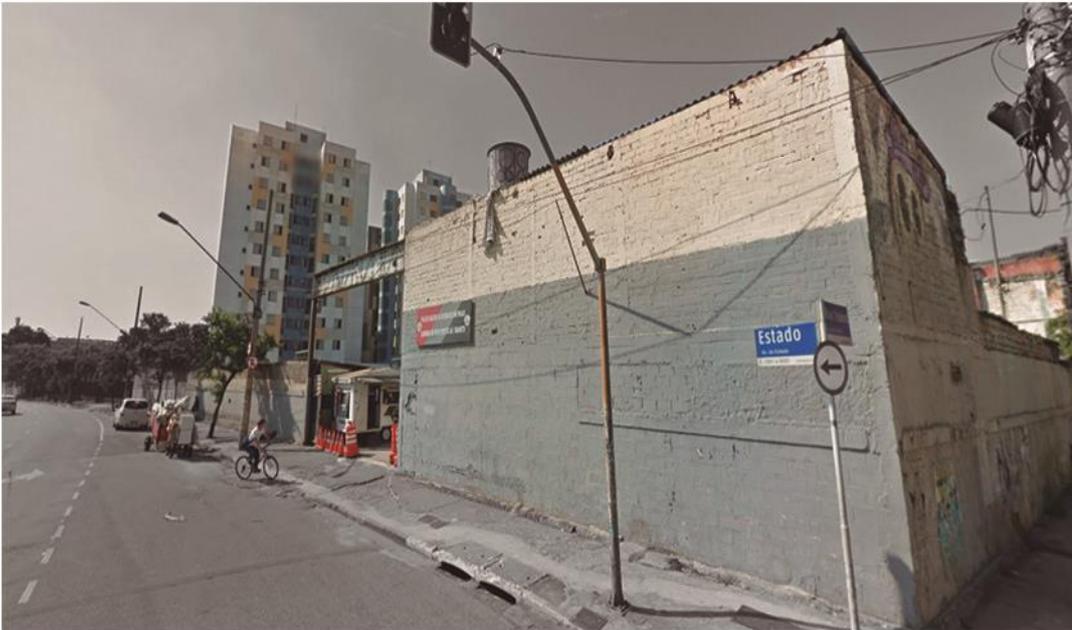


Figura 19- Entorno do terreno (local escolhido e CDHU)



Figura 20 - Entorno do terreno (CDHU, Rio Tamanduateí e terreno.

Fonte: Google maps, modificado pela autora, 2018

## entorno do local

<sup>21</sup> Vide  
capítulo três

O levantamento planialtimétrico georreferenciado foi fornecido pelo chefe da seção do Centro integrado de apoio patrimonial (CIAP), Capitão Frasson<sup>21</sup>, e assim foi modificado (Figura 21) e será utilizado posteriormente para a produção do projeto elaborado de acordo com as informações fornecidas pelo levantamento somado às análises feitas anteriormente.

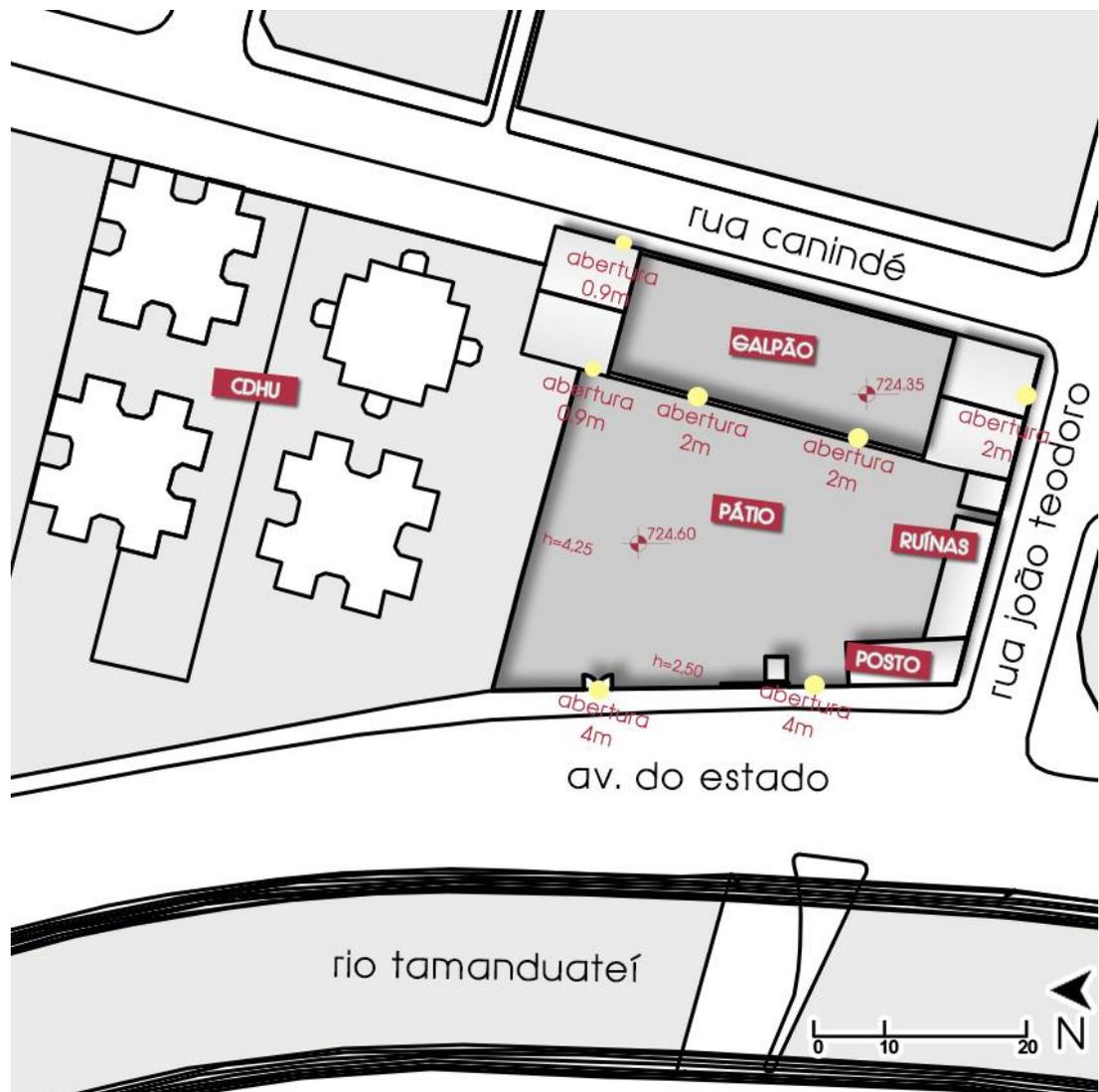


Figura 21 –  
Implantação  
Fonte: CIAP,  
modificado  
pela autora,  
2017

Nesta implantação, as aberturas foram destacadas - círculo amarelo -, ainda que não são todas que estão em uso atualmente, pois foram obstruídas com bloco de concreto pela PM. Na **Figura 21**, também é possível compreender a implantação do imóvel em relação ao lote que se encontra, e as ruas que o circunda. Atualmente, o único acesso se dá através da Av. do Estado.

Os elementos mais significativos do entorno do terreno são o rio Tamanduateí e o conjunto habitacional. O primeiro, como dito em capítulos anteriores, atua como um fator limitante, principalmente aos acessos dos pedestres, além de ser causar historicamente e atualmente enchentes nos bairros adjacentes, sendo considerado como uma problemática do local.

Já o conjunto habitacional verticalizado, representa significativamente a presença de residências em um bairro predominantemente comercial ou seja, o impacto da falta de espaços públicos para estes moradores é ainda maior – considerando também as moradias situadas em cima dos comércios. Outro fator relevante para o trabalho é a sua função específica de interesse social, ao passo que constata que ao lado do terreno de estudo há uma concentração de pessoas de baixa renda. Nesse sentido, é importante ressaltar a questão do conceito de um espaço público, em que Gehl (2013) acredita que a democracia seja primordial. Contudo neste trabalho, a diversidade de pessoas que o autor menciona está relacionada também às diferentes camadas sociais ocupando um mesmo espaço.

### ficha de inventário

Visando uma melhor avaliação sobre o edifício pré-existente foi utilizado o modelo de ficha de inventário Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão (SICG) do Instituto do

Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), tendo como foco um bem de natureza material. Esta contempla um amplo e diversificado conjunto de informações sobre objeto de análise, tendo como estudo de caso o anexo da antiga estação Tamanduateí do bonde Tramway Cantareira.

O interesse sobre o objeto advém da necessidade de reconhecer e valorizar os elementos arquitetônicos e as técnicas construtivas da construção do século XIX. Por fim, a ficha junto à explanação e elenco de fotos do edifício pré-existente inteiram o conjunto de dados significativos ao trabalho final de curso.

Figura 22 –  
Antigo anexo  
da estação de  
bonde  
Tamanduateí  
Fonte: Acervo  
da autora,  
2017



1. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:	EXTERNO: <input type="checkbox"/> original <input checked="" type="checkbox"/> modificado <input type="checkbox"/> totalmente alterado/substituído		
2. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:	EXTERNO: <input type="checkbox"/> bom <input type="checkbox"/> regular <input checked="" type="checkbox"/> precário <input type="checkbox"/> ruínas INTERNO: <input type="checkbox"/> bom <input type="checkbox"/> regular <input checked="" type="checkbox"/> precário <input type="checkbox"/> ruínas		
3. CARACTERIZAÇÃO DO BEM:	ESTRUTURA/MATERIAIS: sistema de viga e pilar, alvenaria de tijolo aparente (originalmente) e complementada com alvenaria de bloco de cerâmica. (Figura 23)		
3.1. COBERTURA	<input type="checkbox"/> cerâmico(a) <input checked="" type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> vidro <input type="checkbox"/> concreto armado <input checked="" type="checkbox"/> metálico Observação: estrutura em madeiramento com implementação de novos apoios, e cobertura de telhas metálicas comprometidas, parte foi retirada. (Figura 24 e 25)		
3.2 PAREDES	<input type="checkbox"/> alvenaria portante <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> pedra/rocha <input type="checkbox"/> concreto armado <input type="checkbox"/> metálico <input checked="" type="checkbox"/> alvenaria de vedação		
3.3 ESQUADRIAS, VEDAÇÃO JANELAS E PORTAS	<input type="checkbox"/> alvenaria portante <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> vidro <input type="checkbox"/> concreto armado <input type="checkbox"/> metálico Obs: A vedação do edifício foi interdita por blocos de concreto e reboco. (Figura 26)		
3.4. PISO	<input type="checkbox"/> cerâmico(a) <input type="checkbox"/> pedra/rocha <input type="checkbox"/> madeira <input checked="" type="checkbox"/> concreto <input type="checkbox"/> metálico		
3.5. COMPONENTE ESTRUTURAL	<input checked="" type="checkbox"/> alvenaria portante <input type="checkbox"/> pedra/rocha <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> concreto armado <input type="checkbox"/> metálico Obs: Sem comprovação (Figura 26)		
3.6. FUNDAÇÃO	<input type="checkbox"/> alvenaria portante <input type="checkbox"/> pedra/rocha <input type="checkbox"/> madeira <input type="checkbox"/> concreto armado <input type="checkbox"/> metálico Obs: Não verificado		
4. FAZ PARTE DE CONJUNTO de tombamento?	<input type="checkbox"/> sim <input type="checkbox"/> bem isolado <input checked="" type="checkbox"/> não	5. Pertencia à linha de bonde	<input type="checkbox"/> ativa <input type="checkbox"/> desativada <input checked="" type="checkbox"/> erradicada Obs: Linha Tranway
6. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS?	<input type="checkbox"/> sim <input checked="" type="checkbox"/> não	7. POSSUI VIGILÂNCIA?	<input checked="" type="checkbox"/> sim <input type="checkbox"/> não Obs: Polícia Militar
8. NÍVEL DE PROTEÇÃO EXISTENTE PARA O BEM:	<input type="checkbox"/> municipal <input checked="" type="checkbox"/> estadual <input type="checkbox"/> federal <input checked="" type="checkbox"/> não Obs: Situado em área envoltória, procedimento pelo CONPRESP e CONDEPHAAT.		

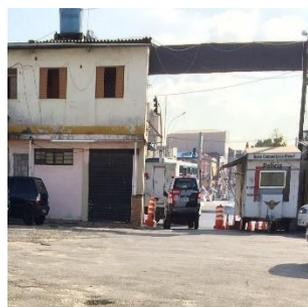
<p>9. DESCRIÇÃO DA ÁREA/TERRENO/AMBIÊNCIA/INTERVENÇÕES/SITUAÇÃO DO CONJUNTO/ENTORNO IMEDIATO DO BEM:</p> <p>Localizado em uma esquina murada, em terreno com pouca inclinação. Árvores recém plantadas na calçada, em fase de crescimento. Construção possui partido retangular. Telhado de duas águas com telhas metálicas comprometidas pelo tempo, e parte foi removida. Madeiramento flambado, e com reforços metálicos (Figura 27). Pintura feita para o uso anterior (antigo estacionamento), porém já prejudicada. Aberturas antigas – possivelmente originais - com molduras adornadas em alto relevo geométrico, no entanto foram fechadas por blocos de concreto e reboco (Figura 27). Piso de concreto liso internamente degradado, na parte externa houve cobertura com asfalto (Figura 28). Em seu entorno encontra-se um empreendimento do CDHU, o Rio Tamanduateí e diversos estabelecimentos comerciais, tendo residências em seus pavimentos superiores. Na construção anexada, posteriormente, pela ocupação da CTN (Figura 29), está instalada um posto da Polícia Militar.</p>			
10. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?	[X] sim [ ] não	11. QUE TIPO DE USO?	Polícia Militar (Comando de Policiamento de Trânsito - CPTrans)

Sobre a construção pré-existente, é possível visualizar na Figura 23 que os blocos de cerâmica não eram originais, visto que estão mal posicionados e não aparentam estar em concordância com o resto da construção. Estes foram necessário, possivelmente, para suportar as cargas da treliça de madeira, uma vez que esta cobertura de duas águas foi implementada pelo novo uso da CTN<sup>22</sup>.

<sup>22</sup> Vide capítulo três

Não é possível afirmar que as antigas esquadrias das portas e janelas eram de madeira, porém, há partes remanentes do que aparentam ser do edifício original, presenciadas na Figura 26. Nesta mesma imagem, pode-se notar a estrutura de alvenaria portante, a qual sustenta a própria carga sem necessidade de viga e pilar.

Em relação à cobertura, nota-se que as treliças de madeira estão apoiadas em um novo sistema metálico (Figura 27), com a finalidade de suportar melhor as cargas da cobertura. Houveram outros tipos de reforços mais pontuais, como na parte central da treliça de madeira (Figura 24), e nas suas extremidades (Figura 25), no encontro entre o banzo superior e o inferior.



Da esquerda para a direita, de cima para baixo:

Figura 23 – Blocos de cerâmica

Figuras 24 e 25 – Reforços na treliça

Figura 26 – Esquadrias do edifício

Figura 27 – Treliças de madeira

Figura 28 – Piso asfaltado

Figura 29 – Posto da PM

Fonte: Acervo da autora, 2017



# SEIS

REFERÊNCIAS PROJETUAIS

Neste capítulo será apresentado três projetos arquitetônicos e urbanísticos. Terá como intuito destacar nos projetos a discussão de um espaço público, que colaborou com as acepções resultantes deste trabalho – problematização da crise do espaço público -, além de correlacionar com as leituras diagnósticas do local, feitas anteriormente. Desse modo, os pontos principais para a escolha dos estudos de caso foram a relação entre o público e o privado, bem como nova utilização de um edifício pré-existente ou um terreno já ocupado, que tem como prerrogativa o retorno para a população. Assim, serão utilizados como embasamento para o projeto arquitetônico final do trabalho, levando em consideração um espaço que fomente a vida pública do bairro Brás.

Os estudos de caso serão desenvolvidos através de dois esquemas de análises: estudos individuais e comparativos. O primeiro contém uma ficha técnica e a linguagem projetual, que será discorrida ao longo do texto. O último formará um quadro síntese comparativo, onde serão apontados aspectos considerados relevantes para o trabalho. Nos quadros (**Quadro 7 e 8**) a seguir temos as especificações da linguagem projetual e das características que relacionarão os projetos escolhidos.

LINGUAGEM PROJETUAL (INDIVIDUAL)	
TÉCNICAS	DESCRIÇÃO
Sistema estrutural	Estrutura predominante
Materialidade	Material predominante
Programa funcional	Usos, organização espacial, setorização, circulação
Composição formal	Forma, proporção dos volumes, massas, etc.
RELAÇÃO COM A CIDADE	DESCRIÇÃO
Visuais	Vistas que o projeto produz

Quadro 7 –  
Descrição  
das análises  
Fonte:  
Elaborado  
pela autora,  
2017

Implantação	Relação com o entorno, acessos, ocupação
Contexto preexistente	Antecedentes ao projeto
Principais características	Detalhes importantes, significado para as pessoas

Quadro 8 –  
Descrição  
das análises  
Fonte:  
Elaborado  
pela autora,  
2017

LINGUAGEM PROJETUAL (COMPARATIVA)	
ANÁLISES	DESCRIÇÃO
Viés do projeto	Objetivos do projeto
Relação com a cidade	Principais pontos de acessos
Principais características	Relação público e privado e retorno aos cidadãos

## praça das artes

### Ficha Técnica

Localização: Av. São João, 281 - Centro São Paulo - SP, Brasil

Ano do projeto: 2002

Área construída: 28.500,00 m<sup>2</sup>

A praça das artes foi projetada pelo escritório do Brasil Arquitetura, conhecido por suas projeções nacionais, como também internacionais. Formado por dois arquitetos Francisco Fanucci e Marcelo Carvalho Ferraz, a dupla é reconhecida como “especialista em projetos de intervenção em edifícios preexistentes e em projetos com programas institucionais – museu, estação, prefeitura, complexo cultural etc.” (site Vitruvius, 2016). A escolha desse projeto advém do fato de também localizar-se no centro de São Paulo, ainda que com um entorno diferenciado, mas com histórico de formação similar.

A obra é construída por concreto armado moldado *in locu*, onde as fôrmas de madeira utilizadas compõem a textura dos edifícios (Figura 30). Toda a construção segue a tipologia retangular, na qual sua composição é formada por vários blocos, sendo estes setorizados e articulado através do pátio térreo, o qual é de acesso público. O visual produzido no interior ocorre através das pequenas, porém de grande quantidade, janelas. Estas auxiliam majoritariamente na iluminação, visto que não são todas que tem a possibilidade de abertura, dessa maneira, apenas algumas são aplicadas como meio de ventilação<sup>23</sup>.



<sup>23</sup>As informações mais específicas do projeto foram adquiridas através de visita guiada ao edifício.

Figura 30 - Praça das artes  
Fonte: Archdaily, 2013

Segundo o *site* ArchDaily, o projeto é de restauração e reabilitação do antigo Conservatório Dramático Musical de São Paulo, além da remanescente fachada do Cine Cairo. Tornando-se o complexo auxiliar de dança e música do Teatro Municipal - Escolas e Corpos Artísticos do Teatro Municipal.

O programa, a implantação, a setorização e a circulação serão analisados a partir de peças gráficas - planta de implantação, perspectiva e planta baixa.

Localizado em uma esquina, o edifício se desenvolve em três direções: Vale do Anhangabaú (rua Formosa), avenida São João e rua Conselheiro Crispiniano (Figura 31). Desse modo, contém maior grau de acessibilidade para os pedestres, uma vez que este espaço é público e articula três passagens para as ruas

que acercam o complexo. Sendo reconhecido pelo trabalho como um espaço de transição (Gehl, 2007):

*Essas transições contribuem de forma crucial para a experiência espacial e para a consciência do espaço individual como lugar. Os espaços de transição da cidade oferecem um sentido de organização, conforto e segurança. É uma zona onde se localizam as portas de entrada e os pontos de troca entre interior e exterior. É a zona onde as atividades realizadas dentro das edificações podem ser levadas para fora, para o espaço comum da cidade. As costas estão protegidas e nosso aparelho sensor frontal pode confortavelmente dominar a situação (Gehl, 2007, p. 75).*

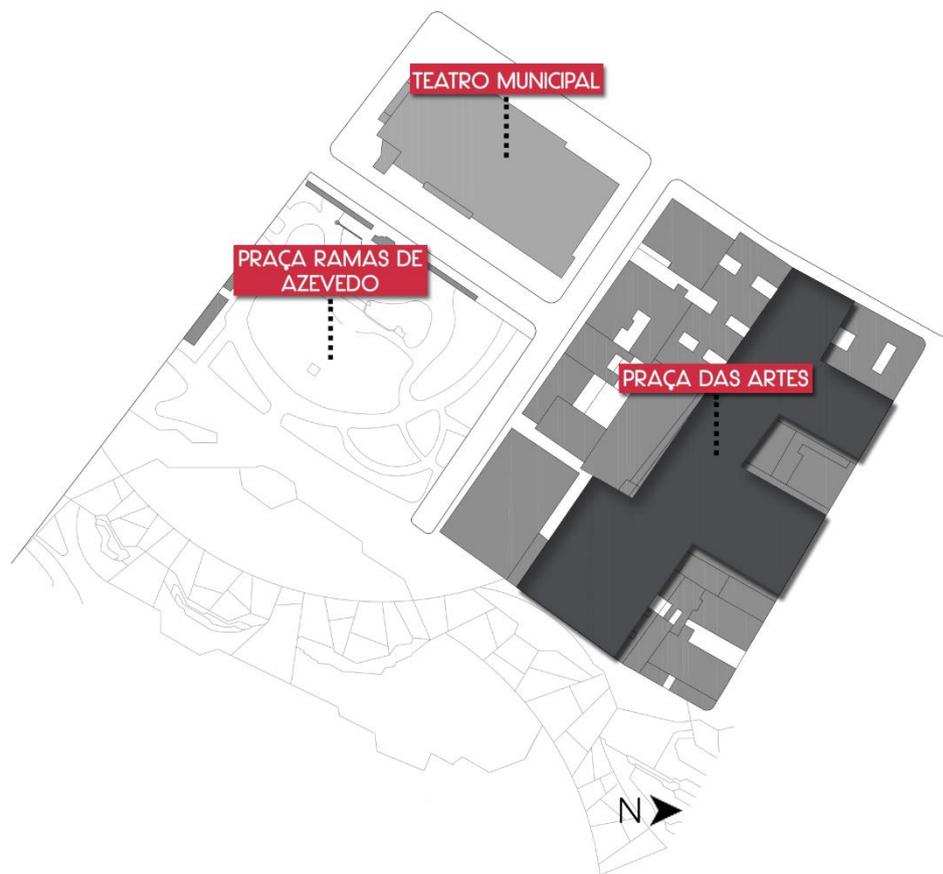


Figura 31-  
Implantação  
Fonte:  
Elaborado  
pela autora,  
2017

Na **Figura 32**, é possível observar as dimensões que cada setor ocupa no edifício, sendo o corpo artístico de maior proporção, devido à função do edifício. O prédio como todo possui 28.500,00 m<sup>2</sup> de área construída e apresenta 12

pavimentos. Visto como ponto positivo, 5.060 m<sup>2</sup> é de uso comum, ou seja, aproximadamente 18% da construção é dedicada ao público. Sendo esses: o museu (430 m<sup>2</sup>); o restaurante (105 m<sup>2</sup>) e a praça no interior do edifício (4525 m<sup>2</sup>), sabe-se que o projeto proporciona espaços públicos qualificados para o uso coletivo.

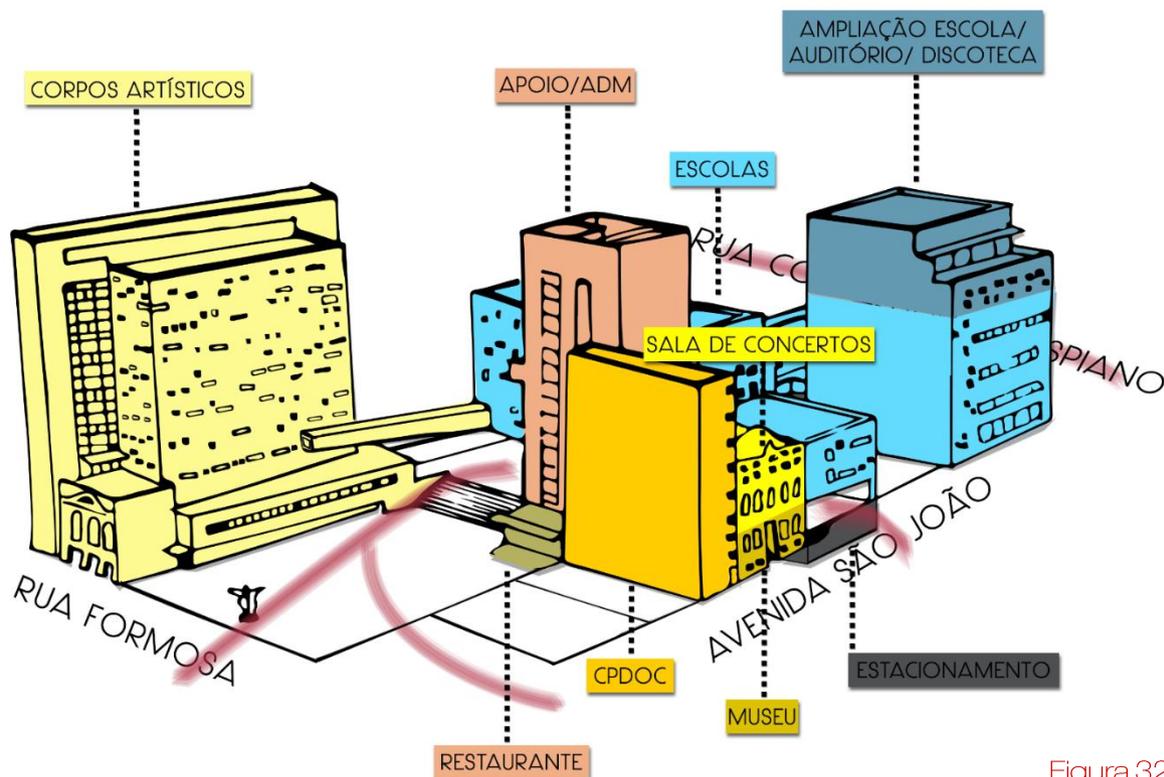


Figura 32 -  
Perspectiva  
do edifício  
Fonte:  
Elaborado  
pela autora,  
2017

A partir das plantas baixas (Figuras 33), é possível verificar que a circulação se dá através de escadas e rampas no pavimento térreo, além de ocorrer desse modo entre os blocos CPDOC e as escolas. No entanto, como o edifício contém 12 pavimentos é necessário o uso de elevadores – possui dois de uso social e um de serviço -, localizados em um *hall* próximo ao museu, no centro dos blocos.

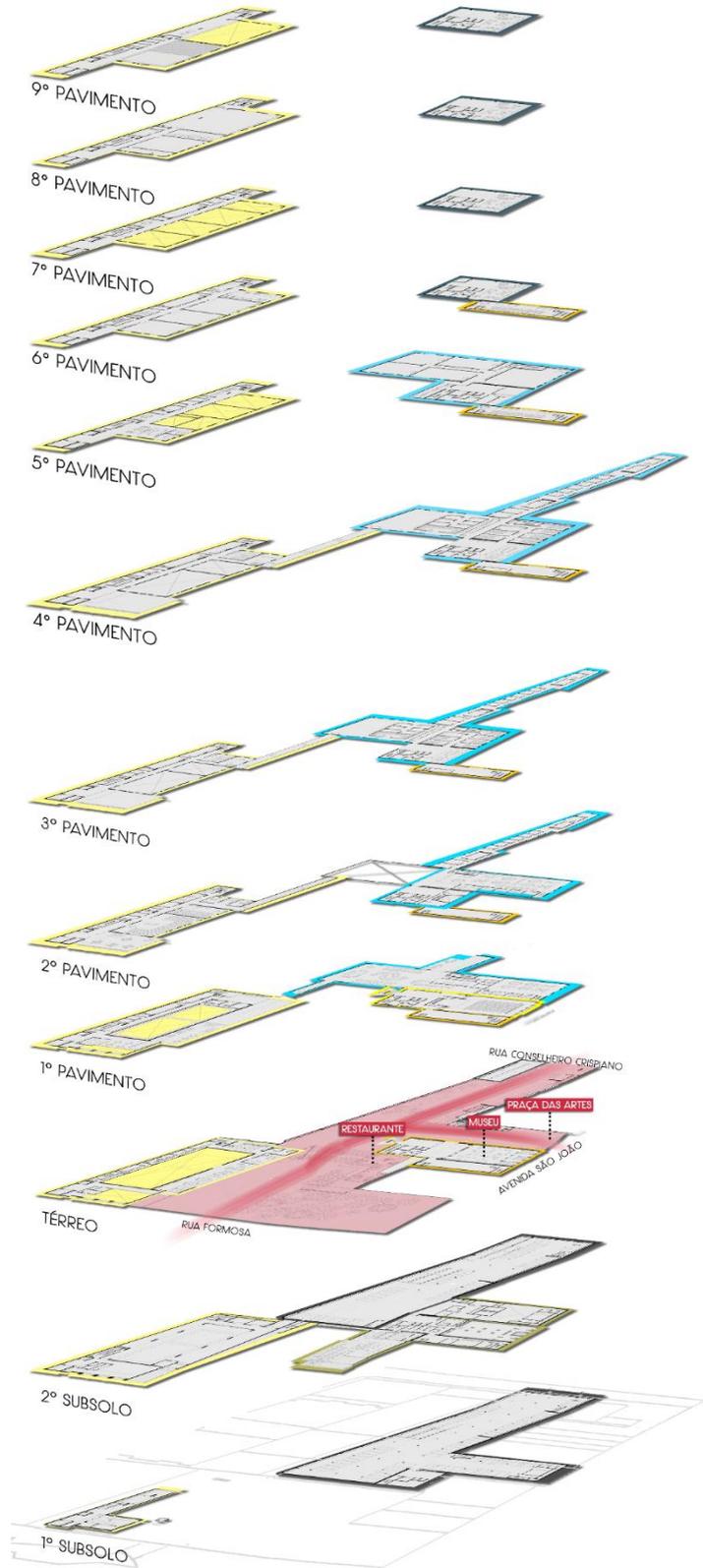


Figura 33 -  
Planta baixa  
Fonte:  
Elaborado  
pela autora,  
2017

## teatro Erotídes de Campos

### Ficha Técnica

Localização: Av. Maurice Allain, 454 - Parque do Engenho Central, Piracicaba, Brasil

Ano do projeto: 2012

Área construída: 2850 m<sup>2</sup>

O segundo estudo de caso também foi elaborado pelo Brasil Arquitetura, a escolha deste projeto decorre das similaridades com o edifício do trabalho, uma vez que ambos serviam como depósito - independentemente dos equipamentos que os ocupavam -, além do tijolo estrutural ser o material utilizado para as duas construções preexistentes.

O teatro Erotídes de Campos contém um único bloco, circundado por outros edifícios de mesmo gabarito, densa mata vegetal, além do rio Piracicaba percorrer em seu lado. Sua forma também é retangular, não obstante, seu telhado apresenta duas águas centrais, além de uma água em cada extremidade (Figura 34). Apresenta um pátio à sua frente, afirmando como destaque do projeto, uma vez que é o único lugar que não contém cobertura à sua volta (Figura 35).

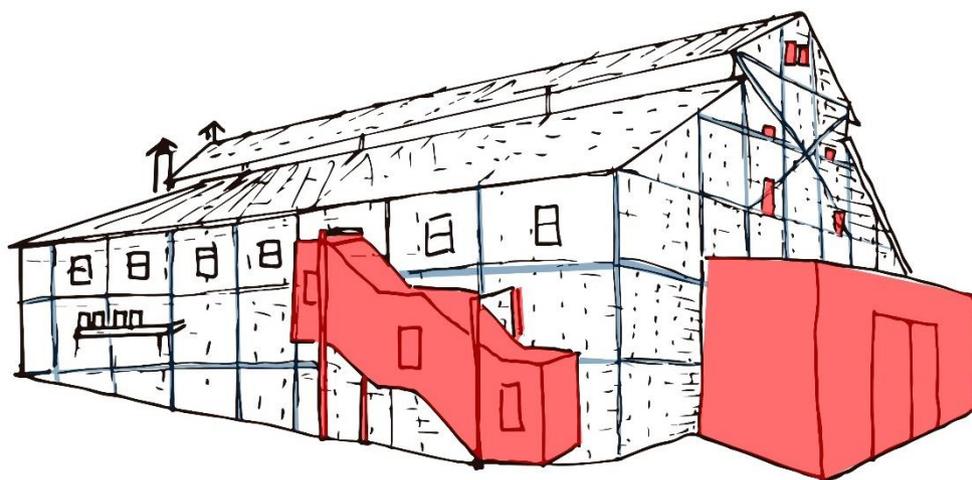


Figura 34-  
Perspectiva  
Fonte:  
Elaborado  
pela autora,  
2017

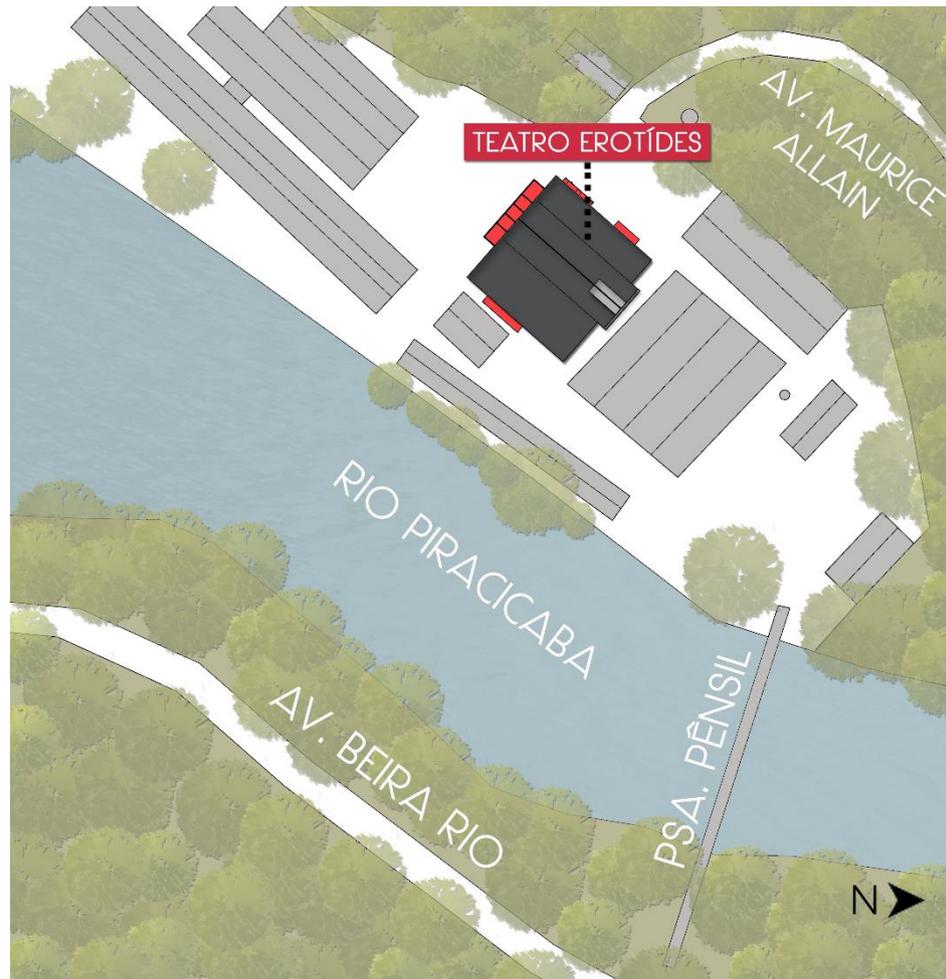
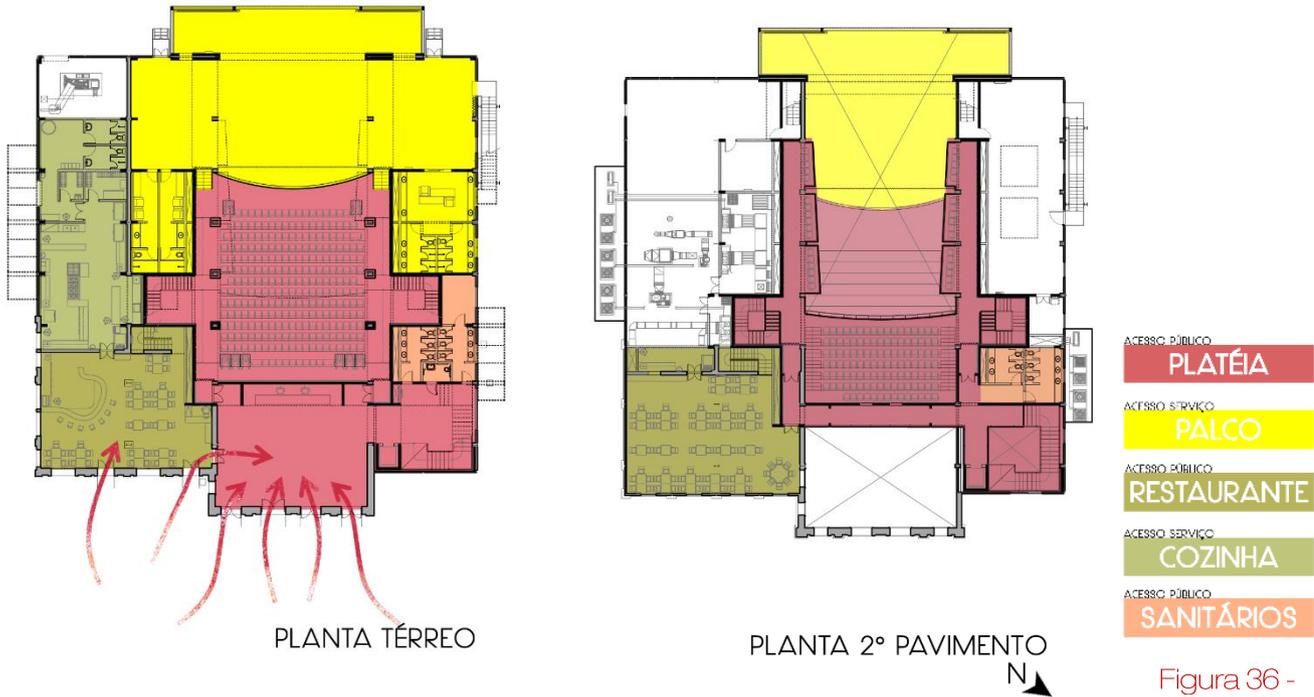


Figura 35 -  
Implantação  
Fonte:  
Elaborado  
pela autora,  
2017

As novas cores para o prédio existente destacam o edifício dando um visual contemporâneo, além de formar uma identidade para o projeto, pois as cores também são utilizadas no interior do edifício. Ao longo da fachada sudoeste o edifício contém grandes aberturas – as quais foram restauradas –, auxiliando na iluminação e ventilação natural do hall de entrada, o qual também é utilizado como foyer para o teatro. Como o próprio título já revela, o projeto em questão é um teatro de multuso, contendo ambientes auxiliares como banheiros, restaurante, cozinha e parte administrativa, sendo a área teatral de maior dimensão (Figura 36).



## Jardim Edite

### Ficha Técnica

Localização: Av. Engenheiro Luís Carlos Berrini - Itaim Bibi, São Paulo - SP, Brasil

Ano do projeto: 2010

Área construída: 25714.0 m<sup>2</sup>

O objeto do trabalho em questão e o jardim Edite relacionam-se através **contexto urbano**, o qual ambos locais estão consolidados, ainda que o bairro do primeiro seja predominantemente comercial e o segundo empresarial e de serviços. Além disto, os dois possuem o retorno do projeto para uma população de baixa renda, ao passo que a finalidade desta referência projetual era a ocupação no lugar da favela que ali existia.

Figura 36 -  
Plantas baixa  
Fonte:  
Elaborado  
pela autora,  
2017

O conjunto habitacional foi projetado pelo escritório MMBB em parceria com escritório H+F Arquitetos. Em sua construção foi utilizado o concreto moldado in locu. Como meio de integrar com a vizinhança de elevados gabaritos, três edificações de moradia foram verticalizadas, as demais também seguem a forma retangular, porém no sentido horizontal com gabaritos menores.

Sem a utilização de recursos muito caros, o visual dos edifícios é bastante gráfico, sendo estes marcados pelas sombras que reproduzem, além das grades nas janelas que compõem o visual. As habitações possuem uma vista ampla, com possibilidade de ventilação e circulação sem prejudicar a do vizinho. (Figura 37)

Figura 37 –  
Jardim Edite  
Fonte:  
Archdaily,  
2013



O jardim Edite é composto por 252 Unidades Habitacionais de 50m<sup>2</sup>, restaurante-escola com 850m<sup>2</sup>, uma unidade básica de saúde (UBS) de 1300m<sup>2</sup>, e a creche com 1400m<sup>2</sup>. Na Figura 38 é possível observar o programa do projeto, o qual é direcionado tanto para os moradores do conjunto como para o público das grandes empresas próximas. A creche e a UBS sempre foram uma demanda do ponto de vista dos arquitetos, já o restaurante-escola foi um pedido da comunidade. O programa do projeto se desenvolve por meio de pátios centrais, os quais permitem a

ventilação e a iluminação natural, além de proporcionarem vistas para o exterior do conjunto (Figura 39). As áreas de uso comum foram pensadas sempre como áreas de convívio e não apenas de circulação.

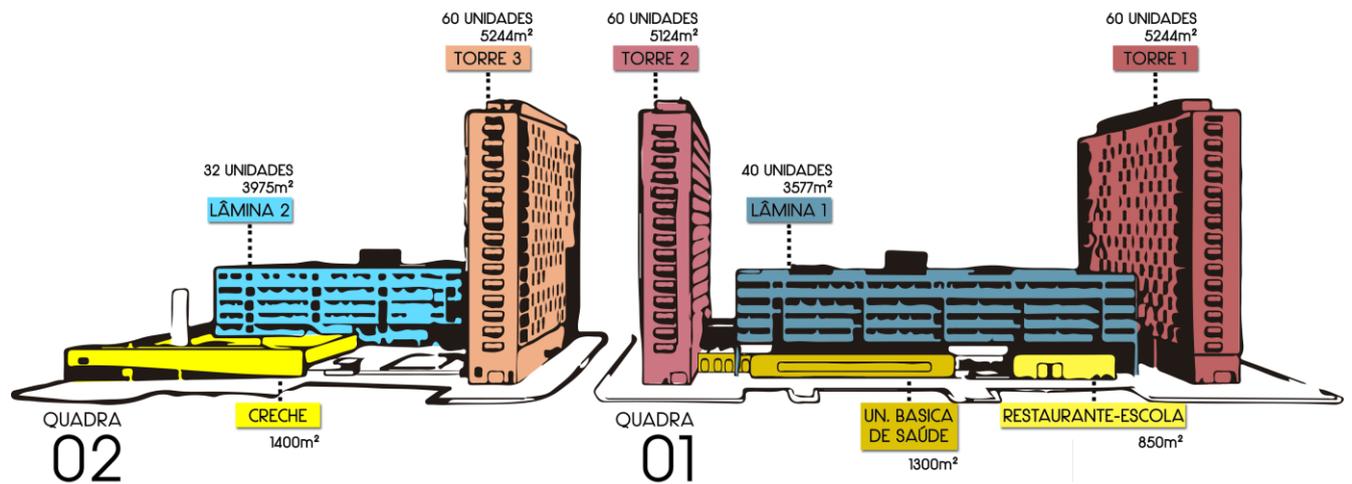


Figura 38 –  
Perspectiva  
Fonte:  
Elaborado  
pela autora,  
2017



Figura 39 –  
Pátio central  
da habitação  
Fonte: site  
MMBB, 2010

O projeto está localizado no cruzamento das grandes avenidas Engenheiro Luís Carlos Berrini e Jornalista Roberto Marinho (Figura 40), junto à ponte estaiada, destaque devido à

sua estrutura revelar-se como cartão postal da cidade de São Paulo. Todas as ruas que circundam os edifícios possuem acesso à estes, considerado como um ponto positivo do projeto.

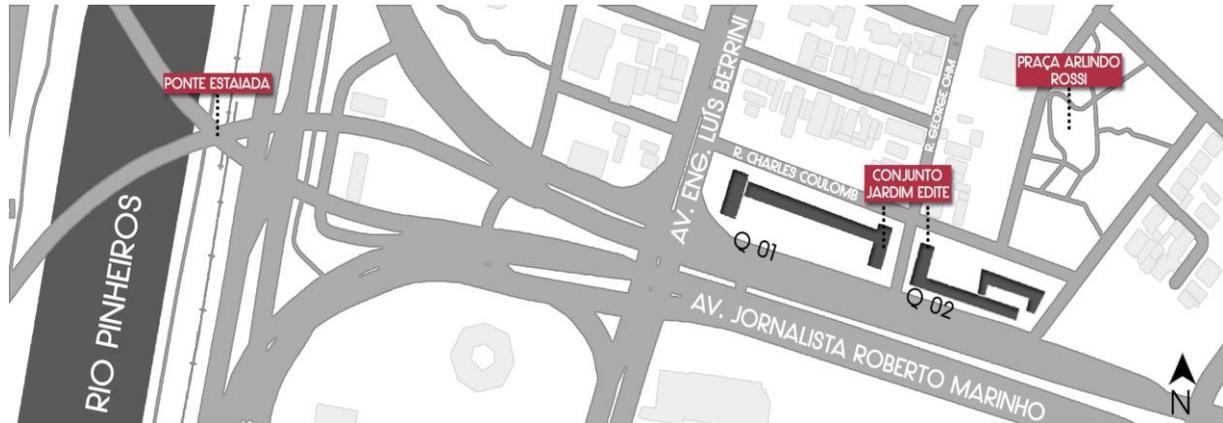


Figura 40 -  
Implantação  
Fonte:  
Elaborado  
pela autora,  
2017

### *Relação entre os estudos de caso*

O quadro (Quadro 9) a seguir sintetiza as informações mais relevante para a comparação entre as referências projetuais.

ANÁLISES	PRAÇA DAS ARTES	TEATRO EUCLIDES	JARDIM EDITE
Projeto	Escolas e Corpos Artísticos	Teatro	Conjunto habitacional e equipamentos públicos
Tipologia	Cultural e educativo	Cultural	Moradia
Preexistências	Conservatório Dramático Musical de São Paulo e fachada do Cine Cairo.	Depósito de tonéis e uma destilaria de álcool	Favela Jd. Edite
Relação com o entorno	Local inclusivo, bem conectado, e seguro de acordo com Gehl (2007), uma vez que	Seus acessos são limitados em virtude do rio Piracicaba - que percorre	Facilidade de acesso aos edifícios, devido à boa

	segue as características de um espaço de transição.	adjacente ao edifício -, e da densa mata que o circunda. É possível acessá-lo somente através da Passarela Pênsil e pela Avenida M. Allain.	localização (esquina).
Principais características	<p>Inserido meio ao centro de São Paulo, trazendo vida pública, em razão do edifício ser multifuncional, entre outros aspectos. Contém uma identidade visual própria, destacando sua arquitetura entre os demais edifícios do centro, contudo ainda estabelecendo diálogo entre o novo e o antigo. Valoriza as potencialidades de um edifício em meio ao centro de São Paulo.</p>	<p>Ainda que seu acesso seja dificultoso, há a possibilidade de abertura do palco (ala sudoeste) para a praça em festivais, fazendo com que o valor do projeto seja retornado para o público. Sua identidade visual se destaca dos demais galpões em seu entorno, ainda que estabelecendo diálogo entre o novo e o antigo.</p>	<p>Projeto com o desafio de conciliar o programa com o entorno, o qual o setor financeiro e o de serviços são predominantes. Retorno deste para uma população de baixa renda e atendendo suas demandas.</p>

Quadro 9 –  
Análises  
Comparativas  
Fonte:  
Elaborado  
pela autora,  
2017



# SETE

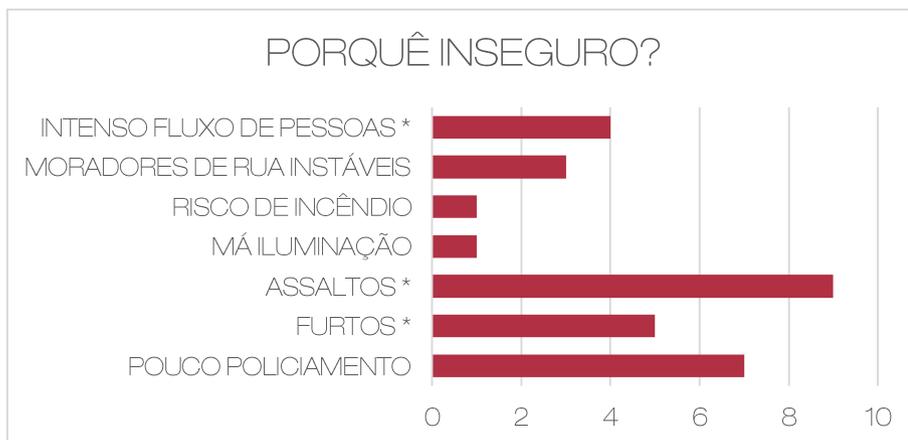
NOVAS PERSPECTIVAS

A participação da população em decisões projetuais é de extrema importância, ao passo que a ocupação do projeto será efetivada por esta. Assim, foi realizada uma série de entrevistas, por meio de formulário na *internet* e pessoalmente com moradores do CDHU, com a finalidade de adequar as necessidades das pessoas que frequentam ou moram no bairro do Brás, com os estudos feitos anteriormente.

### entrevistas *online*

O público-alvo do primeiro questionário foi composto majoritariamente por estudantes do ensino médio (entre quinze à dezoito anos), uma vez que foi publicado em um grupo de rede social da escola que a autora estudou, próxima ao objeto de estudo. Assim, os focos destas respostas estão relacionados com o público jovem.

De trinta e oito respostas obtidas, apenas duas pessoas moram no bairro, e em sua maioria o frequentam no período matutino. Ainda assim, 81,6% responderam que não consideram o Brás um bairro seguro. No gráfico abaixo (Gráfico 3)<sup>24</sup>, vemos que a maior justificativa é o assalto. É possível notar que “intenso fluxo de pessoas” foi citado como um dos fatores que geram a insegurança, comprovando a diferenciação das experiências de Jan Gehl (2013) e a de cidades brasileiras, em que há uma maior desigualdade social.



<sup>24</sup> “Assalto” e “furto” foram distinguidos, ao passo que o primeiro implica a abordagem, diferentemente do segundo.

Gráfico 3 – pesquisa sobre insegurança  
Fonte:  
Elaborado pela autora, 2018

<sup>25</sup> Ainda que a questão estava relacionada à demanda de equipamentos públicos.

Em relação à demanda de equipamentos públicos, a segurança<sup>25</sup> destacou-se novamente, além da falta de policiamento um outro indicativo para a proposta projetual (Gráfico 4).

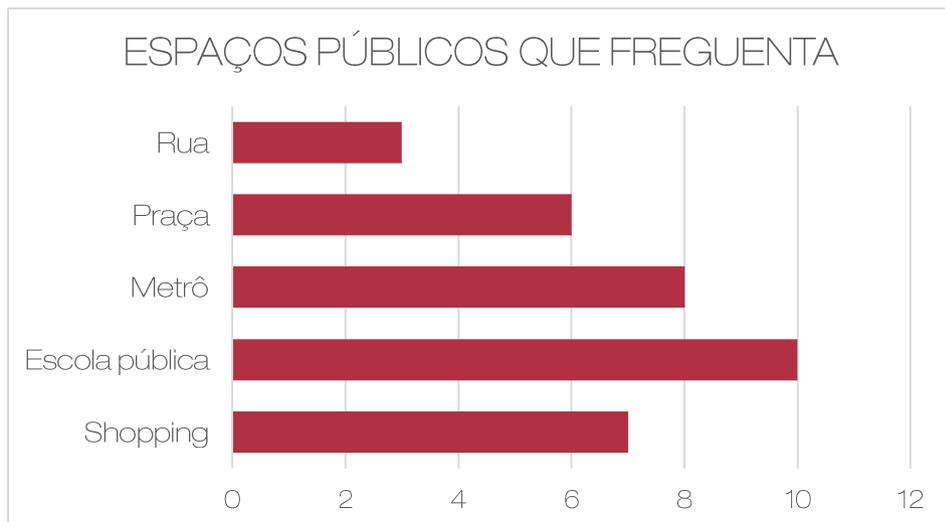
Gráfico 4 – pesquisa demanda de equipamentos públicos  
Fonte:  
Elaborado pela autora, 2018



Como forma de constatação da confusão entre espaços públicos e privados<sup>26</sup> pela população foi questionado os espaços públicos que os entrevistados frequentam, e o shopping center foi diversas vezes citados.

<sup>26</sup>Vide capítulo dois.

Gráfico 5 – pesquisa sobre espaços públicos  
Fonte:  
Elaborado pela autora, 2018



Finalizando a primeira enquete, apresentou-se a imagem do antigo galpão ferroviário - objeto de estudo - e questionou-se uma possibilidade de um novo uso para o edifício. Positivamente, o espaço cultura foi o mais mencionado, seguido do espaço educacional e acompanhado pelo *shopping center*.

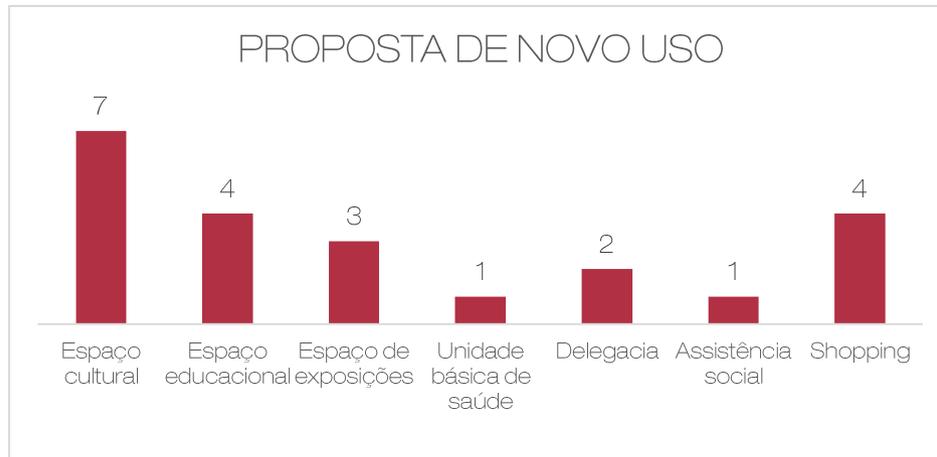


Gráfico 6 – pesquisa sobre novo uso  
Fonte:  
Elaborado pela autora, 2018

Numa segunda enquete *online*, o público-alvo foram pessoas de um grupo de rede social do próprio bairro do Brás, sendo assim, a composição dos entrevistados correspondeu a 57% de pessoas que trabalham no bairro e 43% moradores. Além das idades variaram de vinte e três anos à sessenta e dois anos, e distintas ocupações, como estudantes, empresários e vendedores.

Similar à primeira enquete, 85,7% das pessoas não consideram o bairro seguro, no Gráfico 7 verificamos os motivos:



Gráfico 7 – pesquisa insegurança  
Fonte:  
Elaborado pela autora, 2018

Nesta segunda enquete a pergunta sobre equipamentos públicos foi generalizada, com a finalidade de obter respostas

mais variadas, contudo, a segurança e o policiamento comparecem novamente.

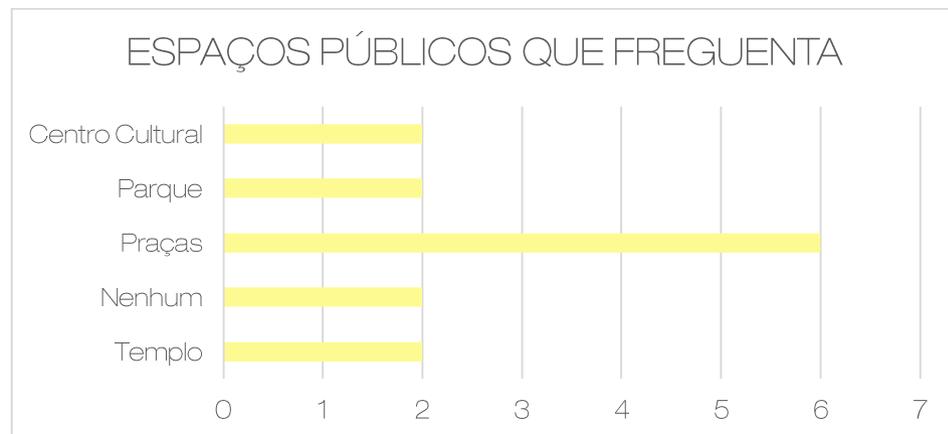
Gráfico 8 – pesquisa demanda  
Fonte:  
Elaborado pela autora, 2018



É significativo compreender os espaços públicos que os moradores, trabalhadores e estudantes do bairro frequentam, ao passo que foi considerada ao estabelecer o programa do projeto, deste modo temos o uso das praças em destaque das respostas. Estas foram compreendidas como espaços de encontro e circulação por Brandão (2011)<sup>27</sup>, além dos próprios entrevistados se referirem como um local para descanso.

<sup>27</sup>Vide capítulo dois.

Gráfico 9 – pesquisa espaço público  
Fonte:  
Elaborado pela autora, 2018



## entrevistas com moradores do CDHU

O último questionário foi realizado pessoalmente na portaria do CDHU, durante o período em que as crianças estavam voltando da escola. Sendo assim, os entrevistados em sua maioria foram compostos por mães que buscavam seus filhos da escola, e seus próprios filhos. O quadro abaixo é um conjunto de respostas dos diversos moradores do CDHU.

Conviveu com a CTN (Centro de tradições nordestinas) ao lado, e não gostava das festas devido o barulho no período da noite.
As festas da CTN eram focadas apenas para uma única comunidade – a nordestina, pessoas de fora não frequentavam o local.
Segurança melhorou após reforma na portaria do CDHU. <sup>28</sup>
Acredita que o estabelecimento da polícia militar ao lado não tornou o local mais seguro, devido à visão desta estar voltada apenas para a avenida do Estado.
Não considera o entorno seguro.
De noite, como não há movimento, os assaltos são frequentes. E presencia-os da janela de sua casa.
Necessita de mais lazer nas proximidades, principalmente de fim de semana.
Vão ao Parque da Luz para o lazer das crianças, porém há muitas “garotas de programa” à trabalho no local.
Ao escurecer o Parque da Luz torna-se mais perigoso. E muitas vezes as mães são confundidas com “garotas de programa”.
A reforma do parquinho do CDHU impossibilita seu uso, e este está assim há um tempo.
Prédio é habitado por muitas crianças, as quais, em sua maioria, estudam na escola ao lado.
As crianças do CDHU, em sua maioria, frequentam a UNIBES Armênia (3,5 km do CDHU), uma escola de reforço.
Na UNIBES é possível fazer oficinas diversas, além de oferecem passeios às crianças. Porém, apenas nos dias de semana.
Não há opções de lazer para as crianças aos sábados e domingos.
Não há opções de lazer para os moradores mais velhos do CDHU.

<sup>28</sup>A portaria do conjunto habitacional antigamente encontrava-se na Av. do Estado, atualmente na rua Canindé, a qual apresenta outras residências

Quadro 11 – Entrevista com moradores do CDHU  
Fonte: Elaborado pela autora, 2018

OITO

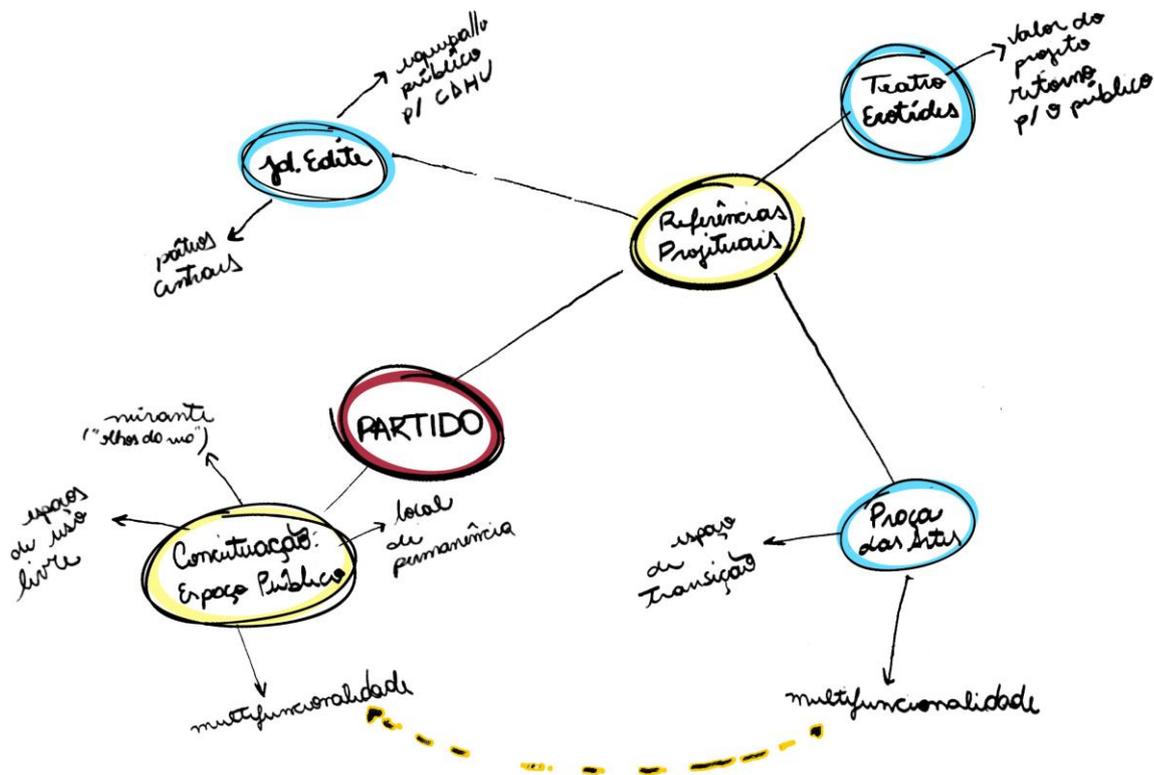
PROJETO

## chegando ao projeto

*Partido*

A composição do partido arquitetônico teve como premissa a coerência entre a conceituação de espaços públicos e as características mais significativas de cada referência projetual. Ao conciliar o teórico com os resultados empíricos, foi possível elaborar um esquema que demonstram as decisões projetuais do trabalho (Figura 41).

Figura 41 –  
Esquema do  
partido  
Fonte:  
Elaborado  
pela autora,  
2018

*Programa*

Para a definição da função do novo galpão ferroviário, trabalhou-se com o contexto preexistente e o contexto histórico. O primeiro considera o entorno imediato do bairro, assim, visa-se um local que abranja a demanda dos trabalhadores, estudantes e moradores do Brás, principalmente daqueles que residem o CDHU.

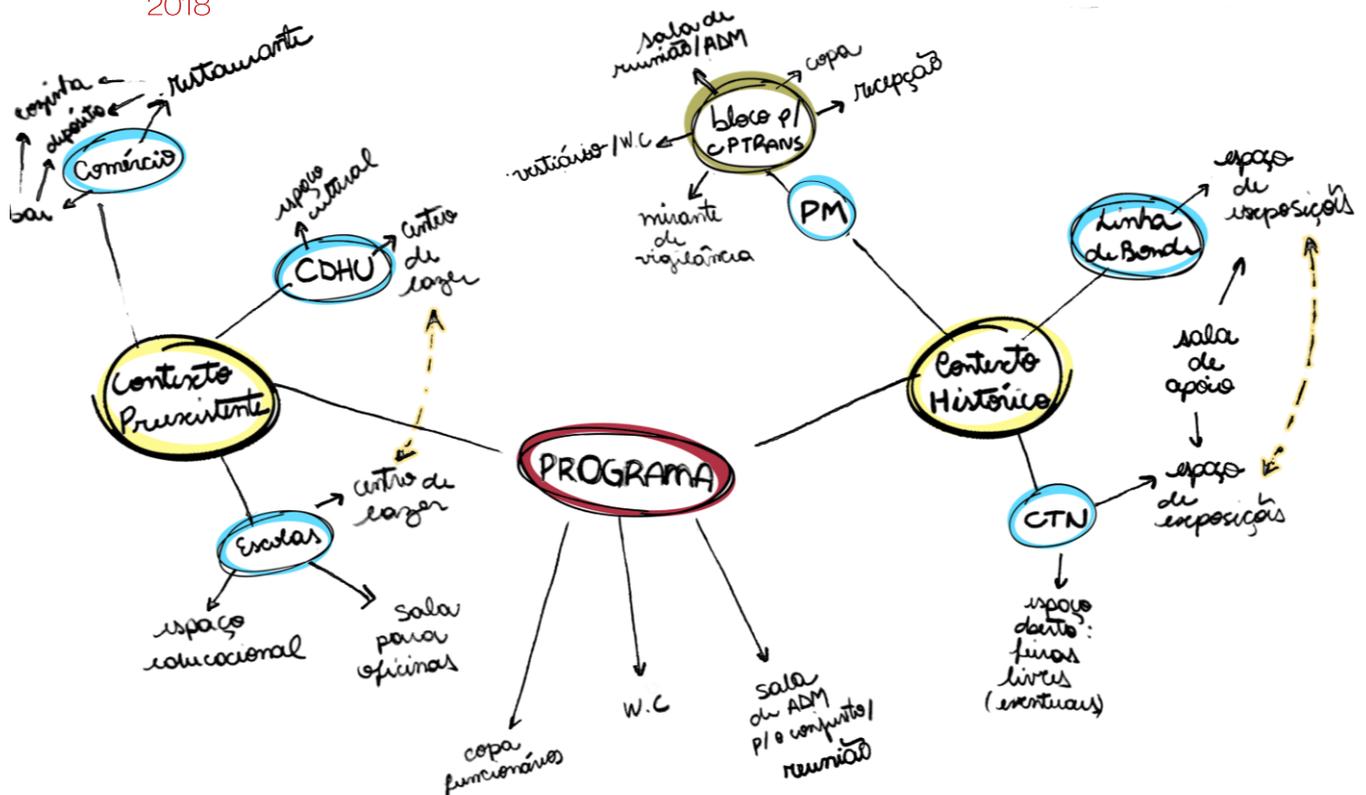
Em relação ao contexto histórico é levado em conta os antigos e atuais usos do terreno. Primeiramente, temos o galpão que pertencia a linha de bonde, a materialidade de seu edifício ainda encontra-se lá - mesmo em estado próximo à ruína - dessa forma, o edifício será respeitado somado a um espaço de exposição com o intuito de notabilizar a sua origem.

Em seguida, tivemos a CTN, um elemento a ser valorizado, uma vez que não considera-se apenas a materialidade - o edifício em si -, mas também as práticas que já foram associadas a este local. Assim, a cultura nordestina é ressaltada em forma de espaços abertos para feira e de exposições, na tentativa de amenizar os estereótipos dos nordestinos, atraindo pessoas de outras culturas.

29 A  
ocupação da  
PM no local  
será melhor  
especificada  
no capítulo  
seguinte

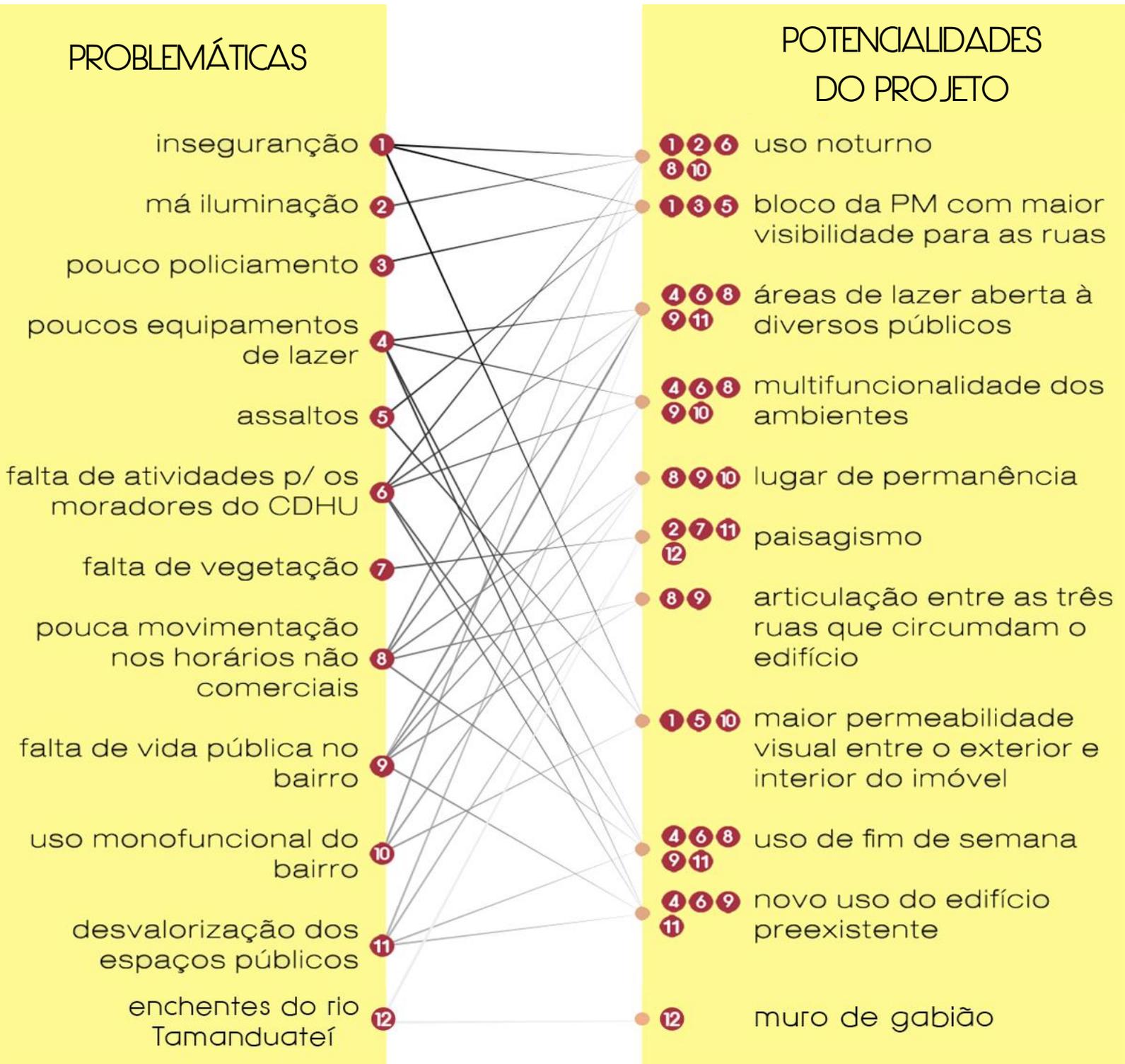
Figura 42 –  
Esquema do  
programa  
Fonte:  
Elaborado  
pela autora,  
2018

Já, o bloco pensado para a CPTrans seria apenas de uso administrativo, e não operacional, como visa o projeto elaborado pela PM, causando menos impacto no entorno<sup>29</sup>. As demais ambiências foram pensadas de forma que viabilize o projeto, como uma sala de administração, copa para funcionários, etc.



Com a finalidade de complementar o programa, estabeleceu a relação entre as problemáticas do local com as potencialidades do projeto. As primeiras foram elencadas através das entrevistas realizadas, além da visão – ainda que distante – da autora, uma vez que o bairro já fez parte de seu cotidiano.

Figura 43 – Esquema do partido  
Fonte:  
Elaborado pela autora, 2018



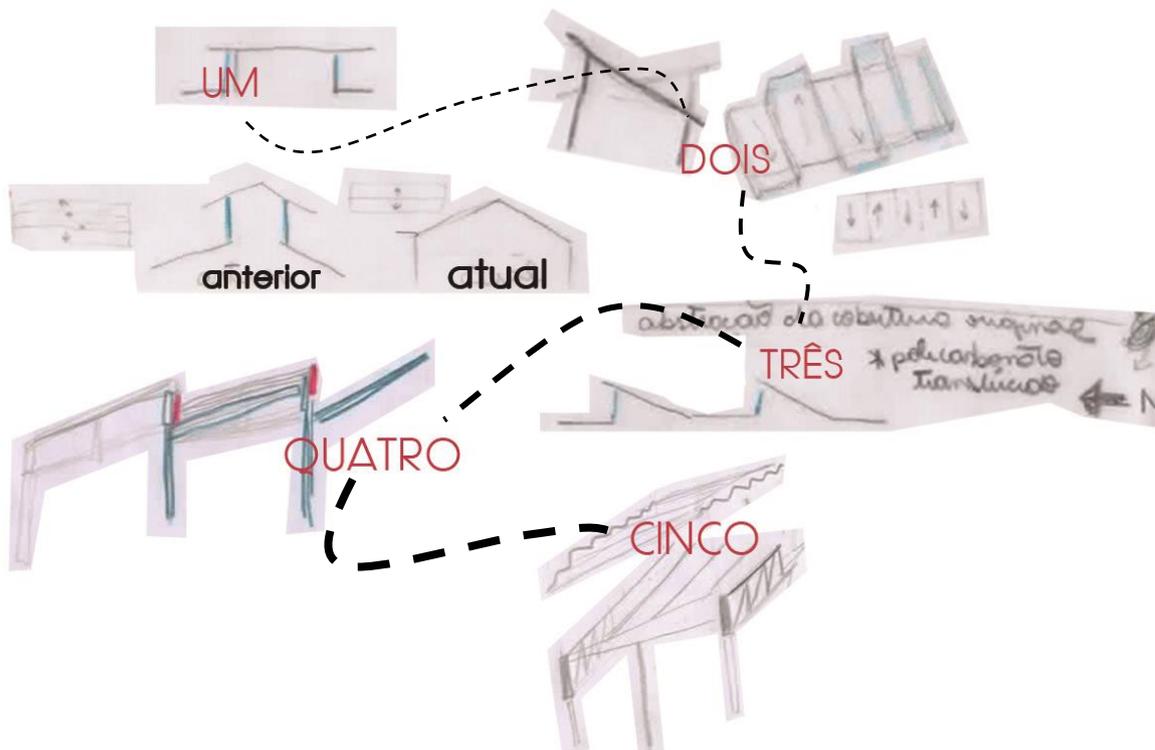
### Conceito

A conceituação do trabalho possui como fundamentação teórica os autores citados no capítulo dois, os quais abrangem uma visão política, social, morfológica e tipológica acerca do tema espaço público. Além disso, o trabalho é fortemente influenciado pelos espaços de transição de Gehl (2013), ao passo há um interesse em buscar a sensação de segurança para aqueles que frequentam o bairro, visto que esta questão que está intrinsicamente ligada aos processos que estão sendo experienciados nas metrópoles de desvalorização dos espaços públicos, culminando na crise dos mesmos. Desse modo, na tentativa de alcançar uma vida urbana ativa, faz-se um projeto de espaço público em um antigo galpão ferroviário.

Figura 44 –  
Croqui da  
elaboração  
da cobertura  
da obra.  
Fonte:  
Elaborado  
pela autora,  
2018

### valorizando o antigo galpão ferroviário

#### *croquis*



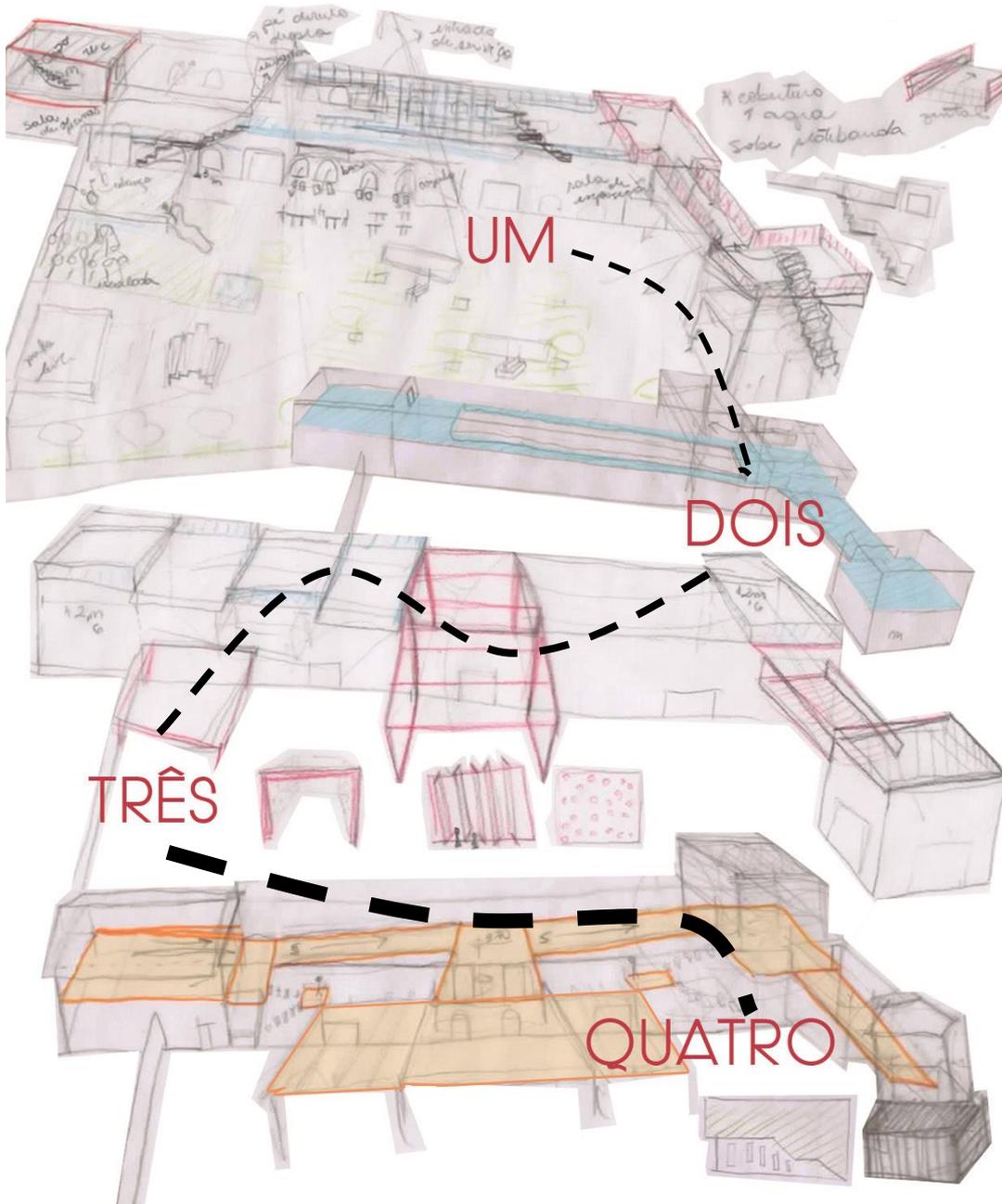


Figura 45 –  
Croqui da  
elaboração  
da cobertura  
Fonte:  
Elaborado  
pela autora,  
2018

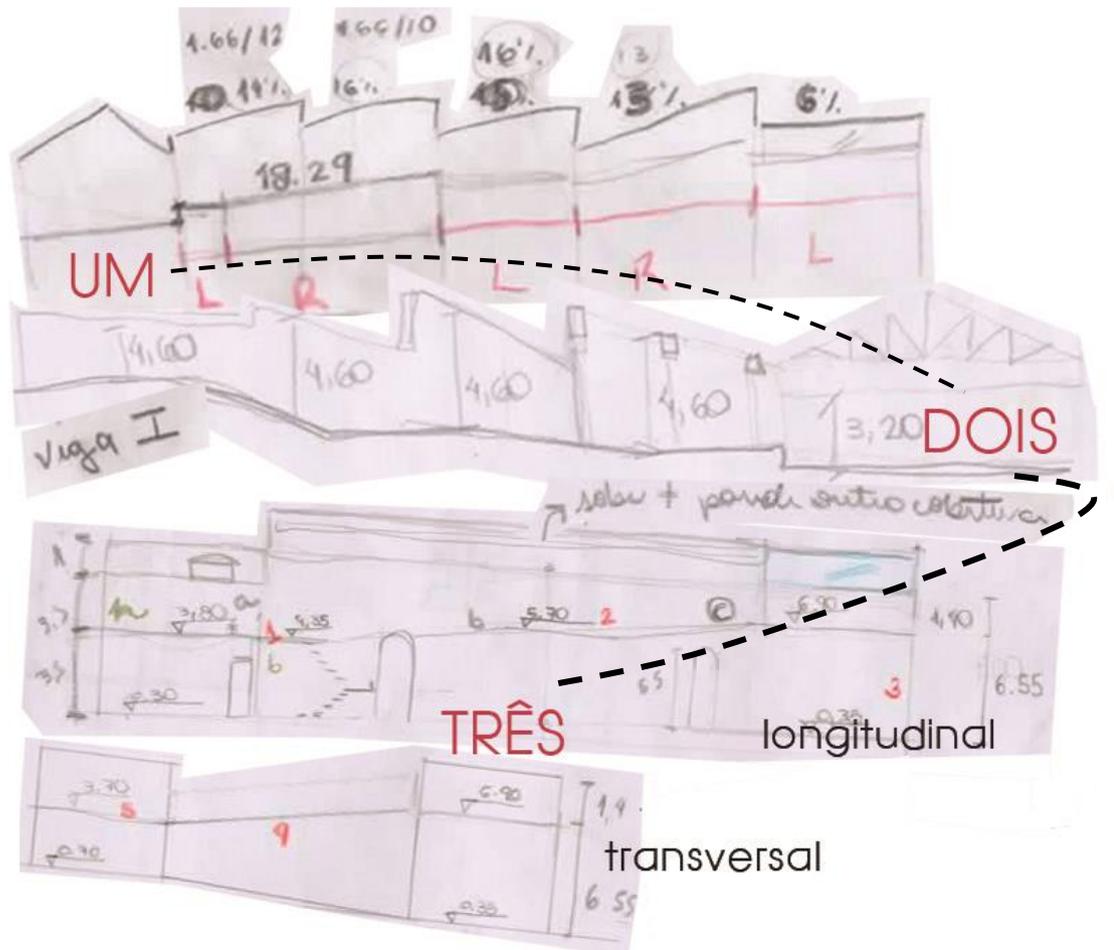


Figura 46 –  
Croqui da  
elaboração  
da cobertura  
Fonte:  
Elaborado  
pela autora,  
2018

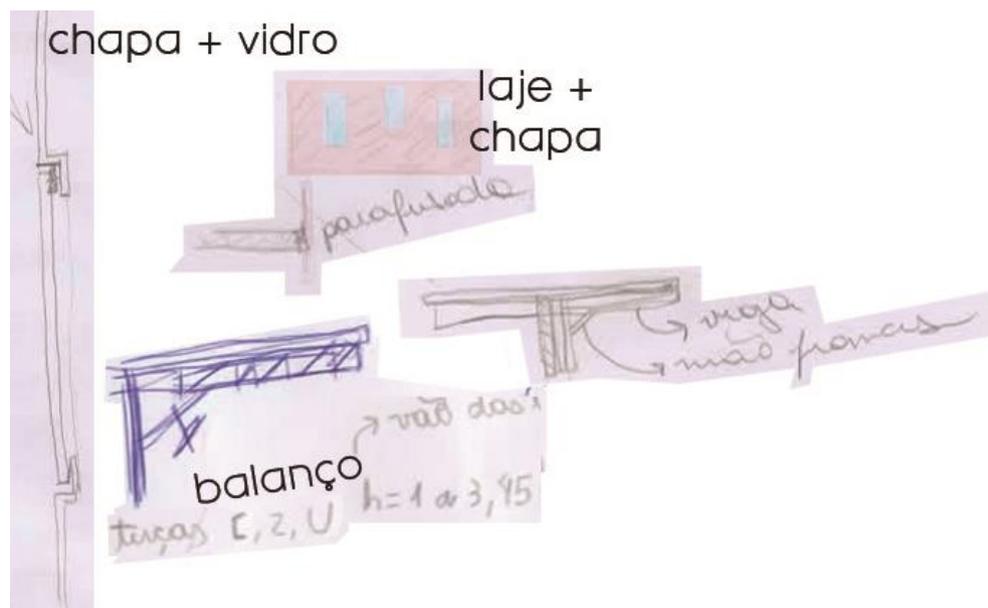
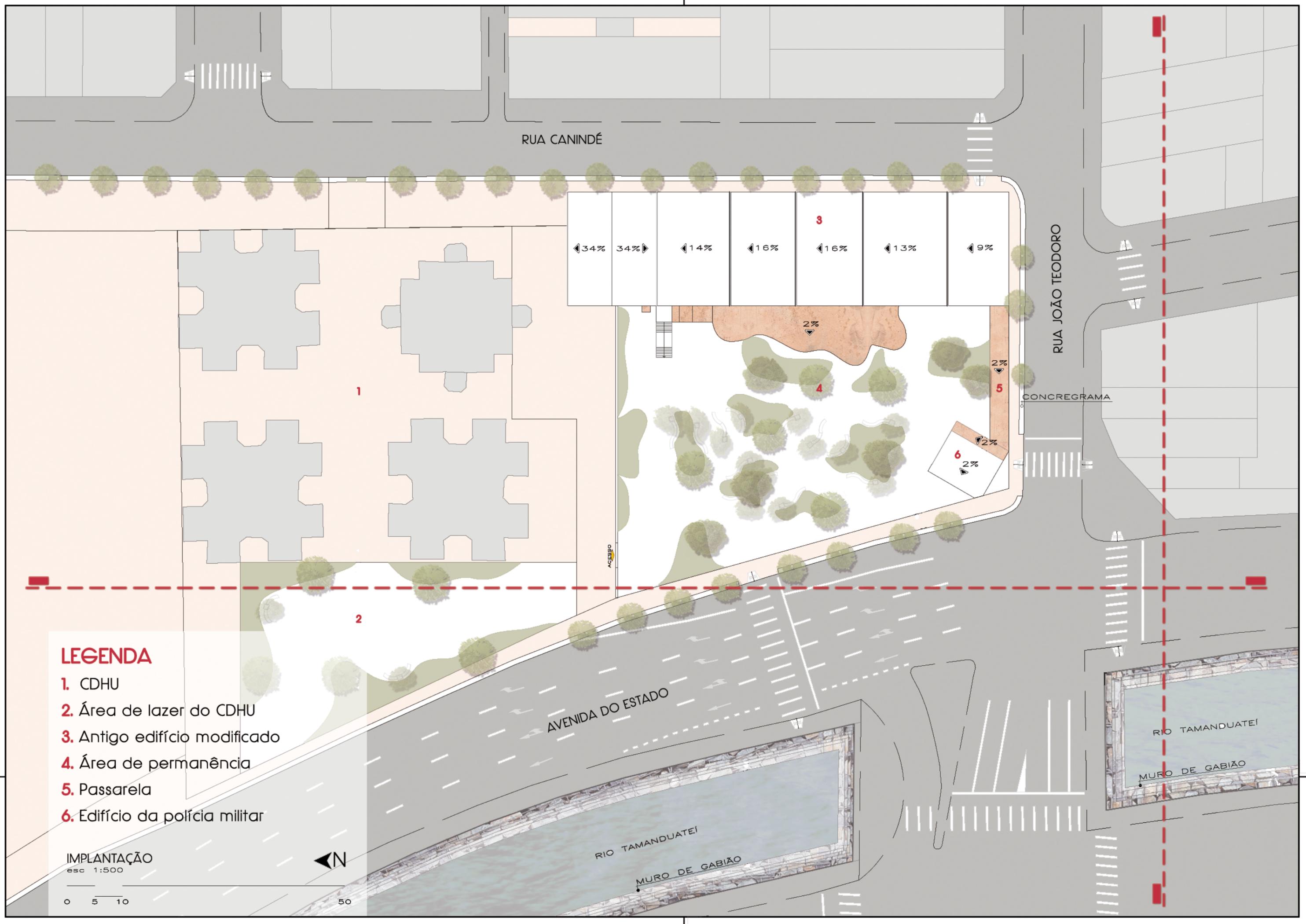


Figura 47 –  
Croqui de  
peças  
Fonte:  
Elaborado  
pela autora,  
2018

*Entendendo o projeto*



Figura 50 –  
Perspectiva  
do projeto  
Fonte: Elabo-  
rado pela  
autora, 2018



RUA CANINDÉ

RUA JOÃO TEODORO

CONCREGRAMA

AVENIDA DO ESTADO

RIO TAMANDUATEI  
MURO DE GABIÃO

RIO TAMANDUATEI  
MURO DE GABIÃO

◀34% 34%▶    ◀14%    ◀16%    ◀16%    ◀13%    ◀9%

2%

2%

2%

2%

### LEGENDA

- 1. CDHU
- 2. Área de lazer do CDHU
- 3. Antigo edifício modificado
- 4. Área de permanência
- 5. Passarela
- 6. Edifício da polícia militar

IMPLANTAÇÃO  
esc 1:500

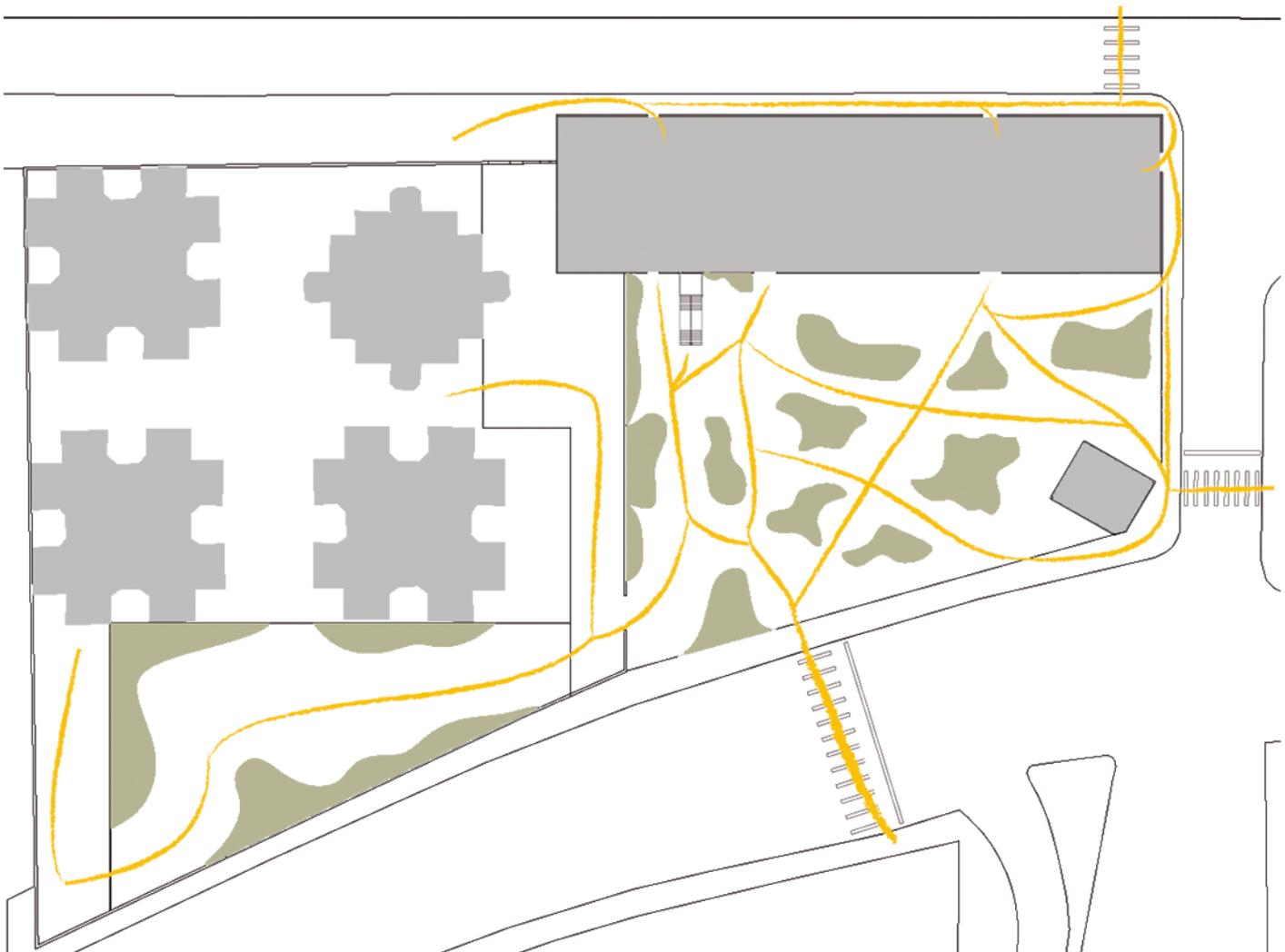
0 5 10



50

A vegetação do pátio externo foi composta pelos possíveis caminhos realizados entre as ruas, o CDHU e os acessos do edifício (Figura 49). O paisagismo externo foi complementado com bancos de concreto e árvores adjacentes à estes, de forma que crie uma tênue sombra para um local de descanso e contemplação.

Figura 49 –  
Diagrama  
dos cami-  
nhos no  
pátio  
Fonte: Ela-  
borado pela  
autora,  
2018



## AMBIENTES

1. Sanitários: 38 m<sup>2</sup>
2. Sala educacional: 39,65 m<sup>2</sup>
3. Sala de oficinas: 51,24 m<sup>2</sup>
4. Pátio interno: 375,16 m<sup>2</sup>
5. Cozinha: 68,50m<sup>2</sup>
6. Bar: 27m<sup>2</sup>
7. Restaurante: 114 m<sup>2</sup>
8. Depósito: 47,95 m<sup>2</sup>
9. Sala de apoio: 42m<sup>2</sup>
10. Sanitários: 55,08m<sup>2</sup>
11. Espaço de exposição: 200 m<sup>2</sup>
12. Pátio externo: 2.301,70 m<sup>2</sup>
13. Recepção e administração (PM): 55,70m<sup>2</sup>

PRIMEIRO PAVIMENTO  
ESCALA 1 : 250

0 5 10 25

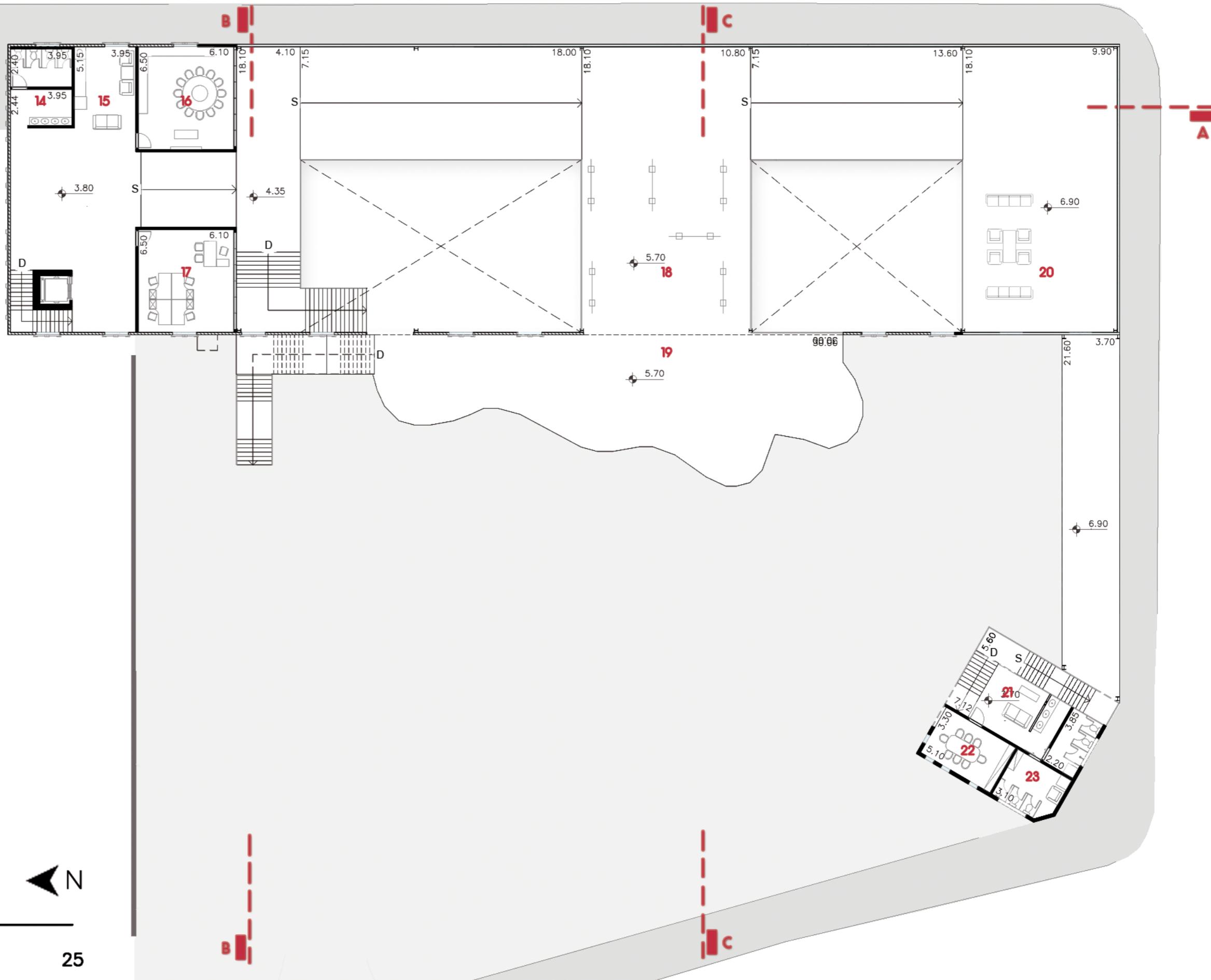


## AMBIENTES

- 14. Sanitarios: 19,10m<sup>2</sup>
- 15. Copa: 20,30m<sup>2</sup>
- 16. Sala de reuniões: 39,65 m<sup>2</sup>
- 17. Sala administrativa: 39,65 m<sup>2</sup>
- 18. Espaço de exposição: 200 m<sup>2</sup>
- 19. Sacada: 204,50 m<sup>2</sup>
- 20. Mirante: 179,20 m<sup>2</sup>
- 21. Copa (PM): 14,85 m<sup>2</sup>
- 22. Sala de reunião (PM) 16,80 m<sup>2</sup>
- 23. Vestiários (PM): 18,65 m<sup>2</sup>

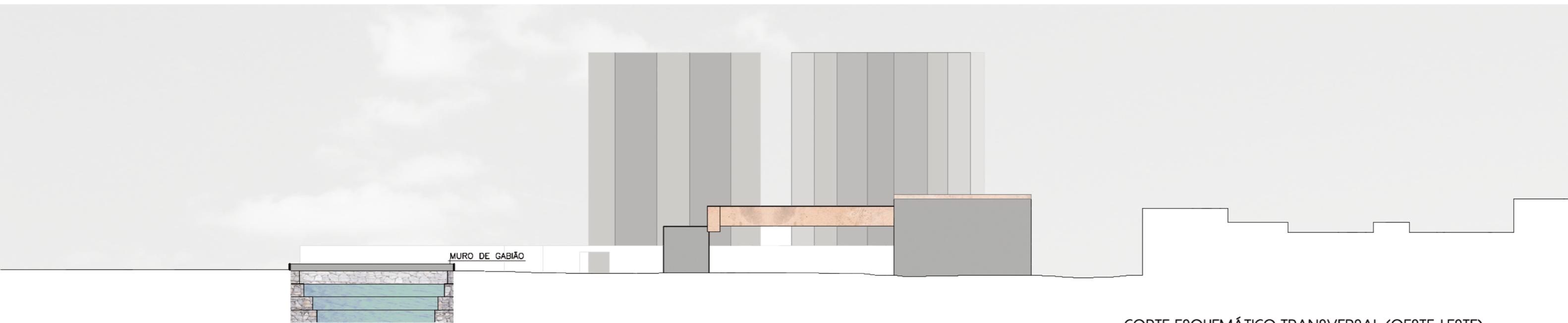
PRIMEIRO PAVIMENTO  
ESCALA 1: 250

0 5 10 25





CORTE ESQUEMÁTICO LONGITUDINAL (NORTE-SUL)



CORTE ESQUEMÁTICO TRANSVERSAL (OESTE-LESTE)

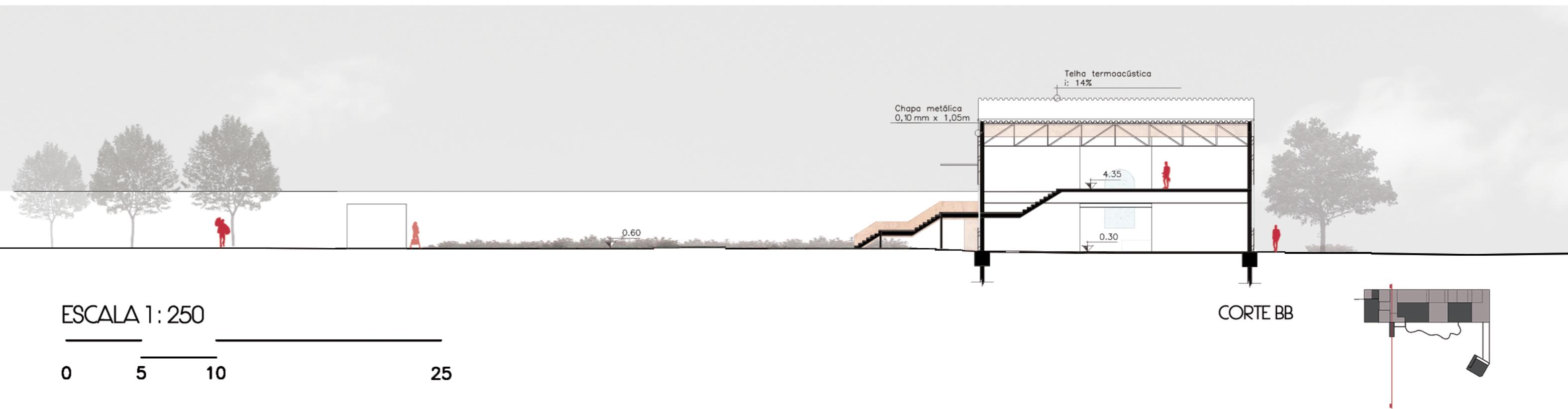
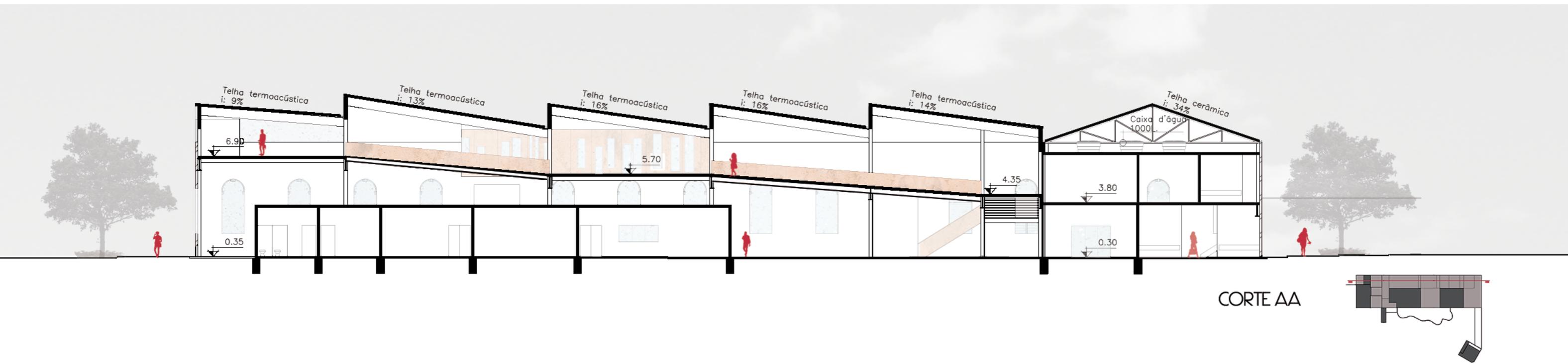
ESCALA 1:500

0 5 10 50

Foi considerado a presença da polícia militar no local, ao passo que esta traz a sensação de segurança para a população do entorno, no entanto, reduziu-se o impacto que o Grande Comando causaria. Neste sentido, sugestões projetuais de adequação foram dadas ao uso da polícia militar no terreno. Pensou-se em um edifício de menores proporções e com diversas aberturas, de forma que amplie sua visão para a rua, além da implementação de um mirante no antigo galão para as ruas Canindé e João Teodoro, com passagem direta do posto policial. Esta passarela permite o acesso entre os edifícios, além de apresentar uma materialidade - o aço cortén -, que concebe uma unidade para ambos.

Figura 50 –  
Perspectiva  
externa do  
projeto  
Fonte: Ela-  
borado pela  
autora,  
2018





ESCALA 1:250

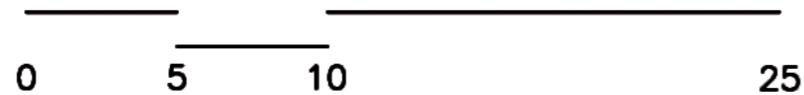
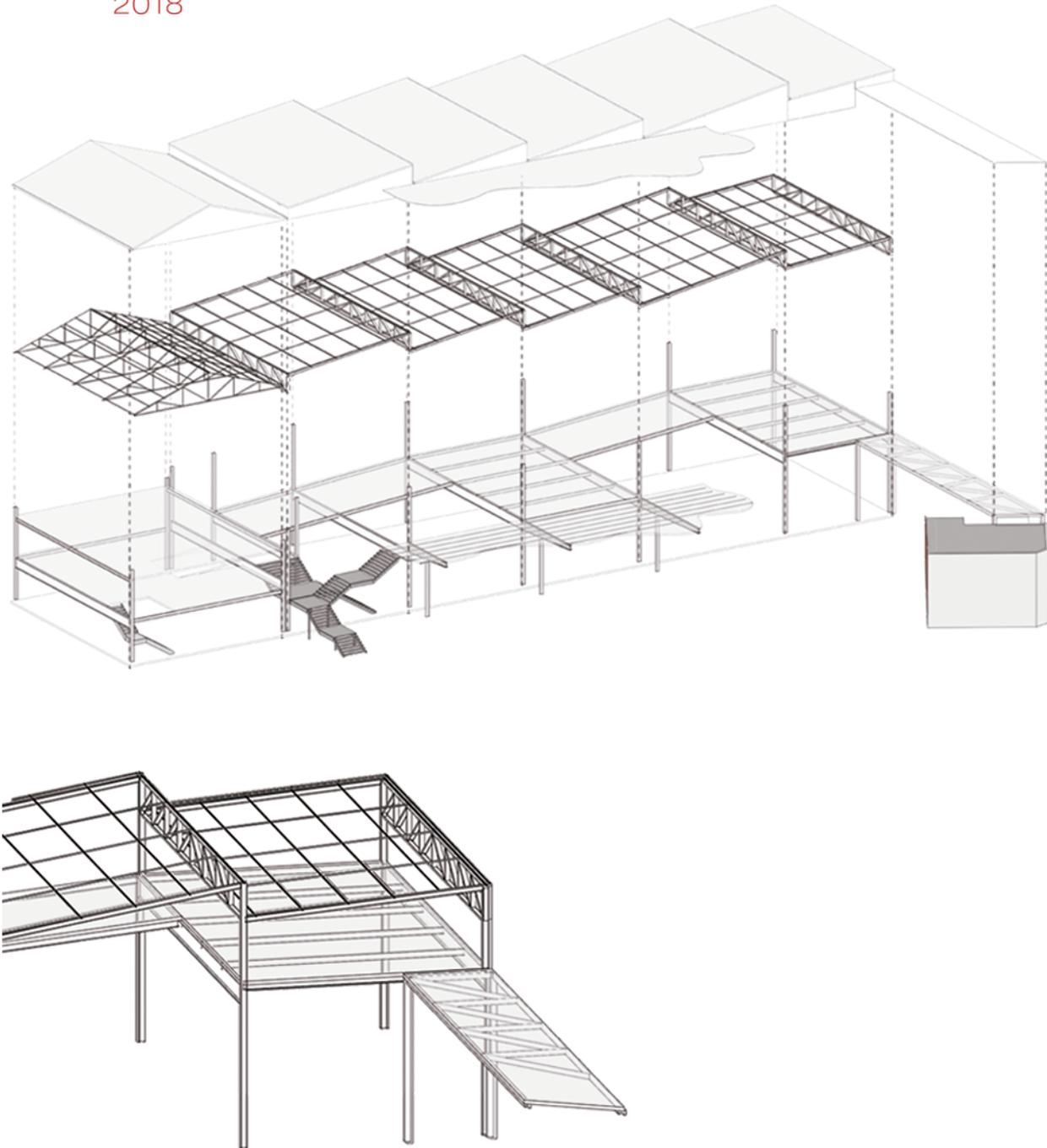


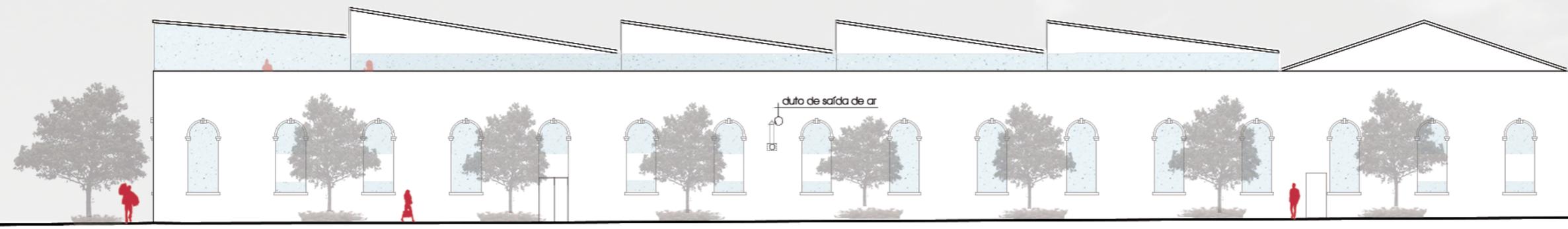
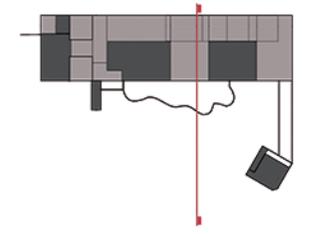
Figura 51 –  
Estrutura  
perspecti-  
vada  
Fonte: Elab-  
orado pela  
autora,  
2018

Os pilares foram dispostos de maneira a não interferir na estrutura do edifício preexistente, deixando apenas como uma “casca”. As treliças metálicas são conectadas tanto aos pilares, como às vigas. Para a estrutura da sacada e da passarela foi necessário reforçar a estrutura, de modo a suportar maiores cargas (Figura 51).

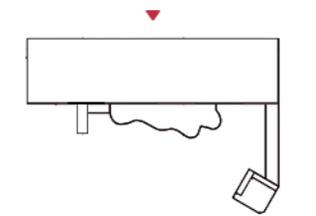




**CORTE CC**  
esc 1:250



**ELEVAÇÃO LESTE**  
esc 1:250

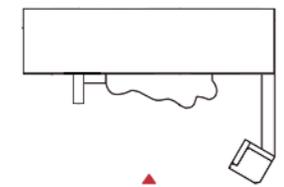


ESCALA 1:250

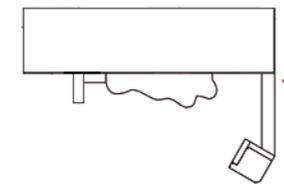




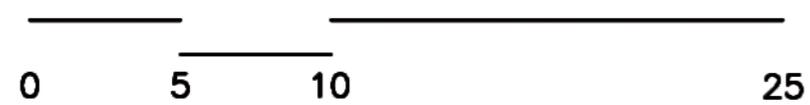
**ELEVAÇÃO OESTE**  
esc 1:250



**ELEVAÇÃO SUL**  
esc 1:250

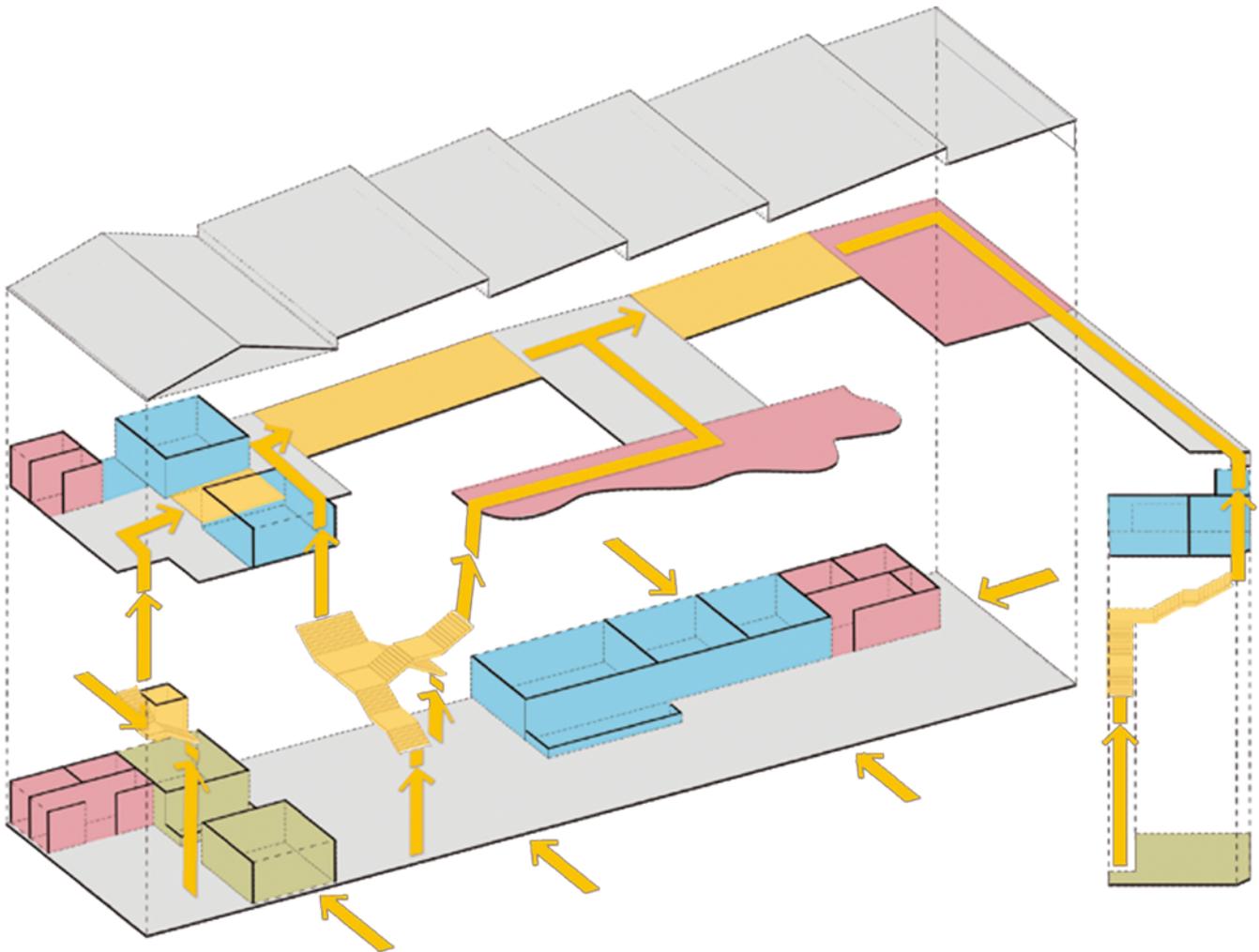


ESCALA 1:250



As aberturas preexistentes foram incorporadas de forma que criassem espaços de transição (Gehl, 2013), amenizando o contraste entre o interior e o exterior, além de ampliar a sensação de segurança e conforto. Na **Figura 52**, em **laranja** temos a forma que ocorrem os acessos, em **azuis** os ambientes de acesso exclusivo, em **verde** acesso restrito e em **rosa** de acesso amplo

Figura 52 –  
Acessos  
Fonte: Elaborado pela  
autora, 2018



Figuras 53 –  
Primeiro pa-  
vimento do  
edifício  
Fonte: Ela-  
borado pela  
autora,  
2018





Figura 54 –  
Perspectiva  
Fonte: Elaborado pela  
autora, 2018



Figuras 55  
e 56 – Se-  
gundo pavim-  
mento  
Fonte: Ela-  
borado pela  
autora,  
2018



BAUDRILLARD, J. A sociedade de consumo. Lisboa: Edições 70, 2003.

CALDEIRA, T. P. do R. Cidade de muros – Crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Ed.34 - Edusp, 2000.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. SP: Perspectiva, 2013.

JACOBS, J. Morte e vida das grandes cidades, 3 ed. Martins Fontes, São Paulo, 2011.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado do Meio Ambiente. Resumo executivo: Parque Estadual da Cantareira. São Paulo, 2009.

SERPA, Angelo. O espaço público na cidade contemporânea. SP: Contexto, 2007- p.21 – 39

VILLAÇA, Flávio. Segregação urbana. In: VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. SP: Studio Nobel/Fapesp, 2001, p.141 – 155 [cap. 7].

ARCHDAILY BRASIL. Praça das Artes / Brasil Arquitetura. Disponível em: < <http://www.archdaily.com.br/br/626025/praca-das-artes-brasil-arquitetura>>. Acesso em: 08 de mar. 2017.

"Conjunto Habitacional do Jardim Edite / MMBB Arquitetos + H+F Arquitetos" 13 Ago 2013. ArchDaily Brasil. Acessado 20 Jan 2018. <<https://www.archdaily.com.br/134091/conjunto-habitacional-do-jardim-edite-slash-mmbb-arquitetos-plus-h-plus-f-arquitetos>>

DELAQUA, V. Teatro Erotídes de Campos - Engenho Central / Brasil Arquitetura. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-78395/teatro-erotides-de-campos-engenho-central-brasil-arquitetura>>. Acesso em: 08 de mar. 2017.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. Tamanduateí - Cantareira. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/t/tamanduatei-tc.htm>>. Acesso em: 20 de mai. 2017.

GOMES, Sueli de Castro. Uma inserção dos migrantes nordestinos em São Paulo: o comércio de retalhos. *Imaginário*, São Paulo, v. 12, n. 13, p. 143-169, dez. 2006. Disponível em: <[http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1413-666X2006000200007&lng=pt&nrm=iso](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-666X2006000200007&lng=pt&nrm=iso)>. Acessado em 15 fev. 2017.

GUERRA, A. Sobre O Escritório Brasil Arquitetura. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/16.180/6333>>. Acesso em: 23 de jul. 2017.

LAAMARALL/MINHAS PERCEPÇÕES. Tramway da Cantareira. Disponível em: <<http://netleland.net/tag/tramway-da-cantareira>>. Acesso em: 23 de jun. 2017.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Histórico. Disponível em: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/regio-nais/moooca/historico/index.php?p=435>>. Acesso em: 03 de mar. 2017.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. A importância do Patrimônio Industrial na passagem de São Paulo de vila à metrópole. Disponível em: <<http://patrimoniohistorico.prefeitura.sp.gov.br/porque-o-patrimonio-industrial-de-sao-paulo-e-tao-importante/>>. Acesso em: 08 de mar. 2017.

MINAS GERAIS GOVERNO DE TODOS. Setorização de policiamento – base comunitário móvel (BCM). Disponível em: <<http://www.mg.gov.br/servico/setorizacao-de-policiamento-base-comunitaria-movel-bcm>>. Acesso em: 28 de jul. 2017.

TELLA, G; AMADO, J. O papel das ruas compartilhadas: como recuperar a qualidade de vida no espaço público. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/794322/o-papel-das-ruas-compartilhadas-como-recuperar-a-qualidade-de-vida-no-espaco-publico>>

---

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
"JULIO DE MESQUITA FILHO"

JAN | 2018