

# Paisagem, memória e cidade: nova estação Mogi das Cruzes

Jennifer Cabral

Orientação: Prof. Dr. Abilio Guerra (FAU-Mackenzie) e Prof. Ms. Angelo Cecco (FAU-Mackenzie).

Pesquisa: Trabalho de Conclusão de Curso, FAU-Mackenzie, 2018.

Cidade e corpo em movimento. Compreender a linha férrea como fronteira, não como o fim de um lugar, mas como começo de outro. Não apenas como linha de corte e separação, mas também de costura e narrativa da continuidade do tempo histórico. Dos limites existentes, quais qualidades deverão ser preservadas ou recriadas?

Como reestruturar a paisagem conferindo a ela o sentido de urbanidade necessário às cidades? Estar, contemplar e percorrer. Tornar as travessias possíveis parece ser o ponto de partida essencial para a construção de um lugar: o espaço fica mais convidativo aos olhos e aos demais sentidos intrínsecos à natureza humana.

## Landscape, memory, and city: the new Mogi das Cruzes station

City and body in motion. Understand the railway line as a frontier, not as an endpoint, but as the beginning of another path. Not only as a line of cut and separation but also as a seam and narrative of the historical time's continuity. Which qualities of the existing limits should be preserved or recreated? How to restructure the cities' landscape giving it the necessary sense of urbanity? To be, to contemplate, to walk. Making crossings possible seems to be the essential starting point to build a place: a space more attractive to the eyes and other senses intrinsic to human nature.

## Paisaje, memoria y ciudad: nueva estación Mogi das Cruzes

Ciudad y cuerpo en movimiento. Entender la línea férrea como frontera, no como el fin de un lugar, sino como el comienzo de otro. No solamente como línea de corte y separación, sino también de costura y narrativa de la continuidad del tiempo histórico. De los límites existentes, ¿qué cualidades deberán ser preservadas o recriadas? ¿Cómo reestructurar el paisaje dándole el necesario sentido de urbanidad a las ciudades? Estar, contemplar y recorrer. Hacer posibles las travesías parece ser el punto de partida imprescindible hacia la construcción de un lugar: un espacio más atractivo para la vista y otros sentidos intrínsecos a la naturaleza humana.



## INTRODUÇÃO

Podemos – por que não? – simplesmente assumir que a concepção fenomenológica é demasiada bela para ser real, que o seu destino seja mesmo elitista, e que sua intensidade somente possa ser empregada ali onde as circunstâncias a permitam. A arquitetura — e o nosso tempo — é, quase sempre, demasiado real, demasiado brutal, para admitir a sofisticada inocência do olhar fenomenológico. Contudo, ainda que carecesse de recursos, monsieur Hulot habitava, em uma poética plenitude, ao mesmo tempo um minúsculo espaço e a cidade inteira, desde o centro até a mais remota periferia, mostrando que, às vezes, a imaginação é capaz de se sobrepor até mesmo a pobreza. (ÁBALOS, 2003, p.108).

O filme *Mon Oncle* (1958) é possivelmente um dos retratos mais claros da história do cinema sobre o pensamento positivista que pautou parte da sociedade do início do século XX. Se, na narrativa do cineasta francês Jacques Tati, o contraste entre as vivências do monsieur Hulot e dos membros da família Arpel é capaz de provocar empatia ao retratar de forma cômica as

consequências de um espaço pensado para o *existenzminimum*<sup>1</sup>, a análise do histórico evolutivo das cidades demonstra que tais fatos provocaram efeitos negativos e até mesmo devastadores.

A idealização do ser humano como máquina ajudou a criar espaços vazios de significado. A crença na evolução da ciência e na perspectiva de um futuro cada vez mais desenvolvido substituiu a vida cotidiana e o comportamento, agora ditado por cronômetros. Isso provocou uma sensação de tensão permanente nas metrópoles. A arquitetura pragmática, oriunda do positivismo, não foi capaz de fornecer bases suficientes para o habitar justamente por negar a existência evolutiva de uma pessoa real e individual e reforçar a sensação de urgência pela produtividade.

Evidentemente, é preciso reconhecer que a revolução tecnológica e científica e a consequente industrialização foram de grande valia para a humanidade. Negar o alcance que a arquitetura alçou com a sistematização dos processos construtivos seria também negar o direito de abrangência e velocidade necessárias para atender a demanda por habitações em razão do crescimento populacional e do aumento da expectativa de vida. Contudo, se faz necessário refletir sobre a urgente necessidade de equilíbrio entre o ser humano e o espaço — tanto edificado quanto não edificado; tanto pelo caráter técnico quanto pela dimensão existencial da arquitetura. Recuperar esse sentido é fundamental, mas também o de seu convívio na sociedade, que por diversas vezes parece ser guiada apenas por interesses individuais. Necessitamos, portanto, de "elementos tais que relembrem os valores comuns nos quais se fundamenta essa totalidade" (NORBERG-SCHULZ, 2006, p.446).

Este ensaio se constrói a partir de uma abordagem fenomenológica da arquitetura. Se a Fenomenologia é o campo de estudo do retorno às coisas e do vínculo emocional e intelectual com o espaço, o caminhar pela cidade e a exploração do território, torna-se um método essencial para dar início a esse tipo de projeto. A paisagem que nos rodeia constrói subjetivamente o que somos, portanto, o cuidado com o espaço representa também o cuidado com a construção de nosso ser existencial.

A cidade de Mogi das Cruzes foi fundada a partir da relação geográfica de duas serras e dos meandros de um rio, e anos mais tarde, seu desenvolvimento ocorre com a chegada da linha férrea. Entender essa cidade é também entender o significado destes elementos que constituem a paisagem e das percepções fluidas dos habitantes desse lugar. O crescimento acentuado que a cidade apresentou a partir da década de 1990 (FERNANDES FILHO, 2010, p.23), somado ao abandono do espaço público pelo medo da violência, e das políticas locais, contribuíram para o conflito existente entre as pessoas e o ambiente construído. O fluxo do automóvel e da locomotiva interrompeu o fluxo dos habitantes. Fragmentou-se o espaço e fragmentou-se também a construção da vida cotidiana.

Recuperar a densidade do passado evolutivo das cidades, em que a linearidade histórica se sobrepunha ao tempo efêmero e banal do cotidiano; reativar a memória local do patrimônio histórico-cultural e natural para devolvê-los ao habitante humano; respeitar as diferenças existentes entre os dois lados gerados pela linha férrea sem estabelecer por definitivo o fluxo contínuo e imprevisível do crescimento das cidades: tais questões constituem a ambição que alimenta esse trabalho.

Para tal, compreender a história e a paisagem enquanto conjunto é uma premissa, já que a paisagem se constitui a partir de elementos diversos. Nela se reúnem uma ampla gama de cheiros, texturas, sons e cores que podem reforçar sensações de pertencimento frente à alienação do mundo tecnológico. Nas palavras de Peter Zumthor (2006, p.22), entender que o papel fundamental da arquitetura é "recolher o valioso, corrigir o que incomoda e recriar o que nos falta".

## **SOBRE O RETORNO À NATUREZA DO LUGAR**

O surgimento de uma fenomenologia da arquitetura, de acordo com Jorge Otero-Pairos (2010), coincide com o momento histórico em que as consequências negativas da dissolução entre teoria e prática do ensino da arquitetura moderna eram cada vez mais evidentes. Se o

movimento moderno vanguardista era responsável por estabelecer o que seria considerado arquitetura no futuro e a historiografia tradicional o que havia sido no passado, a fenomenologia desponta como a tentativa de conciliar ambos os campos de atuação, enfatizando a necessidade de continuidade da história da arquitetura e a ideia de que a vida cotidiana é, fundamentalmente, a verdadeira fonte de compreensão da relação do ser humano com seu habitat.

Juhani Pallasmaa, no livro "A imagem corporificada" (2013), estabelece definições que ajudam a compreender a busca que norteou o trabalho de arquitetos pela fenomenologia. As imagens, por exemplo, são classificadas em duas categorias distintas: imagens que manipulam e condicionam a liberdade individual do ser humano; e imagens que o emancipam e inspiram. Se a primeira categoria é capaz de direcionar a consciência humana a um padrão estabelecido intencionalmente, a segunda permite o fortalecimento de sua imaginação e afeto.

Ainda segundo Pallasmaa (2013, p.14), o "mar sargaço de imagens", gerado tanto no campo comercial, político e artístico quanto na estruturação da paisagem urbana da sociedade midiática na qual vivemos, é responsável por promover a sensação de um "mundo de fluxo contínuo e deslocado". A diminuição da cultura da leitura e de suas longas narrativas, que têm sido trocadas por dados superficiais, e assim, as informações têm substituído gradativamente o conhecimento. Segundo Richard Kearney (apud PALLASMAA, 2013, p.16), devido ao cuidadoso controle político do fluxo de informações, a realidade se tornou "um reflexo pálido da imagem", ajudando a mascarar a falta de democracia nas sociedades.

Se em outros contextos a transformação da imagem arquitetônica poética foi substituída por edifícios cada vez mais autônomos que criam, para usar o termo de Rafael Moneo (2013, s.p.), uma "ficção da ficção", a realidade vivida no campo específico deste trabalho não consiste nem mesmo em imagens positivas da cidade. A realidade cada vez mais caótica do espaço, do ponto de vista do cidadão comum, impede que ele fortaleça sua imaginação e afeto pelo lugar que habita. Somado a isso,

existe o detrimento do espaço público em favorecimento ao automóvel e o abandono do patrimônio histórico.

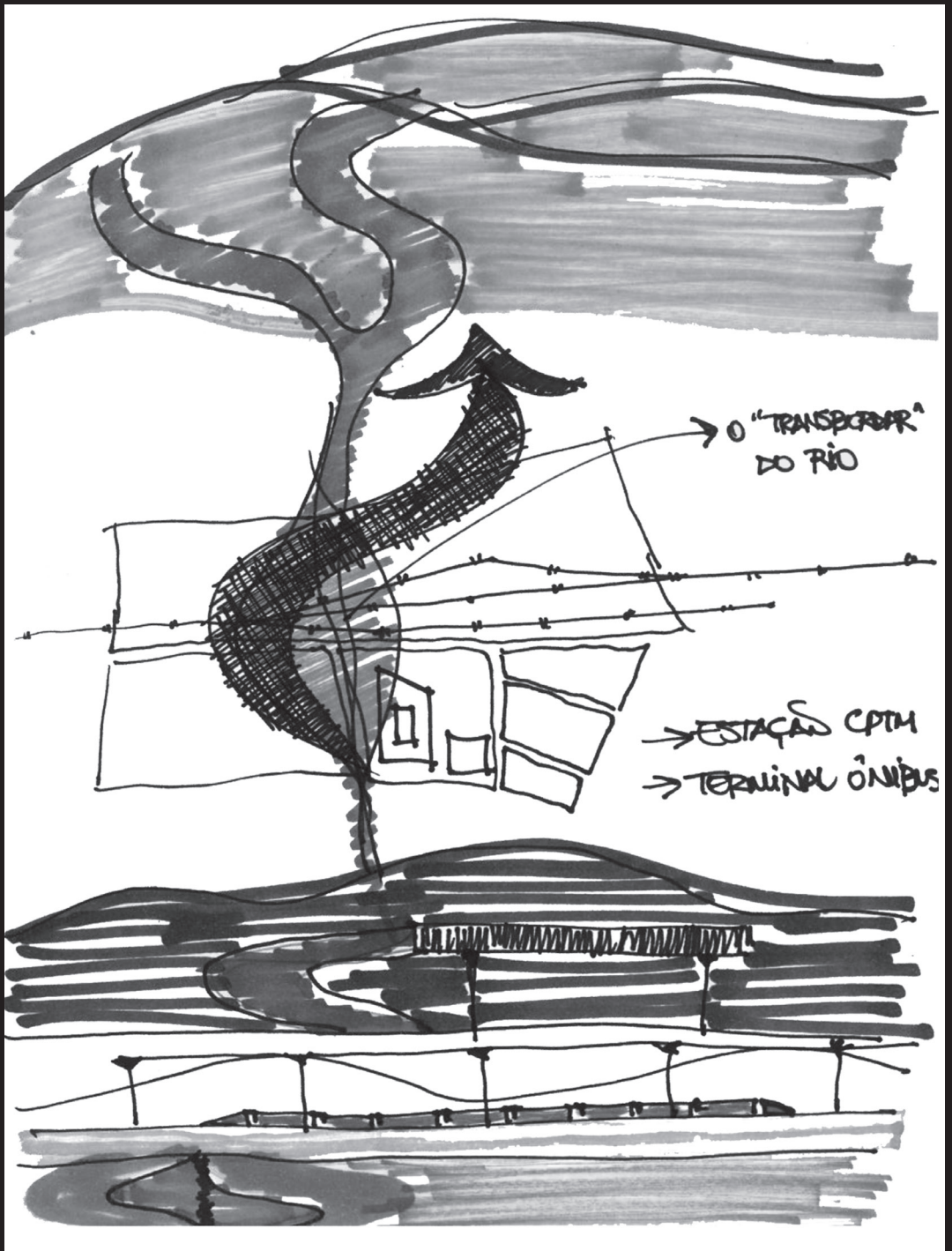
Se para Martin Heidegger (apud NORBERG-SCHULZ, 2006, p.472), "o próprio pensar pertence ao habitar no mesmo sentido do construir" e "construir e pensar são, sempre a seu modo, inelidíveis o habitar", questiona-se se a falta de linearidade do tempo histórico das construções da cidade e a supressão dos espaços de convívio social não têm contribuído para uma suposta redução da capacidade do ser urbano aprimorar seu desenvolvimento enquanto ser racional. "Quando um homem é capaz de habitar, o mundo se torna um interior" (NORBERG-SCHULZ, 2006, p.448.). E o interior, neste aspecto, significa estar em paz num lugar protegido e passível de atribuições de significados positivos.

De acordo com Norberg-Schulz (2006, p.454), o *stabilitas loci* (estabilidade do lugar) é fundamental para conservar a identidade, ou seja, o *genius loci* (espírito do lugar), ou ainda a aceitação necessária para um habitar autêntico. Para isto, um lugar deve ter a capacidade de receber alterações implícitas à constante renovação urbana sem que se perca a noção de continuidade da evolução histórica. Preservar a memória da cidade, portanto, simboliza preservar nossa identidade e consciência existencial.

## O TREM E A (VELOZ)CIDADE

O som ritmado das primeiras locomotivas, que circulavam nas cidades brasileiras, proporcionado pela chegada da estrada de ferro, e que pautaram frequentemente o imaginário poético e artístico do país, parece ter sido substituído pela sensação da existência de um **corpo estranho** no organismo vivo da cidade.

A percepção sensorial deste tipo de modal tem se tornado cada vez mais negativa pelo grande número de passageiros transportados por metro quadrado dentro dos vagões e pela clara divisão que ele gera ao longo de seus trajetos, conformando assim, ao longo de suas linhas, espaços pouco seguros pela ausência de dinâmica urbana.





A previsão de Villaça (2011, p.107), de que em poucas décadas as transformações sociais da Grande São Paulo fariam com que a cidade de Mogi das Cruzes obtivesse crescimento populacional, se confirmou. O número de habitantes que se desloca tanto na abrangência intermunicipal, em busca de empregos e serviços institucionais, quanto entre os distritos estabelecidos às margens da estrada de ferro é cada vez mais expressivo, e o **estar no trem** e deslocar de um **lugar-paisagem** específico a outro, mais recorrente.

Se as políticas públicas brasileiras não se destinam a reestruturar a sociedade e gerar cidades mais compactas por meio da distribuição homogênea de postos de emprego e serviços, com a consequente diminuição dos percursos, faz-se necessário partir para a tentativa de oferecer espaços de maior qualidade arquitetônica e ambiental junto às estações e ao longo das vias. Reconciliar a linha férrea com o espaço público permite estabelecer uma modalidade de transporte mais eficiente que os demais por sua linearidade, velocidade e eficiência, retomando assim o valor simbólico que ela teve para o desenvolvimento das cidades.

## **DUAS SERRAS E UM RIO**

Segundo o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural, Artístico e Paisagístico de Mogi das Cruzes (COMPHAP),

Mogi é uma alteração de Boigy que, por sua vez, vem de M'Boigy, o que significa "Rio das Cobras", denominação que os índios davam a um trecho do Tietê. Quando a Vila foi criada em 1611, devido ao costume de adotar o nome do padroeiro, passou a ser denominada Sant'Anna de Mogy Mirim. (CONSELHO MUNICIPAL..., s.d.).

A etimologia da palavra "mogi" nos dá a dimensão do significado que o Rio Tietê teve para os indígenas nativos da região e para o posterior surgimento da cidade.

Se a referência ao Rio Tietê se faz presente no nome da cidade, o mesmo não acontece no cotidiano da área urbanizada.

Atualmente, a maior parte do curso d'água está situada ao lado noroeste do município e na parte superior à divisão causada pela linha férrea, e o córrego que percorre diversos distritos do centro urbano para desaguar no rio se tornou um resquício de água poluída e pouco atrativa à contemplação. A estreiteza dos canais que cruzam a cidade e a baixa permeabilidade do solo, gerada pela alta taxa de ocupação dos lotes e do estancamento das antigas áreas verdes públicas, provocaram enchentes que anos atrás trouxeram grandes prejuízos econômicos aos comerciantes locais.

As obras realizadas em consequência da inundação artificial proporcionada pela falta escoamento na região resolveram apenas a parte técnica e imediata do problema: a construção do piscinão, que recebeu uma capacidade maior de águas pluviais e aumentou sua velocidade, demonstrou não surtir efeito, e o canal urbano permanece fétido e sem vida botânica e animal. Assim, os moradores locais continuam sem referências visuais positivas dos córregos e do rio que foram fundamentais para o surgimento da cidade.

Se grande parte da cidade é permeada pela bacia hidrográfica do Tietê, o mesmo se pode dizer das serras que estabeleceram as fronteiras iniciais do antigo vilarejo. Mogi das Cruzes foi instalada entre a Serra do Mar e a Serra do Itapeti, reconhecido ambiente que abriga o bioma da Mata Atlântica e serve de *habitat* para diversas espécies da fauna e flora nativas. Pelas distâncias consideráveis do núcleo urbano, as espécies nativas se estabelecem apenas como referências visuais na paisagem, coincidindo com o início da cidade do ponto de vista do observador que se desloca a partir da capital do estado ao sentido leste.

Ainda que a maior parte do território municipal seja formada por áreas rurais e trechos protegidos por leis ambientais, o contraste entre o paredão verde gerado pela serra e a massa cinza edificada do centro do município reforça a sensação de desequilíbrio ambiental nas áreas urbanizadas. A poluição sonora causada pelo fluxo intenso de veículos

e pela constante passagem dos vagões ferroviários contribui para uma cidade ainda menos convidativa ao habitar.

## **QUE FUTURO SE CONSTRÓI DESTRUINDO O PASSADO?**

Segundo François Ascher (2010, p.19), a modernização das cidades tem sido pautada por três princípios: a individualização, a racionalização e a diferenciação social. O resultado desta tríade gera uma evidente contradição devido o encolhimento da ideia de coletividade que a cidade sugere. A modernização que a cidade de Mogi das Cruzes sofreu nas últimas duas décadas (VILLAÇA, 2011) apresenta-se muito similar à essa ideia apontada por Ascher. Apesar de ser o município mais populoso do Alto Tietê, o segundo maior em área do estado de São Paulo e apresentar os maiores índices de desenvolvimento humano e econômico da região, o abandono do patrimônio público e o baixo investimento nas obras de uso institucional são bastante claros. Constrói-se em grande quantidade por interesse político, em detrimento da qualidade urbana e arquitetônica; reforçando a destruição do patrimônio histórico, cultural, ambiental e humano da cidade.

Talvez o desenvolvimento da cidade, distante dos grandes centros urbanos que presenciaram tensões políticas geradas pelas diferenças alarmantes entre classes sociais, tenha fortalecido um posicionamento político de alienação frente ao patrimônio histórico-cultural e à democratização do espaço público, e até mesmo de sua supressão. Segundo Mário Sérgio de Moraes,

[...] estes dois movimentos econômicos — do comércio e, mais tarde, da horticultura — fortaleceram o caráter social da cidade, marcado pela ideologia do pequeno proprietário: individualismo social, pouca disposição para movimentos sociais que alterem a ordem reinante, conservadorismo político na ausência de movimentos coletivos, o privado sobrepondo-se ao público. (MORAES, 2010, p.107).

As intervenções urbanísticas realizadas estritamente em função das demandas imediatas, somadas aos poucos espaços de manifestação cultural e apropriação pública, tornam a cidade cada vez mais alienante no sentido da construção da vida urbana e de um cotidiano que contribua para o imaginário do morador da cidade. O urbanismo mogiano, portanto, precisa ser reestabelecido pela ideia de reconciliação entre a cidade moderna e tradicional ou, em referência a Christian de Portzamparc (1997), que se pautem pelos valores presentes na "terceira era da cidade"<sup>2</sup>.

## **O PROJETO**

A ideia de intervenção para a área delimitada — 1 km de linha férrea que corta parte da região central de Mogi das Cruzes — foi estabelecida depois de uma série de leituras e análises realizadas em campo, tanto a partir do ponto de vista do passageiro que observa a paisagem através das janelas dos vagões ferroviários, quanto do caminhante que se desloca no entorno.

Segundo Pallasmaa (2017, p.53), "temos uma capacidade inata para recordar e imaginar lugares. A percepção, a memória e a imaginação estão em constante interação; o domínio do nosso presente se funde com imagens de nossa memória e fantasia". Sendo assim, basear a proposta unicamente pelas leis de zoneamento e planos diretores possivelmente não seria suficiente para a construção de um método de abordagem coerente ao analisar um território complexo e de significados diversos.

Como em grande parte dos casos, a ferrovia é responsável por conectar sítios específicos a consideráveis distâncias e fragmenta os lugares que percorre, desencadeando espaços isolados e geralmente opostos. Procurou-se trabalhar, então, a reconciliação do trecho lindeiro da linha férrea às cidades tradicional e contemporânea. Entende-se que ambos os lados têm características passíveis de uma convivência harmoniosa, desde que as qualidades atribuídas à estação ferroviária proporcionem uma leitura mais fácil do entorno. Procurou-se valorizar o simbolismo do trem nos tempos passado, presente e futuro, e também o ideal de





Em sentido horário: gradil limitrofe à linha férrea, junto ao passeio público; vista da sede da antiga estação ferroviária a partir da plataforma de embarque; trecho central do Ribeirão Ipiranga, caracterizado pelo forte odor e previsíveis transbordamentos. Fotos acervo pessoal.

que a ferrovia não precisa ser apenas uma solução de mobilidade urbana, mas também uma linha de conexão entre lugares, pessoas e usos. Desta forma, a proposta tentou ser pertinente ao buscar a ideia de cidade que estabelece um crescimento harmonioso ancorado em três dos seus principais elementos — serra, rio e ferrovia — como forma de reafirmar a memória local.

### **O ENTORNO E O QUE ELE IMPLICA**

O impacto causado pela linha férrea em Mogi das Cruzes é ilustrado pelas próprias edificações que fazem parte do tecido urbano. Se do lado inferior dos trilhos a cidade é caracterizada por seu centro comercial e institucional e pelas obras de infraestrutura viária, o lado superior permanece como um pacato bairro residencial, de dinâmica local e pouca movimentação. Aponta-se, contudo, que não apenas a presença da ferrovia pode ter limitado o crescimento desta última

área, mas também o leito do rio Tietê e a Serra do Itapeti.

A proximidade com o centro da cidade e seus usos diversos atrai naturalmente a população para a área, porém, esta não permanece devido à dificuldade de atravessar um espaço fragmentado e à inexistência de áreas de lazer. Além disso, a grande movimentação de veículos gerada pelos usos institucionais, que poderiam estar melhor associados aos núcleos já existentes, e o fechamento das glebas pelo abandono do patrimônio histórico-arquitetônico, colaboram para que o entorno se torne cada vez mais degradado.

Os trilhos que atravessam a cidade e que chegam até a estação central se sobrepõem ao Ribeirão Ipiranga que, nesse trecho específico, encontra-se assoreado e encoberto pelos trilhos e pela vegetação surgida espontaneamente pelo abandono do lugar. A visão fragmentada, a falta de legibilidade do território, de permeabilidade visual e de fluxos impede a aproximação e a ligação afetiva com o

patrimônio e da interação com o espaço de forma positiva.

Entende-se que as intervenções propostas visaram modificar apenas o imprescindível, pois grande parte das pré-existências podem contribuir significativamente para a construção de um ambiente mais equilibrado, sendo apenas necessário seu aprimoramento, a fim de revelar suas qualidades. Assim, tanto do ponto de vista técnico quanto ambiental, a cidade se mostra passível de mudanças catalizadoras para o desenvolvimento humano. Basta que, para isto, as políticas públicas trabalhem realmente **ao lado do cidadão**, construindo seu futuro através da preservação de sua memória.

## **RECUPERAR O POSSÍVEL, CONSTRUIR O INEXISTENTE**

Partindo da tentativa de conectar fragmentos e estabelecer uma continuidade com o existente, a proposta foi desenvolvida com a noção de paisagem interativa, pois nota-se que a distância corpórea entre os habitantes da cidade e o patrimônio reforça a sensação de abandono dos valores de preservação material e imaterial do lugar. Para tornar possível tal proximidade, buscou-se usar a preexistência como forma de construção de um espaço mais democrático. A priorização dos usos institucionais oferece a possibilidade do exercício de cidadania ao permitir que se usufrua de espaços comuns a todos os habitantes.

A existência de espaços ociosos possibilitou intervenções para estabelecer uma continuidade visual da paisagem, tanto para quem se desloca pelas ruas mais próximas quanto para os passageiros dos trens que circulam pela região. A facilidade de acesso à área e a proposta de usos institucionais aliadas às fachadas ativas dos comércios locais, bem como dos edifícios compreendidos nos limites da intervenção, tornariam o local mais seguro e mais dinâmico, fazendo com que o caminhante não se sentisse **um corpo perdido no espaço**.

A recuperação do canal que desagua no leito do rio, que batiza o município, é fundamental por ser parte de um *habitat* comum a todos. Entender que entregar simbolicamente um curso d'água viva

ao Tietê e criar permanências junto às margens se torna indispensável para estabelecer, não apenas uma conexão ecológica e ambiental equilibrada entre natureza e cidade, mas também atenta às pessoas que habitam este lugar e fazem parte desta paisagem.

## **NOVA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA MOGI DAS CRUZES**

O trecho determinado para instalar a nova estação central foi escolhido criteriosamente para possibilitar a mínima demolição de pré-existências, trazer também a proximidade com o rio e viabilizar a travessia de pedestres que percorrem de um lado ao outro da cidade de forma mais simples possível.

Pensado como uma lâmina, a proposta resultou em uma construção conformada por uma cobertura única estruturada por dois volumes sólidos, onde são abrigadas áreas programáticas necessárias ao funcionamento da estação. As barreiras visuais foram minimizadas por meio de uma modulação composta por pilares ritmados em grandes vãos — que sustentam a cobertura levemente arqueada de proteção das áreas de embarque e dos edifícios —, ampliando assim o campo de visão de quem se desloca na rua e, principalmente, de quem permanece nas plataformas, a partir das quais também se torna possível observar a sede da primeira estação.

Foram criados três possíveis acessos ao edifício: o primeiro, situado na reestruturada Praça Sacadura Cabral; o segundo, no nível da Avenida Governador Adhemar de Barros e em desnível pela Rua Engenheiro Gualberto; e o terceiro, no segundo pavimento, possibilitado pelo acesso de quem se desloca tanto a partir do Terminal Central quanto de quem transita ao norte da linha férrea. Procurou-se também reconciliar os limites da construção e sua inevitável barreira urbana com espaço da rua pelo alargamento do passeio público, que passa a abrigar espaços de permanência junto aos muros e a nova ciclovia, já que é notório o fluxo de trabalhadores que se deslocam das periferias em direção ao centro de bicicleta pelo perímetro da ferrovia.

## COMENTÁRIOS FINAIS

Winston continuou de costas para a teletela. Era mais seguro, conquanto até as costas pudessem falar. A um quilômetro dali o Ministério da Verdade, onde trabalhava, alteava-se, alvo e enorme, sobre a paisagem fuliginosa. Era isto, pensou ele com uma vaga repugnância: isto era Londres, cidade principal da pista nº1, por sua vez a terceira entre as mais populosas províncias da Oceania. Tentou encontrar na memória uma recordação infantil que lhe dissesse se Londres sempre tivera aquele aspecto. [...] Mas era inútil, não conseguia se lembrar: nada sobrara de sua infância, exceto uma série de quadros fortemente iluminados, que se sucediam sem pano de fundo e eram quase sempre ininteligíveis. (ORWELL, 1984, p.9).

Este projeto, como citado anteriormente, foi realizado a partir de uma abordagem fenomenológica da arquitetura. Suspendo neste ponto, então, meu ponto de vista de futura arquiteta e uso as palavras de uma habitante desta cidade.

## COMO PERTENCER AO QUE NÃO PERTENCE?

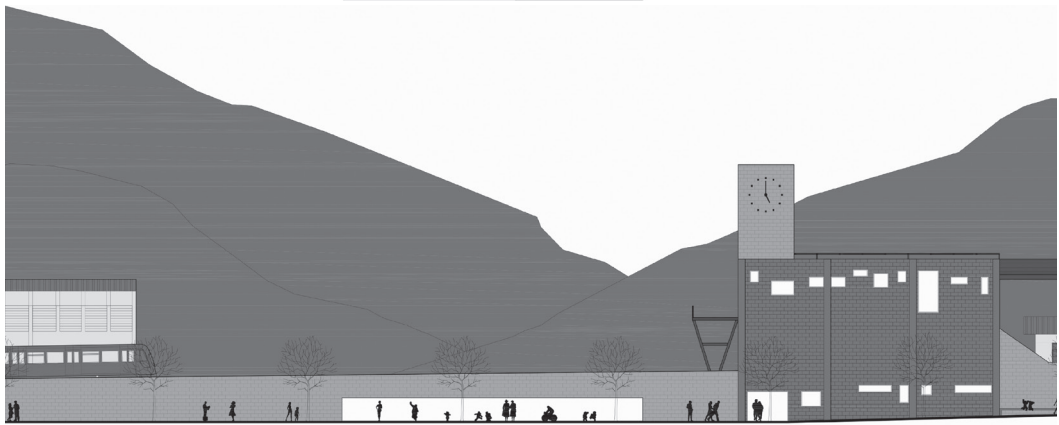
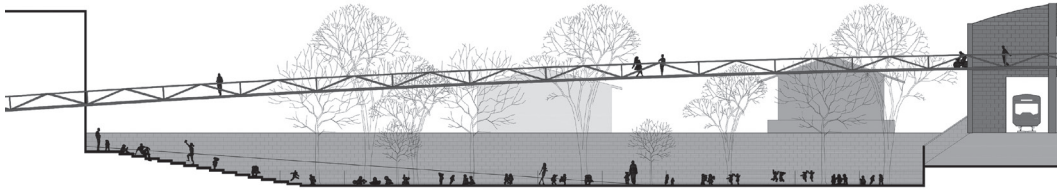
Se a arquitetura ajuda a moldar nossa forma de ver o mundo e pode estabelecer ou permitir nossa verdadeira forma de habitar, eu, do ponto de vista de alguém que se desloca neste espaço, não posso compreender o lugar onde habito.

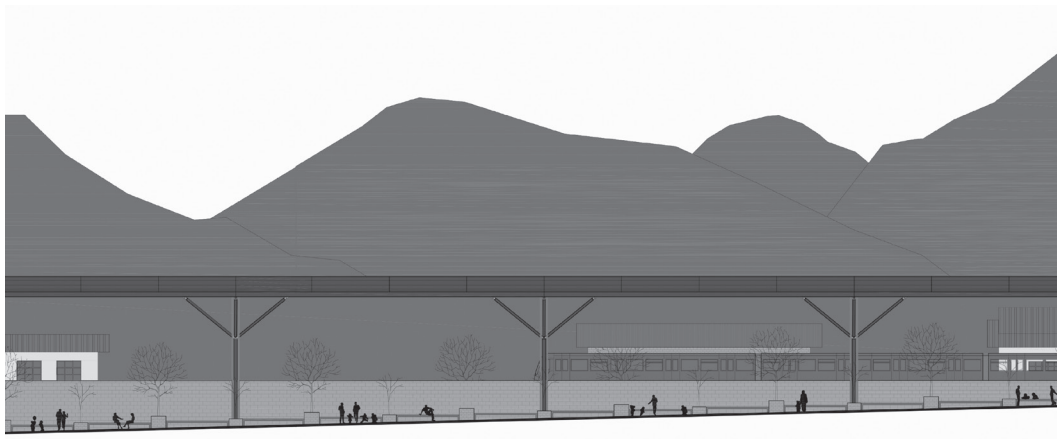
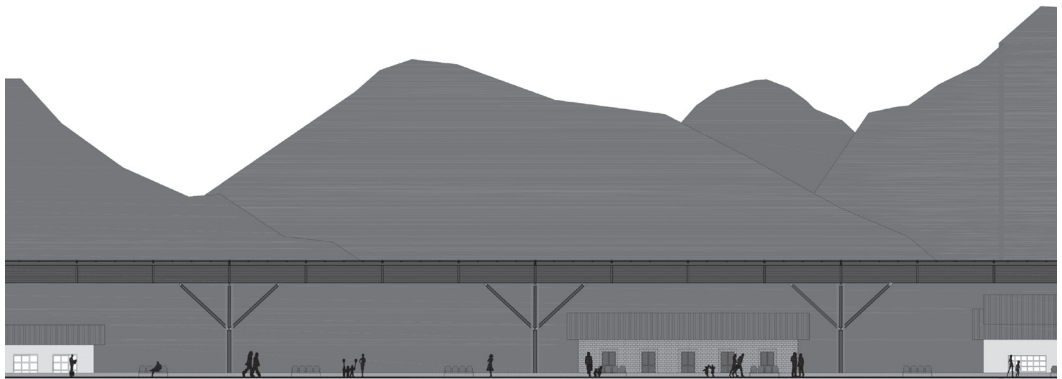
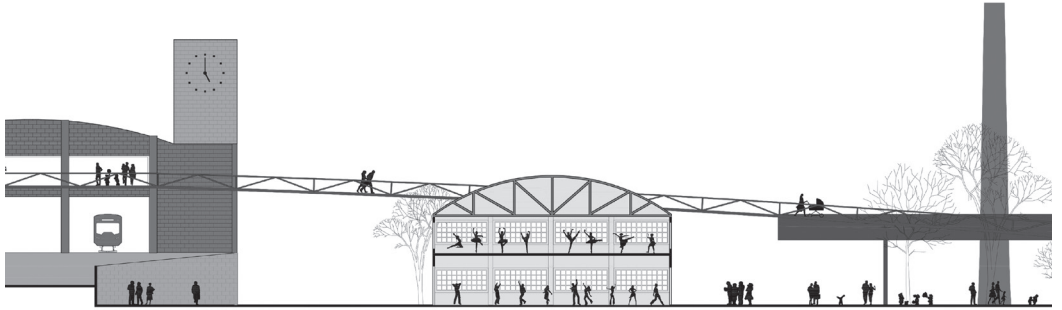
Estive atenta aos pormenores que compreendem o sítio específico e, mesmo coletando as escassas informações disponíveis, indo a campo por diversas vezes, observando tanto do ponto de vista de quem está inserido na rotina frenética do cotidiano quanto de quem se senta para contemplar a paisagem, tive muita dificuldade em compreender o território em sua totalidade. Mesmo juntando todos os seus fragmentos, ainda não posso compreendê-lo, senão por uma imagem virtual que se constrói como simulacro da realidade. Quantas qualidades atribuídas a este lugar, portanto, podem passar despercebidas a outros moradores, ainda

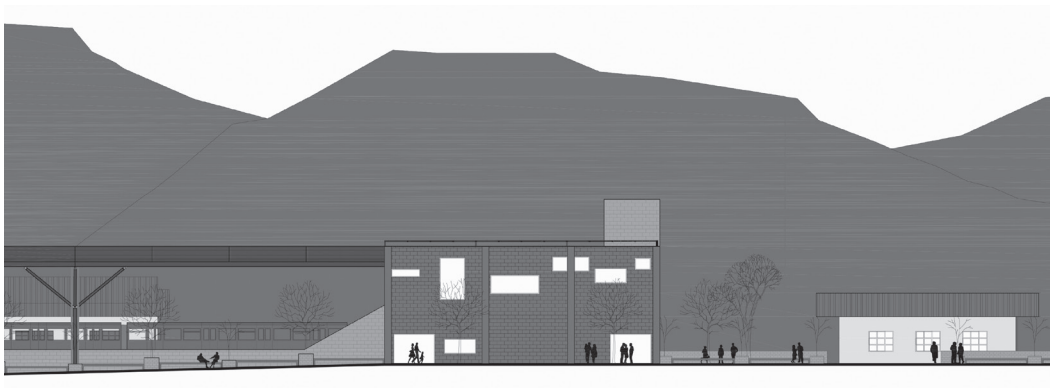
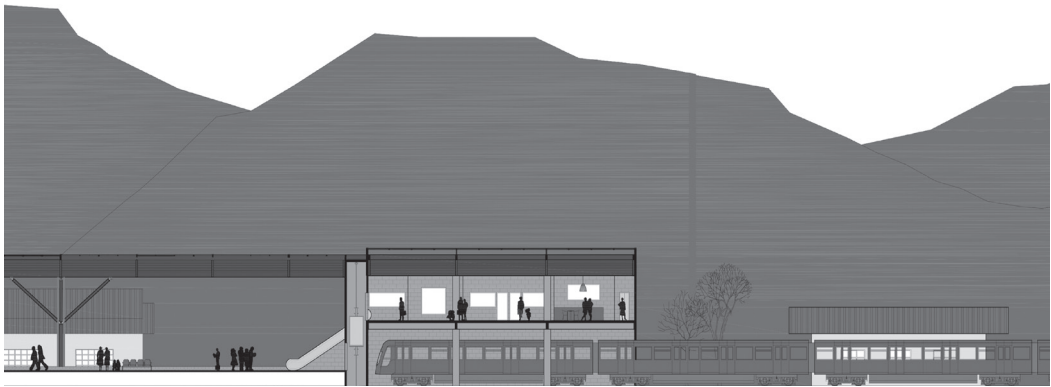
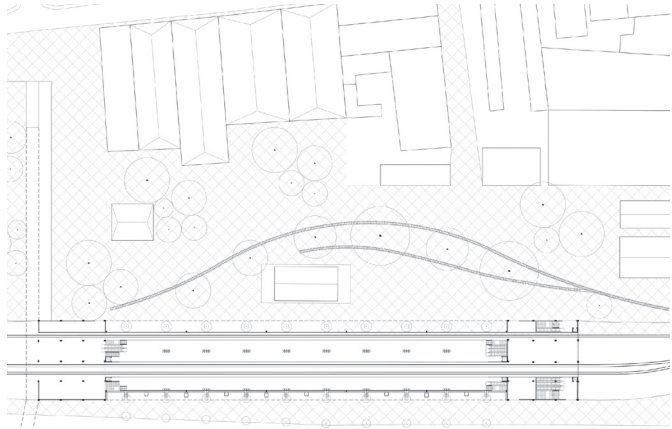
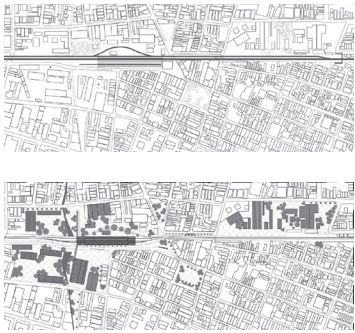
que estes estejam atentos à paisagem ao derredor, se as negatividades, atualmente, se sobressaem às positivities? A tentativa, portanto, foi de estabelecer uma ordem entre as partes, para devolver um espaço mais harmônico ao cidadão.

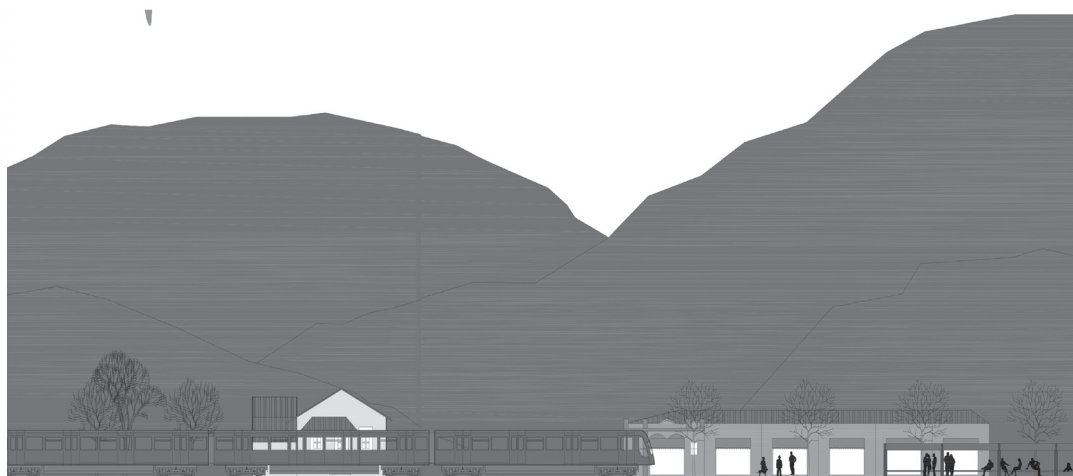
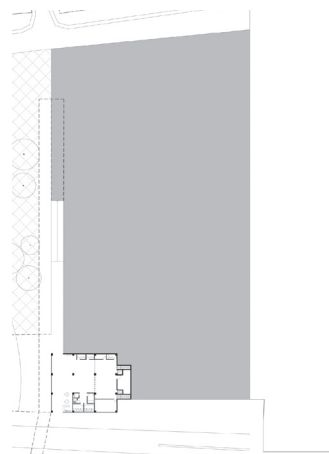
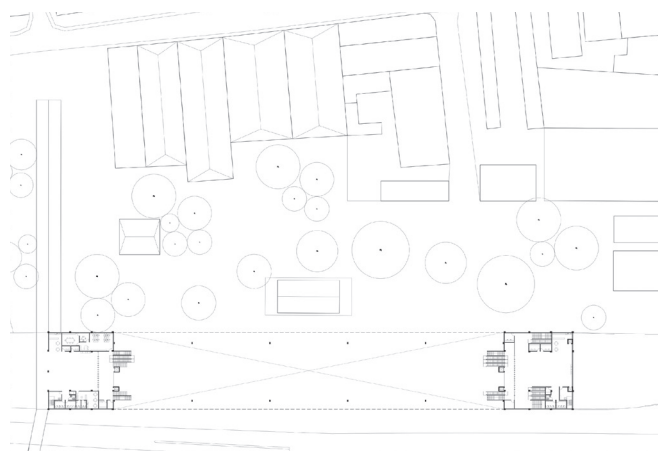
Sinto esperança em pensar que a cidade poderia ser um espaço melhor para cada um de seus habitantes, mas também sinto o pesar de que, possivelmente, esta mesma cidade se tornará um espaço ainda mais rude e fragmentado e de que seus moradores sentirão, tal como Winston Smith<sup>3</sup>, uma **vaga repugnância** por habitar um lugar onde não será mais possível se lembrar do passado e distinguir a verdade da mera distorção da realidade que manipula nosso futuro.

De tal forma, dedicar-me a um trabalho em que pude utilizar a dupla visão que me cabe — tanto de futura arquiteta quanto de moradora — me fez compreender verdadeiramente a importância de me situar, ainda que de forma ambígua, em ambos os lados: de quem estabelece e de quem é regido pelo estabelecido. Portanto, todos os esforços que moveram este trabalho surgiram da tentativa de recriar um lugar para o qual eu possa voltar e rememorar o sentido de minha existência.









---

## NOTAS

1. "Ao longo do século XX, a partir do conceito de *Existenzminimum* (habitações de mínimo custo econômico desenhadas para proporcionar o máximo conforto), para muitos arquitetos projetar um alojamento a baixo custo, mas que garanta uma ótima qualidade de vida, tornou-se um interessante exercício experimental". (MASSAD; GUERRERO YESTE, 2005, s.p.).
2. "Colocar esses novos territórios à medida de nossos corpos, ao alcance de nossos passos, de nossa vista, de nossa voz, me parece ser essencial para acalmar e retomar essa cidade impossível. Nas pequenas dimensões, trata-se de reinventar uma espacialidade, um sentido de espaço não construído que perdemos. Ritmar a densidade, condensar e criar intimidades em locais específicos para abrir mais à frente zonas não construídas". (PORTZAMPARC, 1997, p.48).
3. Winston Smith, personagem principal do livro "1984", é um funcionário do Departamento de Documentação do Ministério da Verdade, órgão responsável por falsificar registros históricos. Na trama do escritor George Orwell, os representantes do poder totalitário vigente utilizam a manipulação do passado como forma de controle sobre os indivíduos da sociedade, desencadeando um processo de alienação cujo lema era: "Guerra é paz. Liberdade é escravidão. Ignorância é força." (ORWELL, 1984, p.11).

---

## REFERÊNCIAS

- ÁBALOS, Iñaki. **A boa-vida**: visita guiada às casas da modernidade. Barcelona: Gustavo Gili, 2003.
- ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- CONSELHO MUNICIPAL DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO CULTURAL, ARTÍSTICO E PAISAGÍSTICO DE MOGI DAS CRUZES. Mogi das Cruzes, s/d. Disponível em: [www.comphap.pmmc.com.br/pages/mogi\\_das\\_cruzes.html](http://www.comphap.pmmc.com.br/pages/mogi_das_cruzes.html). Acesso em: maio 2018.
- FERNANDES FILHO, Joaquim. **Processo de industrialização e desconcentração industrial em Mogi das Cruzes: 1991 a 2007**. 2010. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) — Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.
- MASSAD, Fredy; GUERRERO YESTE, Alicia. *Existenzmaximum*. Habitações para jovens. **Drops — Vitruvius**, São Paulo, ano 05, n.010.01, jan. 2005. Disponível em: [www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/05.010/1638](http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/05.010/1638). Acesso em: abr. 2018.
- MONEO, Rafael. A solidão dos edifícios. **ArchDaily Brasil**, São Paulo, 10 jan. 2013 [www.archdaily.com.br/br/626120/a-solidao-dos-edificios-rafael-moneo](http://www.archdaily.com.br/br/626120/a-solidao-dos-edificios-rafael-moneo). Acesso em: mar. 2018.
- MORAES, Mário Sérgio de. **Nova história de Mogi das Cruzes**. Mogi das Cruzes: Mogi News, 2010.
- NORBERG-SCHULZ, Christian. O pensamento de Heidegger sobre arquitetura. In NESBITT, Kate (org.). **Uma nova agenda para a arquitetura**: antologia teórica 1965-1995. São Paulo: Cosac & Naify, 2006, p.461-472.
- ORWELL, George. 1984. 18. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1984.
- OTERO-PAILOS, Jorge. A fenomenologia e a emergência do arquiteto-historiador. **Arquitextos — Vitruvius**, São Paulo, ano 11, n.125.01, out. 2010. Disponível em: [www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.125/3628](http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.125/3628). Acesso em: jun. 2018.
- PALLASMAA, Juhani. **A imagem corporificada**: imaginação e imaginário na arquitetura. Porto Alegre: Bookman, 2013.
- PALLASMAA, Juhani. **Habitar**. Barcelona: Gustavo Gili, 2017.

PORTZAMPARC, Christian de. A terceira era da cidade. **Óculum**, Campinas, FAU PUC-Campinas, n.9, p.34-49, 1997.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2011.

ZUMTHOR, Peter. **Atmosferas**. Barcelona: Gustavo Gili, 2006.

---

## SOBRE A AUTORA

Arquiteta e urbanista graduada pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie em 2018. Cursos a especialização Geografia, Cidade e Arquitetura pela Escola da Cidade em 2019. [ajennifercabral@gmail.com](mailto:ajennifercabral@gmail.com)